

SERVIZI AD A.U. SU TRENI CON PIU' DI 6 VETTURE IN COMPOSIZIONE

La chiusura delle vetture eccedenti ci comporta delle difficoltà con i viaggiatori e tuttavia non dobbiamo mai dimenticare le responsabilità a cui andiamo incontro disattendendo quanto previsto dalle norme e regolamenti. Prima di chiudere le vetture possiamo però fare un tentativo: chiedere l'adeguamento della scorta minima al CPV distributore (un agente di scorta in più) emettendo il seguente M.40:

Treno Del/...../20.....

Si ordina (*) Si dà avviso (**) a CPV DISTRIBUZIONE

1. *Causa guasto* Treno *effettuato ad A.U.*
2. *Si richiede adeguamento scorta minima per Treno* *composto da n°* *carrozze o la messa fuori servizio di quelle eccedenti il numero di 6 come da normativa relativa alle funzioni ad A.U.*

DCTR [REGIONE].....

N°/..... ORE

Il capotreno



Testo guida per il P.d.B. T.M.R.

(Ver. 1.1 Generico - 12.02.2011)

a cura della Commissione Tecnica
Or.S.A. Personale Viaggiante
Lazio

LOCALE CONVENZIONATO CHIUSO PER RIPOSO SETTIMANALE

Quando la mensa ferroviaria o un locale convenzionato sono chiusi per riposo settimanale e l'azienda non ne indica uno alternativo i 30 minuti per la fruizione del pasto diventano insufficienti per ovvi motivi. Poiché la fruizione del pasto è un diritto inalienabile emettiamo quindi il seguente m40 indirizzato al CPV Distribuzione:

Treno Del/...../20.....

Si ordina (*) Si dà avviso (**) a CPV DISTRIBUZIONE

Causa chiusura riposo settimanale locale convenzionato l'eventuale ritardo del treno *in partenza da* *per la fruizione del pasto è da imputare alla ricerca e al raggiungimento di altro locale idoneo.*

DCTR [REGIONE].....

N°/..... ORE

Il capotreno

Sommario

Premessa	2
Blocco porte guasto	3 - 4 - 5
Estintori	5
Martelletti frangi vetro	6
Finestrini danneggiati	6 - 7
Porte d'accesso guaste	7 - 8
Climatizzazione guasta	9
Servizi igienici o inadeguati	10 - 11
M40 adeguamento scorta	12
M40 diritto fruizione pasto	12

PREMESSA

Capita spesso che i lavoratori si rivolgano ai rappresentanti della nostra organizzazione per sapere quale sia il comportamento più idoneo da adottare in caso di anomalie più o meno gravi. Richiesta spesso accompagnata da un'altra precisa domanda: "ma in queste condizioni devo partire lo stesso oppure posso rifiutarmi?". Oppure semplicemente per avere delucidazioni inerenti la normativa che regola l'orario di lavoro.

La neo commissione tecnica dell' OR.S.A. Lazio per il settore PdB del trasporto regionale ha così deciso di creare una guida per aiutare il PdB nello svolgimento dei suoi compiti. Uno strumento che lo indirizzi verso i comportamenti più idonei da adottare e da consultare quando si hanno dubbi anche semplicemente con l'orario di lavoro. Per questo viene allegato un riepilogo della normativa che regola proprio l'orario di lavoro.

La guida è dedicata alle anomalie durante lo svolgimento del lavoro. Si è pensato quindi di elencare una serie di situazioni e di problematiche corredate da comportamenti da adottare e integrati da facsimile di M.40 da trasmettere telefonicamente o via fax alla SOR Lazio al 970/67207.

Non dobbiamo mai dimenticare le responsabilità civili e penali che il nostro ruolo comporta né del nostro ruolo sul treno, che è quello di essere preposto alla sicurezza e unico responsabile del convoglio. Nessuno può e deve decidere al posto nostro sui comportamenti da adottare, e a volte la nostra guida migliore è solo un generico buon senso. Ogni qualvolta viene a mancare la sicurezza di poter ottemperare a dette responsabilità è nostro diritto non partire.

