

LEGGE 26 APRILE 1974, N.191

Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'azienda autonoma (ora ente) delle ferrovie dello stato.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

Il Presidente della Repubblica:

Promulga la seguente legge:

CAPO I

CAMPO DI APPLICAZIONE.

Art. 1.

Per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nelle attività tipicamente industriali nonché nelle attività proprie dell'esercizio ferroviario ed in quelle ad esso strettamente connesse svolte dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, si applicano, dalla data di entrata in vigore della presente legge e salve le speciali disposizioni di cui ai successivi capi, le norme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547 (esclusi gli articoli 8, 10, 36, 37, 226, 228, 319, 320, 321, 395, primo e secondo comma, 398, 399, 401, 402, 403 e 404), nonché le norme di cui ai seguenti decreti, in quanto l'Azienda predetta esegua direttamente i lavori in essa previsti:

a) decreto del Presidente della Repubblica 19 Marzo 1956, n. 302, concernente "Norme di prevenzione degli infortuni sul lavoro integrative di quelle generali emanate con decreto del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547"

b) decreto del Presidente della Repubblica 7 Gennaio 1956, n. 164, concernente "Norme per la prevenzione degli infortuni sui lavoro nelle costruzioni"(escluso art. 11);

c) decreto del Presidente della Repubblica 20 Marzo 1956, n. 320, concernente "Norme per la prevenzione degli infortuni e l'igiene del lavoro in sotterraneo", per i lavori di costruzione e manutenzione delle opere murarie nelle gallerie, cunicoli e simili;

d) decreto del Presidente della Repubblica 20 Marzo 1956, n. 321, concernente "Norme per la prevenzione degli infortuni e l'igiene del lavoro nei cassoni ad aria compressa"

e) decreto del Presidente della Repubblica 20 Marzo 1956, n. 322, concernente "Norme per la prevenzione degli infortuni e l'igiene del lavoro nell'industria della cinematografia e della televisione"

f) decreto del Presidente della Repubblica 20 Marzo 1956, n. 323, concernente "Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro negli impianti telefonici" (escluso art. 9 per la parte concernente l'obbligo del collegamento elettrico a terra per le stazioni amplificatrici).

All'osservanza delle disposizioni della presente legge sono, inoltre, tenute le imprese appaltatrici di opere o servizi ferroviari, quando l'opera o il servizio appaltato venga eseguito negli impianti ferroviari, nonché le amministrazioni statali, la Compagnia internazionale carrozze con letti e qualunque altro ente, quando il lavoro venga svolto in ambito ferroviario.

CAPO II

AMBIENTI DI LAVORO - LINEE FERROVIARIE.

Art. 2.

I pavimenti e i piani di calpestio degli ambienti di lavoro e delle zone destinate al passaggio in sede ferroviaria non devono presentare buche o sporgenze pericolose e devono essere in condizioni tali da rendere sicuro il movimento ed il transito delle persone e dei mezzi di trasporto.

Quando per evidenti ragioni tecniche non si possono completamente eliminare dalle zone di transito ostacoli fissi o mobili che costituiscono un pericolo per i lavoratori o i veicoli che tali zone devono percorrere, gli ostacoli devono essere opportunamente segnalati.

Per gli accessi e per i passaggi interni ai capannoni di officina, di rimessa, di sala gru, di magazzino e simili, attraverso i quali transitano veicoli, è ammesso il transito contemporaneo del veicolo e delle persone solo se resta disponibile alle persone un franco di 70 centimetri. Qualora tale condizione non sussista il transito contemporaneo deve essere vietato.

Segnali per ostacoli fissi o mobili di zone in transito.

I contorni di eventuali ostacoli fissi ineliminabili devono essere tinteggiati a strisce orizzontali gialle e nere alte cm 20, per una lunghezza di almeno cm 20 e per un'altezza massima di m 3 dal suolo.

Altri ostacoli, temporaneamente inamovibili devono essere segnalati con cartelli, se necessario opportunamente illuminati, di forma triangolare, indicanti "pericolo generico " conformi alle norme della tabella UNI 7545, parte prima.

Accessi e passaggi interni.

Le strutture delimitanti passaggi nei capannoni di officina, di rimessa, di sala gru, di magazzino esimili, destinati al transito contemporaneo di persone e di rotabili devono distare almeno cm 158 dal bordo interno della più vicina rotaia.

Strutture a distanza inferiore devono essere tinteggiate a strisce orizzontali gialle e nere alte cm 20 e per un'altezza massima di m 3 dal suolo per indicare il divieto di transito contemporaneo per veicoli ferroviari e persone.

Nel caso di passaggi di veicoli non circolanti su binari, e qualora non risultasse disponibile alle persone un franco di cm 70, devono essere apposti cartelli indicati di divieto di transito contemporanei di veicoli e persone.

Art. 3.

Le aperture esistenti nel suolo o nel pavimento dei luoghi o degli ambienti di lavoro o di passaggio, comprese le fosse (con esclusione di quelle di cui all'ultimo capoverso del presente articolo) e i pozzi, devono essere provviste di solide coperture o di parapetti normali, atti ad impedire la caduta di persone. Quando dette misure non siano attuabili, tali aperture devono essere munite di apposite segnalazioni di pericolo.

Le aperture nelle pareti, che permettono il passaggio di una persona e presentano il pericolo di caduta per dislivelli superiori ad un metro, devono essere provviste di apposita barriera o munite di parapetto normale.

