

Contestazione DPR/RUPR.C.1393 del 30.12.2010

Risposta di 16 pagine inclusa la presente e di 21 allegati (44 pagine) per un totale di 60.

Lanuvio 07.01.2011

Divisione Passeggeri Regionale  
Risorse Umane Passeggeri Regionale Centro  
Signora Daniela Stornelli  
Via di Villa Spada 72, 00138 Roma

**Oggetto: contestazione disciplinare DPR/RUPR.C.1393 del 30.12.2010.**

Io sottoscritto **GIULIANI Sandro**, in riferimento alla nota del 30.12.2009, DPR/RUPR.C.1393 dichiaro che il suo contenuto non risponde al vero.

Difatti:

1- Non risponde al vero che il giorno 01 dicembre 2010, in servizio di scorta al tr. 22122 in partenza da Roma Tiburtina alle ore 21,33 e diretto a Fiumicino Aeroporto – servizio previsto e comandato ad “Agente Solo”, contravvenivo a quanto previsto dalla dall’art. 91ter della PGOS, dall’art. 9 dell’ISPAT, della DEIF n. 23 del 6/5/2010 e dalla Circ. Div. n. 1 del 13.10.2009.

2- Non risponde al vero che il giorno 09 dicembre 2009 in servizio di scorta sul tr. 22046 in partenza da Roma Tiburtina alle ore 11,33 e diretto a Fiumicino Aeroporto – servizio previsto e comandato ad “Agente Solo” abbia contravvenuto a quanto previsto dall’art. 91ter della PGOS, dall’art. 9 dell’ISPAT, della DEIF n. 23 del 6/5/2010 e della Circ. Div. n. 1 del 13.10.2009, nonché turbato la regolarità della circolazione e provocato disservizio per la Clientela e danno all’immagine della Società.

3- Non risponde al vero che il giorno 15 dicembre 2010 in servizio di scorta sul treno 7426 in partenza da Roma Ostiense alle ore 17,07 e diretto a Cesano di Roma – servizio previsto e comandato ad “Agente Solo” si sia reso responsabile di aver contravvenuto a quanto previsto dall’art. 91ter della PGOS, dall’art. 9 dell’ISPAT, della DEIF n. 23 del 6/5/2010 e dalla Circ. Div. n. 1 del 13.10.2009, nonché di aver turbato la regolarità della circolazione e provocato disservizio per la Clientela e danno all’immagine della Società.

4- Non risponde al vero, per ognuno dei punti contestati, l’accusa relativa alla mia inosservanza della normativa vigente, avendo l’obbligo di privilegiare nella gerarchia delle fonti normative l’osservanza delle Istruzioni dell’ANSF rispetto agli ulteriori compiti previsti dalle circolari dell’Impresa, ed in considerazione della mancanza di altri agenti di accompagnamento presenti al treno.

5)- Risponde invece a verità che nei giorni 01 dicembre 2010, 09 dicembre 2010 e 15 dicembre 2010 ho rispettato tassativamente la normativa vigente.

Premesso che il capotreno è posto in posizione di garanzia per tutti poiché l’art.1 ISPAT stabilisce *“1. La dizione “personale di accompagnamento” individua gli agenti del treno incaricati della*

*sicurezza e della regolarità del servizio” e “2. L’agente di accompagnamento al quale è assegnata la funzione di dirigenza del convoglio è denominato capotreno”:*

L’art. 10 del vigente DPR 753/80 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto) stabilisce *“Il personale delle ferrovie ha l’obbligo di svolgere con la necessaria diligenza il proprio servizio, osservando le prescrizioni delle leggi, dei regolamenti e delle istruzioni in vigore.”*

**In merito alla postazione da me occupata in cabina di guida, ritenuta non legittima in tutti e tre i punti della contestazione.**

Relativamente alla postazione da me occupata, ho correttamente eseguito, come al solito, le istruzioni dell’ANSF ribadite dalla Responsabile Produzione Mariella Polla con SMS inviati alle ore 10.03 del 24.11.2010, che si trascrive: *“Inutile ribadire che il capotreno prende posto in cabina solo per le situazioni dettagliate e specificate dalla normativa in vigore.”*

Ho sempre capillarmente rispettato detta normativa con particolare riferimento agli artt.32 PGOS e 14 ISPAT quali istruzioni emanate dall’Ente supremo di vigilanza sulle Ferrovie (ANSF), unico soggetto preposto alla loro emanazione o modifica, per i casi di presenza di un solo macchinista a bordo, che stabiliscono espressamente:

**Art.32 P.G.O.S.**

*“3. Nei treni di mezzi leggeri il capotreno prende posto nell’ordine:*

*- nell’apposito scomparto;*

***- nella cabina anteriore, nel senso della marcia del treno, al posto dell’aiuto macchinista quando vi sia il solo macchinista;”***

**Art. 14 ISPAT**

*4. Nei treni di mezzi leggeri il capotreno prende posto nell’ordine:*

*- nell’apposito scomparto;*

***- nella cabina anteriore, nel senso della marcia del treno, al posto del secondo agente quando vi sia un solo agente di condotta;***

*- al posto del secondo agente di condotta nella testata posteriore.*

Lo stesso articolo, inoltre, al comma 6 prescrive dei precisi obblighi legati alla sicurezza della circolazione:

*“ Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) od altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta, ha l’obbligo del rispetto dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l’arresto del convoglio;”*

La DEIF n.23 emanata da Trenitalia il 6/5/2010, citata nella contestazione, fa riferimento con il punto 1 “Compiti del capotreno” all’allegato 4 comma 6 ISPAT e all’art. 3 IPCL, emanati entrambi dall’organo supremo di vigilanza, Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF). Nella prima istruzione, destinata ai capotreno, è data tuttavia solo la facoltà a quest’ultimo di recarsi nella parte rimorchiata durante la corsa del treno, dal momento in cui dispone che: *“L’agente di accompagnamento dei treni (capotreno) in servizio ai treni serviti da rotabile munito di SCMT può normalmente svolgere le incombenze di sua spettanza su tutto il convoglio anche se il rotabile stesso è affidato ad un agente di condotta”* . E’ facile comprendere che qualora la postazione occupata dal capotreno fosse già prevista nella parte rimorchiata tale dicitura non avrebbe alcun senso.

Nella seconda, destinata ai macchinisti, la norma che prevede il capotreno in cabina di guida è ancora più stringente e recita: *“3.– Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) od altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta, ha l’obbligo del rispetto dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l’arresto del convoglio”*.

Della facoltà per il capotreno di allontanarsi non vi è fatta alcuna menzione. **(Allegato1)**

La stessa Agenzia ANSF, deputata all’emanazione delle istruzioni e al rilascio del nostro certificato di sicurezza ha, pochi giorni dopo l’emanazione della DEIF n. 23 del 6/5/2010, emanato lettera del 09.06.2010 **(Allegato 2)** ribadendo che la modifica dei testi normativi è di sua esclusiva competenza e che *“gli artt. 32 PGOS e 14 ISPAT individuano la postazione che il capotreno deve poter occupare quando le proprie incombenze glielo consentano, tenuto conto della tipologia di convoglio, del servizio svolto e della presenza di altro personale di scorta”*.

Quali siano poi le incombenze a cui facciano riferimento le istruzioni emanate dall’ANSF è facilmente intuibile tenendo a mente che essa si occupa esclusivamente di sicurezza.

Inoltre, che la postazione del capotreno durante la corsa del treno debba essere quella indicata negli articoli su menzionati, come anche ribadito dall’ANSF, lo dice chiaramente la stessa Trenitalia visto

quanto riportato sul recente manuale “Disposizioni particolari TAF” (del 03/11/2009 - in vigore dalle ore 0,00 del 18/11/2009), emanato dalla Società (**Allegato 3**). Al riguardo, esso recita:

**“4.1 Dispositivo di comunicazione viaggiatori/personale del treno**

*In prossimità della porta di accesso al corridoio A.T. delle motrici M ed MH è presente una postazione ad uso dei viaggiatori che consente di stabilire una comunicazione con il personale del treno. Il dispositivo funziona sia su complessi in composizione singola che su complessi in composizione doppia accoppiati in comando multiplo.*

*Premendo il pulsante della postazione, viene inviata la chiamata **a tutti i citofoni posti nelle cabine di guida del complesso.***

**Il Capotreno, in caso di attivazione del dispositivo, risponderà alla chiamata e, in ragione dei contenuti della richiesta, si attiverà per garantire tutti gli interventi possibili verso i viaggiatori e nel contempo avviserà, se necessario, il DM/DCO/DC per i provvedimenti del caso (es. richiesta soccorso SSN, ecc.).”**

D'altronde sarebbe assurdo e paradossale che la norma prevista con l'art.10 del D.Lgs 188/2003 (**Allegato 4**) “3. Per il rilascio del certificato di sicurezza le imprese ferroviarie devono dimostrare che il personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli utilizzati per l'espletamento dei servizi di trasporto possiede la formazione e le conoscenze necessarie per il rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza e di circolazione” possa essere intesa come il solo obbligo di certificazione da parte dell'Impresa senza che quest'ultima vigili e garantisca il conseguente rispetto delle istruzioni stesse da parte degli agenti chiamati a svolgere il servizio.

Faccio inoltre presente che già in data 04.02.2010, a seguito di un SMS inviatomi il 28.01.2010 dalla Responsabile Produzione Mariella Polla che mi chiedeva quali fossero le difficoltà oggettive che mi impedivano di incassare denaro a bordo, avevo prodotto una comunicazione scritta (**Allegato 5**), controfirmatami dal tutor, Sig. Massimo Fabi, nella quale, anche facendo riferimento a quanto confermato dall'accordo del 15.05.2009 nonché ai rischi di natura penale, mettevo al corrente l'azienda del mio “*ritenere, durante la marcia del treno, di dover privilegiare il garantire la sicurezza rispetto all'aspetto commerciale, in mancanza di sostituzione nelle proprie mansioni*”.

**A seguito di tale comunicazione non ho mai avuto alcun riscontro.**

Inoltre, evidenzio che nel test di verifica effettuati il 14.12.2010 a conclusione della giornata di aggiornamento professionale su art.91 ter PGOS, art.9 ISPAT, All.4 ISPAT, DEIF 23, nel rispondere correttamente a tutte le domande, ho specificato che il potersi recare, da parte del capotreno, nella parte rimorchiata durante la corsa quando vi sia un solo agente addetto alla condotta è appunto solo una facoltà, e non un obbligo, legata ad esigenze previste dall'ISPAT. Tale nota era controfirmata dal Professional Tutor Luigi De Vita. **(Allegato 6)**

Infine, in merito all'orientamento dell'Azienda circa le responsabilità di chi è preposto a compiti di sorveglianza sui mezzi affidatigli, sarà utile leggere quanto contenuto nelle note autorizzate per TRENITALIA SPA in persona del rappresentante avv. Antonio Rinella **(Allegato 7)** scritte il 28.10.2010 per il collegio arbitrale contro il capotreno Umberto Ricci. In esse è ben evidenziata la disposizione dell'azienda a carico dei dipendenti che, anche non volendo, causassero danni attraverso una gestione negligente dei mezzi affidatigli. Dicono tali note:

#### **“4) INCAUTA CUSTODIA**

Violazione dell'art.51 punto b), laddove si legge “ deve avere cura dei locali dell'azienda e degli oggetti, **macchinari, attrezzi, strumenti** ed indumenti da lavoro affidategli;”

Per incauta custodia si deve intendere come “non cauto, imprudente, detto in genere di persona che non sa prevedere, o non ha provveduto nel caso particolare, i danni che possono derivare dal proprio agire. Di cosa fatta senza considerare le possibili conseguenze”.

La custodia prevista dall'art.2051 c.c., concerne la responsabilità per **danno cagionato da cose in custodia**, è fondata non sul principio della responsabilità oggettiva ma sul **dovere di custodia**, che incombe al soggetto che, a qualsiasi titolo, ha un **effettivo e non occasionale potere fisico sulla cosa, in relazione all'obbligo di vigilare in modo da impedire che arrechi danni ai terzi; ne consegue che per l'applicabilità della disciplina stabilita dalla predetta norma occorre che la cosa dalla quale è derivato danno sia, nel momento in cui l'evento si è verificato, nella custodia del soggetto chiamato a risponderne.**

Ai sensi dell'art.2051 c.c. la responsabilità del danno cagionato da cose in custodia si presume con presunzione *iuris tantum* a carico del custode, il quale può escludere la propria responsabilità solo fornendo la prova del caso fortuito, cioè di un fatto avente i caratteri dell'**imprevedibilità** e dell'**inevitabilità**, **caratteri che non ricorrono nell'evento che il custode può prevenire esercitando i poteri di vigilanza che gli competono.**

Il **caso fortuito**, idoneo a superare la presunzione di responsabilità del custode, può consistere anche nel comportamento colposo del danneggiato medesimo.

Ai fini dell'esonero dalla responsabilità per danni cagionati da cose in custodia, la circostanza che il processo causale dannoso abbia avuto origine in un momento in cui il **custode** era **assente** non è idonea, da sola, a provare il caso fortuito (Cass. 1991 n. 1005).

### **5) RESPONSABILITA' PER INCAUTA CUSTODIA**

La norma fondamentale in materia di responsabilità amministrativa del personale degli enti pubblici, resta il r.d. n. 2440 del 18.11.1923, secondo cui l'impiegato che per azione od omissione, anche solo colposa, nell'esercizio delle sue funzioni, cagioni danno allo Stato, è tenuto a risarcirlo.

**La nozione di colpa consiste in un comportamento cosciente dell'agente, che, sia pure senza volontà di recare danno ad altri, causa un evento lesivo per negligenza, imprudenza, imperizia, ovvero per inosservanza delle regole o norme di condotta. La colpa può consistere oltre che nella violazione di leggi e di regolamenti, in negligenza o violazione di particolari discipline. Integra una fattispecie di colpa, sotto il profilo della imperizia o negligenza, l'inosservanza di regole tecniche idonee ad evitare o diminuire un danno che, benché non tradotte in leggi o regolamenti, siano però entrate nell'uso corrente ed abitualmente applicate.**

Si ha fatto colposo, non soltanto per l'inosservanza di legge, ma anche quando l'evento dannoso si verifica a causa di negligenza o imprudenza, indipendentemente dalla volontà dell'agente di produrre l'evento stesso. **Quando una norma giuridica prescrive l'uso di una determinata cautela al fine di evitare eventi di danno, la prescrizione è usata nella presunzione che quella cautela sia idonea ad impedire il verificarsi del sinistro.** Oltre alla violazione di una regola di condotta, si richiede anche la coscienza e volontà dell'atto illecito.

