

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 889)

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(BOZZI)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(MALAGODI)

col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(TAVIANI)

e col **Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale**

(COPPO)

NELLA SEDUTA DEL 21 FEBBRAIO 1973

### Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato

ONOREVOLI SENATORI. — Con legge 12 febbraio 1955, n. 51, venne concessa delega al potere esecutivo ad emanare norme generali e speciali in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro.

A norma dell'articolo 2 della legge erano esclusi dalla delega, in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro, tra gli altri, « i servizi ed impianti gestiti dalle Ferrovie dello Stato ».

In ottemperanza alla legge delega vennero emanati il decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, nonché vari altri provvedimenti di carattere integrativo e speciale.

Anche nel decreto del Presidente della Repubblica n. 547 (art. 2) veniva sancito che

« le norme del presente decreto non si applicano, in quanto la materia è regolata o sarà regolata da appositi provvedimenti » ai servizi ed impianti gestiti dalle Ferrovie dello Stato.

Per la prevenzione degli infortuni sul lavoro l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è soggetta ad una normativa risalente agli inizi del secolo, non adeguata perciò alle odierne esigenze e situazione dell'esercizio e degli impianti da essa gestiti, nel frattempo mutate ed evolutesi in relazione allo sviluppo delle tecniche operative.

Trattasi del « Regolamento per la prevenzione degli infortuni nell'esercizio delle strade ferrate », approvato con regio decreto 7 maggio 1903, n. 209.

Si è posto pertanto un problema di aggiornamento sul piano legislativo, che si è concretizzato con l'unito disegno di legge che prevede sia l'estensione alle attività ferroviarie, entro determinati limiti, del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, e successive norme vigenti in campo nazionale, sia le nuove norme per l'esercizio ferroviario.

Detto disegno di legge ha avuto anche il benestare delle organizzazioni sindacali unitarie nel contesto della nota « piattaforma rivendicativa ».

La normativa contenuta negli articoli del disegno di legge che si presenta può indicarsi sinteticamente come segue:

estensione a tutto il campo di attività delle Ferrovie dello Stato della vigente normativa di carattere generale per la preven-

zione degli infortuni sul lavoro, con esclusione di alcune disposizioni incompatibili con l'attività ferroviaria e adattamento di altre alle esigenze ferroviarie;

integrazione della normativa generale con disposizioni concernenti più propriamente il settore ferroviario;

rinvio ad istruzioni emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per le norme di comportamento del personale;

vigilanza sull'applicazione delle norme affidate congiuntamente all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e agli Ispettorati del lavoro;

verifiche e controlli affidati alle Ferrovie dello Stato;

applicabilità graduale delle norme antinfortunistiche.

## DISEGNO DI LEGGE

### CAPO I

#### CAMPO DI APPLICAZIONE

##### Art. 1.

Per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nelle attività tipicamente industriali nonchè 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, numero 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), nonchè

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 sul lavoro nelle costruzioni » (escluso articolo 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 articolo 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, nonchè 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.

## 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 ap-

posita barriera o munite di parapetto normale.

Per le finestre è consentito che l'altezza del parapetto non sia quella normale, purchè 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 trasbordatori 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.

#### 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 esercizio, 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 o manutenzione in corso o per guasti intervenuti, non sono percorribili senza pericolo, devono essere segnalate con cartelli o altri mezzi idonei.

## 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.

## 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.

## 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 piazzoletti di rifugio posti a distanza tra loro non maggiore di 30 metri.

## 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 3.000 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 4.000 metri, detti contrassegni sono limitati ai primi 2.500 metri a partire da ciascun imbocco.

Il limite di 2.500 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 1.000 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.

## 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 materiali per i lavori sulla sede stessa, purchè 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 trovantisi a distanza inferiore a metri 1,50, gli ostacoli stessi, ad eccezione dei marciapiedi e dei piani caricatori, devono essere opportunamente segnalati.

## 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, purchè 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.

## 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.

Art. 16.

Quando si eseguono lavori su binari in esercizio o nelle immediate adiacenze, che comportino l'occupazione con uomini ed attrezzi dei binari stessi o anche della sola sagoma libera di transito, deve essere predisposta una 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 metereologiche.

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.

Art. 17.

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

## 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'articolo 287 del decreto 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.

## Art. 19.

La prescrizione di cui all'articolo 240 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'articolo 249 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 dalla 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 regola-

mento 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.

#### Art. 23.

Le protezioni contro il contatto accidentale dei 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, purchè siano adottati idonei mezzi sostitutivi.

#### 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.

## 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 dalla 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 chilovatt e a metri 3 per le linee primarie fino a 220 chilovatt.

## Art. 30.

In deroga a quanto disposto dal secondo comma dell'articolo 313, dall'articolo 314 e dal primo comma dell'articolo 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 nonchè 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, nonchè 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, nonchè 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'articolo 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 dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del lavoro e della 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 alla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Il direttore generale determinerà le modalità per l'esercizio e le verifiche 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 dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale,

sentita la Commissione consultiva permanente di cui all'articolo 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, nel triennio 1973-1975, 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 4.000 milioni e a finanziare le relative spese — previste in ragione di lire 1.300 milioni per ciascuno degli anni 1973 e 1974 e di lire 1.400 milioni per il 1975 — con i normali stanziamenti che, per i suddetti esercizi, saranno iscritti al capitolo 501 « Rinnovamenti, eccetera » dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Art. 41.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'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'articolo 40.

L'applicazione stessa dovrà aver luogo entro un triennio dal termine dell'ultimo anno del triennio di cui all'articolo 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.