

CGIL



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

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

Maggio 2008



Sommario

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

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

Premessa

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Quindi possiamo incominciare a suddividere questi incidenti in tre tipologie.

Infortuni tipo A

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

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

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

Infortuni tipo B

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

Infortuni Tipo C

1 Vedi allegato n°1 pagina 1.

2 Vedi allegato n°3.

3 Vedi allegato n°6.

4 Vedi allegato n°10.

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

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

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

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

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

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

Procedura prevista per la partenza del treno

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

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

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

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

“La chiusura delle porte è eseguita dal capotreno che, dopo il segnale di “pronti” degli altri agenti di scorta, comanda, tramite uno dei commutatori a chiave quadra posti in corrispondenza di ciascuna porta, la chiusura di tutte le porte tranne quella da lui presenziata; dato quindi il “pronti” al dirigente o, se di sua competenza, l'ordine di partenza al personale di condotta, provvede alla chiusura di quest'ultima”... (art. 9 comma 3 dell'ISPAT).

La circolare, TRNITCORP n° 19300 del 07/05/07, della Società Trenitalia S.p.A.

5 Vedi allegato n°4.

6 Vedi allegato 9.

7 Vedi allegato 2.

Specifica ulteriormente “i modelli comportamentali che il Personale di Bordo deve porre in essere durante le fasi del licenziamento dei treni” in particolare “ Il capotreno ricevuto il pronti dal capo servizi treno, si accerta che lo stesso sia salito a bordo, che non vi siano viaggiatori ritardatari in procinto di salire sul treno e, in generale, nulla ostacoli alla partenza del treno, quindi provvedere alla chiusura delle porte remote tranne quella da lui presenziata;

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

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

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

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

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

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

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

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

Tipologie di materiale rotabile in relazione alla chiusura delle porte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Per quanto riguarda le vetture appartenenti alla categoria B:

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

Infine le vetture del gruppo C:

- 1) le porte possono essere riaperte a treno fermo e prima dell'intervento del dispositivo tachimetrico, sia dall'interno che dall'esterno: si bloccano solo a velocità superiore a 5 km\h;

¹¹ E' un dispositivo che blocca l'apertura delle porte quando il treno raggiunge una velocità di movimento, attualmente superiore ai 5 km\h.

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

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

Problematiche connesse alle caratteristiche planimetriche delle stazioni

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

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

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

Tipologia di stazioni con criticità:

- 1) Stazioni in cui **l'illuminazione del marciapiede è scarsa** o non permette di illuminare tutto il treno lasciando all'oscuro, di notte, le ultime vetture (esempio Viareggio, Massa e Carrara: il CT non vede a causa della scarsa illuminazione le ultime 2 vetture di coda);
- 2) Stazioni con il **marciapiede in curva** per cui rimangono nascoste alla posizione del capotreno le ultime vetture di coda (esempio Sarzana, Rapallo, Sestri Levante: il CT vede, specie per i treni diretti a nord, solo le prime 5 vetture);
- 3) Stazioni con **caratteristiche morfologiche particolari** (ad esempio Monterosso che ha il marciapiede che rimane in parte in galleria: il capotreno per i treni diretti a sud riesce a vedere non più di 5 vetture e per i treni diretti a nord non vede dall'ottava vettura in poi);
- 4) Stazioni con **forte affluenza**, soprattutto se l'afflusso di viaggiatori giunge dalla coda del treno: il capotreno, dopo la chiusura delle porte, è contrastato nell'esecuzione della procedura di partenza dal costante arrivo di persone che riaprono le porte e cercano di salire anche con il treno già in movimento;
- 5) Stazioni che hanno **marciapiedi di accesso da entrambi i lati del treno** (ad esempio Monterosso o alcuni binari di Firenze SMN), per cui è possibile aprendo le porte dall'esterno che alcuni viaggiatori tentino di salire dal lato del treno non controllato dal personale di servizio.

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

chiusura eseguita dal capotreno.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Responsabilità delle Aziende

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

Infatti la legge impone:

Art. 1681 del Codice Civile: Responsabilità del vettore

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

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

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

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

Capo III

Gestione della prevenzione nei luoghi di lavoro

Sezione I

MISURE DI TUTELA E OBBLIGHI

Estratto dell'Art. 15.

Misure generali di tutela

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

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

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

comma e) la riduzione dei rischi alla fonte;

Il DPR 753/80 stabilisce:

Art. 6.

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

Art. 7.

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

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

materiale rotabile vecchio e nuovo.

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

È ora di prendere coscienza del problema.

Responsabilità penali del capotreno nella fase di partenza.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il DPR 753/80 stabilisce:

Art. 25.

.....

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

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

È utile riflettere su quanto riportato in tale articolo per prendere coscienza del sottile limite della responsabilità in caso di incidenti: molto dipende da quello che dicono eventuali

¹³ Vedi allegato n°4, pag. 9,10,11.

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

testimoni presenti. Infatti è necessario stabilire se il viaggiatore ha tentato di aprire le porte e di salire o scendere con treno fermo o in movimento.

Esaminiamo i due casi separatamente:

1. Il viaggiatore ha aperto una porta e ha tentato di salire col treno in movimento: il capotreno non sarà ritenuto responsabile, ma potrà essere accusato di omissione di soccorso se non provvede ad arrestare immediatamente il treno.
2. Il viaggiatore ha provato ad aprire una porta e ha tentato di salire o scendere quando il treno era ancora fermo, anche se erano già cominciate le procedure di partenza: in questo caso, la responsabilità penale grava sul capotreno al quale è imputato il reato di cui all'articolo 590 del Codice Penale. (Lesioni personali colpose)¹⁵.

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

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

Conclusioni

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

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

È questo il quesito su cui bisognerebbe interrogarsi.

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

15 Art. 590 - Lesioni personali colpose

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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