Prima di passare a trattare del reato oggetto di tale dissertazione si ritiene necessario prendere in considerazione la definizione dell'elemento costitutivo della fattispecie: i biglietti. Il reato di omessa custodia di alcuni biglietti è un reato colposo (cfr. Mantovani F., **Diritto Penale**, Parte Generale, Cedam; **il reato omissivo è quella categoria di reati che si pone in essere con una condotta omissiva e si rimprovera all'agente di non avere preveduto il fine offensivo o di averlo preveduto ma, al contempo, di non essersi astenuto da quella condotta) di tipo omissivo** che si verifica allorché un soggetto, assegnatario di biglietti omette di custodirli e a seguito di tale condotta negligente si determina la sottrazione di tale biglietti sic et simpliciter (cfr. commento della sentenza n. 1437/01 adottata dalla Corte dei Conti della Regione Veneto. Paragrafo 4) oppure il suo utilizzo per fini non legittimi (commento della sentenza n. 390/05, della Corte dei Conti della Regione Sicilia. Paragrafo 4); comunque, in entrambi i casi si verifica un danno all'Ente. **La omissione, in questo caso, consiste nel mancato compimento di una azione possibile che il soggetto ha il dovere di compiere e che la legge penale comanda di realizzare. Precisamente, si**

**tratta di un reato omissivo proprio, o di pura omissione, consistente nel mancato compimento dell'azione comandata (mancata applicazione delle misure minime di sicurezza, occorre, pertanto, dare attuazione ad una serie di misure minime di sicurezza che, nel caso specifico, saranno di tipo organizzativo (formazione del personale) e logistiche.**

**Tale reato contravviene all'obbligo di impedire il verificarsi di un evento lesivo** (la sottrazione e/o l'utilizzo illegittimo dei biglietti) e deve esserci una connessione tra l'evento stesso (sottrazione e/o illegittimo uso dei biglietti) e la condotta omissiva (il soggetto assegnatario).

Roma, 28.10.2010

(avv. Antonio Rinella)

### **In merito alla chiusura delle porte**

non risponde a verità, per ognuno dei punti contestati, l'accusa relativa alla mia inosservanza della normativa vigente;

non risponde a verità che, in partenza da Roma Ostiense, il macchinista Di Clemente avrebbe rifiutato il su citato mio M40 poiché contrario alla normativa vigente, come già a conoscenza della Società Trenitalia tramite la mia relazione del 15.12.2010 inviata via e-mail all'Amministratore Delegato Ing. Soprano, alla Responsabile Produzione Mariella Polla, ai RLS Fabrizi e Testa e consegnata al Comando Polfer di Roma Ostiense **(Allegato 8)**.

Lo stesso M40, infatti, indica come ora di emissione le 11,40, dato che la richiesta del medesimo fattami dallo stesso Di Clemente avveniva poco prima della fermata a Roma Tuscolana. Come si legge chiaramente nella relazione allegata, sia a Roma Tiburtina che a Roma Tuscolana ero io a chiudere le porte dalla cabina di guida senza che il Di Clemente si opponesse a tale procedura o avesse impedito al treno di partire, turbando la regolarità del servizio. Tale operazione di chiusura non era quindi affatto ritenuta scorretta dal macchinista che svolgeva regolarmente il suo servizio facendo partire il treno, né evidentemente dall'azienda, che non ha ritenuto di doverla menzionare nella contestazione. La causa del rifiuto del mio ordine scritto (M40) da parte del Di Clemente non è stata, infatti, come affermato erroneamente nella contestazione, poiché questi ritenesse che l'ordine fosse contrario alla normativa vigente (d'altronde il suo partire da Tiburtina e Tuscolana smentiscono pienamente tale ipotesi, e considerato anche che, a norma dell'art.51 lettera h CCNL,

avrebbe comunque dovuto accettare l'ordine ed eseguirlo) ma perché riferiva di aver appena ricevuto ordini superiori per telefono che gli intimavano di non accettare il mio M40 e di non partire nemmeno successivamente da Roma Ostiense, come poi verificatosi.

Parlando al telefono, durante la guida, rassicurava il suo interlocutore del fatto che non avesse preso il mio M40.

Pertanto va evidenziato che semmai la mancanza citata ai punti 2 e 3 riguarda solo il comportamento dei macchinisti ed è grave, dal momento che, l'ordine scritto impartito dal superiore funzionale, quale è nella fattispecie il capotreno, a norma dell'articolo 51 lettera h del CCNL (**Allegato 9**), deve essere sempre eseguito. Difatti, contrariamente a quanto riportato nella contestazione, a giustificazione di tale condotta, la norma su indicata ha forza di legge e deve perciò essere rispettata da ogni parte interessata, con la sola eccezione che l'ordine scritto *non va eseguito quando la sua esecuzione possa comportare violazione di norme penalmente sanzionate*.

**Se essi avessero osservato le norme previste da detto articolo, ottemperando all'ordine scritto da me impartito in qualità di dirigente del convoglio nonché di incaricato della sicurezza, non ne sarebbe derivata alcuna conseguenza negativa per l'esercizio, alcuna turbativa della circolazione, alcun disservizio per la Clientela, alcun danno d'immagine per la Società ed il servizio sarebbe stato svolto regolarmente, come sempre avvenuto in passato.**

D'altronde il ritenere, da parte della S.V., corretto e legittimo il rifiuto di un ordine scritto da parte dei macchinisti Di Clemente e Gentile, induce a pensare che chiunque possa non rispettare quanto stabilisce il suddetto articolo 51, lettera h, del Contratto Nazionale di Lavoro.

Tali rifiuti sono stati sempre disciplinarmente perseguiti.

E' chiaro anche che ammettere che si possano rifiutare ordini scritti di un superiore anche quando non legati a violazioni penalmente sanzionabili, potrà permettere a chiunque, in futuro, di non tenere conto degli ordini impartiti da superiori come, ad esempio, quello emesso dal CPV Guarano per la mia sostituzione del giorno 15.12.2010.

Affermare che questi colleghi abbiano rifiutato un ordine scritto emesso perché da loro ritenuto contrario alla normativa vigente, è un'interpretazione soggettiva delle norme.

Nel primo caso, infatti, il Di Clemente, prima di richiedermi lui stesso l'ordine scritto per non ostacolarmi nella chiusura delle porte dalla cabina di guida (poi rifiutato a seguito di comunicazione telefonica) manifestava già il suo rifiuto di chiudere le porte al mio comando verbale, sebbene proprio il medesimo macchinista avesse invece ritenuto corretto eseguire questa procedura il giorno

16.10.2010, su indicazione del proprio tutor, Sig. Ricci, cosa per la quale produceva anche una dettagliata relazione in data 30.10.2010.

Nel caso del macchinista Gentile, l'ordine scritto (M40 n°19 - **Allegato 10**) riguardava il suo dover eseguire la chiusura delle porte attraverso il dispositivo presente in cabina di guida, ordine abituale a mezzo M40 da me emesso molte volte in precedenza ad altri macchinisti che lo ritenevano corretto, e già ben noto da tempo anche all'azienda, la quale, identicamente, non aveva mai obiettato alcunché riguardo a tale prassi.

Si tenga conto, che il su indicato ordine scritto, emesso al macchinista Gentile, era motivato da ragioni di sicurezza (come risulta anche dalla mia relazione inviata alla Società – **Allegato 11**) e impartito da chi è preposto ad essa sul treno. Il suo rifiuto, quindi, oltre a rappresentare un comportamento insubordinato nei confronti del dirigente del convoglio e in grado di pregiudicare la regolarità del servizio, come poi accaduto, era in netto e palese contrasto con il nostro regolamento. Infatti, come anzidetto, non è mai possibile rifiutare un ordine ribadito per iscritto poiché la previsione dell'emissione di esso riguarda proprio l'occasione in cui l'ordine verbale fosse ritenuto palesemente contrario a regolamenti ed istruzioni, come nel nostro caso.

Evidenzio ancora, pertanto, che tale rifiuto sarebbe stato legittimo solo se legato a violazioni di norme penalmente sanzionate, la qual cosa non è in discussione. Ad ogni modo, l'azienda era a conoscenza da molto tempo di tale mio modo di lavorare e di emettere questo stesso abituale M40.

Recita la norma:

*Art.51 lettera h – Doveri dei dipendenti.*

*"Il dipendente deve eseguire gli ordini inerenti alla esplicazione delle proprie funzioni o mansioni che gli siano impartiti dai superiori gerarchici e funzionali; se l'ordine è palesemente contrario ai regolamenti e istruzioni deve farne rimostranza al superiore che l'ha impartito, dichiarandone le ragioni; se l'ordine è rinnovato per iscritto, ha il dovere di darvi esecuzione. Non deve, comunque, eseguire l'ordine quando la sua esecuzione possa comportare violazione di norme penalmente sanzionate".*

L'art. 8 ISPAT stabilisce: "Salvo i casi di provate inadempienze, il personale di accompagnamento non è responsabile, ai fini disciplinari, di eventuali irregolarità connesse con la chiusura delle porte."

Premesso che, da circa un anno, l'Azienda è a conoscenza della prassi utilizzata per la chiusura delle porte dato che ho emesso molte prescrizioni a mezzo M40 per ordinare la stessa ai macchinisti e che gli stessi hanno consegnato tali prescrizioni alla Società, allegandole nelle buste dei documenti dei servizi di condotta svolti;

che il 21.07.2010, durante la scorta al treno 21809 da Fara Sabina per Roma Tiburtina, i Professional Tutor Massimo Fabi e Luigi De Vita verificavano il mio possesso delle pubblicazioni di servizio e osservavano lo svolgimento della mia consueta attività in cabina di guida, prendendo nota, nell'occasione, che l'ordine impartito al macchinista di chiudere le porte dal dispositivo di banco era stato preceduto dal consueto M40; essendo io presente in cabina stessa;

che il 22.07.2010, comunicavo personalmente via fax tale mio comportamento alla Responsabile Produzione Mariella Polla, specificando la mia intenzione di ricorrere immediatamente all'autorità giudiziaria qualora il macchinista si fosse rifiutato di eseguire il mio ordine di chiusura delle porte. **(Allegato 12);**

che tale procedura è sempre stata utilizzata e legata all'adozione di un principio di precauzione in presenza di *“una delle principali cause di rischio”* segnalateci da Trenitalia.

Considerato che la Società avrebbe avuto certamente l'interesse ed il dovere di correggere un mio comportamento ritenuto errato ma, nonostante il ripetersi di tali situazioni, non ha mai ritenuto di doverlo fare pur essendo molto bene a conoscenza di questo mio sempre identico modus agendi, appare chiaro che tale procedura da me utilizzata non fosse da essa mai giudicata una *inadempienza* e quindi una prassi da sanzionare.

Tenuto conto dell'insieme delle ragioni e dei fatti sopra descritti, mi sembra evidente, pertanto, che anche le responsabilità relative a quanto accaduto in merito alla regolarità della circolazione evidenziate dalla S.V. vadano ricercate altrove e non certo ascrivibili a chi ha impartito, come di consueto, un ordine scritto ben noto alla Società, illegittimamente non eseguito solamente negli ultimi due casi.

L'articolo 91 ter, punto 10 A della **P.G.O.S. (Allegato 13)**, identico nel contenuto all'art.9 ISPAT, relativo alle modalità di chiusura delle porte dei treni, stabilisce:

*“La chiusura delle porte è eseguita: a) dal capotreno che, dopo il segnale di “pronti” degli altri agenti di accompagnamento, comanda tramite uno dei dispositivi la chiusura di tutte le porte tranne quella da lui presenziata”.*

Considerando questa nuova, incomprensibile ed imprevedibile indisponibilità dei due su indicati macchinisti a chiudere le porte dalla cabina di guida (prassi consolidata in circa dieci anni di funzioni di secondo agente di condotta) e tenuto conto della necessità di tutelarli dall'esposizione ad uno dei principali rischi per il continuo passaggio dalla scaletta del locomotore (caduta ed incespicamento secondo il depliant Trenitalia per il PdB), nella fattispecie, dopo l'azionamento del dispositivo in cabina di guida avrei provveduto a chiudere la porta esterna di accesso alla cabina stessa, da me presenziata, una volta accertatomi dello stato di chiusura di tutte le altre.

E' peraltro ovvio che quando, secondo la vigente normativa, il capotreno sia chiamato a prendere posto in cabina di guida, per non esporsi a degli inutili rischi per la propria incolumità debba evitare un percorso indicato come fortemente rischioso. Tale causa di rischio segnalata dalla Società come una delle principali per il personale di bordo, si elude azionando il dispositivo di chiusura dalla cabina di guida, procedura anche prevista dal **manuale di condotta** TAF, all'articolo 18 (**Allegato 14**) che dice: *“la chiusura delle porte si ottiene anche agendo sul pulsante CHIUSURA PORTE (destre sinistre) del banco di manovra abilitato”.*

La vecchia e consolidata prassi di ordinare la chiusura delle porte al macchinista dal banco di guida nasce proprio dalla conoscenza di tale rischio e quasi mai è stata oggetto di contestazione. In qualche caso, l'azienda ha anche approvato tale procedura come si legge a conclusione del procedimento disciplinare DRUO/RUO.P/RUO.L.S.C.302 del 05.07.2005 (**Allegato 15**), dove la materia del contendere è identica a quella oggi in contestazione al sottoscritto.

Nelle giustificazioni, il capotreno (oggi Tutor) forniva questa spiegazione: *“L'ordine di chiusura delle porte dato verbalmente al macchinista non inficia in alcun modo i canoni di sicurezza, in quanto l'ordine di partenza sui materiali TAF viene dato dal sottoscritto solo dopo aver verificato visivamente la chiusura delle porte e dopo essermi accertato dell'accensione della lampada spia di avvenuto “blocco porte” sul banco di manovra. In casi particolari tale procedura è anche consentita dall'art.91 ter, comma 3, secondo capoverso della P.G.O.S. e può essere adottata dalle Imprese Ferroviarie. Tale procedura fa parte di una prassi consolidata che mai fino ad ora era stata contestata da altri addetti al controllo della qualità del servizio. ”.*

L'azienda, a seguito delle giustificazioni prodotte, con lettera del 20.07.2005 gli notificava:

*“Questa Società, sul presupposto che quanto da Lei dichiarato nelle giustificazioni suindicate sia verità, è giunta nella determinazione di non irrogarLe alcuna sanzione”.*

Ribadisco che della procedura da me adottata, identica a quella sopra citata, l'azienda era a conoscenza da molto tempo, senza che ciò avesse mai prodotto non solo una contestazione ma nemmeno alcuna indicazione contraria al mio modo di operare. Numerosi M40 allegati nelle buste dei documenti di servizio da parte di macchinisti preoccupati, nell'ultimo periodo, dai messaggi ricevuti da parte di alcuni superiori, ne offrono testimonianza, oltre alla già citata mia comunicazione inviata via fax il 22.07.2010 (**Allegato 12**) alla Responsabile Produzione Mariella Polla, nella quale ben evidenziavo il mio abituale prendere posto in cabina di guida e l'ordine al macchinista a mezzo M40 per la chiusura delle porte a chi riteneva necessario, a propria tutela, riceverlo per iscritto.

