



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

SETTORE FERROVIE

Via Del Romito n. 22 50134 Firenze
tel/fax 055/496385 - fs 967/2997

E-Mail: sr.firenze.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

SEGRETERIA REGIONALE TOSCANA

NON PARTIAMO CON IL BLOCCO PORTE GUASTO

La DEIF 4.2 è in contrasto con il Decreto N° 5/2009 ANSF!

La stessa Deif interpreta i dettati del decreto ANSF 5/2009 in maniera difforme e inadeguata, comportando inaccettabili ricadute sulle mansioni del PdB che viene gravato di oneri senza strumenti sufficienti ad espletarli correttamente ed esposto ad inaccettabili rischi di natura penale.

In particolare il Decreto prevede che i treni del 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 etc.”**. Ma la Deif 4.2 al comma 3.1 recita che in caso di anomalia: “Il convoglio dovrà essere gestito con le modalità previste per i treni di cui al comma 1 gruppo b) dell’articolo 91 ter della PGOS etc”. Il treno verrebbe degradato ad una tipologia differente, in contrasto con il citato Decreto.

Secondo lo stesso decreto i treni del comma 1 lettera a) **sono composti da rotabili per i quali lo stato di chiusura delle porte è rilevabile in cabina di guida per mezzo di apposita segnalazione e che in assenza di tale segnalazione non vi è la certezza che tutte le porte del treno siano regolarmente chiuse**. La citata Deif recita invece: “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 [...] ordine di partenza, anche la verifica con esito positivo dell’avvenuta chiusura delle porte del convoglio”.

Il Decreto non prevede l’affidamento del controllo blocco porte al CT da parte del PdC, ma la messa in atto delle **necessarie mitigazioni dei rischi, in funzione del tipo di servizio e del materiale rotabile interessato, al fine di garantire la sicurezza...** L’affidamento della responsabilità al Ct è infatti inammissibile poiché, come recita il Decreto, in assenza di tale segnalazione, non vi è la certezza che tutte le porte del treno siano REGOLARMENTE - e non solo apparentemente - CHIUSE”!!

Infatti il guasto potrebbe perdurare o verificarsi di nuovo durante la marcia del treno. Quindi gli affida una responsabilità alla quale non può assolvere, esponendolo ad un serio rischio penale.

Quindi : l’ANSF “affida” la mitigazione del rischio, condizione per la partenza, all’Azienda. L’Azienda l’accolla al Capotreno che, in caso di conseguenze, anche gravi, dovute al guasto, ne risponderebbe.

Chiariamo inoltre che in caso di guasto al BP, anche quando il rischio venga veramente neutralizzato, il treno non può proseguire in servizio oltre la prima località di servizio (sede di Verifica e Manovra) dove possa essere riparato o sostituito.

Si ricorda che in caso di guasto blocco porte, dobbiamo:



Località di servizio prive di verifica e di manovra

- 1) avvisare verbalmente la SOR del problema verificatosi;
- 3) tentare ripristino con ogni accorgimento possibile, coadiuvati dal Pdm e con il tempo che occorre;
- 4) se l'anomalia persiste emettere mod. M/40, come sotto riportato, alla SOR

TRENO..... Del/...../.....

N°...../.....

Si dà avviso alla SOR di, treno composto da materiale di cui all'art.91 ter, comma 1.a della P.G.O.S.

Dopo aver ricevuto comunicazione dal P.d.M. del treno..... con M/40 N°...../... relativo al mancato funzionamento del controllo centralizzato di chiusura porte, il problema persiste nonostante i tentativi effettuati dal personale del treno per ovviare a tale inconveniente.

In tale situazione, in base alla normativa in vigore, non è possibile garantire la sicurezza dei viaggiatori. Si rimane in attesa di comunicazioni.

DCTR.....

CT.....

N° .../... Ore

Se la S.O.R. emette ordine di partenza emettere un secondo M/40, a seguito del quale non seguiranno altre comunicazioni, come quello sotto indicato

Treno..... Del...../...../.....

N°...../.....

Si dà avviso alla SOR di Firenze, in risposta al M/40 N°.../... impartitomi, che lo stesso in base all'art.51 H del CCNL non può essere eseguibile in quanto la sua applicazione potrebbe comportare la violazione di norme penalmente sanzionabili, non essendo il sottoscritto in grado di controllare continuamente e contemporaneamente lo stato di chiusura delle porte durante la marcia del treno

DCTR.....

CT.....

N°./.. Ore.....

Nelle località di servizio sede di verifica e manovra, in ottemperanza a quanto previsto e ribadito dall'ANSF, il treno non può partire o proseguire in caso di dispositivo blocco porte inefficiente

Settembre 2009

Segreteria Or.s.a. Toscana