

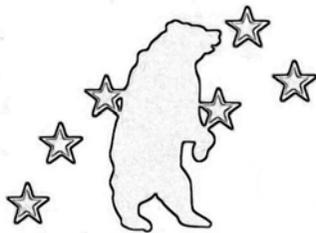


VADEMECUM SULLA SICUREZZA

(edizione 2003)

indicazioni per la tutela della salute, della dignità e della sicurezza
dei lavoratori e dei viaggiatori

da un originale lavoro di rls toscane
con l'integrazione e le aggiunte del SPV OrSA.



indice

introduzione e premessa

1. **lavorare in sicurezza**
2. **controlli durante gli accessori**
da dentro 2,2 da fuori
3. **porte guaste**
3,2,1 materiale ordinario (3,2,1,a sede di manovra o 3,2,1,b almeno sede Pdb)
3,2,2 materiale ETR (3,2,2,a in origine 3,2,2,b in transito)
4. **presenziamento vettura**
5. **chiusura porte e licenziamento treni**
6. **condizionamento e riscaldamento**
7. **illuminazione**
8. **ritirate fuori servizio**
9. **segnalazione guasti**
10. **sovraffollamento**
10,1 eccedenza di viaggiatori sui mezzi leggeri
11. **regolamento di polizia ferroviaria**
11,1 consegna minori
12. **secondo agente in macchina (tmr/pax)**
13. **finestrini infranti (doppi, semplici)**
13,1 incrinati (esterni, interni, in origine, in corsa treno)
13,2 rotti (esterni, interni, in origine, in corsa treno)
14. **anormalità della sagoma del treno**
15. **resettaggio TAF e 464**
16. **incendio**
17. **passaggio a livello con barriere aperte**
18. **altre evenienze viaggiatori** (coincidenze, ritardi, furti, ferimenti, malori, decessi, investimenti)
19. **cassette di pronto soccorso (tmr/pax)**
20. **incidente in linea**
21. **materiale sporco**
22. **trasporto di persone con malattie infettive**
23. **giustificazioni**
24. **riposi fuori residenza**
25. **procedura d'infortunio**
26. **ferie**
27. **contestazioni, sentenze**
indirizzi utili

Introduzione

La recrudescenza della azioni mirate a perseguire il personale di scorta messa in essere da Trenitalia S.p.A. anche attraverso provvedimenti disciplinari spesso spropositati rispetto alla presunta violazione commessa, sta raggiungendo, in questi ultimi mesi, livelli intollerabili. Da tempo, il sindacato, ha evidenziato questo stato di cose ai tavoli del confronto con F.S. ma con scarsi risultati.

Abbiamo quindi deciso come Or.S.A. Sindacato Personale Viaggiante, di pubblicare un lavoro di alcuni CT di Firenze e di Pisa ed alcuni delegati RSU e RSL, riveduto ed aggiornato.

Esso può rappresentare uno strumento di difesa ed allo stesso tempo di "offesa" verso chi non ottempera agli obblighi di legge concernenti le misure di sicurezza ed igiene del lavoro contemplati nei dpr 27/4/1955 n°547 e 13/3/1965 n°303 e successivi, con la sistematica certezza di non subirne le conseguenze.

Il recente intervento dell'A.D. di Trenitalia che ha dichiarato che in ferrovia non esiste la cultura della sicurezza, conferma le nostre considerazione e le nostre preoccupazioni.

Il contenuto del vademecum, ovviamente, non ha la presunzione di sostituire le norme in vigore ma costituisce un valido supporto a tutela del lavoratore che, per le situazioni di criticità sempre più frequenti nel normale svolgimento del lavoro, possono trarre da esse un valido supporto comportamentale.

Siamo anche consapevoli che la normativa sulla sicurezza è molto vasta e coinvolge un insieme di disposizioni che fanno parte di un unico sistema che rappresenta la sommatoria di varie direttive, regolamenti, leggi e circolari che hanno un unico denominatore comune che è quello di pervenire ad una tutela quanto più possibile estesa del lavoratore sul luogo di lavoro.

Abbiamo quindi selezionato quelle normative più ricorrenti che impattano, come dicevamo, il lavoro quotidiano.

