

M40 per il rifiuto di effettuare servizio ai treni in mancanza del controllo della chiusura porte (Blocco Porte, BP) in cabina di guida sui treni di cui all'art. 91 ter comma 1.a della P.G.O.S.



L'M40 che proponiamo deve essere emesso da coloro che si trovino a dover gestire una situazione di degrado del controllo della chiusura delle porte sui treni (ETR, vetture piano ribassato, Vivalto, MD modificate, ecc.).

Ricordiamo che l'art. 51.1.h CCNL-AF stabilisce che il lavoratore:

"...Non deve comunque eseguire l'ordine quando la sua esecuzione possa comportare violazione di norme penalmente sanzionate."

Per ulteriori chiarimenti contattare il RLS oppure gli attivisti sindacali.

M40 per il rifiuto di effettuare servizio ai treni in mancanza del controllo della chiusura porte (Blocco Porte, BP) in cabina di guida sui treni di cui all'art. 91 ter comma 1.a della P.G.O.S.



L'M40 che proponiamo deve essere emesso da coloro che si trovino a dover gestire una situazione di degrado del controllo della chiusura delle porte sui treni (ETR, vetture piano ribassato, Vivalto, MD modificate, ecc.).

Ricordiamo che l'art. 51.1.h CCNL-AF stabilisce che il lavoratore:

"...Non deve comunque eseguire l'ordine quando la sua esecuzione possa comportare violazione di norme penalmente sanzionate."

Per ulteriori chiarimenti contattare il RLS oppure gli attivisti sindacali.

Vale m40 n°...../.....
(progressivo/saltuario)

Consegnato/trasmesso ⁽¹⁾ oredel giorno.....

Treno.....composto da materiale di cui all'art. 91 ter, comma 1.a della PGOS.

Si comunica che dalla cabina di guida (come segnalato dal Macchinista al Capotreno) non è possibile controllare la chiusura delle porte del convoglio, nonostante i tentativi effettuati dal personale del treno per ovviare a tale inconveniente.

Si comunica inoltre che:

1) IL TRENO E' FERMO NELLA STAZIONE DI.....
Si richiede il supporto di personale tecnico specializzato per la risoluzione dell'anomalia.
In caso di persistenza della mancanza del controllo centralizzato, in cabina di guida, della chiusura delle porte, il treno non potrà essere considerato idoneo all'effettuazione del servizio viaggiatori.
(Barrare l'intero riquadro SE NON OCCORRE)

ovvero

2) IL TRENO E' FERMO IN LINEA fra le progressive.....e.....
Nell'impossibilità di ovviare all'inconveniente, il treno non potrà essere considerato idoneo al servizio viaggiatori. Per quanto sopra si attendono disposizioni idonee a garantire l'incolumità dei viaggiatori e dei lavoratori, nel rispetto delle vigenti leggi.
(Barrare l'intero riquadro SE NON OCCORRE)

Il Macchinista/ Il PdM ⁽¹⁾

Il capotreno ⁽¹⁾

(1) Depennare la voce che non occorre.

Originale da trasmettere

Vale m40 n°...../.....
(progressivo/saltuario)

Consegnato/trasmesso ⁽¹⁾ oredel giorno.....

Treno.....composto da materiale di cui all'art. 91 ter, comma 1.a della PGOS.

Si comunica che dalla cabina di guida (come segnalato dal Macchinista al Capotreno) non è possibile controllare la chiusura delle porte del convoglio, nonostante i tentativi effettuati dal personale del treno per ovviare a tale inconveniente.

Si comunica inoltre che:

1) IL TRENO E' FERMO NELLA STAZIONE DI.....
Si richiede il supporto di personale tecnico specializzato per la risoluzione dell'anomalia.
In caso di persistenza della mancanza del controllo centralizzato, in cabina di guida, della chiusura delle porte, il treno non potrà essere considerato idoneo all'effettuazione del servizio viaggiatori.
(Barrare l'intero riquadro SE NON OCCORRE)

ovvero

2) IL TRENO E' FERMO IN LINEA fra le progressive.....e.....
Nell'impossibilità di ovviare all'inconveniente, il treno non potrà essere considerato idoneo al servizio viaggiatori. Per quanto sopra si attendono disposizioni idonee a garantire l'incolumità dei viaggiatori e dei lavoratori, nel rispetto delle vigenti leggi.
(Barrare l'intero riquadro SE NON OCCORRE)

(Qualifica, cognome, nome ed eventuale firma di chi riceve).....