Come noto, ho sempre ritenuto di dover adottare tale prassi per ragioni di sicurezza, in osservanza dell'articolo 20 D.Lgs 81/2008 (**Allegato 16**) ed in coerenza con l'art.44 comma 2 CCNL, evitando l'esposizione a facili quanto prevedibili infortuni, in mancanza di soluzioni e alternative da parte aziendale, cosa che ha anche prodotto in data 09.12.2010 una segnalazione dei Rappresentanti della Sicurezza dei Lavoratori al Responsabile Prevenzione e Protezione Aziendale e da questi successivamente girata al Datore di Lavoro (**Allegato 17**). Ancora oggi, tuttavia, secondo quanto mi riferisce il RLS Roberto Testa, presente alla riunione periodica per la sicurezza del 20.12.2010, non sono state fornite indicazioni su come evitare tali rischi nel dover coniugare la necessità di rispettare gli obblighi imposti dalla postazione in cabina di guida e scongiurare i rischi derivanti dal percorrere innumerevoli volte le scalette del locomotore, secondo la procedura che si renderebbe indispensabile per chiudere le porte di un treno metropolitano, in mancanza della consueta collaborazione del macchinista. (**Allegato 18**)

Il RLS presente alla riunione mi relazionava: *“all'interno dello spazio assegnatomi per esporre i problemi relativi al personale di condotta ho citato i casi da te già segnalati. Ho ricordato la mia segnalazione per la richiesta di intervento da parte del Datore di Lavoro a seguito dell'inoltro delle tue e.mail inerenti i fatti occorsi recentemente, culminati con la tua sostituzione in ben due casi. A seguito della mia richiesta formalizzata nel verbale di riunione ho ottenuto la seguente risposta: ogni decisione, da parte datoriale, verrà presa al termine degli accertamenti tuttora in corso”.*

Il 06.01.2011 mi inviava nuova comunicazione (**Allegato 19**) in cui riferiva *“di non aver ricevuto fino a oggi nessun verbale relativo alla Riunione Periodica svoltasi il 20 dicembre 2010 in cui*

*avevo richiesto venisse ufficializzata da parte del Datore di Lavoro la posizione riguardo i casi da te segnalati.”*

Nel sottolineare che in 29 anni di servizio ai treni non è mai occorso alcun infortunio ai viaggiatori connesso con la mia attività di chiusura delle porte né tantomeno ho ricevuto alcuna contestazione per l'abituale procedura utilizzata a tale scopo nei servizi con un solo macchinista, preciso che l'Azienda ha già riconosciuto la propria incompetenza in materia, avendolo implicitamente ammesso nel verbale di accordo sottoscritto con OO.SS. e RSU il 16.12.2002 (**Allegato 20**).

Preciso inoltre che, come sottoscritto tra le parti sul verbale di accordo del 15.05.2009 (**Allegato 21**), il personale di bordo avrebbe operato secondo le prescrizioni normative allora vigenti e mantenuto le stesse competenze e funzioni in vigore al momento dell'accordo stesso. Tali norme e funzioni, emanate dall'ANSF, non sono mai state cambiate.

### **In merito all'attività di assistenza e di controlleria**

In relazione a quanto contestatomi in proposito faccio presente che l'attività svolta a bordo dal personale di accompagnamento è organizzata dall'impresa che stabilisce in funzione del numero delle vetture o, se lo ritiene opportuno, di altri parametri (forte affluenza dei viaggiatori), il numero di agenti necessario alle esigenze.

Quando il capotreno opera come unico agente di scorta con un solo macchinista, prende posto, come disposto dal già citato art.14 punti 3 e 4 dell'ISPAT, al posto del secondo agente di condotta con relativi compiti e funzioni. Dovendo sempre attendere prioritariamente agli obblighi di sicurezza previsti dalle istruzioni dell'ANSF in tali circostanze, riconosciute come prevalenti a quanto contenuto nella stessa Circolare 1/2009, appare impossibile essere contemporaneamente anche nella parte rimorchiata ottemperando sia ai compiti di sicurezza che a quelli commerciali tra i viaggiatori. Fermo restando il dovere, da me sempre rispettato, di prestare l'assistenza necessaria ai viaggiatori, va evidenziato che il capotreno che lascia la postazione in cabina di guida senza che ricorrano i casi previsti dall'allegato 4 dell'ISPAT (**Allegato 1**), per anteporre ad obblighi di sicurezza dei compiti commerciali, viola le istruzioni e mette a rischio la sicurezza dell'esercizio.

Non dobbiamo dimenticare che anche l'investimento di un operaio in linea o di una persona che attraversa un passaggio a livello distrattamente può essere evitato dalla tempestività di un intervento compiuto da chi è posto in cabina di guida proprio allo scopo di frenare in caso di emergenza.

**Inoltre**

La comunicazione alla Sor è avvenuta in entrambi i casi tenuto conto che la norma prevede di avvisarla per questioni che abbiano pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la regolarità del servizio mentre tale condizione non si era ancora verificata al momento della richiesta di intervento Polfer che era stato da me richiesto al solo scopo di scongiurarla in entrambe le circostanze. Inoltre metto in evidenza che la mia intenzione di ricorrere all'autorità giudiziaria in simili situazioni era stata preventivamente comunicata in modo chiaro alla Responsabile Produzione Mariella Polla, con la già citata lettera del 22.07.2010, rimasta senza riscontro.

Non risponde a verità il fatto che l'azienda (la contestazione non specifica nemmeno chi lo avrebbe fatto) mi avrebbe ordinato di farmi sostituire nella scorta del treno 22046 e che io avrei rifiutato tale ordine, così come non ho mai fatto obiezioni sulla mia sostituzione alla scorta del treno 7426 del 15.12.2010.

Ne è prova il fatto che il giorno 09.12.2010, il Cpv Vitagliano, diversamente dal Cpv Guarano dalla S.V. citato, mi comunicava la sostituzione e il rientro in deposito solo verbalmente, senza che da parte mia fosse richiesto di ribadire tale ordine per iscritto, come previsto dall'art.51 lettera h CCNL.

Ne consegue che la soppressione del 22046 è stato un atto che l'azienda ha deciso per motivi non certo a me imputabili.

Non risponde a verità che io abbia spontaneamente deciso di restare all'ufficio Polfer di Roma Ostiense dal momento che la mia presenza in tal luogo si rendeva necessaria alla ricostruzione e descrizione dei fatti, alla mia identificazione e alla lettura, acquisizione e fotocopiatura di varia documentazione a me richiesta dagli stessi agenti per la propria relazione di servizio, né tanto meno è vero che io abbia mai chiesto di poter leggere il giornale in detto ufficio. Ho lasciato tale ufficio quando la Polfer mi ha comunicato che non vi era più bisogno della mia presenza per poi recarmi opportunamente presso il mio impianto ottemperando agli ordini impartiti dal Professional Giuseppe Guarano.

Di quanto accaduto in entrambe le circostanze a Roma Ostiense, esistono comunque testimoni che hanno assistito ai fatti.

Se quanto su dichiarato non fosse sufficiente a giustificare il mio comportamento rispetto alle accuse mossemi, anche al fine di produrre ulteriore documentazione per la mia difesa, chiedo:

di essere ascoltato personalmente dalla persona a ciò preposta durante l'orario di lavoro nei termini fissati dal C.C.N.L. e dalla legge 300/70;

di prendere preventivamente visione e ricevere copia della documentazione relativa alla contestazione e all'uopo sapere l'ufficio presso il quale rivolgermi per tale esigenza indispensabile a preparare, per l'occasione, una più appropriata difesa;

di essere assistito durante l'audizione dal mio rappresentante sindacale nella persona del sig. Giuseppe Carroccia, capotreno dell'Isr Roma Tiburtina e aderente al sindacato USB;

che detto rappresentante sindacale venga dispensato dal servizio per l'assistenza citata, non essendo tale sindacato firmatario di contratto e non godendo quindi di proprie assenze giustificate.

In attesa di riscontro porgo distinti saluti.

Sandro Giuliani

Il guidatore, nel caso di arresto in corrispondenza del segnale di protezione o di partenza oppure sull'itinerario di arrivo e di partenza di una stazione, deve segnalare, con comunicazione registrata, l'anormalità al DM/AG (della stazione stessa oppure nel caso di arresto in linea o ai segnali di PBI/PBA al DM della successiva stazione abilitata) o al DCO sulle linee in telecomando. A richiesta del DM/AG o DCO, nel caso di arresto ad un segnale fisso, il guidatore deve precisare se il segnale è a via libera o via impedita.

Per la ripresa della corsa, nel caso di visualizzazione dell'interfaccia uomo/macchina del codice "37", "39" o dell'icona di "Train Trip", il DM/AG o DCO, deve autorizzare il proseguimento del treno con apposita prescrizione.

#### **6. Rotabili affidati ad un agente di condotta – Guasto al sottosistema di bordo (SSB)**

Con i treni serviti da rotabile munito di cabina di guida (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) attrezzato con SCMT devono essere rispettate dal guidatore anche le norme particolari riportate nell'Istruzione del Personale Condotta Locomotive. Resta inteso che il guidatore deve comunque regolare la corsa del treno nel pieno rispetto della normativa vigente (indicazioni del segnalamento, norme tecniche di circolazione del materiale rotabile, orario di servizio, prescrizioni, ecc.) come nel caso di rotabile non attrezzato.

Nei casi in cui il treno sia servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta tale agente deve inoltre comunicare all'agente di accompagnamento dei treni (capotreno):

- che il treno è servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta (all'inizio del servizio);
- l'eventuale necessità (es: guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione SCMT) della sua presenza, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente.

L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) in servizio ai treni serviti da rotabile munito di SCMT può normalmente svolgere le incombenze di sua spettanza su tutto il convoglio anche se il rotabile stesso è affidato ad un agente di condotta. In quest'ultima evenienza tale agente deve comunque portarsi con sollecitudine in cabina di guida in presenza di arresto del treno per intervento della frenatura d'urgenza non riconducibile ad interventi dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno di emergenza, ecc.) per gli eventuali interventi del caso (immobilizzazione del treno, arresto dei motori termici, ecc.).

In presenza di guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione SCMT (funzione SCMT non attiva) il capotreno, qualora il treno sia servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, deve prendere posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente, qualora il guasto/anormalità abbia determinato anche la perdita della funzione vigilante.

Per i casi di cui ai primi due alinea della lettera c) deve essere presente sul treno un agente di scorta che, se il mezzo di trazione è sprovvisto di apparecchiatura che attua almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, deve prendere permanentemente posto in cabina di guida con il solo obbligo di arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, in caso di malore dell'agente di condotta. Nel caso di tradotte spinte tale agente di scorta, appositamente istruito e certificato sulla conoscenza dei segnali incontrati, deve comunque prendere posto in testa al convoglio con l'obbligo di rispettare i segnali eventualmente incontrati e di provvedere all'arresto del convoglio mediante valvola portatile di frenatura.

2.- Per situazioni particolari, con specifiche norme, possono essere autorizzati modelli diversi da quelli del precedente comma 1.

**Situazioni  
particolari**

3.- Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) od altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta, ha l'obbligo del rispetto dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio; in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC tale agente è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto dei segnali da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida. Nel caso che il predetto agente non fosse già a conoscenza delle operazioni necessarie per arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, deve essere istruito dall'agente di condotta prima della partenza. Con i mezzi di trazione termici tale agente deve essere istruito anche per l'arresto dei motori.

**Obblighi  
dell'agente  
presente in  
cabina di  
guida al posto  
del 2° agente**

Della eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi.

**OGGETTO:** Posto del Capotreno.

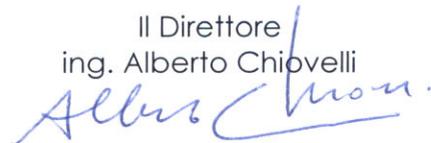
**Riferimento:** Nota FAST-Ferrovie - Segreteria Nazionale, prot. n. 994/9, 07 Giugno 2010.

In esito alla nota a riferimento, per quanto di competenza di questa Agenzia, si ribadisce che:

- la modifica dei testi normativi, quindi anche della PGOS, è di competenza esclusiva di questa Agenzia (decreto ANSF n. 1/2009, punto 3.6). Le imprese ferroviarie possono proporre a questa Agenzia, in conformità ai punti 2.3, 3.1.1 e 3.6 del decreto ANSF n. 1/2009, modifiche ai testi normativi motivate e supportate da idonee analisi del rischio;
- l'articolo 32 della PGOS e l'articolo 14 del Capitolo II dell'ISPAT individuano il posto del capotreno sul convoglio e cioè la postazione che il capotreno deve poter occupare durante il servizio quando le proprie incombenze glielo consentano, tenuto conto della tipologia di convoglio, del servizio svolto e della presenza di altro personale di scorta.

Poiché gli argomenti di cui alla nota a riferimento sono trattati dalle normative in vigore, si resta comunque disponibili ad esaminare le proposte di modifica e di integrazione che codesta Organizzazione Sindacale riterrà opportuno formulare.

Il Direttore  
ing. Alberto Chiovelli



## **4 ALTRI DISPOSITIVI**

### **4.1 Dispositivo di comunicazione viaggiatori/personale del treno**

In prossimità della porta di accesso al corridoio A.T. delle motrici M ed MH è presente una postazione ad uso dei viaggiatori che consente di stabilire una comunicazione con il personale del treno.

Il dispositivo funziona sia su complessi in composizione singola che su complessi in composizione doppia accoppiati in comando multiplo.

Premendo il pulsante della postazione, viene inviata la chiamata a tutti i citofoni posti nelle cabine di guida del complesso.

Il Capotreno, in caso di attivazione del dispositivo, risponderà alla chiamata e, in ragione dei contenuti della richiesta, si attiverà per garantire tutti gli interventi possibili verso i viaggiatori e nel contempo avviserà, se necessario, il DM/DCO/DC per i provvedimenti del caso (es. richiesta soccorso SSN, ecc.).

Nel caso in cui il Capotreno non fosse presente in cabina di guida, il macchinista compatibilmente con le operazioni di condotta in atto in quel momento richiederà appena possibile l'intervento del Capotreno.

Nel caso si rendesse necessario portarsi sul complesso non presenziato una volta che il treno si sia arrestato e salvo il caso in cui l'arresto avvenga in una località di fermata per servizio viaggiatori il macchinista non dovrà sbloccare le porte; sarà cura del Capotreno aprire e chiudere le porte da lui stesso utilizzate per passare da un complesso all'altro.

Una volta cessata la necessità, il Capotreno ordinerà la ripresa della marcia con le modalità previste dalla vigente normativa.

Qualora sia stato interessato il DM/DCO/DC, la ripresa della corsa dovrà essere subordinata al suo “Nulla Osta”.

7. Per la dimostrazione del possesso del requisito della capacita' finanziaria di cui al comma 5 l'impresa presenta una relazione, prodotta da un revisore dei conti o da altro esperto contabile, valutativa delle informazioni richieste sulla base degli elementi indicati al comma 6, nonche' idonea documentazione da parte di una banca o una cassa di risparmio.

8. In materia di competenza professionale, l'impresa ferroviaria garantisce:

- a) di disporre o di essere in grado di disporre di un'organizzazione gestionale efficiente e di possedere le conoscenze e l'esperienza necessaria per esercitare un controllo operativo ed una supervisione sicuri ed efficaci relativamente ai servizi ferroviari della tipologia specificata nella licenza;
- b) che il personale responsabile della sicurezza ed in particolare quello addetto alla guida dei convogli sia pienamente qualificato nel proprio campo di attivita';
- c) che il personale, il materiale rotabile e l'organizzazione siano tali da garantire un alto livello di sicurezza per i servizi ferroviari da espletare.

9. Per l'effettuazione dell'esame della competenza professionale la richiesta di licenza deve essere corredata da specifiche informazioni relativamente:

- a) alla natura e allo stato di manutenzione del materiale rotabile con particolare riguardo alle norme di sicurezza;
- b) alle qualifiche del personale responsabile della sicurezza, nonche' alle modalita' di formazione del personale, fermo restando che il rispetto dei requisiti in materia di qualifiche deve essere provato mediante la presentazione dei corrispondenti documenti giustificativi.

10. Le informazioni di cui alle lettere a) e b) del comma 9 possono essere sostituite da un piano organico che specifica i programmi di acquisizione e gestione delle risorse umane e strumentali, inclusa la manutenzione del materiale rotabile, con particolare riferimento alle norme di sicurezza.

