

CGIL



LE PORTE DEI TRENI E LE PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA SICUREZZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO

**A cura dei Delegati
della Filt Cgil di Pisa**

Maggio 2008



Sommario

- pag. 2** Premessa
- pag. 3** Tipologia e conseguenze degli incidenti legati alla salita e alla discesa dai treni
- pag. 4** Procedura prevista per la partenza del treno
- pag. 6** Tipologie di materiale rotabile in relazione alla chiusura delle porte
- pag. 7** Problematiche connesse alle caratteristiche planimetriche delle stazioni
- pag. 9** Responsabilità giuridiche delle Aziende ferroviarie
- pag. 11** Responsabilità penali del capotreno nella fase di partenza del treno
- pag. 13** Conclusioni



LE PORTE DEI TRENI E LE PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA SICUREZZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Premessa

Sono in aumento gli incidenti che coinvolgono i ferrovieri e i viaggiatori mentre salgono e scendono dalle vetture dei treni e fra questi sono in crescita anche quegli infortuni legati al malfunzionamento delle porte delle vetture.

Si tratta d'incidenti gravi, in alcuni casi anche letali, e probabilmente rappresentano, per caratteristica e frequenza, quelli prevalenti a bordo dei treni; è opportuno osservare che sono concentrati su alcune tipologie di treni.

La Filt-Cgil di Pisa insieme ai propri rappresentanti RSU/RLS del personale di bordo ritiene necessario riflettere, con attenzione, su questa problematica, sia perché riguarda direttamente la sicurezza dei lavoratori e dei viaggiatori, sia perché espone i capittreno a responsabilità giudiziarie.

Responsabilità, a volte di tipo penale, per la quale il lavoratore rischia di trovarsi imputato anche se ha eseguito tutte le norme regolamentari previste per la partenza del treno.

Infatti, in alcune circostanze, pur avendo eseguito le procedure previste, può mancare la certezza che le porte siano chiuse quando il treno inizia a muoversi o quando è già in movimento.

E' da evidenziare che, grazie a opportune tecnologie, alcuni tipi di materiale rotabile manifestano in modo molto minore questo rischio.

La Filt-Cgil di Pisa ritiene che la sicurezza e il buon senso devono portare alla introduzione delle migliori tecnologie oggi tecnicamente possibili a tutti i tipi di treno.

Il sindacato deve rivendicare questa condizione di sicurezza e vigilare affinché sia realizzata.

Tipologia e conseguenze degli incidenti legati alla salita e alla discesa dai treni

Il 4 dicembre 2007 alcuni RLS di Trenitalia hanno presentato un esposto¹ alla Procura della Repubblica di Roma denunciando *“un gravissimo fenomeno infortunistico fortemente ricorrente, che riguarda viaggiatori e ferrovieri correlato alle caratteristiche tecniche, alle norme d'uso, al malfunzionamento delle porte dei treni”*.¹

Di questo fatto dà notizia l'ANSA del 05/12/2007 scrivendo: *“Secondo i lavoratori -che parlano di quattro morti solo negli ultimi mesi e circa 800 infortuni in due anni- metà dei treni in circolazione (intercity, espressi e parte dei treni regionali) non ha dispositivi atti ad impedire che qualcuno rimanga intrappolato tra le porte con il treno già in movimento....”*

È quindi una problematica sempre più sentita che, sempre più spesso, esce dal confronto ferroviario e diventa notizia giornalistica o materia di interesse giudiziario.

Sul sito internet “Macchinisti Sicuri” (www.macchinistisicuri.info), esiste un link che raccoglie un elenco di infortuni e incidenti² conseguenti alla salita e alla discesa dai treni o al malfunzionamento delle porte, le cui fonti sono segnalazioni di RSU/RLS del settore o notizie di stampa. Questo elenco può essere utile per incominciare a inquadrare la problematica.

Non abbiamo certezze sulla veridicità di tutte le segnalazioni ma alcuni di questi incidenti sono stati giudicati anche dalla magistratura.

Quindi possiamo incominciare a suddividere questi incidenti in tre tipologie.

Infortuni tipo A

Il treno è in movimento ma, improvvisamente, una o più porte si aprono.

È il caso del treno 1931 del 16 luglio 2002, da cui cadde una viaggiatrice, la cui dinamica è stata vagliata dalla magistratura con sentenza di condanna del 29 novembre 2007 da parte del tribunale di Prato³.

È chiaro che una tale eventualità è estremamente pericolosa e, su alcuni materiali rotabili, rimane incontrollabile dal personale del treno il quale predispone l'arresto del convoglio e chiude la porta solo quando ne viene a conoscenza.

Infortuni tipo B

1 Vedi allegato n°1 pagina 1.

2 Vedi allegato n°3.

3 Vedi allegato n°6.

Il treno è fermo in stazione, la porta è regolarmente aperta mentre le persone sono impegnati nella salita e nella discesa: inaspettatamente la porta si richiude intrappolando il malcapitato. Di questo tipo è il grave infortunio capitato al capotreno dell'IC 552 del 9 marzo 2006 nella stazione di Piacenza che dopo aver dato l'ordine di partenza, mentre saliva sulla carrozza, rimase intrappolato all'esterno con un braccio nella porta, chiusasi inaspettatamente, e fu trascinato dal treno postosi in movimento.⁴

Infortuni Tipo C

La porta del vagone è regolarmente chiusa ma il viaggiatore la riapre nel tentativo di salire o scendere dal treno mentre quest'ultimo è in fase di partenza.

Di questo tipo è il grave incidente di Milano Rogoredo del 24 marzo 1998, dove dal treno 2036 cadde una viaggiatrice: le furono amputate due gambe.⁵

È immediata l'osservazione che i guasti sono eventi improvvisi e imprevedibili e come tali possono riguardare anche le porte del treno. Per questo è necessario prevenirli con gli strumenti che il progresso scientifico, la tecnica e l'esperienza mettono a disposizione insieme ad una manutenzione puntuale ed efficiente.

Ma, al di là del guasto improvviso, è indispensabile soffermarsi sulle conseguenze, spesso prevedibili, che questo comporta.

Ad esempio, se si apre una porta del treno durante la corsa, si abbassa drasticamente la condizione di sicurezza a bordo, per tal motivo è essenziale ricercare le tecnologie più efficaci affinché il personale ne sia rapidamente informato e possa adottare le soluzioni più immediate per rimettere in sicurezza il trasporto.

Alcune soluzioni tecniche esistono già oggi, ma sono attive solo su alcuni tipi di vetture.

Procedura prevista per la partenza del treno

Il benessere e l'ordine di partenza del treno viene quasi sempre impartito dal capotreno coadiuvato, quando presenti, dai capi servizio treno.

I regolamenti ferroviari specificano le operazioni da effettuare; riteniamo utile riportare i passi significativi per una migliore conoscenza:

4 Vedi allegato n°10.

5 Vedi allegato n°4.

“Avvicinandosi l'ora di partenza del treno, il personale di accompagnamento assicuratosi che l'incarozzamento sia terminato e che, fino ai limiti della propria visuale libera nell'espletamento delle proprie mansioni, non vi siano ostacoli alla partenza, deve dare il segnale di “pronti”, come prescritto dal Regolamento Segnali” (Art. 8 comma 2 dell'ISPAT)⁶.

“Il personale di accompagnamento, dopo aver effettuato l'operazione di “pronti” deve salire a bordo del treno seguendo il modello comportamentale di cui alla nota TRNITCORP n° 19300 del 07/05/07.” (TRNITCORP n. 21923 del 22/05/2007)⁷.

“La chiusura delle porte è eseguita dal capotreno che, dopo il segnale di “pronti” degli altri agenti di scorta, comanda, tramite uno dei commutatori a chiave quadra posti in corrispondenza di ciascuna porta, 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 di quest'ultima”... (art. 9 comma 3 dell'ISPAT).

La circolare, TRNITCORP n° 19300 del 07/05/07, della Società Trenitalia S.p.A. Specifica ulteriormente *“i modelli comportamentali che il Personale di Bordo deve porre in essere durante le fasi del licenziamento dei treni”* in particolare *“ Il capotreno ricevuto il pronti dal capo servizi treno, si accerta che lo stesso sia salito a bordo, che non vi siano viaggiatori ritardatari in procinto di salire sul treno e, in generale, nulla ostacoli alla partenza del treno, quindi provvedere alla chiusura delle porte remote tranne quella da lui presenziata;*

Il capo servizi treno, qualora presente, ultimato il servizio viaggiatori dà il segnale di pronti e sale a bordo della vettura; se per essere visibile dal capotreno si deve discostare dal convoglio, dopo aver dato il pronti si accosta sollecitamente al treno per la salita.

Il capotreno, dopo l'ordine di partenza, sale con treno fermo, chiude la sua porta tramite l'apposito dispositivo, evitando di sporgersi per controllare il movimento del convoglio;”⁸

6 Vedi allegato 9.

7 Vedi allegato 2.

8 Circolare aziendale di Trenitalia, TRNITCORP n° 19300 del 07/05/07, allegato n°2.

Quindi, il capotreno dopo l'ordine di partenza, ma prima che il treno si metta in movimento, perde necessariamente il controllo di tutte le porte (essendo salito a treno fermo sulla sua vettura).

L'articolo 1 comma 1 dell'I.S.P.A.T. specifica:

La dizione "personale di accompagnamento" individua gli agenti del treno incaricati della sicurezza e della regolarità del servizio sulla base delle competenze previste dalle pubblicazioni normative indicate nel successivo art. 2.

Dai regolamenti ferroviari è chiaro che la responsabilità della sicurezza del convoglio, comprese le porte, è affidata al capotreno così come è palese la difficoltà a soddisfarla dopo la chiusura delle porte e prima che il treno si metta in movimento.

Per tale motivo riteniamo necessario, per la partenza del treno in sicurezza, un controllo centralizzato della effettiva chiusura di tutte le porte del treno e del loro bloccaggio, che ne impedisca l'apertura senza il consenso del personale di servizio.

Questa necessità è rivendicata in primo luogo dal capotreno su cui grava la responsabilità della sicurezza del convoglio. Il Personale di Bordo del treno in assenza di tali necessarie modifiche tecnologiche adotta alcuni accorgimenti utili, per ridurre al minimo il rischio: è il così detto "pronti in sicurezza"⁹ contestato, però, dall'Azienda.

Tipologie di materiale rotabile in relazione alla chiusura delle porte

Il Personale di Bordo opera su materiali rotabili che presentano diverse tipologie di porte e sistemi di chiusura che aumentano o diminuiscono le criticità.

Le vetture possono suddividersi in due grandi gruppi, quelle dotate di **blocco porte** (segnalazione in cabina di guida sull'effettiva chiusura di tutte le porte e sul loro bloccaggio), individuate dalla N.E.I.F. 4.0¹⁰ nella categoria:

- A) Gruppo A: ETR\Piano Ribassato\Doppio Piano\Mezzi Leggeri;

e quelle che non presentano tale dispositivo e sono munite invece di dispositivo tachimetrico.¹¹

9 Pronti in sicurezza: la questione normativa. Vedi allegato n°8.

10 N.E.I.F. 4.0 (Normativa esplicativa impresa ferroviaria) vedi allegato n°7.

11 E' un dispositivo che blocca l'apertura delle porte quando il treno raggiunge una velocità di movimento,

Queste ultime vengono riportate nella N.E.I.F. 4.0 come:

- B) Gruppo B (Media Distanza, UIC-X interr.) in cui il consenso di apertura viene dato dal macchinista, ma che comunque permetto l'apertura agendo sulle maniglie esterne anche dopo la chiusura effettuata dal capotreno o dopo l'intervento del dispositivo tachimetrico¹², inoltre non esiste il dispositivo di controllo chiusura “Blocco Porte”;
- C) Gruppo C (UIC-X, UIC-Z1, Gran Confort, EUROFIMA) in cui è sempre possibile riaprire le porte sia dall'interno che dall'esterno prima dell'intervento del dispositivo tachimetrico.

E' evidente che vista la disomogeneità dei materiali le criticità possono essere diverse.

Per quanto riguarda le vetture appartenenti alla categoria A le criticità si riducono alla possibilità d'infortuni all'atto della chiusura delle porte a carico di chi, nonostante la cicalina di avvertimento, vi si trovi in mezzo; comunque è previsto un dispositivo di salvaguardia detto “bordo sensibile” che avverte la presenza di ostacoli e impedisce la chiusura totale della porta.

Per quanto riguarda le vetture appartenenti alla categoria B:

- 1) Non essendo previsto il “blocco porte”, il personale di scorta non ha mai la certezza della chiusura effettiva di tutte le porte (soprattutto nelle stazioni dove la visuale è insufficiente o incompleta perché situati in tracciato curvo);
- 2) Le porte di queste vetture possono essere riaperte dall'esterno sia a treno fermo che in movimento, a qualsiasi velocità, anche dopo l'intervento del dispositivo tachimetrico.

Infine le vetture del gruppo C:

- 1) le porte possono essere riaperte a treno fermo e prima dell'intervento del

attualmente superiore ai 5 km/h.

12 Come si evince dalla dichiarazione aziendale vedi allegato 5 in cui si dichiara che “L'apertura (della porta) dall'esterno invece è sempre possibile qualsiasi sia la velocità del treno:....”.

dispositivo tachimetrico, sia dall'interno che dall'esterno: si bloccano solo a velocità superiore a 5 km/h;

- 2) Essendo prive del blocco, non si ha mai la certezza della chiusura di tutte le porte.

Problematiche connesse alle caratteristiche planimetriche delle stazioni

La fase di partenza del treno è influenzata dalle caratteristiche planimetriche delle stazioni e dalle condizioni complessive dell'incarozzamento.

Infatti, stazioni con il marciapiede rettilineo o in curva, ai fini della verifica della chiusura delle porte, presentano difficoltà differenti; come anche partire da stazioni affollate o con un continuo afflusso di viaggiatori dalla coda (Roma Termini, Firenze SMN ...) che rendono l'operazione difficoltosa e più impegnativa dal punto di vista antinfortunistico.

Come esempio mettiamo in evidenza una serie di Stazioni dove esistono reali difficoltà di procedure di partenza. Precisiamo intanto che il capotreno, per avviare la operazioni di partenza, deve posizionarsi in modo tale da poter scorgere sia l'aspetto del segnale di partenza, sia il macchinista, sia il convoglio.

Tipologia di stazioni con criticità:

- 1) Stazioni in cui **l'illuminazione del marciapiede è scarsa** o non permette di illuminare tutto il treno lasciando all'oscuro, di notte, le ultime vetture (esempio Viareggio, Massa e Carrara: il CT non vede a causa della scarsa illuminazione le ultime 2 vetture di coda);
- 2) Stazioni con il **marciapiede in curva** per cui rimangono nascoste alla posizione del capotreno le ultime vetture di coda (esempio Sarzana, Rapallo, Sestri Levante: il CT vede, specie per i treni diretti a nord, solo le prime 5 vetture);
- 3) Stazioni con **caratteristiche morfologiche particolari** (ad esempio Monterosso che ha il marciapiede che rimane in parte in galleria: il capotreno per i treni diretti a sud riesce a vedere non più di 5 vetture e per i treni diretti a nord non vede dall'ottava vettura in poi);
- 4) Stazioni con **forte affluenza**, soprattutto se l'afflusso di viaggiatori giunge dalla coda del treno: il capotreno, dopo la chiusura delle porte, è contrastato

nell'esecuzione della procedura di partenza dal costante arrivo di persone che riaprono le porte e cercano di salire anche con il treno già in movimento;

- 5) Stazioni che hanno **marciapiedi di accesso da entrambi i lati del treno** (ad esempio Monterosso o alcuni binari di Firenze SMN), per cui è possibile aprendo le porte dall'esterno che alcuni viaggiatori tentino di salire dal lato del treno non controllato dal personale di servizio.

Prendiamo inizialmente in esame alcuni treni Inter City – Inter City Plus – Inter City Notte – Espressi che sono composti di solito da 9 a 14 vetture con lunghezza medie da 260 a 330 metri circa, sono composti con materiale del gruppo C (vedi paragrafo precedente) per ciò senza **“Blocco Porte” e con le porte che possono essere riaperte anche dopo la chiusura eseguita dal capotreno.**

Precisando che il macchinista, di norma, ferma il treno per il servizio viaggiatori in un punto ben preciso del marciapiede, anche in relazione alla lunghezza del binario e alla distanza del segnale di partenza, come può il capotreno, nei casi sopra esposti, dopo il comando di chiusura porte avere la certezza che tutte le porte si siano effettivamente chiuse?

Può bastare ai fini della sicurezza dei viaggiatori che la verifica della chiusura si limiti alle sole porte visibili?

Su questi treni il contratto di lavoro richiede la presenza dei capi servizio che coadiuvano il capotreno nelle operazioni di partenza.

Invece sui treni regionali spesso il capotreno opera da solo e in alcuni casi è anche impegnato nella funzione di secondo macchinista che lo costringe a svolgere le operazioni di partenza solo dalla testa del treno.

Tali convogli hanno, normalmente, composizioni di circa 7 vetture e 200 metri di lunghezza, e sono composte da vetture del tipo Gruppo A e Gruppo B.

Ovviamente le criticità morfologiche delle stazioni, come già evidenziato precedentemente, rendono ancora più difficoltosa la procedura di partenza perché spesso il capotreno è **solo** a gestire la sicurezza.

In definitiva sono criticità evidenti, con rischi prevedibili e le tipologie di vetture dei gruppi B e C, senza “blocco porte”, non offrono soluzioni tecnologicamente adeguate a contrastare gli infortuni, anche mortali, durante la fase di partenza del treno.

Infatti, il viaggiatore che tenta di salire o di scendere col treno in fase di partenza, anche dopo che sono state chiuse le porte, riesce a farlo senza che, spesso, il capotreno abbia l'opportunità di accorgersene per intervenire ed evitare così il probabile incidente.

A nostro giudizio l'unica soluzione ad oggi possibile rimane l'inserimento del blocco e del controllo delle porte su tutti i convogli.

Responsabilità delle Aziende

La sicurezza sui treni dei lavoratori e dei viaggiatori è, per le aziende di trasporto, un obbligo morale ma anche giuridico.

Infatti la legge impone:

Art. 1681 del Codice Civile: Responsabilità del vettore

Salva la responsabilità per il ritardo e per l'inadempimento nell'esecuzione del trasporto (1218 e seguenti), il vettore risponde dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio e della perdita o dell'avaria delle cose che il viaggiatore porta con sé, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno (2951).

Sono nulle le clausole che limitano la responsabilità del vettore per i sinistri che colpiscono il viaggiatore (1229).

Le norme di questo articolo si osservano anche nei contratti di trasporto gratuito (2951).

DECRETO LEGISLATIVO 9 aprile 2008, n. 81 (Testo unico Sulla Sicurezza dei Luoghi di Lavoro GU n. 101 del 30-4-2008 -Suppl. Ordinario n.108)

Capo III

Gestione della prevenzione nei luoghi di lavoro

Sezione I

MISURE DI TUTELA E OBBLIGHI

Estratto dell'Art. 15.

Misure generali di tutela

Le misure generali di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro sono:

comma a) la valutazione di tutti i rischi per la salute e sicurezza;



comma c) l'eliminazione dei rischi e, ove ciò non sia possibile, la loro riduzione al minimo in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico;

comma e) la riduzione dei rischi alla fonte;

Il **DPR 753/80** stabilisce:

Art. 6.

Le aziende esercenti ferrovie devono essere provviste dei mezzi necessari per assicurare l'espletamento del servizio e per eseguire l'ordinaria manutenzione dei veicoli, della propria sede, degli impianti e delle apparecchiature.

Art. 7.

*Le ferrovie e le loro dipendenze devono essere mantenute in buono stato di efficienza per la sicura circolazione dei treni e veicoli, in rapporto alle condizioni di esercizio, **e provviste del personale necessario a garantire la sicurezza e la regolarità del servizio...***

Ma la ricerca da parte delle imprese di Trasporto di maggiori margini di profitti economici conduce ad un abbattimento generale dei costi, condizione che provoca inevitabilmente da una parte la riduzione del personale ferroviario, compreso quello a bordo dei treni, e quello addetto alla manutenzione rotabile, dall'altra la riduzione dell'innovazione tecnologica sul materiale rotabile vecchio e nuovo.

Per tale ragione gli incidenti legati al malfunzionamento delle porte e quelli legati alla fase di partenza del treno (soprattutto per le vetture senza “blocco Porte”) rischiano di aumentare mettendo in pericolo la salute dei ferrovieri e dei viaggiatori.

È ora di prendere coscienza del problema.

Responsabilità penali del capotreno nella fase di partenza.

... La dizione "personale di accompagnamento" individua gli agenti del treno incaricati della sicurezza e della regolarità del servizio sulla base delle competenze previste dalle pubblicazioni normative...(Art. 1, I.S.P.A.T).

Questa frase esplicita tutta la problematica inerente la responsabilità penale del personale di bordo, in particolar modo del capotreno, e vanifica quanto specificato dal regolamento ferroviario che sembrerebbe limitare la responsabilità del personale solo alla "visuale libera".

Proprio questa frase può trarre in inganno; infatti, l'Azienda esplicita l'intenzione di non perseguire disciplinarmente il personale che ha applicato il regolamento nella "visuale libera".

In verità, se capita un incidente, l'unico possibile responsabile penale è il capotreno, come già evidenziato in alcune sentenze, nelle quali pur ritenuto non responsabile dalle ferrovie è stato comunque condannato dal giudice.

Infatti, in relazione dell'incidente di Milano Rogoredo del 24/03/1998 la Corte nel condannare il capotreno, motiva la decisione con il seguente ragionamento:

"La Corte osserva in via preliminare che le operazioni di salita e discesa dei passeggeri sono disciplinate dall'art 25 del regolamento di polizia ferroviaria, secondo cui "E' fatto divieto di aprire le porte esterne dei veicoli e di salire o di discendere dagli stessi, quando non sono completamente fermi." Il che significa chiaramente che finché il treno è fermo, è consentito aprire e chiudere le porte esterne della vettura, nonché salire o scendere dalla stessa. L'ulteriore logica conseguenza che ne discende è che le cosiddette operazioni di incarrozzamento sono ancora in corso se a treno fermo un viaggiatore sale o scende: il convoglio non deve quindi avviarsi, per consentire il completamento dell'operazione.

In particolare nel caso di specie, per quanto concerne la discesa, si deve osservare che il convoglio in servizio al momento dell'incidente era munito di una chiusura centralizzata delle porte ma non di un'apertura centralizzata delle stesse: le porte dovevano quindi essere aperte di volta in volta a treno fermo dai viaggiatori che intendevano scendere.

La porta chiusa a treno fermo non indica allora che le operazioni di incarrozzamento sono necessariamente terminate, ben potendo un viaggiatore aprire la porta e scendere, finché il convoglio non si avvia. Nel momento in cui la vettura passa dallo stato di quiete a quello di moto, la porta non deve più essere aperta dal viaggiatore, che non è più legittimato a scendere dal convoglio e, se lo fa, ne assume tutte le relative responsabilità. Quando poi il treno raggiunge i 5 Km/h, scatta un blocco delle porte, che non possono più essere aperte dall'interno.

Questa é la premessa indispensabile dalla quale si deve muovere per ricostruire la vicenda. La responsabilità del (capotreno) emerge dalle sue stesse dichiarazioni, nelle quali aveva ammesso sostanzialmente tanto la prevedibilità che la evitabilità dell'evento; egli aveva infatti affermato che, dopo aver dato il via libera al macchinista, non si era più voltato indietro e non escludeva che le persone potessero essere scese a treno fermo, in quanto le porte delle vetture si possono riaprire anche dopo l'effettuazione della chiusura centralizzata; aggiungeva con molta sincerità che, se si fosse girato, si sarebbe accorto di quanto stava accadendo, avrebbe tirato il freno e avrebbe evitato l'incidente.

Orbene, in base alle considerazioni che precedono, la **Corte osserva che proprio perché a treno fermo qualche viaggiatore potrebbe ancora scendere, è indispensabile che il capotreno, anche dopo aver attivato la chiusura centralizzata delle porte, controlli visivamente che nessuno scenda dal convoglio finchè quest'ultimo non cominci a muoversi.** Tanto più quando, come nel caso in specie, non esistono dispositivi di sicurezza elettronici che avvertano il personale di servizio del protrarsi delle operazioni d'incarozzamento: il treno non era munito di spie luminose che segnalassero al macchinista la presenza di porte aperte e quindi l'elevata probabilità che un passeggero stesse per scendere.”¹³

Invece abbiamo visto come le procedure ferroviarie richiedono che *“Il capotreno, dopo l'ordine di partenza , sale con treno fermo, chiude la sua porta tramite l'apposito dispositivo, evitando di sporgersi per controllare il movimento del convoglio”*¹⁴ in evidente contrasto con la valutazione che ha la Corte di Appello di Milano.

Il DPR 753/80 stabilisce:

Art. 25.

.....

é fatto divieto di aprire le porte esterne dei veicoli e di salire o discendere dagli stessi quando non sono completamente fermi...

é inoltre vietato salire o discendere dalla parte opposta a quella stabilita per il servizio viaggiatori o da aperture diverse da quelle all'uopo destinate...

È utile riflettere su quanto riportato in tale articolo per prendere coscienza del sottile limite della responsabilità in caso di incidenti: molto dipende da quello che dicono eventuali testimoni presenti. Infatti è necessario stabilire se il viaggiatore ha tentato di aprire le porte e di salire o scendere con treno fermo o in movimento.

Esaminiamo i due casi separatamente:

1. Il viaggiatore ha aperto una porta e ha tentato di salire col treno in movimento: il capotreno non sarà ritenuto responsabile, ma potrà essere accusato di omissione di soccorso se non provvede ad arrestare immediatamente il treno.

¹³ Vedi allegato n°4, pag. 9,10,11.

¹⁴ Circolare aziendale di Trenitalia, TRNITCORP n° 19300 del 07/05/07, allegato n°2.

2. Il viaggiatore ha provato ad aprire una porta e ha tentato di salire o scendere quando il treno era ancora fermo, anche se erano già cominciate le procedure di partenza: in questo caso, la responsabilità penale grava sul capotreno al quale è imputato il reato di cui all'articolo 590 del Codice Penale. (Lesioni personali colpose)¹⁵.

Poiché la responsabilità penale è personale, il capotreno è l'unico responsabile, anche se non ha la possibilità di controllare tutte le vetture per la evidente mancanza di visibilità dovute alle criticità sopra citate.

Dal punto di vista sindacale rimane molto da lottare per spingere le aziende di trasporto a risolvere le ambiguità regolamentari e normative del trasporto ferroviario. Ambiguità e contraddizioni che aumentano grazie alle continue variazioni delle Disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura che sembrano concepite per rendere più economico e competitivo il trasporto ferroviario anche a discapito della sicurezza.

Conclusioni

L'aumento degli incidenti legati alle porte dei treni è un problema che richiede una risposta urgente. Come abbiamo cercato d'illustrare si tratta di eventi anche prevedibili ma a cui non corrispondono soluzioni idonee.

È adeguato lo standard di sicurezza relativo alle porte dei treni per tutti i convogli ferroviari?

È questo il quesito su cui bisognerebbe interrogarsi.

Non è accettabile che il capotreno, una volta chiuse le porte, dato l'ordine di partenza (quando previsto), ed essere salito a treno fermo sulla vettura (come è indicato dalle norme), debba affidarsi alla buona sorte, su quei materiali sprovvisti di blocco porte, affinché nessun viaggiatore riapra una porta e tenti di salire o scendere dalle vetture fino a che il treno non *“passi dallo stato di quiete a quello di moto”*.

La sentenza di Milano è istruttiva e andrebbe approfondita per le evidenti responsabilità che attribuisce al capotreno. Responsabilità che dubitiamo possano essere sempre soddisfatte anche con il massimo impegno da parte degli addetti.

Comunque resta il problema dell'incidente subito dal seppur, a volte, maldestro viaggiatore.

¹⁵ Art. 590 - Lesioni personali colpose

“Chiunque cagiona ad altri, per colpa, una lesione personale è punito con la reclusione fino a tre mesi o con la multa fino a lire seicentomila.....”.

Infatti, l'incidente è oggettivamente favorito dalla possibilità, per i viaggiatori ritardatari, di riaprire le porte e dall'impossibilità per il personale del treno di controllarne costantemente la completa chiusura e questo genera forti preoccupazioni sul pericolo costante e sulle prevedibili gravi conseguenze.

È una condizione evitabile utilizzando la tecnologia del “**blocco porte**” già attiva su alcuni materiali. Non è casuale che la maggior parte di questi incidenti riguardino treni senza questa tecnologia.

L'importanza del contributo del “**blocco porte**” alla sicurezza del treno è riconosciuta anche da Trenitalia che prescrive l'arresto immediato del treno quando questo viene improvvisamente a mancare.¹⁶

È per noi inconcepibile che questo dispositivo non venga urgentemente esteso a tutti i materiali, soprattutto in relazione agli evidenti limiti di sicurezza che la sua assenza comporta.

Riteniamo, inoltre, che la sua efficienza sia una condizione indispensabile per la marcia in sicurezza del treno.

Nel caso di guasto improvviso del dispositivo “blocco porte” la corsa del treno deve essere limitata alla stazione di termine del treno, come è previsto per altre tecnologie di sicurezza. Anzi, a nostro avviso, è da implementare tra le condizioni di sicurezza che devono controllare la tecnologia del SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno).

16 La N.E.I.F. 4.0 (allegato n°7) prevede al paragrafo 3.1:

“Con riferimento esclusivo ai treni aventi in composizione rotabili per i quali è previsto il controllo di chiusura delle porte in cabina di guida, la segnalazione luminosa a conferma del regolare stato di chiusura di tutte le porte, posta sul banco di manovra delle cabina di guida, è **condizione necessaria per l'avvio del treno e per il proseguimento della marcia**. Il Personale di Condotta pertanto:

- a treno fermo, non deve partire in mancanza di tale segnalazione;
- durante la marcia, nel caso in cui si avveda della sua mancanza, deve arrestare il treno.”.





Elenco allegati:

Allegato n°1: Esposto degli RLS alla Procura di Roma;

Allegato n°2: Circolari Trenitalia TRNITCORP 21923 E TRNITCORP 19300;

Allegato n°3: Elenco incidenti relativi alle porte;

Allegato n°4: Sentenza Milano 1091/2002 del 26/02/2003;

Allegato n°5: Lettera Trenitalia prot. 3037 del 20/05/2007;

Allegato n°6: Sentenza Tribunale di Prato n° 1209/07 del 29 nov 2007;

Allegato n°7: N.E.I.F. 4.0;

Allegato n°8: Pronti in sicurezza: la questione normativa;

Allegato n°9: Estratto Istruzione Servizio Personale Accompagnamento Treni, Regolamento Segnali e Prefazione Generale all'Orario di Servizio, inerenti partenza del treno e porte;

Allegato n°10: Prescrizione ASL Piacenza del 22/08/2006 verbale 90/06.



Allegato n°1

Esposto degli RLS alla Procura di Roma

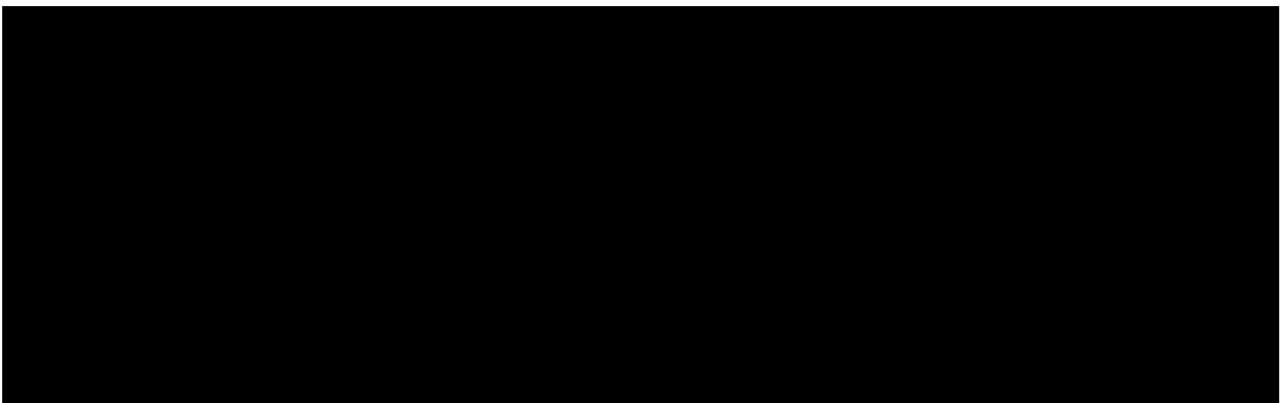
Alla Procura della Repubblica di Roma

ALLEGATO N°1

P.le Clodio, 1
00195 Roma

Oggetto: **ESPOSTO-DENUNCIA in materia di sicurezza ferroviaria. Porte dei treni, ricorrenza di gravi incidenti a danno di viaggiatori e ferrovieri.**

Illustrissimo sig. Procuratore della Repubblica, i sottoscritti ferrovieri,



lavoratori, delegati RSU e Rappresentanti per la Sicurezza, espongono alla S.V. quanto segue:

per esperienza diretta siamo a conoscenza di un gravissimo fenomeno infortunistico fortemente ricorrente, che riguarda viaggiatori e ferrovieri, correlato alle caratteristiche tecniche, alle norme d'uso, al malfunzionamento delle porte dei treni;

l'altissima frequenza e la gravità delle conseguenze riportate dalle persone coinvolte lo rendono la più importante causa di infortuni nelle FS;

pur non avendo a disposizione le informazioni esatte della banca dati delle FS, a noi preclusa, abbiamo verificato tramite l'analisi, effettuata informalmente e per difetto, degli incidenti di cui veniamo a conoscenza dallo stesso personale e dalla stampa, che tali incidenti presentano delle caratteristiche di ricorrenza, prevedibilità e omogeneità delle cause tali da configurarsi come un vero e proprio pericolo per la sicurezza pubblica oltre che per quella dei lavoratori interessati;

il fatto che tali incidenti accadano in luoghi sempre diversi e che le informazioni organiche e complete siano detenute esclusivamente dagli stessi soggetti responsabili della Vigilanza ministeriale, del materiale

rotabile e dei regolamenti, rende difficoltosa la corretta informazione e la correlazione delle cause anche alla stessa Autorità Giudiziaria che fino ad oggi non ha potuto valutare il contesto, la frequenza e la prevedibilità di questi eventi;

i lavoratori esponenti, a seguito degli ultimi gravissimi incidenti (alcuni dei quali riportati nell'allegato 1) hanno valutato la necessità – in assenza di iniziative di altri soggetti istituzionali – di sottoporre a codesta spett.le Procura la questione;

la presente denuncia è finalizzata ad ottenere dall'Autorità Giudiziaria un intervento per la salvaguardia dell'incolumità delle persone e la repressione di eventuali condotte illecite da parte dei soggetti che ne saranno eventualmente ritenuti responsabili;

- 1) IL RISCHIO PORTE - le porte dei treni sono uno degli elementi oggettivamente critici della sicurezza ferroviaria: per il rischio intrinseco di caduta dal mezzo in moto, per essere il punto di esodo in caso di emergenza, per il loro utilizzo da parte della generalità dei viaggiatori non necessariamente addestrati e/o informati al loro uso e per le gravi conseguenze in caso di guasto alle apparecchiature di apertura, chiusura e blocco;
- 2) QUALI I PERICOLI - con l'evoluzione tecnica e l'aumento delle velocità dei treni, si è reso necessario, nel tempo, adottare alcune misure di salvaguardia – tecniche regolamentari ed organizzative - che impedissero, per tutte le tipologie di porte, innanzitutto l'apertura in corsa (ad evitare cadute sempre letali), l'intrappolamento delle persone (ad evitare il trascinarsi delle persone con conseguenze gravissime come l'amputazione delle gambe e spesso la morte), lo schiacciamento di parti del corpo tra le ante e consentissero, comunque, l'esodo in caso di emergenza, incendio, ecc. ovviamente a treno fermo (ad evitare che un indebito bloccaggio lo potesse impedire);
- 3) COME SUCCEDE L'INCIDENTE - la dinamica dei più gravi incidenti correlati alle porte è prevalentemente riferita a persone che per semplice distrazione o per guasto, in salita o discesa, restano intrappolate dalle ante e vengono trascinate dal treno in movimento. Più frequentemente ma con esiti di minor gravità le porte causano schiacciamenti degli arti o del corpo. Meno frequente ma potenzialmente ancora più grave è l'impossibilità di esodo dalle carrozze, specialmente in piena linea o in galleria, in caso di porte bloccate chiuse per guasto.

