

**Problematiche connesse
alla gestione della apertura/chiusura
delle porte dei treni
della Direzione Regionale Toscana
(Trenitalia spa)**

Al Comitato Regionale ex art. 67 L.R. 40/2005
presso la Direzione Generale del Diritto alla Salute
e delle politiche di solidarietà
Settore Prevenzione e Sicurezza
Via T. Alderotti 26/N
FIRENZE

**RLS Pierpaolo CECCHERINI
RLS Filippo CUFARI
RLS Fabio FUSI**

DR Toscana - Trenitalia spa

Indice

Argomento	Pagina
Relazione	3
Allegato 1 C.O. n° 234 del 18.12.2007: "Progetto Porte Carrozze Media Distanza"	9
Allegato 2 NEIF 4.1.....	12
Allegato 3 Art. 6 DLgs 162/2007.....	25
Allegato 4 Disposizione di RFI n° 30/2007.....	27
Allegato 5 Art. 91 ter PGOS. Versione in vigore fino al 30 luglio 2007.....	42
Allegato 6 Lettera di DISQS a firma dell'ing. Luigi BERLINCIONI.....	48
Allegato 7 Interrogazione Parlamentare dei senatori del 12 dicembre 2007 da parte dei senatori Tibaldi, Palermi e Pellegatta.....	49
Allegato 8 Audizione dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato Commissione Parlamentare d'inchiesta sul fenomeno degli infortuni sul lavoro con particolare riguardo alle cosiddette «morti bianche» 32ª seduta: martedì 18 dicembre 2007 –Stralcio.....	51
Allegato 9 Ordine scritto impartito dall'ing. Francesco CIOFFI (responsabile DR Toscana) ad un capotreno affinché questi scortasse il treno anche senza il controllo della chiusura delle porte (BP).....	68
Allegato 10 Procedimento disciplinare a carico di un macchinista che si è rifiutato di condurre il treno in assenza del controllo della chiusura delle porte (BP).....	69
Allegato 11 Rapporto del RLS/macchinista Fabio FUSI in relazione ad un guasto sul treno regionale 23501 del 27 gennaio 2009.....	71
Allegato 12 Sentenza di Cassazione - Sezioni Unite Civili n° 5163 del 4 marzo 2009, Pres. Vittoria, Rel. Morcavallo - (dispositivo).....	72

Abbreviazioni

ANSF = Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie	OMS = Organizzazione Mondiale della Sanità
AS/UA = Agente Solo/Unico Agente di condotta	PdA = Personale di Accompagnamento
CCS = Comunicazione per il Certificato di Sicurezza	PdC = Personale di Condotta
COT = Coordinamento Operativo Territoriale	PGOS = Prefazione Generale all'Orario di Servizio
CTI = Coordinamento Tecnico Interregionale della prevenzione nei luoghi di lavoro Gruppo di lavoro 'Trenitalia'	RFI = Rete Ferroviaria Italiana
DCCM = Dirigente Centrale Coordinatore Movimento	SIMLII = Società Italiana di Medicina del Lavoro
DCO = Dirigente Centrale Operativo	SLC = Stress lavoro-correlato
DM = Dirigente Movimento	SOP = Sala Operativa Passeggeri
DVR = Documento di valutazione dei rischi di cui all'art. 28 del DLgs 81/2008	SPAD = Signal Passed At Danger (Indebiti superamenti di segnali disposti a via impedita)
GI = Gestore dell'Infrastruttura	SSN = Servizio Sanitario Nazionale
IF = Impresa Ferroviaria	SSN = Servizio Sanitario Nazionale
IPCL = Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive. Integra le NCR	STB = Sistema Tecnologico di Bordo
MC = Medico Competente	TU = DLgs 81/2008
NCR = Norme per la Circolazione dei Rotabili	UA/AS = Unico Agente di condotta/Agente Solo
NEIF o = Norma Esercizio Impresa Ferroviaria	
DEIF = Disposizioni di Esercizio dell'Impresa Ferroviaria	

Relazione

Come si ricorderà, negli ultimi anni, sono avvenuti in Italia innumerevoli incidenti - anche mortali - occorsi a cittadini/utenti del servizio ferroviario ed ai lavoratori stessi di Trenitalia spa a causa della incompleta e/o difettosa chiusura delle porte delle carrozze ferroviarie¹ senza che alcun operatore del treno potesse aver nozione diretta, attraverso varia strumentazione, dello stato delle porte in questione.

Dopo i richiami dei RLS affinché il datore di lavoro (ing. Francesco CIOFFI) valutasse il rischio correlato alla cattiva gestione della apertura/chiusura delle porte dei treni della Direzione Regionale Toscana, e dopo innumerevoli segnalazioni agli organi di vigilanza da parte di lavoratori e loro Rappresentanti², oo.ss., comuni cittadini, forze politiche, Trenitalia spa ha finalmente deciso di attuare il progetto denominato C.O. n° 234 del 18.12.2007: "Progetto Porte Carrozze Media Distanza" (**allegato 1**) integrandolo, dal punto di vista normativo, attraverso apposite procedure standardizzate denominate NEIF (nello specifico trattasi della n° 4 e della n° 6, ora inglobate nell'unica NEIF 4.1 (**allegato 2**); tali norme sono emanate dalla DISQS, e sulla loro congruità e rispondenza alla normativa generale di sicurezza dovrebbe puntualmente vigilare l'ANSF, in ossequio a quanto previsto dall'art. 6 DLgs 162/2007³ (**allegato 3**).

Attraverso il menzionato "Progetto" Trenitalia spa - nell'intento anche di ottemperare agli obblighi impostigli dal Gestore dell'Infrastruttura (GI) con la disposizione n° 30/2007⁴ (**allegato 4**) - ha inteso realizzare sulle carrozze "Media Distanza" (MD), in buona sostanza, i seguenti interventi:

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

Ritenendo insufficiente ed inadeguato il progetto di cui sopra, con lettera del 20 luglio 2008 gli scriventi hanno segnalato al responsabile ANSF (ing. Alberto Chiovelli, via Luigi Alamanni, 4 - 50123 FIRENZE - Tel. 055 2356620 - 06 41582379 - Fax: 055 2356495) le loro perplessità. In particolare si è ritenuto che tali innovazioni fossero insufficienti a garantire la sicurezza degli occupanti le carrozze ferroviarie in ogni situazione di esercizio poiché Trenitalia spa, in aggiunta alle citate modifiche, in ossequio a quanto disposto dall'art. 2087 C.C., deve:

a) **consentire** lo sblocco delle porte, a treno fermo, **dall'esterno** attraverso, ad esempio, un apposito dispositivo (rubinetto od altro) già in uso su vari tipi di carrozze ferroviarie come quelle a "Piano Ribassato", per rimanere ai vecchi (o soggetti a restyling) modelli, oppure su materiale di nuova concezione come le carrozze "**Vivalto**" ma anche "**TAF**" o carrozze **Gran Comfort**, ecc. Non si ritenga superflua tale necessità in quanto occorre immaginare (è già successo, purtroppo) una situazione in cui, all'atto della discesa da un treno dotato di carrozze MD, i viaggiatori debbano utilizzare una o più porte che, malauguratamente, a causa di un guasto al sistema di comando od altro, rimangano chiuse. In tali circostanze (come detto, già capitate) il personale del treno s'è trovato a gestire situazioni tecniche al momento irrisolvibili, anche nel tentativo di tranquillizzare i viaggiatori comprensibilmente presi dal panico o peggio. Tale innovazione, ad avviso di chi scrive, rappresenterebbe la completa attuazione di quanto disposto dalla citata disposizione 30/2007 del GI, in particolare al punto 2.10 rubricato "Evacuazione del veicolo in caso di emergenza"⁵. A sostegno della eventuale inutilità di detta innovazione si potrebbe affermare che, nelle situazioni sopra descritte, i viaggiatori impossibilitati ad uscire dal treno sarebbero autorizzati (o potrebbe loro essere suggerito dall'esterno) ad azionare l'apposita maniglia di sblocco situata nelle vicinanze della porta interessata oppure attendere il personale di bordo per l'operazione di sblocco prevista in corrispondenza del cassonetto di ogni vano porta (infatti, così agendo, ruotando cioè la maniglia di 90°, si ha l'intercettazione delle alimentazioni

1 In almeno un caso, grave e mortale, "...il tribunale di Prato ha condannato per omicidio colposo tre alti dirigenti di Trenitalia e RFI per la morte di una viaggiatrice caduta da una porta apertasi in corsa nel 2002..." - ANSA - Roma, 4 dicembre 2007.

2 Lettera alle ASL di Firenze e Prato dell'8 dicembre 2007;

3 Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n° 162 - "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie." Inoltre, sul sito web www.ansf.it si evidenzia che "...L'Agenzia vigila perché siano mantenuti gli attuali livelli di sicurezza..."

4 "Modifiche e integrazioni alla Disposizione 1/2003 recante i requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile".

5 "...Ogni veicolo deve essere dotato di opportune uscite per l'evacuazione in caso di emergenza, realizzate in conformità agli standard di sicurezza, alla norma UNI CEI 11170-2 e al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti n° 83 del 23 ottobre 2005. Per i treni con particolari caratteristiche potrà essere prevista la dotazione a bordo di idonee scalette dedicate al trasbordo dei viaggiatori, approvate dal Gestore dell'Infrastruttura..."

elettrica del magnete e pneumatica della porta la quale, a tal punto, potrà essere aperta manualmente): tale affermazione sarebbe ispirata dalla paradossale considerazione che ogni uomo, in qualunque circostanza che possa generare panico od altra forma di apprensione psicologica, in tempo ragionevole, possa richiamare a se la sufficiente calma per risolvere il problema postosi al momento, oppure dalla certezza del dono dell'ubiquità del personale di bordo (pdb) che, sui treni di cui si parla e, soprattutto, in quelli ad "**Agente Unico**", coadiuva il personale di macchina (pdm) nelle funzioni di secondo agente e, quindi, non ha immediata cognizione di ciò che accada sul convoglio! A tal proposito voglio rammentare che anche altri mezzi in circolazione, come le ALe 642, seppur non rientranti nel citato "Progetto" sono sprovviste del dispositivo di sblocco delle porte **esterno** suggerito;

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

Con disposizione n° 21/2007 il GI, modificando la PGOS, ha inteso delegare alle imprese ferroviarie il compito di "**...istruire il personale interessato per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate al fine di consentire la sicurezza dei viaggiatori e del personale di servizio...**". In virtù di tale disposto, Trenitalia spa ha emanato la citata NEIF n° 4 (ora, NEIF 4.1) ove in sintesi si stabilisce che, nei casi di degrado di cui all'oggetto, effettuati opportuni controlli alle porte, il treno possa partire solo dopo che il macchinista abbia "affidato" al capotreno il controllo chiusura porte. Chi scrive ritiene che tale procedura costituisca un peggioramento della precedente normativa (in vigore fino al 30 novembre 2007⁶. Vedi **allegato 5**) la quale non consentiva mai ad un treno di partire dalla stazione di origine senza il controllo in oggetto da parte del macchinista.

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

- in caso di mancanza del controllo in oggetto (sia in stazione che in linea) il macchinista, affidando al capotreno tale incombenza, trasferirebbe al proprio collega responsabilità non dovute ma che dovrebbero ricadere in capo all'impresa ferroviaria, ovvero al datore di lavoro; tale deformazione della norma stravolge il concetto di culpa in vigilando, laddove si verta in ipotesi di omissione, inadeguatezza o tardività nei controlli ad esso demandati in relazione alla condotta del personale subordinato, in tal caso macchinisti e/o capotreno (vedasi, ad esempio, Suprema Corte di Cassazione, Sezione Lavoro, sentenza n° 89/2002). A ciò aggiungasi che, se situazioni foriere di danni non vengano tempestivamente fronteggiate, la culpa in vigilando potrà essere ancora più eclatante. Ammesso (ma non concesso) che la culpa in vigilando continui a persistere sul datore (o dirigente) nelle situazioni sopra citate, risulta evidente come, in caso di infortuni generatisi in conseguenza del degrado fin qui descritto, permangano in capo al macchinista "affidante" il compito di controllo della chiusura delle porte responsabilità penali oggettive, mentre in capo al capotreno "affidatario" insisterebbero ben più gravi responsabilità soggettive;
- il macchinista (così come il capotreno) è assimilabile al soggetto che, ai sensi dell'art. 20.1 DLgs 81/2008 "**...deve prendersi cura della propria sicurezza e della propria salute e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, su cui possono ricadere gli effetti delle sue azioni o omissioni, conformemente alla sua formazione ed alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro...**". Nelle situazioni in oggetto, i lavoratori menzionati, non avendo alcuna certezza (a meno che non blocchino materialmente tutte le porte del convoglio...In tal caso, però, potrebbe configurarsi il reato di sequestro di persona!) che tutte le porte siano chiuse, verrebbero meno al loro dovere/diritto sopra citato in quanto - consapevolmente, addirittura! - porrebbero la salute propria ed altrui in potenziale pericolo. Ne consegue che sarebbe legittimo, in tali situazioni, proprio in ossequio a quanto disposto dall'art. 20.1 citato, il rifiuto dei lavoratori a consentire la partenza del convoglio, se non in situazioni assoluta emergenza, peraltro mai "proceduralizzate" da Trenitalia, oppure - come con la NEIF n° 4 - trattate con estrema sufficienza soprattutto laddove non viene mai affermata la responsabilità del datore anche per danni a persone e/o cose derivanti da azioni dei propri dipendenti (pdm e/o pdb) comunque attenutisi scrupolosamente a informazioni/formazione la cui erogazione rientra fra gli obblighi datoriali purché **adeguata (informazione "adeguata"**: art. 36.2.a DLgs 81/2008; **formazione "adeguata"**: art. 37.3 DLgs 81/2008). Però, in tali

⁶ Art. 91 ter PGOS. Vedi allegato 5.

casi non potrebbe sostenersi, come conseguenza della particolare - e fuorviante, ad avviso di chi scrive - interpretazione di quanto disposto, nella parte finale, dall'art. 20.1 "...Ogni lavoratore deve prendersi cura...omissis...**conformemente alla sua formazione, alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro...**" poiché se l'informazione/formazione è inadeguata il datore incappa nelle sanzioni penali previste rispettivamente dall'art. 55.4.a DLgs 81/2008; in tale situazione, il datore perderebbe quell'autorità (nonché autorevolezza) riconosciutagli sistematicamente per aver osservato scrupolosamente norme contrattualmente concordate (oltre a quelle generali di valenza superiore); ne consegue che, in tale situazione, nemmeno un ordine reiterato teso ad imporre al pdm/pdb la ripresa della corsa del treno nelle condizioni di degrado sopra descritte potrà essere eseguito da tali lavoratori in quanto consapevoli che, in ossequio a quanto disposto dal CCNL delle Attività Ferroviarie (art. 51.1.h) essi non devono "...omissis... comunque, eseguire l'ordine quando la sua esecuzione possa comportare violazione di norme penalmente sanzionate...omissis...". Questo legittimo comportamento del prestatore trova conforto in almeno due principi:

- quello sintetizzato con locuzione latina "*Inadimplenti non est adimplendum*" (art. 1460 C.C.) per cui, in sostanza, ciascuna delle parti di un contratto con prestazioni corrispettive può non adempiere la propria obbligazione ove l'altra parte si rifiuti di adempiere la propria;
- quello squisitamente legato alla sicurezza del lavoro per cui è legittimo il rifiuto della prestazione da parte del lavoratore in caso di condizioni precarie della sicurezza sui luoghi di lavoro, supportato da svariate sentenze di Cassazione, fra le quali quella della Sezione Lavoro, 9 maggio 2005, n.9576). "...Pertanto nella situazione che si sta esaminando si presume vi sia stata una condotta colpevole del datore di lavoro in merito alla individuazione delle potenziale cause di pericolo, ovvero nella successiva fase di individuazione degli opportuni accorgimenti in rapporto alla situazione che si era venuta a creare, e che impediva al lavoratore di svolgere il suo incarico onde salvaguardare la propria salute....Quindi il mancato assolvimento della prestazione professionale è giustificato dal precedente inadempimento del datore di lavoro e trova pertanto la sua giustificazione nella esigenza di autotutelarsi..." (dott. Alessandro Allaria, giurista d'impresa).

Tuttavia non è possibile prescindere dal dettato Costituzionale (art. 27) secondo il quale "...la responsabilità penale è personale..."; di conseguenza il personale del treno che, pur mettendo in pratica le informazioni (**inadeguate**) e la formazione (**inadeguata**) impartitagli dal datore, non riesca ad evitare danni alle persone e/o alle cose sarebbe responsabile direttamente per quanto accaduto a causa delle sue azioni e/o omissioni. Risulta evidente la mancata applicazione di quanto previsto dall'art. 2087 C.C. laddove Trenitalia spa, nonostante i grandi mezzi economici disponibili, anche a fronte di una moderna tecnologia collaudata, si avvalga di una semplice spia luminosa per segnalare (o meno) al macchinista lo stato di chiusura delle porte: qualora questi non se ne avveda (si badi che tale dispositivo, nelle vecchie locomotive si trova in una posizione altamente defilata, mentre in quelle di ultima generazione si confonde con altre di diverse funzioni), ci si chiede quanto sarà valutabile la sua responsabilità in caso di infortunio a terzi? Si tenga presente inoltre che esistono nuovi dispositivi elettronici di registrazione degli eventi di condotta (denominati D.I.S., Driver Information System) che, in caso di inconvenienti legati al presente punto in questione, possono fornire il tempo ed il luogo esatti in cui il circuito di controllo della chiusura delle porte si sia accidentalmente "aperto" (cioè nel momento in cui una porta potrebbe essersi aperta). Ebbene, se tali apparecchiature registrassero che tra l'avvenuto degrado in oggetto e l'intervento di pronto arresto del convoglio (che potrebbe anche non avvenire se il lavoratore non se ne accorgesse) sia passato un congruo tempo (durante il quale potrebbe essersi verificato un infortunio a terzi) quanto discolperebbe il macchinista (od il capotreno nei casi di "affidamento" di cui sopra) poter dire "Non me n'ero avveduto"? Si ritiene, invece, che il degrado fin qui descritto dovrebbe essere segnalato anche da un particolare suono in cabina di guida, oltretutto dall'automatica disinserzione dalla trazione della locomotiva e frenatura del convoglio.

Di recente la DISQS di Trenitalia spa, attraverso il dirigente signor Luigi Berlincioni (con nota 15/0 Id: 2008.TRINICORP. Vedi **allegato 6**) ha stabilito, fra le altre cose, che "...Per la gestione in sicurezza del treno occorre tenere presente che non è assolutamente ammesso far viaggiare il treno con una porta non correttamente chiusa...omissis...". Allora, se è vero (com'è vero) che il mancato controllo in cabina di guida della chiusura delle porte deve indurre il

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

Come a dar corpo e sostegno alle tesi degli scriventi, l'AD di FS spa, Mauro MORETTI, il 12 dicembre 2007, presso il Senato della Repubblica⁷ (vedi **allegato 7**), i senatori Tibaldi, Palermi e Pellegatta hanno interrogato i Ministri dei Trasporti, del Lavoro e della Previdenza Sociale in relazione agli stessi temi evidenziati nella presente relazione.