Per le finestre è consentito che l'altezza del parapetto non sia quella normale, purché non minore di centimetri 90 quando, in relazione al lavoro eseguito, non vi siano condizioni di pericolo.

La presenza delle fosse per piattaforme, per carrelli trasportatori o per la visita e la riparazione di rotabili negli impianti e nei piazzali ferroviari, qualora la zona dove trovansi dette fosse non sia sufficientemente illuminata, deve essere adeguatamente segnalata.

Aperture e fosse.

Le aperture esistenti nel suolo e nel pavimento dei luoghi e degli ambienti di lavoro o di passaggio, che debbono rimanere scoperte e che non possono essere protette mediante parapetti devono essere segnalate con cartelli, se necessario opportunamente illuminati, di forma triangolare " pericolo generico " del tipo già descritto all'art. 1.

Le fosse di visita per rotabili, per piattaforme girevoli e per carrelli trasportatori, quando non siano sufficientemente illuminati, devono essere segnalati con cartelli, di forma triangolare con bordo di colore giallo del tipo adottato per segnalare cadute in aperture nel suolo. Tali cartelli devono essere su sostegni per renderli visibili dai diversi punti d'accesso.

Art. 4.

L'illuminazione sussidiaria, per garantire la continuazione del lavoro in caso di mancanza di illuminazione artificiale normale, di cui all'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547,

nei piazzali, lungo le linee ferroviarie e sui rotabili può essere fornita anche da un impianto mobile o da mezzi portatili.

Art. 5.

I portoni dei magazzini e delle rimesse, che si aprono a battente, devono essere muniti di appositi dispositivi di arresto per essere assicurati in posizione di apertura.

Davanti alle porte delle case cantoniere, delle garitte di servizio, od in genere dei fabbricati vicini ai binari in servizio, che si aprono verso di essi, devono impiantarsi appositi ripari per impedire l'accesso diretto al binario.

Art. 6.

Le vie di transito, che, per lavori di riparazione manutenzione in corso o per guasti intervenuti, non sono percorribili senza pericolo, devono essere segnalate con cartelli o altri mezzi idonei.

Segnalazioni di vie di transito non percorribili.

Le vie di transito nei piazzali di ogni impianto ferroviario che per lavori di riparazioni e di manutenzioni in corso, o per guasti intervenuti, non sono percorribili senza pericolo, devono essere segnalati con cartelli di forma triangolare per indicare " pericolo generico " del tipo già descritto all'art. 1 - poste all'estremità del tratto pericoloso ed in corrispondenza di ogni accesso intermedio allo stesso.

Art. 7.

Le disposizioni di cui agli articoli 219 e 220 del decreto del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547, non si applicano all'esercizio ferroviario, per il quale valgono le norme emanate, dalle aziende esercenti.

Piani inclinati.

In alcune speciali stazioni di smistamento i carri sganciati fra loro od a gruppi vengono spinti sulla "sella di lancio" o portati sul " binario di lancio ", da dove, per effetto della pendenza dei binari, si avviano nei vari binari del fascio di ricevimento.

Disposizioni locali regolano per ogni stazione di smistamento i dettagli del servizio.

Le manovre interessanti carri che non debbono subire manovre a spinta sono ammesse a condizione che il carico da lanciare sia accompagnato da apposito agente che ne presenti il freno e regoli con tale mezzo la sua discesa lungo la rampa in modo da garantire l'arresto nel punto stabilito.

Nel caso che il carro da lanciare sia sprovvisto di freno, deve provvedersi perché il carro stesso sia lasciato a agganciato a maglia stretta con altro carro con freno efficiente e presenziato come è detto sopra.

Art. 8.

Lungo le linee parallelamente ai binari, nei piazzali di stazione, negli scali, nei depositi locomotive ed in genere in ogni impianto interessato da binari in esercizio, devono, per quanto possibile, essere realizzati e mantenuti in buone condizioni di percorribilità appositi sentieri pedonali, formanti gli itinerari da percorrere per consentire al personale di servizio di spostarsi con la massima sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili; gli attraversamenti dei binari devono essere muniti di passatoie a raso. Gli schemi di detti itinerari devono essere resi noti al personale mediante affissione negli impianti interessati.

Nei grandi piazzali di stazione, ove ciò sia necessario, si dovranno realizzare idonee piazzole di ricovero opportunamente segnalate.

Gli itinerari, ove necessario, dovranno essere opportunamente evidenziati con apposite segnalazioni.

Sentieri e piazzole pedonali.

Lungo le linee i sentieri pedonali percorribili devono avere la larghezza minima di cm 50 e l'asse deve trovarsi, dal bordo interno della più vicina rotaia, almeno alla distanza di cui alla seguente tabella:

Vedi tabella sul supporto cartaceo

Qualora tratti di tali sentieri siano temporaneamente non percorribili per lavori in corso o altre cause, devono essere sbarrati all'estremità ed in corrispondenza di ogni accesso intermedio.

Lungo le gallerie, ponti e viadotti, i sentieri possono essere anche a distanze ridotte per cui il personale all'approssimarsi del treno deve ricoverarsi nelle nicchie e nei piazzetti di ricovero.

Nei piazzali di ogni impianto ferroviario interessati ai binari devono essere individuati, a cura del locale comitato di sicurezza o, in mancanza di essa, dal capo dell'impianto sentito, ove esista, l'addetto alla sicurezza, itinerari per consentire al personale di servizio di spostarsi con sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili.

