

Livorno, 26 ottobre 2007

**Procura della Repubblica
presso il Tribunale di LUCCA
piazzale San Donato
55100 LUCCA (LU)**

ESPOSTO - DENUNCIA

Il sottoscritti Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza nei luoghi di Lavoro (di seguito RLS) di cui al DLgs 626/94:

- **CUFARI Filippo**, nato a Catanzaro il 18 Gennaio 1960, residente a Livorno, in piazza della Vittoria n° 45, in servizio presso il deposito locomotive di Livorno, dipendente, con qualifica di macchinista (personale di macchina, di seguito pdm), di TRENITALIA spa (già Ente Ferrovie dello Stato, con sede Legale in Roma, Piazza della Croce Rossa, n° 1) presso la Direzione Regionale (DR) della Toscana, con sede in Firenze, viale S. Lavagnini n° 58;
- **GIUNTINI Maurizio**, nato a Pisa il 27 Aprile 1952, residente a S. Giuliano (PI), Piazza Livia Gereschi n° 49, in servizio presso l'Impianto Associato di Lucca, dipendente, con qualifica "capotreno", di TRENITALIA spa (con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa n° 1), Direzione Regionale della Toscana, Viale Spartaco Lavagnini n° 58
- **LOPARCO Domenico**, nato a Ostuni il 5 Marzo 1951, residente a Massa (MS) in via Del Pomario n° 2, in servizio presso l'Impianto Scorta Regionale di Pisa, dipendente, con qualifica "capotreno", di TRENITALIA spa (con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa n° 1), Direzione Regionale della Toscana, Viale Spartaco Lavagnini n° 58
- **PANIERI Riccardo**, nato a Livorno il 29 Agosto 1957, residente a Livorno in via Pellettier n° 55, in servizio presso l'Impianto Associato di Livorno, dipendente, con qualifica "capotreno", di TRENITALIA spa (con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa n° 1), Direzione Regionale della Toscana, Viale Spartaco Lavagnini n° 58,

il cui datore di lavoro (ai sensi dell'art. 2 DLgs 626/94) è attualmente l'ing. Francesco CIOFFI, v.le Spartaco Lavagnini n° 58, Firenze), espongono quanto segue.

In data 6 settembre 2007, una donna di 48 anni, Antonella Tanzi di Fidenza, mentre tentava di salire sul treno 11866 in movimento, diretto a La Spezia, in partenza alle ore 12:24 dal binario 2 della stazione ferroviaria di Pietrasanta (LU), è scivolata sotto le ruote del convoglio, perdendo le gambe e un avambraccio (come da articolo di giornale, **allegato n° 1**). Anche il figlio, Marco Copelli, è rimasto ferito riportando un trauma facciale e un braccio fratturato, nel tentativo di aiutare la madre.

Il treno era guidato da un solo macchinista, affiancato costantemente dal capotreno che lo supportava nella vigilanza del percorso e della segnaletica, come previsto dai regolamenti. Sulla condotta dei treni ad Agente Unico, il RLS Filippo CUFARI, sottoscritto, ha segnalato uno specifico esposto a codesta Procura della Repubblica in data 19 dicembre 2006.

Nessun altro dipendente era in servizio sulle 6 vetture del convoglio che era composto da vetture cosiddette a "Media - Distanza" (MD) le cui porte presentano, nella maggior parte dei casi, maniglie di apertura di cui all'**allegato n° 2**. Su tali rotabili lo sblocco dell'apertura delle porte avviene a cura del macchinista il quale,

appena il treno si ferma, aziona un pulsante che ne permette l'apertura dal lato attiguo al marciapiede, da dove deve essere effettuata la discesa: i viaggiatori, agendo, sulle maniglie interne, ne aprono le ante. Al capotreno invece compete chiuderle con una chiave di servizio agendo su uno degli appositi commutatori situati vicino a ogni porta; dopo tale chiusura non è più possibile riaprirle dall'interno: purtroppo però è possibile aprirle sempre dall'esterno, anche col treno in movimento, motivo per il quale è successo il grave infortunio di Pietrasanta (e di tanti altri).

In condizioni normali le ante si chiudono e si bloccano automaticamente quando il treno raggiunge i 5 Km/h tramite un apposito dispositivo tachimetrico; le maniglie delle porte, come si evince dall'**allegato n° 2**, sono quasi tutte molto sporgenti e azionabili con facilità da chi voglia tentare la salita col treno già in movimento (anche se vietato). Contrariamente a quanto previsto dal costruttore, il controllo visivo della chiusura delle porte (tramite apposita spia luminosa in cabina di guida) non è più affidato al macchinista come succede su altri tipi di rotabili, essendo stato disabilitato il circuito centralizzato apposito.

