

COLLEGIO DI CONCILIAZIONE ED ARBITRATO EX ART. 7 L. 300/70

L'anno 2011, il giorno 23 del mese di Giugno, alle ore 15.00, presso la Direzione Provinciale del Lavoro di Firenze, il Collegio di conciliazione ed arbitrato, costituito con provvedimento del Direttore della DPL, prot. n. 4907 del 07/02/2011, ai sensi dell'art. 7, comma 6, Legge 300/1970 e così composto:

Sig. [nome]
Sig. [nome]
Dr. [nome]

rappresentante del Sig. [nome]
rappresentante della ditta Trenitalia Spa
terzo membro

Il collegio si è riunito per l'esame della sanzione disciplinare comminata dalla soc. Trenitalia Spa in data 23.09.2010 al dipendente Sig. [nome], consistente nella sospensione dal lavoro e dalla retribuzione per 1 giorni.

L'azienda con nota del 03.09.2010 contestava al dipendente, Sig. [nome], di aver determinato, in data 01.09.2010, la soppressione del treno regionale, in partenza da [nome] per Prato alle ore 15.16, per mancanza del blocco porte, regolarmente comunicati dal Pdc rifiutatosi di partire con M 40 n. 01/33 comunicato alla Sala Operativa Regionale alle ore 15.03.

Dopo che dalla stessa Sala Operativa veniva ordinato al Sig. [nome] di effettuare il servizio secondo le modalità previste dalla DEIF n. 4.2. con M 40/1 n. 2/44 emesso alle ore 15.19, lo stesso sig. [nome] ribadiva un ulteriore rifiuto con M40 n.3/52 emesso alle ore 15.24.

Nel frattempo, visto il notevole ritardo accumulato, il treno veniva soppresso.

Si è aperta in seno al Collegio un'ampia discussione nel corso della quale i rappresentanti delle parti hanno esplicitato le loro posizioni.

In merito alla contestazione dei fatti accaduti il giorno 01/09/2010, dall'esame della documentazione prodotta dai rappresentanti delle parti è emerso quanto segue. Il treno [nome] sul quale il Sig. [nome] prestava servizio in qualità di Capotreno, evidenziava il problema del blocco porte nella stazione di [nome], come comunicato dal macchinista al Capotreno con M40 e pertanto demandava il controllo delle stesse allo stesso capotreno. Il Sig. [nome] non riuscendo ad individuare immediatamente il guasto, decideva di bloccare meccanicamente tutte le porte del complesso (dopo aver effettuato la procedura di chiusura prevista, le porte venivano bloccate dalle serrature interne al treno per ripristinare le condizioni di sicurezza in quanto l'eventuale incrocio con treno poteva produrre l'apertura dell'eventuale porta guasta.) e procedere verso la stazione di [nome] termine corsa del treno. Nonostante i tentativi di ripristinare lo stato di chiusura delle porte, il guasto persisteva ed il capotreno procedeva a segnalare alla SOR con M40n. 1/33 il guasto alle ore 15.03. La SOR rispondeva con M40 N° 2\44 delle ore 15.19 di effettuare il servizio con le modalità previste dalla DEIF 4.2. Il capotreno alle ore 15.24 con M40 N° 3\52 (Allegato 5) considerando di non essere in grado di controllare continuamente e contemporaneamente lo stato di chiusura delle porte durante la marcia del treno, in relazione all'Art 51 h del contratto che prevede la non esigibilità di comandi penalmente sanzionabili, rifiutava l'ordine come previsto. Nessun ordine ribadito veniva effettuato dalla SOR e, solo alle ore 15.55 con M40 N° 9\19 (Allegato 6), veniva comunicato che il treno sarebbe stato effettuato con la soppressione delle fermate intermedie senza i viaggiatori a bordo.

