



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsafferrovie.it

E-mail: sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 28 aprile 2011
Prot. n° 95/S.G./Or.S.A.

Ing. Alberto Chiovelli
Direttore Responsabile Settore Amministrazione,
Affari Legali e Finanza
A.N.F.S.

Oggetto: Considerazioni sulla DEIF 17.2 di Trenitalia: "Porte a comando automatico delle carrozze G.C. UIC-X, Z1 ed Eurofima dotate di blocco temporizzato" del 16/3/2011

In riferimento alle Norme emanate da Trenitalia (D.E.I.F. 17.2 del 16 Marzo 2011) la scrivente O.S. sollecita codesta Agenzia, per le proprie attribuzioni Legislative, ad intervenire al fine di salvaguardare i livelli di sicurezza del personale ferroviario e dei viaggiatori.

Tutto ciò in quanto si sono riscontrate delle incoerenze, rispetto ai Decreti 1 e 5 del 2009, che di seguito evidenziamo.

La prima incongruenza che si nota nella D.E.I.F. 17.2, rispetto a quanto previsto dall'ISPAT e dai Decreti precitati, è la procedura per la ripresa della corsa del treno dopo una fermata intempestiva che abbia causato lo sblocco delle porte (pp. 4-5). Si prescrive che: "Le operazioni di incarozzamento ed il comando di telechiusura delle porte devono essere sempre effettuati in tutti i casi in cui la partenza del treno sia subordinata [...] all'ordine di partenza del Capotreno anche se trattasi di arresto non connesso a servizio viaggiatori". Si elencano di seguito i casi particolari ove si trovano anche (p. 5) la "fermata straordinaria in linea", e di seguito la "fermata in località dotata di marciapiede, anche se non è prevista fermata d'orario per servizio viaggiatori".

Occorrerebbe spiegare come si possano effettuare le operazioni di incarozzamento anche nella situazione della fermata straordinaria in linea. In questi casi le Norme e le condizioni antinfortunistiche vietano al PdB di scendere dal treno, in quanto le condizioni della massicciata possono essere non idonee alla circolazione a piedi. In tale circostanza si può rischiare l'investimento da parte di treni in transito; ci possono essere condizioni di scarsa visibilità; il treno può essere fermo in un punto (ad esempio in curva) in cui non esiste collegamento visivo diretto tra il Ctr e i CST; condizione che renderebbe di fatto inefficace il controllo dell'incarozzamento (ma non solleverebbe il PdB da eventuali responsabilità penali).

A maggior chiarezza l'art. 26 comma 2 dell'Allegato 1 ISPAT dispone: "Quando un treno si ferma in linea, il personale di accompagnamento non deve, di regola, permettere ai viaggiatori di scendere dalle carrozze, né di aprire le porte"; l'articolo 25 del medesimo Allegato, al comma 3 cerca di evitare per quanto possibile queste fermate anche in casi di necessità proprio per evitare i rischi di discesa dal treno da parte dei viaggiatori a tal fine recita: "Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, il personale di condotta deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza dei viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di linea o di blocco".

Sembra evidente che l'orientamento dell'ISPAT è di evitare il più possibile situazioni di pericolo mentre la D.E.I.F. in questione mira a regolamentare condizioni di anormalità di esercizio, senza alcuna distinzione in merito alla situazione della linea, investendo il personale di scorta di responsabilità che sono proprie dell'Impresa Ferroviaria.

La D.E.I.F. 17.2 prosegue con una prescrizione ancora dubbia per sé e palesemente pericolosa: “Il solo comando di telechiusura porte deve essere effettuato dal Capotreno a seguito dell'arresto del treno anche nelle situazioni in cui la ripartenza dello stesso avviene d'iniziativa da parte del PdC. Ciò ancora prima dell'effettuazione di eventuali annunci previsti a carico del CT”.

Non si capisce quale coerenza si trovi nel prescrivere il controllo dell'incarozzamento anche nel caso di fermate straordinarie in linea, in punti potenzialmente pericolosi, con l'ordine di azionare il comando di telechiusura porte questa volta invece senza alcun controllo preventivo. Oltre a non considerare il fatto che il PdB potrebbe non essere nelle condizioni di agire immediatamente sul commutatore di chiusura delle porte, data la molteplicità di situazioni cui potrebbe essere impegnato, va notato che la D.E.I.F. omette di tenere conto del fatto che alcuni viaggiatori possano essere erroneamente intenti a scendere, o essere già scesi. Comandare la telechiusura delle porte in tale circostanza, senza alcun controllo, rischia di provocare gravi danni alle persone di cui, ancora una volta, il PdB sarebbe tenuto a rispondere in sede di giudizio.

È opportuno ricordare che l'art. 9 comma 10a dell'ISPAT, in materia di azionamento della telechiusura porte così recita: “La chiusura delle porte è eseguita: dal capotreno che, dopo il segnale di ‘pronti’ degli altri agenti di accompagnamento, comanda tramite uno dei dispositivi la chiusura di tutte le porte tranne quella da lui presenziata; dato quindi il ‘pronti’ al dirigente o, se di sua competenza, l'ordine di partenza al personale di condotta, provvede alla chiusura anche di quest'ultima”.

Un azionamento di questo dispositivo senza alcuna precauzione su porte che potrebbero essere aperte da chiunque, non appena la velocità del convoglio scenda sotto un dato limite sembra, ovviamente, in contrasto anche con questa prescrizione.

Per quanto concerne il materiale, a cui fa riferimento la Disposizione di Trenitalia, è nostro dovere segnalare che il blocco temporizzato, di cui sono dotate la maggior parte delle vetture, non garantisce soddisfacenti livelli di sicurezza. Di contro la “laterizzazione” delle vetture, che rientra nel piano di adeguamento vetture in ossequio della disposizione 30/2007 (!!!!!), soddisfa i requisiti minimi per prevenire incidenti ed anormalità afferenti l'accesso al materiale rotabile.

Per quanto sopra, appare evidente l'indeterminatezza ed incongruità della Disposizione che, in alcune parti, contrasta con Norme emanate da codesta Agenzia; ingenerando un preoccupante degrado delle condizioni di sicurezza.

Per questo motivo, fermo restando la responsabilità dell'Impresa Ferroviaria, si sollecita un urgente intervento a tutela della sicurezza dei viaggiatori e del personale ferroviario.

Distinti saluti.

Il Rappresentante Legale dell'Or.S.A.
Giuseppe Maltese