Ma un tempo non era così. Infatti, già nel 1984 le ex Ferrovie dello Stato, attraverso il proprio "Ufficio Materiale e Trazione" di Firenze aveva emanato le "Norme di esercizio dei treni navetta con telecomando" (**allegato n° 3**). Attraverso queste, si raccomandava, fra le altre cose che **"...Il Macchinista NON deve partire in mancanza di tale controllo..."**

Oggi, invece, il macchinista, quando riceve l'ordine di partenza dal capotreno, si accerta solo della corretta segnaletica di marcia (segnale di partenza disposto a via libera) e dispone il movimento del convoglio; subito dopo il capotreno lo raggiunge in cabina di guida per coadiuvarlo, come previsto dal regolamento: non essendoci altro personale nelle vetture, manca costantemente la certezza della effettiva chiusura delle porte, le quali possono essere riaperte sempre (fino a che il convoglio non raggiunge la velocità di 5 km/h) dall'esterno e, previo leva di emergenza, anche dall'interno; spesso succede anche che le porte non si chiudano a causa di guasti. In verità non vi è mai la certezza della effettiva chiusura di tutte le porte e si può viaggiare in situazione di continuo pericolo.

Nonostante le innumerevoli segnalazioni dei RLS sottoscritti ed altri nel resto d'Italia, la società Trenitalia spa continua a mettere in circolazione vetture che hanno le carenze sopra descritte che rappresentano un vero pericolo per l'incolumità delle persone.

Il Gestore dell'Infrastruttura (RFI, Rete Ferroviaria Italiana), cui compete emanare (in ottemperanza al DLgs 188/2003) le norme che regolano, fra le altre cose, la circolazione dei treni, alle quali anche Trenitalia spa deve attenersi, con l'emanazione della Disposizione n° 21/2007 (stralcio, **allegato n° 4**), che entrerà in vigore dal prossimo mese di dicembre, conferma l'esistenza di tre tipologie di treni che, dal punto di vista del controllo dell'avvenuta chiusura delle porte delle vetture, sostanzialmente possono ridursi a due: quelli sui quali il controllo della chiusura delle porte deve essere effettuato e quelli sui quali non lo deve (perché impossibile o addirittura inesistente).

Noi sottoscritti riteniamo che la funzione di controllo di RFI nei confronti delle imprese di trasporto (oggi sostanzialmente "liberalizzate" a seguito di una serie di norme poi confluite nel DLgs sopra citato) è molto discutibile poiché la stessa RFI spa è parte integrante del Gruppo FS il quale ingloba anche Trenitalia spa. In verità, i sottoscritti ritengono che il ruolo di "controllore" esercitato da RFI spa sia in palese conflitto col ruolo di "controllato" ricoperto dalla sua "consorella".

Tutto questo, ad avviso dei sottoscritti, rappresenta una grave carenza di sicurezza verso i viaggiatori ma anche verso gli stessi lavoratori del treno. Infatti, può anche succedere che, mentre il treno si avvia, il capotreno, per qualche motivo eccezionale, non sia in grado di rientrare del tutto, potendo rimanere, per esempio, col braccio

intrappolato fra le porte: se ciò succede, nessuna segnalazione di pericolo giunge al macchinista il quale può continuare a condurre tranquillamente il convoglio alla velocità consentita. Questo tipo di incidente è già successo con conseguenze tragiche che i sottoscritti possono documentare in qualsiasi momento.

In riferimento all'argomento i RLS hanno più volte richiesto al datore di lavoro, fra le altre cose:

- la presentazione di una relazione sulla valutazione dei rischi (di cui all'art. 4 DLgs 626/94) per la sicurezza e la salute durante le operazioni di salita e discesa dalle carrozze del treno, individuando le misure di protezione e di prevenzione e dei dispositivi di protezione individuale inerenti al rischio meccanico di intrappolamento dovuto al cattivo funzionamento dei dispositivi di apertura e di chiusura;
- l'adeguamento dell'apparato tecnologico di apertura-chiusura delle porte alle migliori soluzioni possibili in termine di conoscenze tecniche.

In tutti questi anni non solo il datore di lavoro non ha mai provveduto a quanto richiesto ma ha emanato alcune circolari (la cosiddetta "circolare Barni", **allegato n° 5**) con cui cercava di eludere tutte quelle norme dettate dai regolamenti ferroviari atte a garantire la circolabilità delle vetture in sicurezza .

Infine, con riferimento al verbale di prescrizione della AUSL di Piacenza (**allegato: n° 6**) in data del 22 agosto 2006, emesso a seguito del grave infortunio occorso al Capotreno Di Luccio Antonio, abbiamo potuto constatare che il Documento di valutazione del rischio connesso alle operazioni sopra descritte non è stato aggiornato nei capitoli specifici e, più in generale, non sono stati garantiti interventi tecnologici congrui atti a migliorare le condizioni sopra descritte, in totale spregio ai dettami dell'art. 2087 C.C.