Gli itinerari stessi, se necessario, devono essere delimitati con strisce bianche da ambo i lati o, eventualmente, mediante traverse o altro materiale idoneo.

Le passatoie a raso devono essere delimitate da una striscia bianca larga almeno cm 20.

I suddetti itinerari devono essere riportati su planimetrie in scala idonea ed esposti, almeno per la parte che interessa, in ogni punto dell'impianto nel quale i locali comitati di sicurezza o gli addetti alla sicurezza lo ritengano necessario.

Le piazzole di ricovero nei grandi piazzali di stazione devono essere segnalate con le tabelle di cui al n 11 dell'allegato 1 al regolamento dei segnali.

Nei piazzali di ogni impianto ferroviario, quando due binari adiacenti sono contemporaneamente impegnati da veicoli ferroviari in manovra, la zona dell'intervista può essere accessibile al personale di servizio solo se rimane disponibile, rispetto alla sagoma limite dei due binari, uno spazio libero di almeno cm 70 e purché lo spostamento dei veicoli in manovra, preventivamente annunciato al personale in servizio avvenga su uno solo dei due binari e con velocità non superiore a 30 Km/h.

Tali limitazioni non sono necessarie se lo spazio libero tra le due sagome limite risultano non inferiore a m 1,40.

Art. 9.

Sulle travate metalliche definitive, quando vengano eseguiti lavori che impediscano l'uso dei normali passaggi, e sulle travate metalliche provvisorie deve essere sempre realizzato un solido passaggio provvisorio, centrale o laterale, avente larghezza non inferiore a metri 0,75 atto a consentire il transito delle persone e devono essere approntati piazzetti di rifugio posti a distanza tra loro non maggiore di 30 metri.

Passerelle.

Sulle travate metalliche devono essere realizzati passaggi laterali.

Nei ponti di lunghezza complessiva non superiore a m 30 e, tuttavia, ammessa in casi di necessità la realizzazione di una passerella centrale in luogo di quelle laterali.

Quando manca una delle due passerelle laterali, deve essere avvisato il personale viaggiante con le modalità dell'articolo 3, punto 15 del regolamento per la circolazione dei treni perché ne abbia norma in caso d'arresto del treno.

Art. 10.

Nelle gallerie devono esistere, di regola, da ambo i lati nelle gallerie a doppio binario e, almeno da un lato, in quelle a semplice binario, appositi sentieri pedonali, tenuti sempre sgombri da materiali ed in buone condizioni di percorribilità.

Nelle gallerie di lunghezza compresa fra 100 e 5000 metri devono essere apposti opportuni contrassegni che consentano di individuare la posizione della più vicina nicchia per il ricovero del personale.

Nelle gallerie di lunghezza superiore a 5000 metri, detti contrassegni sono limitati ai primi 2500 metri a partire da ciascun imbocco.

Il limite di 2500 metri indicato al capoverso precedente deve essere congruamente aumentato per linee che possano essere percorse da treni a velocità superiore a 160 chilometri orari.

Nelle nicchie delle gallerie di lunghezza superiore a 1000 metri, devono essere realizzati piccoli depositi di torce a vento od altro idoneo mezzo di emergenza per l'illuminazione delle gallerie stesse. Tali depositi vanno segnalati convenientemente.

Nicchie.

Nelle gallerie di lunghezza comprese fra i 100 e i 5.000 metri la posizione, della più vicina nicchia per il ricovero del personale deve essere individuata con i contrassegni di cui al n. 21 dell'allegato n. 1 al regolamento sui segnali.

Nelle gallerie di lunghezza superiore a 5.000 metri i contrassegni di cui sopra sono estesi per una distanza di m 2.500 dagli imbocchi.

Nelle gallerie percorse a velocità superiore a 160 Km/h la segnaletica deve estendersi al di là dei suddetti 2.500 metri secondo la tabella sotto riportata:

Vedi tabella sul supporto cartaceo

In ogni nicchia delle gallerie percorse a velocità superiore a 200 Km/h deve porsi in opera un corrimano ancorato nella muratura. Detti corrimano devono essere posti nelle nicchie passanti che mettono in comunicazione due gallerie attigue qualunque sia la velocità della linea.

Nelle gallerie di lunghezza superiore a m. 1.000 ogni nicchia deve contenere almeno una torcia a vento.

Art. 11.

La sede ferroviaria deve essere tenuta sgombra da ogni oggetto rimovibile fino alla distanza di metri 1,50 dalle rotaie.

Fanno eccezione gli attrezzi e i materiali per i lavori sulla sede stessa, purché non impediscano il libero e sicuro transito dei rotabili.

Oltre il limite suddetto, gli oggetti devono essere sistemati in modo da non costituire pregiudizio alla regolarità dell'esercizio e alla sicurezza delle persone.

Art. 12.

Quando per ragioni tecniche e funzionali non si possono eliminare o allontanare dal binario gli ostacoli fissi trovanti a distanza inferiore a metri 1,50, gli ostacoli stessi, ad eccezione dei marciapiedi e dei piani caricatori, devono essere opportunamente segnalati.

Ostacoli lungo la linea.

Gli ostacoli fissi ineliminabili (ad eccezione dei marciapiedi e dei piani caricatori), situati a distanza inferiore a m. 1,50 dalla più vicina rotaia, devono essere tinteggiati a strisce orizzontali gialle e nere alte cm. 20; per gli ostacoli alti oltre i m. 2 tale tinteggiatura va limitata alla zona compresa tra i m.1.00 e m. 3.00 dal piano del ferro, normalmente al binario, in modo da riuscire ben visibile da entrambi i sensi di marcia dei veicoli ferroviari.