- 4) IL SISTEMA CONTROLLO PORTE CHIUSE - tra le misure finalizzate a garantire condizioni di sicurezza per le porte vi è, solo per alcuni treni e categorie di carrozze, un semplice dispositivo che segnala al macchinista in cabina di guida, tramite una spia luminosa accesa la condizione di "porte chiuse" su tutto il convoglio. Su questi treni il macchinista deve sempre attendere detta segnalazione per mettersi in moto ed arrestarsi nel caso essa venisse meno durante la marcia;
- 5) L'UTILITA' DEL "CONTROLLO PORTE CHIUSE" - la prima osservazione è che sui treni dotati di questo dispositivo il treno non può partire prima che tutte le porte siano regolarmente chiuse, eventuali anomalie vengono rilevate in tempo reale, poiché se una persona rimane intrappolata col corpo, con un arto o anche un bagaglio, la porta non completa la chiusura e non trasmette il consenso in cabina di guida al macchinista, il quale comunica al capotreno l'anomalia e questi ha la possibilità (e l'obbligo) di verificare la causa della mancata chiusura. Ciò previene all'origine il rischio di trascinarsi dei viaggiatori o dello stesso personale del treno. Nel caso di apertura di una porta durante la corsa del treno, per qualsiasi ragione, il macchinista venendo meno la segnalazione è tenuto a fermarsi ed adottare assieme al capotreno tutte le misure necessarie;
- 6) I TRENI SENZA "CONTROLLO PORTE CHIUSE" - Viaggiano sulla rete Fs numerosissime categorie di treno e di carrozze cui non è stato inserito tale dispositivo (treni espressi ed intercity, molti treni regionali, diretti ed interregionali). La loro chiusura prima della partenza è affidata al capotreno che la telecomanda a distanza. In caso di apertura successiva alla manovra del capotreno la chiusura (ovvero il blocco in corsa) è affidata ad un dispositivo tachimetrico ad una determinata velocità (di solito 5 o 15 Km/h). Una dettagliata descrizione delle tipologie e delle caratteristiche di carrozze e porte, assieme alla normativa d'uso vigente, è rilevabile dall'allegato n° 2;
- 7) LE CARROZZE GRAN CONFORT, LE PIU' INSIDIOSE - le porte di queste carrozze sempre più frequentemente si chiudono all'improvviso, senza alcun segno premonitore, a ghigliottina, con violenza, schiacciando tutto ciò che trovano. In queste condizioni non funziona il dispositivo di riapertura automatico e lo sblocco manuale è particolarmente difficoltoso tanto che occorrono più persone. Inoltre, strutturalmente, il dispositivo

- a "bordo sensibile" per la riapertura della porta nel caso di ostacolo alla chiusura, è situato sui gradini interni di salita invece che sul bordo dell'anta della porta stessa. Nonostante da anni si ripetano questi inconvenienti nessuna soluzione è stata adottata. Numerosi ferrovieri, persone consapevoli, esperte e capaci, sono rimaste vittima di queste porte, a volte con esiti drammatici;
- 8) CARROZZE A MEDIA DISTANZA, VERE SERIAL KILLER – Per l'esattezza alcuni di questi treni – quelli composti dalle carrozze chiamate "media distanza" (utilizzate nel trasporto regionale) - possiedono il circuito di "controllo porte chiuse" che è stato però, paradossalmente, disattivato per una scelta organizzativa delle Fs risalente a qualche anno or sono. Queste carrozze sono responsabili di numerosissimi incidenti anche mortali. Le porte di questo tipo di vettura ferroviaria sono state concepite in modo diverso dalle porte classiche, cosiddette "a sbattere" e da quelle automatiche di alcuni treni regionali e degli eurostar. Esse consentono la riapertura dall'esterno, anche una volta chiuse dal capotreno prima della partenza, salvo poi richiudersi automaticamente al superamento di una determinata soglia di velocità (generalmente 5 Km/h). Se le porte vengono aperte dall'esterno con il treno in movimento, non si chiudono più generando situazioni di altissimo rischio. Presentano inoltre un gradino sporgente e delle maniglie che inducono i viaggiatori ad aggrapparsi. Gli ultimi Quattro incidenti mortali, accaduti nelle stazioni di Roma termini, di Pietrasanta, di Torricella e di Verona Porta Nuova, pressoché identici sono avvenuti con questo tipo di porte;
 - 9) CHI DECIDE SULLE PORTE DEI TRENI - le specifiche tecniche per la costruzione delle porte, la normativa d'uso per i viaggiatori, la normativa in caso di guasti o anomalie, prima di competenza delle Ferrovie dello Stato è oggi demandata, per deleghe successive (L.210/85, D.Lgs. 188/03, Concessione Fs, ecc.) a RFI Spa, che la esercita in piena autonomia sotto la vigilanza dell'apposito Ufficio del Ministero dei Trasporti. Le imprese ferroviarie per mantenere il cosiddetto "Certificato di Sicurezza" indispensabile per esercitare l'attività ferroviaria e far circolare i treni sulla rete nazionale sono obbligate ad adottare tali prescrizioni tecniche e regolamentari.
 - 10) IL PARADOSSO FERROVIARIO – con una decisione del tutto illogica, a nostro avviso illegittima e foriera di ulteriori e più

gravi conseguenze, Rfi Spa, con Disposizione 21/07 (allegato n° 3), ha modificato i regolamenti ferroviari (P.G.O.S.) demandando alle singole imprese ferroviarie (inclusa Trenitalia) l’emanazione di norme concernenti l’utilizzazione delle carrozze in presenza di guasti alle porte. Tra le altre decisioni, alcune oggetto di specifiche denunce già presentate all’AG, con la detta Disp. 21/07, Rfi aveva però confermato per i treni in partenza la necessità della segnalazione “porte chiuse”.

- 11) LA SCORCIATOIA DI TRENITALIA - La società Trenitalia ha attuato tempestivamente la delega ad essa conferita in materia di porte e, con una circolare della Direzione Sicurezza Sistema a firma Emilio Maestrini, (neif/4 del 14 novembre 2007, (allegato n° 4) disponendo invece – in contrasto con la normativa emanata da Rfi - anche per i treni attrezzati con il dispositivo di controllo “porte chiuse”, che in caso di mancanza di tale segnalazione in cabina di guida il treno può partire previo il solo controllo visivo del capotreno e la conferma verbale al macchinista. Ciò rappresenta una semplificazione degli adempimenti che può essere certamente utile a migliorare la puntualità nella partenza dei treni ma produce una riduzione certa degli standard di sicurezza;

- 12) LA MISSIONE “IMPOSSIBILE DEL CAPOTRENO” – secondo questa nuova disposizione interna, è consentita la partenza dei treni dalle stazioni di origine in condizioni di avaria ad uno dei dispositivi essenziali per la sicurezza. In assenza della segnalazione in cabina di guida viene infatti affidata al capotreno il compito e la responsabilità dello stato delle porte attraverso un semplice controllo visivo, sia a treno fermo, prima della partenza, che a treno in moto durante la corsa. Tale compito per treni che compiono viaggi anche molto lunghi, con decine di porte, (un ETR 500 ad esempio dispone di 46 porte) centinaia di persone a bordo ed a velocità anche molto elevate (160, 200, 250 e finanche 300 Km/h) risulta oggettivamente impossibile dato l’elevato numero, la loro dislocazione e l’eventualità che una porta possa aprirsi o essere aperta anche in corsa. Nel caso, né il capotreno né il macchinista potrebbero accorgersene per garantire l’adozione delle misure di necessarie ed il treno proseguirebbe la sua corsa con tutti i rischi del caso. Inoltre in tutti i casi in cui l’equipaggio è formato da un solo macchinista che deve essere affiancato dal capotreno in cabina di guida, egli non potrebbe mai garantire l’esecuzione dei due compiti

- contemporaneamente. Anche nel caso il guasto fosse individuato su una porta e riparato e questa fosse assicurata in posizione di chiuso, mancando la segnalazione luminosa in cabina di guida tutte le altre porte resterebbero fuori controllo per l'intero il viaggio. Trattandosi di un'avaria grave al materiale ferroviario è del tutto irragionevole che se ne autorizzi la partenza dalla stazione di origine, da dove si suppone i treni debbano partire con tutti gli organi, specialmente quelli deputati alla sicurezza, perfettamente funzionanti;
- 13) I TRENI SENZA CONTROLLO "PORTE CHIUSE" - la quasi totalità degli incidenti riconducibili alle porte sono avvenuti su treni senza il controllo "porte chiuse" (intercity, espressi, diretti e regionali) poiché l'assenza di quel dispositivo e delle procedure regolamentari correlate non consentono di prevenire efficacemente questo tipo di infortuni. Dove questo controllo non è stato installato o è stato disattivato, nel caso il viaggiatore o il ferroviere resti per qualsiasi ragione intrappolato da una porta dopo l'ordine di partenza (caso più frequente) il macchinista, salvo condizioni fortuite non può accorgersene in nessun modo ed avvia il treno con le tragiche conseguenze di cui trattiamo;
- 14) RFI, SOGGETTO PUBBLICO "SENSIBILE" ALLE IMPRESE - la sopracitata Disposizione Rfi 21/07 del 9 maggio 2007, pur delegando alle imprese la disciplina da applicare in caso di guasto alle porte, non contemplava la possibilità di partenza dalla stazione di origine in assenza della segnalazione "porte chiuse". Trenitalia, come già detto ha emanato una circolare interna (neif4, allegato 4) in cui, al contrario si impartisce ai macchinisti e capitreno dipendenti, l'ordine di partire previo il solo controllo visivo dello stato delle porte a treno fermo, anche in assenza della segnalazione "porte chiuse" lasciandole così fuori controllo per tutto il viaggio. Il giorno 29 novembre appare sull'internet all'indirizzo del sito ufficiale di Rfi spa, nella pagina-albo delle Disposizioni [http://www.rfi.it/quadronormativo/NORMATIVA%20ESERCIZI O/ /delibere07.htm](http://www.rfi.it/quadronormativo/NORMATIVA%20ESERCIZI%20O/ /delibere07.htm), una nuovo provvedimento, Disp.n° 49/07 "retrodatata" al 23 ottobre 2007 (allegato 6) che nel suo contenuto, tra l'altro, modifica le regole di comportamento in mancanza del controllo "porte chiuse" nello stesso senso indicato nei giorni precedenti da Trenitalia (in contrasto con la Disposizione di Rfi 21/07) consentendo cioè la partenza anche dalla stazione di origine dei treni. Sembra cioè che Rfi si sia adeguata alla decisione di Trenitalia piuttosto che il contrario.

Pur nella piena autonomia stabilita dalla legge appare quanto meno singolare che il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, titolare della delega dello Stato in materia di sicurezza ferroviaria, possa ribaltare senza motivazione, ed in modo così intempestivo i propri provvedimenti, in piena sintonia con l'impresa ferroviaria che ne beneficerà addirittura ritardando o alterando l'ordine cronologico dei propri provvedimenti;

- 15) L'OBBLIGO DI ADEGUARSI ALLA MIGLIORE TECNICA – i sottoscritti ritengono che a seguito degli innumerevoli infortuni occorsi con le porte e alla luce dei principi dell'Ordinamento, vi sia un vero un vero e proprio obbligo giuridico oltre che morale delle Fs ad adottare tutte le misure ragionevolmente applicabili in ragione delle conoscenze e dei progressi della tecnica, per garantire la sicurezza delle persone. Poiché i dispositivi di "controllo porte chiuse" non hanno alcunché di sofisticato (si tratta di un semplice circuito elettrico diffuso sul treno) tanto che è presente dagli anni '70 su molti treni, non vi è alcun giustificato motivo che ne impedisca (anche gradualmente) la sua estensione a tutti i treni. Tenuto conto della grande discrezionalità di spesa mostrata dalle stesse Fs in materia di acquisto e riverniciatura dei treni, di pubblicità, di investimenti e del fatto che tutte le carrozze ferroviarie vengono sottoposte a periodici fermo macchina per revisione tutto ciò appare come una grave mancanza giuridicamente rilevante;
- 16) Più grave, a parere degli scriventi, risulta essere la disattivazione del "controllo porte chiuse" sulle vetture a "media distanza" sopra descritte, poiché essa si configura come una sottrazione di apparati di sicurezza ed un oggettivo peggioramento della sicurezza ferroviaria, dimostrato tragicamente da tutti gli infortuni occorsi su quella tipologia di treno in questi anni;

Ciò premesso, si chiede a codesta Procura della Repubblica, previa verifica e approfondimento dei fatti così come esposti:

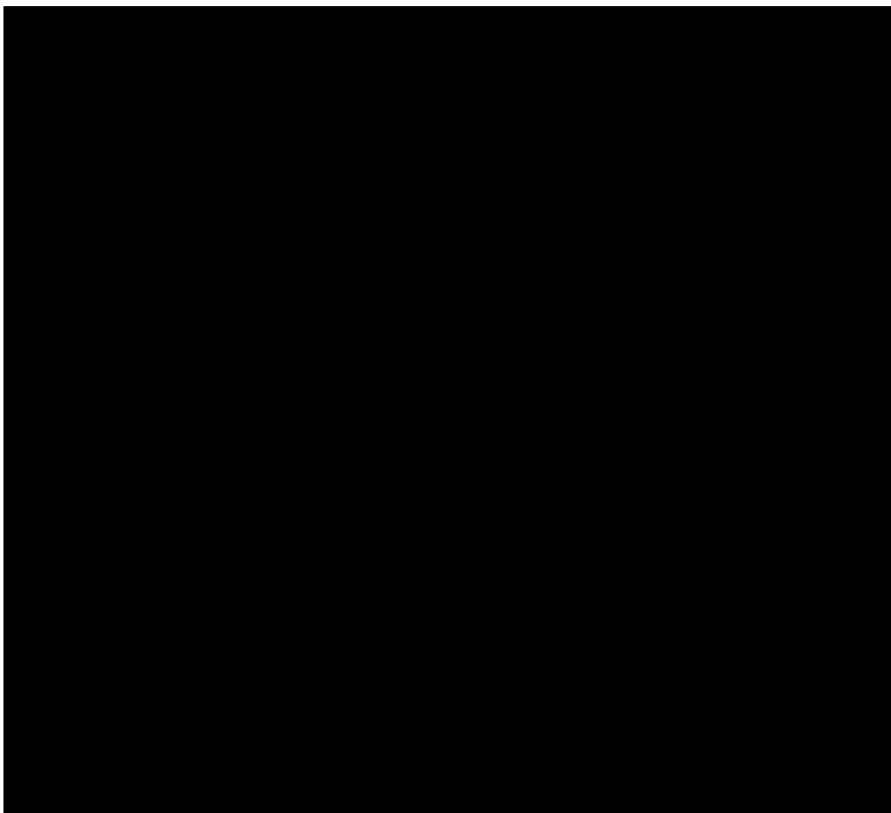
- a) di adottare le misure ritenute più idonee nei confronti dei soggetti interessati, dirigenti e funzionari del Ministero dei trasporti, Ufficio vigilanza sulle Ferrovie, di Rfi Spa e di Trenitalia Spa, affinché siano adottate tutte le misure idonee a tutelare la pubblica incolumità, la sicurezza ferroviaria ed arginare il fenomeno infortunistico correlato all'uso delle porte dei treni;

- b) di valutare e, nel caso perseguire, eventuali responsabilità penali a carico dei soggetti ritenuti responsabili.

I sottoscritti, consapevoli della complessità della materia e dell'eventuale esigenza di approfondimenti tecnici si dichiarano fin d'ora disponibili a fornire ogni più dettagliata e circostanziata informazione tecnica e regolamentare sulla materia.

Si chiede, infine di essere informati sull'esito del presente esposto denuncia, ai sensi del vigente c.p.p., anche in caso di archiviazione.

Distinti Saluti



Roma, 4 dicembre 2007

6 Allegati:

- Allegato 1 - Elenco non esaustivo infortuni
- Allegato 2 - Descrizione caratteristiche e normativa porte
- Allegato 3 - Disposizione RFI 21/07
- Allegato 4 - Circolare Trenitalia Neif/4
- Allegato 5 - Disposizione RFI 49/07
- Allegato 6 - Indice Disposizioni RFI 2007



Allegato n°2

Circolari Trenitalia

TRNITCORP 21923 E TRNITCORP 19300;



Divisione Passeggeri N/I
Esercizio N/I - Produzione N/I

Coordinamenti Direttrice
TUTTI

Produzioni N/I
TUTTE

Impianti Bordo
TUTTI

Oggetto: Comportamento che il PdB deve attuare per il licenziamento dei treni

In riferimento a quanto indicato con nota *TRNITCORP n. 19300 del 07.05.07* (vedi allegato) sui "comportamenti ed azioni del p.d.b durante la fase del licenziamento dei treni", è necessario richiamare l'attenzione di tutto personale sulle attività propedeutiche che devono essere attuate per ordinare la partenza dei treni.

Tali procedure sono regolamentate da RFI e contenute negli Artt. 8 – 9 dell'ISPAT e nell'Art. 24 del Regolamento sui Segnali.

Allo scopo di uniformare i comportamenti del personale, sulla base di quanto emanato dal GI e per ridurre i rischi sulla incolumità del personale di bordo, in occasione del licenziamento dei treni, con particolare riferimento a ciò che attiene alle procedure di richiesta e concessione del segnale di "pronti", si ribadisce quanto segue :

- *"Avvicinandosi l'ora di partenza del treno, il personale di accompagnamento, assicuratosi che l'incarozzamento sia terminato e che, fino ai limiti della propria visuale libera nell'espletamento delle proprie mansioni, non vi siano ostacoli alla partenza, deve dare il segnale di "pronti", come prescritto dal Regolamento sui segnali." (Art. 8 comma2 dell'ISPAT).*
- *"Il segnale di "pronti" viene dato alzando il braccio di giorno e la lanterna a luce bianca di notte e muovendoli lentamente in senso trasversale. Il segnale deve essere fatto progressivamente cominciando dagli agenti più lontani dal Dirigente. Ciascun agente appena scorge il segnale dell'agente che precede deve ripeterlo verso il Dirigente." (Art. 24 comma 5 del RS);*
- *Il personale di accompagnamento, dopo aver effettuato l'operazione del "pronti" deve salire a bordo del treno seguendo il modello comportamentale di cui alla nota *TRNITCORP n. 19300 del 07.05.07*. Si sottolinea che è assolutamente vietato salire a bordo con il treno in fase di avvio.*
- *"La chiusura delle porte è eseguita dal Capotreno che, dopo il segnale di "pronti" degli altri agenti di scorta, comanda, tramite uno dei commutatori a chiave quadra posti in corrispondenza di ciascuna porta, 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 di quest'ultima".... (Art. 9 comma 3 dell'ISPAT);*

Ciò premesso, ogni altra procedura diversa da quella su indicata è espressamente vietata e in caso di inadempienza dovrà essere opportunamente sanzionata.

Si prega di portare la presente a conoscenza di tutto il personale di bordo.

Enrico Barni

 Roma, 22 maggio '07



TRENITALIA

Divisione Passeggeri N/I

Esercizio N/I

Il Responsabile

Roma, 03/05/2007

**Produzione N/I
TUTTE**

**p.c. Coordinamenti Direttrice
TUTTI**

Oggetto: Comportamenti ed azioni del PdB durante le fasi del licenziamento dei treni

Si trasmettono i modelli comportamentali che il Personale di Bordo deve porre in essere durante le fasi del licenziamento dei treni.

Fermo restando il rispetto delle normative vigenti emanate dal Gestore Infrastruttura in materia di "licenziamento dei treni" (I.S.P.A.T. art. 3-7-8-9-10 All.1 art. 9; R.S. art. 24; P.G.O.S. art. 91ter) si evidenziano le azioni volte a garantirne la sicurezza del Personale di Bordo:

- Il Capotreno, avvicinandosi l'ora della partenza, si deve portare in posizione ottimale per il licenziare il treno;
- In Capotreno deve poter controllare l'aspetto del segnale di partenza ed essere visibile dal Personale di Condotta (PdC) per il licenziamento senza doversi discostare eccessivamente dal treno. Di conseguenza deve, dopo aver esposto il segnale di partenza (bandiera o lanterna verde), accostarsi sollecitamente al convoglio per la salita;
- Il PdB si deve assicurare che la porta utilizzata per la salita sia aperta, che l'ingresso non sia ostruito da bagagli o da viaggiatori, e che, il corrimano ed i gradini siano privi di ghiaccio o di altre sostanze oleose che possono essere causa di potenziali infortuni;
- Il PdB non deve salire con il treno in movimento, ma deve utilizzare sempre il corrimano per sostenere il corpo;
- È vietato tenere capi di vestiario non correttamente indossati (sulle spalle o sbottonati), o altri elementi che presentino facilità d'aggancio a parti sporgenti dei rotabili, è anche vietato usare capi di vestiario muniti di cappuccio che possano impedire/ridurre la percezione uditiva o visiva;
- Il PdB deve evitare di salire sul convoglio quando utilizza il telefono cellulare; se la conversazione telefonica non è strettamente legata alla partenza del treno deve essere interrotta.
- Il PdB deve utilizzare scarpe chiuse e/o stringate al fine di evitare il rischio di scivolamenti, e il personale femminile deve evitare calzature aperte (sandali);
- Gli oggetti a tracolla (borsello) devono essere portati a SPALLA in modo che, qualora durante le fasi della salita dovessero impigliarsi, possano facilmente scivolare senza compromettere l'equilibrio e la conseguente incolumità della persona;
- È vietato portare al collo collane portaoggetti (cellulare, chiavi, fischietto) che potrebbero impigliarsi;
- Il Capotreno assicuratosi della disposizione a via libera per la destinazione voluta del segnale di partenza, licenzia il treno utilizzando gli attrezzi previsti (bandiera verde, lanterna luce verde);

Via Giulitti, 2 - 00185 Roma

PG/12005/comportamenti del PdB durante il licenziamento
Tel. 970/55434 Fax 970/55928
f.guglielmi@trenitalia.it



- Il Capotreno, ricevuto il pronti dal capo servizi treno, si accerta che lo stesso sia salito a bordo, che non vi siano viaggiatori ritardatari in procinto di salire sul treno e, in generale, nulla ostacoli alla partenza del treno, quindi provvedere alla chiusura delle porte remote tranne quella da lui presenziata;
- Il capo servizi treno, qualora presente, ultimato il servizio viaggiatori dà il segnale di pronti e sale a bordo della vettura; se per essere visibile dal capotreno si deve discostare dal convoglio, dopo aver dato il pronti si accosta sollecitamente al treno per la salita.
- Il Capotreno, dopo l'ordine di partenza, sale con treno fermo, chiude la sua porta tramite l'apposito dispositivo, evitando di sporgersi per controllare il movimento del convoglio;
- Nel caso in cui dopo il "pronti" il treno inizi a muoversi, senza che il PdB abbia potuto prendere posto sul convoglio, non deve essere fatto alcun tentativo di salita, ma deve contattare telefonicamente il Persona di Condotta per un possibile arresto della marcia del treno;
- Il PdB non deve sporgersi dalla porta di salita aperta con treno in movimento. Qualora si presenti una situazione di pericolo immediato, il PdB, senza alcuna esitazione, deve intervenire azionando il freno di emergenza.

Si prega di portare a conoscenza tutto il Personale di Bordo sia in occasione degli aggiornamenti che durante gli affiancamenti da parte degli istruttori.

Enrico Barni






Allegato n°3

Elenco incidenti relativi alle porte

Porte e vetture dei treni: segnalazioni dei lavoratori e dei viaggiatori

In questa pagina sono raccolte le segnalazioni dei lavoratori e dei cittadini riguardanti le problematiche connesse al malfunzionamento delle porte delle vetture dei treni.

Qui archiveremo anche i documenti ASL, le relazioni scientifiche e tecniche, gli articoli di giornale e quant'altro vorrete segnalarci.

- 26 aprile 2008 PIACENZA, 26 APR - Mentre cercava di prendere al volo il treno per Milano in partenza dalla stazione di Piacenza, una donna di 50 anni è scivolata cadendo sul binario. Le ruote del treno le hanno maciullato il piede sinistro e i medici non hanno potuto far altro che amputarle la gamba sotto il ginocchio. È successo ieri intorno alle 20. La donna è di Calendasco, nel piacentino, ma residente a Milano. Al momento dell'incidente l'altoparlante aveva già annunciato la partenza del convoglio (un treno interregionale), che era da poco in movimento. Secondo una ricostruzione dei fatti, la donna è riuscita ad aprire lo sportello ma all'ultimo momento è scivolata. Ricoverata nell'ospedale di Piacenza, per i medici la prognosi è ancora riservata ma la paziente è fuori pericolo. (ANSA).
- 20 aprile 2008 Il treno IC 654 ha maturato un ritardo di 54 minuti, a La Spezia, per un anomalo guasto a tutte le porte: ad ogni tentativo di apertura, appena aperte, le porte si richiudevano rapidamente ostacolando sia la salita che la discesa dal convoglio: solo per fortuna nessuno si è infortunato. I tentativi di ripristino, nonostante la collaborazione del personale di bordo con quello di verifica e di macchina, hanno causato un ritardo di circa un'ora.
- 20 aprile 2008 Treno EXP 925.
Nella tratta Bolzano – Verona le 4 porte della vettura cuccetta comfort 50835978124-4 occupata da una scolaresca di 36 ragazzi diretti a Roma, registrano una avaria ad dispositivo tachimetrico di blocco porte (ruota fonica). Nelle ore successive, dopo alterne vicissitudini e nell'impossibilità di reperire una sistemazione alternativa e data l'indisponibilità di una vettura con i sistemi di sicurezza efficienti, il loro viaggio prosegue sulla medesima vettura a cui viene garantito il presenziamento di un Agente del Personale di Bordo.
- 17 aprile 2008 Treno IC 700.
Nella Stazione di Ferrara viene soccorsa una ragazza infortunatasi per essere rimasta con una mano imprigionata in una porta della vettura 50831898517-5, penultima di coda, chiusasi improvvisamente ed inspiegabilmente.
- 19 aprile 2008 Sul treno 768 una signora si è fatta veramente male per l'indebita chiusura di una porta (la D2) della vettura N.10[50831898174-5] gran confort di prima classe mentre scendeva a Viareggio. Stessa cosa è successa a Genova sul 523, e sul 506 a due signore americane in arrivo a Genova P.P.
- 15 aprile 2008 Treno ICPlus 557.
Nella tratta Piacenza – Parma viene rinvenuta una porta completamente spalancata di una vettura. Il treno viene fermato nella stazione di Fiorenzuola per permettere la chiusura e viene, cautelativamente, ordinata una “marcia a vista” ad un treno a seguito, per verificare che nessun viaggiatore sia caduto, con esito negativo.
- 10 aprile 2008 Ancora una volta un capo treno rischia la vita per la chiusura improvvisae anomala di una porta di una vettura Gran Confort. E' successo la sera del 10 aprile sul treno IC 542 a Grosseto. Al momento della partenza un capo treno di Pisa, dopo aver ottenuto il pronti dai CST ed aver licenziato il treno, mentre si apprestava a salire si è visto chiudere di colpo la porta inprigionanogli il braccio.
Con la forza della disperazione, memore degli altri gravi infortuni occorsi in circostanze simili, è riuscito a estrarre il braccio e rimanere sul marciapiede mentre il treno prendeva velocità.

10 aprile 2008	ancora una volta solo il caso ha impedito delle conseguenze ben più gravi ad un nostro collega. Treno ICPlus 597. Partito da Arezzo viene rinvenuta aperta la porta D2 della vettura nr. 6 (61832190025-9). La porta viene richiusa nella successiva stazione di Terontola.
5 aprile 2008	Il giorno 5 aprile 2008 il CST G.N. dell'Impianto Scorta Passeggeri di Bologna, in servizio al treno IC 560 in arrivo nella stazione di Parma, scendeva dalla porta S2 della vettura 50831898177-8 (Gran Confort) e, pur avendo un piede sul gradino munito di pedana atta ad impedire la chiusura della porta, rimaneva imprigionato nella porta stessa per circa una decina di lunghissimi secondi, poiché la stessa si chiudeva improvvisamente ed inspiegabilmente. Notevoli le difficoltà affrontate per liberarsi in quanto quel tipo di porte esercitano una pressione notevolissima. Quali sarebbero state le conseguenze se fosse accaduto in fase di licenziamento del treno e con il convoglio in movimento?
4 aprile 2008	Treno ICPlus 600. Partito da Desenzano viene rinvenuta aperta la porta S2 della vettura 61831990022-0. La stessa viene chiusa con enorme difficoltà nella Stazione di Lonato, dove il treno viene fatto fermare per permettere l'operazione. L'intero convoglio registra per tutto il viaggio da Verona a Milano continue anomalie alla chiusura delle porte sia da fermo che in movimento.
2 aprile 2008	FS: PORTE SI SPALANCANO IN CORSA AD EMPOLI SUL LIVORNO-FIRENZE (AGI) - Firenze, 2 apr. - "Poteva essere l'ennesima tragedia dovuta al cattivo funzionamento delle porte e alla 'semplificazione' dei regolamenti voluta dalle FS. Poco dopo la stazione di Empoli le porte del treno 3114 partito da Livorno si sono spalancate in corsa. Il treno nonostante il guasto al controllo delle porte già segnalato dalla mattina presto a Firenze avrebbe viaggiato ancora tutta la giornata in quelle condizioni". E' quanto denunciano, in una nota, i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) dell'Assemblea Nazionale dei Ferrovieri. "I viaggiatori che affollavano il treno terrorizzati, hanno avvisato immediatamente il personale di bordo che si arrestava in piena linea poco dopo la stazione di Empoli, sulla linea Pisa-Firenze. La cosa più grave è la sottovalutazione del rischio porte da parte della dirigenza, anche dopo i numerosissimi incidenti che hanno causato morti e infortuni gravissimi a ferrovieri e viaggiatori: 800 infortuni solo negli ultimi due anni, alcuni dei quali gravissimi. Non è servita neanche la condanna del Tribunale di Prato a tre dirigenti nazionali per un infortunio mortale causato proprio da un porta malfunzionante. I ferrovieri sono costretti a partire anche quando il macchinista non può controllare le porte dalla cabina e per tutto il viaggio rimane al capotreno il compito "impossibile" di controllare decine di porte contemporaneamente. Anche alla luce della scampata tragedia di oggi integreremo le nostre denunce alla Procura Generale, a tutela della sicurezza dei viaggiatori e degli stessi ferrovieri, spesso vittime anch'essi di queste gravi lacune".(AGI) ----- Leggi anche l'articolo apparso su "Il Tirreno"
30 marzo 2008	Il treno 23536, da Firenze a Lucca, composto da 6 vetture tipo "Media-Distanza" + loc. 464 (N.B.: ad agente unico!!), arriva nella stazione di Firenze come 23535 con un'ora di ritardo a causa di: una vettura ubicata al centro del treno con le batterie scariche (problema già segnalato in precedenza), con le vetture che si aprivano in corsa treno; ad ogni fermata il capotreno doveva scorrere tutto il treno perché le porte dell'intero convoglio non si sbloccavano dall'interno. Il capotreno del 23535 richiedeva sostituzione delle batterie più l'intervento della verifica per anomalia dello sblocco-porte. A Firenze il capotreno del 23536 sollecita la Sala Operativa per ottenere l'intervento della verifica. Dopo la sostituzione delle batterie, la verifica effettua diversi interventi coadiuvato dal

23 marzo 2008	macchinista. Infine comunica al Ct che tutto è a posto. Il capotreno si accerta del funzionamento provando la chiusura, il blocco e lo sblocco di ogni porta, con risultato regolare. Ferrovieri ferito, Trenitalia a giudizio. Il capotreno perse un piede. «Le Fs dovevano valutare il rischio» ATrenitalia sarà sul banco degli imputati il prossimo 4 giugno al Tribunale di Piacenza. E' stato rinviato a giudizio il responsabile dell'unità produttiva e dell'assistenza passeggeri delle ex Fs Vincenzo Saccà, accusato dalla procura di Piacenza "di non aver valutato il rischio meccanico" nel gravissimo infortunio accorso al capotreno Antonio Di Luccio, 50enne bolognese che a seguito di un incidente sul lavoro avvenuto sul terzo binario della stazione ferroviaria di piazzale Marconi - nel marzo del 2006 - ha subito la semiamputazione della gamba destra e la perdita del piede sinistro...leggi tutto... -----
22 marzo 2008	Schiacciati dalle porte. Allarme sui treni italiani. Scarica l'articolo de "La Stampa" del 22 marzo 2008
6 febbraio 2008	Alberto Chiovelli, direttore dell'Agenzia per la Sicurezza nelle Ferrivie: "Non sappiamo quello che succede nelle stazioni". Scarica l'articolo de "La Stampa" del 22 marzo 2008 Treno ICN 771. In partenza dalla Stazione di Rovigo alle ore 1.17 la CT I.S. dell'I.S.P. di Venezia SL al momento di licenziare il treno rimane imprigionata con il piede sinistro nella porta da cui stava risalendo (vettura Gran Confort 50831898139-8) chiusasi improvvisamente ed inaspettatamente. Prontamente esponeva il segnale luminoso di arresto ed emetteva segnali d'allarme con il fischietto a trillo in dotazione per attirare l'attenzione del macchinista, in considerazione del fatto che il treno si accingeva a ripartire e si ritrovava a dover rincorrere il convoglio con la sola gamba destra rimasta libera. Si accorgeva dell'inconveniente un collega della CT, il quale, prontamente, azionava il freno d'emergenza e bloccava il convoglio. Per liberare il piede è stato necessario intervenire sul rubinetto di intercettazione della porta, segno che non sarebbe da sola riuscita a liberarsi e che sarebbe rimasta imprigionata. Con quali conseguenze è facile immaginare.
18 gennaio 2008	Un interessante articolo apparso sul settimanale "Left" del 18 gennaio 2008
9 gennaio 2008	Nella stazione di Firenze Rifredi, subito dopo la partenza del treno 23409, è stato azionato il freno di emergenza. Il capotreno si portava nelle vetture posteriori e apprendeva da alcuni viaggiatori molto allarmati, che le porte di salita non si erano sbloccate, per un difetto del pulsante di apertura situato sul locomotore tipo 646, che il macchinista aveva regolarmente azionato. Difficile, da parte del capotreno, rendersi immediatamente conto di tale anomalia, in quanto diversi viaggiatori in salita avevano sbloccato dall'esterno le porte (compresa quella da cui il capotreno è normalmente disceso) azionando le maniglie delle vetture "Media Distanza", permettendo la discesa e la salita dei viaggiatori. Richiesto telefonicamente al macchinista il nuovo sblocco delle porte, il Ct si rendeva definitivamente conto che questo non aveva luogo, nonostante la conferma dell'avvenuto azionamento da parte del Pdm. I macchinisti, dopo alcuni minuti, riuscivano a sbloccarlo e ad aprire le porte ai viaggiatori, alcuni dei quali se la prendevano con il capotreno. Riarmato il freno di emergenza, il treno ripartiva e il problema, per il tragitto da Firenze a Pisa, non si ripresentava.
8 gennaio 2008	Nella stazione di Firenze Rifredi, mentre tentava di salire sul treno 3137, una viaggiatrice è rimasta intrappolata con un braccio in una porta di materiale "Media Distanza" che, dopo essersi aperta, si è richiusa improvvisamente. La viaggiatrice ha gridato per attirare l'attenzione (per fortuna la vettura era la seconda dalla testa, quindi facilmente visibile), il capotreno è subito intervenuto per liberarla. La viaggiatrice ha denunciato la pericolosità di quanto accaduto e di quella tipologia di porte e ha richiesto di denunciare l'infortunio. Il capotreno ha compilato il modulo CH69; un'altra

12 dicembre 2007

viaggiatrice, che stava scendendo non ha avuto conseguenze, solo le è caduta la borsa della spesa sul marciapiede che ha prontamente recuperato. Al controllo successivo della funzionalità della porta da parte della verifica, questa è risultata "regolare".

Porte killer: un'interrogazione parlamentare.

A seguito delle iniziative sulla sicurezza delle porte dei treni è stata presentata in Senato un'interrogazione parlamentare.

La vertenza continua.

Legislatura 15 Atto di Sindacato Ispettivo n° 4-03201 Atto n. 4-03201

Pubblicato il 12 dicembre 2007 - Seduta n. 265

[PALERMI](#) , [TIBALDI](#) , [PELLEGATTA](#) - Ai Ministri dei trasporti e del lavoro e della previdenza sociale.

Premesso che:

- la sicurezza sui luoghi di lavoro è da troppo tempo diventata un'emergenza nazionale e, per quanto attiene al sistema dei trasporti, essa diviene una questione di sicurezza collettiva non più eludibile;

- con due disposizioni, la n. 21 e la n. 49 del 2007, Rete ferroviaria italiana...

...Leggi tutto sul sito www.senato.it , oppure scarica il [testo in pdf](#) e poi vai a pag. 109 del documento, ovvero a pag. 130 del file.

5 dicembre 2007

FERROVIE : ESPOSTO-DENUNCIA LAVORATORI, PORTE KILLER SU TRENI

(ANSA) - ROMA, 4 DIC - Porte killer sui treni italiani.

La denuncia giunge da delegati Rsu e rappresentanti per la sicurezza dell'Assemblea Nazionale dei Ferrovieri che hanno presentato un esposto alle Procure di Roma e di altre città italiane.

Secondo i lavoratori - che parlano di quattro morti solo negli ultimi mesi e circa 800 infortuni in due anni - metà dei treni in circolazione (intercity, espressi e parte dei regionali) non ha i dispositivi atti a impedire che qualcuno rimanga intrappolato tra le porte con il treno già in moto, mentre nuove disposizioni interne entrate in vigore il primo dicembre vanificano, per garantire maggiore puntualità, il sistema 'controllo porte chiuse' sui convogli dove è presente. In base alle nuove direttive adottate in particolare da Trenitalia, in linea con quelle precedentemente emanate da Rfi, anche sui treni dove esiste il sistema che accende in cabina di guida una spia luminosa solo quando tutte le porte sono chiuse, si consente infatti la partenza, evidenziano i lavoratori, anche in assenza di tale segnale, affidando il controllo visivo al capotreno. Una 'missione impossibile' per quest'ultimo, dicono, considerato che un Etr, per esempio, conta ben 46 porte. (ANSA).

FERROVIE : ESPOSTO-DENUNCIA LAVORATORI, PORTE KILLER SU TRENI(2)

(ANSA) - ROMA, 4 DIC - Ma c'è anche il problema, osservano, di tutti quei casi in cui il capotreno affianca il macchinista in cabina e dunque non può svolgere il suo ruolo di controllo.