Per quanto sopra si chiede a codesta III.ma Procura della Repubblica di valutare se nel comportamento del datore di lavoro possano essere ravvisati gli estremi dei reati di cui agli artt. 414, 415, 432, 437, 450 e 451 Codice Penale, dell'art. 89.1 dlgs 626/94

I sottoscritti rimangono a disposizione per ogni chiarimento se ritenuto necessario.

I sottoscritti richiedono, infine, di essere informati, ex art. 408 C.P.P. (126 att.), circa la eventuale archiviazione del presente procedimento.

Con osservanza.

Per contatti:

Filippo CUFARI

piazza della Vittoria n° 45 - 57127 LIVORNO

Tel. 3138272934

Documento di riconoscimento:



Allegati:

- Allegato n° 1 Articolo del "Il Tirreno" del 7 settembre 2007.
- Allegato n° 2 Immagine delle porte di carrozze "Media Distanza" con particolare delle maniglie di apertura.
- Allegato n° 3 Estratto delle "Norme di esercizio dei treni navetta con telecomando" (Firenze, 1984).
- Allegato n° 4 Disposizione n° 21/2007 di RFI.
- Allegato n° 5 Circolare "Barni".
- Allegato N° 6 Verbale di Prescrizione AUSL di Piacenza.

Tenta di salire, il treno le amputa le gambe

Il convoglio stava partendo, finisce fra le ruote davanti al figlio

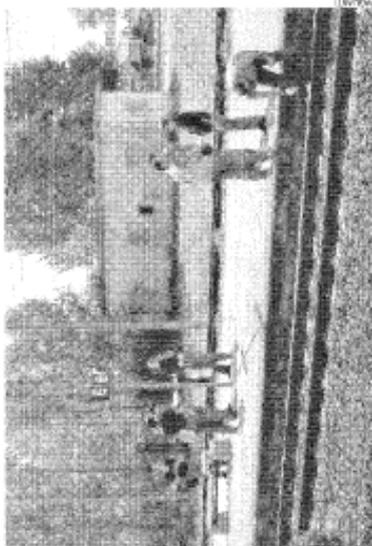
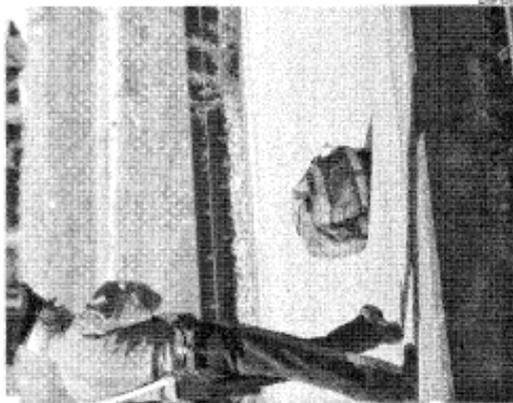
di Luca Basille

PIETRASANTA. Un grido. E poi un ragazzo, sanguinante in volto, che chiede aiuto. Sul binario della stazione il corpo dilaniato di una donna, Antonella Tanzi, 48 anni, di Fidenza, provincia di Parma. Qualcuno, fra i presenti, si porta le mani sul volto, per non vedere quella immagine di Antonella, stramazzata nel suo dolore con le gambe e l'avambraccio amputate e scaraventate lontano da un

Una fatalità, una disgrazia figlia del caso e della superficialità, l'epilogo di una vacanza che doveva essere un momento di relax e riposo per mamma e figlio e che invece si è conclusa in tragedia. La ricostruzione di quei momenti risulta però difficile, contraddittoria: le testimonianze ci sono, ma il quadro che ne emerge non è ancora chiaro. Un fatto è certo: Antonella Tanzi ed il figlio Marco, 29 anni, arrivano alla stazione poco dopo le 12 di ieri mattina: devono prendere il treno in partenza al secondo binario, il regionale Pisa-La Spezia delle 12.24, per poi proseguire verso casa. Fidenza. Cosa accade negli istanti successivi è, come detto, non del tutto chiaro: Marco con il sangue sul viso ed ovviamente sotto choc, ripete, subito dopo la tragedia che la "mamma è caduta mentre cercava di prendere il treno". E' naturalmente curioso e sordido: la titolare del bar

treno di cui si intravede ormai solo la scia in lontananza. Le sue condizioni, nel primo pomeriggio di ieri, erano molto gravi. Sconvolgente il compito degli addetti di recuperare, sui binari, gli arti di Antonella Tanzi amputati nell'incidente: la speranza, è quella di un intervento di alta chirurgia ortopedica che consenta il recupero, sia pure parziale, della deambulazione per la donna.