La delicatezza del ruolo professionale da noi ricoperto comporta l'assunzione di precise responsabilità che ricadono su di noi anche quando la responsabilità originale era di qualcun altro che diventa imperseguibile con il trasferimento dell'oggetto o della situazione non in normativa.

Spendere qualche minuto in più per avere garanzia in termini di sicurezza nessuno mai potrà contestarcelo!

Infine, chi volesse inviare suggerimenti per arricchire questa pubblicazione, anche con esperienze fatte sul campo, può spedire una e-mail all'indirizzo fisafs-spv@libero.it (tra breve orsa-spv@libero.it) oppure contattare la Segreteria Nazionale dell'Or.S.A. S.P.V.- via Magenta 13 00185 ROMA tel. F.S. 66894 fax 06-44104333.

Cogliamo l'occasione per ringraziare i CT Sandro Giuliani e Marco Fabrizi dell'I.S.R. di Roma Tiburtina che hanno curato la ricerca degli argomenti trattati. BUON LAVORO.

d.lgs. 626/94 art. 5 obblighi dei lavoratori "Ciascun lavoratore deve prendersi cura della propria sicurezza e della propria salute e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro su cui possono ricadere gli effetti delle sue azioni o omissioni, conformemente alla sua formazione ed alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro". ... "I lavoratori ... b) utilizzano correttamente i macchinari, le apparecchiature, gli utensili, le sostanze e i preparati pericolosi, i mezzi di trasporto e le altre attrezzature di lavoro, nonché i dispositivi di sicurezza; c) utilizzano in modo appropriato i dispositivi di protezione messi a loro disposizione; d) segnalano immediatamente al datore di lavoro, al dirigente o al preposto le deficienze dei mezzi e dispositivi di cui alle lettere b) e c), nonché le altre eventuali condizioni di pericolo di cui vengono a conoscenza, adoperandosi direttamente, in caso di urgenza, nell'ambito delle loro competenze e possibilità, per eliminare o ridurre tali deficienze o pericoli, dandone notizia al rappresentante dei lavoratori per la sicurezza".

Secondo quanto disposto dai **D.P.R. 27 aprile 1955 n° 547** e **13 marzo 1965 n° 303**, rispettivamente in tema di prevenzione degli infortuni sul lavoro e di igiene del lavoro, i datori di lavoro, i dirigenti ed i preposti devono attuare le misure di sicurezza ed igiene previste dalla legge. Devono inoltre rendere edotti i lavoratori dei rischi specifici cui sono esposti e portare a loro conoscenza i modi di prevenire i danni derivanti dai rischi predetti, fornire ai lavoratori i necessari mezzi di protezione, disporre ed esigere che i singoli lavoratori osservino le norme di sicurezza e di igiene ed usino i mezzi di protezione messi a loro disposizione. Per preposti si intendono i dipendenti che sovrintendono direttamente all'esecuzione del lavoro. Esiste inoltre la figura giuridica del preposto di fatto, rivestita anche dal capotreno quando si trova a presiedere ad operazioni che comportano l'osservanza di norme di sicurezza, protezione e igiene (manovra, trasbordo, etc.). Ricordarsi di ciò, significa pretendere sempre il rispetto delle norme di circolazione e di quelle antinfortunistiche, anche se ciò può comportare un rallentamento dell'attività lavorativa o, in taluni casi, la sua sospensione.

Art.41 della Costituzione

"L'iniziativa economica privata è libera. Essa non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana".

Art.2087 del Codice Civile

Tutela delle condizioni di lavoro: "L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro".

Art.1460 del Codice Civile

Eccezione d'inadempimento: "Nei contratti con prestazioni corrispettive, ciascuno dei contraenti può rifiutarsi di adempiere la sua obbligazione, se l'altro non adempì o non offre di adempiere contemporaneamente la propria [1901], salvo che termini diversi per l'adempimento siano stati stabiliti dalle parti o risultino dalla natura del contratto [1565]. Tuttavia non può rifiutarsi l'esecuzione se, avuto riguardo alle circostanze, il rifiuto è contrario alla buona fede [1375].

a proposito di tutela delle condizioni di lavoro riportiamo:

Cassazione civile sez. lav., 1 settembre 1997, n. 8267

Lavenuta contro Ente auton. Fiera Levante Bari

Giust. civ. Mass. 1997,1577 Mass. giur. lav. 1997, 818 nota (GRAGNOLI)

