

IL CONTROLLO CENTRALIZZATO DEL BLOCCO PORTE E' ELEMENTO DI SICUREZZA IMPRESCINDIBILE

Quanto la situazione circa la Lateralizzazione dei treni del Servizio Base sia grave, se ne sono accorti tutti. Primi i lavoratori che giornalmente, dando del loro tempo extralavoro, compilano relazioni di viaggio che mostrano anche a chi fosse estraneo alla ferrovia quanto l'allarme non cessi, e che per molti versi non possa cessare con promesse e rinvii. Vorremmo già qui ringraziarli per l'impegno che profondono a dimostrazione dell'attaccamento al servizio, al tema della sicurezza, con particolare riferimento all'incolumità dei viaggiatori. In tutto il territorio nazionale essi hanno raddoppiato le attenzioni ed i controlli che svolgono sui materiali rotabili secondo le analisi dei guasti collettivamente svolte e le indicazioni diramate da queste rappresentanze.

Solo Trenitalia è irresponsabilmente intenta in una campagna di disimpegno, depistamento e mancata presa in carico del problema. All'incontro con le OOSS nazionali firmatarie del 5 Febbraio 2013 l'azienda non presenta alcun cifra statistica, non ammette gli RLS, non si impegna a verbale su alcuna azione da intraprendere: in compenso si spertica in assicurazioni e rinvia, prende tempo, rifiuta nella sostanza osservazioni di merito normativo e promette i tavoli tecnici, che c'entrano solo per annacquare il problema. Lo stesso giorno Trenitalia produce un documento gravemente offensivo della verità dove, meramente per mettersi al riparo, si parla di "*rari sporadici casi*" e si mistifica sulla pelle della sicurezza citando i milioni di volte al mese in cui le porte dei treni si aprono, come se fosse un atteggiamento pertinente alla politica di prevenzione raccontare all'infartuato quanti miliardi di volte il suo cuore e quello della popolazione italiana battono al minuto. Non è accettabile neanche l'impegno che su quel documento viene preso, peraltro senza ammetterne verificabilità congiunta, cioè l'intensificazione dei controlli in sede di IMC: rifiutiamo infatti quella logica emergenziale che, con ipocrisia, serve solo a mostrarsi disponibili al tamponamento del problema (a nostro avviso inoltre mancando gli strumenti necessari) in attesa che i riflettori si spostino altrove, e che di fatto non mira a darsi un'organizzazione del lavoro generale e stabile che ponga le premesse per una regolare efficienza, almeno di un sistema di sicurezza quale è il Sistema di blocco porte centralizzato.

Le norme ANSF, emenate negli anni, sono chiari:

Pretendiamo che sul tema non vi sia alcun atteggiamento di sufficienza od elusivo. Quella che segue è, a nostro parere di addetti ai lavori, la lista degli interventi irrinunciabili (e perfettamente praticabili per costo e contenuto tecnologico) per affrontare con serietà il problema, fermi restando i principi secondo cui il controllo centralizzato del blocco porte (ccbp) è elemento di sicurezza di un convoglio, in caso degrado tutti gli interventi devono mirare al suo mantenimento e, se non sia oggettivamente possibile far altro, le azioni di mitigazione del rischio devono essere surrogati realmente adeguati a ciò che altrimenti viene perso. Pretendiamo che l'azienda fornisca i dati complessivi sul fenomeno, che gli RLS siano stabilmente coinvolti nel processo correttivo e che sia fornito loro lo schema progettuale e la verifica dell'istallazione dei sistemi, che il coinvolgimento sia esteso ai lavoratori delle Officine, della Verifica e del Trasporto Regionale, che lavorano in condizioni del tutto analoghe.

A) INTERVENTI DI TIPO TECNICO

1) La segnalazione in cabina di guida della perdita del **ccbp** deve essere acustica oltre che visiva (ergonomicamente compatibile con le altre funzioni della segnalazione).

2) Fornire evidenza progettuale e di istallazione che il sistema contenga la sicurezza intrinseca, ossia espletati la funzione di controllo "della chiusura e del blocco porte", come previsto da ANSF; nella struttura attuale il sistema gestisce in controllo della chiusura ma non del blocco, essendo quest'ultimo garantito da un dispositivo meccanico sulla singola porta che, per un qualsivoglia problema meccanico, può aprirsi nonostante l'attivazione del sistema.

3) Per tutti i materiali, la condizione di bypass di una porta deve essere evidente per il Personale di servizio con apposito applicativo. La membrana sui commutatori di bypass porte funziona come un sigillo: ne chiediamo la piombatura.

4) Montaggio di centralina sul locomotore per l'individuazione delle centraline di vettura e/o delle singole porte che non rispondono al **ccbp** (filo treno).

5) Installazione di pulsanti protetti di reset (ad una posizione con ritorno) su tutte le centraline di vettura.

6) Installazione di tasti piombati di bypass su tutte le centraline di vettura (a due posizioni). Necessità di piombare il tasto verde di abbattimento lateralizzazione sulle centraline FS. Implementare nella centralina una spia della presenza/assenza **ccbp** ad uso del PdB.

7) Possibilità diagnostica di controllo del funzionamento del blocco porte tachimetrico.