(1) Depennare la voce che non occorre.

Dispaccio n°...../.....
(progressivo/saltuario)

Originale da trasmettere

Vale m40 n°...../.....
(progressivo/saltuario)

Consegnato/trasmesso ⁽¹⁾ oredel giorno.....

Treno.....composto da materiale di cui all'art. 91 ter, comma 1.a della PGOS.

Si comunica che dalla cabina di guida (come segnalato dal Macchinista al Capotreno) non è possibile controllare la chiusura delle porte del convoglio, nonostante i tentativi effettuati dal personale del treno per ovviare a tale inconveniente.

Si comunica inoltre che:

1) IL TRENO E' FERMO NELLA STAZIONE DI.....
Si richiede il supporto di personale tecnico specializzato per la risoluzione dell'anomalia.
In caso di persistenza della mancanza del controllo centralizzato, in cabina di guida, della chiusura delle porte, il treno non potrà essere considerato idoneo all'effettuazione del servizio viaggiatori.
(Barrare l'intero riquadro SE NON OCCORRE)

ovvero

2) IL TRENO E' FERMO IN LINEA fra le progressive.....e.....
Nell'impossibilità di ovviare all'inconveniente, il treno non potrà essere considerato idoneo al servizio viaggiatori. Per quanto sopra si attendono disposizioni idonee a garantire l'incolumità dei viaggiatori e dei lavoratori, nel rispetto delle vigenti leggi.
(Barrare l'intero riquadro SE NON OCCORRE)

Il Macchinista/ Il PdM ⁽¹⁾

Il capotreno ⁽¹⁾

(1) Depennare la voce che non occorre.

Vale m40 n°...../.....
(progressivo/saltuario)

Consegnato/trasmesso ⁽¹⁾ oredel giorno.....

Treno.....composto da materiale di cui all'art. 91 ter, comma 1.a della PGOS.

Si comunica che dalla cabina di guida (come segnalato dal Macchinista al Capotreno) non è possibile controllare la chiusura delle porte del convoglio, nonostante i tentativi effettuati dal personale del treno per ovviare a tale inconveniente.

Si comunica inoltre che:

1) IL TRENO E' FERMO NELLA STAZIONE DI.....
Si richiede il supporto di personale tecnico specializzato per la risoluzione dell'anomalia.
In caso di persistenza della mancanza del controllo centralizzato, in cabina di guida, della chiusura delle porte, il treno non potrà essere considerato idoneo all'effettuazione del servizio viaggiatori.
(Barrare l'intero riquadro SE NON OCCORRE)

ovvero

2) IL TRENO E' FERMO IN LINEA fra le progressive.....e.....
Nell'impossibilità di ovviare all'inconveniente, il treno non potrà essere considerato idoneo al servizio viaggiatori. Per quanto sopra si attendono disposizioni idonee a garantire l'incolumità dei viaggiatori e dei lavoratori, nel rispetto delle vigenti leggi.
(Barrare l'intero riquadro SE NON OCCORRE)

(Qualifica, cognome, nome ed eventuale firma di chi riceve).....

(1) Depennare la voce che non occorre.

Dispaccio n°...../.....
(progressivo/saltuario)

Copia da conservare

Copia da conservare

Perché questa iniziativa di autotutela?

Tenuto conto che il dispositivo di controllo porte chiuse è un presidio di sicurezza posto a salvaguardia dell'incolumità dei viaggiatori e del personale, il suo mancato funzionamento compromette gravemente la sicurezza delle persone non potendo il personale di bordo (CT e CST) sostituirsi ad esso e garantire in velocità, durante la marcia, continuativamente e contemporaneamente, che tutte le porte del convoglio siano e restino chiuse e bloccate.