L'attività di collaborazione cui l'imprenditore è tenuto nei confronti dei lavoratori a norma dell'art.2087 codice civile non si esaurisce nella predisposizione di misure tassativamente imposte dalla legge, ma si estende all'adozione di tutte le misure che si rivelino idonee a tutelare l'integrità psico-fisica del lavoratore. Ne consegue che anche il mancato adeguamento dell'organico aziendale (in quanto e se determinante un eccessivo carico di lavoro), nonché il mancato impedimento di un superlavoro eccedente - secondo le regole di comune esperienza - la normale tollerabilità, con conseguenti danni alla salute del lavoratore, **costituisce violazione degli art. 42, comma 2, costituzione e 2087 codice civile**, e cio' anche quando l'eccessivo impegno sia frutto di una scelta del lavoratore (estrinsecantesi nell'accettazione di straordinario continuativo - ancorché contenuto nel cosiddetto monte ore massimo contrattuale - o nella rinuncia a periodi di ferie), atteso che il comportamento del lavoratore non esime il datore di lavoro dall'adottare tutte le misure idonee alla tutela dell'integrità fisico-psichica dei dipendenti, comprese quelle intese ad evitare l'eccessività di impegno da parte di soggetti in condizioni di subordinazione socio-economica.

Codice penale art. 432.

Il delitto di cui all'art. 432 c.p. e' un reato a forma libera con evento di pericolo oggettivo e concreto - quanto alla forma la legge non specifica la condotta delittuosa, ma considera tali tutti gli atti e le omissioni del reo, che da soli o insieme con eventuali forze naturali esterne siano tali da determinare un pericolo per la sicurezza dei trasporti - si tratta di reato con evento di pericolo perché per la sua esistenza non si richiede il verificarsi di un effettivo danno materiale che costituisca circostanza aggravante, ma e' sufficiente l'insorgenza di uno stato di fatto che renda possibile il danno.

Cassazione penale, sez. I, 22 ottobre 1984,

Bosco,

Cass. pen. 1986, 237 (s.m.).

Codice penale art. 449 - Delitti colposi di danno -

Chiunque cagiona per colpa [43] un incendio (1), o un altro disastro preveduto dal Capo primo di questo Titolo, è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

La pena è raddoppiata se si tratta di disastro ferroviario o di naufragio o di sommersione di una nave adibita a trasporto di persone o di caduta di un aeromobile adibito a trasporto di persone

[136, 743, 1125 cod. nav.].

(1) V. pure art. 59 T.U.L.P.S.

Codice penale art. 450 - Delitti colposi di pericolo -

Chiunque, con la propria azione od omissione colposa, fa sorgere o persistere il pericolo di un disastro ferroviario, di un'inondazione, di un naufragio, o della sommersione di una nave o di un altro edificio natante, è punito con la reclusione fino a due anni [136, 1123 cod. nav.].

Per la configurabilità dell'ipotesi delittuosa di cui all'art. 450 c.p. e' sufficiente che un disastro possa verificarsi anche se, nonostante l'idoneità dell'azione, l'evento non si verifichi o il danno cagionato alle cose o alle persone non sia di rilevante gravità.

Cassazione penale, sez. IV, 20 gennaio 1986,

Moro,

Cass. pen. 1987, 1724 (s.m.).

Giust. pen. 1987, II,295 (s.m.).

Reato colposo

Il criterio generale di valutazione del concetto di "negligenza" nei reati colposi, commisurato alla diligenza media degli uomini, va applicato con adeguato rigore e con riferimento specifico alle mansioni di vigilanza svolte nei confronti di soggetti, che sovrintendono ad attività comportanti una elevata incidenza di rischi, per la incolumità propria e di terzi, che per le esigenze stesse del servizio sono tenuti ad una assidua, diligente vigilanza sulla regolarità delle attività affidate alla loro direzione e al loro controllo.

Cassazione penale, sez. IV, 18 aprile 1986,
Vallorio,
Cass. pen. 1988, 75 (s.m.).