8) Fornitura di staffe per assicurare in chiusura porte intercomunicanti di testata (che presentano spesso chiusura non efficiente dovuta ad operazioni di sgancio/aggancio cavi 18 poli)

9) Fornitura di oscuranti fanali di coda (per eventuale necessità di accensione di "code intermedie").

B) INTERVENTI DI TIPO NORMATIVO/PROCEDURALE

1) La lista di *check out* dei convogli in uscita dagli IMC deve essere allegata ai documenti del treno, come avviene per la prova del freno.

2) La lista di *check out* deve contenere anche la prova di non riapertura delle porte ad entrambi i lati lateralizzati. Anche la dotazione di staffe fermaporte.

3) Articolare specifiche procedure diagnostiche da mettere in atto qualora non funzioni il **ccbp**, con precedente punto A.4 o con segnalazioni visive, dimezzamenti, prove progressive, etc. L'attuale procedura, al contrario, tende a liquidare il problema giungendo troppo rapidamente alla emissione di M40.

4) Articolare specifiche procedure di soluzione in degrado per mantenere il **ccbp** funzionante:

a – se avaria porta (ripristinandola, altrimenti mettendola fuori servizio assicurata, altrimenti bypassandola) *come già adesso*;

b – se avaria centralina di vettura (ripristinandola con punto A.5, altrimenti bypassandola con punto A.6 e vettura fuori servizio);

c – se avaria cavi/circuito/coda (prova cavi, altrimenti prova code intermedie -fornitura di oscuratori- con restante parte fuori servizio, altrimenti manovra con vetture non collegate in coda fuori servizio o presenziate);

d – se avaria locomotore (secondo il tipo di avaria provare a girare banco, altrimenti richiesta riserva).

5) In caso di impossibilità di individuazione o di ripristino della mancanza **ccbp**, elaborare ventaglio di azioni mitigative da mettere in atto, fermo restando che attribuire più di un vestibolo ad agente per il controllo visivo è oggettivamente non praticabile (che richiede sorveglianza contemporanea e continuativa delle porte, vedi quanto certificato sulla PEIF 28 e quanto ribadito dalla raccomandazione ANSF 813/13 del 04.02.2013 su esposto), rappresenta un'inesigibile pretesa di responsabilità e non costituisce mitigazione comparativamente accettabile.

6) Elaborare procedura commisurata al rischio ed eventuale dotazione di mezzi, qualora l'effettuazione della prova di **ccbp** sia fatta in stazione o comunque con la presenza in salita/discesa di viaggiatori.

7) In caso di guasto al blocco tachimetrico, da potersi rilevare chiaramente con punto A.7, staffatura porte e vettura fuori servizio.

8) Previsione normativa di attivazione di "chiamata d'emergenza" al momento perdita del **ccbp** in cabina di guida, in coerenza con quanto previsto dalla Deif 4.4 per il ritrovamento di porte non correttamente chiuse ("procedura gestione possibile caduta viaggiatore").

9) Predisporre, per il PDB, accesso informatico ai dati relativi alle avarie delle singole vetture in composizione al treno, al fine di diagnosticare con più precisione l'avaria ed ottimizzare la conseguente operazione di ripristino.

10) Le comunicazioni con le SOD devono essere registrate su supporto informatico. Nell'attesa le stesse comunicazioni, legate a condizioni di degrado della sicurezza del convoglio, saranno inoltrate con M40 (come, da anni, avviene con le SOR del TMR).

RSU, RLS, OS

ELEMENTI NORMATIVI

- Chiarire che si devono considerare sede di IMC tutte le stazioni di una località che possiede un IMC (esempio: tutte le stazioni di Roma per treni aventi origine da Roma o ivi transitanti).
- Sanare il contrasto tra gestione di convogli con sistema di "consenso di chiusura e blocco" (detta lateralizzazione) in degrado e convogli che ne siano privi (treni internazionali composti da materiale ordinario). Non si capisce perché per tali convogli sia stata stilata la DEIF 28 e sia prevista la presenza di un operatore per ciascuna porta in cui si svolga il servizio viaggiatori, mentre per i treni lateralizzati guasti (che si trovano esattamente nelle stesse condizioni) questi controlli siano demandati al solo PdA. Il punto successivo è la conseguenza di questa osservazione.
- Chiarire che la presenza del PdA non può supplire oggettivamente al guasto della lateralizzazione, perché è inesigibile che l'apporto della squadra di scorta faccia le veci di una sicurezza concepita con criteri del tutto diversi da quelli affidati al solo elemento umano. Si chiede, in caso di degrado, di mettere in atto provvedimenti mitigativi del rischio (integrazione della squadra di scorta...). In assenza di questi, la responsabilità del proseguimento della marcia deve essere demandata alla sede superiore (SOP, come peraltro avviene già al Trasporto Regionale).

ELEMENTI PROCEDURALI

- Chiarire definitivamente la possibilità di comunicare con le SOP tramite M40 da parte del PdA; si tratta della logica conseguenza della necessità, più volte ribadita da parte aziendale, di rapportarsi esclusivamente ad esse per ogni evenienza che occorra al treno.