E così anche i treni meglio attrezzati finiscono per essere privi di un dispositivo di sicurezza costituito da un semplice circuito elettrico ma che sarebbe stato addirittura disattivato per ragioni organizzative, si legge nell'esposto-denuncia, nelle cosiddette carrozze 'a media distanza'. Carrozze che sarebbero vere 'serial killer', per come sono configurate e azionate le porte (riapribili anche dall'esterno a treno già in movimento) e sulle quali sono avvenuti - denunciano ancora i lavoratori - gli ultimi quattro incidenti mortali a Roma Termini, Pietrasanta (Lucca), Torricella (Rieti) e Verona. Particolarmente insidiose sono giudicate anche le carrozze 'gran confort' di prima classe, le cui porte si chiudono con violenza 'a ghigliottina'. "Eppure i dispositivi di sicurezza non richiederebbero grandi investimenti - ha sottolineato Dante De Angelis, il macchinista e delegato alla sicurezza licenziato e reintegrato da Trenitalia nel 2006 - considerate le spese che si fanno in riverniciature e pubblicità". E le ferrovie pubbliche hanno "un obbligo giuridico e morale di adottare tutte le misure ragionevolmente applicabili per la pubblica incolumità". Tanto che proprio nei giorni scorsi, ha ricordato ancora De Angelis, 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. Solo uno dei tanti infortuni e incidenti recenti ricordati dall'Assemblea nazionale ferrovieri e che, quando non sfociano nella morte di passeggeri o membri del personale, provocano gravi lesioni e

amputazioni. Da qui la richiesta - negli esposti firmati da delegati di varie sigle sindacali, come Sdl e Orsa ma anche Cgil e Uil - di un intervento urgente della magistratura.

Scarica anche un articolo apparso sul Corriere della Sera del 5 dicembre 2007.

Scarica l'esposto presentato presso la Procura della Repubblica di Roma, ed utilizzalo come base per altre iniziative.

30 novembre 2007

Porte assassine: condannati Maestrini (Trenitalia) e Elia (RFI).

"Donna cadde dal treno in corsa: colpevoli i funzionari delle Ferrovie.

PRATO. La porta dell'espresso Venezia-Palermo doveva bloccarsi col treno in movimento, ma così non fu, una donna morì cadendo dal convoglio e la colpa è di Trenitalia e Rete ferroviaria italiana, le due società che gestiscono treni e rotaie. Lo ha stabilito il giudice Anna Primavera, che ieri ha condannato tre alti dirigenti delle due società a un anno e quattro mesi di reclusione (pena indultata) per omicidio colposo e il mancato rispetto di alcune norme di sicurezza. A risponderne sono stati chiamati Emilio Maestrini, 55 anni, dirigente dell'Unità tecnologie del materiale rotabile di Trenitalia, il pisano Fazio Caroti, 61 anni, direttore della certificazione di sicurezza di Rfi, e Michele Elia, 61 anni, responsabile della direzione tecnica di Rfi..."...Leggi tutto...

([Scarica](#), in originale, questo articolo ed un altro apparso su "La Nazione")

15 novembre 2007
Perugia

Perugia, 15 nov. - (Adnkronos/Ign) - E' un ragazzo romeno di 20 anni la vittima dell'incidente ferroviario' avvenuto questa mattina, poco prima delle 7, lungo la linea Perugia-Terontola, all'altezza della stazione di Torricella, nella zona del lago Trasimeno. Secondo quanto si è appreso il giovane, che frequentava l'Istituto alberghiero di Assisi, avrebbe cercato di salire su una delle carrozze mentre il mezzo era già in movimento.

A dare l'allarme sarebbe stato un signore che vive in un'abitazione accanto alla stazione ferroviaria e che avrebbe sentito un forte rumore alla partenza del treno. Avvicinatosi avrebbe visto il giovane a terra con una gamba amputata ma ancora in vita. Il ragazzo è morto prima dell'arrivo dei soccorsi. Dell'incidente sembra invece che non si siano accorti i macchinisti del treno.

Il traffico sulla linea Perugia-Terontola è rimasto bloccato per circa due ore, interessando 4 treni regionali e il treno tacito per Milano. Per consentire ai passeggeri di spostarsi Trenitalia, inoltre, ha messo a disposizione 8 autobus che hanno provveduto ad effettuare i vari collegamenti.

STUDENTE 20/ENNE MUORE TRAVOLTO DA TRENO DOVE VOLEVA SALIRE

RIEPILOGO (ANSA) - PERUGIA, 15 NOV - Ha cercato di salire sul treno che stava già ripartendo per non arrivare tardi a scuola ma e' scivolato sulla brina della banchina ed e' stato travolto dall' ultimo vagone che gli ha amputato la gamba destra. Così' e' morto stamani all' alba, nella piccola stazione di Torricella, uno studente romeno di 20 anni, tra atroci dolori. Ai primi soccorritori ha detto 'aiutatemi perche' non voglio morire'.

La vittima e' Andrei Mihail Velescu, 20 anni compiuti la settimana scorsa, studente dell' istituto alberghiero di Assisi.

Nato a Bucarest da circa quattro anni viveva con la mamma ed il compagno italiano di lei a Torricella, sulle sponde del lago Trasimeno. In Romania sono rimasti il padre e la sorella.

Anche stamani, come ogni mattina, voleva prendere il treno delle 6,48 per andare a scuola. La piccola stazione (tecnicamente e' solo una 'fermata') della linea Terontola-Foligno e' vicino a casa. Di corsa, con lo zainetto in spalla - stando ad una prima ricostruzione dell' accaduto - sarebbe arrivato che il treno stava già muovendosi dopo la sosta. Probabilmente si e' accostato al convoglio per cercare di aprire uno sportello (al momento non sono stati trovati testimoni oculari). Indossava scarpette da ginnastica e l' ipotesi e' che sia scivolato sulla banchina cosparsa di brina.

5 novembre 2007

Doveva prendere il regionale delle 20:00 diretto al Brennero, Mary, nata in Bangladesh 32 anni fa ma residente a Milano. Era arrivata al binario di corsa, con l marito, la figlioletta di sette nesi e tante valige. Era arrivata in ritardo Mary, mentre quel Treno stava per partire. E su quello che è

successo dopo, in un pugno di minuti, stanno indlagando ora gli inquirenti. Perché Mary la porta del vagone, l'ultimo, è riuscita ad aprirlo. Sono saliti il marito con la bimba mentre lei, dal binario, passava i bagagli. Il rumore del motore si è fatto all'improvviso più forte, il treno ha iniziato a muoversi e Mary, forse presa dal panico, si è attaccata al maniglione esterno. E si è attaccata male.

E' scivolata, mentre il treno si muoveva. Ha perso l'equilibrio ed è caduta sotto i binari, mentre il motore del treno accelerava. Ed è stata trascinata, schiacciata tra le lamiere di ferro, la ghiaia e il muretto di cemento per diversi metri. Mentre il marito con la bimba in braccio, sopra il vagone, guardava la sua

donna che veniva stritolata e poi urlava perché il treno si fermasse. E il violento stridore dei freni si è sentito solo dopo pochi secondi. Ma era troppo tardi.

(fonte: il Verona, 5 novembre 2007). Scarica l'articolo completo e l'aggiornamento del 6 novembre 2007.

25 ottobre 2007

Il treno regionale 3048 (Firenze-Lucca, composto da vetture tipo "Media-Distanza), mentre giungeva nella stazione di Altopascio, si è automaticamente fermato, prima di raggiungere il fabbricato viaggiatori per l'intervento del sistema SCMT (Sistema di controllo marcia treno) e alcune vetture sono rimaste fuori dal marciapiede.

Mentre i macchinisti aspettavano il ripristino del sistema per riprendere la marcia ed effettuare la fermata regolare per il servizio viaggiatori, Il Capotreno e il Cst si sono accorti che alcune porte, nonostante non fossero state sbloccate dai macchinisti, si erano aperte e subito richiuse, permettendo la discesa di alcuni viaggiatori.

Dopo aver effettuato la fermata regolare in stazione, il treno è ripartito, ma prima dell'arrivo nella stazione di Tassignano, una signora con un bambino dichiarava, al Ct e Cst, che, mentre stava scendendo con il marito e la figlia nella stazione di Altopascio, mentre il marito riusciva a scendere, la porta si richiudeva addosso alla bambina di tre anni. Grazie all'intervento del padre, la piccola è riuscita a discendere, mentre la signora, col bimbo più piccolo in braccio, non ce la faceva e rimaneva sul treno. Il Ct e Cst provvedevano a compilare i moduli necessari e ad informare le strutture competenti.

L' "anomalia", quella per cui è stato possibile aprire le porte senza che il Pdm le avesse sbloccate, si era già verificata in altre occasioni.

10 ottobre 2007

Ha tentato di risalire sul treno in corsa ma non ce l'ha fatta. Una caduta fatale per Roberto Moroni, saronnese, capotreno di 37 anni delle Ferrovie Nord che ha perso la vita alle 7 di oggi, 10 ottobre, mentre era intento a risalire sul treno che portava i pendolari a Saronno. La Polfer, (Polizia ferroviaria) del capoluogo lombardo è riuscita a risalire alla dinamica del decesso - già dalla mattinata era stata esclusa la matrice dolosa del fatto - anche grazie alle telecamere presenti nella stazione. Non si è quindi trattato di un investimento, come si credeva nell'immediatezza del fatto, quanto di una caduta sulla sede ferroviaria. Secondo quanto ricostruito dalla Polfer di Milano il capotreno, dopo la chiusura delle porte del convoglio e la partenza del treno da Novate Milanese, è rimasto a terra. A quel punto, il trentasettenne si è aggrappato ad un maniglione nell'intento di aprire le porte con una "chiave quadro". E' in questo frangente che, nel tentativo di risalire sulla vettura in corsa, il ferroviere avrebbe perso l'equilibrio, cadendo sulla massicciata e battendo la testa contro una "traversa di limite" in legno.

Il treno aveva già percorso circa 700 metri in direzione nord quando l'uomo è caduto. Dopo pochi minuti il convoglio è entrato in stazione, a Bollate Centro. E' stato in questo momento, sempre secondo quanto hanno ricostruito gli investigatori della Polfer, che il macchinista del treno si è accorto che il collega non rispondeva al cellulare. Nel frattempo, un treno che viaggiava in senso inverso, aveva notato il corpo inanimato del ferroviere sui binari. Sul posto sono subito intervenuti i soccorsi. Ma all'arrivo dei sanitari del 118 i medici non hanno potuto fare altro che constatare il decesso.

La circolazione sulla linea è rimasta a lungo congestionata con la soppressione di treni. Sempre dalla polfer comunicano che il binario dove è avvenuta la sciagura e quello attiguo sono stati resi transitabili attorno alle 12.30.

Fonte: andrea.camurani@varesenews.it

Scarica l'articolo apparso su METRO Milano.

3 ottobre 2007

In arrivo nella stazione di Lucca, il pdm del treno 3063 8con controllo centralizzato della chiusura delle porte in cabina di guida) si apprestava ad aprire le porte di salita per il servizio viaggiatori e si accorgeva che queste non si aprivano. Controllavano la regolare posizione di tutti gli stols relativi alle porte e provavano ad effettuare un reset senza risultato. Quindi il personale, capotreno coadiuvato dal macchinista, effettuava lo sblocco manuale di ciascuna porta per consentire la discesa e la salita dei viaggiatori. Solo dopo aver agito sulla manopola di "configurazione loc. in coda", alle spalle del guidatore, le porte tornavano a funzionare, maturando ritardo.

26 settembre 2007

È ancora in pericolo di vita la giovane turista francese finita sotto il treno ieri sera (26 settembre 2007, ndr) nella stazione di Torino-Porta Susa. Ricoverata al Cto, la ragazza è stata operata nella notte per l'amputazione di entrambe le gambe. La giovane, che nell'incidente ha riportato anche un trauma cranico e toracico, è in coma farmacologico. La prognosi resta riservata.

Secondo la prima ricostruzione dei soccorritori, la giovane ha cercato di salire sull'ultima carrozza del Venezia-Torino delle 20,30, in partenza per la stazione principale di Porta Susa. Il convoglio, tuttavia, si era già messo in moto e la ragazza è finita sui binari, sotto le ruote del vagone.

Una gamba è rimasta staccata di netto, l'altra è stata maciullata. Gli agenti della Polfer hanno sentito il macchinista, il personale di Trenitalia in servizio ai binari, nonché passeggeri del Venezia-Torino e altri viaggiatori che hanno assistito all'incidente.

Il traffico ferroviario è stato bloccato sul binario dove è fermo il Torino-Venezia.

La giovane, dall'età apparente di 25-30 anni, non aveva con sé documenti e probabilmente era sola alla stazione. Sarebbe francese, stando alla testimonianza fornita da una persona alla stazione alla quale la donna aveva chiesto un'informazione.

(fonte: www.lastampa.it del 27 settembre 2007)

25 settembre 2007

Orvieto: incastrati nelle porte del treno.

Scarica l'articolo del Corriere dell'Umbria del 25 settembre 2007.

20 settembre 2007

Cesate - Sembra che si fosse aggrappato per gioco al treno in partenza in Saronno, cadendo poi sulla banchina. Nessuna conseguenza per il traffico sulla linea Milano-Saronno
Ragazzo cade dal treno in partenza e si ferisce.

Un gioco pericoloso, una caduta, un giovane all'ospedale. Verso le 14 di oggi, nella stazione di Cesate, sulla linea ferroviaria Milano-Saronno, un ragazzo si è aggrappato al treno 841 in partenza verso saronno mentre giocava con degli amici, per poi scivolare a terra sulla banchina, riportando lesioni.

Non si hanno al momento particolari sulle condizioni della vittima dell'incidente. Sulle modalità dell'accaduto indagano le forze dell'ordine e, con indagine interna, LeNord. Non vi sono state conseguenze per il traffico ferroviario.

(fonte: redazione@varesenews.it)

23 settembre 2007

Un Cst di Frenze, di scorta al treno 578 , giunta nella stazione di Reggio Emilia, mentre scendeva per svolgere il servizio viaggiatori, veniva investita dalla porta S2 della vettura n.10 in composizione, che si chiudeva improvvisamente, colpendo il Cst al fianco destro e alla testa. Proseguiva il servizio fino al termine, ma poi si recava al Pronto Soccorso per un forte mal di testa.

La porta è stata chiusa e posta fuori servizio, perché continuava ad aprirsi e chiudersi da sola, ma senza poterla fermare con la staffa poiché le staffe disponibili erano di misura non compatibile con l'apposito dispositivo posto in corrispondenza della porta. Altre 4 porte avevano creato lo stesso problema.

6 settembre 2007

Il 6 settembre 2007, una donna di 48 anni, Antonella Tanzi di Fidenza, nel tentativo di salire, nella stazione di Pietrasanta, sul treno 11866 (Pisa La-Spezia, in partenza dalla stazione di Pietrasanta alle ore 12.24), finisce risucchiata sotto le ruote, perdendo le gambe e un

avambraccio. Anche il figlio, Marco Copelli, rimane ferito con un trauma facciale e un braccio fratturato: nel tentativo di sostenere la madre, finisce sul marciapiede del binario 2. Il figlio è salito per primo dalla porta di coda dell'ultima vettura, poi ha tentato la madre, ma è scivolata, finendo sotto le ruote.

Il treno 11866 è composto da vetture "Media-Distanza". Aveva la vettura pilota in testa e il locomotore tipo 464 in coda. E' scortato da un solo macchinista (agente unico) e dal capotreno (di la Spezia) che coadiuva il macchinista alla guida del treno.

Le vetture Media-Distanza si possono riaprire anche dopo la chiusura delle porte da parte del capotreno, non si riaprono solo quando il treno raggiunge i 5 Km all'ora e su questi treni, come in tanti altri, non esiste il controllo della chiusura delle porte da parte del macchinista.

Leggi alcuni articoli di stampa (1), (2), (3), (4).

13 agosto 2007

Il giorno 13 agosto 2007, la Capotreno C. N. (che già aveva subito un infortunio il 9 aprile 2004 a causa dell'improvvisa e anomala chiusura di una porta di una vettura "Gran Confort") dell'IdR di Firenze Pax, di scorta al treno ICN 751 da Milano C. Firenze CM in qualità di capotreno, veniva avvisata, subito dopo la partenza, avvenuta in modo regolare, da alcuni viaggiatori che tutte e quattro le porte di una delle due vetture di prima classe, tipo "Gran Confort" in composizione al treno, si erano improvvisamente spalancate in corsa. Tempestivamente la Ctr provvedeva ad avvisare il macchinista che provvedeva a fermarsi in linea. Una volta fermo, la Ctr provava invano, con l'aiuto della Cst D.P., a chiudere le porte sia con il pulsante di chiusura che con il rubinetto di isolamento.

Solo successivamente, intercettando il rubinetto esterno, scesa sulla massicciata e con l'aiuto di alcuni viaggiatori, riusciva a chiudere le 4 porte. Sul libro di bordo era già stato ripetutamente segnalato il guasto delle porte.

Assicurate le porte in chiusura con la chiave di servizio, il treno è potuto ripartire con tutte e 4 le porte bloccate e la vettura presenziata.

L'altra vettura "Gran Confort", adiacente a quella sopraccitata, presentava la climatizzazione guasta (vett. N. 50831898022.6). nonostante i numerosi tentativi prima della partenza, l'esito permaneva negativo. Alla richiesta di intervento della verifica indirizzato alla Sop, questa rispondeva negativamente perché troppo vicino l'orario di partenza. Durante il viaggio, la situazione diveniva insostenibile, con i viaggiatori che aggredivano pesantemente Ctr e Cst. (si ricorda che in quelle vetture non ci sono finestrini apribili) per il caldo insopportabile.

La Ctr richiedeva l'intervento della verifica alla Sop di Bologna e, su richiesta e pressione dei viaggiatori, del Pronto Soccorso. Fortunatamente ciò non si è più reso necessario per l'intervento di un macchinista fuori servizio che riusciva, presentandosi, a ripristinare l'impianto di climatizzazione (ciò che probabilmente avrebbe fatto l'intervento della verifica a Milano!).

Il guasto del condizionamento era già stato segnalato 6 (!!) volte.

luglio 2007

Lettera del RLS per richiedere un incontro a Trenitalia relativo ai risultati della commissione d'inchiesta istituita a seguito del grave incidente occorso al capotreno Di Luccio, ed altri gravi eventi.

5 luglio 2007

Tenta di salire sul treno in corsa e muore schiacciato sui binari. Scarica l'articolo

27 giugno 2007

Sul treno 515 Ventimiglia-Roma, effettuato con lo stesso materiale del 538 del giorno precedente, nella stazione di Chiavari, una porta di una vettura di 2° classe (61832290038-1) si richiudeva improvvisamente addosso a una viaggiatrice durante la discesa, imprigionandole e schiacciandole il braccio destro. Difficoltose le manovre per liberarla.

26 giugno 2007

Sul treno 538 Roma-Ventimiglia, nella stazione di Finale Ligure un viaggiatore stava aiutando un signore a scendere dal treno. Improvvisamente, mentre lui stava già risalendo, la porta della vettura n. 2 (50831898609-0), una "Gran Confort" di 1° classe, si chiudeva improvvisamente e con forza sulla caviglia sinistra del viaggiatore.

Da sottolineare che il treno, 538, è lo stesso su cui è avvenuto l'infortunio alla collega Nanni M., il tipo di vettura, e quindi la porta, sono dello stesso tipo, "Gran Confort", con cui sono avvenuti sia il suo infortunio che, soprattutto, quello di Antonio di Luccio e tanti altri colleghi e viaggiatori. Alla verifica, la porta, provata chiudendola e riaprendola localmente, è risultata "regolare"...

20 giugno 2007

Nella stazione di Orbetello, un viaggiatore si è infortunato tentando di salire sul treno 2338,

effettuato con vetture tipo "Media-Distanza", rimanendo con un braccio incastrato nella porta che si è chiusa mentre saliva con la valigia, nonostante il capotreno, I. M. di Grosseto, non avesse azionato il commutatore per la chiusura delle porte e nonostante altri viaggiatori stessero normalmente salendo o scendendo.

Il viaggiatore è stato soccorso, è stato interpellato circa l'intervento di un'ambulanza, ma lo ha rifiutato. Intervenuta la Polfer e i tecnici della verifica nella stazione di Livorno, prima stazione dove è presente la Verifica (anche a Grosseto era assente...).

14 giugno 2007

Fuorigrotta, Napoli - S'incastra nella porta trascinato dal treno.
Scarica l'articolo.

1 giugno 2007
Stazione di
Roma Termini

Questa sera, alla stazione ferroviaria di Roma Termini, in fase di partenza dal binario 2, una persona c'è finita sotto al treno, il REG 12134, Gentile da Fabriano (da Roma Termini per Ancona). Un giovane, cui pare siano rimaste staccate entrambe le gambe. Sull'accaduto ci sono versioni contrastanti. C'è chi dice che la causa sia da ricondurre al tentativo all'ultimo istante di salire a bordo del treno già in movimento ma con la porta ancora aperta. Il giovane, cadendo dall'ultima porta della vettura di coda del treno, sarebbe stato travolto dalla motrice posizionata in coda. Immediato l'intervento sanitario e delle autorità di polizia. Diversi viaggiatori si sono offerti per fornire la loro testimonianza, tra cui due ragazze in lacrime, sensibilmente provate dalla vista diretta dell'accaduto da bordo treno. La partenza del treno è stata ritardata di oltre tre ore per le formalità di rito da parte dell'Autorità Giudiziaria.

(fonte: pendolare.blogs.it)

26 aprile 2007

La sera del 26 aprile alle ore 21:12 la nostra cara amica Maria Nanni, dipendente della società Trenitalia impianto personale di bordo di Pisa, Capo Servizio Treno in servizio di scorta sul Tr. 538 Roma T.ni - Ventimiglia, al momento della partenza dal binario 11 della stazione di Genova Piazza Principe subiva un grave infortunio. Subito dopo aver controllato la regolare disposizione in chiusura delle porte, dato il "pronti" al capo treno, la Nanni si accingeva a risalire nella vettura n° 508318985241 dalla porta S2 (penultima vettura), quando, nonostante il treno fosse ancora fermo, la porta di salita improvvisamente e assai violentemente si chiudeva intrappolandole il braccio all'interno. A quel punto le risultava impossibile non solo riaprirla ma anche estrarre il braccio; il treno intanto era partito in quanto il capo treno, dalla prima vettura, aveva ordinato la partenza al macchinista. Per sua fortuna la CST Nanni riusciva a mantenere i piedi sul predellino evitando così di essere risucchiata sotto le ruote, dopo poco un viaggiatore azionava il freno di emergenza fermando così il convoglio. La collega veniva soccorsa e trasportata all'ospedale Galliera, la vettura veniva chiusa ed il treno ripartiva con ca. trenta minuti di ritardo verso Ventimiglia ove la polizia Ferroviaria ed i tecnici della verifica provvedevano al controllo del materiale.

In seguito a questo evento, il RLS ha inviato una prima segnalazione alla ASL di Genova. Questo incidente ricorda molto da vicino quello occorso al capotreno Antonio Di Luccio il quale, il 9 marzo 2006, nell'incidente occorsogli nella stazione di Piacenza, perse entrambe le gambe.

Di Antonio ci piace segnalare una lettera da lui inviata al RLS, di incitamento a continuare la battaglia contro questa grave carenza di sicurezza rappresentata dal difettoso funzionamento delle porte di molte vetture ferroviarie e dalla mancato impegno datoriale a porvi rimedio. Maria ha voluto ringraziare tutti, per la solidarietà mostrata nei suoi confronti, attraverso una lettera.

6 aprile 2006

È stata una terribile disgrazia, avvenuta ieri mattina, quando alla stazione Garibaldi delle Ferrovie dello Stato a Milano c'era poca gente in giro. Un 34enne residente a Como, anche se da qualche tempo ospite a Milano di una comunità di recupero per tossicodipendenti, è scivolato nel tentativo di salire su un treno, vuoto, diretto a Pioltello. È caduto sotto le ruote del convoglio e ha subito gravissime lesioni alle gambe.

Entrambi gli arti sono infatti stati amputati all'arrivo all'ospedale Fatebenefratelli di Milano. Vano ogni tentativo dei medici di salvare le gambe del 34enne. Troppo gravi sono state le ferite riportate dal comasco nella rovinosa caduta.

Secondo gli accertamenti compiuti dalla polizia ferroviaria milanese, l'uomo avrebbe tentato di salire sul treno per trovare un rifugio e un luogo dove riposare per qualche ora. Non ha però fatto i conti con la manovra del convoglio. Ha perso l'equilibrio ed è finito sotto le ruote del

treno. Ora è ricoverato in prognosi riservata e sotto stretta osservazione.
(fonte: Il Corriere di Como)

4 aprile 2007

I treni viaggiano con le porte esterne aperte, ma le FS pensano al nuovo logo! (4/4/2007)
E' ormai consuetudine che i treni viaggino senza alcun controllo della chiusura delle porte. Capita spesso di vedere convogli che viaggiano a tutta velocità con le porte esterne aperte con gravissimo pericolo per i passeggeri che devono transitare in quelle carrozze. Finalmente un viaggiatore ha immortalato questo evento: il giorno 27 marzo 2007, nella tratta Lodi- Piacenza il treno IR 2285 (18.20 da Milano Centrale) ha viaggiato con una coppia di porte completamente aperte ([scarica filmato .avi zippato, 962Kb](#)).
E' l'ennesima dimostrazione che le FS sono allo sbando e anche la sicurezza, che dovrebbe essere la prima condizione per un viaggio decente, viene trascurata. In questo caso non potranno dare la colpa ai soldi che mancano, semmai alla qualità del lavoro di alcuni dipendenti che nasce forse dalla demotivazione nel vedere che tutto nelle ferrovie viene fatto con i piedi o con fini diversi da quello di fornire un servizio efficiente.
Nel frattempo la dirigenza FS sta pensando a come cambiare il logo della società, a dimostrazione del fatto che gli 800 milioni di lire spesi alcuni anni fa per creare quello attuale erano soldi buttati. Con tutti i problemi che ci sono da risolvere, questi super manager strapagati pensano al logo! Sembra essere l'unica cosa che sanno fare: illudere i cittadini con un'immagine moderna ed efficiente di una società che invece è incapace di affrontare anche i più semplici problemi. Ma si sa, se cambia il logo occorre aggiornarlo su tutta "la flotta", dalle scritte sulla carrozze, alle divise del personale, al tessuto dei sedili, alle carte intestate, ai biglietti inclusi quelli da visita. Ci sarà tanto lavoro da fare e tante gare d'appalto da indire, anche in questo modo si possono giustificare i tanti soldi che le ferrovie dicono di aver urgentemente bisogno. Così mentre questi manager, magari di nomina politica, pagati anche con i nostri soldi, misurano il gradimento dei nuovi loghi, i treni viaggiano con le porte aperte.
(fonte: www.pendolari.too.it)

2 aprile 2007

L. B. dell' Idr di Firenze Pax era di scorta al treno 771 da Firenze Campo Marte a Roma Tiburtina nella mansione di capotreno.
In partenza dalla stazione di Chiusi-Chianciano Terme, dopo aver espletato il servizio viaggiatori, aver chiuso le porte del treno (tutte tranne la sua, una porta di una vettura "Gran Confort" di 1° classe) e dopo aver licenziato il treno mostrando il segnale verde al macchinista, la porta della "Gran Confort" dalla quale sarebbe dovuto salire, si è inspiegabilmente chiusa, senza nessun cicalino di avvertimento: la porta lo ha letteralmente schiacciato al bordo di chiusura. Trovandosi incastrato nel mezzo della porta, con il corpo mezzo fuori e mezzo dentro, vista la maggiore vicinanza con l'esterno, è riuscito a scendere dal treno esercitando molta forza. Una scarpa è rimasta incastrata in mezzo alla porta. Dopodiché il cst di coda ha azionato il freno di emergenza. Da sottolineare che per riaprire la porta (per liberare anche la sua scarpa) è stato necessario l'intervento del ct stesso, del cst di coda e di un macchinista, a causa della pesantezza e della forza della porta completamente bloccata.

30 marzo 2007

Morte atroce sui binari della stazione ferroviaria di Novi Ligure. Questa notte un uomo di 41 anni di Tassarolo è deceduto per dissanguamento dopo essere stato travolto dal treno in movimento sui cui molto probabilmente stava trascorrendo la notte.
Vito Consentino, noto alle Forze dell'Ordine per un passato non troppo tranquillo, secondo la ricostruzione della Polizia Ferroviaria di Novi, verso le 3 ha provato a scendere dal treno in corsa in cui stava dormendo. Il convoglio si stava spostando sul binario, pronto per partire in direzione Genova.
Consentino, assonnato, probabilmente ha messo un piede in fallo ed è rimasto impigliato tra le ruote del treno. Trascinato per duecento metri sulle rotaie - senza che il macchinista si accorgesse di nulla - è morto per le gravi ferite alle gambe, tranciate entrambe. Lo hanno scoperto solo questa mattina un paio d'ore dopo alcuni operai addetti che si aggiravano in zona. Lascia i genitori - che negli ultimi tempi lo avevano ospitato a casa loro a Tassarolo - e la sorella che abita a Novi Ligure.

12 novembre 2006	Durante la sosta nella stazione di Orvieto del treno 582, la porta S2 della vettura “Gran Confort” (di prima classe) N.1 di testa (5083.1898009.3) si chiude da sola all'improvviso, imprigionando il braccio destro della viaggiatrice che stava salendo. Aprendo il rubinetto di servizio il CT libera, con l'aiuto di 3 agenti Polfer, la signora che, benché dolorante, decide di proseguire il viaggio. Il capotreno compila la denuncia di infortunio (CH69) e la dichiarazione dell'infortunata. A Milano (fine corsa del treno) verrà effettuata la verifica del materiale.
1 settembre 2006	Correva a 200 km all'ora in una galleria, l'Eurostar Roma-Torino, una trentina di km dopo la stazione di Orvieto, quando la vettura n. 5 ha perso una porta di accesso di una carrozza. Il portellone è andato a schiantarsi contro un finestrino a pochi metri di distanza, crepandolo, ma senza frantumarlo. Nessuno si è ferito, solo per fortuna. Gli stessi viaggiatori, terrorizzati, hanno riferito che quella porta non si apriva in partenza da Roma, tanto da dover salire dalle porte attigue. Inoltre, pochi minuti prima dello sradicamento, la porta si era improvvisamente spalancata. Fermato il treno e riparato il guasto, il viaggio è proseguito fino alla perdita del portellone. Il Capotreno è stato avvisato, ha provveduto ad arrestare il treno; una volta garantita la sicurezza, è ripartito, a velocità ridottissima, verso la stazione di Chiusi, dove i 300 viaggiatori sono stati trasbordati su un altro treno e portati a destinazione. Nell'occasione Trenitalia aveva dichiarato: “Sono in corso accertamenti per verificare se il portellone, che era stato bloccato e messo in sicurezza a causa di un guasto, non sia stato oggetto di una manomissione”...
23 agosto 2006	Una viaggiatrice del treno 2201 diretto a Pisa da Bergamo, dichiara d'essere caduta dal convoglio da poco in movimento, preso la stazione di S. Stefano Magra, riportando un trauma all'anca sinistra. Successivamente la stessa denuncia il fatto alla locale stazione dei carabinieri. Al capotreno, del tutto estraneo all'accaduto, è stato inviato avviso di garanzia.
19 agosto 2006	Scende dal treno, grave. Si era accorto all'ultimo momento della fermata. Scarica l'articolo de "il Tirreno" del 19 agosto 2007.
15 marzo 2006	Durante la sosta del treno 530, durante la sosta del treno nella stazione di Roma Termini, un viaggiatore rimane intrappolato in una porta di una vettura “Gran Confort” di prima classe. Interviene il personale discorta, intanto il viaggiatore viene “liberato”. Il viaggiatore rifiuta l'ambulanza perché ha assoluta necessità di raggiungere Alessandria, riservandosi di ricorrere al medico a destino. Nella stazione di Roma viene effettuata la verifica del materiale.
 9 marzo 2006	Il 9 marzo 2006 Antonio Di Luccio, capotreno della Passeggeri (Trenitalia) di Bologna, subiva un gravissimo infortunio che gli procurava l'amputazione di entrambi gli arti inferiori. Era nella stazione di Piacenza quando, dopo avere provveduto al licenziamento, la porta nella quale si trovava si è chiusa improvvisamente prima che riuscisse a salire sul convoglio. Antonio è rimasto incastrato con un braccio in mezzo alla porta di salita e il macchinista non ha potuto accorgersene perché la stazione di Piacenza è situata in curva (lato nord). Il treno è quindi partito trascinandolo sul marciapiede per decine di metri prima di fermarsi. Ma ormai era troppo tardi: le gambe di Antonio erano irrimediabilmente perse. Successivamente la AUSL di Piacenza, nell'individuare nell'accaduto gravi inadempienze datoriali, emetteva prescrizione a carico dei dirigenti dell'azienda.
1 marzo 2006	La signora Rosalba Garibaldi, a Bologna, mentre saliva sul treno per Mantova rimane con un braccio intrappolato nella porta e veniva trascinata per molti metri finendo sotto le ruote. Subisce l'amputazione di entrambe le gambe. Anche in questo caso il macchinista non poteva accorgersi dell'inconveniente per la mancanza del controllo “porte chiuse”. Il treno viene fermato dopo poche decine di metri dagli stessi viaggiatori accortisi dell'incidente"
24 novembre 2005	G. E., del P.d.B. di Genova P.P. (passeggeri), era in servizio in qualità di capotreno sul treno IC 147, proveniente da Nizza e diretto a Milano C.le. In partenza da Alassio, dopo aver licenziato il treno, la porta dalla quale stava salendo (di seconda classe), senza alcun preavviso, si è richiusa da sola, bloccando la gamba destra della capotreno fuori dalla porta. Non potendo azionare né il freno di emergenza, né l'apertura di emergenza posizionata sopra la porta, poiché si trovava a terra sugli scalini interni del treno, ha gridato chiedendo aiuto, ma delle circa 30 persone presenti sulla vettura, neanche una ha sentito, a causa del forte rumore del

convoglio che entrava ed usciva dalle gallerie con la successiva fermata nella stazione di Alberga.

Il tempo di percorrenza è di circa 10 minuti e la Ct è rimasta tutto il tempo in quella posizione, tirando calci con la gamba sinistra contro la porta per cercare di liberarsi, ma inutilmente, in quanto la porta, incontrando la resistenza dell'aria col treno in corsa, rimaneva bloccata con la sua gamba incastrata nel mezzo. Questo fino a quando la Ct è riuscita a raggiungere con la mano il telefono palmare e richiamare l'ultimo numero che, per fortuna, era della collega in servizio da Cst sullo stesso treno. Questa accorreva immediatamente e, viste le condizioni in cui si trovava, azionava il freno di emergenza fermando il convoglio a circa 200 metri dalla stazione di Alberga.

In seguito la Ct è stata portata al Pronto Soccorso in stato di incoscienza ma con attacchi di panico in cui delirava, per calmare i quali le è stato somministrato un forte tranquillante che l'ha fatta dormire per quattro giorni.

Dopodiché ha sofferto di insonnie per qualche mese, tanto da dover prendere psicofarmaci prescritti dallo psichiatra dell'Inail e da dover consultare più volte una psicologa.

In conclusione, l'infortunio è stato di 10 giorni per le contusioni riportate alla gamba, ma di un mese e mezzo per problemi psicologici legati all'incidente.

4 marzo 2005

Un ragazzo di 15 anni è stato spintonato per scherzo da alcuni amici. Ferite gravi, potrebbe essere necessaria l'amputazione

TORINO - Tragico epilogo di un gioco tra ragazzi. Un quindicenne è caduto venerdì pomeriggio da un treno locale in movimento vicino alla stazione di Caselle (Torino) riportando gravissime ferite alle gambe, che potrebbero essere entrambe amputate.

Secondo le prime informazioni, l'incidente sarebbe la conseguenza di un gioco tra studenti che si spintonavano per futili motivi mentre viaggiavano sul convoglio ferroviario.

Sull'episodio ci sono ancora molte incertezze. Non è chiaro se il ragazzo abbia sfondato la porta del treno o se il meccanismo di sicurezza si sia sbloccato per qualche problema tecnico, facendo cadere così il giovane che è rimasto con entrambi gli arti inferiori schiacciati sotto il convoglio. Il treno stava entrando lentamente in stazione ed era a circa 30 metri dalla banchina. L'incidente è accaduto poco prima delle 16 sulla linea ferroviaria Torino-Ceres. Sul posto è intervenuta la centrale operativa del 118 che ha subito soccorso il ragazzo, i carabinieri della Compagnia di Venaria e i vigili del fuoco.

(fonte: www.corrieredella sera.it)

14 settembre 2004

Il 14 settembre 2004, la collega Ct di Bologna, L. B., era in servizio, da Bologna a Milano, sull'Ic 564. Nella stazione di Piacenza, al momento di ripartire dal binario 3, dopo aver chiesto e ricevuto il consenso dai cst di centro e di coda, chiude le porte agendo sul commutatore della porta della vettura "Gran Confort" di prima classe, dopodiché ha controllato che tutte le porte fossero chiuse.

Va precisato che a Piacenza, per il capotreno, si vanno a sommare due problemi, oltre a quelli che ordinariamente si hanno nelle altre fermate: trovandosi il convoglio in una posizione di semicurva e non rettilinea, ci sono difficoltà sia a vedere il segnale di partenza posto a centro rotaie, su un portale; sia a controllare la chiusura delle porte, che comporta di allontanarsi lateralmente dal convoglio stesso. A questi due è ovviamente legato anche quello di farsi vedere dal macchinista al momento in cui si licenzia il treno. Soluzione obbligata a questi problemi è allontanarsi dalla porta che viene raggiunta gioco-forza all'atto dell'avvio del convoglio.

La collega, quindi, dopo aver comandato la partenza, ha raggiunto la porta con il treno che iniziava a muoversi, ha messo il piede sul predellino afferrando il corrimano. La porta, contrariamente a quanto doveva avvenire, si è chiusa di scatto senza alcun preavviso (è infatti previsto che debba entrare in funzione un segnale acustico, c.d. "cicalino", e il braccio destro è rimasto intrappolato tra la porta e il montante. Inoltre, la porta, pur non chiudendosi completamente, ha innescato il congegno di ribaltamento del predellino, costringendo L. a correre dietro al treno per non finirci sotto ed essere maciullata. La collega, per lo spirito di sopravvivenza che, per fortuna, ha prevalso sul panico, ha urlato per attirare l'attenzione di chiunque potesse aiutarla.