Qualche giorno dopo, il 18 dicembre 2007, l'AD di FS spa Mauro MORETTI, presso la specifica Commissione Parlamentare del Senato⁸ (vedi pag. 30 dell'**allegato 8**) affermava, fra le altre cose **"...c'è un meccanismo di blocco porte e se una porta non viene riconosciuta come chiusa non si parte. Infatti, l'altra sera i passeggeri, giustamente infuriati, aprivano le porte e quindi il treno non poteva partire perché ora era aperta una porta ora un'altra e il personale di bordo non riusciva a chiuderle tutte perché continuamente ne venivano aperte altre..."**.

Per quanto sopra i RLS, in questi mesi hanno continuato a segnalare all'ANSF le anomalie al BP riscontrate su molti treni circolanti in regione senza riceverne da questa alcuna risposta.

Nella convinzione di interpretare al meglio il proprio mandato, i RLS hanno anche diramato ai lavoratori opportune iniziative comportamentali tese al sostanziale rifiuto a riprendere la marcia dei treni in assenza del previsto controllo della chiusura delle porte (BP) ma il datore - nello specifico, l'ing. Francesco CIOFFI, DR Toscana - in alcuni casi ha egli stesso ordinato a mezzo M40 (ordine scritto: vedi **allegato 9**) a taluni lavoratori di scortare comunque il treno. Ad un macchinista che si è rifiutato di partire senza il BP efficiente è stata comminata una sanzione disciplinare di 2 giorni di sospensione (vedi **allegato 10**. Allo stato l'impugnazione della sanzione, da parte del lavoratore, è in fase di discussione presso la Direzione Provinciale del Lavoro di Firenze).

Il 27 gennaio 2009 il RLS Fabio FUSI, macchinista, in servizio al treno regionale 23501, ha segnalato al datore che, nella fermata di Montevarchi, nonostante in cabina di guida la spia BP fosse accesa (porte chiuse) in realtà l'anta di una porta risultava aperta, come segnalatogli telefonicamente dal capotreno (**vedi allegato 11**).

Nei casi segnalati di cui agli **allegati 9 e 10** il datore di lavoro (ing. Francesco CIOFFI) ha ritenuto di doversi conformare acriticamente alle regole dettate da organismi (interni alla FS spa, cioè RFI e DISQS) ritenendoli di livello gerarchico (quanto a responsabilità precipue della sicurezza sul lavoro) superiore: infatti, nei testi degli M40 e dei provvedimenti disciplinari risulta sempre il riferimento alle NEIF, emanate da DISQS. Gli scriventi, tuttavia, considerano tale atteggiamento illegittimo per il fatto che il datore stesso (e non altri) è responsabile sempre personalmente (ex TU, ex art. 27 Costituzione) della corretta e completa valutazione di tutti i rischi lavorativi in azienda. Non trattandosi, però di semplici atti amministrativi effettivamente demandabili ad altri livelli di organizzazione, la materia della sicurezza sul lavoro inerisce inequivocabilmente le attribuzioni del datore delegato, in questo caso il CIOFFI. Tale principio è stato ribadito anche dalla Suprema Corte di Cassazione (Sezioni Unite Civili n. 5163 del 4 marzo 2009, Pres. Vittoria, Rel. Morcavallo. Vedi **allegato 12**)⁹

7 Legislatura 15 - Atto di Sindacato Ispettivo n° 4-03201 Atto n. 4-03201 - Pubblicato il 12 dicembre 2007 - Seduta n. 265

8 COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA sul fenomeno degli infortuni sul lavoro con particolare riguardo alle cosiddette «morti bianche» (stralcio) - AUDIZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO DELLE FERROVIE DELLO STATO - 32ª seduta: martedì 18 dicembre 2007

9 La Corte ha enunciato, fra gli altri, il seguente principio di diritto: "spetta alla giurisdizione del giudice ordinario la controversia instaurata da dipendenti della società Trenitalia, nonché dal rappresentante per la sicurezza dei lavoratori ai sensi del decreto legislativo n. 626 del 1994, per l'inibizione di modalità di lavoro implicanti una situazione di pericolo per l'integrità fisica dei lavoratori (nella specie, conduzione dei treni con agente unico in mancanza dei requisiti di sicurezza e con l'impiego di un dispositivo di vigilanza automatica privo di adeguata valutazione del rischio), trattandosi di materia riguardante l'adempimento datoriale dell'obbligo di sicurezza della prestazione di lavoro e risultando irrilevante, ai fini della determinazione della giurisdizione, l'eventuale interferenza della pronuncia del giudice sulle disposizioni impartite (nella specie, mediante direttiva generale) dalla Rete Ferroviaria Italiana, gestore delle infrastrutture ferroviarie".

Per quanto sopra evidenziato gli scriventi chiedono un intervento urgente di codesto organismo e/o degli organi di vigilanza sulla normativa inerente la sicurezza sul lavoro, onde rimuovere le cause che, allo stato attuale – ed in relazione all'oggetto della presente disamina – pongono in pericolo la sicurezza della circolazione, dei viaggiatori e dei lavoratori delle ferrovie in Toscana.

Con stima.

Allegati



**COMUNICAZIONE ORGANIZZATIVA n. 234/AD del 18 dic 2007
“Progetto Porte Carrozze Media Distanza”**

Con la presente Comunicazione Organizzativa si formalizza il progetto **Porte Carrozze Media Distanza** nell’ambito della Divisione Passeggeri Regionale.

OBIETTIVI

Con la Disposizione n. 30 del 18/07/2007 il Gestore dell’Infrastruttura ha perfezionato le regole relative all’ammissione tecnica dei rotabili in particolare aggiornando e completando gli standard tecnici e i requisiti normativi, a cui deve attenersi il materiale rotabile per poter circolare sulla Rete Ferroviaria Nazionale, e la fissazione delle scadenze temporali, entro cui tutto il materiale in esercizio dovrà rispondere ai requisiti tecnici indicati, tra cui quelli relativi alle porte di salita/discisa delle carrozze (v. punto 2.9 dell’Allegato 1 alla citata Disposizione).

Il progetto è quindi motivato dall’esigenza di adempiere alle prescrizioni del Gestore Infrastruttura, ed è finalizzato alla modifica delle porte dell’intero parco delle 2.339 carrozze Media Distanza, per il relativo bloccaggio in apertura e controllo di chiusura attraverso gli interventi di smontaggio delle porte di origine e la successiva posa in opera di quelle revisionate e modificate o nuove comprensive della modifica dell’applicazione della maniglia a raso esterna completa del blocco meccanico ,ed introduzione del controllo chiusura porte.

In particolare gli interventi da realizzare devono assicurare:

- l’introduzione controllo chiusura porte,
- la sostituzione dell’attuale maniglia esterna con una a incasso ed eliminazione del mancorrente esterno nelle carrozze MDVE,
- l’introduzione del blocco meccanico sulla maniglia esterna.

MODALITÀ DI ATTUAZIONE

In relazione alla numerosità e diffusione territoriale della flotta MD e dei tempi per l’attuazione, gli interventi di modifica delle porte saranno effettuati sostanzialmente presso gli impianti di manutenzione corrente della DPR attraverso:

1. fornitura di 2.300 ante nuove modificate necessarie per sostituire una parte di quelle che non risultano convenientemente riparabili,
2. smontaggio delle circa 14.852 ante di origine
3. revisione e modifica di 12.552 ante che, in base alle valutazioni effettuate in fase di spoglio, sono riutilizzabili, tramite centri riparatori esterni
4. posa in opera delle circa 14.852 ante revisionate/nuove modificate, ovvero già dotate di maniglia a incasso e blocco porte meccanico
5. introduzione del controllo blocco porte
6. verifica di funzionalità e collaudo delle lavorazioni relative al montaggio e al controllo di chiusura porte.

Le attività 1-2-3-4-5 saranno eseguite da fornitori esterni, ad esclusione dello smontaggio e messa in opera della quota parte di porte revisionate/nuove modificate installate presso le officine manutenzione ciclica (OMC) della DTAI (utilizzando manodopera interna). In particolare le attività:

- 2-4-5 saranno realizzate presso gli impianti di manutenzione corrente della DPR con messa a disposizione delle relative postazioni di lavoro e dei componenti per ripristino del controllo porte, qualora quelli in opera risultassero inefficienti dopo verifica di funzionamento.
- 3 sarà realizzata presso centri riparatori esterni mediante ricorso alle imprese iscritte al Sistema di Qualificazione Trenitalia.

L'attività 6 è realizzata da personale di DPR da eseguirsi in contraddittorio con il fornitore, (ad esclusione della quota parte di porte presso le officine manutenzione ciclica della DTAI)

TEMPI

Conclusione del Progetto entro il 31 ottobre 2008.

ORGANIZZAZIONE DEL PROGETTO

Project Manager: Alessio LILLINI, che opera alle dirette dipendenze del Responsabile della Divisione Passeggeri Regionale

Attività

Gestione dei cantieri per sostituzione ante, ripristino della funzionalità porte e introduzione controllo chiusura porte, attraverso:

- monitoraggio e controllo del progetto in corso d'opera con accertamento della rispondenza alle specifiche funzionali;
- verifica dell'avanzamento temporale, fisico ed economico attraverso il coordinamento complessivo delle attività facenti capo alle varie Direzioni interessate di Trenitalia nonché, il coordinamento delle attività degli Impianti di Manutenzione Corrente, responsabili della implementazione degli interventi;
- gestione e controllo attuativo dei contratti dei servizi relativi agli interventi di fornitura, revisione e smontaggio/montaggio definiti;
- reporting mensile per il Comitato di Business ed il Comitato Guida Sicurezza.

Team di supporto, coordinato dal Project Manager

Attività e strutture responsabili

Attività	Struttura	Responsabile	Quando
Negoziante ed affidamento servizi di smontaggio/ montaggio porte: (Stesura capitolati e specifiche contrattuali; richiesta delle offerte, esame offerte, affidamento lavori)	DACQ	GUELI Antonio	Entro il 28/02/2008
Fornitura di 2.300 nuove porte	DTAI	CASTELLANO Antonio	1000 entro il 28/02/2008 860 entro il 20/03/2008 440 entro il 20/04/2008
Negoziante ed affidamento attività di revisione e modifica di 12.552 porte MD presso centri riparatori			Entro il 01/03/08
Controllo attività revisione e modifica di 12.552 porte MD presso centri riparatori	DPR	Responsabili Manutenzione e Pulizie delle DR interessate tramite propri tecnici qualificati	Dal 01/03/08 al 31/10/2008
Verifica di funzionalità e collaudo delle lavorazioni relative al montaggio e al controllo di chiusura porte			Contestualmente al rilascio delle carrozze da parte delle imprese fornitrici

TRENITALIA

CO n.234 /AD del 18 dic 2007

Modalità di funzionamento

Incontri periodici quindicinali (minimo), per verifica avanzamento e necessarie azioni correttive, secondo l'agenda definita dal Project Manager.

FIRMATO
Vincenzo Soprano

Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema
Direttore

N.E.I.F. n° 4.1
del 12/01/2009

In vigore dalle ore 0,00 del 1°/02/2009

PORTE A COMANDO AUTOMATICO (ELETTRICO O ELETTOPNEUMATICO) NORME INTEGRATIVE

Annulla e sostituisce	Integra
<p>NEIF 4.0 DEL 14/11/07. I RIFERIMENTI ALLA NEIF 4.0 EVENTUALMENTE PRESENTI IN ALTRI DOCUMENTI DOVRANNO ESSERE INTESI COME RIFERITI ALLA PRESENTE NEIF 4.1</p>	<p>PGOS - ART. 91/TER</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>ISPAT - ART.9 DELLE DISPOSIZIONI GENERALI</p>
<p>NEIF 6 DEL 21/03/08</p>	

INDICE

1.	GENERALITÀ	2
2.	SUDDIVISIONE DEI TRENI IN FUNZIONE DEI ROTABILI IN COMPOSIZIONE	3
3.	NORME RELATIVE ALL'UTILIZZAZIONE DELLE PORTE IN CONDIZIONI DEGRADATE	4
3.1.	<i>Anormalità al controllo centralizzato chiusura porte di accesso.....</i>	<i>4</i>
3.2.	<i>Guasto al dispositivo tachimetrico.....</i>	<i>5</i>
3.3.	<i>Anormalità alla telechiusura delle porte.....</i>	<i>6</i>
4.	MODALITÀ DI UTILIZZO DEI DISPOSITIVI DI APERTURA DI EMERGENZA DELLE PORTE DI ACCESSO	6
5.	MODALITÀ PER LA MESSA FUORI SERVIZIO E LA SEGNALAZIONE DI PORTE DI ACCESSO INUTILIZZABILI	7
6.	APERTURA PORTE IN CORSO DI VIAGGIO	8
7.	DOCUMENTI DI RIFERIMENTO	9
8.	DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI.....	9

9. DISTRIBUZIONE.....	10
TABELLA.....	11
ALLEGATO A - TABELLA DELLE ANORMALITÀ PIÙ FREQUENTI RELATIVE ALLA TELECHIUSURA DELLE PORTE DI ACCESSO.....	12
ALLEGATO B - ELENCO DEI ROTABILI APPARTENENTI AI TRE GRUPPI DI CUI AL COMMA 2.....	13

1. GENERALITÀ

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. 44/bis 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 anomalia:
 - 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, in **allegato B** è riportato l’elenco dei rotabili appartenenti ai tre gruppi sopra menzionati.

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 gli adempimenti che seguono.

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 controllo 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 DEI 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 emergenza ¹:

- 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.

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

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).

- 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,

il PdA a treno fermo 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, e annotare l'avvenuta comunicazione 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 ².

Nel caso di messa fuori servizio di una porta di carrozza dotata di una sola porta di accesso per lato, è ammesso mantenere la carrozza in servizio commerciale fino a termine corsa esclusivamente in presenza delle seguenti condizioni :

- » 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,
- » 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. APERTURA PORTE IN CORSO DI VIAGGIO

Il rilevamento, durante la marcia del treno, di una porta non correttamente chiusa (es. del tutto o parzialmente aperta e/o non correttamente assicurata in chiusura) deve portare all'attivazione di due distinte procedure:

- una finalizzata alla gestione della presunta caduta di un viaggiatore dal treno;

² Fanno eccezione carrozze particolari (esempio carrozze ristorante) non dotate di porte di salita viaggiatori nelle quali l'evacuazione d'emergenza dei viaggiatori è comunque assicurata da altre vie di fuga (porte di servizio, vetri rimovibili, ecc.)

- l'altra finalizzata alla gestione in sicurezza del treno stesso.

Per la gestione della presunta caduta di un viaggiatore dal treno, in aggiunta agli altri provvedimenti previsti dalla vigente normativa e ove disponibile, deve essere utilizzato anche il segnale di prudenza generalizzata via GSMR (REC).

Per la gestione in sicurezza del treno occorre invece tenere presente che non è assolutamente ammesso far viaggiare il treno con una porta non correttamente chiusa in quanto, a causa degli effetti aerodinamici indotti dalla marcia del treno stesso, esaltati dall'eventuale incrocio con altri convogli, soprattutto se in galleria, può ingenerarsi il distacco dell'anta e l'insorgere di ulteriori e più gravi rischi.

Per le suddette ragioni, rilevando durante la marcia una porta non correttamente chiusa, il PdA deve intervenire tempestivamente per arrestare il treno assicurando, per quanto concesso dalle condizioni operative, il presenziamento della porta interessata fino all'arresto del treno ed astenendosi da ogni tentativo di regolarizzarla con treno in movimento; a treno fermo attenendosi a quanto previsto dai manuali e dalle procedure d'uso del rotabile, provvedere alla regolarizzazione della porta stessa operando, ove possibile, dall'interno del convoglio.

Ove la regolarizzazione richiedesse operazioni da effettuarsi dall'esterno, in particolare nel caso l'intervento debba essere effettuato lato interbinario, dovranno inoltre essere adottate le previste cautele antinfortunistiche.

7. 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)".

8. DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI

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

9. 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.

F.to Emilio Maestrini

TABELLA

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

Condotta	A	B	C	D	E	F	2° Ag.
	17	17	17	17	17	17	17
Accompagnamento e formazione treno	A	B	C	D	D1		
	17	17	17	17	17		
Verifica	A	B	C				
	17	17	17				
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.

ALLEGATO A - TABELLA DELLE ANORMALITÀ PIÙ FREQUENTI RELATIVE ALLA TELECHIUSURA DELLE PORTE DI ACCESSO

TIPI DI ANORMALITA' E PROVVEDIMENTI DA ADOTTARE			
GRUPPO/I	TIPO DI COMPOSIZIONE	v. paragrafo 3.1	v. paragrafo 3.2
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)
		Mancata chiusura delle porte di tutto il convoglio o di una parte di esso	Mancata chiusura delle porte di un solo rotabile
Gruppo b)	Composizione omogenea con rotabili appartenenti al Gruppo b): treni composti da rotabili con consenso di apertura in porte in cabina di guida.		
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 manomani di apparecchiature per il comando porte.		
Gruppo a) + Gruppo b)	Composizione promiscua realizzata con rotabili appartenenti al Gruppo a) e al Gruppo b):		

(1) La presenza e l'inefficienza del dispositivo tachimetrico sono rilevabili tramite apposita segnalazione 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, prevenendo 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 B - ELENCO DEI ROTABILI APPARTENENTI AI TRE GRUPPI DI CUI AL COMMA 2

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);
- a.4) i treni composti da carrozze UICX-IR;
- a.5) i treni composti da carrozze Media Distanza (MDVE – MDVC) marcate con il pittogramma **a**³
- a.6) i treni effettuati con doppia trazione simmetrica di E.414 in comando multiplo e carrozze Z1, GC ed Eurofima contrassegnate con le numerazioni 61831990 (2,3,4)XX-X, 6183 29-90 XXX X e 6183 85-90 XXX X. (rif. NEIF 10)

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.

Pagina 24

Appartengono al **Gruppo b)**:

« per memoria »

Appartengono al **Gruppo c)**:

- i treni composti con carrozze UIC-X, UIC-Z1, Gran Comfort, Eurofima-

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

³ Tutto il parco Media Distanza risulta modificato e quindi appartenente al Gruppo a). In ragione di ciò la presenza del pittogramma **a** non ha più significato e verrà progressivamente tolto d'opera.

Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162

"Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie"

(pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 234 dell'8 ottobre 2007 - Suppl.Ordinario n. 199/L)

...omissis...

Art. 6. Compiti dell'Agenzia

1. L'Agenzia e' preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale. In tale ambito, l'Agenzia svolge i compiti e le funzioni previste dalla direttiva 2004/49/CE con poteri di regolamentazione tecnica di settore e detta, in conformità con le disposizioni comunitarie e con quelle assunte dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie di cui al regolamento CE/881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria.