È ovvio che la scelta dei comportamenti da adottare è e deve essere soggettiva.

Se per i motivi che tutti conosciamo non si vuole assumere un atteggiamento "troppo rigido" **nessuno obbliga nessuno**. Noi speriamo soltanto di avervi dato uno strumento che possa permettervi di agire in maniera decisa e mettervi al corrente delle responsabilità durante lo svolgimento del lavoro. Anche se la guida e il riepilogo sono dedicati ai nostri iscritti saremo comunque disponibili verso chi ci contatterà, senza distinzione alcuna, perché la nostra è una O.S. di base che mette al primo posto i diritti e la tutela di tutti i lavoratori e non soltanto una parte di loro.

Inutile dire che questa guida è il frutto di un lavoro che ha richiesto tempo e impegno a quanti vi hanno lavorato. Speriamo perciò di aver contribuito a dissipare, se non tutti, almeno una buona parte dei dubbi che si presentano durante il nostro lavoro.

Un saluto a tutti da parte della
Commissione Tecnica OR.S.A.

Uniti si vince!

N^o 1 M. 40 a
Cat. 007/041

TrenoDel/...../20.....

Si ordina (*) Si dà avviso (**) a SOR [REGIONE]

1) che nella carrozza n°..... in composizione al treno La toilette è stata posta fuori servizio perché impraticabile. L'intera carrozza (o parte di essa) è stata interdetta ai viaggiatori per forte cattivo odore.

DCTR [REGIONE]

N°/..... ORE

Il capotreno

c. Tutte le toilettes impraticabili:

N^o 1 M. 40 a
Cat. 007/041

TrenoDel/...../20.....

Si ordina (*) Si dà avviso (**) a SOR [REGIONE]

1) che il treno presenta tutti i servizi igienici chiusi perché guasti/privi di acqua/ostruiti e quindi impraticabili. Forte disagio per i viaggiatori. Si richiede intervento del personale preposto al loro normale ripristino o sostituzione del materiale. Si resta in attesa di disposizioni.

DCTR [REGIONE]

N°/..... ORE

Il capotreno

Questo se ciò accade in località dove esiste il personale per la manutenzione e le pulizie altrimenti su m40 va aggiunta la località più idonea all'intervento per il normale ripristino.

Qualora non sia possibile la sostituzione del materiale o l'intervento tecnico per il ripristino del funzionamento delle toilettes guaste, il CT, ove ci siano viaggiatori che necessitano di usufruire con urgenza della toilette, deve fermare il treno alla prima stazione fornita di servizi igienici per il tempo necessario alla necessità dei viaggiatori.

Uniti si vince!

Servizi igienici guasti o inadeguati

I servizi igienici devono essere efficienti, puliti e riforniti di acqua. Qualora mancassero queste condizioni devono essere necessariamente posti fuori servizio. Su un treno composto da più carrozze la chiusura di una o più toilette è un disservizio che riscontriamo quotidianamente, come del resto altre anomalie anche più gravi. Non dobbiamo dimenticare che tutto passa sulla nostra pelle. Sta a noi valutare quanto siamo disposti a rischiare. Spesso la questione dei servizi igienici inefficienti è presa troppo poco seriamente anche da noi stessi. Proviamo però a pensare che sui treni non salgono solo persone fisicamente senza problemi. Una persona anziana o peggio una donna incinta vivono con grande difficoltà un disagio che per le persone normali può essere minimo. Non dobbiamo mai dimenticare che siamo noi soltanto i veri responsabili di tutto ciò che concerne la parte rimorchiata di un treno. Ci sono poi materiali, tipo il TAF, che hanno solo due toilette per tutto il treno. Se su un treno ci sono tutti i servizi igienici impraticabili questo pregiudica sicuramente la partenza del treno.