L'ha sentita un ferroviere sul primo binario che, attraversando i binari, è riuscito ad attirare

	l'attenzione dei viaggiatori. Fortunatamente alcuni colleghi fuori servizio hanno tirato il freno di emergenza. Il treno si è fermato dopo circa 70 metri dal punto di partenza. La collega è stata liberata e, col braccio gonfio e dolorante, è stata portata al pronto soccorso e rimasta in infortunio per due settimane. Nella stazione di Piacenza è intervenuta la Polfer e sono state fatte alcune prove di apertura e chiusura a treno fermo senza usare il nottolino di comando telechiusura, ma agendo sulla maniglia di apertura e su pulsante di chiusura. Nell'occasione risultò tutto regolarmente funzionante.
27 agosto 2004	Empoli: cadono dal treno e fanno esposto. Due bambini e una donna non ce l'hanno fatta a scendere in tempo dal treno e sono caduti procurandosi vari traumi contusivi...(articolo tratto da "Il Tirreno" del 27 agosto 2004)
3 luglio 2004	Dieci pendolar imprigionati nel treno. Porte bloccate e il convoglio non ferma. Il gruppo costretto a scendere a Massa. (Leggi l'articolo apparso su "Il Tirreno" del 3 luglio 2004)
4 giugno 2004	Sequestrati sul treno. Non si aprono le porte alla stazione di Pontedera e i pendolari vengono portati fino a Pisa. (Leggi l'articolo apparso su "Il Tirreno" del 5 giugno 2004)
3 maggio 2004	Massa Carrara - Muore cadendo sotto un treno - Aveva cercato di salire quando il convoglio stava partendo. Leggi gli articoli di stampa (1), (2), (3).
2 maggio 2004	"Scende dal treno in corsa: e grave. Giovane di 21 anni trovato all'alba sui binari di stazione". Scarica l'articolo de "Il Tirreno"
9 aprile 2004	Il giorno 09 aprile 2004, la Capotreno C. N, dell'IdR di Firenze Pax,. era di scorta al treno ICN 771 in qualità di Cst da Firenze CM a Roma Tiburtina. Al momento di dare il pronti, nella stazione di Firenze C. M., prima dello stesso, si trovava con un piede sul gradino di una vettura di prima classe "Gran Comfort". Improvvisamente la porta si chiudeva senza alcun suono di avvertimento e senza che nessun agente di scorta avesse azionato il commutatore per la telechiusura come successivamente riferivano i due colleghi. La porta si abbattava alle sue spalle intrappolandola. Solo successivamente, con fatica e dolore e con l'aiuto del capotreno riusciva a d aprire la porta 8fortunatamente il Ctr era relativamente vicino a lei e ha potuto aiutarla, vedendo la scena, senza licenziare il treno). Dall'infortunio è scaturita un'inidoneità temporanea a viaggiare per circa sei mesi. Ancora oggi, in certe posture o con sforzi anche lievi, la schiena le provoca dolore. Il bordo sensibile non è scattato, a protezione della sua incolumità, , perché in quelle vetture è collocato sul cuscino del gradino superiore dove non sostava in quel momento (non essendovi ancora giunta) pur trovandosi nella traiettoria della porta.
15 marzo 2004	Cade giù dal treno, multato. Era montato dalla portiera aperta di una carrozza guasta. (Leggi l'articolo apparso su "il Tirreno" del 15 marzo 2004.)
19 agosto 2002	Il Cst di testa, in servizio da Roma a Firenze, del treno IC 590, dopo la partenza da Roma Termini, mentre percorreva, con grande difficoltà, il treno superaffollato, veniva raggiunto da una viaggiatrice che lo informava circa una porta aperta col treno in corsa, nella vettura 9, lato interbinario e chiedeva un intervento immediato. Facendosi largo tra i numerosissimi viaggiatori, raggiungeva la vettura, un Eurofima, trovava la porta n.4 aperta completamente, all'improvviso e in velocità, subito dopo il PC Settebagni, sulla direttissima. Per prontezza e di riflessi e per fortuna, nessuna delle 5 persone presenti sulla piattaforma, di cui una seduta proprio sui gradini prospicienti la porta, era caduta, spostandosi dalla parte opposta o nel corridoio. Il Cst ha subito sgombrato la piattaforma e chiuso l'intrcomunicante di accesso alla piattaforma dalla vettura adiacente ed ha presenziato la piattaforma aspettando l'arrivo ad Orte, tentando inutilmente, per la presenza di gallerie, di comunicare col suo telefonino (il Cst non era allora dotato di telefono di servizio!) e con l'uso del passante con la Sala Operativa e con Il DCO. Ha ritenuto di evitare, in quella concreta situazione, di azionare il freno di emergenza. Prima dell'arrivo ad Orte, per la riduzione di velocità, la porta si è improvvisamente chiusa e il Cst l'ha bloccata con la chiave quadra. Tramite SOP il Ct ha poi chiesto l'intervento della verifica a Orte, ma solo a Chiusi è stato possibile ottenerlo, e fino a quel momento la porta è stata

presenziata. A Chiusi la verifica ha assicurato la porta con il filo di ferro, poiché non c'era possibilità di assicurare quel tipo di porte con l'apposito morsetto.

24 marzo 1998

Stazione di Milano Rogoredo. Il treno diretto 2036 proveniente da Livorno con destinazione Milano Centrale effettuava la fermata prescritta; sul convoglio prestavano servizio, oltre ai due macchinisti, il capotreno P.A.R. e l'assistente di coda R.R. Viaggiavano a bordo del convoglio, tra i vari viaggiatori, due sorelle, R.O.R.M e R.O.M.E. Nel momento in cui il treno ripartiva dalla stazione di Milano Rogoredo, R.O.R.M. stava per scendere dal convoglio per raggiungere la sorella che era già scesa, ma perdeva l'equilibrio e cadeva sotto le ruote della vettura ferroviaria, che la travolgevano trascinandola per qualche metro, cagionandole lesioni gravissime, consistite nella perdita di entrambi gli arti.

In quel tipo di vetture, una volta chiuse le porte col telecomando, queste si potevano riaprire anche dall'interno.

La sentenza di appello confermava le responsabilità del capotreno e scagionava il collega di coda.

agosto 1996

Francesca Brufano, 39 anni, del Personale Viaggiante di Foligno, muore cadendo da una porta di una Ale 601.



Allegato n°4

Sentenza Milano 1091/2002 del 26/02/2003

Rep. 215



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

La Corte d'Appello di Milano

Sezione Prima Penale

ART. N.
CAMPIONE CIVILE

N. 912
della sentenza

1091/2002
del Reg. Gen.le. App.

UDIENZA
del giorno

26-02-2003

Depositata
in Cancelleria

il **14 APR 2003**

IL CANCELLIERE
Dott. Ballo Luigi

Composto dai Signori:

1. Dott. [REDACTED]

Presidente

2. Dott. [REDACTED]

Consigliere

3. Dott. [REDACTED]

Consigliere

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa del Pubblico Ministero

contro

1) [REDACTED] a [REDACTED]
APPELLANTE - LIBERO, *pre sente*
[REDACTED] NO- C/ [REDACTED]
C. [REDACTED]

2) [REDACTED] nato a [REDACTED] (M)
APPELLANTE - LIBERO, *pre sente*
domicilio eletto N. [REDACTED] ANV [REDACTED]
[REDACTED]

PARTE CIVILE:

[REDACTED] ON APPELLANTE Difensore
Avv. [REDACTED] NI Foro di MILANO

RESPONSABILE CIVILE:
FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

Estratto esecutivo a

Procura Generale

Proc. Rep. c/ Trib. di

il

Ufficio corpi di reato di

Estratto alla Prefettura il

il

Estratto.....

il.....

Il Cancelliere

Redatta scheda

il

Il Cancelliere

Art.
Campione penale

- 1 -

APPELLANTE

avverso la sentenza del.....
Tribunale Monocratico di MILANO

con R.G. ed emessa il:
6390/1999 del 29-10-2001

con la quale veniva condannat, alla pena di:
MESI 2 DI RECL. CIASCUNO - PER ENTRAMBI DOPPI BENEFICI
CONDANNA PER IMPUTATI E RESPONSABILE CIVILE, IN SOLIDO, AL RISARCIMENTO
DANNI, PROVVISORIO E RIFUSIONE SPESE ALLA P.C.
ENTRAMBI, IN COOPERAZIONE COLPOSA, PER IL REATO DI LESIONI PERSONALI
COLPOSE AGGR.

per i reat :
[REDACTED] ARTT. 113-590-583 CO 2 N. 3 C.P. commesso in MILANO in
data 24-03-1998
[REDACTED] ARTT. 113-590-583 CO 2 N. 3 C.P. commesso in MILANO in data 24-
03-1998.

In esito all'odierno dibattimento/discussione in c.c.

Terrafosi u'

presenza degli imputati.

Sentita la relazione del Sig. Consigliere Dott. [REDACTED]

Sentit.....imputat.....

la parte civile Avv.

G. [REDACTED] del f. di Milano.

....., il Pubblico Ministero Dott. DE PETRIS.....

il Difensore Avv.

Avv. G. [REDACTED] del f. di Pisa, di

poi per entrambi: Avv. G. [REDACTED] (Milano)
per il Resp. Civile. Fensore dello Stato.

i quali concludono come da verbale d'udienza.

FATTO

Il processo trae origine da un grave incidente avvenuto nella stazione ferroviaria di Milano Rogoredo il 24-3-1998. Il treno diretto n. 2036 proveniente da Livorno con destinazione Milano Centrale effettuava la prescritta fermata; sul convoglio prestavano servizio, oltre ai due macchinisti, il capotreno [REDACTED] e l'assistente di coda del treno [REDACTED]. Viaggiavano a bordo del convoglio, tra i vari viaggiatori, due sorelle, Ra [REDACTED] e [REDACTED].

Nel momento in cui il treno ripartiva dalla Stazione di Milano Rogoredo, [REDACTED] stava per scendere dal convoglio per raggiungere la sorella che era già scesa, ma perdeva l'equilibrio e cadeva sotto le ruote della vettura ferroviaria, che la travolgevano trascinandola per qualche metro, cagionandole lesioni gravissime, consistite nella perdita di entrambi gli arti inferiori.

Il [REDACTED] venivano tratti a giudizio per rispondere di lesioni personali colpose gravissime in cooperazione tra loro, per aver consentito la partenza del convoglio nonostante la discesa dei passeggeri non fosse ancora terminata. Tale comportamento colposo aveva causato la perdita di equilibrio da parte della parte lesa, che era caduta finendo sotto le ruote del treno, con le conseguenze lesive indicate.

Con sentenza del 29-10-2001, emessa dal Tribunale di Milano in composizione monocratica, [REDACTED] venivano condannati alla pena di due mesi di reclusione ciascuno per lesioni colpose gravissime ai danni di [REDACTED].

Con la stessa sentenza gli imputati venivano condannati in solido con il responsabile civile Ferrovie dello Stato S.p.A. a risarcire il danno in favore della parte civile, da liquidarsi in

separata sede e al pagamento di una provvisoria di lire 600 milioni.

LA SENTENZA DI PRIMO GRADO

Il giudice di primo grado era pervenuto ad affermare la colpevolezza degli imputati in merito al reato loro ascritto ricollegandosi alle consulenze tecniche dei consulenti del P.M. e di parte civile, secondo le quali il capotreno [REDACTED] e l'assistente [REDACTED] non avevano eseguito correttamente le operazioni di incarrozzamento; avevano permesso che il treno partisse con una porta aperta, quella dalla quale stava scendendo la parte lesa, di pertinenza del [REDACTED] ma non si erano resi conto che mentre il treno si muoveva, la [REDACTED] stava ancora terminando la sua discesa dalla scala della quarta carrozza. Gli imputati non erano inoltre intervenuti nemmeno successivamente per bloccare la partenza del treno.

La partenza del treno con la porta in questione aperta risulta dalle dichiarazioni concordi della parte lesa e della sorella di quest'ultima, che trovano conferma in due deposizioni disinteressate e attendibili. Il teste [REDACTED], che quel giorno viaggiava a bordo del convoglio e svolgeva il lavoro di tecnico deviatore delle Ferrovie dello Stato, aveva chiaramente affermato che quella porta era aperta, mentre le altre erano chiuse. La teste [REDACTED] che quel giorno si trovava presso un altro binario in attesa del treno per Secugnago, dichiarava che mentre il convoglio iniziava a muoversi, [REDACTED] apriva completamente la porta del treno, che quindi era già aperta, iniziando a scendere.

Le singole fasi dell'incidente venivano quindi ricostruite dal giudicante come segue.

Il capotreno [REDACTED] - dopo aver ricevuto il pronti dal [REDACTED], assistente di coda, che aveva omesso di controllare se la porta in questione, di sua competenza, fosse chiusa - ordinava la chiusura delle porte, azionando la chiave quadra, si girava ed esponeva la bandiera ai macchinisti, che poi facevano partire il convoglio; in questo istante la seconda porta della quarta carrozza era aperta e mentre [REDACTED] era già a terra, la sorella [REDACTED] era sul predellino del treno e in tale posizione rimaneva qualche secondo, in quanto era indecisa, non essendo sicura che si trattasse della fermata giusta.

Il treno però ripartiva e a questo punto la parte lesa decideva di scendere, in quanto esortata in tal senso anche dalla sorella, la quale da terra le tendeva entrambe le mani per aiutarla. La [REDACTED], per l'oscillazione causata dalla messa in moto del treno, perdeva l'equilibrio e cadeva sui binari.

Parte della scena descritta (apertura della porta, discesa della prima sorella e inizio di discesa della seconda sorella) si era verificata a treno fermo, il che avrebbe dovuto attirare l'attenzione del capotreno e dell'assistente di coda, i quali avrebbero dovuto fare in modo che il convoglio non partisse, interrompendo le procedure finalizzate alla partenza dello stesso.

Tale ricostruzione appare al giudicante l'unica conciliabile con i dati tecnici desunti dall'esame del cronotachigrafo e dei tempi di fermata del treno.

Nella sentenza impugnata si ricorda inoltre che il treno sul quale erano in servizio gli imputati non aveva il comando centralizzato di chiusura delle porte, che le potesse bloccare anche a treno fermo ed era privo di un sistema centralizzato di spie luminose che segnalasse l'apertura o il malfunzionamento di una porta. A tali carenze si deve supplire con controlli più penetranti e approfonditi, anche in considerazione del fatto che a treno fermo il passeggero può salire e scendere e pertanto, finché il treno non si muove, il personale di assistenza deve verificare

che nessuno salga o scenda. L'operazione comporta che il capotreno o l'assistente di coda salgano sul predellino e guardino la banchina finchè il treno non si muove: solo in questo momento possono salire sul treno. Il [REDACTED] invece aveva ammesso di essere salito in vettura a treno fermo e di non aver guardato, dopo aver dato il via, se ci fosse qualcosa di anomalo in banchina. Il [REDACTED] invece era salito sul treno omettendo il controllo sulla porta dalla quale stava scendendo la [REDACTED].

La testimonianza di V[REDACTED], che era alla guida del treno, non è apparsa al giudicante attendibile; il teste aveva dichiarato che dopo aver avviato il locomotore aveva guardato sulla banchina e non aveva visto alcuna persona. Tali affermazioni vengono svalutate in quanto contrastano con quelle del teste P[REDACTED], che era apparso maggiormente credibile perchè, pur essendo anch'egli dipendente delle Ferrovie dello Stato, non era in servizio su quel treno, e inoltre perchè confortate dai rilievi tecnici dei consulenti. L'attenzione del macchinista doveva inoltre ritenersi concentrata sul segnale semaforico di partenza.

Il giudicante riconosceva infine che la responsabilità dell'incidente non poteva gravare solo sui due imputati, ma andava ravvisata anche nelle omissioni poste in essere dalle Ferrovie dello Stato, per la mancata installazione di idonei dispositivi di sicurezza e di controllo della chiusura delle porte, nonchè per la cattiva disposizione dei cartelli indicatori della Stazione di Milano Rogoredo, che poteva indurre nei viaggiatori incertezze sulla denominazione della Stazione.

Avverso la sentenza di primo grado hanno proposto appello gli imputati, chiedendo l'assoluzione dal reato ascritto. Ha proposto impugnazione altresì il responsabile civile, chiedendo che venisse esclusa la propria responsabilità civile e in subordine la riduzione dell'entità del risarcimento del danno e la revoca della condanna al pagamento della provvisoria. Anche la parte civile

ha interposto appello avverso le statuizioni civili della sentenza di primo grado, chiedendo un aumento della provvisoria.

MOTIVI D'APPELLO DEGLI IMPUTATI

La difesa degli imputati contesta la ricostruzione dei fatti operata dalla sentenza di primo grado e ne propone una diversa: l'incarozzamento era concluso quando il convoglio si era avviato. Nel momento in cui il [REDACTED], ricevuto il pronti dal [REDACTED] chiudeva le porte, la [REDACTED] riapriva la sua porta pressochè chiusa, bloccandola poi col suo corpo, mentre il [REDACTED] stava contemporaneamente risalendo sulla sua carrozza. I finestrini delle porte sono fissi e per potersi affacciare doveva tornare al suo posto.

A questo punto la porta da cui erano scese le [REDACTED] era aperta, mentre le altre risultavano chiuse. La [REDACTED] scendeva dal treno già in movimento, nella fretta di scendere perdeva l'equilibrio e finiva sotto le ruote.

Secondo gli appellanti alcuni particolari della versione della parte lesa non sono credibili: se si fosse tenuta alla maniglia con la mano sinistra, sarebbe dovuta scendere dalla porta anteriore della carrozza e non da quella posteriore, come affermato dai consulenti tecnici. Non è credibile inoltre che la [REDACTED] si soffermi sul predellino per chiedere informazioni quando la sorella è già a terra: se fosse risalita sulla vettura l'avrebbe abbandonata.

[REDACTED] stavano dormendo all'arrivo in stazione, altrimenti avrebbero visto i cartelli segnalatori all'ingresso della stazione, dato che il treno rallentava. Si sono svegliate solo quando il treno era già fermo in stazione.

Il macchinista del convoglio non ha visto nessuno scendere subito dopo aver ricevuto il via dal capotreno. Anche il teste

Pe [REDACTED] ha dichiarato di non aver visto la [REDACTED] aprire la porta, proprio perchè la porta era rimasta aperta.

La ricostruzione dei consulenti è errata perchè parte da un presupposto sbagliato: che la porta da cui è scesa la Parte lesa fosse quella posteriore della carrozza, mentre invece la [REDACTED] era scesa dalla porta anteriore della carrozza, altrimenti sarebbe caduta tra una carrozza e l'altra, con conseguenza letali.

Non sussiste alcuna colpa degli imputati: il [REDACTED], una volta salito sul treno non poteva più effettuare alcun controllo e il [REDACTED] nel risalire aveva osservato il binario e non doveva fare altro.

MOTIVI D'APPELLO DEL RESPONSABILE CIVILE

Anche la difesa del responsabile civile contesta la ricostruzione dei fatti contenuta nella sentenza impugnata. Tutte le porte del treno erano chiuse, tranne quella da cui era discesa la parte lesa. Dalla deposizione di S [REDACTED] e di B [REDACTED], si ricava che la porta regolarmente chiusa era stata aperta dalle [REDACTED] e che la prima sorella era saltata giù dal treno che si stava muovendo e la seconda aveva tentato di fare la stessa cosa, ma non vi era riuscita.

Il giudice di primo grado aveva ritenuto che, ai sensi dell'art. 28 del Regolamento di polizia ferroviaria, le operazioni di incarrozzamento terminano solo con la partenza del treno; invece dopo la chiusura delle porte non è più possibile salire o scendere dal treno per ragioni di sicurezza, perchè il treno può avviarsi in ogni istante. La [REDACTED] è scesa dopo la chiusura delle porte e lo ha fatto a proprio rischio e pericolo.

Non è esigibile che il capotreno salga sul convoglio solo dopo che il treno è in movimento, mettendo a repentaglio la sua vita.

Nella stessa sentenza impugnata il nesso di causalità non è dato per certo, ma solo per probabile. Il rapporto di causalità nei reati omissivi sussiste solo se accertato con probabilità vicina alla certezza, vicina alla percentuale del 100% che l'omissione è stata causa necessaria dell'evento.

In subordine deve essere valutato prevalente o almeno paritario, il concorso di colpa della vittima per violazione all'art. 25 Reg. ferr.. Conseguentemente gli imputati e il responsabile civile non avrebbero dovuto essere condannati all'integrale risarcimento del danno.

All'esito dell'odierna udienza, tenutasi in presenza degli imputati, il P.G. e le difese hanno concluso come da verbale.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Osserva il Collegio che la ricostruzione del fatto effettuata dal primo giudice si presenta sostanzialmente corretta e deve pertanto essere confermata. L'ampia motivazione della sentenza di primo grado, che si intende riportata e condivisa, non risulta minimamente scalzita dai motivi d'appello.

Gli imputati appellanti hanno chiesto l'assoluzione dal reato ascritto in quanto a loro giudizio non ne sussistono gli estremi, ma nessuno dei motivi d'appello proposti consente di ricostruire la vicenda nel senso voluto dagli imputati o dal responsabile civile.

La Corte osserva in via preliminare che le operazioni di salita e discesa dei passeggeri sono disciplinate dall'art. 25 del regolamento di polizia ferroviaria, secondo cui "E' fatto divieto

di aprire le porte esterne dei veicoli e di salire o di discendere dagli stessi, quando non sono completamente fermi". Il che significa chiaramente che finchè il treno è fermo, è consentito aprire e chiudere le porte esterne della vettura, nonchè salire o scendere dalla stessa. L'ulteriore logica conseguenza che ne discende è che le cosiddette operazioni di incarrozzamento sono ancora in corso se a treno fermo un viaggiatore sale o scende: il convoglio non deve quindi avviarsi, per consentire il completamento dell'operazione.

In particolare nel caso di specie, per quanto concerne la discesa, si deve osservare che il convoglio in servizio al momento dell'incidente era munito di una chiusura centralizzata delle porte, ma non di un'apertura centralizzata delle stesse: le porte dovevano quindi essere aperte di volta in volta a treno fermo dai viaggiatori che intendevano scendere.

La porta chiusa a treno fermo non indica allora che le operazioni di incarrozzamento sono necessariamente terminate, ben potendo un viaggiatore aprire la porta e scendere, finchè il convoglio non si avvia. Nel momento in cui la vettura passa dallo stato di quiete a quello di moto, la porta non deve più essere aperta dal viaggiatore, che non è più legittimato a scendere dal convoglio e, se lo fa, ne assume tutte le relative responsabilità. Quando poi il treno raggiunge i 5 Km/h, scatta un blocco delle porte, che non possono più essere aperte dall'interno.

Questa è la premessa indispensabile dalla quale si deve muovere per ricostruire la vicenda. La responsabilità del ■■■■■ emerge dalle sue stesse dichiarazioni, nelle quali aveva ammesso sostanzialmente tanto la prevedibilità che la evitabilità dell'evento; egli aveva infatti affermato che, dopo aver dato il via libera al macchinista, non si era più voltato indietro e non escludeva che le persone potessero essere scese a treno fermo, in quanto le porte delle vetture si possono riaprire anche dopo

l'effettuazione della chiusura centralizzata; aggiungeva con molta sincerità che, se si fosse girato, si sarebbe accorto di quanto stava accadendo, avrebbe tirato il freno e avrebbe evitato l'incidente.

Orbene, in base alle considerazioni che precedono, la Corte osserva che proprio perchè a treno fermo qualche viaggiatore potrebbe ancora scendere, è indispensabile che il capotreno, anche dopo aver attivato la chiusura centralizzata delle porte, controlli visivamente che nessuno scenda dal convoglio finchè quest'ultimo non comincia a muoversi. Tanto più quando, come nel caso di specie, non esistono dispositivi di sicurezza elettronici che avvertano il personale di servizio del protrarsi delle operazioni di incarrozzamento: il treno non era munito di spie luminose che segnalassero al macchinista la presenza di porte aperte e quindi l'elevata probabilità che un passeggero stesse per scendere.

Per controllare fino all'ultimo le operazioni di salita e discesa non è necessario che il capotreno salti sul treno in corsa, come si afferma sarcasticamente nei motivi d'appello, ma basta che tenga un piede sul predellino e l'altro a terra (o anche che rimanga con entrambi i piedi sul predellino, sporgendosi adeguatamente), salendo in vettura non appena avverte la tensione dei ganci di traino.

Vi erano comunque altri elementi dai quali sarebbe stato agevole desumere che la discesa dei passeggeri non era terminata. Le deposizioni concordanti e univoche dei testi P. [REDACTED] e S. [REDACTED] dimostrano che a treno ancora fermo [REDACTED] era già a terra e invitava la sorella a scendere, protendendo le mani verso di lei. Il P. [REDACTED] in particolare aveva visto la ragazza che si trovava a terra tenere per mano quella che ancora si trovava sul predellino.

Pare alla Corte evidente il fatto che il treno dovesse essere ancora fermo in quel momento: se, come si adombra nei motivi

d'appello, il convoglio si fosse avviato quando scendeva la prima sorella, quest'ultima non avrebbe potuto tenere l'altra per mano, se non muovendosi a sua volta dietro al treno; ma nessuno dei due testi aveva visto la ■■■■■ camminare, sicchè si deve concludere che il convoglio si era avviato mentre la parte lesa era sul predellino e la sorella si trovava già a terra.

Le operazioni di incarrozzamento erano dunque ancora in corso in quanto una passeggera era discesa a treno fermo e sostava davanti alla porta della vettura in atteggiamento inequivoco, colto agevolmente dai testi e quindi durato un lasso di tempo apprezzabile: aspettava che scendesse un'altra passeggera. Se dunque il capotreno avesse osservato anche solo la banchina nel momento in cui il treno si avviava, non avrebbe mancato, con la sua esperienza, di rendersi conto che era in corso la discesa di almeno un altro passeggero e avrebbe fatto arrestare il convoglio evitando l'incidente.

Gli argomenti logici sopra indicati confermano pienamente le risultanze delle consulenze tecniche del P.M. e della parte civile e dimostrano l'irrilevanza di alcune affermazioni degli appellanti, che non sono riusciti a provare una diversa dinamica dei fatti con rilievi tecnici di segno diverso.

Così la pretesa incongruenza della versione della parte lesa in relazione alla mano con la quale si era tenuta alla maniglia al momento di scendere dalla vettura, non assume alcuna importanza, ben potendo la ■■■■■, perdendo l'equilibrio, aver cambiato la mano di appoggio. Ancora meno rilevante appare la circostanza - del tutto indimostrata - secondo cui le due sorelle si sarebbero addormentate in treno. L'impostazione seguita da questa Corte rende pure assolutamente irrilevante determinare la porta (anteriore o posteriore) della vettura da cui le Ramirez sarebbero discese.

Il giudizio di responsabilità espresso dal primo giudice nei confronti del capotreno [REDACTED] deve pertanto essere confermato.

Ad analoghe conclusioni non si perviene per la posizione dell'assistente di coda [REDACTED]. Il giudice di primo grado ha ritenuto la sua responsabilità in quanto il controllo sulla porta da cui era discesa la parte lesa, e che era aperta al momento della partenza del treno, era di pertinenza del [REDACTED]

Tale impostazione non tiene conto del fatto che l'assistente di coda, dopo aver dato il segnale del "pronti", sale sulla sua vettura senza chiuderne la porta, che viene chiusa invece dal capotreno, insieme con tutte le altre; da quel momento cessa la "giurisdizione" dell'assistente di coda sui vagoni di sua competenza, in quanto egli, trovandosi all'interno di una vettura, non si trova più nella condizione di poterli controllare, non potendo sostare sul predellino fino alla effettiva partenza del treno. Se quindi dopo la chiusura centralizzata delle porte un passeggero ne riapre una per scendere, l'assistente di coda non è in grado di accorgersene.

Nello spazio di tempo che intercorre tra la chiusura delle porte e l'avvio del treno, la responsabilità del termine definitivo delle operazioni di salita e discesa non può che gravare sul capotreno, ultima persona che deve salire sul treno e pertanto unico soggetto in grado di dare l'ultima occhiata ai vagoni in assenza di dispositivi atti a segnalare l'apertura di una porta prima che questa sia definitivamente bloccata al raggiungimento della velocità di 5 Km/h. E' il capotreno, e non l'assistente di coda, che autorizza il macchinista a far muovere il treno, determinando così il termine definitivo delle operazioni di discesa.

Il [REDACTED] deve pertanto essere prosciolto dal reato ascrittogli per non aver commesso il fatto.

P. G. M.

La Corte d'Appello di Milano, visti gli artt. 605 - 592 c.p.p.

in parziale riforma

della sentenza del 29-10-2001, emessa dal Tribunale di Milano, assolve [REDACTED] dal reato a lui ascritto per non aver commesso il fatto.

Conferma nel resto l'appellata sentenza.

Condanna l'appellante [REDACTED] e il responsabile civile Ferrovie dello Stato S.p.A. in solido al pagamento delle spese processuali del grado e al pagamento in favore dello Stato delle spese di assistenza della parte civile ammessa al patrocinio a spese dello Stato, liquidate in complessivi euro 1711,71 oltre IVA e CPA.

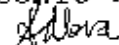
Stabilisce in giorni 60 il termine per il deposito della sentenza.

Così deciso in Milano, il 26-2-2003.

IL PRESIDENTE
(Dr. Filippo Grisolia)



IL CONSIGLIERE est.
(Dr. Antonio Nova)



IL CANCELLIERE C1
Dott. Paolo Luigi





Allegato n°5

Lettera Trenitalia prot. 3037 del 20/05/2007

ALLEGATO 5



DTR/CCS.R.L.L/prot.

003037

DIVISIONE TRASPORTO REGIONALE
LEGALE

Via Como, 1 - Roma

c.a. Avv. V. Garuffi

Fax 06.4410.3268

Divisione Trasporto Regionale
Direzione Regionale Lazio
Il Direttore

Roma, 20 MAG. 2003

OGGETTO: CT Sig. [REDACTED]
Infortunio [REDACTED]
Richiesta assistenza legale.

ALLEGATI:

1. verbale di sommarie informazioni rilasciato dal CT [REDACTED] alla Polfer di Roma Termini il 19.04.2002 (pag. 1);
2. Informativa trasmessa a Metropoli S.p.A. da questa Direzione il 29.10.2002 (pagg. 13)
3. nota del Legale rappresentante dell'infortunata del 25.03.2003 (pag. 2);
4. Atto di Citazione a Giudizio nei confronti del CT [REDACTED] del 24.04.2003 (pagg. 4)
5. nota del Resp. ISR di RM Tiburtina di accompagnatoria della dichiarazione del CT [REDACTED] circa la nomina del difensore di fiducia (pag. 2);
6. richiesta di assistenza legale a firma del CT [REDACTED] rilasciata presso questa Sede il 14.05.2003 (pag. 1).

Si trasmette, per l'opportuno seguito di competenza, la richiesta di assistenza legale avanzata CT Sig. [REDACTED] circa i fatti di cui agli allegati.

Viale Castellano, 9 - 00182 Roma

Trenitalia SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede Legale: Piazza della Catena Nuova, 1 - 00181 Roma
Cap. Soc. Euro 2.400.000.000 I.V.
iscr. al Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. e P. Iva n. 05-03151003



In merito si rappresenta che il CT ha già nominato il suo legale di fiducia che viene indicato nell'Avv. [REDACTED] con studio in Roma, viale Mazzini, 6, e intende avvalersi, ai fini del recupero delle spese legali, di quanto previsto dall'art. 63 CCNL. Pertanto, qualora codesta Funzione, ritenesse fondata l'istanza, il Sig. [REDACTED] trasmetterà l'originale della fattura, oltre alla documentazione del processo, secondo la consueta procedura.

La narrazione dei fatti dell'accaduto rilasciata dal CT [REDACTED] al Resp. ISR RM Tiburtina successivamente all'infortunio verrà trasmessa a codesta Funzione non appena agli atti di questo Settore.

A maggior dettaglio degli elementi che emergono dall'incartamento ^{Si} al precisa quanto segue.

Il materiale in composizione al treno 2346 era tipo Media Distanza; il sistema di chiusura delle porte viene attivato dal CT all'atto della partenza.

Il dispositivo di rilevamento della velocità si attiva e blocca l'apertura delle porte dall'interno, quando il treno raggiunge la velocità di 5 - 7 km/h.

→ L'apertura dall'esterno invece è sempre possibile qualsiasi sia la velocità del treno; il motivo alla base del meccanismo è da imputare al fatto che il materiale ha un predellino di salita che, all'atto della chiusura, non rientra.

Poiché in passato la casistica di viaggiatori ritardatari che montavano sul predellino e rimanevano "appesi" all'esterno della vettura, con conseguenze facilmente immaginabili, era assai elevata, si è deciso di non dare il blocco all'apertura dall'esterno delle porte.

Pertanto, alla luce di quanto sopra, è difficilmente ravvisabile una responsabilità del CT circa i fatti occorsi all'infortunata, pur nella tragedia di quanto avvenuto.

Si rimane a disposizione per qualsivoglia in merito.

Distinti saluti.

Enrico SCIARPA
[Signature]



Allegato n°6

Sentenza Tribunale di Prato n° 1209/07 del 29 nov 2007

N. 828/06

REG.SENT.

N. 828/06 R.G. DIB

N. 4376/06 R.G. notizie di reato



TRIBUNALE DI PRATO

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale di Prato in composizione monocratica, in
persona del Giudice

Dott. Anna Primavera

alla pubblica udienza del 29 novembre 2007 ha
pronunciato e pubblicato mediante lettura del dispositivo la
seguente

SENTENZA

nei confronti di:

[Redacted Name]

libero contumace

5.10.
del f
di R.

[Redacted Name]

libero contumace

[Redacted Name]

libero contumace

Data del deposito

28 GEN 2008
IL CANCELLIERE CI

Data di irrevocabilità

N. Camp. Pen.

N. Reg. Esec.

Redatta scheda il

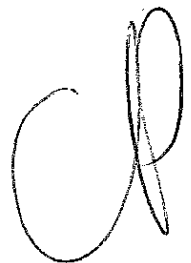
[Handwritten signature]

IMPUTATI

Del reato di cui al foglio allegato.

Con l'intervento del PM Dott. Roberta Pieri.

Le parti hanno concluso come da verbale in atti.