#### Art. 9.

##### *Validita' della licenza*

1. La licenza ha validita' temporale illimitata, salvo quanto previsto dal presente articolo.
2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in qualsiasi momento, puo' richiedere all'impresa di comprovare il possesso ed il mantenimento dei requisiti che hanno consentito il rilascio della licenza.
3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti revoca la licenza se accerta la mancanza dei titoli e dei requisiti per il suo rilascio, mentre ne sospende l'efficacia quando esiste un dubbio fondato circa la loro effettiva sussistenza, per un periodo non superiore ad un mese, per l'effettuazione dei necessari accertamenti.
4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, qualora constati che sussistono fondati dubbi circa il mantenimento, da parte di un'impresa ferroviaria cui l'autorita' di un altro Stato membro ha rilasciato una licenza, dei requisiti previsti per il possesso della stessa dalla direttiva 95/18/CE e successive modificazioni, ne informa senza indugio tale autorita'.
5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti puo' rilasciare una licenza temporanea per il tempo necessario alla riorganizzazione dell'impresa ferroviaria, comunque non superiore al periodo di sei mesi dalla data di rilascio, purché non sia compromessa la sicurezza del servizio di trasporto, quando la sospensione o la revoca della licenza e' dovuta al mancato possesso dei requisiti di capacita' finanziaria.
6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti puo' sospendere la licenza o richiedere la conferma dell'istanza di rilascio quando l'impresa ferroviaria sospende l'attivita' per oltre sei mesi o non la inizia decorsi sei mesi dal rilascio della licenza. L'impresa ferroviaria puo' chiedere la concessione di un termine piu' lungo di sei mesi per l'inizio dell'attivita' in considerazione della specificita' dei servizi prestati.
7. L'impresa ferroviaria e tenuta a richiedere la conferma della licenza nel caso in cui siano sopravvenute modifiche della configurazione giuridica dell'impresa stessa e, in particolare, nei casi di fusione, incorporazione o acquisizione del controllo societario da parte di un altro soggetto. L'impresa ferroviaria che richiede la conferma puo' continuare l'attivita' a meno che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sospenda, con provvedimento motivato, l'efficacia della licenza gia' rilasciata se ritiene compromessa la sicurezza del servizio di trasporto.
8. L'impresa ferroviaria che intende estendere o modificare in modo rilevante la propria attivita' deve chiedere la revisione della licenza.
9. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti puo' revocare la licenza quando l'impresa ferroviaria risulta assoggettata ad una procedura concorsuale e mancano realistiche possibilita' di una soddisfacente ristrutturazione entro un ragionevole periodo di tempo.
10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica senza indugio alla Commissione europea i provvedimenti di revoca, sospensione o modifica delle licenze adottati.
11. Al fine di verificare l'effettivo adempimento e il rispetto di quanto stabilito dal presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con cadenza quinquennale, al riesame della posizione di ciascuna impresa ferroviaria cui e' stata rilasciata la licenza, ferma restando comunque la possibilita' di procedere, in qualsiasi momento, ad apposite verifiche circa l'osservanza e la sussistenza dei suddetti obblighi e requisiti.

#### Art. 10.

##### *Certificato di sicurezza*

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisce gli standard e le norme di sicurezza, su proposta del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, e vigila sulla loro applicazione.
2. Al fine di garantire il sicuro e affidabile espletamento dei servizi ferroviari il certificato di sicurezza di cui al presente articolo attesta la conformita' alle normative nazionali, compatibili con il diritto comunitario, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale

rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa ferroviaria, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi.

3. Per il rilascio del certificato di sicurezza le imprese ferroviarie devono dimostrare che il personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli utilizzati per l'espletamento dei servizi di trasporto possiede la formazione e le conoscenze necessarie per il rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza e di circolazione.

4. Ai fini del rilascio del certificato di sicurezza, le imprese ferroviarie devono dimostrare che il materiale rotabile che compone i convogli e' stato regolarmente omologato, immatricolato e sottoposto a tutti i controlli prescritti in materia dalla normativa vigente e secondo le regole di esercizio dell'infrastruttura in questione.

5. Il certificato di sicurezza e' rilasciato, su richiesta del legale rappresentante dell'impresa, dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria entro tre mesi dalla richiesta. Entro lo stesso termine il gestore dell'infrastruttura ferroviaria comunica ai richiedenti la ragione del mancato rilascio.

6. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria controlla periodicamente la sussistenza dei requisiti previsti dal presente decreto per il rilascio del certificato di sicurezza e puo' revocare in tutto o in parte il certificato stesso, informandone immediatamente l'autorita' che ha rilasciato la licenza all'impresa ferroviaria, nel caso in cui accerta la perdita dei requisiti previsti dal presente articolo.

7. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e' tenuto a rispettare gli obblighi di riservatezza inerenti alla tutela delle persone o delle imprese su notizie, informazioni e dati in proprio possesso, in conformita' alla normativa in materia di tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali.

8. Per il rilascio del certificato di sicurezza il gestore dell'infrastruttura ferroviaria applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

#### GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA

##### Art. 11.

##### *Principi*

1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e' soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti.

2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e' responsabile del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilita', la funzionalita', nonche' le informazioni; deve altresì assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri.

3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e' tenuto al rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali in suo possesso.

4. Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per la rete di propria attribuzione, sono affidati in via esclusiva i compiti e le funzioni relativi al rilascio del certificato di sicurezza, nonche' il calcolo e riscossione dei canoni e l'assegnazione di capacita' sulla base delle disposizioni di cui agli articoli 17 e 27.

5. Per quanto riguarda i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali e locali, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, ove l'attivita' di gestione dell'infrastruttura ferroviaria sia svolta da un soggetto che sia titolare anche di un'impresa ferroviaria, le attivita' ed i compiti di cui ai commi 1, 2, 3 e 4, devono essere espletati senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica, attraverso una struttura aziendale autonoma e distinta, sotto il profilo patrimoniale e contabile, dalle altre strutture destinate allo svolgimento delle attivita' espletate in qualita' di impresa ferroviaria. I criteri per la separazione contabile sono stabiliti dal regolamento (CEE) n. 1108/70.

##### Art. 12.

##### *Accesso all'infrastruttura ferroviaria*

1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria mette a disposizione delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, nei termini e con le modalita' previste dal presente decreto, l'infrastruttura ferroviaria, e presta i servizi di cui all'articolo 20, nel rispetto dei principi di non discriminazione e di equita', allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonche' di conseguire la massima utilizzazione della relativa capacita'.

2. In caso di emergenza, ovvero di guasti che rendano l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, il gestore dell'infrastruttura, ove sussista assoluta necessita' e urgenza, puo' disporre anche senza preavviso che le linee ferroviarie per le quali e' stata effettuata assegnazione di capacita' siano rese temporaneamente indisponibili per il tempo necessario alla riparazione del guasto o alla risoluzione del problema tecnico. Ove necessario, il gestore dell'infrastruttura puo' altresì richiedere alle imprese ferroviarie, con le modalita' previste nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 13, di mettere a disposizione risorse al fine di coadiuvarlo nel ripristino della normalita'.

##### Art. 13.

##### *Prospetto informativo della rete*

1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37.

2. Il prospetto informativo della rete deve contenere:

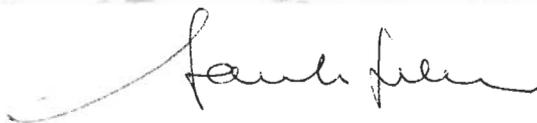
a) un'esposizione dettagliata delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa, nonche' informazioni circa le modalita' di accesso agli impianti merci di proprieta' del gestore dell'infrastruttura, da parte delle imprese ferroviarie o di altri richiedenti;

M40

Alla luce dell'accordo del 15.05.2009 che conferma, nella parte destinata al personale di condotta, l'utilizzo del PdB nelle medesime funzioni precedenti, relative alla sicurezza e alla circolazione dei treni, specificando "nel rispetto delle prescrizioni normative vigenti";

della possibilità di incorrere in violazioni di norme penalmente sanzionate secondo quanto disposto dell'art. 450 c.p. (delitti colposi di pericolo) e l'orientamento dell'attuale giurisprudenza;

delle istruzioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura (ISPAT art.14 punti 3, 4 e 6), in considerazione che la facoltà offerta al capotreno dalle stesse (allegato 4, punto 6) di svolgere le incombenze di sua spettanza riguardano la possibilità di scelta e non un obbligo, si ritiene, durante la marcia del treno, di dover privilegiare il garantire la sicurezza rispetto all'aspetto commerciale, in mancanza di sostituzione nelle proprie mansioni.



Roma 04/02/2010



**FOGLIO FIRME PRESENZE DEL GIORNO**

14/12/2010 Foglio n° ... di .....

N°	Firma entrata	Firma uscita
1	<i>Paul Jans</i>	<i>Paul Jans</i>
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
<b>Orario</b>		<b>Firma docenti</b>

Dalle ore <del>7:30</del> alle ore <del>13:12</del>	<i>[Signature]</i>
Dalle ore <del>7:30</del> alle ore <del>15:12</del>	<i>[Signature]</i>
Dalle ore ..... alle ore .....	
Dalle ore ..... alle ore .....	
Dalle ore ..... alle ore .....	
Dalle ore ..... alle ore .....	
Dalle ore ..... alle ore .....	
Dalle ore ..... alle ore .....	

**Argomenti trattati**

Art 91 ter PGOS; Art 9 ISPAT; Art 14 ISPAT; All 4 ISPAT ; comunicazioni delle variazioni per servizi ad agente Solo; DEIF 4.2; DEIF 23; accenni sul manuale di condotta TAF e VIVALTO; Aggiornamento testi normativi; Attribuzioni personale di accompagnamento e aggiornamento commerciale.  
 Test di verifica di apprendimento

*[Signature]*

Allegato test di verifica

*[Signature]*

<b>Totale presenze</b>	<b>Annotazioni</b>

# Test di verifica

## 1. La chiusura delle porte è eseguita:

- X **A:** dal capotreno che, dopo il segnale di “pronti” degli altri agenti di accompagnamento, comanda tutte le porte tranne quella da lui presenziata; dato quindi il pronti al dirigente o se di sua competenza, l’ordine di partenza al personale di condotta , provvede alla chiusura anche di quest’ultima. Il comando di chiusura deve essere impartito ogni volta che è stato comandato il consenso di apertura, anche se vi è stata alcuna utilizzazione delle porte stesse.
- B:** dal capotreno che, dopo il segnale di “pronti” degli altri agenti di accompagnamento, comanda tutte le porte tranne quella da lui presenziata; dato quindi il pronti al dirigente o se di sua competenza, l’ordine di partenza al personale di condotta , provvede alla chiusura anche di quest’ ultima.
- C:** dal capotreno che, dopo il segnale di “pronti” degli altri agenti di accompagnamento, comanda la chiusura di tutte le porte.

## 2 I mezzi di trazione sono affidati ad un agente addetto alla condotta quando:

- X **A:** i mezzi di trazione sono dotati di apparecchiatura radio telefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della marcia del treno (SCMT, ETCS) in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature di controllo della marcia del treno (sottosistema di terra).
- B:** i mezzi di trazione sono attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della marcia del treno (SCMT, ETCS) in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature di controllo della marcia del treno (sottosistema di terra).
- C:** i mezzi di trazione sono dotati di apparecchiatura radio telefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della marcia del treno (SCMT, ETCS).

## 3) Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) od altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente in cabina di guida al posto del secondo agente:

- A:** ha l’obbligo di ripetere ad alta voce l’aspetto dei segnali.
- X **B:** ha l’obbligo del rispetto dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l’arresto del convoglio; in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC tale agente è tenuto a dichiarare, a voce alta, l’aspetto del segnale da rispettare che gli dovrà esserripetuto dall’agente alla guida.
- C:** ha l’obbligo del rispetto dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l’arresto del convoglio; in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC tale agente è tenuto a dichiarare, a voce alta, l’aspetto del segnale da rispettare.

14/12/2010  
[Signature]

[Signature]

4) L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) in servizio ai treni serviti da rotabile munito di SCMT:

A: può normalmente svolgere le incombenze di sua spettanza su tutto il convoglio anche se il rotabile stesso è affidato ad un agente di condotta.

B: può normalmente svolgere le incombenze di sua spettanza sulla prima vettura.

X C: L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) in servizio ai treni serviti da rotabile munito di SCMT può normalmente svolgere le incombenze di sua spettanza su tutto il convoglio anche se il rotabile stesso è affidato ad un agente di condotta. In quest'ultima evenienza tale agente deve comunque portarsi con sollecitudine in cabina di guida in presenza di arresto del treno per intervento della frenatura d'urgenza non riconducibile ad interventi dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno di emergenza, ecc.) per gli eventuali interventi del caso (immobilizzazione del treno, arresto dei motori termici, ecc.).

5) **Il versamento delle somme incassate durante l'espletamento dell'attività di controlleria**

X A) deve effettuarsi con versamento definitivo presso il proprio impianto ogni volta che l'importo supera la somma di 300 euro.

B) deve effettuarsi con versamento definitivo presso il proprio impianto ogni volta che l'importo supera la somma di 500 euro.

C) ogni volta prima del riposo settimanale indipendentemente dalla somma incassata.

6) **Il versamento dei MOSA avviene con distinta numerata:**

A) Mensilmente

X B) Annualmente

C) trimestralmente

Data: 14/12/2010

\* IL PUNTO h c SI INTENDE CHE IL "PUÒ" RAPPRESENTA UNA FACOLTÀ LEGATA AD ESIGENZE PREVISTE DALL'ISPAT.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

**COLLEGIO DI CONCILIAZIONE ED ARBITRATO DI ROMA****NOTE AUTORIZZATE**

Per TRENITALIA SPA in persona del rappresentante avv. Antonio Rinella;  
Contro ██████████, dipendente della Società Trenitalia s.p.a,  
con la qualifica di Capo Servizio Treno, in servizio presso l'impianto  
Scorta Regionale di Roma Tiburtina.

**1) *MANCATA TEMPORALITÀ DELLA CONTESTAZIONE.***

La contestazione deve intervenire in termini di immediatezza rispetto al fatto o alla notizia di esso, sia per consentire un efficace contraddittorio, sia perché un addebito contestato tardivamente può fondare il sospetto dell'esistenza di un intendimento discriminatorio.

La concreta operatività del criterio della immediatezza rimane di fatto condizionata dal momento dell'effettiva conoscenza, da parte del datore di lavoro, dell'infrazione commessa dal dipendente e ad esso sicuramente ricollegabile (M. Miscione, Dialoghi di Diritto del lavoro, IPSOA 2000, 275).

La giurisprudenza ha precisato che l'osservanza del requisito dell'immediatezza deve essere valutato in relazione al momento in cui il datore di lavoro è venuto a conoscenza del fatto, e non in relazione a quello nel quale il fatto è stato commesso (Cass. 29 ottobre 1981, n. 5716, Cass. 16 maggio 2000, n. 6348).

Insomma il principio dell'immediatezza, che esprime l'esigenza della continuità cronologica tra la mancanza e la contestazione dell'addebito, è posto a garanzia del civile e corretto esercizio del potere disciplinare e della possibilità di una efficace difesa del lavoratore; il requisito in questione deve essere inteso con ragionevole elasticità, tenendo conto del margine temporale necessario per il preciso accertamento dell'infrazione commessa, ma in maniera, comunque da evitare che il datore di lavoro possa ritardare la contestazione, in modo da rendere difficile, se non addirittura impossibile, la difesa da parte del dipendente (Cass. 22 aprile 2000 n. 5308, Cass. 11 ottobre 2005 n. 19742, Cass. 20 giugno 2006 n. 14115).