2. L'Agenzia e' incaricata di svolgere i seguenti compiti:

a) definire il quadro normativo in materia di sicurezza, proponendone il necessario riordino, ed emanare anche su proposta dei Gestori delle infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigilare sulla loro applicazione;

b) controllare, promuovere e, se del caso imporre, le disposizioni e l'emanazione delle prescrizioni di esercizio da parte dei Gestori delle Infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, in coerenza con il quadro normativo nazionale di cui alla lettera a);

c) stabilire i principi e le procedure e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine all'emanazione delle disposizioni di cui alla lettera b);

d) autorizzare la messa in servizio di sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema transeuropeo ad alta velocità e convenzionale a norma dell'articolo 14 della direttiva 96/48/CE e successive modificazioni e della direttiva 2001/16/CE del 19 marzo 2001, e successive modificazioni ed in conformità ai pertinenti requisiti essenziali;

e) verificare l'applicazione delle disposizioni e prescrizioni tecniche relativamente al funzionamento ed alla manutenzione;

f) verificare che i componenti di interoperabilità siano conformi con i requisiti essenziali a norma dell'articolo 10 della direttiva 96/48/CE e successive modificazioni e della direttiva 2001/16/CE del 19 marzo 2001 e successive modificazioni ;

g) autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile e degli altri sottosistemi di natura strutturale nuovi o sostanzialmente modificati, non ancora oggetto di una STI o parzialmente coperti dalle STI sulla base delle dichiarazioni di verifica CE e dei certificati di omologazione;

h) emettere il certificato di omologazione di un prodotto generico, di

un'applicazione generica o di un componente dopo aver verificato le attività effettuate dal Verificatore Indipendente di Sicurezza prescelto dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità, dall'ente appaltante, dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura interessato;

i) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i pertinenti elementi che compongono i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 14 e 15 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie operino conformemente ai requisiti del diritto comunitario o nazionale;

l) verificare che il materiale rotabile sia debitamente immatricolato e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile, istituiti a norma dell'articolo 24 della direttiva 2001/16/CE e successive modificazioni, siano precise ed aggiornate;

m) istituire e aggiornare il registro di immatricolazione nazionale del materiale rotabile autorizzato ad essere messo in servizio;

n) compiere attività di studio, ricerca, approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, anche recependo indicazioni emergenti dalle indagini e dalle procedure svolte dall'organismo investigativo sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari per il miglioramento della sicurezza; svolgere attività di consultazione in materia di sicurezza ferroviaria a favore di pubbliche amministrazioni e attività propositiva anche nei confronti del Parlamento in vista della approvazione di norme di legge atte a garantire livelli più elevati di sicurezza delle ferrovie;

o) formulare proposte e osservazioni relative a problemi della sicurezza ferroviaria ad ogni soggetto od autorità competenti;

p) impartire ai gestori delle infrastrutture ed alle imprese ferroviarie direttive, raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine agli accorgimenti e procedure necessarie ed utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria;

q) collaborare, nel rispetto delle rispettive funzioni, con l'Agenzia ferroviaria europea per lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza per consentire una progressiva armonizzazione delle norme nazionali, coordinandosi con tale Agenzia in vista dell'adozione delle misure di armonizzazione e monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria europea;

r) qualificare i Verificatori indipendenti di sicurezza per i processi di omologazione.

3. Le attività di cui al comma 2 non possono essere trasferite o appaltate ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o Ente appaltante.

4. Per lo svolgimento dei propri compiti l'Agenzia può chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di Gestori delle infrastrutture e Imprese ferroviarie o altri organismi qualificati. Gli eventuali costi derivanti rientrano nelle spese di funzionamento dell'Agenzia di cui all'articolo 26.

5. L'Agenzia collabora con le istituzioni pubbliche preposte alla regolazione economica del settore.

...omissis...



Allegato 4

Ferrovie dello Stato
UA 19/7/2007
RFI-DTCA0011P\2007\
0002206

Direzione Tecnica
il Direttore

MINISTERO DEI TRASPORTI
Dipartimento per i Trasporti Terrestri
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caraci, 36
00157 - Roma

IMPRESSE FERROVIARIE
(secondo indirizzo)
Loro Sedi

ISPEL TORATO LOGISTICO
DELL'ESERCITO
Rep. Coordinamento e Supporti Generali
Uff. Movimenti e Trasporti
V.le Castro Pretorio, 123
00185 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Amministratore Delegato
Sede

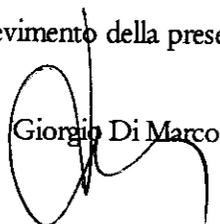
RETE FERROVIARIA ITALIANA
(secondo indirizzo)
Loro Sedi

Oggetto: Trasmissione della Disposizione n° ³⁰ del... ^{19 8 LUG 2007} recante "Modifiche e integrazioni alla Disposizione 1/2003 recante i requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile".

L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.

In conformità a quanto sopra si trasmette la Disposizione di cui all'oggetto recante "Modifiche e integrazioni alla Disposizione 1/2003 recante i requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile".

Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.


Giorgio Di Marco



Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE N° 30 del 18 LUG. 2007

**“Modifiche e integrazioni alla Disposizione 1/2003
recante i requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile”
Il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale**

VISTO il D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, recante “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto”;

VISTA la legge 17 maggio 1985 n. 210, recante “Istituzione dell’Ente Ferrovie dello Stato”;

VISTO il D.L. 11 luglio 1992 n. 333 - convertito in legge 8 agosto 1992 n° 359 - recante “Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica”;

VISTO l’art. 131 della legge 23 dicembre 2000 n. 388, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 2001)”;

VISTO il Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante “Attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;

VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, concernente il rilascio alle “Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni” della concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, emanato dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie ed avente per oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza per l’esercizio ferroviario;

VISTI i regolamenti emanati ai sensi dell’art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

VISTO il combinato disposto degli articoli da 96 a 99 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e art. 4 secondo comma, 10, secondo e terzo comma, 11, quarto comma e 36, primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che demandano al Gestore dell’Infrastruttura di emanare, anche alla luce delle norme e degli standard emanati nella competenza ministeriale, disposizioni e prescrizioni per lo svolgimento dell’esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza;

VISTO l’Ordine di Servizio Organizzativo n. 424/AD del 7 maggio 2001 dell’Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di

Pagina 1 di 5



Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell’art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs n. 188/2003
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 32.853.697,487,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

La presente disposizione è composta di n° 14 pagine

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE





emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la Comunicazione Organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTA la nota 512/VIG3 del 07.08.2003 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed avente per oggetto: chiarimenti disposizione n°35 del 22/11/2002;

VISTA la Disposizione di RFI n. 1 del 21 Gennaio 2003 (Disp. 1/2003);

VISTO il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 ottobre 2005, "Sicurezza nelle Gallerie Ferroviarie", (Suppl. Ord. alla G.U. 8 aprile 2006, n.83);

VISTA la Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, prot. 13/2006/DIV.5 del 09/03/2006;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 212/AD del 06 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma al responsabile della Direzione Tecnica della Rete Ferroviaria Italiana il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la Direttiva del Ministro dei Trasporti, prot. 0044725 del 20/10/2006;

VISTA la relazione del Responsabile della competente S. O. della Direzione Tecnica, prot. RFI/DTC/CSI 03330/07 del 15/05/2007 con cui si propone l'emanazione di una disposizione concernente "Modifiche e integrazioni alla Disposizione 1/2003 recante i requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile"

RITENUTA la necessità e l'opportunità di emanare la predetta disposizione;

DELIBERA

Art. 1

(Oggetto)

La presente Disposizione:

- a) riporta le modifiche e le integrazioni ai "Requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile" definiti dalla Disposizione di RFI n. 01 del 21/01/2003;
- b) disciplina la gestione del transitorio per il materiale rotabile già immesso in servizio, di cui all'art. 1 della suddetta Disposizione 1/2003.

Art. 2

(Modifiche all'allegato 4 della Disp. 1/2003)

L'allegato 1 alla presente Disposizione, che è parte integrante e costitutiva del presente atto, annulla e sostituisce l'allegato 4 della Disposizione 1/2003 a seguito della modifica dei punti 1.4, 1.12, 1.15, 1.18, 1.19, 1.20, 1.22, 1.23, 1.30, 2.5, 2.6, 2.7, 2.9 e 2.10.





Art. 3

(Materiale rotabile interessato, scadenza e obblighi)

Entro il 31/12/2015, fatta eccezione per quanto stabilito al successivo art. 4:

- a) il materiale rotabile in uso precedentemente alla Disposizione 14/2000 e già circolante sulla Rete Ferroviaria Italiana, deve essere adeguato ai requisiti definiti dalla Disposizione 1/2003, così come integrata e modificata da quanto riportato nell'allegato 1 alla presente Disposizione;
- b) il materiale rotabile munito almeno di ammissione tecnica nel rispetto della Disposizione 14/2000 o della Disposizione 12/2001 e già circolante sulla Rete Ferroviaria Italiana, deve essere adeguato ai requisiti definiti dalla predetta Disposizione 1/2003, così come integrata e modificata da quanto riportato nell'allegato 1 alla presente Disposizione;
- c) il materiale rotabile munito almeno di ammissione tecnica nel rispetto della Disposizione 1/2003 deve essere adeguato ai requisiti riportati nell'allegato 1 alla presente Disposizione;
- d) il materiale rotabile per il quale è stata fatta richiesta di ammissione tecnica ai sensi della Disposizione 1/2003 prima dell'entrata in vigore della presente Disposizione, deve essere adeguato ai requisiti riportati nell'allegato 1 alla presente Disposizione.

Art. 4

(Scadenze diverse da quella stabilita all'art. 3)

- 1) Il materiale rotabile dotato di cabina di guida, ammesso a circolare sulla Rete Ferroviaria Italiana, deve essere attrezzato con il Sistema Tecnologico di Bordo di cui ai punti 1.20 e 1.22 dell'allegato 1 alla presente Disposizione entro la data stabilita dalla Direttiva Ministeriale prot. 13/2006/DIV.5 del 09/03/2006 emessa dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e trasmessa dal Gestore Infrastruttura alle Imprese Ferroviarie con prescrizione RFI-DTC\A0010\P\2006\0000938 del 31/03/2006. Fino a tale data il suddetto Sistema Tecnologico di Bordo, limitatamente al sistema di rilevamento della presenza e vigilanza, può rispondere ai requisiti ammessi transitoriamente dalla Direttiva Ministeriale prot. 0044725 del 20/10/2006 emessa dal Ministro dei Trasporti e trasmessa dal Gestore Infrastruttura alle Imprese Ferroviarie con prescrizione RFI-DTC\A0011\P\2006\0002792 del 03/11/2006.

Il materiale rotabile di cui all'art. 3 comma b) e c) non dotato di RSC in cabina di guida, già ammesso in servizio e destinato a percorrere solo un tratto di linea attrezzato con codifica compreso fra due stazioni o comunque tratti di linea attrezzati non superiori a 10 km, resta ammesso a circolare fino alla data stabilita dalla suddetta Direttiva Ministeriale, prot. 13/2006/DIV.5 del 09/03/2006.

- 2) I mezzi di trazione elettrici devono essere dotati di striscianti in carbone di cui al punto 1.15 comma a) dell'allegato 1 alla presente Disposizione entro il 31/12/2009; per i requisiti di cui ai comma b) e c) dello stesso punto l'adeguamento deve avvenire entro il 31/12/2017.





- 3) Il materiale rotabile già ammesso in servizio e quello per il quale è stata fatta richiesta di ammissione tecnica ai sensi della Disposizione 1/2003 prima dell'entrata in vigore della presente Disposizione, deve rispondere al requisito tecnico previsto al punto 1.23 comma m) entro il 31/12/2021.
- 4) Il materiale rotabile ammesso a circolare sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale deve rispondere ai requisiti di cui al punto 1.30, comma a) e b) dell'allegato 1 alla presente Disposizione come previsto dalla Disposizione 46/2004 e successive integrazioni.
- 5) Il materiale rotabile già ammesso in servizio e quello per il quale è stata fatta richiesta di ammissione tecnica ai sensi della Disposizione 1/2003 prima dell'entrata in vigore della presente Disposizione, deve rispondere ai requisiti tecnici previsti al punto 2.9 entro il 31/12/2012.
- 6) Per l'adeguamento dei requisiti previsti dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 ottobre 2005 e relativi:
 - al sistema di allarme passeggeri di cui al punto 1.23, comma l);
 - alla lotta al fuoco di cui al punto 2.6;
 - all'evacuazione dei veicoli in caso di emergenza di cui al punto 2.10 dell'allegato 1 alla presente Disposizione,

valgono le scadenze previste dal Decreto stesso.

Art. 5

(Ammissione tecnica con prescrizioni)

L'Autorità preposta si riserva di ammettere temporaneamente il materiale rotabile in pendenza della completa rispondenza ai requisiti richiesti dalla Disposizione 1/2003 integrata dai requisiti riportati nell'allegato 1 alla presente Disposizione. Tale ammissione tecnica sarà rilasciata con idonee prescrizioni per l'esercizio ferroviario e avrà la durata non superiore a 90 giorni naturali consecutivi.

Art. 6

(Deroghe)

Il materiale rotabile destinato a servizi particolari (treni storici, treni diagnostici, treni prova, ecc.) può essere autorizzato a circolare, con specifiche norme, anche in deroga ai requisiti previsti dalla presente Disposizione.

Art. 7

(Programmi di adeguamento)

Le Imprese Ferroviarie ed i soggetti interessati di cui all'art. 9 devono predisporre e trasmettere al Gestore dell'Infrastruttura, entro il 1 Gennaio 2008, un programma di adeguamento dei rotabili interessati ai requisiti richiesti dagli art. 3 e 4 della presente Disposizione.

Tale programma dovrà anche essere inserito come progetto nei Piani della Sicurezza ai sensi della Disposizione n. 56/2003 e successive modifiche e integrazioni.





Art. 8

(Documentazione da produrre)

Le Imprese Ferroviarie ed i soggetti interessati di cui all'art. 9, coerentemente con il programma di adeguamento di cui all'art. 7 e prima della rimessa in circolazione sulla Rete Ferroviaria Italiana del primo rotabile della serie adeguato ai requisiti previsti dalla presente Disposizione, devono produrre al Gestore Infrastruttura la documentazione richiesta dalla Disposizione 1/2003, così come integrata dalla presente, che comprovi la conformità del mezzo ai requisiti richiesti. Per il materiale rotabile di cui all'art. 3 comma a) la documentazione dovrà essere presentata per ogni singolo requisito previsto in conformità a quanto richiesto dall'Allegato 4, così come modificato dalla presente Disposizione.

Art. 9

(Obblighi)

Ai sensi degli articoli 4, 10, 11 e 36 del D.Lgs. 8 luglio 2003, n.188, la presente Disposizione deve essere osservata dalle Imprese Ferroviarie per il rilascio ed il mantenimento del Certificato di Sicurezza nonché da qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni ivi comprese la strutture di Rete Ferroviaria Italiana.

Art. 10

(Entrata in vigore)

La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del 01/09/2007.

Giorgio Di Marco



Allegato 1 alla Disposizione n. 30 del 19 8 LUG. 2007

“Modifiche e integrazioni alla Disposizione 1/2003 recante i requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile”

ALLEGATO N. 4

REQUISITI PARTICOLARI PER LA MESSA IN SERVIZIO DEL MATERIALE ROTABILE SULLA RETE FERROVIARIA ITALIANA

N.	Mezzi di trazione	Veicoli rimorchiati	Mezzi di trazione da manovra	Elementi
1. COMPATIBILITÀ TECNICA E FUNZIONALE				
1.1	•	•	•	Rispetto della sagoma <i>(per memoria)</i>
1.2	•	•		Coefficiente di “souplesse” <i>(per memoria)</i>
1.3	•	•	•	Inscrizione in curva e sicurezza di marcia contro lo svio a bassa velocità I rotabili devono permettere il superamento degli sghembi di binario secondo il documento ORE B55/RP8.
1.4	•	•		<p>Comportamento dinamico</p> <p>Per i rotabili con velocità > 200 km/h, le prove sul comportamento dinamico sono obbligatorie con il profilo delle ruote a nuovo e con il profilo delle ruote usurato. Per i rotabili con velocità ≤ 200 km/h, l’Impresa Ferroviaria deve tenere sotto controllo l’evoluzione del profilo delle ruote nel rispetto di quanto previsto dalle Fiche UIC 518 e 519 per stabilire gli intervalli massimi di riprofilatura. Tale controllo deve essere effettuato con metodologie definite, su un campione significativo di rotabili, secondo un piano di controllo trasmesso al gestore infrastruttura al quale dovranno essere trasmessi anche i risultati.</p> <p>L’Impresa Ferroviaria deve dimostrare, con apposita documentazione e con prove, i valori limite di accelerazione non compensata (anc) per definire il Rango di velocità cui il rotabile è autorizzato a circolare.</p> <p>I Ranghi di velocità sono così definiti:</p> <p>Rango A: anc = 0,6 m/s² Rango B: anc = 0,8 m/s² Rango C: anc = 1 m/s² Rango P: anc = 1,8 m/s²</p> <p>Le velocità da rispettare nelle prove sul comportamento dinamico sono maggiorate dei valori indicati dagli standard di sicurezza stabiliti.</p> <p>I rotabili ad assetto variabile, per essere ammessi a circolare a Rango P, devono soddisfare le esigenze di omologazione relative a velocità massime di fiancata corrispondenti ad un’insufficienza di sopraelevazione massima di 275 mm.</p> <p>Le accelerazioni medie longitudinali, positive o negative, non devono superare 2 m/s².</p> <p>Per i rotabili iscritti nelle banche dati del Gestore Infrastruttura, in assenza dei “Rapporti di Prova” previsti in Allegato 3, le condizioni di ammissibilità degli stessi sono le seguenti:</p> <p>a) conoscenza dello stato di servizio; b) assenza di incidentalità nel precedente esercizio dovuta al comportamento dinamico del rotabile; c) percorrenza documentata di almeno 600.000 km; d) percorrenza su linee documentate aventi posa del binario inclinata di 1/20 e caratteristiche geometriche analoghe a quelle del futuro esercizio.</p>



N.	Mezzi di trazione	Veloci rimorchiati	Mezzi di trazione da manovra	Elementi
				Le suddette condizioni devono risultare da apposita documentazione fornita dall'Impresa Ferroviaria che ha richiesto l'iscrizione dei rotabili nelle banche dati del Gestore Infrastruttura. La mancanza di una completa disponibilità della documentazione fornita, causerà l'effettuazione delle prove sul comportamento dinamico del rotabile.
1.5		•		Carri - Sicurezza di circolazione (Fiche UIC 530-2) (per memoria)
1.6	•	Solo per carrozze pilota	•	Cacciapietre Il cacciapietre si deve trovare a 20 mm dal P.d.F. con le sospensioni verticali a tampone e massimo consumo delle ruote e deve resistere senza deformazioni permanenti a 20 kN.
1.7	•	Solo per carrozze pilota		Cacciaostacoli Il cacciaostacoli deve rispettare la sagoma limite anche con le sospensioni verticali a tampone e massimo consumo delle ruote.
1.8	•	•	•	Massa per asse e ripartizione dei carichi sugli assi (per memoria)
1.9	•		•	Dispositivo di lubrificazione dei bordini I dispositivi devono essere installati in maniera tale da consentire che almeno 2 assi per ogni senso di marcia del rotabile siano sempre lubrificati, oltre che a garantire il funzionamento per velocità compresa tra 0 e 160 km/h.
1.10	•	•	•	Ruote: caratteristiche geometriche e profili (per memoria)
1.11	•	•	•	Sale montate a) Per le ruote monoblocco valgono gli standard di sicurezza stabiliti o le prescrizioni della "Specificazione Tecnica FS 308185 - REV 02 del 10/06/98". b) Le caratteristiche costruttive degli assili devono essere adeguate ai controlli manutentivi, al fine di garantire i livelli di sicurezza necessari. c) (per memoria)
1.12	•	•	•	Carrelli e materiali utilizzati Per i rotabili iscritti nelle banche dati del Gestore Infrastruttura, in assenza dei "Rapporti di Prova" previsti in Allegato 3, le condizioni di ammissibilità degli stessi sono le seguenti: a) conoscenza dello stato di servizio; b) assenza di incidentalità nel precedente esercizio dovuta ai carrelli; c) percorrenza documentata di almeno 600.000 km; d) percorrenza su linee documentate con caratteristiche geometriche analoghe a quelle del futuro esercizio; e) attestazione, anche in caso di esito negativo, dell'esistenza nell'esercizio del rotabile di problemi di natura strutturale relativamente a cretti, deformazioni o altri eventi che abbiano comportato interventi di manutenzione e/o di ripristino delle condizioni originali. In tal caso occorre specificare anche: ▪ la frequenza ed entità del fenomeno; ▪ la localizzazione dei cretti e delle deformazioni attraverso schizzi illustrativi e riferimenti a disegni costruttivi; ▪ le azioni correttive e riparative intraprese per il mantenimento in servizio. Le suddette condizioni devono risultare da apposita documentazione fornita dall'Impresa Ferroviaria che ha richiesto l'iscrizione dei rotabili nelle banche dati del Gestore Infrastruttura. La mancanza di una completa disponibilità della documentazione richiesta, comporterà l'effettuazione delle prove previste per i carrelli.