La borsa abbandonata da madre e figlio e accanto al pietoso lavoro sui binari



Orrore tra i binari: la donna, 48 anni, è gravissima

le porte erano ancora aperte, forse il treno procedeva lentamente. Ma non c'è certezza nella dinamica. Sta di fatto che Antonella Tanzi, nel tentativo di salire, è stata come risucchiata sui binari per poi essere travolta dalle rotaie del treno.

Dove fosse il figlio Marco, in quello stesso istante, non è dato sapere con certezza: forse sul treno teso ad aiutare la madre o forse ancora dietro lei, sulla banchina. Di sicuro, cercando di strappare la madre dalle rotaie, è caduto per terra, sbattendo violentemente il volto. «Ho visto quest'incidente e nessuno può avvertirsi del fatto e ha proseguito la

ra una donna sui binari. E' stato sicuramente un incidente: volevamo prendere il treno, ma sono stati sbalzati verso l'esterno. Se ho assistito a tutta la scena? No, sono arrivata quando il ragazzo mi ha messo a gridare», racconta una turista fiorentina che poi si, allontanata di gran fretta, «per quanto ne sappiamo, ma la ricostruzione della vicenda è ancora parziale», dice un ispettore della Polizia. La donna ha cercato di prendere il treno già in movimento e nel farlo, è poi caduta sui binari. Il macchinista del treno, evidentemente, non si è accorto del fatto e ha proseguito la

sua corsa. Non ci risulta, ad una prima valutazione, che la porta fosse aperta. Un cliente del bar della stazione non sembra nemmeno stupito da quanto avvenuto.

«Purtroppo parliamo di tragiche annunciate: quante volte, in inverno, i ragazzi per andare in corsa e con gli accessi ancora aperti? Solo per caso non è successo niente fino ad oggi, ma è evidente che non è normale prendere un treno, al volo e in queste condizioni. Quando il treno si mette in marcia le porte devono essere chiuse e nessuno può avvertirsi del fatto e ha proseguito la

Il giovane è caduto cercando di strappare la madre dalle rotaie

Detto questo, la dinamica di quanto accaduto la posso solo immaginare, in quanto sono arrivato sui binari una volta richiamato dalle grida. Ed è stata una scelta scioccante. Povera donna». Arrivano i carabinieri di Pietrasanta, poi due pattuglie del Vigili, quindi Polizia di Forte dei Marmi e Polizia per i Rilievi. L'ambulanza della Croce Bianca corre a sirene spiegate verso Carrara si mette lentamente in moto: i passeggeri, ai finestrini, osservano silenziosi. Sulla banchina resta una borsa di di madre e figlio, memoria di una vacanza che, purtroppo, resterà incancellabile.

Mina Agosto Mazza, tassista di servizio alla stazione cittadina: «Il ho accompagnato, lo scorso fine settimana, una volta scesi dal treno, a Marina di Pietrasanta. Cercavano, mi hanno detto, un albergo con tariffe economiche. Mi sono sembrati molto tranquilli, desiderosi di farsi una vacanza. Li ho poi rivisti poco prima dell'incidente, ieri mattina, entrare nella stazione: non riesco ancora a capacitarmi di quanto avvenuto». E dalla biglietteria della stazione confermano. «Sì, avevano fatto il biglietto nei giorni scorsi. Persone come tante, gentili, tranquille». Il treno verso Carrara si mette lentamente in moto: i passeggeri, ai finestrini, osservano silenziosi. Sulla banchina resta una borsa di di madre e figlio, memoria di una vacanza che, purtroppo, resterà incancellabile.





UFFICIO MOVIMENTO Mu 31. Mass. M 77. BR
UFFICIO MATERIALE E TRAZIONE TD. 12CD/105. 8 (1)
FIRENZE 1984



**NORME DI ESERCIZIO DEI TRENI
NAVETTA CON TELECOMANDO**

14) - CIRCOLABILITÀ DELLE CARROZZE DEI TRENI NAVETTA NEL COMP.TO DI FIRENZE

Carrozze a piano ribassato Carrozze media distanza	Nessuna limitazione
Carrozze a doppio piano	Per la loro circolabilità vedere quadro n. 24 P.C.O.S. parte 1 ^a - F.O. n. 91 - ed. 3-6-84.

15) - MANOVRA DELLE PORTE

15.1 - L'apertura delle porte viene operata direttamente dal Macchinista per le carrozze a piano ribassato, mentre viene fatta dall'utente nelle carrozze a media distanza e a doppio piano (dopo lo sbloccamento del meccanismo da parte del Macchinista).

Per tutte, la chiusura viene eseguita dal personale di scorta con le modalità di cui oltre.

Per l'apertura e la chiusura delle porte elettropneumatiche, valgono le norme di cui all'art. 83 - comma 10 - della P.G.O.S. che si trascrivono:

«L'apertura delle porte a comando elettropneumatico dalla parte dove si svolge il servizio viaggiatori, deve essere effettuata dal Macchinista subito dopo l'arresto del treno: la loro chiusura deve invece essere regolata osservando le particolari norme che la disciplinano. Il controllo della chiusura delle porte è dato dagli appositi segnalatori ottici sui banchi di manovra.