La Suprema Corte ha reputato, in ogni caso, compatibile con il requisito dell'immediatezza l'intervallo di tempo necessario al datore di lavoro per collegare tra loro inadempimenti commessi dal dipendente in tempi diversi, così da rendere possibile la valutazione unitaria (Cass. 1 aprile 2000 n. 3948, Cass. 12 marzo 2001 n. 3560).

In definitiva, ed alla luce delle riportate tesi giurisprudenziali, può ragionevolmente concludersi nel senso che l'immediatezza della contestazione debba tener ben presente vari elementi, quali:

- a) La conoscenza degli avvenimenti per un corretto esercizio del potere disciplinare anche a garanzia del lavoratore;
- b) La tempestività dell'acquisizione di tutti gli elementi per raggiungere la conoscenza dei fatti;
- c) La considerazione della grande articolazione di un'impresa di notevoli dimensioni oppure della difficoltà di indagini particolarmente complesse e delicate;
- d) Il rispetto, in ogni caso, delle esigenze di difesa del lavoratore, sì da non ritardare a lungo la contestazione;
- e) Il rispetto dei principi di correttezza e buona fede tra le parti;
- f) La mancata acquiescenza (con qualsiasi mezzo) del datore di lavoro ai fatti considerati illeciti.

Nel caso in specie nonostante i fatti erano venuti a conoscenza nell'occasione della prima denuncia di furto, non si poteva però procedere con la contestazione in quanto mancando il numero delle matrici dei biglietti oggetto del furto non si era a conoscenza dell'ammontare del danno e quindi per una maggior difesa del dipendente si chiedeva la integrazione della prima denuncia e che la stessa veniva effettuata dal Ricci solo in data 29.12.2009, che poi comunicava all'impianto solo in data 22/01/2010 (cfr all. 1). Questa integrazione era necessaria in quanto solo il dipendente era a conoscenza delle matrici invendute e non è sufficiente dire che la azienda era conoscenza delle matrici consegnate, ma chiaramente non era a conoscenza di quelle vendute.

Il fatto poi che non sempre l'azienda chiede la integrazione, si afferma che non corrisponde al vero quanto sostenuto dall'arbitro di parte. Infatti nel caso del Sabatino, lo stesso forniva i numeri dei biglietti oggetto del furto a richiesta dei Carabinieri e quindi chiaramente l'azienda non aveva bisogno di richiede ulteriore integrazione.

Invece per quanto riguarda l'Ippoliti, era lui stesso che già indicava la quantità dei biglietti oggetto del furto e quindi si poteva procedere a contestazione con la indicazione del danno patito.

## **2) MANCATA AUDIZIONE E MANCATO CONSENSO PER ACCEDERE ALLA DOCUMENTAZIONE**

E' importante una sentenza della Cassazione (Cass. 23 marzo 2002, n. 4187) la quale ha introdotto un interessante principio in tema di esercizio del diritto di difesa da parte del lavoratore non conforme alla buona fede e correttezza: è stato, all'uopo, evidenziato dalla Suprema Corte che, ove il lavoratore abbia presentato nel prescritto termine di cinque giorni (10 giorni per il CCNLAF) dalla contestazione

dell'addebito le proprie giustificazioni scritte ed abbia contestualmente richiesto di essere sentito anche oralmente, il datore di lavoro è obbligato a dar seguito a tale richiesta solo allorché la stessa risponda ad effettive esigenze di difesa non altrimenti tutelabili e non quando, invece, la richiesta appaia dettata da fini meramente dilatori o sia stata avanzata in modo equivoco, generico o immotivato ovvero emerga, anche in base alla condotta tenuta dal lavoratore, che la sua difesa è già stata esercitata esaurientemente attraverso giustificazioni scritte non suscettibili, per la loro completezza, di essere completate o solo convalidate da nuove e significative circostanze.

Inoltre bisogna tener presente che l'art.7 della legge 300/70 non impone al datore di lavoro l'obbligo di fornire al dipendente incolpato documentazione che egli intenda consultare, non costituendo il procedimento disciplinare un vero processo cui si devono applicare le regole proprie del giudizio penale (nulla avendo in comune del resto la posizione del datore con quella del giudice) e non essendo ipotizzabile una violazione del diritto di difesa al di là della procedimentalizzazione regolata dalla legge e dal contratto.

Da tutto quanto detto sopra si evince che nonostante poteva non procedersi alla audizione, purtuttavia per una migliore difesa al dipendente veniva concessa la audizione richiesta durante l'orario di servizio così come da lui richiesto. Ma nel giorno e nell'ora indicata il [REDACTED] non si presentava, perché a suo dire non era stato distolto dal servizio; ciò non corrisponde al vero, da un lato vuole essere ascoltato nelle ore di servizio e poi si lamenta che non può presentarsi perché in servizio. Questo sembra un assurdo che stride con la sua richiesta stessa, ma comunque il responsabile Produzione e per esso il Capo Impianto avevano indicato al dipendente le modalità come poteva avvenire l'audizione durante l'orario di servizio, infatti sarebbe stato sostituito da altro agente per l'effettuazione del treno.

Non corrisponde al vero che il [REDACTED] si era fatto sentire dopo per sapere come doveva comportarsi per l'audizione (cfr all. 2, 3 e 4), né poi alla fine del turno si era fatto parte diligente per dire se doveva presentarsi all'impianto per l'audizione o meno, anche perché era solito non presentarsi alle audizioni nonostante da lui richieste in altri procedimenti disciplinari.

Il fatto poi che non era stato concesso il consenso di accedere alla documentazione, anche questo non corrisponde al vero in quanto a voce dal Capo Impianto gli era stato comunicato che non esisteva documentazione se non quella da lui stesso prodotta (questa circostanza può essere provata con prova testimoniale del sig. [REDACTED]).

### **3) DISPARITÀ DI TRATTAMENTO**

Non esiste alcuna disparità praticata nei confronti del [REDACTED], in quanto nel caso di [REDACTED] sono state accolte le sue giustificazioni, mentre

nel caso dell'Ippoliti le circostanze e le modalità dell'avvenuto furto sono diverse di quelle del Ricci stesso.

#### **4) INCAUTA CUSTODIA**

Violazione dell'art.51 punto b), laddove si legge “ deve avere cura dei locali dell'azienda e degli oggetti,macchinari,attrezzi,strumenti ed indumenti da lavoro affidategli;”

Per incauta custodia si deve intendere come “non cauto,imprudente,detto in genere di persona che non sa prevedere,o non ha provveduto nel caso particolare, i danni che possono derivare dal proprio agire. Di cosa fatta senza considerare le possibile conseguenze”.

La custodia prevista dall'art.2051 c.c., concerne la responsabilità per danno cagionato da cose in custodia,è fondata non sul principio della responsabilità oggettiva ma sul **dovere di custodia**, che incombe al soggetto che,a qualsiasi titolo, ha un **effettivo e non occasionale potere fisico sulla cosa**, in relazione all'obbligo di vigilare in modo da impedire che arrechi danni ai terzi;ne consegue che per l'applicabilità della disciplina stabilita dalla predetta norma occorre che la cosa dalla quale è derivato danno sia,nel momento in cui l'evento si è verificato, nella custodia del soggetto chiamato a risponderne.

Ai sensi dell'art.2051 c.c. la responsabilità del danno cagionato da cose in custodia si presume con presunzione *iuris tantum* a carico del custode,il quale può escludere la propria responsabilità solo fornendo la prova del caso fortuito,cioè di un fatto avente i caratteri dell'**imprevedibilità** e dell'**inevitabilità**, caratteri che non ricorrono nell'evento che il custode può prevenire esercitando i poteri di vigilanza che gli competono.

Il **caso fortuito**,idoneo a superare la presunzione di responsabilità del custode, può consistere anche nel comportamento colposo del danneggiato medesimo.

Ai fini dell'esonero dalla responsabilità per danni cagionati da cose in custodia,la circostanza che il processo causale dannoso abbia avuto origine in un momento in cui il **custode** era **assente** non è idonea,da sola,a provare il caso fortuito(Cass. 1991 n. 1005).

Pertanto si può concludere che non può individuarsi come caso fortuito il **furto**, in quanto tale atteso che trattasi di situazione prevedibile.

#### **5) RESPONSABILITA' PER INCAUTA CUSTODIA**

Alla luce delle sentenze che andremo ad illustrare riteniamo opportuno fornire un succinto quadro in materia di responsabilità amministrativa del dipendente, soffermandoci, in particolare, sul “versante” della responsabilità di natura patrimoniale. La norma fondamentale in materia di responsabilità amministrativa del personale degli enti pubblici,

resta il r.d. n. 2440 del 18.11.1923, secondo cui l'impiegato che per azione od omissione, anche solo colposa, nell'esercizio delle sue funzioni, cagioni danno allo Stato, è tenuto a risarcirlo. La nozione di colpa consiste in un comportamento cosciente dell'agente, che, sia pure senza volontà di recare danno ad altri, causa un evento lesivo per negligenza, imprudenza, imperizia, ovvero per inosservanza delle regole o norme di condotta. La colpa può consistere oltre che nella violazione di leggi e di regolamenti, in negligenza o violazione di particolari discipline. Integra una fattispecie di colpa, sotto il profilo della imperizia o negligenza, l'inosservanza di regole tecniche idonee ad evitare o diminuire un danno che, benché non tradotte in leggi o regolamenti, siano però entrate nell'uso corrente ed abitualmente applicate. Si ha fatto colposo, non soltanto per l'inosservanza di legge, ma anche quando l'evento dannoso si verifica a causa di negligenza o imprudenza, indipendentemente dalla volontà dell'agente di produrre l'evento stesso. Quando una norma giuridica prescrive l'uso di una determinata cautela al fine di evitare eventi di danno, la prescrizione è usata nella presunzione che quella cautela sia idonea ad impedire il verificarsi del sinistro. Oltre alla violazione di una regola di condotta, si richiede anche la coscienza e volontà dell'atto illecito. Prima di passare a trattare del reato oggetto di tale dissertazione si ritiene necessario prendere in considerazione la definizione dell'elemento costitutivo della fattispecie: i biglietti. Il reato di omessa custodia di alcuni biglietti è un reato colposo (cfr. Mantovani F., Diritto Penale, Parte Generale, Cedam; il reato omissivo è quella categoria di reati che si pone in essere con una condotta omissiva e si rimprovera all'agente di non avere preveduto il fine offensivo o di averlo preveduto ma, al contempo, di non essersi astenuto da quella condotta) di tipo omissivo che si verifica allorché un soggetto, assegnatario di biglietti omette di custodirli e a seguito di tale condotta negligente si determina la sottrazione di tale biglietti sic et simpliciter (cfr. commento della sentenza n. 1437/01 adottata dalla Corte dei Conti della Regione Veneto. Paragrafo 4) oppure il suo utilizzo per fini non legittimi (commento della sentenza n. 390/05, della Corte dei Conti della Regione Sicilia. Paragrafo 4); comunque, in entrambi i casi si verifica un danno all'Ente. La omissione, in questo caso, consiste nel mancato compimento di una azione possibile che il soggetto ha il dovere di compiere e che la legge penale comanda di realizzare. Precisamente, si tratta di un reato omissivo proprio, o di pura omissione, consistente nel mancato compimento dell'azione comandata (mancata applicazione delle misure minime di sicurezza, occorre, pertanto, dare attuazione ad una serie di misure minime di sicurezza che, nel caso specifico, saranno di tipo organizzativo (formazione del personale) e logistiche. Tale reato contravviene all'obbligo di impedire il verificarsi di un e-

vento lesivo (la sottrazione e/o l'utilizzo illegittimo dei biglietti) e deve esserci una connessione tra l'evento stesso (sottrazione e/o illegittimo uso dei biglietti) e la condotta omissiva (il soggetto assegnatario).

Roma, 28.10.2010

(avv. Antonio Rinella)

**ART. 51 - DOVERI DEL PERSONALE**

1. Il dipendente deve svolgere con diligenza e con spirito di collaborazione le proprie mansioni osservando le disposizioni del presente contratto ed i regolamenti interni dell'azienda.

In particolare:

- a) in attività che comportino contatto con il pubblico, deve mantenere un contegno corretto e decoroso al fine di stabilire un rapporto di fiducia e collaborazione con la clientela, con specifico riferimento all'informazione al pubblico; dovrà inoltre esporre un adeguato contrassegno identificativo ove previsto;
- b) deve avere cura dei locali dell'azienda e degli oggetti, macchinari, attrezzi, strumenti ed indumenti da lavoro affidatigli;
- c) deve indossare la divisa prevista o gli indumenti protettivi e i dispositivi di protezione individuale forniti dall'azienda;
- d) deve osservare tutte le norme di legge sulla prevenzione infortuni ed i regolamenti interni emanati dall'azienda in materia di sicurezza del lavoro;
- e) ha l'obbligo di rispettare l'orario di lavoro e di adempiere, ove previsto, alle formalità per la rilevazione della presenza. Quando le esigenze di lavoro lo richiedano è tenuto a prestare servizio anche fuori sede, nel rispetto delle norme che regolano il rapporto di lavoro;
- f) in relazione alle esigenze di servizio è soggetto all'obbligo della reperibilità, ove prevista;
- g) il lavoratore ha l'obbligo di non fornire a terzi informazioni o comunicazioni riservate che possano, anche indirettamente, essere utilizzate con pregiudizio degli interessi dell'azienda o contrari a quanto disposto dalla L. 675/96; non deve esplicitare, direttamente o per interposta persona, anche fuori dell'orario di lavoro, mansioni ed attività – a titolo gratuito od oneroso – che siano in contrasto con l'obbligo di fedeltà di cui all'art. 2105 c.c. o comunque in concorrenza o in conflitto d'interessi con l'azienda;
- h) deve eseguire gli ordini inerenti alla esplicazione delle proprie funzioni o mansioni che gli siano impartiti dai superiori gerarchici e funzionali; se l'ordine è palesemente contrario ai regolamenti e istruzioni deve farne rimostranza al superiore che l'ha impartito, dichiarandone le ragioni; se l'ordine è rinnovato per iscritto, ha il dovere di darvi esecuzione. Non deve, comunque, eseguire l'ordine quando la sua esecuzione possa comportare violazione di norme penalmente sanzionate;
- i) deve comunicare all'azienda la propria residenza e dimora, ove non coincidenti, e ogni successivo mutamento delle stesse;
- j) in caso di malattia, che imponga l'assenza dal servizio, deve darne avviso all'azienda con le modalità disciplinate all'art. 26 (Malattia e infortunio non sul lavoro) del presente CCNL;
- k) nell'esercizio delle mansioni assegnate e comunque durante la loro presenza in servizio, i lavoratori dovranno attenersi a comportamenti improntati al massimo rispetto della condizione sessuale, della dignità e dei diritti della persona. Le

N° 19

Treno 426/423 del 15/12/2010

Si ordina ~~Si dà avviso~~ a 1 MACCHINISTA DI CHIUDERE LE PORTE AL MIO COMANDO VERBALE - CIO' AL FINE DI AVERE UNA MAGGIORE VISIBILITA' DEL FLUSSO DEI VIAGGIATORI, EVITARE LA MIA ESPOSIZIONE AD ELETTROMAGNETISMO PER IL CONTINUO ATTRAVERSAMENTO DEL COFRIDIO (ED ALTRI RISCHI A QUESTO CORRELATI) ED ESPORMI AL RISCHIO DI INFORTUNIO DERIVANTE DAL CONTINUO USO DELLA SCALETTA, INDICATA DA TRENITALIA COME PUNTO RIGUARDANTE UNA DELLE PRINCIPALI CAUSE DI RISCHIO SUI DEPLIANT INFORMATIVI DESTINATI AL PDB - IN COERENZA CON QUANTO DISPOSTO DALL'ART. 44 P. 2 CCNL ED IN OSSERVANZA DELL'ART. 51 D CCNL E ART. 20 D. LGS 81/2008 -

Per ricevuta della prescrizione

Il (\*)

(\*) Qualifica di chi riceve la prescrizione

Il Capotreno - Macchinista\*

(rimane al capotreno o macchinista)

**Responsabile Produzione Trasporto Regionale,  
Trenitalia Spa, Signora M.Polla – fax 06 88339612  
[m.polla@trenitalia.it](mailto:m.polla@trenitalia.it)**

**p.c. Legale Rappresentante Trenitalia Spa  
Ing. Soprano  
Piazza della croce Rossa 1, 00161 Roma  
Fax 06 44106300 - [segreteria.ad@trenitalia.it](mailto:segreteria.ad@trenitalia.it)**

**pc RLS pdb – pdm Roma  
Sigg. Marco Fabrizi – Roberto Testa**

**pc Comando Polfer Roma Ostiense**

**Oggetto: Relazione servizio treno 7426 del 15.12.2010**

Io sottoscritto **Sandro GIULIANI**, nato il 09.02.1958 a Roma e residente a Lanuvio (Roma), in Via Salvo D'Acquisto 5, dipendente della Società Trenitalia S.p.A., professione Capo Treno, in servizio presso l'Impianto Scorta Regionale di Roma Tiburtina, segnalo quanto di seguito accaduto:

"Il giorno 15.12.2010, nelle mansioni della mia qualifica, stavo svolgendo servizio sul treno 7426, composto da materiale leggero denominato TAF (Treno Alta Frequentazione), in partenza da Roma Ostiense alle 17.07, diretto a Cesano di Roma e condotto da un solo macchinista, le cui generalità sono state rilevate dalla pattuglia Polfer del Comando di Roma Ostiense.