N.	Mezzi di trazione	Veicoli rimorchiati	Mezzi di trazione da manovra	Elementi
1.13	•		•	<p>Equipaggiamento elettrico I treni devono essere equipaggiati con un sistema di regolazione della potenza derivata dalla linea in funzione della tensione di linea; inoltre i treni con potenza superiore a 4 MW devono essere equipaggiati con un dispositivo limitatore della potenza azionabile dal macchinista. La frenatura a recupero è accettata purché non generi sovratensioni sulla linea superiori ai limiti stabiliti dagli standard di sicurezza previsti. In caso di avaria elettrica sul treno a valle dell'interruttore automatico di protezione (IR), quest'ultimo deve essere in grado di assicurare la protezione del treno.</p>
1.14	•		•	<p>Mezzi politensione I mezzi politensione devono essere equipaggiati con un dispositivo automatico di controllo e di protezione della congruenza fra pantografo utilizzato e tensione della catenaria.</p>
1.15	•		•	<p>Pantografo Ogni mezzo di trazione deve essere provvisto di un pantografo utilizzabile in caso di soccorso in aggiunta a quello normalmente usato in esercizio. Tutti i pantografi del treno devono poter essere comandati dal macchinista (o dai macchinisti in caso di multipla trazione non telecomandata). Un dispositivo dovrà permettere la salita del pantografo in assenza di aria nel serbatoio principale. La qualità della captazione ed i materiali componenti gli striscianti dovranno essere certificati secondo le procedure stabilite e dovranno rispondere alle "Specifiche Tecniche RFI/DT/TC.TE/ST.TE 65 e RFI/DT/TC.TE/ST.TE 74". I rotabili devono essere muniti di: a) striscianti in carbone; b) dispositivo di controllo del massimo consumo degli striscianti; c) dispositivo di abbassamento pantografo in caso di urto o usura striscianti. Eventuali nuovi pantografi, o parti di questi, che non sono mai stati impiegati sulla Rete Ferroviaria Italiana devono essere omologati conformemente alla normativa di riferimento.</p>
1.16	•	•	•	<p>Funzionamento dei circuiti di binario (per memoria)</p>
1.17	•	•	•	<p>Distanza tra gli assi (per memoria)</p>
1.18	•	•	•	<p>Correnti armoniche: perturbazione del funzionamento dei sistemi di segnalamento e delle apparecchiature dei PL automatici Le correnti armoniche generate dal complesso treno non devono superare i limiti indicati dalla maschera in vigore sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. I disturbi prodotti dal treno e le correnti di ritorno devono essere tali che la loro influenza sui sistemi di Protezione e Controllo della Marcia, di cui al successivo punto 1.20 realizzati in conformità alla Disposizione 32/2002, sia compatibile con le condizioni applicative del sistema di Protezione e Controllo della Marcia stesso. La misura del disturbo indotto sui sottosistemi facenti parte del sistema di Protezione Controllo della Marcia dovrà essere eseguita in accordo a quanto previsto da specifiche del sistema di Protezione e Controllo della Marcia installato a bordo. L'impedenza di ingresso, vista dal pantografo, dell'insieme del treno funzionante a 3 kVcc, deve essere induttiva per frequenze ≥ 32 Hz. Il funzionamento elettrico dei rotabili deve essere compatibile con le caratteristiche delle apparecchiature di rilevazione delle installazioni fisse. Sui mezzi di trazione elettrici deve essere installato un dispositivo che, sulle linee alimentate a 3 kVcc, segnali la presenza di armoniche a 50 Hz nella corrente di</p>



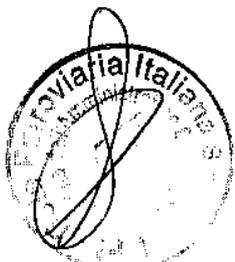
N.	Mezzi di trazione	Veicoli rimorchiati	Mezzi di trazione da manovra	Elementi
				ritorno, in maniera che quando tale corrente supera i valori di taratura del dispositivo (corrente ≥ 1 A per un tempo ≥ 3 secondi), questo provoca l'apertura dell'interruttore rapido del mezzo di trazione ed attivi una segnalazione al personale di condotta in cabina di guida.
1.19	•	•		<p>Rilevatori boccole calde Il corpo boccola deve posizionarsi in modo tale che una parte ininterrotta di esso, 50 mm, si trovi nella zona compresa tra i valori di scartamento di 2060 mm e di 2210 mm e ad una altezza dal piano del ferro compresa fra 250 mm e 500 mm, per consentire la leggibilità da parte dei rilevatori. Inoltre il lato inferiore della parte di corpo boccola, che si trova nella posizione sopra indicata, deve poter essere letta dal basso verso l'alto da un dispositivo fissato lateralmente alla rotaia. Pertanto, in detta parte, non si dovrà posizionare alcun elemento che possa ostacolare la rilevazione. Nel senso longitudinale la zona libera dovrà essere di ± 50 mm rispetto all'asse del corpo boccola.</p>
1.20	•	Solo per carrozze pilota	•	<p>Apparecchiature di bordo per la sicurezza della condotta dei treni Le apparecchiature di bordo per la sicurezza della condotta dei treni devono essere conformi alla Specifica "Architettura Tecnico Funzionale del Sistema Tecnologico di Bordo (ATF-STB)" trasmessa con nota RFI-DTCA0011/P/2006/0002395 del 26/09/2006. I mezzi di trazione devono inoltre essere dotati di: a) un dispositivo di taglio della trazione in caso di riduzione della pressione in condotta generale a valori inferiori a 3,5 bar. b) un dispositivo che inibisca la trazione ed attivi la frenatura pneumatica al superamento della velocità massima ammessa per il rotabile + 5 km/h, riarmabile solo dopo il ritorno sotto la velocità massima ammessa.</p>
1.21	•	•		<p>Apparecchiature complementari per rotabili da impiegare a velocità > 200 km/h I rotabili da impiegare a velocità > 200 km/h devono essere dotati di: a) impianto di rilevamento e segnalazione dell'instabilità di marcia per velocità >220 km/h; b) impianto di rilevamento e segnalazione di asse bloccato per velocità >200 km/h; c) impianto di rilevamento e segnalazione dello stato termico delle boccole per velocità >220 km/h.</p>
1.22	•	Solo per carrozze pilota	•	<p>Apparecchiature di comunicazione terra-treno I rotabili devono essere dotati di un sistema di comunicazione radio di bordo <i>cab-radio</i> GSM-R conforme alla normativa vigente.</p>
1.23	•	•	•	<p>Sistemi frenanti e componenti a) Tutti i rotabili devono essere dotati di freno continuo automatico. La capacità di produzione dell'aria compressa ed il volume delle relative capacità devono essere sufficienti per alimentare l'impianto frenante e gli impianti accessori dei mezzi di trazione e del materiale trainato nella condizione più sfavorevole prevista in esercizio. La pressione massima dell'aria in uscita dalla condotta principale, posta sulle testate dei rotabili, non deve risultare superiore a 10 bar. Conseguentemente tutti i rotabili, in caso di soccorso in linea, dovranno essere in condizione di poter essere alimentati dalla condotta principale di un altro rotabile, la cui pressione massima dell'aria potrebbe risultare di 10 bar. b) L'utilizzazione dell'aria del circuito pneumatico del freno per altri scopi è vietata. c) L'impianto frenante dei mezzi di trazione deve prevedere almeno due distributori. Sono ammessi per le sole locomotive ed i mezzi di trazione da manovra impianti frenanti con un unico distributore solo nei casi in cui sia</p>



N.	Mezzi di trazione	Veicoli rimorchiati	Mezzi di trazione da manovra	Elementi
		Solo per carrozze pilota		<p>presente il freno diretto.</p> <p>d) La frenatura d'urgenza del treno deve essere possibile tramite la posizione estrema del dispositivo di comando del freno di servizio. Le cabine di guida devono essere dotate di un dispositivo per il comando della frenatura d'emergenza facilmente individuabile e manovrabile o di pulsante a fungo. I comandi della frenatura d'urgenza e d'emergenza devono provocare meccanicamente lo scarico diretto della condotta generale all'atmosfera. L'impiego di un comando della frenatura di urgenza che non provochi meccanicamente lo scarico diretto della condotta generale all'atmosfera deve essere oggetto di autorizzazione.</p> <p>e) Il contributo del freno dinamico nel computo delle prestazioni frenanti deve essere soggetto ad autorizzazione.</p> <p>f) L'impiego del freno elettro-pneumatico deve essere oggetto di autorizzazione e l'uso di questo freno è obbligatorio per il materiale rotabile che ne è dotato. L'utilizzazione di un comando elettro-pneumatico, agente sul freno continuo automatico, non deve procurare alcuna perturbazione al funzionamento di quest'ultimo.</p> <p>g) Non sono ammessi freni agenti direttamente sul binario e quelli a correnti di Foucault.</p> <p>h) L'impiego di componenti diversi da quelli previsti dagli standard di sicurezza è possibile previa autorizzazione per i soli veicoli non ammessi al traffico internazionale.</p> <p>i) Gli organi del freno a dischi e/o del freno a ceppi devono essere dotati di dispositivi automatici di recupero del consumo dei componenti soggetti ad usura. I portasuole / portaceppi devono essere dotati di appositi dispositivi per evitare la perdita in linea delle pasticche e/o delle suole del freno; detti dispositivi devono essere dotati di sistemi di sicurezza che ne impediscano la caduta accidentale.</p> <p>j) Per i rotabili che non sono a standard RIV-RIC deve essere assicurata la presenza del freno di stazionamento.</p> <p>k) Sulle locomotive deve essere presente un vano in cui riporre le staffe d'immobilizzazione che devono essere in numero adeguato a garantire l'immobilità del treno, in relazione alla pendenza della linea da percorrere ed alla prestazione massima utilizzabile, secondo quanto definito da apposite disposizioni.</p> <p>l) Il materiale rotabile dedicato al trasporto viaggiatori deve essere munito del sistema "allarme passeggeri" del tipo inibibile che consenta al personale di condotta dei treni la gestione dell'arresto del treno nei punti più opportuni in relazione alla linea, al materiale ed alla tipologia di inconveniente in atto per il quale è stato azionato il freno di emergenza.</p> <p>m) I mezzi di trazione devono essere dotati di freno di stazionamento a molla.</p>
1.24				<p>Serbatoi ad aria compressa (per memoria)</p>
1.25				<p>Prestazioni di frenatura Per velocità superiori a quelle previste dagli standard di sicurezza deve essere dimostrato, per la frenatura d'urgenza, il rispetto degli spazi di frenatura previsti dall'infrastruttura e dal sistema di segnalamento in vigore presso FS, con una decelerazione media non inferiore a 0,85 m/s².</p>



N.	Mezzi di trazione	Velcoli rimorchiati	Mezzi di trazione da manovra	Elementi
1.26	•	•	•	Contrassegni ed iscrizioni esterni <i>(per memoria)</i>
1.27	•	•	•	Organi di trazione e repulsione Nel caso in cui specifiche interfacce siano necessarie per adattare gli organi di trazione a quelli previsti dagli standard di sicurezza, queste devono essere in dotazione al mezzo stesso. L'utilizzo di dette interfacce deve comunque consentire (eventualmente con velocità ridotta) sia il traino che la spinta del materiale e non deve comportare limitazione di circolazione nelle curve di raggio \geq a 110 m. La massa delle suddette interfacce, se devono essere manovrate manualmente, non deve essere superiore ai limiti stabiliti dal DLgs 626/94 e successive modificazioni. I rotabili dotati delle suddette interfacce devono poter essere collegati pneumaticamente (Condotta Generale e Condotta Principale) con rotabili dotati di accoppiamenti conformi agli standard di sicurezza. Ciò sia nel caso in cui essi vengano soccorsi sia in quello in cui essi debbano prestare soccorso.
1.28	•	•	•	Recupero dei rotabili Il mezzo deve essere predisposto per consentire il suo recupero a seguito di inconveniente di esercizio, anche attraverso l'utilizzo di accessori specifici chiaramente individuati.
1.29	•		•	Caratteristica meccanica I parametri tecnici da trasmettere al Gestore Infrastruttura necessari alla valutazione delle prestazioni del mezzo di trazione sono quelli previsti dalla Disposizione di RFI n. 02/2005.
1.30	•	•		Altre apparecchiature a) I rotabili nei quali fra il comparto viaggiatori e la cabina di guida è presente un locale di servizio, dove non è ammesso l'accesso ai viaggiatori, devono essere dotati di un apposito pulsante dedicato alla "chiamata personale di servizio" posto in prossimità della porta di accesso a tale locale di servizio. b) I rotabili nei quali il comparto viaggiatori non è comunicante con la cabina di guida di testa devono essere dotati di un dispositivo di comunicazione (citofono) che permetta di comunicare con il personale presente nella suddetta cabina. c) Altri dispositivi, se presenti a bordo, devono essere sottoposti alla preventiva approvazione per la loro utilizzazione; diversamente devono essere mantenuti disinseriti/disalimentati. d) I dispositivi di video-sorveglianza/controllo incarozzamento viaggiatori, se richiesti, devono rispettare le relative specifiche tecniche approvate dal Gestore Infrastruttura.
2. SICUREZZA DELLE PERSONE E DELL'AMBIENTE				
2.1	•	Solo per carrozze pilota	•	Visibilità esterna del rotabile La visibilità esterna del rotabile deve essere assicurata mediante l'adozione di opportuna coloritura con colore rosso RAL 3020, dell'area delimitata dai fanali frontali, o di altra zona frontale del rotabile autorizzata dal Gestore Infrastruttura.
2.2	•	Solo per carrozze pilota	•	Segnalazioni acustiche <i>(per memoria)</i>
2.3	•	•	•	Organi di sicurezza dei circuiti elettrici e loro messa a terra



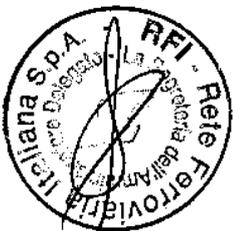
N.	Mezzi di trazione	Veicoli rimorchiati	Mezzi di trazione da manovra	Elementi
				(per memoria)
2.4	•	•	•	<p>Accoppiamento e disaccoppiamento dei rotabili</p> <p>I rotabili destinati a complessi bloccati la cui composizione e/o scomposizione è normalmente prevista in idonee postazioni, devono essere oggetto di autorizzazione in deroga al rispetto degli standard di sicurezza previsti (Rettangolo di Berna).</p>
2.5	•	•	•	<p>Resistenza del telaio (cassa e strutture portanti)</p> <p>Per i rotabili iscritti nelle banche dati del Gestore Infrastruttura, in assenza dei "Rapporti di Prova" previsti in Allegato 3, le condizioni di ammissibilità degli stessi sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) conoscenza dello stato di servizio; b) assenza di incidentalità nel precedente esercizio dovuta alla cassa ed alle strutture portanti; c) percorrenza documentata di almeno 600.000 km; d) percorrenza su linee documentate con caratteristiche geometriche analoghe a quelle del futuro esercizio; e) attestazione, anche in caso di esito negativo, dell'esistenza nell'esercizio del rotabile di problemi di natura strutturale relativamente a cretti, deformazioni o altri eventi che abbiano comportato interventi di manutenzione e/o di ripristino delle condizioni originali. In tal caso occorre specificare anche: <ul style="list-style-type: none"> ▪ la frequenza ed entità del fenomeno; ▪ la localizzazione dei cretti e delle deformazioni attraverso schizzi illustrativi e riferimenti a disegni costruttivi; ▪ le azioni correttive e riparative intraprese per il mantenimento in servizio. <p>Le suddette condizioni devono risultare da apposita documentazione fornita dall'Impresa Ferroviaria che ha richiesto l'iscrizione dei rotabili nelle banche dati del Gestore Infrastruttura.</p> <p>La mancanza di una completa disponibilità della documentazione richiesta, comporterà l'effettuazione delle prove previste per la resistenza del telaio.</p>
2.6	•	•	•	<p>Lotta al fuoco</p> <p>I rotabili devono rispondere ai requisiti previsti dalle norme UNI CEI 11170-1, 2 e 3 ed a quelli stabiliti dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 83 del 28 ottobre 2005.</p>
2.7	•	Solo per carrozze pilota	•	<p>Cabine di guida</p> <p>I vetri di sicurezza frontali dovranno rispettare gli standard di sicurezza stabiliti dalle norme in vigore.</p>
2.8	•	•		<p>Compartimenti non accessibili ai viaggiatori</p> <p>Il personale deve essere protetto contro i contatti accidentali con conduttori sotto tensione secondo quanto stabilito dagli standard di sicurezza, nonché dalle norme di legge vigenti in materia.</p>
2.9	•	Solo per carrozze pilota	•	<p>Porte</p> <p>1) Le porte di accesso viaggiatori a chiusura telecomandata devono rispondere ai seguenti requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) il comando di sblocco e/o apertura deve essere impartito in modo centralizzato distintamente per fiancata; b) il controllo centralizzato della chiusura di tutte le porte del treno deve essere possibile in cabina di guida da parte del personale di condotta; c) qualora esistano dispositivi sporgenti dal profilo costruttivo del rotabile se utilizzati, il relativo sistema di segnalazione deve essere progettato in sicurezza ed in ogni caso qualsiasi comando della manovra di utilizzazione del medesimo deve essere recepito solo a V=0 km/h.