TRIBUNALE DI PRATO

UFFICIO DEL GIUDICE PER LE INDAGINI PRELIMINARI

del reato previsto e punito dall'art. 589 c. 1° e 2° cp perché,

██████████ quale dirigente preposto, senza limiti di spesa e con la più ampia autonomia di azione, a partire dall'11/7/00, all'Unità Tecnologie materiale rotabile", di Trenitalia spa

██████████ quale direttore della Direzione tecnica di RFI con il compito di garantire gli standard di sicurezza per l'infrastruttura ferroviaria e per i rotabili con relativi sottosistemi e componenti e di emanare le disposizioni, istruzioni e le prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario

██████████ quale dirigente della certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie e incaricato ad interim per gli standard di qualità con il compito di sovrintendere alla elaborazione e all'aggiornamento delle normative e di coordinare l'attività di verifica delle condizioni di circolabilità delle macchine nonché di verificare la persistenza della conformità agli standard di sicurezza definiti da parte delle imprese ferroviarie

per colpa, consistita in negligenza, imperizia ed imprudenza, ed inoltre con violazione delle norme in materia di prevenzione degli infortuni, ed in particolare :

- dell'art. 2087 cc che prescrive che l'imprenditore è tenuto ad adottare, nell'esercizio dell'impresa, le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro;
- dell'art. 3 lett c) del D. L.vo 626/94 che prescrive l'eliminazione dei rischi in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico, nello specifico dotando le porte del materiale rotabile in uso di un sistema di bloccaggio delle porte tecnologicamente avanzato e tale da garantire la chiusura ermetica con il treno in movimento;
- del combinato disposto degli artt. 35 e 36 del D. L.vo 626/94, che prescrivono che il datore di lavoro deve mettere a disposizione dei lavoratori attrezzature adeguate al lavoro da

svolgere ai fini della sicurezza, e che tali attrezzature devono soddisfare le disposizioni legislative e regolamentari in materia di sicurezza e salute dei lavoratori;

- dell'art. 374 c. 2° del DPR 547/55 che prescrive che le macchine, gli apparecchi, le attrezzature, gli utensili, gli strumenti, compresi gli apprestamenti di difesa, devono possedere, in relazione alle necessità della sicurezza del lavoro, i necessari requisiti di resistenza e di idoneità ed essere mantenuti in buono stato di conservazione e di efficienza;

- violazione quest'ultima connessa al mancato rispetto di norme tecniche, e segnatamente:

- a) la prescrizione 12 del 15/6/01 dettata dall'ente Ferrovie dello Stato che, nell'allegato 2, elenca le norme di riferimento per la definizione dei requisiti costruttivi del materiale rotabile (e tra queste indica le norme UNI - EN) e nell'allegato 4 ("requisiti particolari per l'ammissione tecnica del materiale rotabile sull'infrastruttura delle Ferrovie dello Stato spa") stabilisce espressamente che "le porte di accesso ai viaggiatori, se dotate di dispositivi elettropneumatici per l'apertura e la chiusura, devono essere dotate di un dispositivo tachimetrico che ne comandi comunque la chiusura a velocità diversa da 0 km/h; in assenza di tale dispositivo, l'avvenuta chiusura deve essere segnalata in cabina di guida";
- b) la UNI EN 1050, norma tecnica di tipo A di carattere generale che prevede tra l'altro l'obbligo, una volta effettuata preventivamente una stima della gravità del rischio, della probabilità che si verifichi un danno, della rilevanza nella causazione del danno del fattore umano (punti 7.2.2, 7.2.3, 7.3.4), di effettuare una stima dei rischi in relazione all'affidabilità dei componenti e dei sistemi (punto 7.3.5);

arz

c) la UNI EN 954-1 "parti di comando legate alla sicurezza", norma specifica di tipo B che stabilisce le varie categorie di sicurezza alle quali le parti dei sistemi di comando devono essere conformi, e che prevede in particolare, in presenza di un rischio di lesione grave, ed in cui il pericolo sia evitabile in determinate condizioni, ed in cui inoltre vi sia una certa frequenza, continua o quantomeno piuttosto elevata di esposizione al pericolo, la categoria 3 come quella di riferimento, per essa stabilendo un principio di ridondanza delle misure di sicurezza prescritte in virtù del quale "le parti dei sistemi di comando legate alla sicurezza... devono essere progettate in modo che un singolo guasto in una qualsiasi di tali parti non porti alla perdita della funzione di sicurezza",

c1) non osservando comunque neppure la previsione della categoria immediatamente precedente, la n. 2, che comunque stabilisce che "le parti dei sistemi di comando legate alla sicurezza... devono essere progettate in modo che le loro funzioni vengano verificate ad opportuni intervalli dal sistema di comando della macchina" fatta salva la previsione di un sistema di segnalazione che in ogni caso "attivi una opportuna azione di comando se è stato rilevato un guasto" e non sia stato possibile inibire in toto il funzionamento della macchina;

violazioni tutte che dovevano essere evitate da ciascuno degli indagati in quanto rientranti nelle loro competenze generali e specifiche relative alla sicurezza e al buono stato di conservazione e di efficienza dei rotabili impiegati

cagionavano la morte di [REDACTED] la quale, trovandosi in viaggio sul treno n. 1931 sulla tratta Venezia-Siracusa, ed in particolare viaggiando sulla carrozza n. 5183 5070 920-1 tipo UICX costruita nel 1969 e in epoca successiva dotata di un sistema di chiusura e blocco delle porte elettropneumatico con predisposizione a tale fine di un dispositivo tachimetrico, per ragioni allo stato non accertate cadeva dal treno stesso e decedeva sul colpo per le gravissime lesioni riportate, ciò accadendo in conseguenza dell'apertura della porta, apertura che avveniva nonostante che il treno viaggiasse ad una velocità di circa 80 km/h e che conseguentemente le porte dovessero essere ermeticamente chiuse; apertura avvenuta a causa del tranciamento della testa della sonda di velocità che avrebbe dovuto rilevare il movimento del treno e conseguentemente inibire l'apertura delle porte, sistema di sicurezza per garantire il funzionamento del quale non era stata adottata, nonostante che ciò fosse tecnicamente possibile, nessuna misura atta ad impedire l'apertura delle porte, tanto volontaria quanto accidentale, in caso di possibile rottura e/o non corretto funzionamento

del dispositivo e/o non perfetta chiusura della porta all'atto della partenza; sistema di sicurezza che comunque non era stato neppure collegato ad un meccanismo di segnalazione tale per cui il personale viaggiante sui treni avrebbe potuto vigilare sul suo mancato funzionamento, e sulla necessità conseguente di adottare misure atte ad impedire il pericolo per i viaggiatori ed i lavoratori presenti sul treno;

reato commesso in territorio di Vernio, il 16/7/02

MOTIVI DELLA DECISIONE

Gli imputati [REDACTED] sono stati citati a giudizio per rispondere, nelle rispettive qualità, del reato di omicidio colposo commesso in danno di Sortino Teresa, il 16.07.02.

In particolare, oltre a quello di colpa generica, il profilo di colpa specifica contestato agli imputati è quello di non avere dotato le porte della carrozza n. 5183 5070 920 - 1 tipo UIC X, di un sistema di bloccaggio tecnologicamente avanzato e tale da garantire la chiusura ermetica con il treno in movimento, il tutto in violazione delle norme, specificamente elencate nella imputazione, condotte omissive, le quali avrebbero, appunto, causato la morte della Sortino.

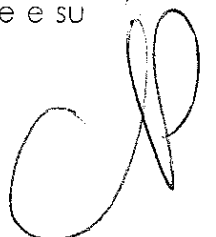
Occorre subito evidenziare che il fatto materiale dell'infortunio, caduta della Sortino dal treno in movimento, secondo la dinamica e con la conseguenza letale descritta nel capo di imputazione, risulta agevolmente provato alla luce della espletata istruttoria, al pari dell'avvenuto tranciamento della testa della sonda di velocità del dispositivo tachimetrico (c.d. ruota fonica) che avrebbe dovuto, ove funzionante, rilevare il movimento (rectius: la velocità) del treno ed inibire di conseguenza l'apertura delle porte.

La ruota fonica ed il relativo funzionamento risultano analiticamente descritti nel DVD prodotto dalla difesa [REDACTED] visionato in udienza.

In sostanza, la parte sensibile della sonda avrebbe dovuto essere posta ad una determinata distanza dalla ruota dentata, per rilevarne la velocità e per azionare così il dispositivo di blocco delle porte ad una data velocità (superiore a 25 km/h).

L'Ing. Zallocco, tecnico del Dipartimento di Prevenzione dell'Asl 4 di Prato ed autore delle indagini, escusso quale teste, ha dichiarato:

- di aver effettuato il 21.10.02, una prova statica sulla carrozza in questione e su carrozza similare;



- di aver verificato, a seguito della simulazione di velocità e di rotazione della ruota fonica, attraverso un apparecchio portatile al quale erano state collegate due sonde di velocità, una rotta e l'altra funzionante, il corretto intervento del dispositivo di chiusura delle porte dopo il superamento del limite prefissato di 25 km/h;
- che la sonda funzionante, collegata al simulatore, presentasse una peculiarità e cioè un doppio dado, anzicchè un dado ed una rondella come nella ruota fonica presente sulla carrozza per cui è processo;
- che, durante tale prova, stante il funzionamento del sistema di blocco delle porte, "l'unica parte soggetta a dubbi d'affidabilità era rimasta esattamente la ruota fonica";
- che, svitato il relativo coperchio, la ruota fonica della carrozza in esame risultò essere come quella riprodotta nella seconda foto (produzione P.M. doc. 15) in quarta pagina;
- che la sonda di velocità ivi presente non fosse correttamente distanziata dalla ruota, tanto da essere stata tranciata alla sua sommità (parte sensibile), proprio per il contatto con la ruota dentata medesima e ciò a causa dello svitamento del dado e della relativa rondella;
- di aver eseguito anche la prova dinamica e di aver potuto verificare che con quella ruota fonica le porte della carrozza, ad una velocità superiore a 20 km/h e comunque a qualunque velocità, non venivano bloccate, tanto che egli riuscì ad aprirle una manualmente;
- che il mancato funzionamento della sonda impedì il bloccaggio della porta;
- che il disegno tecnico della carrozza (produzione P.M. doc. 13) prevede la possibilità di installazione di due sonde, seppure modificando il sistema di sicurezza all'interno del rotabile;
- che nella carrozza in questione non fosse presente un segnale visivo – tramite



spie luminose - del mancato funzionamento del dispositivo di chiusura, di solito posto sopra la porta all'interno della carrozza (circostanza confermata anche dal teste Pecchioli);

- che l'efficienza del sistema di bloccaggio delle porte avrebbe impedito con un treno viaggiante ad una velocità superiore a 25 km/h, l'apertura manuale di una porta da parte di una persona di media corporatura.

L'esame del teste Ing. Zallocco e dei CC.TT. degli imputati [REDACTED] consentono di ritenere che, se presente, la spia di segnalazione - situata di regola sopra il vano della porta di accesso - si sarebbe illuminata di colore rosso, indicando così lo stato di mal funzionamento del sistema di bloccaggio di ciascuna porta.

La spia illuminata di colore rosso indica, infatti, che la porta non è bloccata, mentre, in caso di un corretto funzionamento del sistema di bloccaggio, la porta è chiusa ed i contatti del microinterruttore laddove presenti, sono spenti unitamente alla spia luminosa.

La diagnostica evidente sulla centralina è intesa come verifica di guasto ed ausilio nelle operazioni di manutenzione, per dare modo al personale di bordo, di percepire la presenza di un guasto al sistema di bloccaggio delle porte e provvedere ad isolare meccanicamente la porta in avaria.

OBBLIGO GIURIDICO DI IMPEDIRE L'EVENTO E DILIGENZA RICHIESTA

Nella carrozza in questione come è stato evidenziato, era presente una ruota fonica non funzionante ed era mancante la spia luminosa di rilevamento del funzionamento del sistema di bloccaggio delle porte.

Resta da esaminare se gli standard di sicurezza approntati sulla carrozza stessa fossero adeguati allo scopo e se, in particolare, il c.d. sistema ridondante (cui ha fatto cenno l'ing. Zallocco) fosse normativamente prescritto, opportuno e praticabile.

Tale sistema, in astratto, avrebbe potuto essere realizzato, sia con una doppia ruota fonica, sia con una doppia sonda, sia con il montaggio della spia luminosa di

segnalazione del mal funzionamento del sistema di blocco delle porte.

E' appena il caso di rilevare, in diritto, che la normativa in tema di sicurezza del materiale rotabile può essere emanata sia da organi istituzionali (leggi e circolari di Stato e di Enti Locali) che da organi tecnici.

La normativa base, per quel che attiene alla fattispecie, è rappresentata dalla L. n. 191/74 e dal D.P.R. n. 753/80, integrato da circolari del Ministero dei Trasporti.

Ai sensi dell'art. 1 L. 191/74 "per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nelle attività tipicamente industriali nonché nelle attività proprie dell'esercizio ferroviario ed in quelle ad esso strettamente connesse svolte dall'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, si applicano, dalla data di entrata in vigore della presente legge e salve le speciali disposizioni di cui ai successivi capi, le norme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547 (esclusi gli articoli 8, 10, 36, 37, 226, 228, 319, 320, 321, 395, primo e secondo comma, 398, 399, 401, 402, 403 e 404), nonché le norme di cui ai seguenti decreti, in quanto l'Azienda predetta esegua direttamente i lavori in essa previsti: a) decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1956, n. 302, concernente «Norme di prevenzione degli infortuni sul lavoro integrative di quelle generali emanate con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547».

Ai sensi dell'art. 8 D.P.R. 753/80 "nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri".

"Quando tuttavia si verifichi un incidente, il personale è tenuto a prestare tutti i possibili soccorsi e a mettere in opera ogni mezzo opportuno per alleviare e limitare le conseguenze dei danni occorsi e per impedirne altri".

Vi è poi il D.L.vo n. 626/94 che prescrive misure per la tutela della salute e per la sicurezza dei lavoratori durante il lavoro, in tutti i settori di attività privati o pubblici.

Orbene, già dal rango delle normative sopra richiamate si evince che sia il D.P.R. 547/55, in forza del richiamo operato dalla L. 191/74, che il D.L.vo n. 626/94 e succ. mod. si applicano alle imprese che gestiscano il servizio ferroviario.

Il richiamo del principio di specialità sancito dall'art. 15 c.p., effettuato dalla difesa [REDACTED], è inconferente, costituendo il D.P.R. 753/80 normativa di rango secondario rispetto al D.L.vo 626/94 - normativa primaria avente forza di legge nella gerarchia delle fonti del diritto - e come tale modificabile da quella primaria, ma non viceversa.

D'altro canto, il concorso apparente di norme coesistenti si riferisce alle sole norme penali e postula - contrariamente a quanto è dato ravvisare nel confronto tra le fonti del diritto in esame - che una determinata norma incriminatrice speciale presenti, in sé, tutti gli elementi costitutivi di un'altra generale, oltre che un elemento ulteriore cosiddetto specializzante.

Le norme che secondo l'Accusa si assumono violate sono:

- l'art. 2087 c.c. ;
- l'art. 3 lett. c) D.L.vo 626/94 (riduzione dei rischi alla fonte mediante idoneo sistema di bloccaggio delle porte);
- gli artt. 35 e 36 D.L.vo 626/94 (attrezzature adeguate);
- l'art. 374 co.2° DPR 547/55 (requisiti di resistenza ed idoneità):
 - a) prescrizione n. 12 del 15.06.01 (dispositivo tachimetrico);
 - b) UNI EN 1050 (stima della gravità del rischio) ;
 - c) UNI EN 954-1 (sistema ridondante).

Ai sensi dell'art. 2087 c.c. l'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esigenza e la tecnica, siano necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro.

L'art. 3 lett. c) D.L.vo 626/94 annovera tra le misure generali di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori la riduzione dei rischi alla fonte.

L'art. 35 lett. c) D.L.vo 626/94 stabilisce che il datore di lavoro metta a disposizione dei lavoratori attrezzature adeguate al lavoro da svolgere attuando tutte le misure tecniche ed organizzative adeguate per ridurre al minimo i rischi connessi all'uso delle attrezzature da lavoro.

L'art. 36 D.L.vo 626/94 stabilisce che le attrezzature messe a disposizione dei lavoratori debbano soddisfare le disposizioni legislative e regolamentari in materia di tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori.

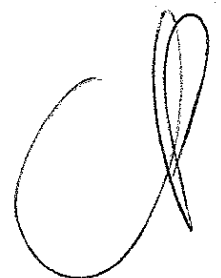
L'art. 374 co. 2° D.P.R. n. 547/55 stabilisce che gli impianti le macchine, gli apparecchi, le attrezzature, gli utensili, gli strumenti, compresi gli apprestamenti di difesa debbano possedere, in relazione alla necessità della sicurezza del lavoro, i necessari requisiti di resistenza e di idoneità ed essere mantenuti in buono stato di conservazione ed efficienza.

Le norme UNI EN 1050 e 954-1 richiamate nella imputazione fanno riferimento alle caratteristiche costruttive delle macchine, tra le quali non figurano i materiali rotabili, di talchè non risultano applicabili nella fattispecie.

Le Direttive Europee per il trasporto ferroviario sono state adottate dal Governo italiano con le seguenti fonti normative "D.P.R. 277/98", "D.P.R. 146/99" e "D.L.vo 188/03", in base alle quali:

- le normative e gli standard di sicurezza per l'infrastruttura ed il materiale rotabile sono proposti dal Gestore dell'Infrastruttura al Ministero dei Trasporti e della Navigazione che gli approva ed emette;
- il certificato di sicurezza alle imprese di trasporto è rilasciato dal Gestore dell'Infrastruttura.

Relativamente al rispetto degli standard di sicurezza, le imprese di trasporto di Trenitalia devono fornire al Gestore dell'Infrastruttura:



- la lista degli impianti di manutenzione e, per ognuno di questi, il nominativo del responsabile della gestione del processo di sicurezza;

- la dichiarazione che il Piano di Manutenzione e le procedure per l'effettuazione degli interventi di manutenzione sono gestiti e monitorati sulla base:

- dei dati raccolti da tutti gli impianti di manutenzione;
- di test e controlli specifici eseguiti dagli esperti UTMR.

In base al "DPR 146/99", il Ministero dei Trasporti ha emanato il "Decreto Dirigenziale VIG 3" (22/05/00) che stabilisce che il Gestore dell'Infrastruttura sia responsabile della:

- definizione ed emanazione delle normative d'esercizio (nel rispetto degli Standard definiti dal Ministero dei Trasporti);

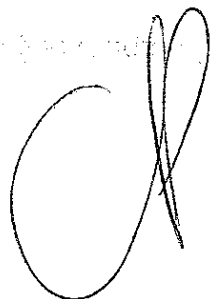
- definizione dei requisiti di compatibilità con l'infrastruttura che il materiale rotabile deve soddisfare per essere ammesso a circolare sulla rete nazionale;

- certificazione di conformità del materiale rotabile con:

- gli standard di sicurezza emessi dal Ministero dei Trasporti (Omologazione)
- requisiti di compatibilità con l'infrastruttura (circolabilità).

Come definito dal gestore dell'infrastruttura, oltre ai documenti e ai risultati dei test che certificano la conformità del materiale rotabile con gli standard dichiarati, il processo di verifica della conformità richiede che sia presentato anche il "Piano di Manutenzione" per tutti gli elementi del rotabile che hanno impatto con la sicurezza dell'esercizio.

Il gestore dell'infrastruttura deve essere informato di qualsiasi successiva modifica a detti piani di manutenzione ed in tal caso, ha la facoltà sia di richiedere chiarimenti, sia di fare/richiedere ulteriori approfondimenti per verificare se il nuovo piano proposto assicura lo stesso (o più alto) livello di sicurezza del precedente.



Il Piano di Manutenzione è il documento in cui sono riportati gli intervalli dei controlli di manutenzione e le procedure di dettaglio per l'effettuazione delle varie operazioni indicate.

L'U.T.M.R. provvede alla definizione, nell'ambito delle disposizioni di legge, dei criteri generali e standard in materia di sicurezza nella gestione del materiale rotabile ed alla ufficializzazione delle norme regolanti l'uso degli stessi e gli aspetti tecnici della condotta.

Per quanto attiene la sicurezza dei rotabili, tali standard, che hanno lo scopo di mantenere nel tempo le caratteristiche di sicurezza originali del rotabile, comprendono:

LI Piani di Manutenzione (ovvero una "lista" di operazioni da eseguire sul rotabile a determinati intervalli, a tempo o a percorrenza);

LI Disposizioni Operative relative agli interventi manutentivi (ovvero cosa, come e quando eseguire una operazione di manutenzione ad un determinato elemento costituente il rotabile);

LI Istruzioni Tecniche (ovvero procedure che indicano le modalità di esecuzione delle operazioni di manutenzione).

L'insieme dei documenti sopra descritti è integrato in un programma cronologico di manutenzione (detto "Piano - o Ciclo - di Manutenzione") a cui ciascun rotabile è sottoposto nel corso della sua vita utile.

Il rispetto del Piano di Manutenzione garantisce, pertanto, il mantenimento dei livelli di sicurezza richiesti per tutta la durata di vita del rotabile.

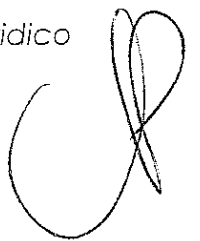
Detto ciclo è organizzato su due livelli:

- 1° Livello (a percorrenza ed a tempo);

- 2° Livello (ciclica).

POSIZIONI DI GARANZIA

Essendo sostanzialmente costruita l'imputazione sullo schema del reato omissivo "improprio" (art. 40 comma 2° c.p.: "non impedire un evento che si ha l'obbligo giuridico



di impedire equivale a cagionarlo"), è necessario verificare se dall'istruttoria dibattimentale sia o meno emersa una "posizione di garanzia" per gli odierni imputati, se cioè, in capo a ciascuno di essi, sussistesse l'obbligo giuridico di impedire l'evento verificatosi, ossia, in altri termini, se costoro fossero o meno le persone direttamente responsabili del rispetto della normativa antinfortunistica, la cui mancata osservanza è stata causa dell'evento lesivo.

Infatti, "nei reati colposi omissivi, l'accertamento della colpa non può prescindere dalla individuazione della "posizione di garanzia", cioè della norma che impone al soggetto, cui si imputa la colpa, di tenere quel comportamento positivo la cui omissione ha determinato il verificarsi dell'evento" (Cass. Pen. sez. 4 n. 32273/06).

"Le componenti essenziali della posizione di garanzia sono costituite, da un lato, da una fonte normativa di diritto privato o pubblico, anche non scritta, o da una situazione di fatto per precedente condotta illegittima, che costituisca il dovere di intervento; dall'altro lato, dall'esistenza di un potere giuridico, ma anche di fatto, attraverso il corretto uso del quale, il soggetto garante sia in grado, attivandosi, di impedire l'evento" (Cass. Pen. Sez. 4 n. 32298/06).

L'espletata istruttoria (ed in particolare l'articolazione organizzativa della RFI S.p.a., prodotta dal P.M.) ha consentito di accertare che:

- Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (RFI) avesse l'obbligo di gestire la circolazione dei treni e le infrastrutture ferroviarie;
- Trenitalia S.p.a. avesse il compito di progettare ed erogare servizi per la mobilità delle persone e delle merci;
- per RFI S.p.a. l'Ing. [REDACTED] quale responsabile della Direzione Tecnica, fosse competente in ordine alla definizione del quadro regolamentare normativo della circolazione dei treni, nell'esercizio ferroviario standard e delle specifiche per le infrastrutture ferroviarie e per i rotabili;

- sempre per RFI S.p.a., l'Ing. [REDACTED] quale responsabile, per la sede di Firenze, dei settori "Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie", "Prove e Verifiche" e "Normative e Standard di Qualità", dovesse sovrintendere all'aggiornamento delle normative e coordinare l'attività di verifica delle condizioni di circolabilità delle macchine;

- per Trenitalia S.p.a. l'Ing. [REDACTED] fosse, all'epoca del fatto, responsabile della sicurezza del materiale rotabile, quale Direttore della U.T.M.R.

Si è detto che ai sensi del D.M. Trasporti e Navigazione n. 247/VIG del 22.05.00 (definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario ai sensi dell'art. 5 co. 1 D.P.R. n. 277/98 come modificato dall'art. 7 co. 1 D.P.R. 146/99), il gestore dell'infrastruttura (prima Ferrovie dello Stato S.p.a. in forza del D.M. n. 138-T del 31.10.00 e poi RFI dal 1.07.01) fosse competente al rilascio del certificato di sicurezza, nonché tenuto a definire ed a mantenere adeguati livelli e standard di sicurezza, attraverso controlli periodici ed attività ispettiva, in quanto la perdita dei requisiti accertati al momento del rilascio del certificato di sicurezza avrebbe potuto comportarne la revoca.

Il fatto che la carrozza in questione non fosse soggetta a procedura di omologazione, essendo stata quest'ultima introdotta successivamente, non significa che essa non avrebbe dovuto essere soggetta a revisioni periodiche, nel rispetto delle disposizioni (prima la 14/2000 e poi la n. 12/2001) emesse dallo stesso [REDACTED] quale responsabile della direzione tecnica della divisione infrastruttura della RFI S.p.a..

Si sarebbe potuto, in ogni caso, prescrivere specifici test, con i quali poter certificare o meno la conformità di tale rotabile rispetto agli standard dichiarati.

In altri termini, anche se la procedura per l'adeguamento del materiale rotabile agli standard di sicurezza era diversa da quella prevista per le carrozze di nuova costruzione, comunque ed a maggior ragione (essendosi trattato di materiale rotabile di "vecchia generazione") avrebbe dovuto essere prioritariamente assicurato il rispetto degli standard

di sicurezza previsti in quel momento dalla normativa statale.

Il Gestore dell'infrastruttura (RFI per quel che ci interessa) quindi, ai sensi del D.M. n. 247/VIG del 22.05.00, avrebbe dovuto gestire i sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei treni, adottando criteri coerenti con i regolamenti e con gli standard internazionali, costituendo e mantenendo una organizzazione in grado di coordinare tutte le attività, al fine di minimizzare il rischio di incorrere in eventi incidentali e cercando precise correlazioni tra analisi delle priorità nel settore della sicurezza e della politica degli investimenti, il tutto nel rispetto della "prevalente esigenza di assicurare la sicurezza della circolazione ferroviaria".

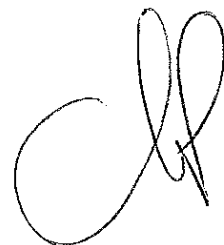
Sotto tale profilo e nel rispetto dell'art. 41 co.2° Cost. le scelte discrezionali della R.F.I. S.p.a. e per essa dell'Ing. [REDACTED], sono dunque censurabili, essendosi rivelate inidonee ad assicurare il rispetto degli standard di sicurezza.

Quanto al [REDACTED] va innanzitutto osservato che la U.T.M.R. di cui egli era responsabile, aveva il compito di:

- a) progettare le innovazioni tecnologiche prescritte dalle norme di riferimento;
- b) definire, nell'ambito delle disposizioni di legge, criteri generali e standard in materia di sicurezza nella gestione dei materiali rotabili;
- c) effettuare gli acquisti di nuovi materiali e affidarne l'installazione alle officine specializzate sul materiale rotabile per promuovere l'adeguamento di tutto il parco carrozze alle nuove normative.

Il 1.06.2000 tre delle divisioni in cui era articolata la F.S. S.p.a. e cioè Passeggeri, Trasporto regionale, Cargo unitamente all'Unità Tecnologia e Materiale Rotabile diedero luogo a Trenitalia S.p.a.

Per la U.T.M.R. il [REDACTED] predispose un progetto per l'adeguamento tecnologico da apportare sulle carrozze viaggianti e lo trasmise alle strutture operative, tecniche e commerciali di Trenitalia.



E' pacifico che nel gennaio 2000, la Direzione operativa della Divisione Passeggeri di Trenitalia diede le disposizioni a tutte le unità ed officine dipendenti, di installare il dispositivo di segnalazione visiva in occasione della revisione ciclica delle officine delle ditte e che nel settembre 2000, chiese sul tema, uno specifico studio, alla U.T.M.R., prevedendo per l'esecuzione del piano, un costo di £ 20 ML. a vettura e tempi di ultimazione di circa 5-6 anni. Orbene, avendo avuto tale Piano di Manutenzione una portata generale ed avendo dovuto il [REDACTED] nella indicata qualità, definire standard in materia di sicurezza nella gestione del materiale rotabile, con particolare riguardo a quello obsoleto (qual era la carrozza in esame), reputa il Tribunale che lo stesso non abbia fatto tutto quanto gli fosse stato possibile fare.

Il fatto che il 7.12.2001 fosse avvenuto un incontro presso il Cesifer per la realizzazione, entro il settembre 2002, dei Piani di Manutenzione dei rotabili già circolanti, conferma quanto appena osservato, in ordine alla necessità della messa in sicurezza del materiale rotabile, pur dovendosi, tuttavia, rilevare un ritardo nella predisposizione di tali piani.

Inoltre, più che adeguare il parco vetture a nuovi standard di sicurezza, sarebbe stato necessario assicurare l'effettiva funzionalità degli standard già tecnicamente possibili, quali una doppia sonda all'interno del dispositivo tachimetrico, con tutti i correttivi del caso ritenuti necessari per carrozze del tipo UIC X, anche effettuando acquisti di nuovi materiali, con affidamento dell'installazione alle officine specializzate sul materiale rotabile.

Pertanto, siccome, come già osservato, le scelte discrezionali dell'imprenditore sono sindacabili quando implicino, come nella fattispecie, la violazione del principio del neminem laedere, appare censurabile anche la condotta di Trenitalia S.p.a. e per essa dell'Ing. [REDACTED], nei termini sopra esposti.

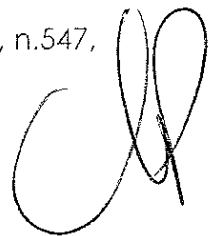
Avuto riguardo al problema tecnico che determinò l'apertura delle porte della carrozza del treno di cui trattasi, sono dunque ravvisabili posizioni di garanzia in capo a ciascuno degli imputati, avendo avuto ciascuno di essi, secondo le rispettive specifiche competenze sopra indicate, l'obbligo giuridico di impedire l'evento per cui è processo.

COLPA ED ESIGIBILITA' DELLA CONDOTTA

Va innanzitutto osservato che le norme antinfortunistiche che si assumono violate sono poste anche a tutela di persone non lavoratrici, ovvero "a tutela, non di qualsivoglia persona che si trovi fisicamente presente sul luogo ove si svolge l'attività lavorativa, magari per curiosità o addirittura abusivamente, ma di coloro che versino quanto meno in una situazione analoga a quella dei lavoratori e che si siano introdotti sul luogo del lavoro per qualsiasi ragione, purché a questo connessa" – Cass., sez. IV, sent. 7924 del 18/06/1999, Caldarelli).

In particolare, "in tema di lesioni e di omicidio colposi, perché possa ravvisarsi l'ipotesi del fatto commesso con violazione delle norme dirette a prevenire gli infortuni sul lavoro, è sufficiente che sussista tra siffatta violazione e l'evento dannoso un legame causale, il quale non può ritenersi escluso solo perché il soggetto colpito da tale evento non sia un lavoratore dipendente (o soggetto equiparato) dell'impresa obbligata al rispetto di dette norme, ma ricorre tutte le volte che il fatto sia ricollegabile alla inosservanza delle norme stesse, secondo i principi dettati dagli articoli 40 e 41 cod. pen." e quindi "anche nel caso di soggetto passivo estraneo all'attività ed all'ambiente di lavoro, purché la presenza di tale soggetto nel luogo e nel momento dell'infortunio non abbia tali caratteri di anormalità, atipicità ed eccezionalità da far ritenere interrotto il nesso eziologico tra l'evento e la condotta inosservante e purché, ovviamente, la norma violata miri a prevenire incidenti come quello in effetti verificatosi" (Cass. Pen. Sez. 4 n. 1360/05).

Pertanto, "in materia di prevenzione degli infortuni, l'art.1 d.P.R. 27 aprile 1955, n.547,



richiamato dal capo primo del D.P.R. 7 gennaio 1956, n.164, allorquando parla di lavoratori subordinati e di soggetti ad essi equiparati non intende individuare in costoro i beneficiari della normativa antinfortunistica, ma ha solo la finalità di definire l'ambito di applicazione di detta normativa, ossia di stabilire in via generale, quali siano le attività assoggettate all'osservanza di essa; ne consegue che, ove un infortunio si sia verificato per inosservanza degli obblighi di sicurezza normativamente imposti, tale inosservanza dovrà far carico, a titolo di colpa specifica ex art. 43 cod. pen., su chi (appaltatore o direttore dei lavori) detti obblighi avrebbe dovuto rispettare, a nulla rilevando che ad infortunarsi sia stato un lavoratore dipendente, un soggetto ad esso equiparato od una persona estranea all'ambito imprenditoriale, purché sia ravvisabile il nesso causale tra l'infortunio e l'accertata violazione" (Cass. Civ. sez. 3 n. 10641/02).

Ne deriva, per quel che attiene alla fattispecie, che l'essere il soggetto passivo del reato rappresentato da un passeggero, anche se non munito di biglietto, non vale ad escludere l'applicabilità delle norme antinfortunistiche, né ad interrompere il nesso causale, essendo circostanza prevedibile quella che, su un treno, possano viaggiare passeggeri privi di biglietto.

A ciò aggiungasi che, anche a non voler ritenere applicabili alla fattispecie le norme Uni En richiamate nella imputazione, comunque si rileva che "l'obbligo di prevenzione di cui all'art. 2087 cod. civ. impone al datore di lavoro di adottare, non solo le particolari misure tassativamente imposte dalla legge, in relazione al tipo di attività esercitata, che rappresentano lo standard minimale richiesto dal legislatore per la tutela della sicurezza del lavoratore, ma anche tutte le altre misure, che, in concreto, siano richieste dalla specificità del rischio, atteso che la sicurezza del lavoratore costituisce un bene di rilevanza costituzionale (art. 41 comma secondo, che espressamente prevede limiti all'iniziativa privata per la sicurezza) che impone - a chi si avvalga di una prestazione lavorativa eseguita in stato di subordinazione - di anteporre al proprio legittimo profitto la

sicurezza di chi tale prestazione esegua" (Cass. Civ. sez. L n. 17314/04).

Pertanto, "l'adempimento dell'obbligo di tutela dell'integrità fisica del lavoratore imposto dall'art. 2087 cod. civ. è un obbligo di prevenzione che impone al datore di lavoro di adottare non solo le particolari misure tassativamente imposte dalla legge in relazione allo specifico tipo d'attività esercitata e quelle generiche dettate dalla comune prudenza, ma anche tutte le altre misure che, in concreto, si rendano necessarie per proteggere il lavoratore dai rischi connessi tanto all'impiego d'attrezzi e macchinari, quanto all'ambiente di lavoro" (Cass. Civ. sez. L n. 2444/05).

Nel caso in esame, non ricorreva un rapporto di lavoro subordinato tra la vittima e le società sopra citate; ma ciò, per le considerazioni sopra svolte, comunque non esclude di ravvisare un obbligo giuridico di impedire l'evento, in capo a ciascuno degli imputati e di affermare l'esigibilità della loro condotta alternativa lecita, avendo dovuto i medesimi, secondo le rispettive competenze, assicurare agli utenti del servizio di trasporto ferroviario, di viaggiare in condizioni di sicurezza e ciò a prescindere dalla sussistenza di un rapporto di lavoro.

Tornando alla diligenza richiesta ed alla esigibilità della condotta alternativa lecita la S.C. ha avuto modo di osservare, al riguardo, che "in tema di tutela della sicurezza dei lavoratori, qualora la ricerca e lo sviluppo delle conoscenze portino alla individuazione di tecnologie più idonee a garantire la sicurezza, non è possibile pretendere che l'imprenditore proceda ad un'immediata sostituzione delle tecniche precedentemente adottate con quelle più recenti e innovative, dovendosi pur sempre procedere ad una complessiva valutazione sui tempi, modalità e costi dell'innovazione, purché, e ovviamente, i sistemi già adottati siano comunque idonei a garantire un livello elevato di sicurezza" (Cass. Pen. Sez. 4 n. 41944/06).

Pertanto, "allorquando l'imprenditore disponga di più sistemi di prevenzione di eventi dannosi, è tenuto ad adottare (salvo il caso di impossibilità) quello più idoneo a

garantire un maggior livello di sicurezza: trattasi, in vero, di principio cui non è possibile derogare soprattutto nei casi in cui i beni da tutelare siano costituiti dalla vita e dalla integrità fisica delle persone (una valutazione comparativa tra costi e benefici sarebbe ammissibile solo nel caso in cui i beni da tutelare fossero esclusivamente di natura materiale). (Nella specie, relativa a disastro ferroviario colposo, la Corte ha apprezzato come l'impresa ferroviaria non si fosse attenuta a quest'ultimo principio, avendo utilizzato materiale rotabile inidoneo, malgrado la linea fosse attrezzata e il materiale disponibile: in particolare, era risultato che nella composizione di un treno era stato sostituito un locomotore privo del sistema di ripetizione dei segnali di bordo a quello previsto nella composizione teorica, pur disponibile, che era invece dotato di tale sistema di sicurezza)" (Cass. Pen. Sez. n. 41944/06).

Quindi "in presenza di una situazione di pericolosità concretamente accertata eccedente il normale livello di rischio collegato all'attività, la mancata adozione, da parte dei responsabili dell'esercizio ferroviario, delle misure necessarie a prevenire il verificarsi di eventi lesivi della incolumità delle persone è fonte di responsabilità penale per colpa" (Cass. Pen. Sez. 4 n. 11999/00).

Nella fattispecie, l'espletata istruttoria ha consentito di accertare che la carrozza in esame UIC X fosse dotata di un dispositivo tachimetrico di sicurezza che, in avviamento a velocità superiore ad un limite stabilito (5 o 15 km/h), avrebbe dovuto chiudere le porte eventualmente aperte, bloccandole in chiusura e che, invece, non abbia funzionato per l'avaria sopra descritta.

E' altresì emerso che i tempi di manutenzione ordinaria e straordinaria fossero stati portati, rispettivamente, da due a tre anni e da quattro a sei anni.

Il fatto che già dal 2000 fosse stato previsto un piano di manutenzione volto ad assicurare il mantenimento dei requisiti di sicurezza del materiale rotabile, anche in conformità alla disposizione n. 14/2000 dello stesso Direttore della Infrastruttura, non

consente di ritenere, come afferma la difesa dell'imputato Elia, che, dato l'ingente numero di carrozze prive di spia di segnalazione, in concreto, una condotta alternativa lecita non sarebbe stata possibile, non avendo dovuto, comunque, la carrozza de qua circolare data l'avaria del sistema di blocco delle porte.

Il problema, infatti, non sta solo nella mancata tempestiva adozione di un sistema di sicurezza ridondante, in quanto munito di spia del funzionamento del blocco delle porte, ma soprattutto nel fatto che tale sistema di blocco non fosse funzionante e che, invece, avrebbe dovuto essere perfettamente efficiente.

Infatti, "qualora sia prevista l'adozione di un dispositivo o accorgimento tecnico volto a scongiurare incidenti, alla mancata adozione è equiparato l'impianto che per deficienze intrinseche o per lo stato di manutenzione non sia in grado di assolvere adeguatamente alla funzione alla quale è destinato" (Cass. Pen. Sez. 3 n. 6840/86).

In altri termini, chi è tenuto ad apprestare misure di sicurezza deve anche assicurarsi che le stesse siano in condizioni di piena efficienza, dovendo assolversi all'obbligo imposto, non solo formalmente, ma anche e soprattutto, sostanzialmente.

Infatti, "per la configurabilità della colpa non è necessario che l'agente abbia consapevolezza della situazione di pericolo da cui scaturisce il dovere di applicare una determinata regola cautelare, bensì è sufficiente che tale pericolo risulti in concreto riconoscibile e non imprevedibile le conseguenze di una condotta che lo ignori". (Cass. Pen. sez. 4 n. 29232/07).

Il gestore dell'infrastruttura (Ing. [REDACTED] avrebbe dovuto, quindi, dal canto proprio, costituire e mantenere una organizzazione in grado di coordinare tutte le attività al fine di minimizzare il rischio di incorrere in eventi incidentali, cercando precise correlazioni tra analisi delle priorità nel settore della sicurezza e della politica degli investimenti, il tutto nel rispetto della "prevalente esigenza di assicurare la sicurezza della circolazione ferroviaria".

Il materiale rotabile in questione avrebbe dovuto, pertanto, essere mantenuto in condizioni di piena efficienza, non solo attraverso la previsione di adeguati tempi della manutenzione ordinaria e straordinaria, ma anche attraverso una manutenzione correttiva, da effettuare eventualmente in ore notturne o di basso traffico ferroviario. In alternativa, la carrozza non avrebbe potuto essere messa in circolazione, nel senso che il relativo certificato di sicurezza non avrebbe dovuto essere rilasciato. I costi di gestione e di manutenzione non costituiscono, infatti, un valido motivo per non provvedervi e ciò, ai sensi dell'art. 41 co. 2° cost., che, come già evidenziato, prevede limiti espressi all'iniziativa privata per la tutela della sicurezza. Anche ai fini del rilascio del certificato di sicurezza di cui al D.P.R. 146/99, è stato poi previsto che fossero allegati alla domanda, sia un dossier tecnico, che un piano di manutenzione idoneo al mantenimento dei requisiti di sicurezza.

