

20 luglio 2008

Portevetture\_ANSF\_NoAperturaEsterno+BP\_20lug2008.doc



**FAX**

All'ing. Alberto CHIOVELLI  
Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie  
via Luigi Alamanni, 4 - 50123 FIRENZE  
Tel. 055 2356620 - 06 41582379  
Fax: 055 2356495

## Comunicazione ai sensi dell'art. 50.1.o DLgs 9 aprile 2008, n° 81.

Oggetto:

- 1) problematiche connesse alla aperture delle porte delle vetture "Media Distanza" di cui alla C.O. n° 234 del 18.12.2007 di Trenitalia spa ("Progetto Porte Carrozze Media Distanza");
- 2) problematiche connesse al controllo della chiusura delle porte dei treni di cui all'art. 91 ter della PGOS.

### PREMESSA

Nel segnalare quanto all'oggetto, si ritiene che Trenitalia spa non abbia attuato le necessarie misure tese a prevenire incidenti o infortuni che possano compromettere la salute dei lavoratori, dei cittadini utenti e la sicurezza della circolazione ferroviaria, in tal modo contravvenendo a quanto disposto dall'art. 2087 C.C. e dall'art. 15.1.c DLgs 9 aprile 2008, n° 81 per quanto attiene agli obblighi in capo al datore di lavoro *ex lege*, e dagli art. 4.2, 10.4 del DLgs 8 luglio 2003, n° 188 per quanto riguarda gli obblighi, in qualità di impresa ferroviaria, anche verso i cittadini utenti.

Chi scrive si rivolge a codesta Agenzia confidando nello spirito di quanto previsto dall'art. 6 DLgs 10 agosto 2007, n° 162.

### 1) Problematiche connesse alla aperture delle porte delle carrozze "Media Distanza" di cui alla C.O. n° 234 del 18.12.2007 di Trenitalia spa ("Progetto Porte Carrozze Media Distanza")

Come si ricorderà, negli ultimi anni, sono avvenuti in Italia innumerevoli incidenti - anche mortali - occorsi a cittadini utenti del servizio ferroviario ed ai lavoratori stessi di Trenitalia spa a causa della incompleta e/o difettosa chiusura delle porte del materiale rotabile in oggetto (in almeno un caso, grave e mortale, "*...il tribunale di Prato ha condannato per omicidio colposo tre alti dirigenti di Trenitalia e Rfi per la morte di una viaggiatrice caduta da una porta apertasi in corsa nel 2002...*" - ANSA - Roma, 4 dicembre 2007) senza che alcun operatore del treno potesse aver nozione diretta, attraverso varia strumentazione, dello stato delle porte in questione. Dopo innumerevoli segnalazioni agli organi di vigilanza da parte di lavoratori e loro Rappresentanti per la Sicurezza, oo.ss., comuni cittadini, forze politiche, Trenitalia spa ha finalmente deciso di attuare il progetto di cui al presente punto integrandolo, dal punto di vista normativo, attraverso apposite procedure standardizzate denominate NEIF (Norme di Esercizio dell'Impresa Ferroviaria; nello specifico trattasi della n° 4 e della n° 6; tali norme sono emanate dalla DISQS, Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema) sulla cui congruità e rispondenza alla normativa generale di sicurezza dovrebbe puntualmente vigilare codesta Agenzia, proprio in ossequio a quanto previsto dal citato art. 6 DLgs 162/2007.

Attraverso il menzionato "Progetto" Trenitalia spa - nell'intento anche di ottemperare agli obblighi impostigli dal Gestore dell'Infrastruttura (GI) attraverso la disposizione n° 30/2007 - intende realizzare sulle carrozze "Media Distanza" (MD), in buona sostanza, i seguenti interventi:

- introduzione del controllo chiusura porte;
- sostituzione dell'attuale maniglia esterna con una a incasso e eliminazione del mancorrente esterno nelle carrozze MDVE (MD con Vestiboli Estremi);
- introduzione del blocco meccanico sulla maniglia esterna.