N.	Mezzi di trazione	Veicoli rimorchiati	Mezzi di trazione da manovra	Elementi
				<p>Il ritorno nella posizione stabile di non ingombro del profilo costruttivo deve essere segnalato in cabina di guida attraverso la catena di controllo della segnalazione "porte chiuse", che in questo caso deve comunque realizzare il controllo dell'avvenuta chiusura porte, indipendentemente dalla presenza del dispositivo tachimetrico. La chiusura meccanica deve essere possibile mediante apposita chiave.</p> <p>d) i treni nelle cui composizioni esista almeno un rotabile che sia sprovvisto di dispositivo tachimetrico per la chiusura e il bloccaggio delle porte, devono avere nelle cabine di guida un dispositivo che inibisca, a velocità superiore a 5 km/h, il comando centralizzato di sblocco e/o apertura delle porte.</p>
	•	Solo per carrozze pilota		2) Le porte interne delle carrozze, con funzionamento elettro-pneumatico, devono poter essere aperte anche manualmente.
2.10	•	•	•	<p>Evacuazione del veicolo in caso di emergenza</p> <p>Ogni veicolo deve essere dotato di opportune uscite per l'evacuazione in caso di emergenza, realizzate in conformità agli standard di sicurezza, alla norma UNI CEI 11170-2 e al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 83 del 28 ottobre 2005.</p> <p>Per i treni con particolari caratteristiche potrà essere prevista la dotazione a bordo di idonee scalette dedicate al trasbordo dei viaggiatori, approvate dal Gestore Infrastruttura.</p>
2.11	•	Solo per carrozze pilota	•	<p>Dotazioni di bordo</p> <p>Le dotazioni di bordo dei rotabili devono essere conformi alle specifiche tecniche emanate dal gestore infrastruttura.</p>
2.12		•		<p>Attrezzature per la ristorazione</p> <p>Ai fini della igiene e della sicurezza di funzionamento, per la tutela della sanità, sicurezza e diritti dei lavoratori e dei consumatori, le eventuali attrezzature per la ristorazione presenti a bordo (forni, macchine, lavastoviglie, frigoriferi, ecc...), devono rispondere agli standard stabiliti.</p>
2.13	•	•	•	<p>Contrassegni, pittogrammi ed iscrizioni interne</p> <p>(per memoria)</p>
2.14	•	•	•	<p>Impianti di riscaldamento, di climatizzazione e di ventilazione</p> <p>Ai fini della igiene e della sicurezza di funzionamento, per la tutela della sanità, sicurezza e diritti dei lavoratori e dei consumatori, eventuali attrezzature presenti a bordo dei rotabili, devono rispondere alle condizioni tecniche costruttive e manutentive stabilite dagli standard in vigore.</p>
2.15		•		<p>Dimensioni dei sedili (ergonomia) e dei corridoi</p> <p>(per memoria)</p>
2.16		•		<p>Impianti di diffusione sonora e di visualizzazione informazioni</p> <p>(per memoria)</p>
2.17		•		<p>Apparecchiature speciali per portatori di handicap</p> <p>(per memoria)</p>
2.18	•	•	•	<p>Rumore</p> <p>Il materiale rotabile, oltre agli standard di sicurezza stabiliti, deve rispettare anche i limiti posti dalla Legge 26 ottobre 1995, n. 447 e dal D.P.R. 18 novembre 1998, n. 459.</p>
2.19	•	•	•	<p>Perturbazioni elettromagnetiche</p>



N.	Mezzi di trazione	Veicoli rimorchiati	Mezzi di trazione da manovra	Elementi
				<i>(per memoria)</i>
2.20		•		Polluzione Sui rotabili che viaggiano a velocità > 200 km/h, le ritirate devono essere del tipo a circuito chiuso con raccolta diretta dei reflui.
2.21	•		•	Gas di scappamento <i>(per memoria)</i>
2.22	•	•	•	Materiali vietati L'Impresa Ferroviaria deve certificare l'assenza sul proprio materiale rotabile di amianto secondo quanto stabilito dalla Legge 27 marzo 1992, n. 257 "Norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto" e dal successivo DM 26 ottobre 1995 "Normative e metodologie tecniche per la valutazione del rischio, il controllo, la manutenzione e la bonifica dei materiali contenenti amianto presenti nei mezzi rotabili" ed il rispetto dei vincoli imposti dalla Legge per altri materiali (PCB, CFC, ecc.).



CAPITOLO IX bis

NORME SULLE PORTE A COMANDO ELETTROPNEUMATICO**Art. 91 ter****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 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

(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.

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 la nota (3) del successivo comma 7, e dovrà notificarlo per iscritto al capotreno.

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 44 bis) 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 macchinista 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 macchinista, provvede alla chiusura anche di quest'ultima;

- dal macchinista, 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 guidatore 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 di 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 macchinista competente può chiudere le porte di una delle due sezioni su ordine verbale del capotreno.

4. E sempre richiesto il controllo centralizzato di chiusura delle porte, realizzato tramite appositi segnalatori ottici posti sui banchi di manovra; il macchinista 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 macchinista dovrà tenere inserito l'apposito interruttore blocco porte di cui sono dotate le locomotive attrezzate per il comando a distanza delle porte.

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 macchinista (2).

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, nei mezzi leggeri, a cura del personale della trazione e controllato dal personale di scorta; nei rimanenti rotabili per la piombatura del dispositivo valgono le disposizioni di cui all'Art. 11/4.

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 44 bis relativa alle anomalità.

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 G.C. 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 aperte bloccandole in chiusura.

Quando la velocità del treno scende al disotto di 5 km/h il dispositivo sblocca automaticamente tutte le porte che restano chiuse ma predisposte per l'apertura (3).

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

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

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

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

eseguiti anche nelle stazioni ove viene modificata la composizione, limitatamente ai soli veicoli aggiunti.

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

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 DCM 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 (1) al macchinista perché si attenga a quanto previsto per i treni di cui al punto b).

11. Ogni porta ha un dispositivo di apertura di emergenza piombato che, azionato, toglie il blocco porta 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.

Per la piombatura di tale dispositivo valgono le disposizioni di cui l'Art. 11/4.

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 (2) al capotreno che ordinerà verbalmente al personale di scorta 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.

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

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

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 anomalità il personale dovrà attenersi a quanto previsto dalla Tabella 44 bis.

14. Soppresso.

15. 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 quadrata.

Anormalità più frequenti relative alla telechiusura delle porte

TIPO DI ANORMALITÀ E PROVVEDIMENTI DA ADOTTARE

G R U P P O	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 macchinista al capotreno per affidamento del controllo chiusura al personale di scorta	-	- il capotreno deve ripetere l'operazione di chiusura dal commutatore di un veicolo adiacente - tentativo di passare alla chiusura da parte del macchinista 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: - Eurolima - MD - UIC-X e UIC-X (IR) - UIC-Z1 - GC	-	- affidamento del controllo chiusura al personale di scorta	- 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), Eurolima, UIC-Z1, G.C.

(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 consistenza da parte del macchinista. Devono inoltre essere segnalate con etichetta mod. M 60 trilingue (modello S del RIC).

(3) Se durante la marcia del treno si rilevasse che una porta non è correttamente chiusa il personale di bordo 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.

Direzione Ingegneria, Sicurezza e
Qualità di Sistema
Sicurezza di Esercizio
Normativa Esercizio Equipaggi
Responsabile

Divisione Passeggeri N/I
Esercizio N/I – Produzione N/I
Programmazione e Formazione Equipaggi
Ing. Vincenzo Brunetti
- Roma -

Divisione Passeggeri Regionale
Esercizio Regionale, Produzione Regionale,
Programmazione e Formazione Equipaggi
Ing. Paola Picotti
- Roma -

Oggetto: Apertura porte di salita in corso di viaggio

Allegati: nota Rif. P.E.N/I.P.N/I.PFE.N/1.352/058 del 25/06/08

Con riferimento al quesito posto con nota Rif. P.E.N/I.P.N/I.PFE.N/1.352/058 del 25/06/08 (ved. allegato), si precisa quanto segue.

Il rilevamento, durante la marcia del treno, di una porta non correttamente chiusa (es. del tutto o parzialmente aperta e/o non correttamente assicurata in chiusura) deve portare all'attivazione di due distinte procedure:

- una finalizzata alla gestione della presunta caduta di un viaggiatore dal treno;
- l'altra finalizzata alla gestione in sicurezza del treno stesso.

Per la gestione della presunta caduta di un viaggiatore dal treno, in aggiunta agli atti provvedimenti previsti dalla vigente normativa e ove disponibile, deve essere utilizzato anche il segnale di prudenza generalizzata via GSMR (REC).

Per la gestione in sicurezza del treno occorre invece tenere presente che non è assolutamente ammesso far viaggiare il treno con una porta non correttamente chiusa in quanto, a causa degli effetti aerodinamici indotti dalla marcia del treno stesso, esaltati dall'eventuale incrocio con altri convogli, soprattutto se in galleria, può ingenerarsi il distacco dell'anta e l'insorgere di ulteriori e più gravi rischi.

Per le suddette ragioni, rilevando durante la marcia una porta non correttamente chiusa, il PdA deve intervenire tempestivamente per arrestare il treno e provvedere alla regolarizzazione della porta stessa operando, ove possibile, dall'interno del convoglio.

Ove la regolarizzazione richiedesse operazioni da effettuarsi dall'esterno, in particolare nel caso l'intervento debba essere effettuato lato interbinario, dovranno inoltre essere adottate le previste cautele antinfortunistiche.

Cordialmente,

Luigi Berlincioni

Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema - Sicurezza di Esercizio - Normativa Esercizio Equipaggi
Via Spartaco Lavagnini, 58 - 50129 Firenze
Telef: +39.055.2353657 - Fax: +39.055.2353915 - E-mail: l.berlincioni@trenitalia.it

Trenitalia SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 1.033.358.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. e P. IVA n. 05403151003

Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.

giuglianese, anche attraverso un più incisivo coordinamento degli interventi diretti a rafforzare il controllo del territorio, per restituire vivibilità ad una città sistematicamente minacciata da fenomeni malavitosi.

(4-03200)

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 ha delegato a Trenitalia la disciplina di sicurezza in caso di malfunzionamento delle porte dei treni. Trenitalia con la circolare *neif 4* del 14 novembre 2007 ha recepito detta delega ed in base alle nuove direttive, in vigore dal 1° dicembre 2007, obbliga i macchinisti e i capotreno ad effettuare comunque la partenza anche in assenza dell'accensione della spia luminosa che indica la «chiusura porte». In assenza di tale segnale la verifica è affidata al controllo visivo del capotreno, il quale oltre alle altre mansioni da svolgere è chiamato a compiere una «missione impossibile», considerato che ci sono treni con 38 o 46 porte. Al capotreno viene così «conferita» impropriamente la responsabilità della partenza del treno anche non in condizioni di sicurezza;

alcuni dati relativi alle ferrovie e ai sistemi di chiusura delle porte dei treni sono allarmanti. Sono centinaia, solo negli ultimi due anni, i casi di infortunio, mutilazione e di morte di utenti e lavoratori correlati al cattivo funzionamento delle porte dei treni. Nella stazione di Bologna, la viaggiatrice Rosa Garibaldi, il 1° marzo 2006 perde le gambe sotto al treno dopo essere rimasta intrappolata col braccio in una porta di un treno intercity. Il 9 dello stesso mese, Antonio di Luccio, capotreno bolognese in servizio, perde anch'egli le gambe a Piacenza sotto il treno intercity su cui prestava servizio, rimanendo intrappolato in una porta. A Torino Porta Nuova, alla stazione Termini di Roma e a Verona, negli ultimi mesi tre viaggiatori hanno perso la vita schiacciati dal treno in tre episodi analoghi a causa delle porte. Il 26 aprile a Genova Piazza Principe, un capotreno, Maria Nanni, resta intrappolata in una porta «impazzita» e viene trascinato per cento metri fino a quando, fortuitamente, un viaggiatore ferma il treno con il dispositivo d'allarme;

alcuni organi di stampa e i delegati Rsu e Rls dell'Assemblea nazionale dei ferrovieri rendono noto che, in base ad una sentenza del Tribunale di Prato, emessa a fine novembre 2007, sono stati condannati per omicidio colposo tre alti dirigenti di Ferrovie dello Stato per la morte di una viaggiatrice caduta da una porta, apertasi in corsa nel luglio del 2002, perché priva di un idoneo sistema di sicurezza;

il grande numero di incidenti connessi alle porte dei treni porta a ritenere che esista un vero e proprio fenomeno «porte assassine», di cui restano vittime sia i viaggiatori che gli stessi ferrovieri;

la sentenza del Tribunale di Prato, in attesa delle sentenze relative agli episodi sopra riportati, può contribuire ad aprire una sensibilità nuova sul tema della sicurezza nella dirigenza delle Ferrovie, nell'applicazione di tecnologie adatte e nel rispetto di più stringenti norme a tutela dell'incolumità di utenti e lavoratori,

si chiede di sapere:

se non si ritenga, alla luce della gravità del fenomeno descritto, di dover tempestivamente intervenire adottando misure straordinarie per la tutela dei viaggiatori e degli stessi ferrovieri, rivedendo norme, regolamenti, tecnologie e in generale l'organizzazione stessa delle Ferrovie a garanzia della sicurezza collettiva;

se non si ritenga che le disposizioni n. 21 e la n. 49 del 2007 di Rete ferroviaria italiana e la circolare di Trenitalia del 14 novembre 2007 siano in contrasto con la garanzia della tutela e della sicurezza di lavoratori e viaggiatori e quali iniziative si intendano porre in essere per evitare un pilatesco scarico di responsabilità della dirigenza senza offrire efficaci soluzioni a un problema di tale portata che investe la sfera della sicurezza collettiva nei trasporti;

quali iniziative si intendano porre in essere al fine di un più puntuale controllo ed una più stretta vigilanza sulle ferrovie e sui sistemi di sicurezza adottati e, se del caso, per quanto di competenza, costringendo la dirigenza, anche adottando norme e regolamenti stringenti, atti ad un più puntuale adeguamento alle regole internazionali, garantendo altresì, con investimenti mirati, l'adozione generalizzata di tecnologie di sicurezza normalmente disponibili e già applicate su molti treni.

(4-03201)

VALDITARA. – *Al Ministro della pubblica istruzione.* – Premesso che:

alcune scuole elementari napoletane, mercoledì 5 dicembre 2007, hanno reclutato un centinaio di piccoli alunni – a giudizio dell'interrogante con inaccettabile strumentalizzazione politica che richiama quanto avviene negli Stati totalitari – portati in piazza del Plebiscito, praticamente deserta, per festeggiare la presenza del Presidente del Consiglio Romano Prodi che si incontrava con il *premier* spagnolo Zapatero in occasione del vertice bilaterale italo-spagnolo;

è assolutamente inaccettabile determinare così pesantemente la volontà di bambini che non superano i dieci anni e che, forse, avrebbero potuto partecipare ad eventi che vedevano la presenza del Presidente della Repubblica in quanto istituzione che rappresenta tutti gli italiani,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di questa sconcertante e deplorabile iniziativa delle scuole napoletane;

quali immediati, urgenti ed efficaci interventi intenda adottare per verificare quanto accaduto individuando maestri, direttori od altri operatori della scuola elementare che hanno in tal modo manipolato psicologicamente la volontà dei bambini abusando del loro ruolo di funzione educa-



Senato della Repubblica

XV LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 29

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
sul fenomeno degli infortuni sul lavoro con particolare
riguardo alle cosiddette «morti bianche»**

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELLA
THYSSENKRUPP S.P.A. IN MERITO AGLI INFORTUNI
MORTALI AVVENUTI PRESSO LO STABILIMENTO DI TORINO
ESAME DI PROPOSTA DI MODIFICA DEL REGOLAMENTO
INTERNO

AUDIZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO DELLE FERROVIE
DELLO STATO

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELLA CONFCOMMERCIO, DELLA
CNA E DELLA CONFARTIGIANATO,
IN MERITO ALLE MALATTIE PROFESSIONALI

32^a seduta: martedì 18 dicembre 2007

Presidenza del presidente TOFANI

INDICE

Audizione di rappresentanti della Thyssenkrupp S.p.a. in merito agli infortuni mortali avvenuti presso lo stabilimento di Torino

Audizione dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato

Audizione di rappresentanti della Confcommercio, della CNA e della Confartigianato, in merito alle malattie professionali

Esame di proposta di modifica del Regolamento interno

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 5 e passim	SALERNO	Pag. 3, 4, 9 e passim
TIBALDI (IU-Verdi-Com)	5, 15, 17	CAFUERI	5, 8, 9 e passim
ZUCCHERINI (RC-SE)	10, 14, 16 e passim	FERRUCCI	7, 11, 12
ROILO (Ulivo)	13	MORETTI	17, 19, 25 e passim
MONGIELLO (PD-Ulivo)	23	CIPOLLETTA	18
BOBBA (PD-Ulivo)	40	GIOVANI	31
		BRUNATI	34
		PASQUA	36

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana per le autonomie-Partito Repubblicano Italiano-Movimento per l'Autonomia: DCA-PRI-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico-L'Ulivo: PD-Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Sinistra Democratica per il Socialismo Europeo: SDSE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Costituente Socialista: Misto-CS; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-La Destra: Misto-LD; Misto-Movimento politico dei cittadini: Misto-Mpc; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC; Misto Unione Liberaldemocratici: Misto-UL.

SALERNO. Ci tengo a precisare che qui non stiamo dando la colpa a nessun operaio. Questo tengo a sottolinearlo a livello personale.

PRESIDENTE. Nessuno l'ha mai pensato.

SALERNO. Mi sembrava di aver capito così.

TIBALDI (IU-Verdi-Com). Qualcuno sulla stampa lo ha fatto.

