



**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.orsaferrrovie.it](http://www.orsaferrrovie.it)

E-mail: [sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it)

Roma, 07 settembre 2010

Prot. n° 140/S.G./Or.S.A.

Ing. Alberto Chiovelli

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

via Luigi Alamanni 4 - 50123, Firenze

Fax 055 2356495

Oggetto: controllo chiusura porte dei treni (Blocco Porte).

In questi ultimi anni una serie di infortuni, anche mortali, hanno indotto numerosi interventi alle porte del materiale rotabile. Quasi sempre tali infortuni intervengono in fase di avviamento del treno, spesso per effetto dell'automatismo di chiusura delle porte.

In tal senso rileviamo che nessun intervento ha interessato la visualizzazione della spia blocco porte in cabina di guida la cui visibilità è inadeguata soprattutto se si tiene conto delle condizioni operative richieste al macchinista nel particolare momento in cui tali inconvenienti ricorrono:

- 1) la fase di avviamento del treno interviene solitamente in precedenza ad un segnale e gli obblighi regolamentari ne impongono il costante e continuo controllo fino al completo superamento; da tale obbligo discendono responsabilità penali, civili e contrattuali;
- 2) al rispetto del segnale corrisponde spesso una riduzione di velocità (controllo del tachimetro) e, talvolta, una richiesta di intervento sulle apparecchiature di sicurezza (riconoscimento, pre-riconoscimento, inserimento/disinserimento RS, ecc.) ;
- 3) in fase di avviamento occorre azionare l'interfaccia Vigilante (RAP);
- 4) nelle stazioni secondarie il macchinista è inoltre chiamato ad una particolare attenzione per via dei viaggiatori che attraversano incautamente i binari (provenendo dal medesimo o dal treno incrociante).

Riteniamo che un semplice intervento sul controllo "blocco porte", con l'introduzione di un allarme acustico e luminoso che si attivi nel caso di porte aperte con il treno in movimento, possa richiamare meglio l'attenzione del macchinista. Si potrebbe inoltre prevedere un sistema che,

contestualmente attivi la frenatura del treno (con possibilità di riconoscimento per neutralizzare l'arresto). Parimenti è opportuna la trasformazione di tutto il materiale rotabile in quello avente i requisiti di cui al gruppo a) dell'art 91 ter PGOS, nonché un esame inerente la coerenza tra le disposizioni regolamentari in materia emanate da codesta agenzia, quelle delle imprese e la loro concreta applicazione.

Oltremodo, la mancata predisposizione, in tutti i materiali rotabili con tele chiusura e blocco temporizzato, di un dispositivo atto a garantire l'assenza di eventuali ostacoli alla corretta chiusura delle porte (c.d. bordo sensibile) impedisce la completa realizzazione delle necessarie condizioni di sicurezza.

Per quanto sopra auspichiamo che l'Agenzia in indirizzo prosegua la propria azione, fornendo indicazioni vincolanti alle imprese di trasporto finalizzate ad introdurre le modifiche e le implementazioni proposte, nonché a rendere coerenti le azioni delle imprese in caso di guasto al sistema di controllo della chiusura porte

Distinti saluti

Il Segretario Generale  
(Armando Romeo)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Romeo', positioned below the typed name of the General Secretary.