Si ritiene, tuttavia, che tali innovazioni siano insufficienti a garantire la sicurezza degli occupanti le carrozze ferroviarie in ogni situazione di esercizio poiché, ad avviso di chi scrive, Trenitalia spa, in aggiunta alle citate modifiche, avrebbe dovuto:

- a) consentire lo sblocco delle porte, a treno fermo, **dall'esterno** attraverso, ad esempio, un apposito dispositivo (rubinetto od altro) già in uso su vari tipi di carrozze ferroviarie come quelle a "Piano Ribassato", per rimanere ai vecchi (o soggetti a restyling) modelli, oppure su materiale di nuova concezione come le carrozze "Vivalto" ma anche "TAF" o anche carrozze Gran Comfort, ecc. Non si ritenga tale innovazione superflua in quanto occorre immaginare (è già successo, purtroppo) una

situazione in cui, all'atto della discesa da un treno dotato di carrozze MD, i viaggiatori debbano utilizzare una o più porte che, malauguratamente, a causa di un guasto al sistema di comando od altro, rimangano chiuse. In tali circostanze (come detto, già capitate) il personale del treno s'è trovato a gestire situazioni tecniche al momento irrisolvibili, anche nel tentativo di tranquillizzare i viaggiatori comprensibilmente presi dal panico o peggio. Tale innovazione, ad avviso di chi scrive, rappresenterebbe la completa attuazione di quanto disposto dalla citata disposizione 30/2007 del GI, in particolare al punto 2.10 rubricato "Evacuazione del veicolo in caso di emergenza". A sostegno della eventuale inutilità di detta innovazione potrebbe affermarsi che, nelle situazioni sopra descritte, ai viaggiatori impossibilitati ad uscire dal treno sarebbero autorizzati ad azionare (o potrebbe loro essere suggerito dall'esterno) di azionare l'apposita maniglia di sblocco situata nelle vicinanze della porta interessata oppure attendere il personale di bordo per l'operazione di sblocco prevista in corrispondenza del cassonetto di ogni vano porta (infatti, così agendo, ruotando cioè la maniglia di 90° si ha l'intercettazione delle alimentazioni elettrica del magnete e pneumatica della porta la quale, privata delle alimentazioni suindicate dovrà essere aperta manualmente): tale affermazione sarebbe ispirata dalla paradossale considerazione che ogni uomo, in qualunque circostanza che possa generare panico od altra forma di apprensione psicologica, in tempo ragionevole, possa richiamare a se la sufficiente calma per risolvere il problema postosi al momento, oppure dalla certezza del dono dell'ubiquità del personale di bordo (pdb) che, sui treni di cui si parla e, soprattutto, in quelli ad "Agente Unico", coadiuva il personale di macchina (pdm) nelle funzioni di secondo agente e, quindi, non ha immediata cognizione di ciò che accada sul convoglio! A tal proposito voglio rammentare che anche altri mezzi in circolazione, come le ALe 642, seppur non rientranti nel citato "Progetto" sono sprovviste del dispositivo di sblocco delle porte **esterno** suggerito;

- b) installare in corrispondenza di ogni porta - come già in esercizio sulle carrozze a "Piano Ribassato" ed altre - **una spia luminosa che segnali l'incompleta chiusura della porta stessa**; ciò faciliterebbe la ricerca, l'individuazione e l'intervento del personale del treno nei casi in cui, in cabina di guida, non sia possibile (laddove obbligatorio) il controllo della chiusura delle porte.

## **2) Problematiche connesse al controllo della chiusura delle porte dei treni di cui all'art. 91 ter della PGOS.**

Com'è noto, con disposizione n° 21/2007, il GI ha inteso delegare alle imprese ferroviarie il compito di "...*istruire il personale interessato per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate al fine di consentire la sicurezza dei viaggiatori e del personale di servizio...*". In virtù di tale disposto, Trenitalia spa ha emanato la citata NEIF n° 4 ove in sintesi si stabilisce che, nei casi di degrado di cui all'oggetto, effettuati opportuni controlli alle porte, il treno possa partire solo dopo che il macchinista abbia "affidato" al capotreno il controllo chiusura porte. Chi scrive ritiene che tale procedura costituisca un peggioramento della precedente normativa (in vigore fino al 30 novembre 2007) la quale non consentiva mai ad un treno di partire dalla stazione di origine senza il controllo in oggetto da parte del macchinista.