PRESIDENTE Ingegnere Salerno, tutto ciò è lontano da noi. La nostra Commissione ha il compito istituzionale di acquisire elementi, di capire, di conoscere: non abbiamo né condizionamenti, né preconcetti, né tantomeno possono essere alimentate al nostro interno riflessioni che provengano dall'esterno, da non si sa chi. Vogliamo ascoltare le persone direttamente e prendere atto di quanto ci dicono. Non ci interessano fatti, pettegolezzi o circostanze raccolti fuori da questa Commissione. Ci interessa capire ciò che stiamo chiedendo. Questo è il motivo per cui credo sia necessario un ulteriore approfondimento e quindi permettere ai rappresentanti dell'azienda di intervenire con maggiore tranquillità, con maggior tempo e riflessione: del resto questo è stato un primo incontro, forse utile anche per capire il nostro modo di lavorare; essendo la nostra una Commissione inquirente, è giusto dare anche la possibilità di riflettere e organizzare meglio le idee. Lo stesso vale anche per i componenti della Commissione e soprattutto per i colleghi senatori che non sono ancora intervenuti. Ci premureremo dunque di inviarvi un'ulteriore richiesta di convocazione per proseguire in altra seduta la presente audizione.

Pongo un ultimo quesito, a cui risponderete la prossima volta. Vi chiedo come mai quell'impianto non aveva meccanismi automatici di spegnimento dell'incendio quando, se ricordo bene, nel 2002, in altro punto dello stabilimento, l'azione di meccanismi automatici di spegnimento ha evitato qualsiasi danno alle persone. C'è la necessità di capire meglio e di approfondire e sono convinto che, con serietà e impegno, continueremo a farlo. Ringraziando gli auditi per la loro presenza, rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

Audizione dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato

PRESIDENTE. Segue l'audizione dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, ingegner Mauro Moretti. Saluto gli ospiti presenti che ringrazio per aver accolto il nostro invito. Conoscete la nostra Commissione, quindi le sue finalità. C'è un'attenzione anche verso il settore delle ferrovie, in riferimento ai frequenti incidenti che si determinano.

È proprio di ieri – tanto per ricordare un fatto, se non sbaglio – una sentenza di condanna per il famoso problema di sicurezza delle porte.

MORETTI. Sicurezza del lavoro o sicurezza dei treni?

PRESIDENTE. Parlo di sicurezza del lavoro. Ingegnere Moretti, il suo mi sembra l'approccio più sbagliato. Cerchiamo di mantenere ciascuno il proprio ruolo e cerchiamo di capire: quando parlo di sicurezza sul lavoro mi riferisco anche alle persone che operano sui treni, che hanno lamentato problemi di sicurezza, ma ovviamente anche ai viaggiatori. Può capitare di cadere dal treno sia ad una persona che vi lavora sia ad una persona che è in viaggio; la porta che non funziona non distingue chi ha il cappello da ferroviere, ed allora non cade, e chi non lo ha che invece può cadere, appunto com'è successo a Prato. Merita maggior rispetto ciò che è accaduto a Prato, dove è morta una persona e dove è intervenuta anche una sentenza di condanna.

Le ripeto quanto affermano le stesse organizzazioni sindacali del settore, che chiedono maggiore sicurezza. Non parliamo dei fatti che hanno determinato incidenti e la morte di macchinisti; ne abbiamo una serie. Vi invito su questo tema ad una serenità maggiore perché questo è il nostro obiettivo e il nostro compito. Siamo maestri della polemica e della dialettica, però credo che questo non sia il luogo né della polemica né della dialettica, per cui chi ne vuol fare è bene vada a farle fuori da questa porta, perché ciò non rientra nelle nostre intenzioni.

Se vogliamo entrare nel merito della questione, avremo piacere di ascoltare quanto stanno facendo le Ferrovie e quanto intendono fare per ridurre i numerosi incidenti sul lavoro che si registrano e che riguardano i dipendenti delle Ferrovie; tuttavia il nostro compito di parlamentari ci impone di occuparci della sicurezza di tutti, compresi i cittadini.

CIPOLLETTA. Signor Presidente, siamo assolutamente disponibili a dare tutte le informazioni necessarie. Proprio a questo fine siamo venuti con una folta rappresentanza, poiché la società Ferrovie dello Stato è complessa e – come lei ha ricordato – i problemi della sicurezza sussistono sia nei confronti del lavoro sia nei confronti dei clienti e dei cittadini che circolano nel sistema delle Ferrovie; un sistema che movimentava 8.000 treni al giorno e quindi si comprende come l'attenzione a questo tipo di tematiche sia piuttosto forte.

Mi consenta di presentarle le persone che sono con me (siamo venuti per poter dare il massimo delle informazioni possibili): l'amministratore delegato Mauro Moretti, responsabile operativo della società; l'ingegner Elia, responsabile della Rete ferroviaria italiana; l'ingegner Vincenzo Soprano, responsabile di Trenitalia. Sono presenti le due grandi società che rappresentano la parte rilevante della nostra impresa, ma ci rendiamo conto che anche altre nostre società hanno problemi che interessano questa Commissione e siamo pronti a rispondere. Mi riferisco in particolare alla Italferr, la società di ingegneria, che quindi ha la direzione di tutti i lavori e di tutti i cantieri che portiamo in giro per l'Italia, per arrivare alle società che gestiscono le stazioni, i parcheggi e quant'altro. Come dicevo, siamo totalmente disponibili a una collaborazione con il Parlamento; non potrebbe essere altrimenti, ma lo voglio sottolineare. Questa società, in cui opero da oltre un anno ma che comincio a conoscere abbastanza

bene, ha interiorizzato in maniera molto forte il tema della sicurezza, anche se non saremo tranquilli finché gli incidenti non si ridurranno a zero. Questo è l'obiettivo che bisogna porsi nei confronti dei cittadini, ma anche dei lavoratori, sapendo che raggiungerlo è difficile. Forniremo, pertanto, informazioni dettagliate su come viene gestito al nostro interno il sistema di sicurezza e sui risultati conseguiti, che non possono assolutamente vederci soddisfatti finché gli incidenti non si azzereranno. Tuttavia, le posso già anticipare che siamo su una strada di netto miglioramento rispetto al passato.

In relazione ai recenti eventi accaduti all'esterno ma anche all'interno della nostra azienda, vorrei soltanto aggiungere che a partire dai prossimi giorni porteremo avanti progetti ancor più specifici per sviluppare il senso della sicurezza, oltre all'applicazione delle norme in essere. Quest'ultimo aspetto è importante; è necessario controllare che la normativa venga effettivamente applicata, tuttavia è di grande rilievo che il comportamento dell'intera azienda e di tutte le persone che vi lavorano sappia sempre tener presente l'esistenza del rischio. Ciò si ottiene anche attraverso formule di monitoraggio, con la simulazione di incidenti e con operazioni che mantengano vigile l'attenzione, perché se le persone non prestano costantemente la necessaria attenzione il rischio di incidente può sempre esserci.

MORETTI. Signor Presidente, vorrei innanzitutto scusarmi se il mio intervento è stato inteso come polemico, poiché non voleva esserlo.

PRESIDENTE. Le interruzioni sono solo polemiche, glielo dice chi fa politica.

MORETTI. Io non faccio politica e non era questo il mio intento; ho fatto quell'interruzione semplicemente perché per l'audizione di oggi ci siamo preparati sul tema della sicurezza sul lavoro, tuttavia siamo disponibili a discutere di qualunque tipo di sicurezza, dal momento che per il settore ferroviario essa rappresenta la base di ogni azione. Forse è noto che il nostro è l'unico settore dove tutto va programmato a priori; non è infatti possibile concepire che i treni entrino in linea senza essere pensati, progettati e programmati a priori; successivamente, una volta entrati in linea vengono guidati direttamente da terra e non dal macchinista che ha solo la funzione di frenare e accelerare secondo tabelle che sono pre-determinate.

Oggi – proprio nel momento in cui vi sto parlando – stiamo completando l'automazione della guida dei treni. Saremo i primi al mondo ad avere una rete per la protezione dei treni in marcia completamente automatizzata. Sono risultati importanti, che testimoniano un'attenzione e una cultura che hanno anche dei risvolti immediati sulle azioni organizzative, sulle operazioni tecnologiche e sull'interfaccia con gli uomini che devono essere preparati, formati e addestrati costantemente affinché si muovano in sicurezza.

Ripeto, mi sono permesso di intervenire senza intenzioni polemiche e domando scusa se tale interruzione è stata interpretata in questo modo. Tornando alle tematiche del lavoro, il fatto che una persona possa morire per un problema legato alle porte ha un enorme impatto emotivo negativo nella nostra azienda. In questo caso, però, l'incidente non è collegato al lavoro ma, per dare un'idea, è come se dipendesse dalla sicurezza relativa alla circolazione delle automobili, cioè al codice della strada. Abbiamo due tipi di legislazione: l'uno si riferisce specificamente alla circolazione dei treni, una sorta di codice della strada, l'altro è legato alle condizioni di lavoro. Questo determina grandi effetti sui numeri. Vi sono anche altri aspetti legati agli incidenti *in itinere* che, in termini percentuali, nel nostro caso rappresentano la principale causa di infortunio.

Per quanto riguarda il lavoro negli ultimi tempi abbiamo avuto una forte riduzione del personale, arrivando a circa 90.000 unità nel settore ferroviario (95.000 nel gruppo); a tale *trend* in diminuzione è corrisposto, per fortuna, un calo degli infortuni o del numero di incidenti sul lavoro. Infatti, a fronte di una riduzione del 53 per cento della forza lavoro si è registrata una contrazione degli infortuni pari a circa il 75 per cento. Sulla base dei dati nazionali INAIL, il decremento complessivo che si è verificato dal 2001 al 2006 è pari all'8,6 per cento. Nel nostro caso, abbiamo avuto una riduzione del 17,3 per cento, quindi il nostro *trend* di riduzione è circa il doppio rispetto al dato medio nazionale (riduzione del numero di infortuni in termini percentuali rispetto al numero di addetti).

In questo contesto, occorre considerare la rilevante presenza di una causa di infortuni che consideriamo di ordine lavorativo, ma che si manifesta in un ambiente non lavorativo, cioè sulle strade pubbliche. Nel nostro monte-cause abbiamo una media di infortuni *in itinere* pari a circa il 9 per cento; all'interno di tale percentuale gli infortuni mortali *in itinere*, ovvero quelli che si verificano a seguito di incidenti quasi sempre stradali mentre ci si reca al lavoro, sono il 22 per cento. Riporto questi dati perché cerchiamo d'intervenire su tali problematiche anche facendo formazione alla guida ai soggetti che si devono spostare sulle strade con mezzi dell'azienda per andare da un cantiere all'altro; molto spesso, infatti, si tratta di infortuni che vengono determinati non solo dalle persone, ma dall'ambiente stesso, cioè la strada.

Gli infortuni mortali rappresentano per noi il dato più significativo e sono il punto di analisi dal quale partire nelle azioni di miglioramento che dobbiamo svolgere. Tra il 2001 e il 2007 abbiamo avuto una media di circa otto, dieci persone coinvolte l'anno, prendendo in considerazione tutti i tipi di incidenti: quelli *in itinere*, quelli legati alla circolazione dei treni, nonché quelli collegati al lavoro in senso stretto che si svolge per manutenzione e che hanno a che fare con i rischi di lavoro. Il nostro ambiente è molto pericoloso, perché è come lavorare sulla strada, ma con veicoli che hanno minore possibilità di agire istantaneamente frenando per ridurre il pericolo.

Anche se tutto viene accuratamente programmato anche, ad esempio, per quanto riguarda gli interventi di manutenzione in piena linea non sem-

pre con la valutazione dei rischi si ha la possibilità di prevedere e prevenire ciò che può accadere. A tal proposito, proprio in questo settore che manifesta maggiori pericoli, (quello cioè legato alla manutenzione delle linee in presenza di circolazione dei treni), in questi anni sono stati effettuati numerosissimi interventi di introduzione di sistemi automatici per avvisare i singoli lavoratori nei cantieri sullo stato della circolazione dei treni. In sostanza, si tratta di un sistema automatico che con molto anticipo e attraverso sistemi acustici e visivi, vibrazioni ed altro, annuncia agli addetti che stanno lavorando l'arrivo di un treno affinché abbandonino per tempo il cantiere mettendosi in condizioni di sicurezza (se siete interessati potremmo fornirvi ogni informazione in merito).

Tutto ciò rappresenta un elemento innovativo molto importante. Ricordo che fino agli anni 90 (dunque non molto tempo fa) non c'era nulla di automatico: tutte le segnalazioni erano manuali. Senz'altro avrete visto in alcuni film che venivano utilizzate delle trombette e bandiere per annunciare l'arrivo dei treni; un sistema assolutamente inefficace e davvero causa di problemi per quanto riguarda la sicurezza del lavoro.

Un altro ambito molto particolare è quello relativo alla formazione dei treni, cioè all'aggancio e allo sgancio delle carrozze. Anche in questo caso esistono norme molto rigide sia per ciò che concerne il lavoro individuale che di squadra attualmente molto proceduralizzato e, per quanto possibile, automatizzato. Anche in questo settore si verificano, purtroppo, infortuni rilevanti. Come ho già accennato, negli ultimi anni gli infortuni hanno riguardato una media di 8-10 persone, mentre nell'ultimo anno sono stati registrati ben 9 infortuni mortali, dei quali uno *in itinere*: un incidente legato alla circolazione dei treni verificatosi circa una settimana, fa nella notte. Vorrei ricordare ciò che è accaduto. Era stato chiesto un intervento di manutenzione su un impianto di segnalazione fuori uso. La squadra di pronto intervento reperibile quella sera giunta sul posto è intervenuta sull'impianto. Terminato il proprio lavoro l'addetto stava per tornare all'automobile che si trovava sull'altro lato dei binari ma, purtroppo, ha attraversato i binari sembra senza guardare. In questo caso non si trattava di un cantiere, ma di un'operazione di verifica su delle garitte.

L'elevato numero di infortuni mortali registrati quest'anno è soprattutto legato al verificarsi di un incidente – ben noto – che ha visto la collisione di due navi nello stretto di Messina nel corso della quale purtroppo, in un'unica occasione, sono deceduti ben quattro nostri colleghi.

Per evitare che si verifichino situazioni analoghe stiamo agendo su tre settori fondamentali: l'organizzazione, la tecnologia, la formazione degli uomini.

Per quanto riguarda la formazione, quest'anno abbiamo previsto 207.924 ore di formazione destinate a 90.000 persone. È prevista una partecipazione biennale continua a tali corsi di aggiornamento e formazione cui partecipano tutti i lavoratori che svolgono attività che potrebbero comportare dei rischi, fermo restando che solo 70.000 rientrano in questa categoria, mentre tutti gli altri svolgono delle normali funzioni i cui rischi

sono molto inferiori rispetto a quelli che potrebbero verificarsi negli altri settori produttivi.

Abbiamo inoltre arricchito il nostro sito *Intranet* inserendovi un elenco delle principali cause di incidenti, oltre alla ricostruzione di alcuni casi specifici perché siano a disposizione di tutti e tutti possano beneficiare di tali esperienze arricchendo la propria conoscenza e professionalità. A livello organizzativo, abbiamo agito per unità produttive perfettamente autonome e corrispondenti alla funzione di datore di lavoro. Le unità produttive sono circa 100 ed ogni capo di unità produttiva, direttamente collegato al lavoro che in tale unità viene svolto, può avvalersi di specifici interventi collegati al suo ambiente lavorativo e al suo particolare tipo di lavorazione, con piena disponibilità di mezzi e autonomia di intervento.

Abbiamo, inoltre, operato sulla tecnologia collegata alla circolazione dei treni, ma anche ai luoghi di lavoro legati alla manutenzione o ad ambienti industriali più in generale. I relativi investimenti sono stati massicci e molto spesso si sono sovrapposti tra loro: solo per il sistema automatico di protezione dei treni (sistema comando marcia treni a vari livelli) abbiamo effettuato investimenti su rete e su rotabili per circa 4 miliardi di euro. Naturalmente, in questo caso gli effetti positivi, in termini di sicurezza, si ripercuotono enormemente anche sui cittadini clienti.

Ricordo che per quanto riguarda la circolazione dei treni, il nostro gruppo detiene ancora il primato in Europa in termini di sicurezza. Questo per noi è un grande onore, considerando che i nostri competitori sono rappresentati da compagnie svizzere, tedesche, oltre ad altre piccole imprese. È un primato al quale teniamo molto e che stiamo consolidando sempre più implementando i tre aspetti cui ho fatto cenno poc'anzi e cioè la tecnologia, l'organizzazione e l'uomo, la sua formazione.

Abbiamo realizzato poi altre importanti azioni di cui vorrei portarvi a conoscenza. In particolare, nel 2006 abbiamo realizzato il primo esempio in Italia di approccio integrale alla sicurezza attraverso l'operazione di assicurazione qualità seguita dalla TUV di Monaco, al fine di aggredire la cultura della sicurezza nel suo insieme e di fornire ai lavoratori un forte elemento base di riferimento. Abbiamo cioè affrontato il problema sicurezza integrando l'aspetto del lavoro, della circolazione dei treni e quello ambientale. Il progetto è stato avviato su Rete ferroviaria italiana che nel 2006 è stata la prima azienda in Italia ad essere assicurata in questo modo, secondo gli *standards* ISO 9001, ISO 14000 e ISO 18000, oltre agli *standards* legati alla sicurezza del lavoro. Ora stiamo estendendo tale forma di assicurazione alle altre imprese del gruppo, in particolare, a Trenitalia per garantire un approccio forte, in termini culturali, per i nostri lavoratori e per tutti coloro che hanno a che fare con ambienti di lavoro particolarmente insidiosi.

Operiamo attraverso campagne di sicurezza specifiche per ogni singola impresa che quest'anno riproporremo in due occasioni con mesi dedicati alla sicurezza: la prima è prevista per la primavera del 2008 ed è relativa alla sicurezza nel lavoro, la seconda nell'autunno 2008 e riguarderà il tema della sicurezza dell'esercizio e ambientale. Si insiste sugli

elementi comuni della sicurezza, anche se espressi secondo modalità, regole e legislazioni diverse, perché oltre a rappresentare un comune elemento culturale, sono il più importante dei baluardi che si possa determinare.

Con riguardo alla legge n. 123 del 2007, abbiamo organizzato e prevediamo di realizzare l'implementazione degli interventi di aggiornamento (in verità, non molti) attraverso percorsi di formazione e aggiornamento specificamente riferiti agli elementi contenuti nella legge, che focalizza la sua attenzione sulla sicurezza e sugli effetti della responsabilità dei dirigenti e dei preposti che coinvolgeremo in maniera particolare affinché pongano il tema della sicurezza come tema centrale del proprio compito produttivo.

Vorrei completare il mio intervento con un ultimo concetto: abbiamo registrato in questi anni un *trend* positivo. Il tutto è stato formalmente testimoniato anche dalla forte diminuzione dei premi assicurativi INAIL, che si pone come risultato concreto e visibile di quello che stiamo facendo. Naturalmente non abbiamo terminato il nostro percorso, come diceva il presidente Cipolletta, ma tutti gli elementi presenti, in particolare l'approccio integrato alla sicurezza e la determinazione di assicurazioni di parte terza autorevoli come il TUV – assicuratori di peso non certo irrilevante – ci danno tranquillità, perché la possibilità di confrontarci con terzi offre una testimonianza concreta della nostra volontà di agire fino in fondo per intervenire sulle cause che determinano momenti di rischio all'interno del nostro ambiente.