Il Macchinista NON deve partire in mancanza di tale controllo. Qualora durante la marcia del treno il controllo venga a mancare il Macchinista deve arrestare il treno.

Nei casi di guasto al controllo di chiusura delle porte il Macchinista avviserà con modulo M. 40 a il Capotreno dopo di che la chiusura delle porte deve essere controllata direttamente dal personale di scorta. In casi di guasto alle porte od alle apparecchiature di comando a distanza dovranno rispettarsi le particolari norme su richiamate.

Il rubinetto di sicurezza di ciascuna porta deve essere sempre piombato a cura della Trazione e controllato dal personale di scorta.

Esso può essere usato solo in casi di emergenza o di mancato funzionamento dei dispositivi di comando ».

15.2 - Per quanto riguarda ancora la chiusura delle porte dovranno osservarsi inoltre le norme della circolare M.232/2/11-TV.41.1/405.7/405.8/Arg. T/R.220/830 in data 9-7-76 dei Servizi Movimento e Trazione che si trascrivono per la parte riguardante i treni navetta con telecomando:

«La chiusura delle porte, da effettuarsi sempre prima della partenza del treno, è eseguita dal Capotreno o da altro agente di scorta esplicitamente delegato dal Capotreno se questi non può provvedervi.

Il Capotreno, o l'agente delegato, dopo il pronti degli altri agenti di scorta, comanda la chiusura di tutte le porte eccetto quella da lui presenziata: dato quindi - nei casi previsti - a sua volta il pronti al D.M., provvede anche alla chiusura di questa ultima.



NORME SULLE PORTE A COMANDO AUTOMATICO

L'articolo 91 ter è così sostituito:

Art. 91 ter

PORTE A COMANDO AUTOMATICO (ELETTRICO O ELETTOPNEUMATICO)

GENERALITÀ

1. I treni composti con rotabili muniti di porte a comando automatico permettono la chiusura centralizzata delle porte (telechiusura) e, secondo le loro caratteristiche, si suddividono nelle seguenti tipologie:

a) **TRENI COMPOSTI DA ROTABILI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA**

Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura o il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida e per i quali si deve rilevare lo stato di chiusura delle porte in cabina di guida per mezzo di segnalazione luminosa. I rotabili possono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;

b) **TRENI COMPOSTI DA ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA**

Questi treni sono composti da rotabili per i quali il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida. I rotabili devono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;

c) **TRENI COMPOSTI DA ROTABILI CON LA SOLA TELECHIUSURA PORTE**

Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura delle porte è possibile solo dopo lo sblocco da parte del dispositivo tachimetrico di sicurezza. Tale dispositivo assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità.

2. Tutti i treni che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed espletano servizio viaggiatori, per quanto riguarda il sistema di chiusura delle porte, devono essere composti con rotabili dotati di porte a comando automatico e con telechiusura attiva sull'intero convoglio.





Divisione Passeggeri N/I
Esercizio N/I - Produzione N/I

Coordinamenti Direttrice
TUTTI

Produzioni N/I
TUTTE

Impianti Bordo
TUTTI

Oggetto: Comportamento che il PdB deve attuare per il licenziamento dei treni

In riferimento a quanto indicato con nota TRNITCORP n. 19300 del 07.05.07 (vedi allegato) sui "comportamenti ed azioni del p.d.b durante la fase del licenziamento dei treni", è necessario richiamare l'attenzione di tutto personale sulle attività propedeutiche che devono essere attuate per ordinare la partenza dei treni.

Tali procedure sono regolamentate da RFI e contenute negli Artt. 8 - 9 dell'ISPAT e nell'Art. 24 del Regolamento sui Segnali.

Allo scopo di uniformare i comportamenti del personale, sulla base di quanto emanato dal GI e per ridurre i rischi sulla incolumità del personale di bordo, in occasione del licenziamento dei treni, con particolare riferimento a ciò che attiene alle procedure di richiesta e concessione del segnale di "pronti", si ribadisce quanto segue :