Pertanto, tornando alla quantificazione della misura della diligenza ritenuta esigibile nella predisposizione di misure di sicurezza innominate, ciascuno degli imputati avrebbe dovuto adottare comportamenti specifici, che, secondo le rispettive competenze, fossero imposti dalla normativa statale sulla sicurezza ed ancorché non dettati da specifiche norme internazionali, fossero suggeriti da conoscenze sperimentali e tecniche, nonché dagli "standard" di sicurezza normalmente osservati o aventi riferimento, in altre fonti analoghe.

In particolare, l'ing. [REDACTED], anche a voler ritenere che avesse correttamente rilasciato il certificato di sicurezza n. 2/2000 per tutto il parco delle carrozze omologate già circolanti sulla rete ferroviaria italiana, ha errato nel mantenerlo in vita durante l'esecuzione del piano di adeguamento di tale materiale rotabile e ciò, alla luce della stessa sua disposizione n. 12 del 15.06.2001 (riferibile anche a tale materiale, avendone prescritto la conformità ai requisiti da essa richiesti) che, all'art. 5, espressamente stabiliva che i requisiti del materiale rotabile previsti dalla disposizione n. 14/2000 modificata ed

integrata dalla stessa disposizione n. 12/2001, dovessero essere soddisfatti per l'accesso alla infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per il conseguimento ed il mantenimento del certificato di sicurezza.

Il gestore dell'Infrastruttura avrebbe dovuto, dunque, controllare periodicamente, e anche attraverso attività ispettiva, la conformità dei requisiti del materiale rotabile al momento del rilascio del certificato di sicurezza agli standard di sicurezza, essendo tenuto in caso contrario alla revoca di tale certificato.

Tra i requisiti afferenti alla sicurezza delle porte del materiale rotabile erano richiesti ai fini del rilascio del certificato di sicurezza, la dichiarazione di conformità con i relativi standard applicativi (DC) ed il piano di manutenzione (PM) e con la disposizione n. 12/2001 integrativa di quella di n. 14/2000 per assicurare la sicurezza delle porte di accesso, era stata prevista la necessità di un dispositivo tachimetrico, di un sistema di bloccaggio meccanico delle porte in posizione di chiusura e della segnalazione in cabina di guida della completa chiusura delle porte in assenza del suddetto dispositivo.

L'omissione colposa ascrivibile all'imputato [REDACTED] consiste nel non avere il medesimo prescritto l'adozione di un sistema di blocco delle porte idoneo, in base alla evoluzione della tecnica, a garantire, sempre e comunque, l'effettiva chiusura delle porte e cioè una perfettamente efficiente e, dunque, nell'aver emesso e comunque non revocato un certificato di sicurezza per carrozze, quali quella UIC-X in esame, già omologata e circolante, ma munita di un sistema di blocco porte inefficiente.

La previsione della necessità di una doppia sonda era tecnicamente possibile: atteso che, come conferma la stessa nota dell'UMR del 24.11.2003, nell'anno 2002 furono sostituite sonde di rilevamento tachimetrico in numero di 500, in occasione delle manutenzioni straordinarie (cicliche) e di 375, in occasione di delle manutenzioni ordinarie.

Lo stesso Consulente Tecnico dell'imputato [REDACTED] nella propria relazione, ha

evidenziato l'esistenza di avarie all'impianto porte di salita di carrozze del tipo UIC X per il numero di 1.111 per l'anno 1999, 860 per l'anno 2000 e di 1.014 per l'anno 2001.

Carrozze più recenti del tipo MD e 2P risultano, infatti, munite di un sistema di telechiusura porte scorrevoli e blocco che si avvale del segnale di due sonde radiali.

L'analisi della probabilità della verifica del rischio di porta chiusa, ma non bloccata, con conseguente pericolo per la incolumità dei passeggeri, effettuata dall'Ing. Mingozi nella propria relazione, non è del tutto rilevante ai fini del decidere, atteso che, come sopra evidenziato, non occorre la consapevolezza del rischio, essendo sufficiente la riconoscibilità in concreto del pericolo e la prevedibilità delle conseguenze di una condotta che lo ignori.

Nella fattispecie, atteso il numero di avarie alle porte delle carrozze UIC X verificatesi negli anni antecedenti il sinistro in esame, il pericolo di un'apertura manuale delle porte era in concreto prevedibile, al pari di quello di un'inefficienza del sistema di blocco delle porte chiuse.

Neppure è dato ritenere che il sistema ridondante della c.d. doppia sonda fosse incompatibile con le porte esistenti sulle carrozze del tipo UIC X, atteso che, lo stesso Ing. Zallocco ha verificato - effettuando una prova di simulazione di velocità e di rotazione della ruota fonica, attraverso un apparecchio portatile al quale erano state collegate due sonde di velocità, una rotta e l'altra funzionante - il corretto intervento del dispositivo di chiusura delle porte dopo il superamento del limite prefissato di 25 km/h.

D'altro canto, con una doppia sonda, di certo il blocco delle porte sarebbe stato assicurato in un periodo di tempo più lungo, con maggiore probabilità di rilevare l'avaria di una sonda o di entrambe, in occasione delle manutenzioni cicliche.

La stessa spia luminosa di segnalazione del guasto avrebbe potuto essere predisposta in modo tale da accendersi di colore rosso, nel caso di avaria di una sola delle due sonde.

Nondimeno, anche a voler ritenere che il sistema della c.d. doppia sonda fosse incompatibile con le porte esistenti sulle carrozze del tipo UIC X - come ha affermato l'Ing. Mingozi - l'installazione in corso sin dall'anno 2000 su tutte le vetture del dispositivo ridondante rappresentato dalla spia luminosa e quindi dalla segnalazione visiva del blocco e dalla segnalazione del guasto della centralina di telechiusura, non consente di esentare [REDACTED] da colpa, non avendo dovuto costui provvedere al rilascio ed al mantenimento del certificato di sicurezza per il materiale rotabile già omologato e circolante, in difetto del riscontro della persistenza degli standard di sicurezza.

Egli infatti ai sensi del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 22.05.2000, prot. 247/VIG 3 avrebbe dovuto definire gli standard tecnici del materiale rotabile ed emanare disposizioni e prescrizioni afferenti le modalità e frequenza delle revisioni periodiche del materiale rotabile, nonché le modalità delle prove e verifiche da effettuarsi in caso di notevoli riparazioni del materiale stesso che avesse subito incidenti.

Inoltre, avrebbe dovuto prevedere l'esistenza, in capo alla impresa ferroviaria richiedente, di un adeguato ed efficiente presidio tecnico, in grado di verificare il rispetto del piano di manutenzione e controllo del materiale rotabile e di assicurare, attraverso un sistema adeguato di rilevazione delle difettosità e dei guasti, il mantenimento, nel tempo, delle caratteristiche tecniche dei rotabili (art. 6 D.M. cit.).

Non esclude la colpa dell'[REDACTED] neppure l'emissione delle disposizioni n. 14/2000 e n. 12/2001 nel rispetto della Fiche UIC 560, trovando l'obbligo di impedire l'evento la propria fonte, innanzitutto, in norme giuridiche nazionali, quali quelle indicate nella imputazione, volte a garantire la sicurezza sul lavoro e nella fattispecie, quella dei passeggeri, non pienamente rispettate dalle suddette disposizioni.

L'Ing. [REDACTED] quale responsabile, per la sede di Firenze, dei settori "Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie", "Prove e Verifiche" e "Normative e Standard di Qualità", a sua volta, avrebbe dovuto sovrintendere all'aggiornamento delle normative e

coordinare l'attività di verifica delle condizioni di circolabilità delle macchine.

Allo stesso, dunque, in considerazione delle sue specifiche mansioni, possono essere mosse le stesse censure già esplicitate in relazione alla condotta colposa omissiva

dell'Ing. [REDACTED]

Dal canto proprio, Trenitalia S.p.A. avrebbe dovuto essere in grado di dimostrare il permanere del possesso, da parte del materiale rotabile, dei requisiti necessari per il mantenimento del certificato di sicurezza, pena la revoca di quest'ultimo.

L'ing. [REDACTED] quale responsabile della direzione tecnica, avrebbe dovuto definire, nell'ambito delle disposizioni di legge, criteri generali e standard in materia di sicurezza nella gestione dei materiali rotabili, prescrivendo l'adozione di un dispositivo tachimetrico perfettamente efficiente integrato dal sistema ridondante rappresentato, più che dalla segnalazione luminosa del blocco porte, da una doppia sonda di rilevamento tachimetrico o da una doppia ruota fonica, anche attraverso una rivisitazione e/o sostituzione del tipo di porte esistenti nelle carrozze de quibus.

Né è possibile obiettare che tale progetto, tecnologicamente possibile, non potesse essere in concreto realizzabile, essendo munite di un sistema ridondante quale quello della doppia sonda, anche altre carrozze, seppure più moderne della UIC X.

Il fatto che la seconda soluzione (c.d. doppia sonda) fosse inopportuna su carrozze del tipo UIC X (forse perché antieconomica) avrebbe dovuto, in ipotesi, indurre a ritirare tali carrozze dalla circolazione e ciò sin dalla entrata in vigore di norme quali la L. 626/94,

che prescrive di:

I) evitare i rischi;

II) valutare i rischi che non possono essere evitati;

III) per quanto possibile, ridurre i rischi alla fonte;

IV) aggiornare le misure di sicurezza tenendo conto del grado di evoluzione della tecnica;

II in linea generale, sostituire ciò che è pericoloso con ciò che è meno o per nulla pericoloso.

Il piano di adeguamento del parco carrozze già omologate e circolanti adottato nel 2000 era quindi insufficiente a garantire il rispetto di tutti gli standard di sicurezza tecnologicamente possibili a quel momento.

L'eventuale interferenza del dispositivo della doppia sonda o della doppia ruota fonica con il tipo di porte esistenti sulla carrozza in questione non costituisce un buono motivo per non aver reso tale vettura effettivamente sicura sotto il profilo del sistema di blocco delle porte.

Il [REDACTED] infatti, avrebbe dovuto progettare per le carrozze tipo UIC-X, un dispositivo tachimetrico di sicurezza che in avviamento a velocità superiore ad un limite stabilito avesse chiuso in maniera efficace, le porte eventualmente aperte, bloccandole in chiusura e ciò sin da epoca antecedente quella del sinistro e del piano di adeguamento suddetto.

EVENTO MORTALE

E' pacifico, nonché provato, che la [REDACTED], nella notte del 16 luglio 2002, sia deceduta a causa della caduta dalla carrozza sopra esaminata mentre il treno era in movimento all'interno della galleria della Direttissima tra Vernio e San Benedetto Val di Sambro.

NESSO CAUSALE

La riproduzione audiovisiva del DVD prodotto dalla difesa [REDACTED] ha consentito di ipotizzare l'eventualità, non del tutto remota, che la porta della carrozza de qua, fosse stata aperta volontariamente e lo stesso Ing. Zallocco ha dichiarato esserne stata improbabile l'apertura accidentale, data la conformazione del dispositivo di apertura, caratterizzato da una maniglia - posta in zona incassata - che funziona mediante rotazione in senso orario, con l'applicazione di una forza di almeno 50 newton.



Condivide questo Tribunale tale ipotesi, atteso che la porta in esame si apriva verso

la testa del treno e dunque "controvento", di talchè nel relativo tentativo di apertura, si

sarebbe dovuto imprimere necessariamente una notevole forza, sicuramente maggiore

di quella richiesta nel caso in cui non si fosse dovuto vincere una forza contraria.

Nondimeno, anche a volere ritenere che fosse stata proprio la Sortino ad aprire

volontariamente la porta della carrozza del treno da cui cadde, una tale condotta non

potrebbe considerarsi idonea a rompere il nesso causale.

Ai sensi dell'art. 41 co.2° c.p. le cause sopravvenute escludono il rapporto di

causalità quando sono state da sole sufficienti a determinare l'evento ed ai sensi dell'art.

41 co.3° c.p. la causa sopravvenuta può consistere nel fatto illecito altrui.

La causa sopravvenuta, sufficiente alla produzione dell'evento, è quella del tutto

indipendente dal fatto del soggetto, avulsa dalla sua condotta, operante con assoluta

autonomia, in modo da sfuggire al suo controllo e alla sua previsione.

"Il fatto illecito altrui, qualora sopravvenga, esclude il nesso di condizionamento

soltanto se, come qualsiasi altra causa sopravvenuta, si risolva in un fatto eccezionale,

straordinario da solo sufficiente a determinare l'evento" (Cass. Pen. Sez. 4 n. 4793/90).

Occorre, dunque, nel fatto del terzo, una eccezionalità atipica e non prevedibile

atta ad interrompere la concatenazione causale.

Orbene, l'apertura non accidentale della porta del treno in movimento non

costituisce un fattore eccezionale, atipico e non prevedibile, solt che si consideri

l'esistenza del cartello apposto sulla porta stessa, che invita non farlo.

In altri termini, tale cartello, presente anche sulla carrozza di cui trattasi, implicando

la prevedibilità del fatto del passeggero (apertura manuale della porta), consente di

escluderne l'eccezionalità.

Peraltro, la causa sopravvenuta, di per sé sola idonea ad impedire l'evento,

avrebbe dovuto incidere sul meccanismo causale di produzione dell'evento stesso.

ovvero sul sistema di bloccaggio delle porte determinandone l'avaria o comunque il mal funzionamento, ma non sull'evento (lesione della incolumità delle persone) che quel sistema avrebbe dovuto scongiurare.

Inoltre, l'apertura volontaria della porta da parte della [REDACTED] di certo non consente inequivocabilmente di ritenere - data la situazione psicologica precaria in cui si trovava la vittima - che la stessa avesse voluto suicidarsi, ben avendo potuto nello stato in cui era, essersi limitata alla sola apertura della porta, nell'incapacità di prevedere le conseguenze dannose correlate a tale condotta.

Pertanto, anche a voler ritenere sussistente un intento suicida, di certo quella carrozza non avrebbe dovuto permetterne o favorirne la realizzazione.

Infine, "il rapporto di causalità tra l'azione e l'evento può escludersi solo se si verifichi una causa autonoma e successiva, che si inserisca nel processo causale in modo eccezionale, atipico e imprevedibile, mentre non può essere escluso il nesso causale quando la causa successiva abbia solo accelerato la produzione dell'evento, destinato comunque a compiersi sulla base di una valutazione dotata di un alto grado di credibilità razionale o di probabilità logica" (Cass. Pen. sez. 4 n. 10430/03).

Pertanto, ciascuno degli imputati secondo le rispettive competenze e con le rispettive omissioni nei termini sopra indicati ha posto in essere le condizioni per il verificarsi della condotta che ha reso possibile l'evento morte di [REDACTED].

Deve pertanto essere affermata la penale responsabilità degli imputati [REDACTED] e [REDACTED].

La pena che, tenuto conto dei parametri indicati dall'art. 133 c.p., considerata la gravità del reato desunta in particolare dall'evento letale, cagionato alla persona offesa, ammessa la possibilità di concedere attenuanti generiche, in relazione alla incensuratezza dell'[REDACTED] dei pochi precedenti penali a carico del [REDACTED] e del [REDACTED] è quella di anni 1 e mesi 4 di reclusione, (p.b. anni 2 di reclusione, ridotta come sopra ex

art. 62 bis c.p.) oltre al pagamento ex lege delle spese processuali.

I precedenti a carico degli imputati [REDACTED] non appaiono, peraltro, ostativi ad un positivo giudizio prognostico a fini della concessione del beneficio della sospensione condizionale della pena, senz'altro concedibile all'[REDACTED] attesa la sua incensuratezza.

P.Q.M.

Visti gli artt. 533 e 535 c.p.p.

dichiara

[REDACTED], [REDACTED] e [REDACTED] colpevoli del reato loro ascritto e, concesse ai medesimi le attenuanti generiche

li condanna

alla pena di anni 1 e mesi 4 di reclusione oltre al pagamento, in solido tra loro, delle spese processuali.

Pena sospesa.

Fissa termine di giorni 60 per il deposito della motivazione.

Prato, 29 novembre 2007

IL CANCELLIERE CI
Vera Sabini

Il Giudice
dott. Anna Primavera

Depositato in Cancelleria
Prato, il 12 8 GEN 2008
Il Cancelliere di Cancelleria
(Vera Sabini)



Allegato n°7

N.E.I.F. 4.0;

N.E.I.F. n° 4.0

del 14 novembre 2007
in vigore dal 1° dicembre 2007

PORTE A COMANDO AUTOMATICO (ELETTRICO O ELETTROPNEUMATICO) NORME INTEGRATIVE

ANNULLA E SOSTITUISCE	INTEGRA
---	PGOS - Art. 91ter ISPAT - Art. 9 delle Disp. Generali

Indice

1. Premessa	2
2. Suddivisione dei treni in funzione dei rotabili in composizione.....	2
3. Norme relative all'utilizzazione delle porte in condizioni degradate	3
3.1. Anormalità al controllo centralizzato chiusura porte di accesso	3
3.2. Guasto al dispositivo tachimetrico.....	4
3.3. Anormalità alla telechiusura delle porte.....	5
4. Modalità di utilizzo delle dispositivi di apertura di emergenza delle porte di accesso.....	5
5. Modalità per la messa fuori servizio e la segnalazione di porte di accesso inutilizzabili.....	6
6. Documenti di riferimento.....	7
7. Abbreviazioni e definizioni	7
8. Distribuzione.....	8
Allegato A - Tabella delle anormalità più frequenti relative alla telechiusura delle porte di accesso.....	9

1. Premessa

Premesso che il G.I.:

- con Disposizione n. 21 del 09/05/2007 (in vigore dal 1° dicembre 2007), ha emendato, tra l'altro, l'articolo 91 ter della PGOS “PORTE A COMANDO AUTOMATICO (ELETTRICO O ELETTROPNEUMATICO)”;
- con Disposizione n. 22 del 09/05/2007 (in vigore dal 1° dicembre 2007), ha emendato, tra l'altro, l'art 9 delle Disposizioni Generali dell'ISPAT “NORME SULLE PORTE A COMANDO AUTOMATICO (ELETTRICO O ELETTROPNEUMATICO);

modificando così la pregressa normativa sulla gestione delle porte di accesso e sopprimendo sia la tab. 44bis della PGOS che la tabella dell'ISPAT richiamata dal comma 13 dell'art. 9 delle Disposizioni Generali.

Atteso che con la stesse Disposizioni il G.I. ha demandato all'Impresa Ferroviaria:

- l'emanazione, ad integrazione delle norme emanate dallo stesso, delle procedure di dettaglio per la corretta utilizzazione delle porte di accesso (v. PGOS art. 91 ter comma 8, v. ISPAT Disposizioni Generali art. 9 comma 8);
- l'emissione di specifiche norme per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate (v. PGOS art. 91 ter comma 16, v. ISPAT Disposizioni Generali art. 9 comma 16);

la presente NEIF disciplina:

- la suddivisione dei treni in funzione dei rotabili in composizione (muniti di porte di accesso a comando automatico) secondo le tre tipologie previste dalle citate Disposizioni, in relazione alle caratteristiche dei sistemi di chiusura centralizzata in opera sugli stessi;
- le norme relative all'utilizzazione delle porte di accesso in caso di anormalità:
 - del controllo centralizzato di chiusura (cd blocco porte);
 - del dispositivo tachimetrico;
 - del sistema di telechiusura;
- le modalità di utilizzo dei dispositivi di apertura di emergenza delle porte di accesso;
- le modalità per la messa fuori servizio e la segnalazione di porte inutilizzabili.

2. Suddivisione dei treni in funzione dei rotabili in composizione

Ai fini della corretta utilizzazione delle porte di accesso, si ricorda che, ai sensi delle modifiche regolamentari introdotte dalle Disposizioni suddette, i treni aventi in composizione rotabili muniti di porte a comando automatico (elettrico od elettropneumatico) che permettono la chiusura centralizzata delle stesse (telechiusura), sono suddivisi nelle seguenti tipologie:

Gruppo a) “Treni composti da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida: questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura o il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida e per i quali si deve rilevare lo stato di chiusura delle porte in cabina di guida per mezzo di segnalazione luminosa”;

Gruppo b) “Treni composti da rotabili con consenso di apertura porte in cabina di guida: questi treni sono composti da rotabili per i quali il consenso di apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida”;

Gruppo c) “Treni composti da rotabili con la sola telechiusura porte: questi treni sono composti da rotabili per i quali l’apertura delle porte è possibile solo dopo lo sblocco da parte del dispositivo tachimetrico di sicurezza”.

Ciò premesso si precisa quanto segue.

Appartengono al **Gruppo a)** i seguenti sottogruppi:

- a.1)** i treni di mezzi leggeri ed ETR;
- a.2)** i treni composti da carrozze a piano ribassato;
- a.3)** i treni composti da carrozze a doppio piano (compreso il materiale VIVALTO).

Le cabine di guida dei rotabili di testa utilizzati per l’effettuazione dei treni di questo gruppo devono essere provviste di apparecchiatura idonea alla telechiusura; le locomotive devono essere dotate anche di condotta principale.

Appartengono al **Gruppo b):**

- i treni composti da carrozze Media Distanza (MDVE – MDVC) e/o UIC-X (IR).

Le cabine di guida dei rotabili di testa, utilizzati per l’effettuazione dei treni di questo gruppo devono essere provviste di apparecchiatura idonea alla telechiusura; le locomotive devono essere dotate anche di condotta principale.

Appartengono al **Gruppo c):**

- i treni composti con carrozze UIC-X, UIC-Z1, Gran Comfort, Eurofima o in composizione promiscua carrozze del Gruppo b) nonché treni aventi in composizione carrozze del solo Gruppo b) quando, per guasto della locomotiva in corso di viaggio, debbano essere effettuati eccezionalmente con locomotive non atte al telecomando o mancanti di apparecchiature per il comando porte.

Le locomotive in servizio a tali treni devono essere provviste almeno della condotta principale.

In caso di composizione diversa da quella programmata, oppure in caso di composizioni promiscue secondo le combinazioni previste (Gruppi a+b ovvero Gruppi b+c), si darà attuazione a quanto rispettivamente previsto:

- dal comma 3 dell’art. 91 ter della PGOS e dal comma 3 dell’art. 9 delle Disposizioni Generali dell’ISPAT;
- dal comma 7 dell’art. 91 ter della PGOS e dal comma 7 dell’art. 9 delle Disposizioni Generali dell’ISPAT.

Per una corretta utilizzazione delle porte di accesso, per quanto non disciplinato dalla presente NEIF, si rimanda ai manuali e alle procedure d’uso dei singoli rotabili.

3. Norme relative all’utilizzazione delle porte in condizioni degradate

3.1. Anormalità al controllo centralizzato chiusura porte di accesso

Con riferimento esclusivo ai treni aventi in composizione rotabili per i quali è previsto il controllo di chiusura porte in cabina di guida, la segnalazione luminosa a conferma del regolare stato di chiusura di tutte le porte, posta sul banco di manovra della cabina di guida, è condizione necessaria per l’avvio del treno e per il proseguimento della marcia. Il PdC pertanto:

- a treno fermo, non deve partire in mancanza di tale segnalazione;
- durante la marcia, nel caso in cui si avveda della sua mancanza, deve arrestare il treno.

In entrambi i casi il macchinista deve dare avviso di tale mancanza al CT per la ricerca di porte anormalmente aperte o in posizione di chiusura incerta, le quali dovranno essere poste fuori servizio con le modalità di cui al successivo paragrafo 5.

Nel caso in cui, nonostante gli interventi suddetti, non pervenisse il controllo di chiusura delle porte in cabina di guida, il PdC emetterà M40 per l'affidamento del controllo chiusura porte al CT; questi, da quel momento in poi, cumulerà nel “pronti” per la partenza o, quando di sua spettanza, nell’ordine di partenza, anche la verifica con esito positivo dell’avvenuta chiusura delle porte del convoglio.

Il CT dovrà inoltre:

- durante la marcia del treno, compatibilmente con le altre attribuzioni e le condizioni operative, eseguire controlli sullo stato di chiusura delle porte;
- comunicare l’anormalità nei modi d’uso al presidio territoriale competente per consentire la tempestiva programmazione degli opportuni interventi (es. sostituzione del materiale, intervento manutentivo, ecc.);
- allegare l’M40 ricevuto dal PdC ai documenti treno, facendone annotazione sul BFC.

Nella Tabella in Allegato “A” sono riassunti gli interventi richiesti al personale in ragione della tipologia di carrozze in composizione al treno.

3.2. Guasto al dispositivo tachimetrico

Il dispositivo tachimetrico, di cui sono dotate alcune tipologie di rotabili, attiva il blocco delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità, oppure il loro sblocco quando la velocità scende al di sotto dei 5 km/h. Lo stato di efficienza o meno di detto dispositivo è rilevabile secondo le modalità indicate dai manuali e dalle procedure d’uso del rotabile.

Allo scopo di assicurare il controllo dello stato di efficienza del dispositivo tachimetrico sono prescritti al PdA i seguenti adempimenti.

Prima della partenza del treno dalla stazione di origine, il PdA deve controllare:

- il regolare accoppiamento della condotta elettrica 13/18 conduttori;
- il corretto funzionamento del dispositivo tachimetrico accertando l’assenza di eventuali segnalazioni di guasto tramite le apposite segnalazioni, il cui posizionamento e il cui significato sono illustrati dai manuali e dalle procedure d’uso del rotabile (in genere dette segnalazioni sono posizionate sulla centralina di comando e sull’architrave delle porte).

Il PdA assicurerà detti controlli anche:

- nelle località di servizio ove venisse eventualmente modificata la composizione, limitatamente ai veicoli interessati;
- durante la marcia del treno, compatibilmente con le altre attribuzioni e le condizioni operative.

Il rilevamento dello stato di inefficienza del dispositivo comporterà le seguenti misure:

- durante la marcia:

- il PdA deve tempestivamente far arrestare il treno, assicurando, per quanto concesso dalle condizioni operative, il presenziamento della(e) porta(e) interessata(e) fino all'arresto del treno ed astenendosi da ogni tentativo di regolarizzazione della(e) porta(e) stessa(e).
- a treno fermo:
 - il PdA attuerà quanto previsto dai manuali e dalle procedure d'uso del rotabile per ripristinare la corretta funzionalità del dispositivo tachimetrico;
 - in caso di esito negativo il PdA provvederà a bloccare in posizione di chiusura tutte le porte di accesso per le quali non è assicurato il regolare intervento del dispositivo tachimetrico regolandosi poi, per gli ulteriori interventi, nei modi seguenti:
 - nel caso in cui il guasto riguardi il dispositivo tachimetrico nel suo complesso, con effetti dunque su tutte le porte del rotabile, dovranno essere bloccate chiuse tutte le porte e il rotabile posto fuori servizio;
 - nel caso in cui il guasto interessi solo alcune porte del rotabile, le stesse debbono essere bloccate chiuse; per l'eventuale messa fuori servizio del rotabile, ci si atterrà a quanto previsto nel successivo paragrafo 5.

Nella Tabella in Allegato “A” sono riassunti gli interventi richiesti al personale in ragione della tipologia di composizione del treno.

3.3. Anormalità alla telechiusura delle porte

In caso di anormalità alla telechiusura delle porte il personale dei treni deve applicare quanto riportato nella Tabella in Allegato “A” in ragione del tipo di anormalità e del tipo di composizione .

Il PdA deve inoltre provvedere a comunicare l'anormalità nei modi d'uso al presidio territoriale competente per consentire la programmazione degli opportuni interventi (es. sostituzione del materiale, intervento manutentivo, ecc.). L'avvenuta comunicazione dovrà essere annotata sul BFC e sulla lista veicoli.

4. Modalità di utilizzo delle dispositivi di apertura di emergenza delle porte di accesso

Ogni porta di accesso è dotata di un dispositivo di apertura di emergenza piombato che, se azionato, neutralizza il sistema di sicurezza di blocco della porta.

L'azionamento del dispositivo di apertura di emergenza, al quale il PdA deve ricorrere solo in caso di emergenza¹:

- consente l'apertura manuale della porta;
- in alcuni rotabili, secondo quanto indicato dai manuali e dalle procedure d'uso degli stessi, in particolare con treno in movimento, può comportare l'immediata apertura della porta stessa.

Per la piombatura di questo dispositivo valgono le norme di cui all'art. 11 comma 4 della PGOS.

¹ Il dispositivo può essere azionato anche con la chiave quadra di servizio senza spiombare e, dopo l'uso, deve essere riportato in posizione normale altrimenti la porta verrebbe esclusa dal telecomando. Su alcune carrozze l'azionamento del dispositivo è segnalato da un avvisatore acustico che resta permanentemente in funzione fino a quando il dispositivo stesso non è stato riportato in posizione di normale funzionamento (riarmato).

Nel caso in cui PdA rilevi la mancanza della piombatura del dispositivo di apertura di emergenza, dovrà provvedere a:

- compilare l'apposita scheda segnalazione del libro di bordo allegandola alla lista veicoli;
- comunicare l'anormalità nei modi d'uso al presidio territoriale competente per permettere la programmazione degli opportuni interventi; l'avvenuta comunicazione dovrà essere annotata sul BFC e sulla lista veicoli.

5. Modalità per la messa fuori servizio e la segnalazione di porte di accesso inutilizzabili

In caso di anormalità di funzionamento delle porte di accesso il PdA dovrà comportarsi come di seguito specificato:

- a) se l'anormalità si manifesta in località di servizio sede di verifica, per i treni composti da materiale ordinario il CT valuterà l'opportunità di richiedere l'intervento del personale di verifica per il ripristino o la messa fuori servizio della(e) porta(e) di accesso in avaria; in caso contrario vi provvederà direttamente, avvalendosi eventualmente della collaborazione del PdC. La richiesta di intervento del personale della verifica dovrà essere fatta dal CT nei modi d'uso tramite il presidio territoriale competente;
- b) se l'anormalità:
 - si manifesta in località di servizio non sede di verifica;
 - si manifesta durante il viaggio e non sia possibile eliminarla;
 - interessa Mezzi Leggeri o ETR;a treno fermo, il PdA dovrà:
 - mettere la porta fuori servizio assicurandola in posizione di chiusura e verificando che non presenti pericolo per i viaggiatori, secondo le specifiche modalità previste dai manuali e dalle procedure d'uso del rotabile (in caso di difficoltà il PdA potrà richiedere la collaborazione del PdC);
 - segnalare tale condizione apponendo sul finestrino della porta messa fuori servizio l'apposita etichetta (Mod. “S” ex mod. M.60);
 - compilare l'apposita scheda segnalazione del libro di bordo allegandola alla lista veicoli.

In entrambi i casi il CT inoltre deve:

- comunicare l'anormalità nei modi d'uso al presidio territoriale competente per permettere la programmazione degli opportuni interventi. L'avvenuta comunicazione dovrà essere annotata sul BFC e sulla lista veicoli;
- riportare nel quadro “Annotazioni” del BFC e sulla lista veicoli l'indicazione della(e) porta(e) posta(e) fuori servizio.

Al fine del mantenimento di una carrozza in servizio commerciale, deve essere in servizio almeno una porta per lato.

Nel caso di messa fuori servizio di una porta di carrozza dotata di una sola porta di accesso per lato, esclusivamente per:

- i treni con posti prenotati ove non fosse possibile assegnare ai passeggeri della carrozza in questione posti nel resto della composizione

- rotabili con porte intercomunicanti non dotate di dispositivo automatico di chiusura in caso di incendio

è ammesso mantenere la carrozza in servizio commerciale fino a termine corsa a condizione che:

- la salita e la discesa siano assicurate, dallo stesso lato, attraverso le porte più vicine di almeno un veicolo contiguo;
- le porte intercomunicanti interessate non siano chiuse a chiave.

Negli altri casi la vettura deve essere messa fuori servizio.

Giunto nella località termine di corsa il veicolo potrà essere riutilizzato in servizio solo a riparazione avvenuta.

Nei treni in servizio internazionale con avaria alle porte di accesso, una carrozza può essere mantenuta eccezionalmente in circolazione durante il percorso di andate e ritorno, a condizione che l'accesso sia normalmente assicurato attraverso le porte più vicine del veicolo precedente o seguente (porte intercomunicanti non chiuse a chiave).

Il PdA dovrà informare la clientela delle mutate condizioni di salita e discesa dal veicolo nei modi d'uso.

Nella Tabella in allegato “**A**” sono riassunti gli interventi richiesti al personale in ragione della tipologia di carrozze in composizione al treno.

6. Documenti di riferimento

- Disposizione 21 del 09 maggio 2007 in vigore dal 01.12.2007 “Modifiche alla Prefazione Generale all’Orario di Servizio (PGOS)”.
- Disposizione 22 del 09 maggio 2007 in vigore dal 01.12.2007 “Modifiche all’Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei treni (Norme sulle porte a comando automatico)”.

7. Abbreviazioni e definizioni

BFC	Bollettino Frenatura e Composizione
CT	Capo Treno
GI	Gestore Infrastruttura
IF	Impresa Ferroviaria
ISPAT	Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni
PGOS	Prefazione Generale all’Orario di Servizio
PdC	Personale di Condotta
PdA	Personale di Accompagnamento

8. Distribuzione

La presente NEIF è distribuita per via telematica da DISQS - Sicurezza di Esercizio a tutte le Strutture Riceventi di Trenitalia (SR) di cui alla CCS 6/AD del 2001 (strutture dirigenziali centrali e territoriali).

Le SR assicureranno la distribuzione a cascata alle Strutture Riceventi Subordinate (SRS) interessate, con le modalità previste dalla suddetta CCS, acquisendo conferma di ricevimento (elettronica o cartacea).

In particolare, SR e SRS, assicureranno la distribuzione alle Sale Operative delle Divisione Passeggeri Regionale e Passeggeri Nazionali /Internazionali (SOR/SOP) nonché a tutti i Coordinamenti Operativi Territoriali (COT) della Divisione Cargo, alle Officine Manutenzione Veicoli (OMV), agli Impianti Manutenzione Locomotive (OML), Impianti Manutenzione Corrente (IMC), Impianti Formazione Treno (IFT), Impianti Manutenzione Rotabili (IMR) e Officine Manutenzione Rotabili (OMR) di ciascuna divisione.

Le SRS, a loro volta, provvederanno alla riproduzione delle NEIF in formato A5 ed alla loro distribuzione a tutto il personale dipendente in possesso delle abilitazioni/competenze indicate nella tabella riportata in seguito, acquisendo conferma di ricevimento nei modi d'uso.

Tabella

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della NEIF

Attività	Abilitazione/Competenza						
Condotta	A	B	C	D	E	F	2° Ag.
	3	3	3	3	3	3	3
Accompagnamento e Formazione Treno	A	B	C	D	D1		
	2	2	2	2	2		
Verifica	A	B	C				
	1	1	1				
Manutenzione	Competenza su organi di sicurezza						

Nota: si rammenta che la cifra riportata all'interno di ogni casella indica il numero progressivo della NEIF di competenza immediatamente precedente alla presente e destinata al medesimo personale.

F.to Emilio Maestrini

TIPI DI ANORMALITA' E PROVVEDIMENTI DA ADOTTARE		v. paragrafo 3.2			v. paragrafo 3.3	
GRUPPO/I	TIPO DI COMPOSIZIONE	v. paragrafo 3.1	v. paragrafo 3.2	Mancata chiusura delle porte di tutto il convoglio o di una parte di esso	Mancata chiusura delle porte di un solo rotabile	Mancata chiusura di una porta ⁽³⁾
Gruppo a)	Composizione omogenea realizzata con rotabili appartenenti al Gruppo a): treni composti da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida (mezzi leggeri, ETR, treni aventi in composizione carrozze a piano ribassato e doppio piano).	Mancata o perdita segnalazione controllo chiusura porte di accesso	Guasto al dispositivo tachimetrico di una carrozza ⁽¹⁾	- il CT deve ripetere l'operazione di chiusura utilizzando il commutatore di un veicolo adiacente; - tentativo di passare alla chiusura da parte del macchinista dopo opportuni accordi.	- ripetere l'operazione di chiusura utilizzando uno dei commutatori del veicolo le cui porte non si sono chiuse; - se non è possibile eliminare l'anormalità, si dovrà provvedere a bloccare chiuse tutte le porte e a mettere fuori servizio la carrozza ⁽²⁾.	mettere fuori servizio la porta ⁽²⁾.
		- a treno fermo, il PdC non deve partire in mancanza di tale segnalazione; - durante la marcia, nel caso si avvenga della perdita di tale segnalazione, il PdC deve arrestare il treno; - dopo i controlli del caso, non ripristinandosi la funzionalità della segnalazione, il macchinista emette M40a per affidamento del controllo chiusura porte al CT.	provvedere a bloccare chiuse tutte le porte e mettere fuori servizio la carrozza ⁽²⁾.	- il CT deve ripetere l'operazione di chiusura utilizzando il commutatore di un veicolo adiacente; - se l'anormalità permane, ove possibile è ammesso il passaggio alla chiusura manuale; in tali condizioni è ammesso, se necessario, mettere fuori servizio alcune porte ⁽²⁾.	- come per i treni di cui al punto 1 della presente tabella ⁽⁴⁾; - eccezionalmente e ove possibile, è ammesso procedere con la chiusura manuale; in tali casi, se necessario, è ammesso porre fuori servizio le porte di un vestibolo ⁽²⁾.	- mettere fuori servizio la porta ⁽²⁾; - eccezionalmente, ove possibile, una volta verificato il corretto funzionamento della chiusura manuale della porta, è ammesso il passaggio alla chiusura manuale della stessa.
Gruppo b)	Composizione omogenea con rotabili appartenenti al Gruppo b): treni composti da rotabili con consenso di apertura in porte in cabina di guida.	-----				- mettere fuori servizio la porta ⁽²⁾; - eccezionalmente per le sole carrozze MD e UIC-X (IR), ove possibile, una volta verificato il corretto funzionamento della chiusura manuale della porta, è ammesso il passaggio alla chiusura manuale.
Gruppo c)	Composizione di carrozze UIC-X, UIC-Z1, Gran Comfort, Eurofima o promiscua con carrozze del Gruppo b) nonché composizioni di carrozze del solo Gruppo b) quando, per guasto della locomotiva in corso di viaggio, debbano essere effettuati eccezionalmente con locomotive non atte al telecomando o mancanti di apparecchiature per il comando porte.	-----				- mettere fuori servizio la porta ⁽²⁾; - eccezionalmente per le sole carrozze MD e UIC-X (IR), ove possibile, una volta verificato il corretto funzionamento della chiusura manuale della porta, è ammesso il passaggio alla chiusura manuale.
Gruppo a) + Gruppo b)	Composizione promiscua realizzata con rotabili appartenenti al Gruppo a) e al Gruppo b): treni aventi in composizione: - carrozze a piano ribassato e/o a doppio piano; - carrozze MD e/o UIC/X (IR).	come per i treni di cui al Gruppo a) della presente tabella, tenendo presente che l'anormalità non riguarda le carrozze MD e/o UIC-X (IR).	Sulle carrozze dotate del dispositivo tachimetrico, si dovrà provvedere a bloccare chiuse tutte le porte e a mettere fuori servizio la carrozza ⁽²⁾.	- come per i treni di cui al Gruppo a) della presente tabella; - se l'anormalità permane e riguarda solo le carrozze MD e/o UIC-X (IR), ove possibile è ammesso il passaggio alla chiusura manuale; in tali casi, se necessario, è ammesso porre fuori servizio alcune porte ⁽²⁾.	- Come per i treni di cui al punto 1) della presente tabella ⁽⁴⁾; - Se l'anormalità permane e riguarda solo le carrozze MD e/o UIC-X (IR), ove possibile è ammesso il passaggio alla chiusura manuale; in tali casi, se necessario, è ammesso porre fuori servizio le porte di un vestibolo ⁽²⁾.	