Dopo aver provveduto alle incombenze spettanti al Capo Treno prima della partenza, prendevo posto nella cabina di guida anteriore senso marcia del treno, al posto del secondo macchinista, come previsto dagli specifici casi stabiliti dalla vigente normativa e contemplati:

- **nell'art. 32, n. 3 della Prefazione Generale all'Orario di servizio (P.G.O.S.):**  
*“Nei treni di mezzi leggeri il capotreno prende posto nell'ordine: nella cabina anteriore, nel senso della marcia del treno, al posto dell'aiuto macchinista quando vi sia il solo macchinista”;*
- **nell'art. 14, n. 4 dell'Istruzione Personale Accompagnamento Treni (ISPAT):**  
*“Nei treni di mezzi leggeri il capotreno prende posto nell'ordine: nella cabina*

anteriore, nel senso della marcia del treno, al posto del secondo agente quando vi sia un solo agente di condotta”).

Come da prassi consolidata, ben nota all'azienda, su questi mezzi per lo svolgimento del servizio viaggiatori, al fine di avere garanzia di una migliore visibilità del flusso di utenti in prossimità di tutte le porte rispetto a quella verificabile dal marciapiede, intendevo chiedere al macchinista di effettuare la chiusura delle porte azionando il dispositivo presente in cabina di guida. Tale operazione legata a motivi di maggior sicurezza per l'utenza era ispirata, come al solito, anche dalla necessità di evitare di dover espormi continuamente a dei facili quanto inutili rischi di caduta ed incespicamento, salendo e scendendo le scalette del locomotore ad ogni fermata del treno.

Circa dieci minuti prima dell'ora della partenza, tentavo quindi di concordare col macchinista la modalità di chiusura delle porte dalla cabina di guida chiedendogli espressamente se preferisse chiuderle lui stesso o lasciarle chiudere direttamente a me.

Subito questi manifestava la propria ferma contrarietà, anche in presenza di espresso ordine scritto, adducendo, a motivazione di ciò, di avere ricevuto istruzioni in tal senso da parte di superiori.

Al fine di non causare ritardo al treno, vedendomi non assistito in qualità di preposto alla sicurezza e, secondo quanto previsto dall'art.20 D.Lgs 81/2008, impossibilitato ad operare in piena sicurezza dalla postazione che occupavo, provvedevo quindi immediatamente a richiedere l'intervento della locale Polfer che giungeva al treno pochi minuti dopo con una pattuglia di due agenti ai quali mostravo subito la norma contenuta nell'art. 91 ter punto 10 A della Prefazione Generale all'Orario di Servizio (PGOS) relativa alle modalità di chiusura delle porte dei treni, nella parte in cui "*La chiusura delle porte è eseguita: a) dal capotreno che, dopo il segnale di "pronti" degli altri agenti di accompagnamento, comanda tramite uno dei dispositivi la chiusura di tutte le porte tranne quella da lui presenziata*". Nella fattispecie, dopo l'azionamento del dispositivo in cabina di guida, avrei provveduto a chiudere la porta esterna di accesso alla cabina stessa, da me presenziata, una volta accertatomi dello stato di chiusura di tutte le altre.

La pattuglia saliva quindi in cabina di guida per sentire la versione offerta dal macchinista che confermava quanto da me riferito, al che, dopo aver spiegato, su richiesta dell'agente, di essere il preposto alla sicurezza e il superiore funzionale previsto dall'art. 1 dell'ISPAT, mostravo ai presenti la norma contenuta nell'art.51 lettera H del Contratto - Doveri dei dipendenti - nella quale è ben esplicitato che il dipendente ha il dovere di eseguire gli ordini dati per iscritto anche se da questi ritenuti del tutto contrari a regolamenti ed istruzioni. Recita, infatti, la norma: "*Il dipendente deve eseguire gli ordini inerenti alla esplicazione delle proprie funzioni o mansioni che gli siano impartiti dai superiori gerarchici e funzionali; se l'ordine è palesemente contrario ai regolamenti e istruzioni deve farne rimostranza al superiore che l'ha impartito, dichiarandone le ragioni; se*

*l'ordine è rinnovato per iscritto, ha il dovere di darvi esecuzione. Non deve, comunque, eseguire l'ordine quando la sua esecuzione possa comportare violazione di norme penalmente sanzionate".*

Poco dopo il macchinista comunicava telefonicamente con qualcuno a cui leggeva l'intero contenuto della mia prescrizione M40 n°19 indicante l'ordine al macchinista di chiusura delle porte dalla cabina di guida, da me emesso esplicitando i motivi di sicurezza e antinfortunistici su menzionati, in presenza di chiare indicazioni di alto rischio per il Personale di Bordo segnalate sui depliant informativi diramati dalla stessa Trenitalia, in osservanza del su richiamato art.20 D.Lgs 81/2008, dell'art. 51 lettera D del CCNL ed in coerenza con l'art. 44 punto 2 del CCNL nella parte in cui riconosce *“la priorità della tutela della salute delle lavoratrici e dei lavoratori, dell'igiene e sicurezza del lavoro, nonché della tutela ambientale, all'interno dei processi produttivi”*.

La Polfer quindi consigliava al macchinista di permettere al treno di partire ma questi rimaneva fermo sulla sua decisione. Dichiarava però che avrebbe accettato di partire solo dietro ordine della Polfer, procedura mai contemplata dai nostri regolamenti ferroviari e invito che l'Autorità non riteneva di dover accogliere.

Il non accettare il mio ordine scritto a mezzo di prescrizione con Modello M40, oltre che violativo di un suo preciso dovere, determinava, fra l'altro, la mia impossibilità di adottare un principio di precauzione per la mia incolumità, anche secondo una pratica largamente consolidata negli anni. Si consideri, infatti, che stante l'obbligo per il Personale di Bordo di obbedire alle istruzioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura, l'adozione di una diversa procedura nella chiusura delle porte quando il capotreno prende posto in cabina di guida comporterebbe per questi il salire e scendere dalle scalette ad ogni fermata, ossia circa ogni tre minuti (trattandosi di trasporto metropolitano) ed in presenza di qualsiasi condizione metereologica avversa.

Non sono in grado né a conoscenza di chi abbia voluto indurre il macchinista a contravvenire ad un preciso dovere contrattuale e ad un ordine da me impartito quale suo superiore funzionale, tenuto conto anche di quanto disposto dall'art. 1/6 dell'Istruzione Personale di Accompagnamento Treni (ISPAT) emanata anch'essa dal Gestore nella parte in cui stabilisce *“... il personale di condotta dipende dal capotreno”*

Trascorsi circa 25 minuti nella stazione di Roma Ostiense, con il macchinista fermo sulla decisione di comportarsi secondo le istruzioni che dichiarava di aver ricevuto, mi veniva comunicata con Mod. M 40 n° 1 delle ore 17.22 dal Capo Personale Viaggiante del mio impianto di riferimento, Giuseppe Guarano, una prescrizione per la mia sollevazione dal servizio del treno 7426,

comandandomi il rientro in deposito per essere utilizzato in posizione di “riserva” fino alle ore 23.00.

Faccio presente che, già la mattina del 15.12.2010, vi avevo inviato una relazione per quanto accaduto sul treno 22046 del 09.12.2010 nella stazione di Roma Ostiense, a seguito di un’analoga condotta da parte del macchinista Terenzio Di Clemente evidenziando nella stessa che l’azienda era stata messa al corrente da molto tempo di quanto sarebbe potuto accadere in caso di rifiuto di un macchinista in simili frangenti ma per la quale non ho mai ricevuto alcuna risposta.

Ciò premesso, visto il ripetersi di queste situazioni e la possibilità che da ciò possano derivare dei rischi, invito chi di dovere ad intervenire con urgenza nei modi che riterrà opportuni al fine di garantire il regolare svolgimento del servizio pubblico e per assicurare a tutti la necessaria serenità e collaborazione nello svolgimento delle mansioni di sicurezza che si è chiamati a svolgere.

Lanuvio, 17 dicembre 2010

Sandro Giuliani

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sandro Giuliani', written in a cursive style.

<b>Data:</b>	22/07/2010	<b>Ora:</b>	13.12
<b>Durata:</b>	1 min. 46 sec.	<b>Destinatario:</b>	Sig. Mariella Polla
<b>Società:</b>		<b>Numero fax:</b>	06 88339612
<b>Oggetto:</b>	Sicurezza personale e regolarità dell'esercizio	<b>Tipo:</b>	Fax
<b>Stato:</b>	Completato	<b>Velocità:</b>	14400 bps
<b>Pagine inviate:</b>	2		

**Responsabile Produzione  
Trasporto Regionale Lazio  
Sig.ra Mariella Polla**

**Pc. Tutor Signor Massimo Fabi**

**Compartimento Polfer Roma**

**RLS**

Oggetto: Sicurezza personale e regolarità dell'esercizio.

Gentile Signora Polla,

Il 18.05.2010, in servizio come capotreno da Tivoli a Roma col treno 24007, ordinavo con M40 n.5 al macchinista Dante Sgammotta, della Direzione Regionale Abruzzo, di chiudere le porte al mio comando verbale, avendo io preso posto in cabina di guida, come previsto dagli artt. 32.2 della Prefazione Generale e 14.3 e 4 dell'ISPAT emanati dal Gestore dell'Infrastruttura.

Tale richiesta (fatta altre volte in precedenza in osservanza dell'art.20 del D.Lgs 81/2008 e in coerenza con l'art. 44 punto 2 del CCNL, come a voi noto anche dalle quotidiane documentazioni allegate dai macchinisti) scaturiva non solo dal fatto che per chiudere le porte sarei dovuto scendere e salire in continuazione dalle scalette del locomotore con conseguente rischio di facile infortunio (tenuto conto delle avvertenze in merito sui depliant della Società destinati al PdB), ma anche dal fatto che, secondo il parere ASL, il corridoio dei nostri locomotori non è luogo di passaggio durante il servizio. Tuttavia è da evidenziare che ben raramente il PdM mi ha richiesto questo ordine scritto in dieci anni.

E' noto, inoltre, a tutti i capitreno, che osservare il flusso dei viaggiatori da posizione alta permette una migliore visibilità di quanto accade durante le operazioni di incarozzamento e quindi la possibilità sia di un intervento più rapido in caso di necessità che per garantire l'orario o recuperare un ritardo.

A tutti i capitreno che, per virtù anagrafica hanno un certo "know how", è noto quanti e quali limiti abbiamo i materiali rotabili abbinati ai sistemi di sicurezza che abbiamo in dotazione, in relazione alla sempre più crescenti aspettative dell'utenza. Anche la non fruibilità di un bagno per una persona disabile può rappresentare, in certi casi, un problema insolubile ma la questione, sicuramente più importante, poiché legata alla sicurezza, è certamente, anche statisticamente, quella relativa alla sicurezza della circolazione.

Il sistema SCMT in dotazione ai nostri mezzi non sembra essere in grado di sostituire una persona in cabina di guida in tutti i casi di emergenza, quelli per i quali dobbiamo essere particolarmente pronti e preparati. Questo sistema, in caso di emergenza posta in atto da una stazione, non è in grado di riconoscere una sequenza illogica della disposizione dei segnali, e non frenerebbe quindi il treno se non dopo aver superato il segnale disposto al rosso. Questo sistema non vede le sempre più numerose presenze umane lungo i bordi delle linee peraltro spesso carenti di stradelli e illuminazione (e che quando ci sono non sembrano sempre essere a norma del DPR 469/79 in merito alla distanza dal binario, alla larghezza...e alla conseguente velocità ammessa).

Non rileva nemmeno la presenza di grossi ostacoli sullo stesso binario. Quanto accaduto sulla linea Roma - Viterbo nella stazione di Porta Romana il 15 gennaio 2010 è significativo ed emblematico. Detta tecnologia non ha impedito che due treni attrezzati entrambi con essa si trovassero l'uno di fronte all'altro con il segnale disposto a via libera!

Inoltre, è facilmente intuibile che essa non vede nemmeno se chi guida è molto stanco e non ha un aspetto completamente sveglio.

Dunque, il fatto che RFI preveda ancora, per la sicurezza dell'esercizio, la presenza del capotreno in cabina di guida su alcuni mezzi, nonostante questa tecnologia, ha un senso.

D'altronde, anche Lei, che mi conosce bene per avermi certificato come "avente esatta e completa conoscenza delle vigenti disposizioni, istruzioni e dei regolamenti" sa altrettanto bene che il ridurre volontariamente, da parte mia, la sicurezza dell'esercizio nel suo insieme abbandonando la cabina di guida per lo svolgimento di compiti meno importanti, apparirebbe

## Evento inviato (Evento riuscito)

---

<b>Data:</b>	22/07/2010	<b>Ora:</b>	13.12
<b>Durata:</b>	1 min. 46 sec.	<b>Destinatario:</b>	Sig. Mariella Polla
<b>Società:</b>		<b>Numero fax:</b>	06 88339612
<b>Oggetto:</b>	Sicurezza personale e regolarità dell'esercizio	<b>Tipo:</b>	Fax
<b>Stato:</b>	Completato	<b>Velocità:</b>	14400 bps
<b>Pagine inviate:</b>	2		

---

come un fatto assai grave, che potrebbe avere rilevanza penale a prescindere, com'è noto, dal verificarsi o meno dell'evento dannoso.