Se si tratta di ostacoli lunghi, la tinteggiatura a strisce può essere limitata alla zona in corrispondenza degli spigoli per una lunghezza di cm. 40, sia, parallelamente Le normalmente al binario.

La medesima segnaletica deve essere riportata sulle sagome limite.

I picchetti di riferimento del binario devono essere tinteggiati con vernice bianca.

Le apparecchiature di sicurezza e segnalamento devono essere tinteggiate, in ogni caso, con colore chiaro ad eccezione di quelle per le quali i regolamenti e le disposizioni dell'Azienda prescrivono diversa colorazione atta a fornire determinate indicazioni ai treni ed alle manovre o ad individuare le caratteristiche funzionali di esse o degli impianti, o parti di impianti, cui si riferiscono.

Tutte le apparecchiature telefoniche devono essere tinteggiate in colore grigio chiaro.

Art. 13.

La circolazione sulla sede ferroviaria in bicicletta o con ciclomotore a motore spento è ammessa solo per esigenze e nell'interesse dell'esercizio, previo rilascio di apposite autorizzazioni e con l'osservanza di particolari norme cautelative fissate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, purché esista pista adatta.

La circolazione con mezzi motorizzati è di regola vietata. Peraltro, nel caso che esistano in piazzali ferroviari o lungo la linea piste adatte alla circolazione di mezzi motorizzati, la circolazione dei mezzi predetti può essere consentita nei limiti delle disposizioni di carattere locale.

Circolazione in bicicletta o ciclomotore con motore spento sulla sede ferroviaria.

Sulla sede ferroviaria è di norma vietato circolare su bicicletta o ciclomotore anche se con motore spento.

Può tuttavia essere consentito servirsi di tali mezzi, previo rilascio di apposita autorizzazione scritta, al personale:

- a) di stazione, adibito alla manovra degli scambi o ad altre operazioni che richiedano tempestività di intervento;
- b) di scorta ai treni, quando debba effettuare la manovra degli scambi;
- c) di verifica, nelle stazioni;
- d) tecnico ed operaio, per le necessità di manutenzione degli impianti, delle stazioni e lungo la linea;
- e) ferroviario in genere, quando per motivi di servizio o per recarsi dall'abitazione al luogo di lavoro e viceversa debba spostarsi lungo linee o nell'ambito degli impianti ferroviari, limitatamente ai casi in cui non esista la possibilità di servirsi utilmente di una strada esterna alla sede ferroviaria;
- f) delle ditte appaltatrici, se incaricato di svolgere le stesse incombenze previste nel punto precedente per il personale ferroviario.

Lungo i binari, la circolazione su bicicletta o ciclomotore con motore spento è consentita solo se esista una pista ciclabile larga almeno cm. 60, il cui margine lato binario si trovi ad almeno cm. 170 dal bordo interno della più vicina rotaia.

Sia nelle stazioni che lungo le linee, la circolazione è in ogni caso inderogabilmente legata alle seguenti prescrizioni:

- 1) divieto di percorrere le intervallate dei binari in esercizio e di usare ciclomotori con paragambe o altri ingombri laterali;
- 2) obbligo di scendere dal mezzo:
 - nelle stazioni, in presenza di viaggiatori;
 - lungo le linee, in caso di incrocio con pedoni o con altri ciclisti
 - per attraversare binari in esercizio;
 - per transitare lungo gallerie e ponti;
 - all'approssimarsi dei treni;
- 3) obbligo di non superare la velocità consigliata dalla massima prudenza.

L'uso di biciclette e ciclomotori è comunque vietato nelle ore dal tramonto all'alba (salvo nei piazzali illuminati) ed in presenza di neve o nebbia o altre avversità atmosferiche che possano compromettere la sicurezza della loro circolazione.

Gli impianti ed i tratti di linea per i quali la circolazione può essere ammessa sono determinati dai comitati di esercizio in relazione alle effettive necessità ed alle condizioni locali (frequenza della circolazione dei treni, loro velocità massima, ecc.); caso per caso gli stessi comitati possono stabilire prescrizioni e limitazioni aggiuntive a quelle generali sopra indicate.

Le autorizzazioni scritte sono rilasciate dai dirigenti dell'esercizio delle stazioni, degli impianti riparatori di rotabili, dei magazzini approvvigionamenti, delle agenzie marittime, dei tronchi di linea delle zone i.e., e debbono chiaramente indicare oltre al nominativo dell'interessato, la stazione o l'impianto o la tratta di linea

(quest'ultima delimitata dalle esatte progressive chilometriche per i quali l'autorizzazione stessa viene rilasciata, nonché il mezzo che può essere usato (bicicletta o ciclomotore).

Nei casi di cui al punto b, le autorizzazioni sono rilasciate dal capo reparto movimento e valgono anche per il personale dei treni che effettui la manovra degli scambi.

Circolazione con mezzi motorizzati sulla sede ferroviaria.

Sulla sede ferroviaria è di norma vietata la circolazione dei mezzi motorizzati (autoveicoli, motocarri, motocicli, ciclomotori, ecc.).

