



Publicato il 12 dicembre 2007
Seduta n. 265

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

Premesso che:

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

con due disposizioni, la n. 21 e la n. 49 del 2007, Rete ferroviaria italiana 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, una capotreno, Maria Nanni, resta intrappolata in una porta "impazzita" e viene trascinata 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.