



FAST INFORMA

www.fastferrovie.it

TRENITALIA – Funzione Vigilante

Avanzamenti con sistemi innovativi e non invasivi sulla flotta Trenitalia

In data odierna 1.10.2015 è proseguito il confronto tra le Segreterie Nazionali e il direttore della Direzione Tecnica di Trenitalia sull'implementazione di sistemi non invasivi di rilevazione della vigilanza del macchinista.

A seguito delle richieste presentate dal sindacato durante gli incontri del 5 e 17 giugno, la Società ha invitato a partecipare alla discussione il Direttore del Dipartimento di Meccanica del Politecnico di Milano, per fare il punto sulle tecnologie disponibili allo scopo di superare il sistema invasivo del pedale.

Gli studi avviati sono mirati ad individuare alcuni sistemi innovativi, a seguito delle opportune analisi anche ergonomiche, da implementare sotto forma di prototipo da testare in esercizio previo confronto sindacale.

In una prima fase la sperimentazione del "vigilante innovativo" partirebbe in parallelo all'applicazione dei sistemi di reiterazione installati su Etr 1000, che rappresenta il veicolo a guida automatica, in cui il PdC è soggetto a meno movimenti durante la condotta. La soluzione sarà pertanto esportabile alle altre tipologie di rotabili.

Tra le ipotesi che saranno esaminate negli studi propedeutici alla sperimentazione rientrano i sistemi ad infrarossi per la rilevazione del movimento, l'installazione di celle di carico sotto il sedile per misurare la forza scaricata e la verifica dello stato della visione.

La Società ha chiarito che non saranno necessarie procedure di omologazione presso l'Ansf, quindi il processo di implementazione ne risulta agevolato.

Al termine della riunione le Segreterie Nazionali hanno chiesto di non introdurre tra le diverse tecnologie in sperimentazione l'uso delle videocamere e, rispetto all'ipotesi di utilizzo di braccialetti o altri dispositivi che rilevino lo stato di vigilanza, hanno chiarito che in ogni caso le nuove tecnologie andranno normate da appositi accordi sindacali che tutelino la privacy del lavoratore.

Ulteriore elemento di fondamentale importanza è, che il tutto ha un senso se si riducono concretamente i tempi di soccorso al macchinista e ne agevola il soccorso stesso. Sembra che lo stato di avanzamento del progetto per collegare la chiamata di emergenza al soccorso del Macchinista 30 secondi dopo l'arresto del treno causato dal sottosistema di bordo sia a buon punto.

In conclusione le Segreterie Nazionali, pur apprezzando finalmente l'apertura di un dialogo costruttivo su un tema delicatissimo legato alla salute e alla sicurezza dei lavoratori, continuano ad esprimere contrarietà rispetto alla lentezza che caratterizza il confronto.

Sul sito www.fastferrovie.it potete scaricare le slide illustrate dall'azienda durante il confronto.