- "Avvicinandosi l'ora di partenza del treno, il personale di accompagnamento, assicuratosi che l'incarozzamento sia terminato e che, fino ai limiti della propria visuale libera nell'espletamento delle proprie mansioni, non vi siano ostacoli alla partenza, deve dare il segnale di "pronti", come prescritto dal Regolamento sui segnali." (Art. 8 comma2 dell'ISPAT).
- "Il segnale di "pronti" viene dato alzando il braccio di giorno e la lanterna a luce bianca di notte e muovendoli lentamente in senso trasversale. Il segnale deve essere fatto progressivamente cominciando dagli agenti più lontani dal Dirigente. Ciascun agente appena scorge il segnale dell'agente che precede deve ripeterlo verso il Dirigente." (Art. 24 comma 5 del RS);
- Il personale di accompagnamento, dopo aver effettuato l'operazione del "pronti" deve salire a bordo del treno seguendo il modello comportamentale di cui alla nota TRNITCORP n. 19300 del 07.05.07. Si sottolinea che è assolutamente vietato salire a bordo con il treno in fase di avvio.
- "La chiusura delle porte è eseguita dal Capotreno che, dopo il segnale di "pronti" degli altri agenti di scorta, comanda, tramite uno dei commutatori a chiave quadra posti in corrispondenza di ciascuna porta, 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 di quest'ultima".... (Art. 9 comma 3 dell'ISPAT);

Ciò premesso, ogni altra procedura diversa da quella su indicata è espressamente vietata e in caso di inadempienza dovrà essere opportunamente sanzionata.

Si prega di portare la presente a conoscenza di tutto il personale di bordo.

Enrico Barni

Roma, 22 maggio '07

1 Allegato

Data: 07/05/2007
Id: 2007.TRENITCORP.19300


TRENITALIA
Divisione Passeggeri N/I
Esercizio N/I
Il Responsabile

Roma, 03/05/2007

Produzione N/I
TUTTEp.c. Coordinamenti Direttrice
TUTTI**Oggetto: Comportamenti ed azioni del PdB durante le fasi del licenziamento dei treni**

Si trasmettono i modelli comportamentali che il Personale di Bordo deve porre in essere durante le fasi del licenziamento dei treni.

Fermo restando il rispetto delle normative vigenti emanate dal Gestore Infrastruttura in materia di "licenziamento dei treni" (I.S.P.A.T. art. 3-7-8-9-10 All.1 art. 9; R.S. art. 24; P.G.O.S. art. 91ter) si evidenziano le azioni volte a garantire la sicurezza del Personale di Bordo:

- Il Capotreno, avvicinandosi l'ora della partenza, si deve portare in posizione ottimale per il licenziare il treno;
- In Capotreno deve poter controllare l'aspetto del segnale di partenza ed essere visibile dal Personale di Condotta (PdC) per il licenziamento senza doversi discostare eccessivamente dal treno. Di conseguenza deve, dopo aver esposto il segnale di partenza (bandiera o lanterna verde), accostarsi sollecitamente al convoglio per la salita;
- Il PdB si deve assicurare che la porta utilizzata per la salita sia aperta, che l'ingresso non sia ostruito da bagagli o da viaggiatori, e che, il corrimano ed i gradini siano privi di ghiaccio o di altre sostanze oleose che possono essere causa di potenziali infortuni;
- Il PdB non deve salire con il treno in movimento, ma deve utilizzare sempre il corrimano per sostenere il corpo;
- È vietato tenere capi di vestiario non correttamente indossati (sulle spalle o sbottonati), o altri elementi che presentino facilità d'aggancio a parti sporgenti dei rotabili, è anche vietato usare capi di vestiario muniti di cappuccio che possano impedire/ridurre la percezione uditiva o visiva;
- Il PdB deve evitare di salire sul convoglio quando utilizza il telefono cellulare; se la conversazione telefonica non è strettamente legata alla partenza del treno deve essere interrotta.
- Il PdB deve utilizzare scarpe chiuse e/o stringate al fine di evitare il rischio di scivolamenti, e il personale femminile deve evitare calzature aperte (sandali);
- Gli oggetti a tracolla (borsello) devono essere portati a SPALLA in modo che, qualora durante le fasi della salita dovessero impigliarsi, possano facilmente scivolare senza compromettere l'equilibrio e la conseguente incolumità della persona;
- È vietato portare al collo collane portaoggetti (cellulare, chiavi, fischietto) che potrebbero impigliarsi;
- Il Capotreno assicuratosi della disposizione a via libera per la destinazione voluta del segnale di partenza, licenzia il treno utilizzando gli attrezzi previsti (bandiera verde, lanterna luce verde);

Via Ciriaco, 2 - 00185 Roma

11/13200/Comp. strutture del PdB (sez. 4) Coordinamenti
Tel. 079/34241 fax 079/33026
E-mail: trenitalia.it