Per esigenze di servizio o nell'interesse dell'esercizio ferroviario, può essere tuttavia consentito il movimento di tali mezzi, previo rilascio di apposita autorizzazione scritta, nei seguenti casi:

a) nei piazzali ferroviari delle stazioni degli scali e degli impianti in genere, ove esistano idonee piste il cui margine lato binario si trovi ad almeno m. 2 dal bordo interno della più vicina rotaia; nei tratti in cui attraversano i binari, le piste debbono essere delimitate da entrambi i lati;

b) lungo le linee quando manchi, in modo assoluto, la possibilità di servirsi di vie extraferroviarie ed a condizione che esistano piste larghe almeno m. 3, il cui margine lato binario si trovi ad almeno m. 2 dal bordo interno della più vicina rotaia.

In presenza di condizioni di esercizio favorevoli, la circolazione dei ciclomotori con motore acceso può essere ammessa anche su piste ciclabili aventi larghezza di almeno cm. 60 il cui margine lato binario si trovi ad almeno cm. 170 dal bordo interno della più vicina rotaia.

A circolazione dei suddetti mezzi è comunque inderogabilmente legata alle seguenti prescrizioni:

1) nei casi di cui al punto a):

- rispetto delle eventuali particolari modalità di carattere locale comunicate all'atto del rilascio dell'autorizzazione;

- divieto di attraversamento dei binari di corsa; quando ciò sia assolutamente indispensabile per motivi di esercizio, il transito potrà, di volta in volta, essere consentito dal dirigente movimento di turno dopo che questi abbia accertato che nessun treno sia in fase di avvicinamento ed abbia inoltre predisposto i segnali di protezione a via impedita;

- attraversamento degli altri binari, a treno fermo, come su passaggio a livello incustodito;

- attraversamento degli altri binari, a treno in manovra sotto scorta del personale addetto alla manovra stessa;

2) nei casi di cui al punto b):

- scorta da parte di agente dipendente da chi ha rilasciato l'autorizzazione (la scorta non è richiesta per i ciclomotori, i quali debbono peraltro osservare le prescrizioni indicate al precedente art. 10);

3) in tutti i casi:

- procedere alla velocità consigliata dalla massima prudenza, comunque mai al di sopra dei 20 km/h;

- fermare il mezzo motorizzato all'approssimarsi dei treni;

- non sostare sui binari da attraversare;

- non impegnare con uomini o mezzi lo spazio di metri 1 al di sotto della linea di contatto di alta tensione.

La circolazione è comunque vietata nelle ore dal tramonto all'alba (salvo negli scali illuminati) ed in presenza di neve o nebbia o altre avversità atmosferiche che ne possano compromettere la sicurezza.

Gli impianti ed i tratti di linea per i quali può essere ammessa la circolazione con mezzi motorizzati sono determinati dai comitati di esercizio in relazione alle effettive necessità ed alle condizioni locali; gli stessi comitati di esercizio possono stabilire descrizioni o limitazioni aggiuntive a quelle generali sopra indicate.

Le autorizzazioni scritte sono rilasciate dai dirigenti dell'esercizio delle stazioni, degli impianti riparatori di rotabili, dei magazzini approvvigionamenti, delle agenzie marittime, dei tronchi di linea delle zone i.e., e debbono chiaramente indicare, oltre il nominativo dell'interessato, la stazione o l'impianto o la tratta di linea (quest'ultima delimitata dalle esatte progressive chilometriche) per i quali l'autorizzazione stessa viene rilasciata, il mezzo motorizzato che può essere utilizzato (in relazione alle piste esistenti), il nominativo dell'agente al quale è affidata l'eventuale scorta.

Art. 14.

Ai lavori di posa in opera e di manutenzione dei binari in galleria e ai lavori connessi ai servizi di vigilanza della linea in galleria si applicano le disposizioni di cui agli articoli 33, 66, 67, 68 e 69 del decreto del Presidente della Repubblica 20 Marzo 1956, n. 320.

I tratti di galleria che i lavoratori debbono percorrere per raggiungere i cantieri di lavoro possono anche non essere illuminati con mezzi di illuminazione fissi indipendenti dai mezzi di illuminazione portatili, quando esistano sentieri pedonali in normali condizioni di percorribilità.

Nelle gallerie ove vi sia pericolo di caduta di materiali dall'alto i lavoratori e coloro che per necessità di servizio accedano in galleria devono essere muniti e fare uso di casco di protezione costituito di materiale leggero e resistente.

Art. 15.

Le prescrizioni di cui al capo V del decreto del Presidente della Repubblica 7 Gennaio 1956, n. 164, non sono applicabili ai ponteggi metallici di proprietà delle ferrovie dello Stato.

Le verifiche ed i controlli di tali ponteggi sono affidati all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Verifiche ai ponteggi metallici di proprietà dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Le verifiche ai ponteggi metallici di proprietà dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato vengono eseguite a cura dei capi tecnici, incaricati delle squadre addette alle visite dei ponti in ferro, all'atto della posa in opera e successivamente con controlli periodici trimestrali o dopo violente perturbazioni atmosferiche o prolungate interruzioni di lavoro o eventi eccezionali.

All'atto della posa in opera tali verifiche consistono nel controllare che il montaggio venga eseguito secondo il progetto e lo schema tipo approvati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato; successivamente le verifiche consistono nel controllare la verticalità dei montanti, il giusto serraggio dei giunti, la tenuta degli ancoraggi e dei controventi, curando l'eventuale sostituzione o il rinforzo di elementi deteriorati, richiedendo il controllo del collegamento elettrico a terra ai competenti agenti del servizio impianti elettrici.