Dall'accordo del 4.11.1999, il capotreno è in cabina di guida a fianco del macchinista con compiti di secondo agente. Da allora, il PdB chiede sistematicamente al macchinista di chiudere le porte con comando verbale. Mai in merito a ciò è stata sollevata una qualche contestazione riferita ad una diminuzione della sicurezza dell'esercizio, semmai, come dette chiaramente ad intendere con lettera del 20.07.2005 la dottoressa Annamaria Morrone (responsabile R.U.O. Lazio Sardegna Centro) in risposta alle giustificazioni prodotte (ed accolte) da un nostro collega, il contrario. La chiusura delle porte ad opera del macchinista è un fatto ben noto all'azienda e una comune prassi consolidata. Si è fatto per questi ultimi dieci anni. Abbiamo sempre infranto regolamenti per tutto questo tempo?

Perché in questi dieci anni passati non si è mai voluto interpretare in maniera diversa l'art.91 ter, punto 10b della Pgos, che peraltro non considera mai la presenza in cabina del CT, né quindi il rischio di infortunio derivante dal continuo salire e scendere dalle scalette dei locomotori? Perché lodi arbitrali e sentenze di tribunale hanno dato torto alle sporadiche contestazioni mosse ai lavoratori "rei" di aver fatto chiudere le porte dal macchinista al fine di tutelare anche la propria salute?

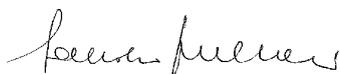
Ieri, 21 luglio, ho di nuovo incontrato il già citato Dante Sgammotta, il quale mi riferiva di aver fatto rapporto per quel mio M 40 del 18 maggio scorso. Me ne sfugge la ragione visto che aveva operato secondo quanto richiestogli anche se contrariato, ma mi domandava anche se l'azienda, in seguito a quel giorno, mi avesse detto niente. Alla mia risposta negativa mi rispondeva che comunque, qualora fosse capitato di nuovo in servizio con me, non avrebbe accettato di chiudere le porte dal locomotore e se gli avessi fatto di nuovo un simile ordine scritto, non sarebbe nemmeno partito. Non so dire se scherzasse o meno poiché il proposito sarebbe grave: interrompere un pubblico servizio in mancanza di una motivazione seria e legata alla sicurezza dell'esercizio è un fatto di rilevanza penale, ma considerando che la volta precedente non sembrava aver gradito la mia richiesta, mi sembra adesso opportuno e prudente riferire la cosa.

Nel ribadire quindi che, da parte mia, la mia richiesta di chiudere le porte al macchinista è ispirata dall'adozione di un elementare principio di precauzione finalizzato alla mia sicurezza personale e, più in generale, al miglioramento di quella dell'esercizio, tengo ad informarLa che non intendo rinunciare a ciò in mancanza di alternative e che riterrò responsabile in sede civile e penale, chiunque vorrà impedirmi comportamenti di autotutela durante il servizio, in presenza di una delle principali cause di rischio per il PdB segnalate da Trenitalia.

La invito pertanto, al fine di assicurare a tutti la necessaria serenità durante lo svolgimento delle proprie mansioni, a voler intervenire nei modi che riterrò opportuni, informandoLa che in caso di rifiuto di un macchinista a collaborare per garantire la mia sicurezza, mi vedrò impedito a svolgere il servizio stesso e costretto a richiedere, ovunque mi trovi, l'immediato intervento dell'Autorità Giudiziaria.

Restando a Sua disposizione per ogni ulteriore chiarimento, Le porgo cordiali saluti.

Sandro Giuliani



Lanuvio, 22.07.2010

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. La chiusura delle porte è eseguita:

- a) dal capotreno che, dopo il segnale di “pronti” degli altri agenti di

accompagnamento, comanda tramite uno dei dispositivi la chiusura di tutte le porte tranne quella da lui presenziata; dato quindi il “pronti” al dirigente o, se di sua competenza, l’ordine di partenza al personale di condotta, provvede alla chiusura anche di quest’ultima. Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni volta che è stato comandato il consenso di apertura, anche se vi è stata alcuna utilizzazione delle porte stesse;

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

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

**11.** I treni di cui al precedente comma 1 lettera a) devono circolare sempre secondo le norme relative a tale tipologia e non possono circolare come treni appartenenti alle altre tipologie di cui al medesimo comma nemmeno in caso di mancanza, per guasto o altra causa, della segnalazione luminosa in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte. Tali treni non sono ammessi a circolare quando, in uscita dagli impianti di manutenzione, sono mancanti della segnalazione in cabina di guida dello stato di “porte chiuse”. Qualora durante il servizio venga a mancare, per guasto o altra causa, la segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta:

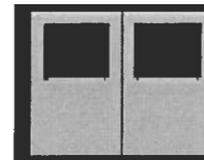
- a) in partenza da località di origine o intermedia del percorso, non deve avviare il treno;
- b) durante la marcia, deve arrestare subito il treno.

In entrambi i casi il personale di condotta deve informare immediatamente il capotreno dell’anormalità verificatisi, al fine di espletare i necessari accertamenti e mettere in atto i provvedimenti stabiliti da ciascuna impresa ferroviaria.

Qualora non sia possibile individuare l’anormalità e ristabilire la corretta segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta può riprendere la marcia e proseguire il servizio fino alla località di servizio dove possa essere riparato o sostituito il materiale guasto, a condizione che vengano messe in atto le necessarie mitigazioni dei rischi, in funzione del tipo di servizio e del materiale rotabile interessato, al fine di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, stabilite dalle imprese ferroviarie interessate. Il treno può comunque

## Art.18 - Comando e Controllo Porte

Per quanto riguarda le porte a comando elettropneumatico devono essere osservate le norme di cui all'art.91 ter della PGOS (treni di mezzi leggeri).



Sul B.M. esistono i pulsanti di "apertura porte" sinistre, destre e di "chiusura porte" sinistre, destre che risultano attivi con l'abilitazione del banco stesso (chiave nera inserita e ruotata e rete di comunicazione attiva).

Il controllo delle porte avviene tramite la segnalazione verde di porte chiuse.

### APERTURA

La concessione del consenso per l'apertura delle porte ove deve svolgersi il servizio viaggiatori deve essere fatta dal macchinista all'atto dell'arresto del treno premendo il pulsante APERTURA PORTE relativo al lato dal quale avviene il servizio viaggiatori.

L'apertura di ciascuna porta può essere comandata (tramite pulsanti sia all'interno che all'esterno posti sull'anta della porta stessa) dopo la concessione del consenso.

### CHIUSURA

Normalmente il capotreno, per comandare la chiusura delle porte deve servirsi, in analogia a quanto stabilito dall'articolo 91 ter della PGOS, di uno dei commutatori a chiave quadra posti in prossimità di ciascuna porta.

Il commutatore locale di comando CHIUSURA, posto sul montante destro di ogni porta ha tre posizioni, una centrale e due instabili:

**Pos. 1** instabile con ritorno nella posizione centrale di 0, si chiudono tutte le porte esclusa quella presenziata.

**Pos. 2** instabile con ritorno nella posizione centrale di 0, si chiude la porta presenziata

La chiusura si ottiene anche agendo sul pulsante CHIUSURA PORTE (destre, sinistre) del banco di manovra abilitato.

### CONTROLLO CHIUSURA

Il controllo di chiusura delle porte viene realizzato tramite opportuna segnalazione posta sul banco di manovra; in caso di anomalie dovranno essere osservate le norme dell'articolo 91 ter della PGOS relativamente ai treni di mezzi leggeri.



Prot. DRUO/RUO.P/RUO.L.S.C 302

Sig.

Direzione Risorse Umane e Organizzazione  
RUO Passeggeri  
RUO Lazio/Sardegna/Centro  
Passeggeri Locale  
*il Responsabile*

oppure

Impianto Scorta Regionale  
Roma Tib.na  
C/o Direzione Regionale Lazio

Roma, - 5 LUG. 2005

Oggetto: Contestazione disciplinare.

Siamo venuti a conoscenza, di quanto qui di seguito Le contestiamo ad ogni effetto di legge e di contratto.

“Ella, nella qualità di CT/CST dell’Impianto Scorta Regionale della DR Lazio, il giorno 14.06.2005, comandato in servizio al treno n.21748, da Roma Tib.na a Monterotondo,

1. non utilizzava il Fascicolo Linea come previsto dall’art.5 comma 4 dell’ISPST;
2. aspettava l’orario di partenza in cabina di guida;
3. ordinava la partenza dalla cabina di guida, facendo chiudere le porte al macchinista dopo suo ordine verbale in tal senso .”

Nel richiamare la Sua attenzione sulla gravità dei fatti contestatiLe, anche considerati singolarmente, La informiamo che Ella ha a disposizione dieci giorni dalla data di ricevimento della presente per produrre eventuali giustificazioni a Sua difesa, che dovranno pervenire alla sottoscritta presso Trenitalia SpA - Risorse Umane e Org.ne Passeggeri – R.U.O. Lazio/Sardegna/Centro Passeggeri Locale – Viale Castrense n°9 – 00182 Roma.

Anna Maria MORRONE

Viale Castrense, 9 - 00182 Roma

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 2.896.457.000,00 (versato Euro 2.744.664.000,00).  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. e P.Iva 05403151003

*Alla cortese attenzione*

*della Dott.ssa*

*Morrone Anna Maria*

*c/o*

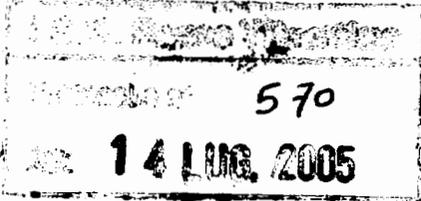
*Trenitalia S.p.A.*

*Risorse Umane e Org.ne Passeggeri*

*R.U.O. Lazio/Sardegna/Centro Passeggeri Locale*

*Viale Castrense n°9*

*00182 Roma*



**Oggetto: Giustificazioni a difesa avverso la contestazione disciplinare notificatami**

**in data 07/07/2005.**

*Il sottoscritto Capo Treno*

*- in servizio presso l'I.S.R. di Roma*

*Tiburtina dichiara quanto segue:*

*In merito al punto 1 della contestazione si ricorda che l'art.5 comma 4 dell'ISPST prevede il possesso del Fascicolo Linee come per le altre pubblicazioni necessarie al servizio ai treni, pertanto, non essendo presenti al momento situazioni di marcia degradata non se ne ravvisava l'obbligo di utilizzazione. Il possesso di tutte le pubblicazioni di servizio aggiornate veniva visionato e verificato da uno dei due ispettori con esito positivo.*

*In merito al punto 2 della contestazione il sottoscritto durante il servizio viaggiatori era affacciato alla porta della cabina di guida attendendo l'orario di partenza (se non in ritardo), ricordando che la sosta d'orario è minima in ogni fermata (mediamente di 1' o di 0.5').*

*In merito al punto 3 l'ordine di partenza veniva dato secondo regolamento come previsto per i mezzi leggeri o per le carrozze pilota quando il Capo Treno prende posto in testa al treno.*

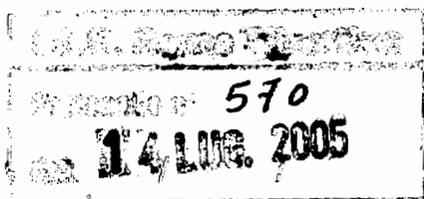
*ordine di chiusura delle porte dato verbalmente al macchinista non inficia in alcun modo i canoni di sicurezza, in quanto l'ordine di partenza sui materiali TAF viene dato dal sottoscritto solo dopo aver verificato visivamente la chiusura delle porte e dopo essermi accertato dell'accensione della lampada spia di avvenuto "blocco porte" sul banco di manovra. In casi particolari tale procedura è consentita anche dall'art. 91 ter, comma 3, secondo capoverso della P.G.O.S. e può essere adottata dalle Imprese Ferroviarie. Tale procedura fa parte di una prassi consolidata che mai fino ad ora era stata contestata da altri addetti al controllo della qualità del servizio. Nel caso che questa procedura venisse ritenuta non conforme ai canoni di sicurezza, ancora più grave mi sembra la mancanza da parte dei due ispettori, in quanto non effettuavano nessuna contestazione immediata in merito ai punti 2 e 3, sollevando obiezioni solo per la mancata presenza sul banco di manovra del Fascicolo Linee, ed avallando così un comportamento che qui viene definito come mancanza grave, reiterato dal sottoscritto durante la loro presenza in cabina di guida (Tratta Nuovo Salaria – Monterotondo).*

*Si fa rilevare, inoltre, che nei punti 2 e 3 della contestazione manca qualsiasi riferimento agli articoli normativi o contrattuali eventualmente violati.*

*In ultima istanza si ricorda che in merito ai punti 2 e 3 è in atto protesta sindacale, non revocata per mancanza di adeguate risposte risolutive in tal senso da parte aziendale, al quale il sottoscritto aderisce pienamente, data l'estrema pericolosità nel passaggio nel corridoio del vano motori sia per la presenza di campi elettromagnetici e sia, in caso di incendio improvviso, per la presenza di gas estinguenti altamente nocivi con la conseguente chiusura delle porte di accesso al vano, utilizzate come porte tagliafuoco; anche la continua salita e discesa dalla scaletta di servizio della cabina di guida risulta essere pericolosa e fonte di possibili infortuni.*

*Pertanto il sottoscritto, per quanto sopra esposto, ritiene di non aver commesso alcuna violazione agli obblighi contrattuali e normativi.*

*Roma, 14/07/2005.*



**Direzione Risorse Umane e Organizzazione**  
**RUO Passeggeri**  
RUO Lazio/Sardegna/Centro  
Passeggeri Locale  
*il Responsabile*

Sig.

oppure

Impianto Scorta Regionale  
Roma Tib.na  
C/o Direzione Regionale Lazio

Roma, **20 LUG. 2005**

**Oggetto: Procedimento disciplinare.**

Facciamo seguito alla ns. lettera di contestazione disciplinare prot. D.RUO/RUO.P/RUO.L.S.C.302 del 05 luglio 2005, a Lei notificata il 07 luglio 2005 ed alle Sue giustificazioni, datate e pervenute il 14 luglio 2005, di cui prendiamo atto.

Questa Società, sul presupposto che quanto da Lei dichiarato nelle giustificazioni suindicate sia verità, è giunta nella determinazione di non irrogarLe alcuna sanzione.

Anna Maria MORRONE



Viale Castrense, 9 - 00182 Roma

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 2.896.457.000,00 (versato Euro 2.744.664.000,00).  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. e P.Iva 05403151003

Art. 20.  
Obblighi dei lavoratori

1. Ogni lavoratore deve prendersi cura della propria salute e sicurezza e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, su cui ricadono gli effetti delle sue azioni o omissioni, conformemente alla sua formazione, alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro.

2. I lavoratori devono in particolare:

a) contribuire, insieme al datore di lavoro, ai dirigenti e ai preposti, all'adempimento degli obblighi previsti a tutela della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro;

b) osservare le disposizioni e le istruzioni impartite dal datore di lavoro, dai dirigenti e dai preposti, ai fini della protezione collettiva ed individuale;

c) utilizzare correttamente le attrezzature di lavoro, le sostanze e i preparati pericolosi, i mezzi di trasporto, nonché i dispositivi di sicurezza;

d) utilizzare in modo appropriato i dispositivi di protezione messi a loro disposizione;

e) segnalare immediatamente al datore di lavoro, al dirigente o al preposto le deficienze dei mezzi e dei dispositivi di cui alle lettere c) e d), nonché qualsiasi eventuale condizione di pericolo di cui vengano a conoscenza, adoperandosi direttamente, in caso di urgenza, nell'ambito delle proprie competenze e possibilità e fatto salvo l'obbligo di cui alla lettera f) per eliminare o ridurre le situazioni di pericolo grave e incombente, dandone notizia al rappresentante dei lavoratori per la sicurezza;

f) non rimuovere o modificare senza autorizzazione i dispositivi di sicurezza o di segnalazione o di controllo;

g) non compiere di propria iniziativa operazioni o manovre che non sono di loro competenza ovvero che possono compromettere la sicurezza propria o di altri lavoratori;

h) partecipare ai programmi di formazione e di addestramento organizzati dal datore di lavoro;

i) sottoporsi ai controlli sanitari previsti dal presente decreto legislativo o comunque disposti dal medico competente.

