

Alla Procura della Repubblica di Roma

P.le Clodio, 1
00195 Roma

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

Illustrissimo sig. Procuratore della Repubblica, i sottoscritti ferrovieri,

(...)
(...)
(...)
(...)
(...)
(...)
(...)
(...)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

occorrono più persone. Inoltre, strutturalmente, il dispositivo a "bordo sensibile" per la riapertura della porta nel caso di ostacolo alla chiusura, è situato sui gradini interni di salita invece che sul bordo dell'anta della porta stessa. Nonostante da anni si ripetano questi inconvenienti nessuna soluzione è stata adottata. Numerosi ferrovieri, persone consapevoli, esperte e capaci, sono rimaste vittime di queste porte, a volte con esiti drammatici;

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

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

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

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

potrebbe mai garantire l'esecuzione dei due compiti contemporaneamente. Anche nel caso il guasto fosse individuato su una porta e riparato e questa fosse assicurata in posizione di chiuso, mancando la segnalazione luminosa in cabina di guida tutte le altre porte resterebbero fuori controllo per l'intero il viaggio. Trattandosi di un'avaria grave al materiale ferroviario è del tutto irragionevole che se ne autorizzi la partenza dalla stazione di origine, da dove si suppone i treni debbano partire con tutti gli organi, specialmente quelli deputati alla sicurezza, perfettamente funzionanti;

- 13) I TRENI SENZA CONTROLLO "PORTE CHIUSE" - la quasi totalità degli incidenti riconducibili alle porte sono avvenuti su treni senza il controllo "porte chiuse" (intercity, espressi, diretti e regionali) poiché l'assenza di quel dispositivo e delle procedure regolamentari correlate non consentono di prevenire efficacemente questo tipo di infortuni. Dove questo controllo non è stato installato o è stato disattivato, nel caso il viaggiatore o il ferroviere resti per qualsiasi ragione intrappolato da una porta dopo l'ordine di partenza (caso più frequente) il macchinista, salvo condizioni fortuite non può accorgersene in nessun modo ed avvia il treno con le tragiche conseguenze di cui trattiamo;
- 14) RFI, SOGGETTO PUBBLICO "SENSIBILE" ALLE IMPRESE - la sopraccitata Disposizione Rfi 21/07 del 9 maggio 2007, pur delegando alle imprese la disciplina da applicare in caso di guasto alle porte, non contemplava la possibilità di partenza dalla stazione di origine in assenza della segnalazione "porte chiuse". Trenitalia, come già detto ha emanato una circolare interna (neif4, allegato 4) in cui, al contrario si impartisce ai macchinisti e capitreno dipendenti, l'ordine di partire previo il solo controllo visivo dello stato delle porte a treno fermo, anche in assenza della segnalazione "porte chiuse" lasciandole così fuori controllo per tutto il viaggio. Il giorno 29 novembre appare sull'internet all'indirizzo del sito ufficiale di Rfi spa, nella pagina-albo delle Disposizioni <http://www.rfi.it/quadronormativo/NORMATIVA%20ESERCIZIO/ /delibere07.htm>, un nuovo provvedimento, Disp.n° 49/07 "retrodatata" al 23 ottobre 2007 (allegato 6) che nel suo contenuto, tra l'altro, modifica le regole di comportamento in mancanza del controllo "porte chiuse" nello stesso senso indicato nei giorni precedenti da Trenitalia (in contrasto con la Disposizione di Rfi 21/07) consentendo cioè la partenza anche dalla stazione di origine dei treni.

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

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

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

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

porte dei treni;

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

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

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

Distinti Saluti

Dante DE ANGELIS.....

Marco FABRIZI

Roberto TESTA.....

Stefano PENNACCHIETTI.....

Linda PINA.....

Luigi CORINI.....

Marco CROCIATI.....

Fabio RAGAZZINI.....

Domenico ROMEO.....

Giuseppe CARROCCIA.....

Roma, 4 dicembre 2007

6 Allegati:

Allegato 1 - Elenco non esaustivo infortuni

Allegato 2 - Descrizione caratteristiche e normativa porte

Allegato 3 - Disposizione RFI 21/07

Allegato 4 - Circolare Trenitalia Neif/4

Allegato 5 - Disposizione RFI 49/07

Allegato 6 - Indice Disposizioni RFI 2007