Art. 16.

Quando si eseguono lavori su binari in esercizio o nelle immediate adiacenze, che comportano l'occupazione con uomini ed attrezzi dei binari stessi o anche della sola sagoma libera di transito, deve essere predisposta un'apposita organizzazione protettiva per le persone addette ai lavori per assicurarne l'incolumità al passaggio dei treni.

Istruzioni di dettaglio saranno emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato basandosi essenzialmente:

sul conseguimento della conoscenza precisa e tempestiva della circolazione dei treni sul binario interessato dai lavori ed eventualmente su quello attiguo;

oppure sulla predisposizione di apposite segnalazioni, a distanza e nell'ambito del cantiere, con l'impiego di opportuni e sicuri meccanismi di allarme o di altri mezzi adeguati alla complessità del cantiere, alla velocità dei treni circolanti ed alle caratteristiche ambientali e meteorologiche.

Nelle linee a doppio binario, l'organizzazione protettiva deve riguardare il passaggio dei treni su ambedue i binari, anche se il binario interessato dai lavori è uno solo.

La presenza di squadre di lavoro operanti sui binari o nelle immediate adiacenze deve essere, in ogni caso, segnalata con appositi segnali ai treni provenienti da ambedue i lati.

Quando si eseguono lavori che, anche momentaneamente, interrompono la continuità del binario o ne pregiudicano l'efficienza o la stabilità, devono, inoltre, esporsi i prescritti segnali di arresto da ambedue i lati di provenienza dei treni.

Lavori lungo linea.

L'organizzazione protettiva per assicurare, al passaggio dei treni, l'incolumità delle persone addette ai lavori lungo la linea e nei piazzali di stazione è definita dall'apposita istruzione sulla protezione dei cantieri approvata dal direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Il personale adibito alla protezione dei cantieri di lavoro, ovunque operante, nonché gli agenti preposti alla conduzione e scorta dei carrelli e dei treni materiali, devono essere in possesso di apposita abilitazione.

Art. 17

Durante l'esecuzione dei lavori di cui al precedente art. 16 il personale incaricato dei servizi di protezione deve indossare apposito indumento segnaletico.

Indumento segnaletico del personale incaricato dei servizi di cui al precedente articolo.

L'indumento segnaletico del personale incaricato dei servizi di cui all'articolo precedente, consiste in fasce luminescenti da applicarsi sovrapposte o incorporate nell'abito da lavoro oppure in altro elemento dell'abito stesso (berretto o casacca), idonee per il migliore avvistamento da parte del personale di macchina.

CAPO III

ROTABILI

Art. 18.

Sugli organi, apparecchi, dispositivi ed impianti elettrici dei rotabili ferroviari non sono richieste le indicazioni di cui agli articoli 233, ultimo comma, 269, 287, terzo comma, e 338 del decreto del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547.

La deroga, prevista dal secondo comma dell'art. 287 del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547, relativa alla protezione contro il contatto accidentale ai conduttori ed elementi in tensione, vale anche per i quadri di distribuzione e di manovra in opera sui rotabili.

Protezione contro il contatto accidentale nel caso del riscaldamento elettrico dei treni.

Il riscaldamento sui rotabili dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è disciplinato da apposite istruzioni.

Art. 19.

La prescrizione di cui all'art. 249 del decreto del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547, relativa alla protezione delle pareti esterne a temperatura elevata, non è applicabile ai rotabili ferroviari.

Art. 20.

Le norme previste dall'art. 240 del decreto del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547, relative ai recipienti per il trasporto dei liquidi pericolosi e nocivi non si applicano a quelli trasportati a mezzo veicoli ferroviari per i quali dovranno essere osservate apposite norme emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Art. 21.

Le norme di cui ai capi I, II, III e IV del titolo VIII del decreto del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547, non si applicano al trasporto ferroviario di materie e prodotti pericolosi e nocivi, per il quale debbono essere osservate le norme del regolamento per il trasporto delle merci pericolose e nocive, di cui alle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato.

Art. 22.

Nei rotabili ferroviari, ove non riesca possibile per particolari esigenze, ottemperare alle norme di cui agli articoli 267, 304 e 306, punto c), del decreto del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547, devono essere adottate idonee misure e cautele.

Impianti macchine ed apparecchi elettrici dei rotabili.

Sui rotabili tutti gli elementi in tensione superiore a 25 V c.a. e 50 V c.c. devono essere protetti da contatto accidentale.

In caso di tensioni superiori a quelle previste dall'art.304 del D.P.R. n. 547/1955 e parti in tensione dovranno essere isolate e il ricambio delle lampade dovrà farsi a circuito disinserito.

I portalampe sprovvisti dei requisiti di cui all'art. 306 del D.P.R. n. 547/1955 debbono essere alimentati con tensioni non superiori a 25 V c.a. od a 50 V c.c.

Quando ciò non fosse possibile, i portalampe metallici devono essere collegati a massa.

Per mettere in tensione le sottostazioni elettriche ambulanti, i carri alimentatori ed i carri filtro, in postazioni esterne ai recinti di sottostazioni elettriche fisse, si devono realizzare, sia pure in via provvisoria, apposite recinzioni in muratura o rete metallica analoghe a quelle richieste per le sottostazioni elettriche fisse.

Gli accessi ai recinti devono essere tenuti chiusi a chiave e le recinzioni vanno munite di cartelli monitori.