MONGIELLO (*PD-Ulivo*). Signor Presidente, intendo ringraziarla per la solerzia con la quale ha risposto alla mia sollecitazione, convocando la dirigenza di Ferrovie dello Stato Spa e di Trenitalia Spa. L'ingegner Moretti ha fornito un quadro abbastanza esaustivo della situazione attuale dell'azienda e del *trend* positivo a cui ha fatto riferimento, che l'ha resa «numero uno» in Europa. Questo dato ci fa piacere, anche se contrasta con una serie di articoli pubblicati dalla stampa, già da diverso tempo. Apro una parentesi, se mi è consentita una battuta, signor Presidente. L'automazione, ingegner Moretti, si ferma a Roma; lo dico solo per un fatto geografico. Ho saputo, leggendo le agenzie di stampa, che lei ha risposto alle polemiche sorte a proposito del famoso treno Lecce-Roma: dunque la conforterà sapere che lo stesso treno, su cui ho viaggiato ieri, è arrivato a destinazione con dieci minuti di anticipo. C'è quindi qualche nota positiva in una situazione oltremodo pesante.

La presente Commissione deve occuparsi soltanto del settore di competenza e quindi le risparmierò una serie di domande che le avrei posto in altra sede. Mi ha colpito però l'articolo apparso sul «Corriere della sera» due settimane fa, che parlava di: «Porte *killer* sui treni, convogli che partono trascinandosi dietro ferrovieri e passeggeri, oltre 800 incidenti rilevati dai ferrovieri, quattro i casi mortali solo da giugno ad oggi. E così i rappresentanti dell'assemblea nazionale dei ferrovieri (...) hanno deciso di rivolgersi alle Procure della Repubblica di tutta Italia. Sotto accusa le porte

di Intercity, espressi, treni regionali per pendolari, privi del sistema di segnalazione visiva ai macchinisti dell'avvenuta chiusura. Le peggiori sarebbero le «Gran confort» e «Media Distanza», responsabili secondo i ferrovieri della maggioranza degli incidenti. Ma ora anche le porte dei treni più moderni muniti di spie luminose rischiano di incappare negli stessi pericoli. Tutta colpa della normativa appena introdotta da Trenitalia, spiegano i ferrovieri, che ha eliminato l'obbligo di non partire se le spie luminose del controllo porte chiuse non sono accese davanti ai macchinisti. Uno snellimento, protestano i delegati dei ferrovieri, per non incorrere nei ritardi». L'articolo si conclude dicendo che: «Ma intanto gli esposti sono ricchi di notazioni preoccupanti, soprattutto a carico del personale viaggiante incorso in numerosi incidenti, (...) come quel capotreno, Antonio Di Luccio, a cui un anno fa a Bologna sono stati amputati un piede e una gamba. Incastrato in una porta di una "Gran confort" era stato trascinato per oltre dieci metri».

Si tratta di un articolo che mi ha colpito. Sono costretta a viaggiare spesso in treno e appartenendo ad una famiglia di ferrovieri sento parlare ogni giorno della sicurezza sui treni. Mi sembra, dal quadro che lei ha offerto quest'oggi, che questo *trend* positivo rifletta un ottimismo che però non registro all'interno delle carrozze quando mi capita di viaggiare sui treni. Ciò al di là di tutti i problemi che possono essere presenti e che sono di differente natura. Lei sa bene di cosa sto parlando; ci sono due mondi diversi: uno che si ferma a Roma e un altro che va da Roma in giù. Non si spiega per quale motivo i treni del Sud sono sporchi, puzzolenti, lenti e vecchi. Questa è una denuncia che ho fatto attraverso varie interrogazioni parlamentari: essendo fruitrice del servizio non ne sono soddisfatta, per una serie di ragioni.

Oltre al servizio scadente, c'è il fatto che i ferrovieri, mi dispiace dirlo, spesso si lamentano della mancanza di sicurezza. Ecco perché ho inteso sollecitare il Presidente della Commissione a convocare gli auditi, preoccupata dal fatto che nel momento in cui si provvede ad un'eccessiva automazione diminuiscano le garanzie per la sicurezza dei lavoratori e dei fruitori di questo servizio.

ZUCCHERINI (RC-SE). Non riesco bene a distinguere la sicurezza del lavoro nelle Ferrovie dalla sicurezza ferroviaria. Nel primo caso si parla del luogo di lavoro e dunque c'è lo spazio per un intervento parlamentare e nell'altro di un mezzo di trasporto. Spesso però i rischi sono correlati. Vorrei porre alcune domande ai rappresentanti dell'azienda, sperando che siano attinenti alle questioni della sicurezza sul lavoro. Anzitutto vorrei alcune delucidazioni sul sistema, che a me è ancora un po' oscuro, dell'«uomo morto» nonchè sul personale e sulla sicurezza sul lavoro.

Per quanto riguarda l'automazione mi sembra chiaro, ma non vorrei sbagliare, che con essa si intende cercare di eliminare le possibilità di incidente e di errore umano, ovviamente anche con una riduzione del personale, ma questa è una conseguenza secondaria. Chiedo se è vero – a me

risulta esserlo – che ci sono stazioni pronte per l'automazione ma che i vettori non sono pronti, in quanto c'è un problema che attiene alla sicurezza del lavoro e alla sicurezza ferroviaria, relativo alla difficoltà di manutenzione nelle carrozze.

Anche a me piacerebbe viaggiare sul treno, ma vivo in un luogo in cui il treno parte e ritorna senza andare in nessun luogo: sfortuna delle collocazioni geografiche. C'è ad esempio un treno che parte da Roma in cui non è possibile viaggiare nelle ultime due carrozze; non perché esse non siano adatte, ma perché se si sale dietro, il locomotore non ce la fa: a volte siamo addirittura scesi a spingere. Ingegnere Moretti, questa non è una barzelletta; una volta siamo dovuti scendere ed eravamo in mezzo alla linea mentre passava l'Eurostar. È arrivato un altro macchinista, ha fatto prendere la rincorsa al treno e ciò ha consentito di oltrepassare la salita di Baiano. Non è una barzelletta, è la verità. Mi hanno impedito di spingere, altrimenti avremmo fatto prima.

Ovviamente questo non rappresenta l'andamento complessivo delle Ferrovie, ma mi interessa il punto della manutenzione dei convogli e delle carrozze; mi interessa fare un ragionamento non solo sui treni e sul lavoro, ma altresì sulle squadre che fanno la manutenzione. Vorrei sapere se risponde al vero che sono drasticamente sotto organico, con ricorso a lavoro straordinario per lunghi periodi.

Infine, per attenermi alle questioni della sicurezza, sono stati riportati dati significativi: meno 17 per cento degli infortuni sul lavoro. Tralascio quelli *in itinere* non perché non siano rilevanti, anzi sono i più gravi, ma in quanto non dipendono direttamente dalle modalità di organizzazione del lavoro e del servizio dell'azienda, bensì dal sistema generale dei trasporti. Vorrei sapere però se questo dato viene calcolato in rapporto alle ore lavorate, diversamente di per sé può non essere significativo. Vorrei anche sapere se l'azienda, dal punto di vista conoscitivo (come si sa ricorre al lavoro in appalto), ha notizia della quantità degli infortuni sul lavoro in appalto delle Ferrovie, che per la Commissione è questione rilevante.

MORETTI. Capisco che a volte è difficile distinguere i due aspetti della sicurezza, però – ripeto – vi sono due legislazioni diverse che sono perfettamente distinguibili, così come esiste un codice della strada che non ha nulla a che fare con il problema della sicurezza del lavoro e quando vi ha a che fare tali aspetti vengono perfettamente correlati. Permettetemi di fare questa distinzione altrimenti non riusciremo a fornirvi quegli elementi che poi dovrete valutare per eventuali iniziative legislative che riterrete opportune.

Per quanto attiene alla domanda sul dato del 17 per cento, quest'ultimo è calcolato rispetto alle ore di lavoro, per cui è assolutamente confrontabile negli anni in relazione alla presenza reale degli uomini.

Per quanto attiene al lavoro in appalto, non ho con me oggi i dati relativi; sarà nostra cura inviarli alla Commissione, poiché li abbiamo a sistema e quindi siamo con molta tranquillità in grado di fornirli.

Per ciò che concerne le altre questioni non attinenti al lavoro, la prima informazione è la seguente: l'automazione non si ferma a Roma. Posso dirvi – sembrerà straordinario – che la Regione che per prima ha avuto il completamento dell'automazione è stata la Sardegna, dove tutto è automatizzato, sia il sistema di protezione automatico della massa dei treni che il comando alle stazioni da parte di un sito remoto, che viene fatto in maniera automatica. Abbiamo esteso a tutta la rete il progetto, che sarà completato quest'anno con gli ultimi rilasci nel febbraio del prossimo anno. Avremo a quel punto l'intera rete – 16.500 chilometri, da Bolzano ad Agrigento – dotata di un sistema specifico per ogni tipo di dimensione, rispetto alla quantità di treni che devono essere trattati. Un sistema completamente automatizzato che, nel caso di errore del macchinista nella guida del treno (in particolare non vedere i segnali o non seguire le esatte prescrizioni di frenatura nel momento specifico e così via), interviene automaticamente e se il macchinista non risponde mette in frenatura automatica il treno.

La flotta di Trenitalia – la parte a rete naturalmente è Rete ferroviaria italiana – sarà completata entro il giugno del 2008. Quindi – come vedete – i tempi non sono particolarmente diversi; vi è solo un problema (come diceva un importantissimo esponente del Parlamento italiano, l'onorevole Nenni): è difficile cambiare le ruote dei treni mentre queste si muovono. E noi dobbiamo fare questo, perché dobbiamo mettere in piedi sistemi di automatizzazione e allo stesso tempo dobbiamo garantire il servizio agli utenti, che lo richiedono in misura sempre maggiore, il tutto sempre con la medesima flotta.

Un altro problema, che non è un problema di lavoro bensì è legato alla sicurezza dei treni, in questo caso sta a monte, è quello dell'«uomo morto». Spero non venga considerata un'impertinenza da parte mia, ma questo è un classico esempio di come non si riesce a discutere in maniera pacata di un provvedimento che è a vantaggio del lavoro. L'«uomo morto» è un sistema che doveva essere applicato alla fine degli anni '90 e che è presente in tutte le ferrovie del mondo. Per giunta tutte le altre ferrovie italiane, non FS, ce l'hanno e continuano ad averlo e solo grazie a questo strumento, peraltro molto rozzo, che niente ha a che fare con i sistemi di automazione cui prima ho fatto riferimento, su quella rete si circola con un solo macchinista da sempre. Non c'è mai stato un esponente del Parlamento che abbia posto il problema. Trenitalia è l'unica azienda al mondo che utilizza due macchinisti; non soltanto l'unica al mondo ma anche in Italia, perché ci sono 16.500 chilometri di rete FS ma ce ne sono ben 5.000 che non sono FS. Con gli stessi mezzi, anzi con una tecnologia molto più primitiva, queste ferrovie vanno tranquillamente con un macchinista solo, ma non se ne parla nemmeno. Viceversa per le FS, con il miglior sistema di automazione esistente oggi al mondo (e non ho problemi a dimostrarlo) si mette ancora in discussione il fatto che si possa andare con un macchinista solo, con perfetta sicurezza dello stesso uomo a bordo (assai più elevata che nel caso di due macchinisti), e soprattutto dei clienti.

Voi siete sicuramente esperti di problemi del lavoro e forse conoscete i problemi legati alla psicologia della coppia, studiata particolarmente nel settore aereo ma valida anche in campo ferroviario. La maggior parte degli incidenti di cui avete letto sui giornali, compreso quello di Roccasecca per il quale è intervenuta recentemente la sentenza della Magistratura, non è legato a problemi di automazione. Quando si lavora in due nello stesso ambiente – badate, non è un'accusa ai lavoratori –, in condizioni a volte difficili, subentrano dei problemi di rapporto che portano ad essere disattenti; paradossalmente, in una coppia che rimane sempre stabile è ormai assodato che solo uno dei due guida, perché l'altro si fida ciecamente.

Non so se ricordate il film «Il ferroviere», ebbene è l'esempio di quello che affermo. L'aiuto macchinista doveva servire solamente per dire a priori qual era il segnale del treno. Se ricordate, l'aiuto macchinista, che nel film non viene punito, ad un certo punto, a segnale rosso superato, chiede all'altro se si sia accorto di essere passato con il rosso; è la dimostrazione chiara ed esemplare di ciò che avviene in questi casi. Ora, proprio perché in materia di sicurezza relativa alla circolazione dei treni (non stiamo più parlando di quella del lavoro) non abbiamo bisogno di fare particolari polemiche, abbiamo evitato di essere noi a porre la questione dell'«uomo morto» come una questione fondamentale; sarebbe stato sufficiente dimostrarvi che in Francia, in Germania, in Svizzera adottano tale sistema, che peraltro è richiesto da una direttiva europea che tuttavia le nostre ASL sembrano non riconoscere. Chiedo che anche il Parlamento in questo caso si attivi. Non possiamo semplicemente, di volta in volta, esprimere opinioni sulla base di ciò che riporta un giornalista, spesso neanche troppo esperto in materia. Questo è il problema dell'«uomo morto», che è stato superato e risolto grazie alla realizzazione di un livello di automazione molto più alto. Lascio comunque a voi la valutazione finale; resta il fatto che sui tram e su tutte le ferrovie regionali si utilizza soltanto quel meccanismo e vi assicuro che, essendo abbastanza esperto di ferrovie, avrei qualche problema a mantenere un unico macchinista col solo strumento dell'uomo morto.

Vi è poi il problema delicatissimo delle porte. A volte mi trovo in difficoltà perché se è vero che lavoro nelle ferrovie da trent'anni non sono certo amministratore delegato da tutto questo tempo, così come talvolta sembrerebbe da alcuni articoli e commenti. Ci siamo trovati a risolvere il problema dell'automazione delle porte insieme a un'infinità di altre questioni, come ad esempio quella relativa alle pulizie. Abbiamo imprese di pulizie in appalto da lunghissimo tempo e, come è noto, se qualcuno in fase di rinnovo contrattuale si azzarda a mettere in discussione che sia sempre quell'impresa a vincere l'appalto la sporcizia sarà garantita per mesi. Ebbene, anche se siamo arrivati da un anno e due mesi non possiamo tollerare questa situazione; personalmente quando salgo su un treno sporco mi vergogno. Abbiamo svolto due riunioni con le Regioni, le associazioni dei consumatori, i sindacati, i giornalisti e le imprese di pulizia impegnandoci affinché siano costituiti dei gruppi di lavoro che esaminino le ragioni per cui tale servizio non funziona; se poi le imprese in appalto

non riusciranno ad adeguarsi daremo disdetta dei contratti e faremo nuove gare (dovremo però rivedere il numero dei lotti e strutturarli in maniera tale che vi sia almeno un possibile concorrente perché in Italia non è possibile la concorrenza con imprese che hanno 4.000 addetti alla pulizia). Sapete però che molto spesso se si chiama in causa la clausola sociale e la garanzia dei diritti sindacali quegli elementi vincono. Nel rispetto dei diritti dei lavoratori delle imprese di pulizia dobbiamo dunque trovare insieme una via per superare tale problema.

MONGIELLO. Lei sa bene che questa clausola potrebbe essere salvaguardata in altro modo.

MORETTI. Le riferisco quanto è accaduto precedentemente alla mia venuta, perché io questo contratto l'ho trovato fatto. Le sto anche dicendo che voglio agire in maniera diversa; per me, infatti, è importante ottenere che i treni siano puliti, anche perché avendo realizzato l'operazione dell'automazione e – mi creda – negli ultimi anni mi sono battuto molto per questo, ora vogliamo affrontare fino in fondo il problema della pulizia. Ma abbiamo bisogno di sostegno e che non venga sempre anteposto il mantenimento dei posti di lavoro. I posti di lavoro saranno anzi più numerosi perché non vogliamo tagliare i fondi per le pulizie; dovremo, invece, avere un ricambio all'interno delle imprese per ottenere una responsabilizzazione rispetto ai compiti lavorativi. Tutte le mattine andiamo a controllare treni che ci hanno dichiarato essere stati puliti e dove invece non sono neanche passati a raccogliere la carta; mi chiedo se tutto questo sia accettabile. Per me no. Se volete, possiamo organizzare una prova, come abbiamo fatto alla presenza di numerosi assessori regionali: nella pulizia di quattro carrozze abbiamo confrontato la nostra ditta con un'impresa normale e abbiamo potuto verificare una differenza simile a quella che passa tra una stalla e una chiesa, tutto questo a parità di costi. Già sapete però – lo vedremo a breve – che il momento in cui dovremo disdire i contratti tutti i treni saranno in una condizione di maggior degrado rispetto a quella attuale. Si tratta di un passaggio difficile, tuttavia lo affronteremo; prendiamo questo impegno e speriamo di avere il sostegno di tutti. Non abbiamo la volontà di mandare a casa dei lavoratori, ma sicuramente intendiamo ottenere una responsabilizzazione, di modo che quando il lavoro inizia a non essere più gestibile all'interno di un'impresa si possano trovare forme di incentivo affinché si riesca ad effettuare un riordino che conduca al comune obiettivo: dare un minimo di soddisfazione ai clienti che, al di là dei prezzi, bassi o alti che siano, hanno diritto di viaggiare su treni puliti.

Per quanto riguarda i nuovi treni, vorrei sottoporre al Parlamento una questione: non c'è la possibilità di fare nuovi investimenti sui treni se non ci sono soldi per i contratti di servizio che devono essere dedicati al servizio universale o al trasporto regionale, che, peraltro, è anch'esso una forma di servizio universale. Abbiamo predisposto un catalogo da sottoporre al Ministro dei trasporti ed alle Regioni in cui si specifica in ma-

niera chiara che tipo di prestazione si desidera domandarci nell'ambito del servizio universale. Dove c'è mercato il problema è tutto nostro. Ma la qualità del servizio universale a mio avviso non deve essere diversa o inferiore a quella di mercato. Come l'acqua del paesino di 500 persone di cui sono sindaco, Mompeo, non è diversa da quella che si beve a Roma; l'energia elettrica erogata all'ultima delle utenze non ha una qualità più scadente di quella distribuita al centro di Roma; la situazione dei treni deve essere uguale. Quando si decide che il treno deve arrivare fino ad un certo punto, la qualità deve essere identica indipendentemente dall'essere servizio a mercato o servizio universale. Visto che noi dobbiamo fare tutto ciò attraverso la copertura dei costi, attraverso i ricavi essendo una Spa, dobbiamo avere certezza dell'entità dei contributi del contratto di servizio, come avviene in tutti i Paesi del mondo. Successivamente, rispetto alle risorse disponibili, quando stabiliremo i prezzi dei vari componenti del catalogo, la prima voce ovviamente riguarderà la vetustà dei treni: una cosa è avere treni con quarant'anni di vita e con le relative quote di ammortamento, altro è avere treni con una vita media di dieci anni. Però, se si vogliono treni con una vita media di dieci anni bisogna stabilire una quota di ammortamento che fa parte dei costi. Diversamente non potremo mai rinnovare i treni. Personalmente, vorrei aver già chiuso gli espressi del Sud e vorrei portarli almeno ad un livello di qualità socialmente accettabile qual è oggi quello dell'*intercity plus*. Ritengo che questo sia un dovere morale per tutto il Paese, oltre che mio. Tuttavia, quando conto le risorse di cui dispongo per poter rinnovare la flotta mi trovo a non averne.