Come per ogni altra anomalia dobbiamo attivarci in tutti i modi per cercare di ristabilire una condizione di efficienza, così anche per i servizi igienici. Dopodiché solito m40 da redigere in base alla situazione reale:

a. Degrado normale con materiale provvisto di altre toilette efficienti:

M. 40 a Cat. 007/041
N° 1
TrenoDel/...../20.....
Si ordina (*) Si dà avviso (**) a SOR [REGIONE]
1) che nella carrozza (o le carrozze) n°..... in composizione al treno la/le toilette/s è stata posta/sono state poste fuori servizio perché impraticabile/i e/o maleodorante/i.
DCTR [REGIONE]
N°/..... ORE
Il capotreno

b. Degrado normale che interessa tutta la carrozza o parte di essa:

Blocco porte guasto

Come già precisato nella premessa dobbiamo tenere sempre ben presente che il nostro è un lavoro le cui responsabilità sono di carattere civile e penale. Non dobbiamo quindi rendere conto solo all'Azienda e rispettarne le direttive ma anche rispettare i codici che regolamentano le leggi italiane e la sua giurisprudenza. E questa deve essere la nostra prima preoccupazione. Per ciò che riguarda l'anomalia del blocco porte quindi non dobbiamo mai partire senza il corretto funzionamento di questo dispositivo. Ecco quindi cosa fare:

Località di servizio sede di verifica e di manovra

- 1) Richiedere l'intervento dei tecnici tramite la SOR Reg. e avvisarne il DM/DCO
- 2) Se l'anomalia persiste emettere mod. M/40, come sotto riportato, alla SOR

M. 40 a Cat. 007/041
N° 1
TrenoDel/...../20.....
Si ordina (*) Si dà avviso (**) a SOR [REGIONE]
1) 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 e dagli operai della manutenzione per ovviare a tale inconveniente. In tale situazione, in base alla normativa in vigore, non essendo possibile mitigare le condizioni di rischio non è possibile garantire la sicurezza dei viaggiatori. Si rimane in attesa di comunicazioni.
DCTR [REGIONE]
N°/..... ORE
Il capotreno

Località di servizio prive di verifica e di manovra

- 1) Avvisare verbalmente la SOR del problema verificatosi;
- 2) Tentare ripristino con ogni accorgimento, coadiuvati dal PDC e con il tempo che occorre;
- 3) Se l'anomalia persiste emettere mod. M/40, come sotto riportato, alla SOR

Climatizzazione guasta

M. 40 a
Cat. 007/041

N° 1

Treno Del/...../20.....

Si ordina (*) Si dà avviso (**) a SOR [REGIONE]

1) 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. In tale situazione, in base alla normativa in vigore, non essendo possibile mitigare le condizioni di rischio non è possibile garantire la sicurezza dei viaggiatori. Si rimane in attesa di comunicazioni.

DCTR [REGIONE]

N°/..... ORE

Il capotreno

Se la SOR non prende l'M40, recarsi dal DM in stazione e trasmettere l'M40 via fax al numero della SOR. Eventuali perditempo per la partenza del treno saranno addebitati alla SOR.

Se la SOR emette ordine di partenza inviare un secondo M/40 come quello di seguito indicato a seguito del quale non seguiranno altre comunicazioni:

M. 40 a
Cat. 007/041

N° 1

Treno Del/...../20.....

Si ordina (*) Si dà avviso (**) a SOR [REGIONE]

1) 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 [REGIONE]

N°/..... ORE

Il capotreno

La climatizzazione, soprattutto in giornate troppo calde o troppo fredde deve essere efficiente al fine di non provocare danni fisici ai viaggiatori. Questo è valido anche per le cabine di guida dove la temperatura deve essere quella giusta per garantirci le più idonee condizioni di lavoro. Se su una o più carrozze è guasta si richiede l'intervento dei tecnici e se questo non sortisce nessun effetto bisogna porre le carrozze interessate fuori servizio.

M. 40 a
Cat. 007/041

N° 1

Treno Del/...../20.....