Decreto Legislativo 626/94
ART. 14

Diritti dei lavoratori in caso di pericolo grave ed immediato

1. Il lavoratore che, in caso di pericolo grave, immediato e che non può essere evitato, si allontana dal posto di lavoro ovvero da una zona pericolosa, non può subire pregiudizio alcuno e deve essere protetto da qualsiasi conseguenza dannosa.
2. Il lavoratore che, in caso di pericolo grave e immediato e nell'impossibilità di contattare il competente superiore gerarchico, prende misure per evitare le conseguenze di tale pericolo, non può subire pregiudizio per tale azione, a meno che non abbia commesso una grave negligenza

1. Lavorare in sicurezza

Prima di tutto sicurezza e qualità sono date dal **lavorare a normativa**, dal rispetto dell'**orario di lavoro**, della **squadra minima** di scorta e dei **tempi accessori** (vedi 2).

Le disposizioni innovative che continuamente ci riguardano possono talvolta sembrare ambigue e si deve verificare attentamente se annullano o sostituiscono le precedenti riguardanti la stessa materia, prima di attuarle.

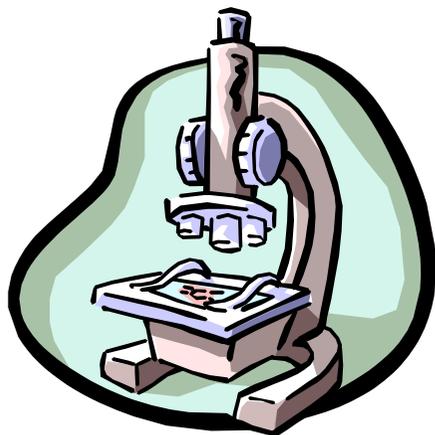
Ci atterremo alla misura di maggior prudenza per il bene di tutti.

Nessuna pressione per la partenza affrettata deve far venir meno i doveri accertamenti sul materiale: locomotore o materiale piazzati in ritardo o attesa squadra di scorta per treno in ritardo possono essere codificati a giustificazione della tardata partenza per svolgere completamente gli accessori. Gli accessori non sono riducibili a piacimento di servizio del CPV, altrimenti il treno può partire con pari minuti di ritardo. Se gli accessori vengono fatti svolgere da altri colleghi chiedere M40 di consegna del materiale (... svolti tempi accessori in origine treno) e segnarsi con i minuti del transito:

Si dà avviso al CPV distributore di..... che, mancando riscontro degli accessori svolti al treno, in qualità di capotreno in partenza, si chiede di riceverne avviso scritto dalla squadra che fa le consegne, con la comunicazione degli eventuali rilievi al materiale. h..... firma.....
--

L'art. 14 del d.lgs. 626/94 (*diritti dei lavoratori in caso di pericolo grave ed immediato*) recita: "il lavoratore che, in caso di pericolo grave e immediato e nell'impossibilità di contattare il competente superiore gerarchico, prende misure per evitare le conseguenze di tale pericolo, non può subire pregiudizio per tale azione, a meno che non abbia commesso una grave negligenza." Vi invitiamo quindi a non mettere a repentaglio la vostra incolumità quando ravvisate condizioni di pericolo, con riferimento anche alle mansioni di controlleria sui treni a rischio.

2. Controlli durante gli accessori



Oltre a quanto fissato al punto 1. si compendiano di seguito le principali azioni di controllo da condurre all'origine del treno, ben sapendo che i tempi sono comunque insufficienti per una completa visita al materiale e che spesso autonomia ed esperienza consentono di stabilire le priorità più appropriate alle diverse situazioni.

I moduli si leggono prima di partire e **prima di firmare**. Si firma controllando che data e n. del treno corrispondano e che il macchinista abbia già fatto lo stesso (telefonargli perché la dizione di un rallentamento, cui ci si avvicina, non è chiara, serve anche per farglielo presente). E' comunque opportuno, prima della partenza, mettersi in contatto col macchinista per 1) accertarsi che abbia il telefono associato; 2) comunicare il numero delle vetture in composizione; 3) chiedere se il locomotore presenta limitazioni o disfunzioni che facciano perdere minuti (dovrebbero farlo loro d'iniziativa). 4) Sapere dove scende. Controllare subito se i dati della scheda treno concordano con quelli riportati sul Q VII.

Se il proprio telefono non funziona a dovere, datene subito avviso al Dctr/Sop con M40 e nel caso lo si avesse in dotazione personalmente, fare richiesta protocollata di sostituzione al proprio impianto, indicandolo come mezzo necessario in caso di emergenze.