3. I lavoratori di aziende che svolgono attività in regime di appalto o subappalto, devono esporre apposita tessera di riconoscimento, corredata di fotografia, contenente le generalità del lavoratore e l'indicazione del datore di lavoro. Tale obbligo grava anche in capo ai lavoratori autonomi che esercitano direttamente la propria attività nel medesimo luogo di lavoro, i quali sono tenuti a provvedervi per proprio conto.

Capo III

Gestione della prevenzione nei luoghi di lavoro

Sezione I

MISURE DI TUTELA E OBBLIGHI

Art. 21.  
Disposizioni relative ai componenti dell'impresa familiare di cui

-----Original Message-----

**From:** [REDACTED]

**Date:** 10/12/2010 12.42.39

**To:** [REDACTED]

**Cc:** [REDACTED]; 'sandro.giuliani'; [REDACTED]

**Subject:** R: segnalazione

Si inoltra la sottostante e-mail trasmessa dagli RLS del PdC e PdS

Cordiali saluti

RSPP-DRL

[REDACTED]

---

**Da:** [REDACTED]

**Inviato:** giovedì 9 dicembre 2010 19.29

**A:** [REDACTED]

**Cc:** sandro giuliani

**Oggetto:** FW: segnalazione

---

Per [REDACTED]:

ti chiediamo di inoltrarla al Direttore.

Grazie

[REDACTED]

alla c.a.

Direttore TMR Lazio

e p.c.

RSPP

Oggetto: segnalazione ricevuta da personale della DTR Lazio

Premesso che:

la caduta e lo scivolamento dai gradini delle scalette di accesso ai materiali rotabili è fra le cause più frequenti di infortunio del personale di bordo e condotta;

il lavoro svolto durante le indagini condotte dalla commissione analisi infortuni ai sensi della C.O. 302/DISQS del 3 giugno 2009 ha confermato anche per l'anno in corso un trend negativo;

nella valutazione dello stress lavoro correlato, così come da attività avviata da gruppo di lavoro costituitosi in data 14 luglio 2010, è stato evidenziato il ruolo di sostegno da parte della struttura aziendale (in

riferimento al documento ISPESL proposta metodologica per la valutazione dello stress lavoro-correlato) e evidenziato come la discordanza delle informazioni costituisca un marcatore negativo dell'attività aziendale;

l'ANSF si è già pronunciata sulle incombenze del personale di scorta e in merito alla possibilità da parte dello stesso di prendere posto anche in cabina di guida:

si ritiene che le procedure aziendali creino discordanza e confusione fra il personale in servizio, sia esso di condotta che di scorta.

Si chiede:

un intervento in merito alla questione che tenga in riferimento tutte le normative in essere e le procedure legate al mansionario dei macchinisti e dei capotreni.

In attesa di riscontro

RLs [REDACTED]

RLs [REDACTED]

[REDACTED]

-----Original Message-----

**From:** [REDACTED]  
**Date:** 20/12/2010 16.44.10  
**To:** [sandro.giuliani](mailto:sandro.giuliani)  
**Subject:** riunione periodica

a Sandro Giuliani  
capotreno DTR Lazio

Con la presente ti porto a conoscenza dell'avvenuta, in data odierna, Riunione Periodica per la Sicurezza e dei seguenti argomenti:  
alla riunione non erano presenti i RIs del personale di scorta;  
all'interno dello spazio assegnatomi per esporre i problemi relativi al personale di condotta ho citato i casi da te già segnalati. Ho ricordato la mia segnalazione per la richiesta di intervento da parte del Datore di Lavoro a seguito dell'inoltro delle tue e.mail inerenti i fatti occorsi recentemente, culminati con la tua sostituzione in ben due casi.  
A seguito della mia richiesta formalizzata nel verbale di riunione ho ottenuto la seguente risposta:  
ogni decisione, da parte datoriale, verrà presa al termine degli accertamenti tuttora in corso.  
Il verbale in questione non mi è stato rilasciato ma mi verrà spedito per l'approvazione e le modifiche del caso;  
ho dichiarato di riservarmi di produrre osservazioni scritte all'intera riunione e di comporre note da allegare al verbale all'atto della sottoscrizione.  
Roma 20 dicembre 2010  
Testa

RIs [REDACTED]

**Ai RLS Pdm/Pdb**

**Oggetto: richiesta notizie su riunione periodica del 20.12.2010.**

Il 02.12.2010 vi inviavo una richiesta di urgente interessamento segnalandovi il sopraggiunto stato di difficoltà di alcuni macchinisti nel continuare a collaborare con me durante il servizio per la chiusura delle porte dalla cabina di guida per evitarmi di correre il rischio di cadere nel percorrere continuamente le scalette del locomotore, in base ai rischi segnalati dalla Società.

Vi segnalavo anche dell'esistenza di voci preoccupanti che suggerivano a qualche macchinista di impedire al treno di partire e rifiutare una mia prescrizione a mezzo M40, finalizzata ad adottare un principio di cautela a tutela della mia incolumità fisica.

Tenuto conto del fatto che quanto sopra descritto è poi effettivamente accaduto in due circostanze, come a voi noto, e dell'avvenuta riunione periodica per la sicurezza in oggetto, chiedo quali siano state le eventuali indicazioni ricevute in proposito da parte del Datore di lavoro, atte a permettere di svolgere il servizio evitando la possibilità di tali rischi.

Cordiali saluti.

Sandro Giuliani



Lanuvio, 06.01.2011

-----Original Message-----

**From:** [REDACTED]  
**Date:** 06/01/2011 19.30.48  
**To:** [Sandro Giuliani](#)  
**Subject:** Riunione periodica

Alla c.a.  
Sandro Giuliani  
Capotreno DTR Lazio  
Impianto di Roma Tiburtina

In merito alla tua richiesta dichiaro di non aver ricevuto fino a oggi nessun verbale relativo alla Riunione Periodica svoltasi il 20 dicembre 2010 in cui avevo richiesto venisse ufficializzata da parte del Datore di Lavoro la posizione riguardo i casi da te segnalati.

Nel momento in cui lo riceverò e apporrorò le mie note e commenti sarà mia cura dartene notizia, vista l'evoluzione del tuo caso personale.

Saluti

[REDACTED]  
Inviato dal dispositivo wireless [REDACTED]

## VERBALE DI ACCORDO

Il giorno 16/12/02 si sono riunite la Direzione Regionale Lazio e le OO.SS./R.S.U n° 73 del P.d.B. per discutere sui turni relativi all'anno 2002/2003.

Le parti concordano un fabbisogno di 476 unità ed una media di scorta di ore 18.17 come da disaggregato che si allega.

Le parti hanno, quindi, concordato i punti che seguono.

- Si conviene di attivare i lavori di fruibilità, adeguamento dei locali e relativa messa a norma per gli impianti di Civitavecchia, Orte, Cassino Frosinone e Priverno entro il primo semestre 2003 come da budget 2003 conto investimenti.

Si conviene, inoltre, di adottare in via immediata misure idonee per la pulizia dei suddetti locali.

- In continuità con quanto previsto nell'accordo del 19 giugno 2001, ed in considerazione dei nuovi orari di servizio della metropolitana di Roma, si conviene l'utilizzo dei taxi per il P.d.B. che inizia o termina il proprio servizio nella fascia oraria 22:00-6:00 per i servizi su Roma Termini.

La DRL, su richiesta delle OO.SS., verificherà con RFI la possibilità di chiudere l'accesso al piazzale antistante la stazione di Cassino, per renderlo disponibile per il parcheggio delle autovetture.

- Al fine di garantire e migliorare il livello professionale del P.d.B. di Roma, l'azienda si impegna ad attivare corsi professionali per tutto il personale.

Un primo ciclo di interventi partirà entro gennaio 2003, un secondo ciclo entro giugno 2003 ed un terzo ciclo entro ottobre 2003.

Oltre agli argomenti previsti nel piano formativo 2003 predisposto dall'azienda, si recepiscono, ad integrazione del piano stesso, gli argomenti presentati dalle R.S.U., al fine di valutarne la spendibilità all'interno dei corsi formativi calendarizzati nell'anno 2003.

La società comunica che nel mese di gennaio partirà il corso di professionalizzazione per le 4 risorse assunte con CFL.

Tale professionalizzazione verrà estesa anche al personale conduttore che ne faccia richiesta scritta entro il 10 gennaio 2003.

- Si conviene di predisporre entro il primo trimestre 2003 una struttura operativa finalizzata a supportare il P.d.B. nella gestione delle criticità a bordo treno ed a coadiuvare il CPV distributore nella gestione del personale.

Tale struttura opererà con personale proveniente dal P.d.B.

A tale scopo si terrà entro il 31 gennaio 2003 apposito incontro.

- L'azienda attiverà, in via sperimentale, per un periodo di 4 mesi, squadre di controlleria saltuaria composte da 3 agenti del P.d.B. (CV-CT-CST-Conduuttori).

La DRL ne garantisce l'attuazione giornaliera.

- L'azienda, su richiesta delle R.S.U., si impegna a formulare un quesito ad RFI nei seguenti termini: " se il CT, in funzione di agente unico su TAF/464, possa dare l'ordine verbale di chiusura delle porte e successivamente, se nulla ostacola la partenza, ordinare la stessa".

Relativamente alla problematica dei bagni e delle porte dei TAF, si attiverà un percorso con il responsabile della produzione e l'OMRR Roma smistamento per eliminare la ripetitività dell'inconveniente segnalato, al fine di non creare criticità nell'espletamento del servizio del capotreno.

- Si conviene di individuare la data per l'incontro relativo agli uffici ISR in data 13 gennaio p.v.

Seguirà specifica convocazione.

- In relazione alla problematica oggetti rinvenuti, la società si impegna verificare la fattibilità della consegna degli oggetti stessi ad una biglietteria per FR, nonché la fattibilità di una convenzione con la cooperativa portabagagli nelle stazioni di Roma Termini e Roma Tiburtina.

- Si conferma quanto previsto dall'accordo del giorno 11 giugno 2002 in merito ad eventuali trasferimenti del personale.

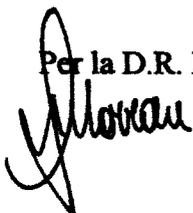
L'azienda comunica che saranno disponibili presso gli impianti le graduatorie relative ai trasferimenti.

- Rispetto alle problematiche segnalate sulle attività UMRR, l'azienda illustra le modalità previste per la stazione di Roma Termini e contestualmente conviene di superare, tramite accordi con RFI, le residue criticità su Ostiense, Viterbo, S. Pietro e Fara Sabina.

- L'azienda farà specifica convocazione al collegio R.S.U. Quadri per le posizioni di CPV distributore attualmente scoperte.

ROMA li 16/12/2002

Per la D.R. Lazio



Per le OO.SS

FIT-CISL *Federico Baranço*  
CISL *Enrico*  
FILT CGIL *Meri*  
UILT *Meri*  
UGL *Meri*

Per le R.S.U.

*Meri*  
*Meri*  
*Meri*  
*Meri*

## VERBALE DI ACCORDO

### Personale di macchina

Le parti convengono sull'attivazione, con decorrenza dal prossimo cambio orario estivo (giugno 2009) e comunque entro il 1° luglio 2009, per le Divisioni Passeggeri di Trenitalia, del modulo di equipaggio con un solo agente addetto alla condotta, nel rispetto delle prescrizioni normative vigenti.

In fase di avvio del nuovo modulo, i servizi individuati verranno effettuati sulla base delle seguenti condizioni operative:

1. servizi di trasporto passeggeri effettuati su linee attrezzate con SCMT e con mezzi di trazione attrezzati con SCMT, GSM/GSM-R e comunicanti con la parte rimorchiata, con esclusione delle pilota NPBB;
2. servizi programmati nella fascia oraria 05.00-24.00.

Le parti si danno atto che il Personale di Bordo mantiene le attuali competenze e funzioni relative alla circolazione e alla sicurezza dei treni.

Nel rispetto delle precedenti condizioni operative, fermo restando quanto disciplinato dagli accordi vigenti per le parti non indicate nel presente verbale, che saranno oggetto di revisione tra le parti nell'ambito del già programmato rinnovo contrattuale, le modalità di utilizzazione del Personale di Macchina assegnato come solo agente addetto alla condotta dei treni, sono così disciplinate:

- lavoro giornaliero: 8 ore e 30 minuti, comprensive della pausa per la refezione
- condotta massima giornaliera:
  - 4 ore e 30 minuti, al netto delle soste programmate, per i servizi AV
  - 4 ore, al netto delle soste programmate, per i restanti servizi della Divisione Passeggeri Nazionale e Internazionale e per i servizi della Divisione Passeggeri Regionale.

Qualora i servizi di condotta di cui sopra siano programmati eccedendo i limiti di cui ai punti 2.10.3.a e 2.10.3.b dell'art. 22 del CCNL AF, per ciascun servizio verrà riconosciuta l'indennità di flessibilità di cui al punto 4.2. dell'art. 78 del CCNL AF.

Con riferimento all'art. 34.8.3 (Tabella A) dell'Accordo di Confluenza FS 16.4.2003, per il Personale di Machina in servizio come solo agente addetto alla condotta, la parte variabile dell'indennità di utilizzazione professionale viene determinata:

- aggiungendo €1,70 all'importo delle indennità orarie attualmente previste per la condotta ad agente unico;
- aggiungendo €0,19 all'importo attualmente previsto per l'indennità chilometrica.

#### Personale di bordo

Con riferimento all'art. 35.3 dell'Accordo di Confluenza FS 16.4.2003, nei servizi di scorta sui treni effettuati con materiali appartenenti al Gruppo A individuati con i criteri stabiliti dall'ANSF (telechiusura automatica con comando e controllo porte in cabina di guida), le parti convengono che la squadra minima di scorta sia così composta:

- per i treni della DPNI: 1 CT/CST per le prime 4 carrozze assegnate;  
1 CT/CST + 1 CT/CST fino a 12 carrozze;
- per i treni della DPR: 1 CT/CST per le prime 8 carrozze assegnate;  
1 CT/CST per moduli superiori.

Resta confermato il compenso per vetture eccedenti previsto dall'art. 35 dell'Accordo di Confluenza FS 16.4.2003.

Con riferimento all'art. 34.8.3 (Tabella A) dell'Accordo di Confluenza FS 16.4.2003, la parte variabile dell'indennità di utilizzazione professionale da corrispondere al personale di scorta che opera nelle condizioni definite sopra è determinata aggiungendo € 0,75 agli importi delle indennità orarie attualmente previste per la scorta.

Le parti convengono altresì di fissare le percentuali di cui al punto 2 dell'art. 75 del CCNL AF rispettivamente nelle misure del 35% e del 10%.

Roma, 15 maggio 2009