Fatte queste premesse arrivo a trattare il tema delle porte. Siamo in una situazione difficile, pertanto chiedo a voi cosa fare: dobbiamo sospendere domani l'attività di tutte quelle carrozze per garantire l'incolumità dei nostri dirigenti rispetto alla legge, riducendo però del 30 per cento il servizio? La messa a punto delle porte non si fa dall'oggi al domani, anche noi avremo bisogno di momenti di transizione poter giungere ad un risultato. Tutto ciò non si realizza in due mesi. Dieci anni fa dovetti affrontare il problema dell'amianto; mi incontrai con il procuratore Guariniello e gli dissi che se riteneva che io avessi la bacchetta magica (mi misero in quella posizione all'ultimo istante perché tutti gli altri avevano degli avvisi di garanzia) e potessi riuscire nel giro di tre mesi a mettere a posto 12.000 carrozze coibentate di amianto, francamente mi chiedeva qualcosa che non era possibile fare; pertanto, non mi sarei posto neanche il problema, avrei rinunciato all'incarico e sospeso 1.200 treni. Cosa dovevo fare?

Anche in questo caso vi chiedo elementi di sostegno, di due tipi. Il primo è legato al problema dei finanziamenti che vengono assegnati: si tratta di porte di carrozze adibite al servizio universale. Secondo i macchinisti noi abbiamo detto loro di togliere il blocco porte, ma tale affermazione è assolutamente falsa e la smentisco. Con riguardo al treno che l'altra sera si è fermato vicino Caserta, visto che proprio in quella situazione i problemi legati alla sicurezza sul lavoro sono stati determinanti nel pro-

durre il gran numero di ore che abbiamo impiegato per recuperare quel treno. Ripeto, quell'affermazione è assolutamente falsa: c'è un meccanismo di blocco porte e se una porta non viene riconosciuta come chiusa non si parte. Infatti, l'altra sera i passeggeri, giustamente infuriati, aprivano le porte e quindi il treno non poteva partire perché ora era aperta una porta ora un'altra e il personale di bordo non riusciva a chiuderle tutte perché continuamente ne venivano aperte altre. Abbiamo avuto problemi enormi nell'organizzare il recupero. Ma guardiamo la situazione da un altro punto di vista: quel giorno tutte le strade erano bloccate e gli aeroporti chiusi e noi abbiamo garantito tutti i treni su tutte le linee, ad esclusione di questo. Per questo motivo siamo stati trattati come dei delinquenti. Posso dirlo qui, a porte chiuse? Nel momento in cui si è cercato di effettuare il recupero del treno si è rotto un gancio. Dovevamo dire che era un problema procurato dalla squadra dei lavoratori intervenuti? No, l'azienda se ne è assunta la responsabilità. Dovevo forse raccontare che si era spaccata l'asta del gancio nel corso dell'operazione di recupero di un treno che si sarebbe dovuta effettuare in circa due ore? Ritenevo assolutamente improponibile non difendere quei lavoratori anche se avevano commesso errori. Quella gente ha lavorato con quattro gradi sotto zero. Chi occupava il treno era molto a disagio, ma lo era molto di più chi stava sotto e lavorava su un viadotto. Avrete sentito che qualche giornalista ha detto di essersi sentito in pericolo perché stando seduto vedeva lo strapompo. E i tecnici, che lavoravano sotto allora?

Ritengo quindi sia necessario recuperare un minimo di ragionevolezza, soprattutto rispetto ad alcune notizie stampa che, a volte, non so davvero come vengano costruite. Questo è ciò che occorre perché da un lato voi possiate fornirci degli indirizzi, anche più severi ma fattibili, e da parte nostra ci sia la possibilità concreta di poter lavorare con serenità.

Il Senato si appresta a votare la legge finanziaria con la quale il tetto retributivo massimo dei *manager* pubblici sarà fissato in 274.000 euro. Mi chiedo, però, come per un'impresa con 100.000 dipendenti si possa realizzare una politica retributiva con 274.000 euro. Nella nostra azienda non esiste un rapporto 1-100 tra amministratore delegato e l'ultimo lavoratore dell'impresa. Sapete qual è la mia retribuzione? 682.000 euro. Non so come sia possibile, a queste condizioni, trovare *manager* capaci di gestire una delle aziende più complesse d'Italia. Proprio ieri ero in compagnia dell'ingegner Scaroni il quale mi ha detto che ho il più difficile dei compiti che ci sia oggi in un'impresa, peccato che poi non si riesca neanche a sostenere una politica retributiva per i dirigenti, di alto livello rispetto al mercato di riferimento.

Anche a tal riguardo vi chiedo di permetterci di poter lavorare. Non ci si può chiedere di rispettare tutti i vincoli previsti per le società per azioni (il dirigente preposto è l'ultima delle innovazioni), tutti i vincoli imposti alle aziende pubbliche (è stato inserito un consigliere della Corte dei conti direttamente nel consiglio di amministrazione), di rispettare tutti gli obblighi pubblici e privati (perché siamo un'azienda a capitale pubblico che però deve rispettare tutti gli obblighi del codice civile), fare

in modo che tutto proceda bene, salvo poi non avere a disposizione gli strumenti per lavorare.

Scusandomi per la passione con cui talvolta mi sono espresso, vi chiediamo dunque sostegno.

PRESIDENTE. Ci fa piacere che l'ingegner Moretti ci abbia fornito elementi che all'inizio dell'audizione sembravano non molto pertinenti. Il riferimento alle porte non riguarda solo i passeggeri ma anche i ferrovieri; rappresenta comunque un problema di sicurezza perché tutti si trovano all'interno del treno. Il passeggero potrebbe essere un lavoratore che si sta recando sul posto di lavoro quindi, in caso di incidente, quest'ultimo rappresenterebbe un infortunio sul lavoro, perché *in itinere*.

Abbiamo apprezzato molto ciò che lei ci ha riferito. Al momento le nostre competenze sono legate alle problematiche legate al lavoro e alla sicurezza del lavoro. Per risolvere problemi di un certo peso è necessario del tempo e lei ha questo incarico da poco più di un anno, se ricordo bene. A volte, come accade anche in politica, ci si trova a gestire situazioni ereditate e create da altri.

Tuttavia, ritengo che il tema in questione meriti una particolare attenzione quale quella che lei ci ha riferito di voler assumere. Questo era il nostro intento, non fare polemica. Grazie ancora, dunque, per il contributo apportato ai nostri lavori e se ritiene di fornire ulteriori elementi, la invito ad inviarli alla Commissione che sarà ben lieta di acquisire maggiori dati per concorrere insieme a raggiungere quanto prima l'obiettivo comune: «infortuni zero».

Dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione dei rappresentanti della Confindustria, della Confcommercio, della CNA, della Confartigianato e della Confai in merito alle malattie professionali

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per essere intervenuti. L'audizione riguarda un aspetto particolare di approfondimento che questa Commissione sta portando avanti attraverso il gruppo di lavoro coordinato dal senatore Roilo, ovvero le malattie professionali.

RICCARDO GIOVANI. Signor Presidente, abbiamo letto con attenzione il questionario che ci è stato inviato e, anche se per alcuni aspetti non è stato agevole rispondere dovendo ottenere informazioni e dati direttamente dall'INAIL, tuttavia abbiamo riscontrato dei profili rispetto ai quali avere il punto di vista delle organizzazioni imprenditoriali può essere interessante ed utile. Oltre alle risposte al questionario, Confartigianato ha predisposto un documento più articolato di carattere generale, anche perché la questione delle malattie professionali ed in maniera particolare la questione degli infortuni sul lavoro è assai complessa e merita particolare attenzione.

Vorrei partire con alcune considerazioni di carattere generale per poi individuare alcuni suggerimenti tecnici in modo da migliorare quantomeno

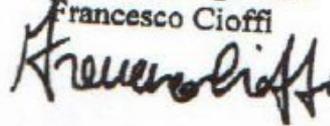
M40/2 n° 4

Al Capotreno del treno n° 11816 del 05/07/08

con riferimento al suo M40 n° 6 del 05/07/08 con il quale rinnova l'impossibilità di effettuare il servizio viaggiatori al treno n° 11816 a causa della mancanza del controllo centralizzato di chiusura della porte in cabina di guida, Le ribadisco l'ordine di effettuare il servizio secondo le modalità previste dalla NEIF 4.0 del 14/11/2007 paragrafo 3.1 "Anormalità al controllo centralizzato chiusura porte di accesso".

Firenze 05/07/08

Il Direttore Regionale
Francesco Cioffi



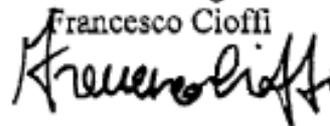
M40/2 n° 3

Al Capotreno del treno n° 3047 del 02/07/08

con riferimento al suo M40 n° 244 del 02/07/08 con il quale rinnova l'impossibilità di effettuare il servizio viaggiatori al treno n° 3047 a causa della mancanza del controllo centralizzato di chiusura della porte in cabina di guida, Le ribadisco l'ordine di effettuare il servizio secondo le modalità previste dalla NEIF 4.0 del 14/11/2007 paragrafo 3.1 "Anormalità al controllo centralizzato chiusura porte di accesso".

Firenze 02/07/08

Il Direttore Regionale
Francesco Cioffi





Protocollo 1002

Allegato 10

Divisione Passeggeri Regionale
Risorse Umane Passeggeri Regionale
Risorse Umane Passeggeri Regionale Toscana
il Responsabile

Sig Giuseppe Comito
Macchinista cid 2867183
Impianto Trazione Associato Livorno

Firenze, 9 ottobre 2008

OGGETTO: Contestazione disciplinare

Il giorno 6 ottobre 2008, comandato ad effettuare il servizio di condotta al treno 3039 da Lucca a Firenze SMN, dopo aver riscontrato un'anomalia nel funzionamento dell'apparecchiatura che segnala in cabina di guida il regolare stato di chiusura delle porte, ne ha dato avviso al Capo Treno ed ha effettuato con lo stesso la ricerca di porte anormalmente aperte o in posizione di chiusura incerta.

Continuando a persistere l'anomalia riscontrata, ha emesso, nei confronti del Capo Treno, M40 per l'affidamento del controllo chiusura porte, come disposto dalla procedura N.E.I.F. n° 4.0.

Tutto quanto premesso, in relazione a quanto previsto dall'art. 7 della Legge 20 maggio 1970, n° 300 e dall'art. 61 del vigente CCNL delle Attività Ferroviarie, Le contestiamo quanto segue:

nonostante che, a seguito di suo M40 impartito al Capo Treno, quest'ultimo avesse assunto con M 40, accanto alle altre incombenze, la responsabilità di eseguire anche il controllo di chiusura delle porte esonerandola dalla stessa, come previsto dalla procedura richiamata che consente la possibilità di proseguire il servizio in sicurezza, Lei si rifiutava categoricamente di partire.

Contattato telefonicamente sia da un Istruttore del Personale di Condotta che dal Responsabile del suo Impianto, suoi superiori gerarchici, che le sollecitavano la partenza del treno 3039, Lei ha continuato a rifiutare gli ordini impartiti dagli stessi.

A causa del suo rifiuto, il treno veniva soppresso recando grave disagio alla clientela e pregiudizio agli interessi e all'immagine dell'azienda.

La invitiamo a voler presentare entro dieci giorni dalla data di ricevimento della presente eventuali giustificazioni a Sua difesa in stretta relazione al fatto contestato.

Le suddette giustificazioni dovranno essere fatte pervenire presso D.P.R. Direzione Regionale Toscana - Produzione , Viale Lavagnini 58, 50129 Firenze, facendo riferimento alla presente lettera di contestazione.

Rosita Mele

F.S. fax 0552353960 Viale Spartaco Lavagnini, 58 50129 Firenze
Trenitalia SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 2.569.941.000,00 i.v. Cod. Fisc. e P.Iva 05403151003

Firma Comito Giuseppe

Data 21-10-2008



Protocollo 1108

Divisione Passeggeri Regionale
Risorse Umane Passeggeri Regionale
Risorse Umane Passeggeri Regionale Toscana
Il Responsabile

Sig. Comito Giuseppe
Via Trombi 7
56010 Vicopisano (PI)

Firenze, 7 novembre 2008

~~OGGETTO: Sanzione disciplinare~~

In riferimento alla nostra lettera di contestazione a Lei notificata in data 21 ottobre 2008, che deve intendersi qui integralmente richiamata e trascritta, preso atto delle Sue giustificazioni che, pur pervenute tardivamente in data 4 novembre 2008, sono state ugualmente tenute nelle dovute considerazioni, Le significhiamo che le stesse non contengono elementi utili ad esonerarla dalle responsabilità a Lei facenti carico.

Per quanto sopra, Le comunichiamo che questa Società è venuta nella determinazione di irrogarLe la seguente sanzione disciplinare:

due giorni di sospensione dal servizio con privazione della retribuzione ai sensi dell'art 55 h) del CCNL A.F.

per inosservanza di regolamenti e degli obblighi di servizio, che Lei era tenuto comunque a rispettare, che ha determinato un comportamento che ha recato pregiudizio agli interessi dell'azienda e grave disagio alla clientela.

Con l'occasione La invitiamo, per il futuro, ad attenersi a quanto previsto dalle norme aziendali in materia.

Rosita Mele

R A P P O R T O

(indicare anche il tratto di linea, la Stazione e la località in cui avvenne il fatto, gli eventuali danni alle persone, al materiale ed alle merci, nonché i ritardi)

AL RESPONSABILE DELLA QUALITÀ DEL ITR FIRENZE

IL GIORNO 27/01/2009 ABBIAMO EFFETTUATO IL TR. 23501 DA FIRENZE SIN AD AREZZO. IL TRENO ERA COMPOSTO DA LOCOMOTIVA 464 E CARROZZE MEDIA DISTANZA MODIFICATE CON CONTROLLO CHIUSURA PORTE IN CABINA DI GUIDA COME DA N.E.I.F. N°6. COME PREVISTO DALLA NORMATIVA DURANTE GLI ACCESSORI PRIMA DELLA PARTENZA AVEVAMO EFFETTUATO, CON ESITO POSITIVO, LA PROVA DI ISOLAMENTO DELLA SEGNALEZIONE "PORTE CHIUSE". ALCUNI MINUTI DOPO LA PARTENZA DALLA STAZIONE DI MONTEVARCHI, DOVE AVEVAMO SVOLTO SERVIZIO VIAGGIATORI, ABBIAMO RICEVUTO UNA TELEFONATA DA PARTE DEL CAPO TRENO CHE CI INFORMATVA CHE ERAVAMO PARTITI CON UNA ANTA DI UNA PORTA APERTA NONOSTANTE CHE LA SEGNALEZIONE DEL CONTROLLO PORTE SI FOSSE REGOLARMENTE ACCESA, ANCHE SE LA PORTA ERA STATA CHIUSA DECIDEMMO DI FERMARCI NELLA STAZIONE DI LATERINA PER CONTROLLARE. ESAMINATA LA PORTA DELLA CARROZZA TB 508321-86789-91-FS NON SI RILEVAVANO QUASTI EVIDENTI (ANCHE LA CHIUSURA DALL'APPOSITO PULSANTE AVVENIVA REGOLARMENTE) E PERCIÒ SI RITIENE CHE POSSA ESSERSI TRATTATO DI UN Malfunzionamento TEMPORANEO DEL DISPOSITIVO DI CHIUSURA. PER QUANTO RIGUARDA L'ANORMALITÀ RELATIVA ALLA SEGNALEZIONE "PORTE CHIUSE" SI È RILEVATA LA PRESENZA DI SPORCIZIA MISTA A GRASSO CHE PROBABILMENTE HA IMPEDITO LA DISCESA DELL'ASTA DALLA CUI POSIZIONE DIPENDE LA CONTINUITÀ OPPURE L'INTERRUZIONE DEL CIRCUITO DI SEGNALEZIONE. IL FATTO ACCADUTO DIMOSTRA CHE LA SOLUZIONE ADOTTATA PER IL CONTROLLO DELLE PORTE DELLE CARROZZE MEDIA DISTANZA NON GARANTISCE, ALTIENO NELLE ATTUALI CONDIZIONI DI MANUTENZIONE, LA CERTEZZA DELLA CHIUSURA DELLE PORTE E QUINDI LA SICUREZZA DEI VIAGGIATORI.

Firma Fusi Fabio

Data 27/01/2009 N° del treno 23501 Peso

N° di servizio del mezzo di trazione

Cognome e nome 1° macch.ta FUSI FABIO

Cognome e nome 2° macch.ta o A.M. CECCHI ANDREA

OSSERVAZIONI DEL CAPO DEPOSITO

Il Capo Deposito

N° trattazione Ufficio Amministrativo Pagina 71

Data " " "

Roma, 04/03/2009

**CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
CANCELLERIA CIVILE - SEZIONI UNITE**

Allegato 12

AVVISO

486

di deposito di SENTENZA nella causa

- 1 TRENITALIA SPA
 contro
2 GRILLO GIUSEPPE
3 ██████████ SALVATORE + Altri

RGN: 09034/07

- 1 Avv. TOSI ██████████
 Avv. MORRICO ██████████
 c/o
 Avv. MORRICO ██████████
 L.G. ██████████ ROMA

- 2 Avv. DANIELE BARTOLOMEO
 Avv. DONATONE ANTONIO
 c/o
 Avv. DONATONE ANTONIO
 VIA DELLE MONTAGNE ROCCIOSE 69 - ROMA

05163/09

In esecuzione dell'art. 133 cod. proc. civ. si comunica che questa Corte, con SENTENZA depositata oggi ha:

La Corte, a sezioni unite, rigetta il ricorso e dichiara la giurisdizione del giudice ordinario. Condanna la ricorrente al pagamento delle spese del giudizio, liquidate in euro duecento per esborsi e in euro ottomila per onorari, oltre a spese generali, IVA e CPA come per legge.

Roma, 10 febbraio 2009

Si invita ad effettuare entro 20 giorni da oggi, il pagamento della tassa di registro e di quella speciale di bollo, direttamente all'Ufficio del Registro Atti Giudiziari di Roma, e di curare, dopo aver adempiuto a tale formalità, il ritiro dalla Cancelleria degli Atti di Causa.

IL FUNZIONARIO