(1) La presenza e l'inefficienza del dispositivo tachimetrico sono rilevabili tramite apposite segnalazioni riportare nei manuali e nelle procedure d'uso del rotabile.

(2) Il numero massimo di porte che può essere messo fuori servizio in una vettura è riportato al paragrafo 5 della presente NEIF.

(3) Se durante la marcia del treno si rilevasse che una porta non è correttamente chiusa, il PdA deve tempestivamente far arrestare la corsa del treno, presenziando la porta fino all'arresto evitando ogni tentativo di regolarizzazione in corsa.

(4) Su talune carrozze l'apertura delle porte o l'imperfetta chiusura è segnalata dall'accensione di un'apposita lampada spia posta sull'architrave della porta.

Allegato n°8

Pronti in sicurezza: la questione normativa;

Pronti in Sicurezza : La questione Normativa

La valutazione e la scelta di tutti gli accorgimenti utili a garantire la massima sicurezza rientrano sicuramente nella facoltà del Capotreno, colui che sovrintende, assieme alla squadra di scorta alla sicurezza del convoglio (art.1 ISPAT) e quanto tale questione sia inerente la sicurezza è nell'evidenza di chiunque abbia a che fare con senno e ponderatezza alla circolazione dei treni (art. 1 Rct e 1.5 Ispat).

Va ribadito con forza il concetto che il Pronti in sicurezza viene effettuato là dove il Datore di Lavoro non ha assicurato i massimi livelli di sicurezza garantiti dallo sviluppo della scienza e dalla tecnica, in particolare su tutti i convogli sprovvisti dei dispositivi di controllo della chiusura centralizzata delle porte.

Però la questione della sicurezza e della prevenzione di incidenti trova i suoi cardini innanzitutto nelle norme del Codice penale e del D.gs 626/94 cui ogni cittadino deve ottemperare e più specificamente :

Art 40 del codice penale con riferimento alla “Posizione di Garanzia” Rapporto di Casualità “ nessuno può essere punito per un fatto preveduto dalla legge come reato se l'evento dannoso o pericoloso, da cui dipende l'esistenza del reato, NON è conseguenza della sua azione o omissione. Non impedire un evento, che si ha l'obbligo giuridico d'impedire equivale a cagionarlo”.

Il sostituto Procuratore della Repubblica di Venezia Dott. Luigi Delfino (doc. Alpebo) scrive : “ Il capotreno che ha omesso di chiudere la porta , Poiché è il responsabile della sicurezza della circolazione del mezzo ferroviario ed è posto dall'ordinamento in “posizione di garanzia rispetto a tutti i passeggeri del treno, per effetto di quel principio per cui NON AVER IMPEDITO EQUIVALE AD AVER CAGIONATO, risponderà di omicidio colposo (nel caso che da quella porta cada un passeggero e muore).

L'art.5 del Dlg 626/94 Obblighi dei lavoratori dispone “ Ciascun lavoratore deve prendersi cura della propria salute e della propria sicurezza e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro..... Premesso questo che sicuramente può essere approfondito da un legale entriamo nella parte più specificamente normativa.

Considerato che la mancata chiusura di una porta è motivo di arresto del treno (art. 91 ter 18 Pgos e art. 8.3 Ispat) – per non parlare del possibile infortunio di un viaggiatore in salita/discesa - a maggior ragione la totale chiusura delle porte rientra nell'accertamento che il convoglio sia pronto a partire” (art. 6.7 rct). Del resto il capotreno provvede al licenziamento “ dopo eseguiti i necessari accertamenti “ (art. 24.8 RS) tra cui può essere ben compresa la richiesta di benessere circa la regolare chiusura delle porte rivolta alla restante squadra di scorta. Infine dove l'ISPAT parla delle procedure di licenziamento (art.8.2) distingue un momento di verifica «che l'incaricamento sia terminato» (primo benessere) dall'accertamento «che non vi siano ostacoli alla partenza» fra cui, si è visto sopra, eventuali irregolarità nella chiusura delle porte (secondo benessere). Inoltre la telechiusura delle porte è descritta nella procedura (art.91ter.10 PGOS) per cui prima del licenziamento avviene da parte del capotreno il comando di chiusura di «tutte» le porte:

qualcuno può pensare che non sia lecito accertarsene con l'ausilio della squadra di scorta, ovvero tramite uno specifico benestare? Infine è bene menzionare che nella suddivisione dei rotabili secondo la tipologia di chiusura delle porte (art.91ter PGOS e NEIF 4.0) il passaggio dal gruppo (a) con il controllo della chiusura delle porte in macchina a quelli dei gruppi restanti (b, c) è una degradazione nei livelli di sicurezza. Riprova ne sia che al presentarsi di un guasto al controllo in macchina della chiusura porte il treno va arrestato, e, se non viene ripristinato, tale controllo deve essere demandato ad un accertamento visivo del capotreno che «cumulerà [...] nell'ordine di partenza anche la verifica con esito positivo dell'avvenuta chiusura delle porte del convoglio» (art.3.1 NEIF 4.0) ossia un benestare (coadiuvato dagli altri agenti) dell'avvenuta regolare chiusura delle porte. Si può in definitiva desumere con rigore che i materiali che non possiedono la condizione ottimale rappresentata dal controllo centralizzato in macchina della chiusura porte, si trovano niente più che in una condizione degradata di sicurezza ed è pertanto utile e raccomandabile uno scrupoloso accertamento della chiusura delle porte, espresso in un secondo pronti alla partenza.

La logica del Pronti in sicurezza. La lungimiranza ed il contenuto aggiuntivo di sicurezza del pronti siffatto consiste nell'individuare due momenti distinti (sia nella sequenza che nella tipologia di ciò che avviene e deve essere controllato) nel licenziamento del treno dopo una fermata per servizio viaggiatori. Ciascun momento richiede quindi un benestare specifico, per quello che da regolamento sembrerebbe un atto unico. Il primo assenso proveniente dalla squadra di scorta al treno significa che si possono chiudere le porte, essendo sgombero nella visuale lo spazio di movimento delle porte stesse. Il secondo assenso significa la regolare chiusura delle porte (e quante volte ci siamo accorti di un malfunzionamento non sapendo come procedere perché il capotreno, nel pronti semplice, non avendo visto e non attendendosi dalla squadra altro benestare, si è oramai girato verso il macchinista per licenziare il treno). Solo quest'ultimo assenso è propriamente il Pronti alla partenza, ma non può che conseguire dal primo; laddove invece nel Pronti aziendale si passa dal benestare per la chiusura al licenziamento saltando un passaggio (ok le porte si sono chiuse tutte) che può presentare mille problemi senza che con ciò sia approntato un sistema valido per scorgerli e porvi rimedio prima della partenza. Le statistiche, questa volta sì ben presenti, degli incidenti ed infortuni connessi con la chiusura delle porte dovrebbero indirizzare la nostra attenzione su questa fase critica della sicurezza del treno, ma finora ciò rimane un portato degli operatori che vi hanno diretta responsabilità e non dell'azienda che, intrattenendosi in altri interessi, mira alla loro persecuzione.





Allegato n°9

*Estratto Istruzione Servizio Personale
Accompagnamento Treni, Regolamento Segnali,
Prefazione Generale all'Orario di Servizio, inerenti
partenza del treno e alle porte;*



ISTRUZIONI

PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

AD USO DEL PERSONALE DI

ACCOMPAGNAMENTO

Ai sensi dell'art. 4 comma 2 D.Lg. 8 luglio 2003 n. 188

Istruzioni inserite:

- Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni.
- Istruzione per l'Esercizio in Telecomando.
- Istruzione per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate.
- Istruzione per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate
AC/AV ERTMS/ETCS L2.

Edizione 2006



ISTRUZIONE

PER IL SERVIZIO DEL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI

Edizione 2006

INDICE

INDICE	Pag.	3
INDICE DEGLI ALLEGATI	»	3
INDICE ALFABETICO	»	7
ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI	»	12

CAPITOLO I

Disposizioni generali

Art. 1	Personale di accompagnamento dei treni	»	13
» 2	Pubblicazioni normative ed attrezzi	»	13
» 3	Compiti prima della partenza	»	15
» 4	Compiti durante il viaggio	»	15
» 5	Compiti nelle stazioni di fermata	»	16
» 6	Compiti circa l'uso dei freni	»	16
» 7	Compiti dell'agente di accompagnamento incaricato della sorveglianza della coda del treno	»	17
» 8	Compiti per lo svolgimento del servizio viaggiatori	»	18
» 9	Norme sulle porte a comando elettropneumatico	»	19

CAPITOLO II

Compiti del capotreno

» 10	Compiti generali	»	24
» 11	Compiti inerenti al materiale rotabile	»	24
» 12	Compiti inerenti al ritiro, compilazione, custodia e consegna dei documenti del treno	»	25
» 13	Compiti inerenti alla circolazione del treno	»	26
» 14	Posto del capotreno - Compiti inerenti alla scorta dei treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta	»	27

INDICE DEGLI ALLEGATI

ALLEGATO 1

Norme di circolazione

Art. 1	Linee e località di servizio	»	31
» 2	Regimi di esercizio	»	33
» 3	Treni - Definizione e classificazione – Treni senza capotreno	»	35
» 4	Treni straordinari ad orario libero	»	38
» 5	Soppressione, fusione, sostituzione e rieffettuazione di treni ...	»	38
» 6	Tradotte e treni materiali	»	39
» 7	Dispacci - Prescrizioni	»	41

Art. 8	Itinerari	Pag.	42
» 9	Partenza dei treni	»	45
» 10	Percorso dei treni	»	50
» 11	Arrivo e fermata dei treni- Ricevimento su binario ingombro	»	51
» 12	Rallentamenti	»	54
» 13	Manovre e stazionamento dei rotabili	»	56
» 14	Precedenze	»	56
» 15	Incroci	»	57
» 16	Anticipo nella corsa dei treni	»	60
» 17	Locomotive di rinforzo in coda	»	61
» 18	Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario	»	62
» 19	Circolazione a binario unico su linea a doppio binario	»	63
» 20	Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni - Fermate	»	65
» 21	Guasto del blocco elettrico, del blocco radio e delle telecomunicazioni	»	69
» 22	Movimenti dei treni con i segnali di partenza disposti a via impedita da una stazione disabilitata o da un PBI	»	70
» 23	Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e lettere luminose "P", "D" o "A" spente	»	73
» 24	Marcia privilegiata	»	77
» 25	Ritardi e anomalie nella corsa dei treni	»	77
» 26	Fermate anormali in linea – Soccorso ai treni	»	83
» 27	Obblighi specifici del personale dei treni in caso di anomalie rilevanti o incidenti di esercizio	»	85

ALLEGATO 2

Documenti del treno - moduli di prescrizione

Art. 1	Scheda Treno - Scheda Orario	»	87
» 2	Stampa della Scheda Treno da parte delle Imprese Ferroviarie ..	»	110
» 3	Ristampa della Scheda Treno da parte delle Imprese Ferroviarie	»	111
» 4	Documenti di scorta	»	113
» 5	Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento	»	113
» 6	Disposizioni di carattere generale (moduli di prescrizione ai treni)	»	123
» 7	Modulo M.40 D.L. - prescrizioni fisse ai treni	»	128
» 8	Prescrizioni ed avvisi vari	»	143
» 9	Norme particolari per l'emissione dei moduli di prescrizione di movimento riguardanti treni scortati da riepilogo multiplo	»	146
» 10	Ritiro del riepilogo e dei moduli di prescrizione di movimento nella stazione origine di corsa o dove è programmato il cambio del riepilogo	»	151

Art. 11	Lista dei veicoli e Foglio veicoli	Pag.	152
» 12	Bollettino di Frenatura e Composizione- Caratteristiche e norme per l'uso	»	164
» 13	Norme particolari per l'emissione dei moduli di prescrizioni tecniche riguardanti treni scortati da Bollettino di Frenatura e Composizione o Foglio di Corsa multiplo	»	171
» 14	Consegna dei documenti di scorta e dei moduli di prescrizione di movimento e tecniche nel caso di cambio del personale dei treni	»	171
» 15	Documento treno	»	172
ALLEGATO 3			
	Norme di esercizio per il collegamento via radio Terra – Treno, Bordo – Bordo e Terra – Terra (Telefonia mobile)	»	183
ALLEGATO 4			
	Norme particolari per il personale di accompagnamento dei treni in servizio ai treni con mezzi di trazione provvisti di apparecchiature per il controllo della marcia del treno (SCMT)	»	191
ALLEGATO 5			
	Norme particolari per il personale di accompagnamento in servizio ai treni con mezzi di trazione attrezzati con il sistema di supporto alla condotta (SSC)	»	195
ALLEGATO 6			
	Tesserini identificativi	»	199

INDICE ALFABETICO

Addetti alle fermate	.....	All.1.art.20.11
Agente di accompagnamento	(compiti dell'-)	Artt. da 1 a 8
	<i>Vedi anche: personale dei treni</i>	
»	(compiti dell'- per l'uso dei freni)	Art.6-All.1.art.25.15
»	(compiti dell'- addetto alla coda)	Art.7
»	(compiti dell'-inerenti le porte)	Artt.8, 9
»	(- denominato capotreno)	Art.1.2.6
»	compiti del capotreno	Artt.da 1 a 14
»	compiti del capotreno inerenti i rotabili	Art.11
»	compiti del capotreno inerenti i documenti dei treni	Art.12-All.2
»	compiti del capotreno inerenti la circolazione	Art.13-All.1
»	compiti del capotreno nei treni affidati ad un agente di condotta	Art.14.5.6 -All.4-All.5
»	posto del capotreno	Art.14 da 1 a 4
Allarme	(fischii di -)	Art.6.1
Anormalità	nella corsa dei treni	All.1. artt. 25, 26, 27
	<i>Vedi anche: dimezzamento, fermate in linea malore, retrocessione, soccorso, spezzamento</i>	
Ante	(treni -)	All.1. art.3.2
Anticipo	nella corsa dei treni	All.1. art. 16
Arresto	della circolazione	All.1. art.21.7
Arrivo	(itinerario di -)	All.1. art. 8.2.3.4.5
»	dei treni	All.1. art.11
Attraversamenti	.....	All.1. art.1.9
Binario	(anormalità al -)	All.1. art.25.7
»	di circolazione	All.1. art.1.6
»	di corsa	All.1. art.1.6
»	di ricevimento	All.1. artt.8.1, 10.4, 11.10, 15.8.11
»	illegale	All.1. artt.1.1, 12.7, 18.2, 19
»	legale	All.1. artt.1.1, 19.2.3.5
»	secondario	All.1. art.1.6
»	tronco o parzialmente ingombro - (ingresso in -)	All.1. art. 11.10.11
Bivi	.....	All.1. art. 1.9
Blocco	elettrico	All.1. art. 2. 9. 11
»	telefonico	All.1. art. 2. 9. 10
»	radio	All.1 art. 2. 9. 12

Bollettino	di frenatura e composizione	Art. 12-All.1. art.7.4 – All.2. artt.4,12,13,14
Circolazione treni	a binario unico su linea a doppio con mezzi di trazione attrezzati	All.1. art.19
»	con apparecchiatura SCMT	All.4
»	materiali sul tratto di lavoro	All.1. art.6.2
»	senza agente di accompagnamento	All.1. art.3.4
»	straordinari ad orario libero	All.1. art.4
»	su linee affiancate	All.1. art. 5.3. 4
»	su binario illegale	All.1. art.19
Dimezzamento	treni	All.1. art.25.16
Dirigente	centrale	All.1. art.2.3, 20.10
»	movimento	All.1. art.2.1
»	unico	All.1. art.2.4
Disabilitazione	delle stazioni	All.1. art.20
»	(avviso ai treni della -)	All.1. art.20.7.8
»	accidentale	All.1. art.20.1
»	programmata	All.1. art.20.1.3.4
Dispaccio	.....	All.1. art.7.1
»	(- di giunto)	All.1. artt.20.10, 21.1
Documenti	di scorta	Art. 12- All.2. artt. da 4 a 15
»	orario	Art. 12-All.2. artt. 1,2,3
Fermata	dei treni	All.1. art.11 da 5 a 9
»	ai segnali di protezione (proseguimento dopo -)	All.1. art.11.3.4
»	anormale in linea	All.1. art. 26.1.2.3
»	facoltativa	All.1. art.11.2
»	ridotta	All.1. art.11.9
Fermate	.....	All.1. artt.1.11, 20.11
Foglio di corsa	.....	Art.12-All.1.art.7.4-All.2. artt. 4,15
Foglio veicoli	(lista veicoli)	All. 2 art. 11
Fusione	dei treni	All.1. art. 5.1
Gallerie	(insufficiente ventilazione delle -)	All.1. art.25.23.24.25
Guasto	dei segnali	All.1. artt.9.2, 20.8, 22, 23
»	del blocco elettrico	All.1. art.21
»	delle telecomunicazioni	All.1.art.21.7
»	del blocco radio	All.1.art.21.3.4
Impresenziamento	delle stazioni	All.1. artt.2.2, 20.8
»	(avviso ai treni)	All.1. art.20.6

Incroci	.....	All.1. artt.1.4 , 15
»	accertamento treni incrocianti	All.1. art.15.8
	(avviso di -) ai treni interessati	All.1. art.15
»	(linee dove vige il controllo degli -)	All.1. art.15.5.6
»	(linee dove non vige il controllo degli -)	All.1. art.15.4
»	nelle stazioni limite	All.1. art.15 da 10 a 12
»	con treni periodici	All.1. art.15.13
»	con treni straordinari	All.1. art.15.14
»	con treni straordinari OL	All.1. art.15.15
»	con locomotiva di spinta che si ricovera percorrendo il binario in senso illegale	All.1. art.17.8
»	spostamento	All.1. art.15.9.10.12
Ingombro	prima del o sul binario di ricevimento o all'uscita di esso	All.1. artt.11.10.11, 15.8.11
Interruzione	di circolazione	All.1. art.18
Intervalli d'orario	.....	All.1. art.18.1
Itinerario	di arrivo	All.1. art.8 da 2 a 5
»	di partenza	All.1. art.8 da 6 a 9
»	di transito	All.1. art.8. 10
Linee	.....	All.1. art.1 da 1 a 3
Lista veicoli	(foglio veicoli)	All.2. artt. 4, 11
Locomotiva	di soccorso	All.1. art.26.3.4.5
»	di spinta	All.1. art.17
Manovre	.....	All.1. art. 13
Marcia a vista	.....	All.1. artt.10.3.4.5, 19.3.4.6,21, 23 da 4 a 7, 26.5
Marcia privilegiata	.....	All.1. artt.9.3, 24
Moduli	di prescrizione ai treni	All. 2 artt. 4, 6, 7, 8, 9
Movimenti	dei treni con segnali a via impedita	All.1. artt. 22.1, 23
Orario	(ammissibilità di anticipare sull'-)	All.1. art.16
»	(divieto di anticipare sull'-)	All.1. art.16.2
»	(velocità d'- dei treni)	All.1. art. 10.1
Ostacolo	(vedi ingombro)	
Partenza	(itinerario di -)	All.1. art.8.6.7.8.9
»	(ordine di -dato dal capotreno)	All.1. artt.9, 20.8
»	(ordine di -dato dal dirigente)	All.1. artt.9.1 da 2 a 7, 10.2
»	(- d'iniziativa del personale di condotta su linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2)	All.1. art.9.9
Passaggi	a livello	All.1. artt.1.13, 10.5, 11.10, 23.4.5.7
Percorso	dei treni	All.1. art.10
Personale	di condotta (obblighi del - nelle stazioni)	All.1. artt.9.7.8, 11.4.6.7
»	dei treni "	All.1. art.15.8
Persone	(indebita presenza di -in linea)	All.1. art.25.9
Posti di blocco	intermedi	All.1. artt.2.11, 22.1.2.3
Posti di comunicazione	.....	All.1. art.1.7
Posti di movimento	.....	All.1. art. 1.4

Posti di passaggio	fra il doppio e il semplice binario	All.1. art. 1.9
Posti intermedi e posti di linea		All.1. art.1.13
Precedenze	.....	All.1. art.14
Prescrizioni	di movimento	All.1.art.7 – All.2 art. 9
»	tecniche	Art.11.2.-All.1.art.7
Raccordi	.....	All.1. art.1.14
Rallentamenti	.....	All.1. art.12
Regimi	di circolazione	All.1. art.2.da 9 a 12
Retrocessione	dei treni	All.1. art.25 da 10 a 14
Riabilitazione	delle stazioni	All.1. art.20.7.9
Ricevimento	treni in binario deviato	All.1. art.11.3
»	treni in binario tronco o parzialmente ingombro	All.1. art.11.10.11
Ricognizione	in linea	All.1. art.25.22
Rieffettuazione	treni	All.1. art.5
Riepilogo	dei moduli di prescrizioni di movimento	Art.12-All.1 art.7.3 - All.2. artt. 4,5,9,10,14
Ritardo	dei treni	All.1. art.25.1
Rottura	di rotaia	All.1. art.25.8
Segnali	di avanzamento	All.1. artt.9.1, 11.10
»	di avvio	All.1. art.9.1
Sistemi	di esercizio	All.1. art.2
Soccorso	ai treni	All.1. art.26 da 3a 5
Soppressione	treni	All.1. art.5
Sostituzione	treni	All.1. art.5
Spezzamento	treni	All.1. artt.17.10, 25.17.18
Stazionamento	dei rotabili	All.1. art.13
Stazioni	.....	All.1. art.1.4.5
»	disabilite	All.1. artt.1.12, 20, 22
»	limite	All.1. art.15.10.11.12
Successione	treni	All.1. art.14
Telecomunicazioni	(guasto delle -)	All.1. art.21.7
»	(- via radio terra-treno e bordo- bordo –e terra-terra)	All.3
Tesserini	identificativi	All. 6
Tradotte	.....	All.1. art. 6.1

Traversa limite	.....	All.1. art.8.2
Treni	.....	All.1. art. 3
	<i>Vedi: materiali, tradotte</i>	
»	con marcia privilegiata	All.1. artt. 9.3, 24
»	materiali	All.1. art. 6.2
»	ordinari	All.1. art. 3.2
»	periodici	All.1. art. 3.2
»	senza capotreno	All.1. art. 3.4
»	straordinari	All.1. art. 3.2
»	straordinari ad orario libero	All.1. artt. 3.2 , 4
»	supplementari	All.1. art. 3.2
Uscita	(Zona di -)	All. 1 art. 8.5

ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI

AC/AV	- Alta Capacità /Alta Velocità
AG	- Agente di Guardia
BFC	- Bollettino di Frenatura e Composizione
CTC	- Controllo del Traffico Centralizzato
DC	- Dirigente Centrale
DCO	- Dirigente Centrale Operativo
DM	- Dirigente Movimento
DOTE	- Dirigente Operativo della Trazione Elettrica
DSDU	- Disposizioni per il Servizio con Dirigente Unico
DU	- Dirigente Unico
ERTMS/ETCS L2	- European Railway Traffic Management System / European Train Control System Livello 2
ETR	- Elettrotreno
FdC	- Foglio di Corsa
FL	- Fascicolo Linee
FO	- Fascicolo Orario
GI	- Gestore Infrastruttura
GSM – R	- Global System for Mobil communication- Railway
IEFCA	- Istruzione sull'Esercizio del Freno Continuo Automatico
IELB	- Istruzione per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate
IELB – AC/AV	- Istruzione per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2
IET	- Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando
IF	- Impresa Ferroviaria
IFN	- Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
IPCL	- Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive
ISD	- Istruzione per il Servizio dei Deviatori
ISM	- Istruzione per il Servizio dei Manovratori
ISPAT	- Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni
ML	- Treni materiali
NEITE	- Norme per l'Esercizio degli Impianti di Trazione Elettrica
OL	- Orario Libero
PC	- Posto di Comunicazione
PdA	- Personale di Accompagnamento
PdC	- Personale di Condotta
PGOS	- Prefazione Generale all'Orario di Servizio
PL	- Passaggio a livello
RFI	- Rete Ferroviaria Italiana
RSC	- Ripetizione Continua Segnali
SCMT	- Sistema Controllo Marcia Treni
SSC	- Sistema di Supporto alla Condotta
RS	- Regolamento sui Segnali

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1

Personale di accompagnamento dei treni

1. La dizione “personale di accompagnamento” ⁽¹⁾ individua gli agenti del treno incaricati della sicurezza e della regolarità del servizio sulla base delle competenze previste dalle pubblicazioni normative indicate nel successivo art. 2.

2. L'agente di accompagnamento al quale è assegnata la funzione di dirigenza del convoglio è denominato capotreno. Questi ha alle sue dirette dipendenze tutti gli agenti di accompagnamento di servizio sul treno.

3. Il personale di accompagnamento deve essere in possesso delle abilitazioni stabilite dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

4. Il personale di accompagnamento, oltre a soddisfare gli obblighi di competenza, è tenuto ad intervenire con tempestività e diligenza ogniqualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza od alla regolarità della circolazione.

5. Nei casi non previsti, il personale di accompagnamento, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile, alle norme che regolano i casi previsti.

6. Per quanto riguarda il servizio circolazione treni, nelle località di servizio presenziate da dirigente movimento (DM), il personale di accompagnamento e di condotta dipendono dal DM stesso; nelle località non presenziate da DM, il personale di condotta dipende dal capotreno.

Art. 2

Pubblicazioni normative ed attrezzi

1. Il personale di accompagnamento deve conoscere:

- la presente Istruzione ⁽²⁾;
- il Regolamento sui segnali (RS);
- l'Istruzione per il servizio dei manovratori (ISM);

(1) Detto personale è richiamato nei regolamenti anche con la dizione “personale di scorta”.

(2) Le norme relative alle linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci devono essere conosciute solo da chi svolge servizio su tale linee.

- l'Istruzione per il servizio dei deviatori (ISD), limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione;
- le Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica (NEITE), limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione.

Il capotreno deve inoltre conoscere:

- la Prefazione generale all'orario di servizio (PGOS);
 - l'Istruzione sull'esercizio del freno continuo automatico (IEFCA);
 - l'Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni (IET);
 - l'Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate ad uso del personale dei treni (IELB);
 - l'Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni (IELB AC/AV), solo nel caso svolga servizio su tali linee;
 - le Disposizioni per il servizio con dirigente unico (DSDU), solo nel caso svolga servizio su tali linee.
2. Il personale di accompagnamento, durante il servizio, deve essere in possesso di:
- bandiera da segnalamento rossa;
 - lanterna da segnalamento;
 - chiave tripla.

Il capotreno durante il servizio deve, anche, essere in possesso:

- della PGOS;
- del Fascicolo linee (FL) e/o del Fascicolo orario (FO);
- delle circolari e prescrizioni concernenti i documenti orario della linea che percorre;
- di un fascicolo di moduli M. 40a;
- di bandiera da segnalamento verde;
- di telefono cellulare GSM - R di tipo palmare;
- di fischiello a trillo.

Art. 3

Compiti prima della partenza

1. Nelle stazioni di origine e in quelle in cui varia la composizione del treno, dove non sia in servizio il personale di verifica o, pur essendovi, non sia comunque tenuto ad intervenire in base a disposizioni locali, il personale di accompagnamento deve assicurarsi:

- a)* dello stato generale delle carrozze e dei carri per rilevare eventuali anomalie o mancanze che siano rilevabili dall'esterno;
- b)* che le porte delle carrozze, nonché le porte o le altre parti mobili dei carri, si trovino e siano assicurate nella posizione corrispondente al corretto assetto di marcia;
- c)* che siano spenti tutti i fanali incorporati delle carrozze non utilizzati per segnalare la coda dei treni;
- d)* che le carrozze e i carri in composizione al treno non portino etichette che ne vietino la circolazione.

Le anomalie rilevate devono essere segnalate al capotreno.

2. Nei treni senza capotreno gli accertamenti di cui sopra restano affidati al personale addetto alla formazione dei treni appositamente designato dall'Impresa Ferroviaria.

Art. 4

Compiti durante il viaggio

1. Durante la corsa, il personale di accompagnamento, tenuto conto del posto occupato, delle condizioni di visibilità e delle mansioni da espletare deve:

- a)* esercitare la sorveglianza circa il regolare andamento del servizio;
- b)* rispondere prontamente agli ordini del capotreno e del personale di condotta e, rilevando eventuali segnalazioni fatte dal personale delle stazioni e della linea, regolarsi secondo quanto prescritto dal Regolamento sui segnali;
- c)* segnalare sul libro di bordo i difetti, i guasti o le mancanze riscontrati alle carrozze;
- d)* arrestare il treno ed informarne il capotreno qualora venga notata qualche anomalia che potrebbe compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni.

2. Qualora il personale di accompagnamento si accorga del riscaldamento di una boccola⁽¹⁾, deve regolarsi come segue:

- se il rilevamento avviene a treno fermo deve informare il capotreno che a sua volta deve avvisare il personale di condotta e, se presente, il personale addetto alla verifica, per l'adozione dei provvedimenti necessari;

(1) Il riscaldamento in una boccola può manifestarsi con il calore che si rileva avvicinandosi nella parte superiore e può dar luogo ad altri fenomeni (odore, fumo, fiamme, fischio, ecc.) percepibili anche a distanza.

- se il rilevamento avviene durante la corsa, deve provvedere all'arresto del treno, informandone il capotreno, che avviserà il personale di condotta per l'adozione dei provvedimenti necessari.

Art. 5

Compiti nelle stazioni di fermata

Nelle stazioni di fermata il personale di accompagnamento deve:

- a) scendere prontamente dal treno e sollecitare il servizio;
- b) prestarsi, quando occorra, alle operazioni inerenti al servizio delle manovre e alla manovra dei deviatori.

Art. 6

Compiti circa l'uso dei freni

1. Il personale di accompagnamento in servizio ad un treno munito di freno continuo, quando percepisca in modo inequivocabile i fischi di allarme da parte del personale di condotta, deve subito azionare sul proprio veicolo il rubinetto di emergenza oppure una delle maniglie del freno di emergenza delle carrozze.

Ogniquale volta si scorga qualche anomalia per cui sia necessario l'arresto del treno o quando si vedano segnali di fermata, gli agenti di accompagnamento devono immediatamente azionare il rubinetto di emergenza del freno⁽¹⁾ oppure una delle maniglie del freno di emergenza delle carrozze e successivamente, se opportuno, serrare i freni a mano che risultano accessibili.

Il rubinetto di emergenza deve essere lasciato aperto finché il treno si sia arrestato, dopodiché si deve provvedere alla sua chiusura.

2. Nel caso eccezionale di attivazione della frenatura a mano, gli agenti di accompagnamento:

- non devono cambiare il freno loro assegnato dal capotreno senza sua autorizzazione;
- devono assicurarsi, prima della partenza del treno, del regolare funzionamento del proprio freno girando fino a termine corsa l'apposita manovella, e osservando se tutti i ceppi aderiscono alle ruote. Quando il treno entra su uno dei tratti di linea in discesa, indicati nell'orario di servizio col segno convenzionale  devono chiudere moderatamente il freno, stringendolo fino a termine corsa o allentandolo, a seconda che il treno corra o rallenti eccessivamente, salvo l'obbedienza ai segnali del personale di condotta;
- durante le fermate su tratti in salita devono tenere i freni completamente aperti, salvo il caso di spezzamento o dimezzamento del treno; durante tali fermate, nel caso in cui non ricevano diverso ordine dal capotreno, devono tenersi pronti pres-

(1) Il rubinetto di emergenza si trova nei bagagliai e nei vestiboli delle carrozze che sono munite di tale dispositivo.

- so il proprio freno per serrarlo in caso di bisogno o di richiesta da parte del personale di condotta;
- durante l'effettuazione di manovre nelle stazioni devono prestare servizio ai freni, secondo gli ordini impartiti da chi le dirige;
 - devono evitare di fare strisciare le ruote sulle rotaie. Quando, sulle forti discese, occorra mantenere i freni serrati si deve, per evitare lo strisciamento, allentare di frequente il freno con uno o due giri di manovella, stringendolo subito dopo fino a termine corsa;
 - avvicinandosi il treno ad una stazione, devono accostare i ceppi dei freni alle ruote in modo da poterli far agire all'occorrenza con prontezza; il medesimo provvedimento deve essere adottato di iniziativa in caso di altre anomalie o segnalazioni che lo richiedessero;
 - in tutte le stazioni di fermata, una volta arrestatosi il treno, i freni devono essere mantenuti serrati finché non ne sia richiesto l'allentamento.

L'agente di condotta, prima di iniziare l'avviamento del treno, deve chiedere mediante il fischio della locomotiva l'allentamento dei freni.

Art. 7

Compiti dell'agente di accompagnamento incaricato della sorveglianza della coda del treno

1. Quando il treno è scortato da più di un agente, il capotreno deve designare l'agente incaricato della sorveglianza della coda del treno. Detto agente deve:

- a) assicurarsi, nella stazione di origine, o in quelle dove vengono aggiunti o distaccati veicoli in coda o in quelle dove si inverte la marcia del treno, dell'esistenza dei segnali di coda, nonché, nei casi prescritti⁽¹⁾, che i fanali di coda siano atti a funzionare regolarmente;
- b) provvedere alla regolarizzazione dei fanali di coda, qualora venga a conoscenza che siano spenti;
- c) provvedere, se il veicolo di coda è una carrozza dotata di fanali incorporati a luce rossa fissa:
 - alla loro accensione tramite gli appositi interruttori se è prevista la segnalazione notturna;
 - al loro spegnimento nelle stazioni di cambio del senso di marcia, in caso di aggancio di altri veicoli in coda e nelle stazioni termine di corsa.

In caso di mancanza totale di alimentazione elettrica al veicolo di coda, deve provvedere affinché venga regolarizzata la segnalazione di coda del convoglio con i fanali portatili;

- d) provvedere nel caso di fermata in linea, alla protezione della coda del treno in conformità a quanto dispone il Regolamento sui segnali e la presente Istruzione;

(1) Le segnalazioni dei treni devono essere tenute accese nelle ore notturne ed anche di giorno nei tratti di linea indicati nell'orario di servizio. Tali segnalazioni verranno accese o spente secondo il prospetto riportato nella ISD.

- e) sulle linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, quando sia a conoscenza del fatto che il proprio treno deve incrociarsi con altro treno, accertare che la coda del convoglio abbia liberato la traversa limite del binario che deve essere percorso dal treno incrociante e, in caso contrario, esporre il segnale di arresto ed avvertire, inoltre, il personale di stazione.

2. L'agente incaricato alla sorveglianza della coda del treno deve provvedere all'accertamento della regolarità della coda del proprio treno su richiesta del DM nelle stazioni intermedie, dandogliene conferma secondo le modalità richieste dallo stesso DM.

Inoltre deve comunicare per iscritto della regolarità della coda⁽¹⁾ nelle stazioni dove prescritto dall'orario di servizio.

3. Nei treni scortati dal solo capotreno i compiti stabiliti nei precedenti commi del presente articolo restano affidati al capotreno stesso.

Art. 8

Compiti per lo svolgimento del servizio viaggiatori

1. Il personale di accompagnamento deve:

- a) provvedere, alla chiusura delle porte a comando elettropneumatico con l'adozione delle specifiche norme previste nel successivo art. 9;
- b) provvedere alla chiusura delle porte a chiusura manuale, dalla parte in cui si è svolto il servizio viaggiatori, e, sulle automotrici che ne sono provviste, agganciare anche le aste di sicurezza;
- c) sollecitare, quando necessario, il servizio viaggiatori;
- d) intervenire, qualora rilevi che i viaggiatori salgano o scendano sui treni in movimento, entrino nelle vetture o ne escano dalla parte opposta a quella da cui viene effettuato il servizio e scendano, in caso di fermata, in luoghi diversi da quello stabilito.