Tutte le chiavi di accesso ai recinti ed ai locali delle sottostazioni elettriche ambulanti, dei carri alimentatori e dei carri filtro, debbono essere custodite dal personale autorizzato.

Art. 23.

Le protezioni contro il contatto accidentale de conduttori e degli elementi nudi dei circuiti ad alta tensione di cui agli articoli 276, 277, 278 e 279 del decreto del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547, non sono necessarie sui rotabili, purché siano adottati idonei mezzi sostitutivi.

Protezione contro il contatto accidentale con conduttori ed elementi in tensione.

Sui rotabili i circuiti elettrici ad alta tensione, quando non isolati, devono essere protetti da idonei ripari metallici collegati a massa.

Detti circuiti possono essere altresì collocati in luoghi che risultino accessibili solo dopo aver manovrato idonei dispositivi di sicurezza.

Per l'accesso sul coperto e sugli avancorpi dei mezzi di trazione elettrici, devono essere osservate le specifiche istruzioni emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Art. 24.

Le norme di cui agli articoli 288, 289, 290 e 292 del decreto del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547, non si applicano ai circuiti elettrici in opera sui rotabili, escluse le sottostazioni ambulanti.

Art. 25.

Le operazioni di pulizia e di riparazione dei rotabili devono di regola essere eseguite sui binari specificatamente designati, non interessanti la circolazione dei veicoli e dotati di appositi dispositivi atti a garantire l'indipendenza da quelli di circolazione.

Quando ciò non fosse possibile, le suddette operazioni potranno svolgersi anche sui binari di circolazione con l'adozione di adeguate cautele stabilite dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Durante le operazioni di visita o riparazione, devono essere osservate le norme ed usate le attrezzature specifiche previste dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, al fine di impedire infortuni al personale.

Riparazioni e pulizia di rotabili.

Quando si eseguono operazioni di pulizia o riparazione di veicoli in composizione a treni od in manovra, col mezzo di trazione agganciato, il verificatore o l'operaio che vi provvede deve avvertire coll'apposito modulo di prescrizione il macchinista ed il dirigente movimento.

Quest'ultimo appone il visto su detto modulo solo dopo aver provveduto a far proteggere la coda del treno o la colonna da manovrare e adotta i provvedimenti di competenza per quanto riguarda l'immediato avviso al personale di scorta e di stazione, qualora si tratti di treno o di tradotta.

Il macchinista dal ricevimento del modulo e fino al suo annullamento mediante ritiro dello stesso da parte del medesimo agente che aveva provveduto alla consegna deve garantire l'immobilità del mezzo di trazione.

Per le operazioni di pulizia o riparazione di rotabili in sosta su binari di stazione, dei parchi, gli uffici compartimentali di esercizio interessati emanano le necessarie disposizioni cautelative di carattere locale, in relazione alle norme di cui all'art. 13 del regolamento per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nell'esercizio delle strade ferrate approvato con R.D. n. 209 del 7 Maggio 1903.

Art. 26.

Quando, per necessità di lavoro, un lavoratore deve introdursi con qualche parte del corpo fra organi del rotabile che possono entrare in movimento, devono adottarsi le necessarie misure e cautele, affinché tali organi non possano essere messi in moto da altre persone o mezzi.

Art. 27.

I bagagliai, i postali ed altri veicoli di servizio devono essere muniti, in corrispondenza delle porte scorrevoli, di barre di sicurezza o di altri dispositivi di protezione atti ad impedire la caduta di persone. Le porte scorrevoli di tali veicoli devono essere munite di dispositivi di bloccaggio nelle posizioni estreme di chiusura e di apertura.

Le scalette, i montatoi ed i praticabili dei rotabili devono essere atti a ridurre, per quanto possibile, il pericolo di scivolamento.

Le scale in dotazione ai rotabili devono essere costruite secondo criteri stabiliti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

CAPO IV

Linee elettriche.

Art. 28.

La costruzione delle linee di contatto per trazione elettrica è regolata da disposizioni emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

L'altezza minima dal piano del ferro del conduttore di contatto non potrà comunque essere inferiore a metri 4,40.

Art. 29.

Non possono essere eseguiti lavori in prossimità di linee elettriche aeree sotto tensione a distanza minore di metri 1 per le linee di contatto e di alimentazione fino a 25 chilovolt e a metri 3 per le linee primarie fino a 220 chilovolt.

Lavori in prossimità di linee ed apparecchiature elettriche aeree sotto tensione.

È vietato eseguire lavori in prossimità di linee ed apparecchiature elettriche ad alta tensione (definita dall'art. 268 del D.P.R. n. 547/1955), di linee di contatto e relativi alimentatori, in tutti i casi in cui, nel corso delle operazioni da svolgere, sia possibile avvicinarsi, sia pure accidentalmente, a parti in tensione con parti del corpo, le linee a tensione fino a 25 kV e in m. 3,00 per le linee a tensione superiore a 25 kV e fino a 220 kV.

In tali casi i lavori possono essere eseguiti solo dopo aver provveduto alla disalimentazione e messa a terra in tutte le linee ed apparecchiature che non consentano il rispetto della citata distanza, seguendo le modalità indicate dalle norme di sicurezza per l'esercizio delle linee elettriche dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Art. 30.