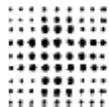
- Il Capotreno, ricevuto il pronti dal capo servizi treno, si accerta che lo stesso sia salito a bordo, che non vi siano viaggiatori ritardatari in procinto di salire sul treno e, in generale, nulla ostacoli alla partenza del treno, quindi provvedere alla chiusura delle porte remote tranne quella da lui presenziata;
- Il capo servizi treno, qualora presente, ultimato il servizio viaggiatori dà il segnale di pronti e sale a bordo della vettura; se per essere visibile dal capotreno si deve discostare dal convoglio, dopo aver dato il pronti si accosta sollecitamente al treno per la salita.
- Il Capotreno, dopo l'ordine di partenza, sale con treno fermo, chiude la sua porta tramite l'apposito dispositivo, evitando di sporgersi per controllare il movimento del convoglio;
- Nel caso in cui dopo il "pronti" il treno inizi a muoversi, senza che il PdB abbia potuto prendere posto sul convoglio, non deve essere fatto alcun tentativo di salita, ma deve contattare telefonicamente il Persona di Condotta per un possibile arresto della marcia del treno;
- Il PdB non deve sporgersi dalla porta di salita aperta con treno in movimento. Qualora si presenti una situazione di pericolo immediato, il PdB, senza alcuna esitazione, deve intervenire azionando il freno di emergenza.

Si prega di portare a conoscenza tutto il Personale di Bordo sia in occasione degli aggiornamenti che durante gli affiancamenti da parte degli istruttori.

Carico Barni


Via Cicolini, 2 - 00185 Roma

Ufficio Adesivi e equipaggiamenti del PdB durante il Sottoservizio
Tel. 06/49431 (da 0710/9028)
Fax 06/46019600

 **SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA**
Azienda Unità Sanitaria Locale di Piacenza

Dipartimento di Sanità Pubblica
U.O. Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro
U.O. Semplice Igiene e Sicurezza del Lavoro

VERBALE n° 90/06 del 22/08/2006 in materia di igiene e sicurezza del lavoro

Oggetto: *Prescrizioni ai sensi dell'articolo 20 del D. Lgs n° 758 del 19/12/1994*

Ditta: **TRENITALIA S.p.A. - Unità produttiva Assistenza Passeggeri**
con sede legale in: **Via Giolitti n° 2 - Roma**

Responsabile legale: **DOCT. VINCENZO SACCA**

In data 09/03/2006 allertata dalla Centrale Operativa 118 a seguito di un infortunio sul lavoro occorso al Sig. **DI LUCCIO ANTONIO** dipendente della Ditta **Trenitalia spa**, la sottoscritta, *Ufficiali di Polizia Giudiziaria verbalizzante*, Mara Italia U.O.P.S.A.L. eseguiva un sopralluogo presso la Stazione di Piacenza presso il Binario n.3 dove è avvenuto l'infortunio

Nel corso di tale ispezione, ed in seguito alle debite verifiche sulle formalizzazioni documentali prodotte dalla ditta, è stato possibile accertare le seguenti carenze in relazione alle norme vigenti in materia di igiene e sicurezza negli ambienti di lavoro.

1. Il Datore di Lavoro **VINCENZO SACCA** non ha valutato il rischio meccanico di intrappolamento dovuto all'automazione di chiusura/apertura della porta della carrozza n. 5083 1898 576-1 facente parte del treno IC n.552 diretto a Milano Centrale, per il Personale di Bordo nell'accingersi a svolgere le loro mansioni, e che ha determinato l'evento infortunistico per il Sig. Di Luccio, **contravvenendo pertanto all' Art. 4 comma 1 e 2 del D.Lgs. n.626/94 e succ. modificazioni**, che cita:

Art. 4 - Obblighi del datore di lavoro, del dirigente e del preposto.

1. Il datore di lavoro, in relazione alla natura dell'attività dell'azienda ovvero dell'unità produttiva, valuta tutti i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori, ivi compresi quelli riguardanti gruppi di lavoratori esposti a rischi particolari, anche nella scelta delle attrezzature di lavoro e delle sostanze o dei preparati chimici impiegati, nonché nella sistemazione dei luoghi di lavoro.

I Verbalizzanti

Igiene e Sicurezza del Lavoro
Piacenza - Castel San Giovanni
P.le Milano, 2 - 29100 Piacenza
T. +39 0523.317809 - F. +39 0523.317807

U.P.G. Mara Italia
Azienda Unità Sanitaria **Locale di Piacenza**
Sede legale: Corso Vittorio Emanuele II°, 189 - 29100 Piacenza
T. +39 0523.301111 - F. +39 0523.301111
Codice fiscale 91002500337



2. All'esito della valutazione di cui al comma 1, il datore di lavoro elabora un documento contenente:

- a) una relazione sulla valutazione dei rischi per la sicurezza e la salute durante il lavoro, nella quale sono specificati i criteri adottati per la valutazione stessa;
- b) l'individuazione delle misure di prevenzione e di protezione e dei dispositivi di protezione individuale, conseguente alla valutazione di cui alla lettera a);
- c) il programma delle misure ritenute opportune per garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza.