Sia il macchinista che il capotreno sono assimilabili al soggetto che, ai sensi dell'art. 20 DLgs 81/08 "...**deve prendersi cura della propria salute e sicurezza e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, su cui ricadono gli effetti delle sue azioni o omissioni, conformemente alla sua formazione, alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro...**".

In caso di guasto al controllo della chiusura delle porte, il personale del treno, non avendo alcuna certezza che tutte le porte del convoglio siano chiuse, verrebbe meno al proprio dovere/diritto sopra citato in quanto porrebbe la salute propria ed altrui in potenziale pericolo. **Ne consegue la legittimità, in tali situazioni, del rifiuto dei lavoratori a consentire la partenza del convoglio.**

Ricordiamo che la Costituzione Italiana, all'art. 27, recita "**La responsabilità penale è personale**"; pertanto, in caso di eventi penalmente rilevanti e connessi ad una cattiva gestione della problematica di cui sopra, le conseguenze penali saranno ad esclusivo carico di chi (capotreno e/o macchinista) ha agito senza rispettare le leggi che, lo ricordiamo, sono preminenti rispetto alle norme ferroviarie.

Ancora una volta la Costituzione Italiana, all'art. 41 ci ricorda che "**L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana**".

Ciò significa che gli interessi economici di Trenitalia **non sono più importanti della sicurezza dei viaggiatori.**

In ultimo ricordiamo che chiunque impartisca ordini e/o informazione/formazione contrari alle leggi sopra citate, anche se in ossequio a direttive impostegli dai superiori gerarchici, commette reato di violenza privata (art. 610 C.P.), violenza o minaccia per costringere a commettere un reato (art. 611 C.P.), minaccia (art. 612 C.P.).

Perché questa iniziativa di autotutela?

Tenuto conto che il dispositivo di controllo porte chiuse è un presidio di sicurezza posto a salvaguardia dell'incolumità dei viaggiatori e del personale, il suo mancato funzionamento compromette gravemente la sicurezza delle persone non potendo il personale di bordo (CT e CST) sostituirsi ad esso e garantire in velocità, durante la marcia, continuativamente e contemporaneamente, che tutte le porte del convoglio siano e restino chiuse e bloccate.

Sia il macchinista che il capotreno sono assimilabili al soggetto che, ai sensi dell'art. 20 DLgs 81/08 "...**deve prendersi cura della propria salute e sicurezza e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, su cui ricadono gli effetti delle sue azioni o omissioni, conformemente alla sua formazione, alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro...**".

In caso di guasto al controllo della chiusura delle porte, il personale del treno, non avendo alcuna certezza che tutte le porte del convoglio siano chiuse, verrebbe meno al proprio dovere/diritto sopra citato in quanto porrebbe la salute propria ed altrui in potenziale pericolo. **Ne consegue la legittimità, in tali situazioni, del rifiuto dei lavoratori a consentire la partenza del convoglio.**

Ricordiamo che la Costituzione Italiana, all'art. 27, recita "**La responsabilità penale è personale**"; pertanto, in caso di eventi penalmente rilevanti e connessi ad una cattiva gestione della problematica di cui sopra, le conseguenze penali saranno ad esclusivo carico di chi (capotreno e/o macchinista) ha agito senza rispettare le leggi che, lo ricordiamo, sono preminenti rispetto alle norme ferroviarie.

Ancora una volta la Costituzione Italiana, all'art. 41 ci ricorda che "**L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana**".

Ciò significa che gli interessi economici di Trenitalia **non sono più importanti della sicurezza dei viaggiatori.**

In ultimo ricordiamo che chiunque impartisca ordini e/o informazione/formazione contrari alle leggi sopra citate, anche se in ossequio a direttive impostegli dai superiori gerarchici, commette reato di violenza privata (art. 610 C.P.), violenza o minaccia per costringere a commettere un reato (art. 611 C.P.), minaccia (art. 612 C.P.).