Salvo i casi di provate inadempienze, il personale di accompagnamento non è responsabile, ai fini disciplinari, di eventuali irregolarità connesse con la chiusura delle porte.

2. Avvicinandosi l'ora di partenza del treno, il personale di accompagnamento, assicuratosi che l'incarozzamento sia terminato e che, fino ai limiti della visuale libera nell'espletamento delle proprie mansioni, non vi siano ostacoli alla partenza, deve dare il segnale di "pronti" come prescritto dal Regolamento sui segnali.

3. Se durante la marcia del treno si rilevasse che una porta non sia correttamente chiusa, il personale di accompagnamento dovrà tempestivamente far fermare il treno presenziandone la porta fino all'arresto. È vietato ogni tentativo di chiudere la porta in corsa.

(1) Stazione di coda treno.....regolare.

Art. 9

Norme sulle porte a comando elettropneumatico

1. I treni muniti di porte a comando elettropneumatico sono i seguenti:

- a) treni di mezzi leggeri (compresi gli ETR);
- b) treni navetta aventi in composizione carrozze a piano ribassato e/o carrozze a due piani, o composizioni promiscue di tali carrozze con carrozze a media distanza e UIC-X (IR);
- c) treni navetta composti esclusivamente di carrozze a media distanza (M.D.) e UIC-X (IR);
- d) treni con chiusura porte telecomandata (C.P.T.), aventi in composizione, omogenea o promiscua, i seguenti tipi di carrozze:
 - Eurofima;
 - Media distanza;
 - UIC-X (IR);
 - UIC-X;
 - UIC-Z1;
 - Gran Conforto (G.C.).

I treni di cui ai punti *b*), *c*) e *d*), nei quali è prevista la telechiusura delle porte su tutto il treno, oppure la presenza di carrozze a due piani, devono essere comunicati, a cura dell'Impresa Ferroviaria, ad ogni attivazione dell'orario alla Direzione Compartimentale Movimento e al proprio personale con apposita disposizione. Per i treni non previsti nella predetta disposizione, l'attivazione della telechiusura delle porte è ammessa purché tutte le carrozze siano idonee; in tale caso nelle stazioni di origine, di cambio trazione ed in quelle ove il treno cambia composizione, deve essere praticata al treno, da parte dell'agente addetto alla formazione treni, apposita prescrizione⁽¹⁾. L'attivazione è, peraltro, obbligatoria per i treni di cui al punto *b*), in quanto è richiesto il controllo del blocco porte. La locomotiva deve essere dotata di apparecchiature idonee alla telechiusura e di condotta principale (CP) per i treni di cui ai punti *b*), *c*); per l'effettuazione dei treni di cui al punto *d*) è ammesso utilizzare anche una locomotiva sprovvista di apparecchiature idonee alla telechiusura purché dotata di condotta principale.

I treni indicati al punto *c*) quando vengano eccezionalmente effettuati con locomotiva non atta al telecomando o comunque mancante di apparecchiature per il comando e controllo delle porte, passano automaticamente fra quelli del punto *d*). In tal caso il personale di condotta resta esonerato dal rispetto della norma di cui alla nota ⁽²⁾ del successivo comma 7, e dovrà notificarlo per iscritto al capotreno.

(1) *Formule:*

Per i treni di cui al punto *b*): In composizione vostro treno carrozze a piano ribassato e/o a due piani.

Per i treni di cui al punto *c*): Vostro treno composto da carrozze a media distanza.

Per i treni di cui al punto *d*): Su vostro treno attivata telechiusura porte.

Le anomalie nel funzionamento delle porte delle carrozze, devono essere segnalate sul libro di bordo dei veicoli secondo le norme vigenti e ne deve essere dato avviso ai presidi territoriali competenti dell' Impresa Ferroviaria.

In ogni caso le porte laterali di accesso guaste (vedere tabella delle anomalie) devono essere chiuse a chiave e munite, per l'avviso ai viaggiatori, di una etichetta **modello S trilingue**, ben visibile dall'esterno e dall'interno.

Norme relative ai treni di cui ai punti a), b)

2. L'apertura o la concessione del consenso per l'apertura delle porte a comando elettropneumatico, dalla parte ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, deve essere effettuata dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno.

3. La chiusura delle porte è eseguita:

- dal capotreno che, dopo il segnale di «pronti» degli altri agenti di scorta, comanda, tramite uno dei commutatori a chiave quadra posti in corrispondenza di ciascuna porta, 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;
- dal personale di condotta, su ordine del capotreno, sui treni aventi in composizione mezzi leggeri non muniti di commutatori a chiave quadra o che effettuano servizi particolari precisati dalle Imprese Ferroviarie. Per tali treni il capotreno, qualora non sia sull'unità di testa, può servirsi di un agente di scorta per ordinare al personale di condotta la chiusura delle porte.

La manovra di chiusura, di cui al primo capoverso del presente comma, dovrà comunque essere effettuata, anche se non vi è stato alcun utilizzo delle porte, sempre a mezzo di uno dei commutatori a chiave quadra, al fine di riassetare il pulsante del consenso apertura porte in cabina di guida. Nei treni scortati dal solo capotreno e composti da due sezioni di mezzi leggeri non collegabili in multiplo attacco, in cui non è possibile comandare la chiusura di tutte le porte agendo su un solo commutatore, il personale di condotta competente può chiudere le porte di una delle due sezioni su ordine verbale del capotreno.

4. È sempre richiesto il controllo centralizzato di chiusura delle porte, realizzato tramite appositi segnalatori ottici posti sui banchi di manovra. Il personale di condotta non deve partire in mancanza di tale controllo. Nei treni navetta aventi composizione promiscua con carrozze a media distanza il controllo centralizzato della chiusura porte non riguarda queste ultime⁽¹⁾.

Per i treni di cui al punto b) il personale di condotta dovrà tenere inserito l'apposito interruttore blocco porte di cui sono dotate le locomotive attrezzate per il comando a distanza delle porte.

(1) Le carrozze MD sono munite di dispositivo tachimetrico di sicurezza di chiusura e bloccaggio.

Qualora, a modifica di quanto comunicato dall'Impresa Ferroviaria alla DCM e al proprio personale, la composizione del treno non sia del tipo di cui al punto *b)*, l'agente addetto alla formazione treni dovrà darne prescrizione al personale di condotta⁽¹⁾.

5. I rotabili sono muniti, in prossimità delle porte, di un dispositivo di sicurezza per l'apertura in caso di emergenza o di mancato funzionamento del dispositivo di comando.

Tale dispositivo deve essere sempre piombato e controllato, a cura del personale dell'Impresa Ferroviaria.

6. In mancanza della segnalazione relativa al controllo centralizzato di chiusura porte, od in caso di altre avarie relative alla telechiusura, il personale dovrà attenersi a quanto previsto dalla tabella relativa alle anomalie.

Norme relative ai treni di cui ai punti *c)*, *d)*

7. Le carrozze di tali treni tipo Eurofima, Media distanza, UIC-X, UIC-Z1 e GC sono dotate di un dispositivo tachimetrico di sicurezza che in avviamento a velocità superiore ad un limite stabilito (5 o 15 Km/h), chiude le porte eventualmente rimaste aperte bloccandole in chiusura.

Quando la velocità del treno scende al di sotto di 5 km/h il dispositivo sblocca automaticamente tutte le porte che restano chiuse ma predisposte per l'apertura⁽²⁾.

L'inefficienza del dispositivo è evidenziata dall'accensione di una lampada spia a luce rossa posta sopra la porta o sul quadro di comando.

8. Prima della partenza dalla stazione di origine il capotreno deve controllare la non accensione della suddetta lampada e l'avvenuta esecuzione dell'accoppiamento della condotta elettrica a 13/18 conduttori; tali controlli vanno eseguiti anche nelle stazioni ove viene modificata la composizione, limitatamente ai soli veicoli aggiunti.

9. La chiusura delle porte deve essere eseguita dal capotreno secondo quanto previsto dal comma 3, primo capoverso, del presente articolo. La chiusura della porta presenziata dal capotreno viene effettuata attraverso l'apposito pulsante (carrozze Eurofima, UIC-Z1 e media distanza) o manualmente (UIC-X), o tramite commutatore a due posizioni (GC).

10. Per i treni di cui ai punti *c)* e *d)*, i cui veicoli sono dotati di dispositivo tachimetrico di sicurezza, non esiste alcun controllo centralizzato di chiusura delle porte.

Qualora sui treni di cui al punto *c)*, a variante di quanto comunicato dall'Impresa Ferroviaria alla Direzione Compartimentale Movimento e al proprio personale, vi siano in composizione una o più carrozze a piano ribassato e/o a due piani, l'agente addetto alla formazione treni dovrà darne prescrizione⁽³⁾ al personale di condotta perché si attenga a quanto previsto per i treni di cui al punto *b)*.

(1) Formula: Sul vostro treno non richiesto controllo centralizzato chiusura porte.

(2) Nei treni di cui al punto *c)*, lo sbloccamento delle porte deve essere eseguito dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno, dalla parte dove deve svolgersi il servizio viaggiatori.

(3) Formula: In composizione vostro treno carrozze a piano ribassato e/o a due piani.

11. Ogni porta ha un dispositivo di apertura di emergenza piombato che, azionato, toglie il blocco porte nel caso che questo permanga anche dopo l'arresto del treno. Il dispositivo può essere azionato con la chiave quadra senza spiombare e, dopo l'uso, deve essere riportato in posizione normale altrimenti la porta verrebbe esclusa dal telecomando.

Su alcune carrozze l'azionamento del dispositivo è segnalato da un avvisatore acustico che resta permanentemente in funzione fino a quando il dispositivo stesso non è stato riportato in posizione normale.

12. Le carrozze di cui al comma 7 possono circolare in composizioni omogenee o promiscue, possibilmente raggruppate per tipo.

Sui treni di cui al punto *d)* non è ammessa, di regola, l'utilizzazione di carrozze con porte a chiusura manuale. Verificandosi eccezionalmente tali composizioni, le carrozze con porte a chiusura manuale, se dotate di doppia condotta pneumatica e di condotta elettrica a 13/18 conduttori devono essere raggruppate; le carrozze prive delle suddette condotte devono essere raggruppate in coda assoluta.

Verificandosi tale condizione l'agente addetto alla formazione treni ne darà comunicazione⁽¹⁾ al capotreno che ordinerà verbalmente al restante personale di accompagnamento di provvedere per la chiusura manuale.

Il bagagliaio e i veicoli di servizio devono essere muniti di doppia condotta pneumatica e di condotta elettrica a 13/18 conduttori.

I veicoli privi di tali condotte devono essere ubicati sempre in coda. In caso contrario il treno è da considerarsi in regime di chiusura manuale delle porte.

In caso di richiesta di locomotiva di soccorso deve essere assicurata l'alimentazione dei servizi pneumatici, altrimenti si deve provvedere alla chiusura manuale delle porte.

13. In caso di anormalità il personale dovrà attenersi a quanto previsto dalla tabella delle anormalità.

14. Le porte delle carrozze GC e UIC-Z1, in caso di avaria, possono essere bloccate con appositi dispositivi che si trovano all'interno del quadro strumenti nelle carrozze GC o nell'armadio pezzi di ricambio delle UIC-Z1.

Le carrozze GC e UIC-Z1 sono dotate di chiavi per la concessione del consenso di apertura, da usare in caso di guasto. Le chiavi, non piombate, sono ubicate nel corridoio e protette da uno sportello chiuso con chiave quadra.

(1) Formula: In coda (od in testa od intercalate) n. carrozze senza telechiusura porte.

TABELLA DELLE ANORMALITÀ A PIÙ FREQUENTI RELATIVE ALLA TELECHIUSURA DELLE PORTE

TIPO DI ANORMALITA' E PROVVEDIMENTI DA ADOTTARE						
GRUPPO	Tipo di composizione	Spegnimento o mancata accensione lampada spia controllo chiusura	Guasto al dispositivo tachimetrico di una carrozza (1)	Mancata chiusura delle porte di tutto il convoglio o di una sezione di esso	Mancata chiusura delle porte di un solo veicolo (2)	Mancata chiusura di una porta (3)
a)	Treni di mezzi leggeri	- arresto del treno nella prima località di servizio - avviso scritto (M.40a) del personale di condotta al capotreno per affidamento del controllo chiusura al personale di accompagnamento	-----	- il capotreno deve ripetere l'operazione di chiusura dal commutatore di un veicolo adiacente - tentativo di passare alla chiusura da parte del personale di condotta dopo accordi	- ripetere l'operazione di chiusura utilizzando uno dei commutatori del veicolo le cui porte non si sono chiuse - se non è possibile eliminare l'anormalità la carrozza dovrà essere posta fuori servizio	- mettere fuori servizio la porta (2)
b)	Treni navetta aventi in composizione carrozze a piano ribassato e a due piani o composizioni promiscue anche con carrozze MD e UIC-X (IR)	- come sopra tenendo presente che l'anormalità non riguarda le carrozze MD e UIC-X (IR)	- per le carrozze MD e UIC-X (IR) procedere come per il gruppo d)	- come per il gruppo a) - se l'anormalità riguarda solo le carrozze MD e UIC-X (IR) procedere come per il gruppo c)	- come per il gruppo a) (4) - per le carrozze MD e UIC-X (IR) procedere come per il gruppo c)	- come sopra, oppure, per le carrozze MD e UIC-X (IR) passaggio alla chiusura manuale (gruppo c)
c)	Treni navetta composti esclusivamente di carrozze MD e UIC-X (IR)	-----	- come per il gruppo d)	- il capotreno deve ripetere l'operazione di chiusura dal commutatore di una carrozza adiacente - se l'anormalità permane, passaggio alla chiusura manuale; in tali condizioni è ammesso, se necessario, porre fuori servizio alcune porte (2)	- ripetere l'operazione di chiusura utilizzando uno dei commutatori della carrozza (4) - passaggio alla chiusura manuale, se necessario possono essere poste fuori servizio le porte di un vestibolo (2)	- passaggio alla chiusura manuale, se la porta pendola (movimento alternato di chiusura ed apertura) deve essere isolata azionando il dispositivo di apertura di emergenza - se necessario, la porta può essere posta fuori servizio(2)
d)	Treni con C.P.T. aventi in composizione omogenea o promiscua carrozze: - Eurofima - MD - UIC-X e UIC-X (IR) - UIC-ZI - GC	-----	- affidamento del controllo chiusura al personale di accompagnamento	- come per il gruppo c)	- come per il gruppo c) (4) (5)	- come per il gruppo c)

(1) Evidenziato dall'accensione della lampada spia a luce rossa "guasto blocco porte" o "guasto comando porte", presente rispettivamente sulle carrozze MD, UIC-X (IR), Eurofima, UIC-ZI, GC.

(2) In una carrozza possono essere messe fuori servizio non più di una porta per lato; le porte fuori servizio devono essere chiuse con chiavistello a chiave quadra o, se ne sono prive, con mezzi di circostanza da parte del personale di condotta. Devono inoltre essere segnalate con etichetta trilingue modello S.

(3) Se durante la marcia del treno si rilevasse che una porta non è correttamente chiusa il personale di accompagnamento deve tempestivamente far fermare il treno presenziando la porta fino all'arresto. È da evitare ogni tentativo di regolarizzazione in corsa.

(4) Su talune carrozze l'apertura delle porte o l'imperfetta chiusura è segnalata dall'accensione di una apposita lampada a luce rossa.

(5) Nei treni in servizio internazionale con avaria alle porte laterali di accesso, una carrozza può essere mantenuta eccezionalmente in circolazione durante un percorso di andata e ritorno, a condizione che l'accesso sia normalmente assicurato attraverso il veicolo precedente o seguente (porte di intercomunicazione non chiuse a chiave) e che le porte inutilizzabili non presentino pericolo per i viaggiatori.

R.S.

Artt. 23/24 *SEGNALI DELLA LINEA E DELLE STAZIONI - Segnali a mano*

A) SEGNALI A MANO

Art. 23.

MEZZI DI SEGNALAMENTO

Segnalazioni sulle linee e nelle stazioni I mezzi in uso per le segnalazioni a mano sulle linee e nelle stazioni sono: la paletta di comando, la bandiera, la lanterna, la tromba e la torcia a fiamma rossa.

Sono assimilabili ai segnali a mano: le vele e le lanterne applicate a paletti o altri sostegni, i fanali fissati a stanti propri, i segnali di attenzione ed i segnali di avviso di rallentamento, i segnali di inizio e di fine rallentamento e gli indicatori di velocità massima.

Art. 24.

SEGNALI PER ORDINARE LA PARTENZA

Paletta di comando 1. L'ordine di partenza ai treni viene dato dal Dirigente Movimento a mezzo della paletta di comando. La paletta di comando consiste di un dischetto montato su apposito bastone, avente una faccia dipinta in verde con disco centrale bianco e l'altra dipinta in grigio.

Al centro della faccia dipinta in verde e bianco può aversi una lampadina elettrica per proiettare luce verde.

Dirigente Movimento 2. Il dirigente deve avvisare il personale di macchina e di scorta, quando, per ragioni di circolazione, il treno debba partire in ritardo oppure aumentare o ridurre la sosta d'orario.

Personale di macchina 3. Nell'imminenza della partenza e, nelle stazioni provviste di segnali di partenza, dopo che questo sia stato disposto a via libera,



il personale di macchina deve affacciarsi dalla parte dalla quale si svolge il servizio e rivolgere la propria attenzione verso il Dirigente Movimento.

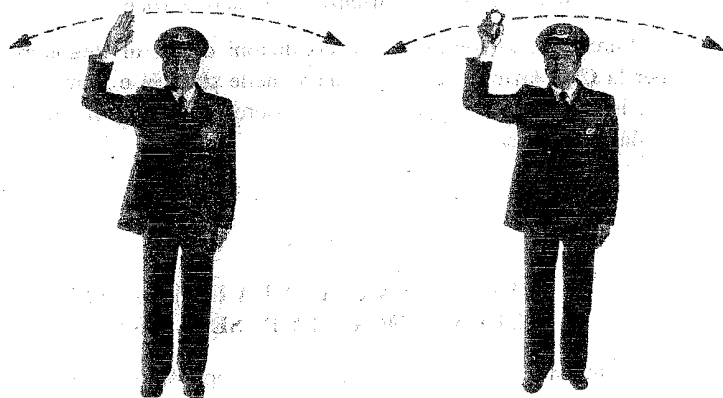
4. Il personale di scorta, compreso il capotreno, dovrà di propria iniziativa provvedere a tutto quanto è di sua spettanza perché il treno sia pronto a partire all'ora stabilita. Quindi rivolgerà la propria attenzione verso il Dirigente e gli darà il segnale di «pronti» appena il Dirigente si sia portato nella posizione opportuna per dare la partenza e si volga verso il personale di scorta al treno.

Personale di scorta

Eccezionalmente il Dirigente può avvalersi del fischietto a trillo per sollecitare le operazioni di partenza.

5. Il segnale di «pronti» viene dato alzando il braccio di giorno e la lanterna a luce bianca di notte e muovendoli lentamente in senso trasversale. Il segnale deve essere fatto progressivamente cominciando dagli agenti più lontani dal Dirigente. Ciascun agente appena scorge il segnale dell'agente che precede deve ripeterlo verso il Dirigente.

Segnale di «pronti»



di giorno

di notte

Licenziamento 6. Il Dirigente, svolte le operazioni di sua spettanza e avuto il «pronti» da tutti gli agenti di scorta, o in mancanza di visibilità da quelli a lui più vicini, nonché dal capotreno, si metterà in condizione di essere chiaramente visto dal personale di macchina e alzerà la paletta rivolendo verso la locomotiva (1) la faccia verde del disco e accendendo, di notte, la lampadina a luce verde.

Licenziamento da binari non muniti di segnale distinto per binario 7. Quando vi fossero in partenza da binari attigui più treni e non esistessero segnali fissi di partenza distinti per binario, il Dirigente dovrà portarsi presso la locomotiva del treno che intende licenziare, ponendosi in posizione tale da evitare che il segnale con la paletta possa essere erroneamente interpretato quale ordine di partenza dagli altri treni.

Partenza ordinata dal capotreno 8. Nelle stazioni disabilite, in quelle rette da aiutante di movimento, nelle fermate ed ogni qualvolta la partenza debba essere ordinata dal capotreno, questi vi provvederà, dopo eseguiti i necessari accertamenti e ricevuto il «pronti», esponendo il segnale verde (bandiera o lanterna) e, muovendolo, se occorre, due o tre volte verticalmente dall'alto al basso. Quando il capotreno presti servizio sullo stesso veicolo occupato dal macchinista, l'ordine di partenza sarà dato *a voce*.

9. Purché siano soddisfatte le condizioni di cui al Regolamento per la Circolazione dei Treni, anche nelle stazioni e fermate dove sia in servizio un dirigente, potrà essere autorizzato il capotreno a dare la partenza del treno.

Art. 24 bis

RIPRESA DELLA CORSA DA UN SEGNALE DI UNA LOCALITÀ DI SERVIZIO

Modalità per la ripresa della corsa 1. Le modalità per la ripresa della corsa dopo l'arresto di un treno ad un segnale di una località di servizio sono di seguito indicate:
a) se trattasi di segnale di protezione, dopo l'apertura del segnale,

(1) Ai fini del licenziamento, con il termine locomotiva deve intendersi ogni rotabile munito di cabina di guida che costituisca la testa del treno.

CAPITOLO IX BIS

NORME SULLE PORTE A COMANDO AUTOMATICO

Art. 91 ter

PORTE A COMANDO AUTOMATICO
(ELETTRICO O ELETTROPNEUMATICO)

GENERALITÀ

1. I treni composti con rotabili muniti di porte a comando automatico permettono la chiusura centralizzata delle porte (telechiusura) e, secondo le loro caratteristiche, si suddividono nelle seguenti tipologie:

a) **TRENI COMPOSTI DA ROTABILI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA**

Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura o il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida e per i quali si deve rilevare lo stato di chiusura delle porte in cabina di guida per mezzo di segnalazione luminosa. I rotabili possono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;

b) **TRENI COMPOSTI DA ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA**

Questi treni sono composti da rotabili per i quali il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida. I rotabili devono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;

c) **TRENI COMPOSTI DA ROTABILI CON LA SOLA TELECHIUSURA PORTE**

Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura delle porte è possibile solo dopo lo sblocco da parte del dispositivo tachimetrico di sicurezza. Tale dispositivo assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità.

2. Tutti i treni che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed espletano servizio viaggiatori, per quanto riguarda il sistema di chiusura delle porte, devono essere composti con rotabili dotati di porte a comando automatico e con telechiusura attiva sull'intero convoglio.

Sono eccezionalmente ammessi treni con in composizione rotabili muniti di porte a chiusura manuale nel rispetto di quanto previsto al comma 4.

3. L'Impresa Ferroviaria deve programmare e comunicare al proprio personale, ad ogni variazione di orario, l'elenco dei treni di cui al comma 1 punti a), b) e c) specificando le singole tipologie ad eccezione dei treni composti da mezzi leggeri ed ETR.

Per i treni non previsti nella predetta comunicazione o in caso vi siano differenze di composizione rispetto a quanto programmato, nelle stazioni di origine, di cambio di trazione e in quelle ove il treno cambia composizione, deve essere praticata al personale del treno apposita prescrizione riguardo alla tipologia di chiusura delle porte utilizzando le seguenti formule:

Treni di cui al comma 1, punto a): *"Vostro treno composto da ROTABILI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA di cui al comma 1, punto a) dell'art. 91 ter della PGOS"*.

Treni di cui al comma 1, punto b): *"Vostro treno composto da ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA di cui al comma 1, punto b) dell'art. 91 ter della PGOS"*.

Treni di cui al comma 1, punto c): *"Vostro treno composto da ROTABILI CON LA SOLA TELECHIUSURA PORTE di cui al comma 1, punto c) dell'art. 91 ter della PGOS"*.

In presenza di rotabili con porte a chiusura manuale valgono le norme di cui al comma 4.

4. In presenza di rotabili con porte ad apertura e chiusura manuale o di rotabili con telechiusura guasta, l'apertura, la chiusura ed il controllo delle stesse è affidato al personale di accompagnamento dei treni.

Nel caso di treni composti da materiale ordinario (carrozze), i rotabili con porte ad apertura e chiusura manuale devono essere ubicati in coda assoluta.

L'Impresa Ferroviaria deve dare avviso con prescrizione al personale di condotta e di accompagnamento della presenza di porte a chiusura manuale in composizione al treno.

5. Le locomotive dei treni di cui al comma 1, punti a) e b), devono essere dotate di apparecchiature idonee alla telechiusura delle porte e della condotta principale mentre quelle in servizio ai treni di cui al comma 1, punto c) devono essere provviste almeno della condotta principale.

I treni di cui al comma 1, punto b) quando, per guasto della locomotiva in corso di viaggio, debbano essere effettuati eccezionalmente con locomotive non atte al telecomando o mancanti di apparecchiature per il comando delle porte, sono considerati assimilati ai treni di cui al comma 1, punto c). In tal caso il personale di condotta deve notificare la circostanza per iscritto al capotreno.

6. I rotabili con porte a comando automatico sono muniti, in prossimità delle stesse, di un dispositivo di sicurezza piombato da utilizzare per l'apertura

delle porte in caso di emergenza. Tale dispositivo è corredato da una targhetta esplicativa indicante le sue funzioni.

7. I treni di materiale ordinario devono essere possibilmente composti con rotabili appartenenti alla stessa tipologia. Sono ammesse composizioni promiscue, purché raggruppate per tipo in modo da garantire il rispetto delle norme specifiche per ciascuna tipologia di rotabile, esclusivamente nei seguenti casi:

- a) Treni aventi in composizione carrozze rispondenti ai requisiti di cui al comma 1, punti a) e b). In questo caso l'Impresa Ferroviaria deve partecipare al personale del treno la seguente prescrizione:

"Vostro treno composto da ROTABILI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA E DA ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA di cui al comma 1, punti a) e b) dell'art. 91 ter della PGOS, per i quali necessita il comando e il consenso di apertura delle porte e la segnalazione dello stato di chiusura delle stesse in cabina di guida".

In tal caso il personale di condotta, ai fini dell'apertura, chiusura e controllo dello stato delle porte, deve rispettare le norme per i treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto a). La segnalazione dello stato di chiusura delle porte in cabina riguarda solo i rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto a).

- b) Treni aventi in composizione carrozze rispondenti ai requisiti di cui al comma 1, punti b) e c). In questo caso l'Impresa Ferroviaria deve partecipare al personale del treno la seguente prescrizione:

"Vostro treno composto da ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA E DA ROTABILI CON LA SOLA TELECHIUSURA PORTE di cui al comma 1, punti b) e c) dell'art. 91 ter della PGOS, per i quali necessita il consenso di apertura delle porte".

In tal caso il personale di condotta, ai fini dell'apertura, chiusura e controllo dello stato delle porte, deve rispettare le norme per i treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto b).

8. L'Impresa Ferroviaria deve emanare, ad integrazione delle presenti norme, le eventuali procedure di dettaglio per la corretta utilizzazione delle porte di accesso dei rotabili nonché istruire il personale interessato.

NORME RELATIVE AI TRENI DI CUI AL COMMA 1, PUNTO a)

9. L'apertura delle porte dal lato ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, è comandata dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno.

10. La chiusura delle porte è eseguita:

- a) 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. Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni volta che è stato comandato il consenso di apertura, anche se non vi è stata alcuna utilizzazione delle porte stesse;

- b) dal personale di condotta, su ordine del capotreno, sui treni aventi in composizione rotabili non muniti di dispositivi di chiusura. In tal caso il capotreno può servirsi di un agente di accompagnamento per ordinare al personale di condotta la chiusura delle porte. Tali condizioni valgono anche per particolari servizi individuati dalle Imprese Ferroviarie:

Nei treni scortati dal solo capotreno e composti da due sezioni per i quali non è possibile comandare la chiusura di tutte le porte agendo su un solo dispositivo di chiusura, il personale di condotta competente può chiudere le porte di una delle due sezioni su ordine verbale del capotreno o di altro agente di accompagnamento da lui incaricato.

11. Il personale di condotta dei treni di cui al comma 1 punto a) non deve partire in mancanza della segnalazione luminosa del controllo centralizzato dell'avvenuta chiusura di tutte le porte posta sul banco di manovra della cabina di guida. Durante la marcia del treno, nel caso in cui il personale di condotta si avveda della mancanza di tale segnalazione luminosa, deve in ogni caso provvedere all'arresto del treno e informare il capotreno di tale mancanza al fine di eseguire il controllo della chiusura di tutte le porte del treno.

NORME RELATIVE AI TRENI DI CUI AL COMMA 1, PUNTO b)

12. Il consenso per l'apertura delle porte, dal lato ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, è comandato dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno.

13. La chiusura delle porte è eseguita con le stesse modalità di cui al comma 10. Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni qualvolta che l'arresto del treno sia avvenuto in una località ove sia possibile svolgere servizio viaggiatori.

NORME RELATIVE AI TRENI DI CUI AL COMMA 1, PUNTO c)

14. L'apertura delle porte è possibile localmente dopo lo sblocco automatico delle stesse al di sotto della prefissata soglia di velocità (comma 1 punto c).

15. La chiusura delle porte è eseguita con le stesse modalità di cui al comma 10.

Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogniqualvolta che l'arresto del treno sia avvenuto in una località ove sia possibile svolgere servizio viaggiatori.

NON CONFORMITÀ ALLE PORTE E/O AL SISTEMA DI CHIUSURA

16. L'Impresa Ferroviaria deve emanare le specifiche norme ed istruire il personale interessato per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate al fine di garantire la sicurezza dei viaggiatori e del personale di servizio.

Le Imprese Ferroviarie devono altresì stabilire, per ogni singola tipologia di rotabile, il numero massimo delle porte da poter mettere fuori servizio e bloccare in posizione di chiusura in caso di guasto, al fine di poter effettuare servizio viaggiatori anche con i rotabili interessati al guasto, garantendo nel contempo la possibilità della necessaria evacuazione dei viaggiatori in presenza di gravi anomalie (incendio, ecc.).

17. Le porte non utilizzabili devono essere assicurate in posizione di chiusura, segnalate con le apposite etichette e segnalate sul libro di bordo dei rotabili stessi secondo le norme vigenti.

18. Durante la marcia del treno, in caso di rilievo, da parte del personale di accompagnamento, di una o più porte non correttamente chiuse, questi deve tempestivamente provvedere a far arrestare il treno al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.

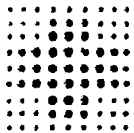
Ogni tentativo di chiusura delle porte durante la corsa del treno è vietato.

19. In caso di richiesta di locomotiva di soccorso deve essere assicurata l'alimentazione dei servizi pneumatici.



Allegato n°10

Prescrizione ASL Piacenza del 22/08/2006 verbale 90/06



SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA
Azienda Unità Sanitaria Locale di Piacenza

Dipartimento di Sanità Pubblica
U.O. Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro
U.O. Semplice Igiene e Sicurezza del Lavoro

VERBALE n° 90/06 del 22/08/2006 in materia di igiene e sicurezza del lavoro

Oggetto: *Prescrizioni ai sensi dell'articolo 20 del D. Lgs n° 758 del 19/12/1994*

Ditta: **TRENITALIA S.p.A. - Unità produttiva Assistenza Passeggeri**

con sede legale in: **Via Giolitti n° 2 - Roma**

Responsabile legale:

DOCT. [REDACTED]

In data 09/03/2006 allertata dalla Centrale Operativa 118 a seguito di un infortunio sul lavoro occorso al Sig. [REDACTED] dipendente della Ditta **Trenitalia spa**, la sottoscritta, *Ufficiali di Polizia Giudiziaria verbalizzante*, Mara Italia U.O.P.S.A.L. eseguiva un sopralluogo presso la Stazione di Piacenza presso il Binario n.3 dove è avvenuto l'infortunio

Nel corso di tale ispezione, ed in seguito alle debite verifiche sulle formalizzazioni documentali prodotte dalla ditta, è stato possibile accertare le seguenti carenze in relazione alle norme vigenti in materia di igiene e sicurezza negli ambienti di lavoro.

1. Il Datore di Lavoro [REDACTED] non ha valutato il rischio meccanico di intrappolamento dovuto all'automazione di chiusura/apertura della porta della carrozza n. 5083 1898 576-1 facente parte del treno IC n.552 diretto a Milano Centrale, per il Personale di Bordo nell'accingersi a svolgere le loro mansioni, e che ha determinato l'evento infortunistico per il Sig. [REDACTED], contravvenendo pertanto all' Art. 4 comma 1 e 2 del D.Lgs. n.626/94 e succ. modificazioni, che cita:

Art. 4 - Obblighi del datore di lavoro, del dirigente e del preposto

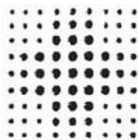
1. Il datore di lavoro, in relazione alla natura dell'attività dell'azienda ovvero dell'unità produttiva, valuta tutti i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori, ivi compresi quelli riguardanti gruppi di lavoratori esposti a rischi particolari, anche nella scelta delle attrezzature di lavoro e delle sostanze o dei preparati chimici impiegati, nonché nella sistemazione dei luoghi di lavoro.

I Verbalizzanti

(U.P.G. Mara Italia)

Azienda Unità Sanitaria Locale di Piacenza
Sede legale: Corso Vittorio Emanuele II°, 169 - 29100 Piacenza
T. +39.0523.301111 - F. +39.0523.301111
Codice fiscale 91002500337

Igiene e Sicurezza del Lavoro
Piacenza - Castel San Giovanni
P.le Milano, 2 - 29100 Piacenza
T. +39 0523.317809 - F. +39.0523.317807
email: m.italia@arsl.pcn.it - www.arsl.pcn.it



2. All'esito della valutazione di cui al comma 1, il datore di lavoro elabora un documento contenente:
a) una relazione sulla valutazione dei rischi per la sicurezza e la salute durante il lavoro, nella quale sono specificati i criteri adottati per la valutazione stessa;
b) l'individuazione delle misure di prevenzione e di protezione e dei dispositivi di protezione individuale, conseguente alla valutazione di cui alla lettera a);
c) il programma delle misure ritenute opportune per garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza.

In ragione di quanto sopra esposto, visti gli articoli:

-55 del codice di procedura penale;
-19, 20 del D. Lgs 19/12/94 n°758;

viene emessa la seguente prescrizione finalizzate all'eliminazione delle inosservanze sopra evidenziate:

A. Il Datore di Lavoro deve provvedere a valutare correttamente il rischio per la sicurezza e la salute dei lavoratori durante le operazioni di salita/discesa dalle vetture del treno. All'esito della valutazione il datore di lavoro dovrà elaborare un documento contenente :

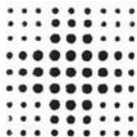
- **una relazione sulla valutazione dei rischi per la sicurezza e la salute durante tale fase di lavoro,**
- **l'individuazione delle misure di prevenzione e di protezione e dei dispositivi di protezione individuale, conseguente alla valutazione di cui alla lettera a);**

Per ottemperare alle prescrizioni di cui al punto **A)**- viene fissato, ai sensi dell'articolo 20 del D. Lgs 758/94, un termine di 60 giorni, dalla data di ricezione del presente verbale, alla scadenza dei quali la contravventrice Sig. _____ comunicherà per iscritto all'Unità Operativa Igiene e Sicurezza del Lavoro di questa Azienda U.S.L. di Piacenza, sita in Piacenza P.le Milano n° 2, l'avvenuta regolarizzazione al fine di consentire le verifiche di competenza.

Si avvisa che:

A) la contravvenzione riscontrata al punto 1) è sanzionata ai sensi dell'art. 89 comma 1 del D.Lgs. 626/94 con l'arresto da tre a sei mesi o con l'ammenda da € 1.549 a € 4.131 (1/4=1032 €).

I Verbalizzanti
(U.P.G. Mara Italia) 



Ai sensi del D. Lgs 19 Dicembre 1994 n° 758 "Modificazioni alla Disciplina sanzionatoria in materia di lavoro" si comunica quanto segue:

- qualora i termini indicati nel verbale non dovessero essere sufficienti (per motivi tecnici) ai fini di eliminare le inadempienze si ricorda di richiedere, con documento scritto e circostanziato, la proroga dei termini prima della loro scadenza (art. 20 comma 1);
- si informa che sarà cura dello scrivente Servizio effettuare verifica dell'ottemperanza entro 60 (sessanta) giorni, dalla scadenza del termine fissato nel verbale (art. 21 comma 1);
- **nel caso che la verifica evidenzi la eliminazione delle violazioni contestate il contravventore sarà ammesso al pagamento in sede amministrativa, nel termine di 30 (trenta) giorni, di una somma pari al quarto del valore massimo di ammenda prevista per la contravvenzione commessa (art. 21 comma 2); l'importo e le modalità di detto versamento saranno successivamente rese note al contravventore da parte di questo organo di vigilanza;**
- l'estinzione del reato sarà subordinata all'adempimento delle prescrizioni impartite nel verbale, nonché al pagamento della contravvenzione nei termini previsti (art. 24 comma 1);
- il verbale sarà trasmesso ai sensi dell'articolo 347 del Codice di Procedura Penale alla Autorità Giudiziaria competente;
- **il risultato della verifica, ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 758/94, sarà trasmesso alla Autorità Giudiziaria competente.**

Il presente verbale, deve essere conservato sul luogo di lavoro per essere esibito a richiesta del personale addetto alla vigilanza (art.401 del D.P.R. 547/56 ed art. 65 del D.P.R. 303/56). Delle prescrizioni contenute nello stesso, deve essere informato il rappresentante per la sicurezza (art. 19 c.1 lettera f D.Lgs. 626/94) e il servizio prevenzione e protezione (art. 9 c. 2 lettera e D.Lgs. 626/94)

I Verbalizzanti

(U.P.G. Mara Italia)