Stante quanto sopra emerge che il Sig. [nome], nella qualifica di Capotreno, al momento del verificarsi del guasto "mancanza blocco porte", visto la sua qualifica e preparazione, visto la capacità di decisione in momenti critici, nel momento in cui ha avuto notizia

del guasto da parte del macchinista, ha adottato il provvedimento che riteneva più opportuno in quel momento consistente nel chiudere manualmente tutte le porte dei convogli del treno al fine che le stesse potessero aprirsi durante la marcia a con eventuale incrocio di altri treni e consentire così di effettuare il servizio. Nello svolgere tale manovra il capotreno, pur rendendo i convogli privi di uscite di sicurezza nel caso fossero state necessarie, ha pensato che essendosi il guasto verificatosi nella stazione di ~~San Giovanni Lupatoto~~ ed essendo la successiva a ~~San Giovanni Lupatoto~~ dove il treno sarebbe rimasto fermo per parecchi minuti, di assumersi la responsabilità dell'azione e poter così avere il tempo di intervenire sul guasto, visto che il treno aveva già accumulato ritardo.

Il guasto è perdurato e come previsto dalla normativa ANSF e D.E.I.F. 4.2, il capotreno ha proceduto a segnalare il guasto alla SOR con M40. La stessa SOR rispondeva di procedere secondo le disposizioni indicate dalla D.E.I.F. 4.2.

Stanto quanto indicato nel Decreto n. 5/2009 dell'ANSF che all'art. 1 recita "I treni di cui al precedente comma 1 lettera a) devono circolare sempre secondo le norme relative a tale tipologia e non possono circolare come treni appartenenti alle altre tipologie di cui al medesimo comma in caso di mancanza, per guasto o altra causa, della segnalazione luminosa in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte. Tali treni non sono ammessi a circolare quando, in uscita dagli impianti di manutenzione, sono mancanti della segnalazione in cabina guida dello stato di "porte chiuse". Qualora durante il servizio venga a mancare, per guasto o altra causa, la segnalazione in cabina dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta:

- a) in partenza da località di origine o intermedia del percorso, non deve avviare il treno;
- b) durante la marcia, deve arrestare subito il treno.

In entrambi i casi il personale di condotta deve informare immediatamente il capotreno dell'anormalità verificatasi, al fine di espletare i necessari accertamenti e mettere in atto i provvedimenti stabiliti da ciascuna Impresa Ferroviaria. Qualora non sia possibile individuare l'anormalità e ristabilire la corretta segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta può riprendere la marcia e proseguire il servizio fino alla località di servizio dove possa essere riparato o sostituito il materiale guasto, a condizione che vengano messe in atto le necessarie mitigazioni dei rischi, in funzione del tipo di servizio e del materiale rotabile interessato, al fine di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati terzi e del sistema ferroviario, stabilite dalle Imprese Ferroviarie interessate. Il treno può comunque circolare in tali condizioni non oltre le ore 24.00 del giorno successivo a quello in cui si è verificata l'anomalia.

A tal riguardo la D.E.I.F. 4.2 al punto 3.1 recita "Fermo restando quanto previsto al comma 11 dell'art 91 ter della PGOS ed al comma 11 dell'art. 9 delle Disposizioni Generali dell'ISPAT così come modificati dal Decreto ANSF 5/09, in caso di anormalità alla segnalazione di controllo centralizzato di chiusura porte in cabina di guida, il macchinista deve darne avviso al CT per la ricerca di porte anormalmente aperte o in posizione di chiusura incerta le quali dovranno essere poste fuori servizio con le modalità di cui al successivo paragrafo 5. Per tutti treni ad eccezione degli ES*City regolati dalla DEIF 19.1, nel caso in cui, nonostante gli interventi suddetti, non fosse possibile individuare l'anormalità e ristabilire la corretta segnalazione di controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida, il PdC emetterà M40 per l'affidamento del controllo chiusura porte al CT; questi, da quel momento in poi, cumulerà nel "pronti" per la partenza o, quando di sua spettanza, nell'ordine di partenza, anche la verifica con esito positivo dell'avvenuta chiusura delle porte del convoglio.

Il CT dovrà inoltre:

1. durante la marcia del treno, compatibilmente con le altre attribuzioni e le condizioni operative, eseguire controlli sullo stato di chiusura delle porte;
2. comunicare l'anormalità nei modi d'uso al presidio territoriale competente;
3. allegare l'M40 ricevuto dal PdC ai documenti treno facendone, annotazione sul BFC.