In ragione di quanto sopra esposto, visti gli articoli:

-55 del codice di procedura penale;
-19, 20 del D. Lgs 19/12/94 n°758;

viene emessa la seguente prescrizione finalizzate all'eliminazione delle inosservanze sopra evidenziate:

A. Il Datore di Lavoro deve provvedere a valutare correttamente il rischio per la sicurezza e la salute dei lavoratori durante le operazioni di salita/discesa dalle vetture del treno. All'esito della valutazione il datore di lavoro dovrà elaborare un documento contenente :

- una relazione sulla valutazione dei rischi per la sicurezza e la salute durante tale fase di lavoro,
- l'individuazione delle misure di prevenzione e di protezione e dei dispositivi di protezione individuale, conseguente alla valutazione di cui alla lettera a);

Per ottemperare alle prescrizioni di cui al punto A)- viene fissato, ai sensi dell'articolo 20 del D. Lgs 758/94, un termine di 60 giorni dalla data di ricezione del presente verbale, alla scadenza dei quali la contravvenitrice Sig. _____ comunicherà per iscritto all'Unità Operativa Igiene e Sicurezza del Lavoro di questa Azienda U.S.L. di Piacenza, sita in Piacenza P.le Milano n° 2, l'avvenuta regolarizzazione al fine di consentire le verifiche di competenza.

Si avvisa che:

A) la contravvenzione riscontrata al punto 1) è sanzionata ai sensi dell'art. 89 comma 1 del D.Lgs. 626/94 con l'arresto da tre a sei mesi o con l'ammenda da € 1.549 a € 4131 (1/4=1032 €).

I Verbalizzanti
(U.P.G. Mara Italia) 



Ai sensi del D. Lgs 19 Dicembre 1994 n° 758 "Modificazioni alla Disciplina sanzionatoria in materia di lavoro" si comunica quanto segue:

- qualora i termini indicati nel verbale non dovessero essere sufficienti (per motivi tecnici) ai fini di eliminare le inadempienze si ricorda di richiedere, con documento scritto e circostanziato, la proroga dei termini prima della loro scadenza (art. 20 comma 1);
- si informa che sarà cura dello scrivente Servizio effettuare verifica dell'ottemperanza entro 60 (sessanta) giorni, dalla scadenza del termine fissato nel verbale (art. 21 comma 1);
- nel caso che la verifica evidenzi la eliminazione delle violazioni contestate il contravventore sarà ammesso al pagamento in sede amministrativa, nel termine di 30 (trenta) giorni, di una somma pari al quarto del valore massimo di ammenda prevista per la contravvenzione commessa (art. 21 comma 2); l'importo e le modalità di detto versamento saranno successivamente rese note al contravventore da parte di questo organo di vigilanza;
- l'estinzione del reato sarà subordinata all'adempimento delle prescrizioni impartite nel verbale, nonché al pagamento della contravvenzione nei termini previsti (art. 24 comma 1);
- il verbale sarà trasmesso ai sensi dell'articolo 347 del Codice di Procedura Penale alla Autorità Giudiziarica competente;
- il risultato della verifica, ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 758/94, sarà trasmesso alla Autorità Giudiziarica competente.

Il presente verbale, deve essere conservato sul luogo di lavoro per essere esibito a richiesta del personale addetto alla vigilanza (art.401 del D.P.R. 547/56 ed art. 65 del D.P.R. 303/56). Delle prescrizioni contenute nello stesso, deve essere informato il rappresentante per la sicurezza (art. 19 c.1 lettera f D.Lgs. 626/94) e il servizio prevenzione e protezione (art. 9 c. 2 lettera e D.Lgs. 626/94)

I Verbalizzanti
 (U.P.G. Mara Italia) 



Posteitaliane

Modello 22 R - MOD. 04000 (EX 98196) - S. (1) Ed. 10/01

Accettazione **RACCOMANDATA** RICEVUTA
E vietato introdurre denaro e valori nelle raccomandate: Poste Italiane SpA non ne risponde

Si prega di compilare a cura del mittente a macchina o in stampatello

DESTINATARIO
 DESTINATARIO
 PROCURA REPUBBLICA /O TRIBUNALE LUCCA
 PIAZZALE S. DONATO
 V.M. PIAZZA
 55100
 C.A.P. LUCCA
 N° CIV. LU
 PROV. LU

MITTENTE
 CUFARI FILIPPO
 DELLA VITTORIA 45
 V.M. PIAZZA
 57125
 C.A.P. LIVORNO
 N° CIV. LI
 PROV. LI

SERVIZI ACCESSORI RICHIESTI
 Via aerea A.R.
 Contrassegnare la casella interessata
 Assegno € (in cifre)
 Sez. 11 Operaz. 0132

Fraz. 02001
 Causale: R
 Peso gr.: 48
 Serv. Agg.: AR
 Tariffa € 3,80 Affr. € 3,80
 26/10/2007 17:17

TASSE

Bollo (accettazione manuale)