Si ordina (*) Si dà avviso (**) a SOR [REGIONE]

1) che la carrozza (o le carrozze) n°..... in composizione al treno Hanno la climatizzazione guasta e viaggiano fuori servizio per garantire la sicurezza dei viaggiatori. Trovandosi ubicate centro treno anche la/le carrozza/e n°..... Viaggia/no fuori servizio.

DCTR [REGIONE]

N°/..... ORE

Il capotreno

La carrozza o le carrozze che antecedono o precedono quelle interessate dall'anomalia devono essere chiuse per poter svolgere regolare servizio sulle altre rimaste aperte. Il presenziamento deve essere fatto in maniera continua e senza interruzioni come quelle di una vettura chiusa a centro treno. Se la chiusura delle altre carrozze non è possibile, magari per grande affluenza di viaggiatori, allora dobbiamo presenziarla facendo in modo di non farvi entrare i viaggiatori impiegando tutto il tempo necessario chiedendo, anche in questo caso, l'integrazione della squadra di scorta all'uff. distribuzione .

Uniti si vince!

- Nel caso in cui è impossibile isolare la vettura deve richiedersi l'adeguamento della scorta minima (un CT o un CST).

M. 40 a
Cat. 007/041

N° 1

Treno Del/...../20.....

Si ordina (*) Si dà avviso (**) a CPV DISTRIBUTORE

1) che la carrozza (o le carrozze) n°..... in composizione al treno presenta n° 2 porte guaste sullo stesso lato destro/sinistro senso marcia treno. Per il regolare presenziamento si richiede l'adeguamento della scorta minima.

DCTR [REGIONE]

N°/..... ORE

Il capotreno

- Nel caso in cui è impossibile isolare la vettura e avere l'adeguamento della scorta minima (causa mancanza personale):

M. 40 a
Cat. 007/041

N° 1

Treno Del/...../20.....

Si ordina (*) Si dà avviso (**) a SOR [REGIONE]

1) che la carrozza (o le carrozze) n°..... in composizione al treno presenta n° 2 porte guaste sullo stesso lato destro/sinistro senso marcia treno. Per l'impossibilità di presenziamento si richiede sostituzione materiale.

DCTR [REGIONE]

N°/..... ORE

Il capotreno

NESUNO OBBLIGO

In caso di mitigazione del rischio, in relazione al materiale in composizione, all'affollamento, all'individuazione del guasto, etc. il treno potrà proseguire fino alla prima località di servizio atta alla riparazione del guasto o alla sostituzione del materiale.

Per località di servizio si intende qualsiasi Stazione, Impianto di Manutenzione, Scalo, etc, dove è presente il personale di Verifica e Manovra. Da tale località il treno non potrà in ogni caso ripartire senza il corretto funzionamento del controllo centralizzato di chiusura. Fermo restando che il treno deve fermarsi entro e non oltre le ore 24 del giorno successivo alla segnalazione del guasto (controllare eventuale segnalazione sul libro di bordo).

Estintori

Ovviamente gli estintori sono molto importanti per la sicurezza e la loro mancanza pregiudica la circolazione del veicolo, carrozza o locomotore, che ne è sprovvisto. Esso deve essere, oltre che presente ed alloggiato nelle proprie sedi, carico e revisionato. La carica dell'estintore si riscontra dallo strumentino posto sull'estintore stesso che deve avere la lancetta sulla zona verde. La revisione è riportata sul fianco dell'estintore stesso su apposita etichetta dove compare la data di revisione e quella di scadenza. In caso di mancanza o inefficienza emettere il seguente m40:

M. 40 a
Cat. 007/041

N° 1

Treno Del/...../20.....

Si ordina (*) Si dà avviso (**) a SOR [REGIONE]

1) che la carrozza (o le carrozze) n°..... in composizione al treno necessita/no della reintegrazione di n°..... di estintori mancanti/scarichi/con revisione scaduta. Laddove non sia possibile detto reintegro si richiede la sostituzione del materiale. In attesa di disposizioni.

DCTR REGIONE

N°/..... ORE

Il capotreno

In questi casi non ci sono alternative: o si reintegra o si sostituisce il materiale.