In deroga a quanto disposto dal secondo comma dell'art. 313, dell'art. 314 e dal primo comma dell'art. 318 del decreto del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547, è ammesso l'uso di utensili e di lampade

portatili a tensione non superiore a 220 volts e senza collegamento di terra nei parchi ferroviari ed all'interno dei rotabili, purchè siano adottati i seguenti provvedimenti:

- realizzare un isolamento supplementare;
- impiegare cavetti flessibili a doppia guaina.

CAPO V

Disposizioni finali.

Art. 31.

In apposite istruzioni emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato devono essere stabilite le norme di comportamento del personale, ai fini della sicurezza individuale e collettiva, in relazione all'attività da esso espletata.

In particolare le dette istruzioni devono specificare le precauzioni che il personale deve osservare nello svolgimento di attività proprie dell'esercizio ferroviario e di quelle ad esso strettamente connesse.

Art. 32.

In caso di sinistri o di circostanze eccezionali è data facoltà ai dirigenti delle squadre di soccorso di derogare, ove indispensabile, all'applicazione delle norme contemplate dalla presente legge salvo prendere tutte le precauzioni adeguate ai casi specifici che potranno presentarsi, agli effetti antinfortunistici.

Art. 33.

In sede di progettazione e di esecuzione delle opere ed impianti ferroviari soggetti al pericolo di incendio nonché per l'esercizio o la conduzione di essi, si debbono osservare le prescrizioni contenute nelle vigenti norme generali e particolari, volte ad assicurare la prevenzione degli incendi, nonché le cautele suggerite dall'esperienza.

Il controllo sull'osservanza delle vigenti disposizioni è affidato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, la quale è tenuta a richiedere il parere del comando del Corpo dei vigili del fuoco, competente per territorio, in merito alla determinazione -per gli impianti che per qualsiasi motivo presentino, in caso di incendio, gravi pericoli per l'incolumità dei lavoratori- dei tipi e quantità di apparecchiature e mezzi da tenere a disposizione per lo spegnimento degli incendi, nonché del tipo di organizzazione da mettere in atto per la prevenzione incendi.

Art. 34.

La composizione della commissione consultiva permanente per la prevenzione degli infortuni e per l'igiene del lavoro di cui all'art. 393 del decreto del Presidente della Repubblica 27 Aprile 1955, n. 547, è integrata da tre esperti designati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Art. 35.

La vigilanza sull'applicazione delle presenti norme è affidata congiuntamente all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e agli ispettorati del lavoro. Con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con il Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, saranno stabilite le norme intese a coordinare l'azione degli organi ispettivi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e degli ispettorati del lavoro.

Art. 36.

Le verifiche e i controlli per l'accertamento dello stato di sicurezza degli impianti, delle installazioni, delle attrezzature e dei dispositivi, nei casi previsti, sono affidati all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Il direttore generale determinerà le modalità per l'esercizio delle verifiche e dei controlli nonché le relative documentazioni.

Art. 37.

Presso gli impianti soggetti alle presenti norme deve essere tenuto un registro, nel quale vanno annotati cronologicamente tutti gli infortuni occorsi al dipendente personale.

Su detto registro devono essere indicati, oltre al nome, cognome e qualifica dell'infortunato, le cause e le circostanze dell'infortunio, nonché la data di abbandono e di ripresa del lavoro.

Sul medesimo registro vanno annotati, altresì, i casi di malattie professionali.

Il registro infortuni deve essere tenuto a disposizione degli organi ispettivi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e degli ispettorati del lavoro.

Il registro infortuni deve essere conservato per diciotto anni.

Art. 38.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato provvede alla rilevazione, elaborazione e pubblicazione di statistiche sugli infortuni del lavoro e sulle malattie professionali, verificatisi negli impianti soggetti alle presenti norme, secondo i criteri generali fissati dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

L'Azienda predetta, inoltre, comunicherà agli ispettorati del lavoro, nei termini e con le modalità da concordare con il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, le notizie sugli infortuni e le malattie professionali verificatisi ed altri dati che potranno essere richiesti, utili allo studio del fenomeno infortunistico.

Art. 39.

Con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con il Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, sentita la commissione consultiva permanente di cui all'art. 34, sarà stabilito il periodo di tempo entro cui dovranno essere applicate le disposizioni della presente legge, per gli edifici, locali, macchine, impianti e loro parti, preesistenti o in corso di costruzione alla data di entrata in vigore della presente legge, relativamente ai settori per i quali ricorrono esigenze tecniche o di esercizio o altri motivi eccezionali, sempre che sussistano o vengano adottate idonee misure di sicurezza.

Art. 40.

Per la realizzazione delle opere e delle forniture di cui alla presente legge, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni sino a concorrenza della somma complessiva di lire 4000 milioni ed a finanziare le relative spese -previste in ragione di lire 2600 milioni per l'anno 1974 e di lire 1400 milioni per l'anno 1975- rispettivamente con le disponibilità del capitolo 501 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1974 e con i normali stanziamenti del corrispondente capitolo dell'anno 1975.

Art. 41.

Con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile saranno stabiliti i tempi di effettiva applicazione delle norme della presente legge, in relazione allo sviluppo delle opere e delle forniture da eseguire ai sensi dell'art. 40.

L'applicazione stessa dovrà aver luogo entro un triennio dal termine dell'ultimo anno del biennio di cui all'art. 40. Decorso tale termine le norme predette troveranno, comunque, automatica applicazione.

Art. 42.

Entro un biennio dall'entrata in vigore della presente legge dovrà essere emanato un regolamento di attuazione delle disposizioni della presente legge sentite le organizzazioni sindacali unitarie.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.