Il convoglio in queste condizioni dovrà essere gestito con le modalità previste per i treni di cui al comma 1 gruppo b) dell'art. 91 ter della PGOS ed al comma 1 gruppo b) dell'art. 9 delle

COLLEGIO DI CONCILIAZIONE ED ARBITRATO EX ART. 7 L. 300/70

L'anno 2011, il giorno 15 del mese di Giugno, alle ore 11.00, presso la Direzione Provinciale del Lavoro di Firenze, il Collegio di conciliazione ed arbitrato, costituito con provvedimento del Direttore della DPL, prot. n. 4907 del 07/02/2011, ai sensi dell'art. 7, comma 6, Legge 300/1970 e così composto:

Sig. **Luigi**
Sig. **Luigi**
Dr. **Luigi**

rappresentante del Sig. **Luigi**
rappresentante della ditta **Trenitalia Spa**
terzo membro

Disposizioni Generali dell'ISPAT ("Treni composti da rotabili con consenso di apertura porte in cabina di guida"). Qualora a termine corsa non fosse possibile effettuare la riparazione del guasto o la sostituzione del materiale, sarà cura del presidio territoriale competente programmare il riutilizzo del materiale fino al raggiungimento di una località di servizio ove sia possibile effettuare la riparazione del guasto o la sostituzione del materiale, comunque non oltre le ore 18.00 del giorno successivo. Trascorso detto termine senza che sia stata raggiunta una località di servizio ove sia possibile sostituire o riparare il materiale, il treno non potrà più essere utilizzato in servizio viaggiatori fino a riparazione avvenuta.

Stante quanto disposto dalle normative di riferimento, come sopra indicato, si ritiene che non sia possibile mitigare il rischio mantenendo un costante controllo sulle porte, in quanto, pur controllando la chiusura delle porte prima della partenza del treno, vista la tipologia dei vagoni che componevano lo stesso, non era possibile mantenere un costante controllo sulle stesse porte per garantire l'incolumità dei passeggeri durante la marcia del treno in quanto il vano di discesa e salita passeggeri è delimitato da porte che si trovano al centro delle paratie che delimitano l'area di accesso ai vagoni con i posti a sedere e pertanto anche da lontano è alquanto improbabile riuscire a vedere se una porta si sia aperta o meno e risulta anche limitato un intervento tempestivo del capotreno in caso di necessità. Lo stesso capotreno poteva aver controllato lo stato di chiusura di una porta ma nel momento in cui si trovava dall'altra parte della carrozza pur voltandosi non aveva campo libero per constatare lo stato della porta che aveva controllato prima. Tale situazione viene ritenuta sussistere anche nell'eventualità in cui si fosse proceduto alla chiusura delle porte più difficili da controllare, proprio in conformità della tipologia di vagoni che componevano il treno.

D'altro canto il Sig. **Luigi**, dopo aver constatato l'avaria nella stazione di **Firenze**, procedeva alla chiusura manuale di tutte le porte per effettuare comunque il servizio viaggiatori, ritenendo in tal senso di aver mitigato il rischio secondo procedura. Giunto nella stazione di **Firenze**, non ripeteva tale operazione e determinava l'accaduto. Si ritiene che la manovra compiuta dal Sig. **Luigi** fosse eccessiva e contro le procedure di sicurezza dei viaggiatori in quanto in caso di necessità non potevano aprire le porte. La stessa D.E.I.F. prevede che al fine del mantenimento di una carrozza in servizio commerciale, deve essere in servizio almeno una porta per lato.

Poiché non è stato possibile addivenire ad una conciliazione, il Collegio decide a maggioranza che la sanzione irrogata al Sig. **Luigi** vada derubricata e consistente in un richiamo scritto. **IL RAPPRESENTANTE DELL'AZIENDA RITIENE CONGRUA LA SANZIONE INFLITTA DELLA SOCIETÀ.**

Il compenso al terzo membro, pari ad € 250,00 a carico dell'azienda.

Letto, confermato e sottoscritto.

Firenze, 15 giugno 2011