Tale nuova procedura, pertanto, risulta in contrasto con norme vigenti in materia di prevenzione infortuni, igiene e sicurezza sul lavoro, poiché:

- in caso di mancanza del controllo in oggetto (sia in stazione che in linea) il macchinista, affidando al capotreno tale incombenza, trasferirebbe al proprio collega responsabilità non dovute ma che dovrebbero ricadere in capo all'impresa ferroviaria, ovvero al datore di lavoro; tale deformazione della norma stravolge il concetto di culpa in vigilando, laddove si verta in ipotesi di omissione, inadeguatezza o tardività nei controlli ad esso demandati in relazione alla condotta del personale subordinato, in tal caso macchinisti e/o capotreno (vedasi, ad esempio, Suprema Corte di Cassazione, Sezione Lavoro, sentenza n.89/2002). A ciò aggiungasi che, se situazioni foriere di danni non vengano tempestivamente fronteggiate, la culpa in vigilando potrà essere ancora più eclatante. Ammesso (ma non concesso) che la culpa in vigilando continui a persistere sul datore (o dirigente) nelle situazioni sopra citate, risulta evidente come, in caso di infortuni generatisi in conseguenza del degrado fin qui descritto, permangano in capo al macchinista "affidante" (il compito di controllo della chiusura delle porte) responsabilità penali oggettive, mentre in capo al capotreno "affidatario" insisterebbero ben più gravi responsabilità soggettive;
- il macchinista (così come il capotreno) è assimilabile al soggetto che, ai sensi dell'art. 20.1 DLgs 81/2008 "...*deve prendersi cura della propria sicurezza e della propria salute e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, su cui possono ricadere gli effetti delle sue azioni o omissioni, conformemente alla sua formazione ed alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro...*". Nelle situazioni in oggetto, i lavoratori menzionati, non avendo alcuna certezza (a meno che non blocchino materialmente tutte le porte del convoglio...In tal caso, però, potrebbe configurarsi il reato di sequestro di persona!) che tutte le porte siano chiuse, verrebbero meno al loro

dovere/diritto sopra citato in quanto - consapevolmente, addirittura! - porrebbero la salute propria ed altrui in potenziale pericolo. Ne consegue che sarebbe legittimo, in tali situazioni, proprio in ossequio a quanto disposto dall'art. 20.1 citato, il rifiuto dei lavoratori a consentire la partenza del convoglio, se non in situazioni assoluta emergenza, peraltro mai "proceduralizzate" da Trenitalia, oppure - come con la NEIF n° 4 - trattate con estrema sufficienza soprattutto laddove non viene mai affermata la responsabilità del datore anche per danni a persone e/o cose derivanti da azioni dei propri dipendenti (pdm e/o pdb) comunque attenutisi scrupolosamente a informazioni/formazione la cui erogazione rientra fra gli obblighi datoriali purché **adeguata** (**informazione "adeguata"**: art. 36.2.a DLgs 81/2008; **formazione "adeguata"**: art. 37.3 DLgs 81/2008). Però, in tali casi non potrebbe sostenersi, come conseguenza della particolare - e fuorviante, ad avviso di chi scrive - interpretazione di quanto disposto, nella parte finale, dall'art. 20.1 "*...Ogni lavoratore deve prendersi cura...omissis...**conformemente alla sua formazione, alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro...***" poiché se l'informazione/formazione è inadeguata il datore incappa nelle sanzioni penali previste rispettivamente dall'art. 55.4.a DLgs 81/2008; in tale situazione, il datore perderebbe quell'autorità (nonché autorevolezza) conferitagli sistematicamente dall'aver osservato scrupolosamente norme contrattualmente concordate (oltre a quelle generali di valenza superiore); ne consegue che, in tale situazione, nemmeno un ordine reiterato teso ad imporre al pdm/pdb la ripresa della corsa del treno nelle condizioni di degrado sopra descritte potrà essere eseguito da tali lavoratori in quanto consapevoli che, in ossequio a quanto disposto dal CCNL delle Attività Ferroviarie (art. 51.1.h) essi non devono "*...omissis... comunque, eseguire l'ordine quando la sua esecuzione possa comportare violazione di norme penalmente sanzionate...omissis...*". Questo legittimo comportamento del prestatore trova conforto in almeno due principi:

- quello sintetizzato con locuzione latina "*Inadimplenti non est adimplendum*" (art. 1460 C.C.) per cui, in sostanza, ciascuna delle parti di un contratto con prestazioni corrispettive può non adempiere la propria obbligazione ove l'altra parte si rifiuti di adempiere la propria;
- quello squisitamente legato alla sicurezza del lavoro per cui è legittimo il rifiuto della prestazione da parte del lavoratore in caso di condizioni precarie della sicurezza sui luoghi di lavoro, supportato da svariate sentenze di Cassazione, fra le quali quella della Sezione Lavoro, 9 maggio 2005, n.9576). "*...Pertanto nella situazione che si sta esaminando si presume vi sia stata una condotta colpevole del datore di lavoro in merito alla individuazione delle potenziale cause di pericolo, ovvero nella successiva fase di individuazione degli opportuni accorgimenti in rapporto alla situazione che si era venuta a creare, e che impediva al lavoratore di svolgere il suo incarico onde salvaguardare la propria salute....Quindi il mancato assolvimento della prestazione professionale è giustificato dal precedente inadempimento del datore di lavoro e trova pertanto la sua giustificazione nella esigenza di autotutelarsi...*" (dott. Alessandro Allaria, giurista d'impresa). Tuttavia non è possibile prescindere dal dettato Costituzionale (art. 27) secondo il quale "*...la responsabilità penale è personale...*"; di conseguenza il personale del treno che, pur mettendo in pratica le informazioni **inadeguate**) e la formazione (**inadeguata**) impartitagli dal datore, non riesca ad evitare danni alle persone e/o alle cose sarebbe responsabile direttamente per quanto accaduto a causa delle sue azioni e/o omissioni. Risulta evidente la mancata applicazione di quanto previsto dall'art. 2087 C.C. laddove Trenitalia spa, nonostante i grandi mezzi economici disponibili, anche a fronte di una moderna tecnologia collaudata, si avvalga di una semplice spia luminosa per segnalare (o meno) al macchinista lo stato di chiusura delle porte: qualora questi non se ne avveda (si badi che tale dispositivo, nelle vecchie locomotive si trova in una posizione altamente defilata, mentre in quelle di ultima generazione si confonde con altre di diverse funzioni), ci si chiede quanto sarà valutabile la sua responsabilità in caso di infortunio a terzi? Si tenga presente inoltre che esistono nuovi dispositivi elettronici di registrazione degli eventi di condotta (denominati D.I.S., Driver Information System) che, in caso di inconvenienti legati al presente punto in questione, possono fornire il tempo ed il luogo esatti in cui il circuito di controllo della chiusura delle porte si sia accidentalmente "aperto" (cioè nel momento in cui una porta potrebbe essersi aperta). Ebbene, se tali apparecchiature registrassero che tra l'avvenuto degrado in oggetto e l'intervento di pronto arresto del convoglio (che potrebbe anche non avvenire se il lavoratore non se ne accorgesse) sia passato un congruo tempo (durante il quale potrebbe essersi verificato un infortunio a terzi) quanto disculperebbe il macchinista (od il capotreno nei casi di "affidamento" di cui sopra) poter dire "Non me n'ero avveduto"? Si ritiene, invece, che il degrado fin qui descritto dovrebbe essere segnalato anche da un particolare suono in cabina di guida, oltreché dall'automatica disinserzione dalla trazione della locomotiva e frenatura del convoglio.

Di recente la DISQS di Trenitalia spa, attraverso il dirigente signor Luigi Berlincioni (con nota 15/0 Id: 2008.TRINICORP) ha stabilito, fra le altre cose, che "**...Per la gestione in sicurezza del treno occorre tenere presente che non è assolutamente ammesso far viaggiare il treno**

**con una porta non correttamente chiusa...omissis...**". Allora, se è vero (com'è vero) che il mancato controllo in cabina di guida della chiusura delle porte deve indurre il macchinista a ritenere che una o più porte convoglio si siano aperte (o non siano completamente chiuse), con la conseguente frenatura rapida attuata dal macchinista stesso e successive operazioni di ricerca, individuazione del guasto congiuntamente al pdb, come si può essere certi che, nonostante il successivo intervento di bloccaggio e la messa in sicurezza della porta anzidetta sommato all'eventuale persistente mancanza di controllo in cabina di guida della chiusura delle porte, nessun'altra di queste si sia guastata e, soprattutto, come è possibile che, in tali casi, venga impartita da Trenitalia spa ai propri dipendenti l'ordine (implicito nelle citate NEIF) di ripartire comunque, affidando al capotreno un controllo "fisico" delle porte che egli certamente non può assicurare in quanto solo od impossibilitato ad esercitare tale gravosa incombenza su più d'una di esse?

Poiché la DISQS "...svolge per Trenitalia attività di ricerca e sperimentazione di nuove tecnologie in ambito ferroviario ed elabora, in coerenza con gli indirizzi strategici del Gruppo Ferrovie, le politiche aziendali per l'ambiente, **la sicurezza di esercizio e la sicurezza del lavoro...**" (definizione tratta dal sito web trenitalia.it) si può affermare che le direttive da essa emanate attraverso le NEIF N° 4 e n° 6 sono in contrasto fra loro, anche se la nota a firma del Berlincioni appare più in linea col quadro normativo prevenzionale vigente.

In attesa di un cortese riscontro, si porgono distinti saluti