Martelletti frangi vetro

Come gli estintori anche i martelletti frangivetro hanno un ruolo molto importante per la circolazione in sicurezza del veicolo che ne è sprovvisto. Essi devono essere presenti e alloggiati nelle proprie sedi. In caso di mancanza emettere il seguente M40::

M. 40 a Cat. 007/041
N° 1
TrenoDel/...../20.....
Si ordina (*) Si dà avviso (**) a SOR [REGIONE]
1) che la carrozza (o le carrozze) n°..... in composizione al treno necessita/no della reintegrazione di n° martelletti frangivetro da alloggiare nelle proprie sedi. Laddove non sia possibile detto reintegro si richiede la sostituzione del materiale. In attesa di disposizioni.
DCTR [REGIONE]
N°/..... ORE
Il capotreno

Anche in questo caso non ci sono alternative: o si reintegra o si sostituisce il materiale.

Finestrini danneggiati

In caso di finestrini danneggiati il treno non può circolare perché è impossibile il controllo costante del vetro danneggiato, anche se esso è stato pellicolato.

Anche in questo caso non ci sono alternative: si deve sostituire il materiale che deve rientrare fuori servizio. Il vetro rotto non può essere controllato continuamente così da non provocare danni ai viaggiatori.

fax S.O.R. 970/67207

M. 40 a Cat. 007/041
N° 1
TrenoDel/...../20.....
Si ordina (*) Si dà avviso (**) a SOR [REGIONE]
1) che la carrozza (o le carrozze) n°..... in composizione al treno Presenta/no n° finestrino/i danneggiati al punto da non poter garantire la necessaria si- curezza per i viaggiatori. Pertanto si richiede la sostituzione del materiale.
DCTR [REGIONE]
N°/..... ORE
Il capotreno

Porte d'accesso guaste

Le porte per la salita e la discesa dei viaggiatori devono essere perfettamente funzionanti. Se sono difettose devono essere chiuse e poste fuori servizio con l'adesione di appositi cartelli di avviso di porta guasta. **Se le porte guaste sono due sullo stesso lato della stessa vettura, tutto il materiale deve essere sostituito.** Nell'impossibilità della sostituzione la vettura va posta fuori servizio e isolata dal resto del treno. Se la carrozza in questione è ubicata nel mezzo della composizione si devono chiudere tutte le carrozze poste prima o dopo di essa a seconda del numero più basso di carrozze da chiudere. **Le carrozze rimaste in servizio devono comunque mantenere la comunicazione con il capotreno.** Se questa operazione, per qualsiasi motivo, non può essere eseguita si deve richiedere l'adeguamento della scorta (un altro CT O CST).

• Possibilità di chiudere le vetture

M. 40 a Cat. 007/041
N° 1
TrenoDel/...../20.....
Si ordina (*) Si dà avviso (**) a SOR [REGIONE]
1) che la vettura n°..... in composizione al treno presenta n° 2 porte guaste sullo stesso lato destro/sinistro senso marcia treno. Per questo la/e carrozza/e n° Viaggia/no fuori servizio.
DCTR [REGIONE]
N°/..... ORE
Il capotreno

TrenoDel/...../20.....

Si ordina (*) Si dà avviso (**) a SOR [REGIONE]

1) che la carrozza (o le carrozze) n°..... in composizione al treno
necessita/no della reintegrazione di n° martelletti frangivetro da alloggiare nelle
proprie sedi. Laddove non sia possibile detto reintegro si richiede la sostituzione del materiale.
In attesa di disposizioni.

DCTR [REGIONE]

N°/..... ORE

Commissione Tecnica Or.S.A. Spv Lazio

(Daniele Povegliano, Daniele Pizzicarola, Silvia Sala, Vanessa Cirulli, Serena Bisesti, Domizia
Di Fazio, Debora Tripodi, Mauro Magini, Andrea Chiovaro, Claudio Caratelli, Pompeo
Andolfi, Raffaele Paparo, Roberto Maggiolini, Tiziana De Angelis)



Uniti si Vince!