Le vetture si controllano indipendentemente da quelle in consegna fino ad incontrarci col collega o terminare il treno. L'incontro, durante gli accessori così come a treno partito per controllare le porte, ha il significato che tutto va bene e l'operazione è riuscita positivamente. Al contrario il collega che non riusciamo a riscontrare (a meno che il treno non permetta il passaggio per l'affollamento, che di per sé è già segnale di allarme) manifesta così, almeno in teoria, che è trattenuto da un problema col materiale o con i viaggiatori (purtroppo la pratica ci insegna che potrebbe anche essersi messo a fare biglietti, a discapito della sicurezza). Anche nel caso di treno preso in transito passare lungo il treno ha il senso di una verifica preliminare, oltre che una possibilità di farsi vedere dai viaggiatori (che spesso segnalano anomalie che altrimenti potrebbero sfuggirci).

2.1 Chi scorre il treno *da dentro* verificherà 1) l'apribilità e chiudibilità di ogni porta (lasciando aperte quelle lato marciapiede su cui si svolge il servizio e chiuse quelle sul lato opposto); 2) passando attraverso le vetture ci si accorge se illuminazione e climatizzazione funzionano a dovere; così come un colpo d'occhio sul resto (arredi e rivestimenti) rivela a chi conosce i materiali le eventuali mancanze: poniamo attenzione a sporgenze anormali, sportelli non chiudibili o rivestimenti rotti che presentano contorni aguzzi dove qualcuno potrebbe inciampare o ferirsi; compilare quindi le dovute schede LdB –se vi sono porte chiuse etichettate guardare se sono riportate su LdB, altrimenti fare scheda-. 3) I freni a mano devono essere liberi (vite antioraria); 4) gli estintori presenti, revisionati da meno di sei mesi e col manometro sul verde. 5) Controllare le diagnostiche e le spie rosse del QC, e che, a pantografo alzato l'amperometro sia positivo (carica le batterie). E' possibile verificare che i carrelli non siano frenati, controllando che la lancetta nera del manometro sia sullo zero (in corsa treno si può percepire il caratteristico odore di frenatura, di cui è opportuno avvisare il macchinista con cui concordare il primo punto utile di fermata per una visita al materiale). 6) Le pedane intercomunicanti devono essere formate e i cavi accoppiati. 7) Le porte di testata devono essere ben chiuse, altrimenti chiamare la Verifica che, in caso non riesca a riparare l'aggancio della serratura, deve sopperire con fascette o filo di ferro badando che non presenti capi acuminati (devono essere piegati in dentro). 8) Verificare che nelle ritirate scorra acqua nel bagno e nel lavabo: le vetture cuccette e letto devono essere perentoriamente

rifornite d'acqua dalla stazione di origine. Se richiesto, fare M40 (la stagione calda ne costituisce un aggravante specificabile):

Si dà avviso al DM della stazione di..... e alla SOP / al DCTR di..... che alle vetture n..... manca rifornimento acqua. In considerazione del viaggio da intraprendere (e della pesantezza della temperatura ambiente), per norme igieniche minime si chiede il ripristino delle condizioni per la partenza. h firma

2.2 Chi scorre il treno *da fuori* verificherà 1) oltre ai dati delle vetture che debbono essere controllabili su entrambi i loro lati (matr, masse, etc.), 2) che non vi siano etichette che impediscano il servizio, 3) che agganci e accoppiamenti di condotte siano fatti, 4) che le finestrelle del freno a mano siano verdi, 5) che le maniglie di isolamento del freno non siano in posizione diversa da quanto scritturato su M18, 6) che i cartelli indicatori siano ben assicurati e che i contenitori chiudano, altrimenti chiamare Verifica come per le porte di testata (vedi 2.1.7), con medesima **ostatività alla partenza**. Se ce ne accorgiamo in corsa treno (vedi 15.2). Fondamentale è assicurarsi della regolare segnalazione in coda al treno: entrambi i fanali di coda a luce rossa devono essere efficienti (R.S. artt. 9 e 12) quando ne sia prevista l'accensione. Essi rappresentano una segnalazione essenziale la cui inefficienza può provocare gravissimi inconvenienti, in considerazione dei numerosi casi di avanzamento con marcia a vista.

Questi controlli sono auspicabili anche se il treno è in transito durante la fermata in stazione di regresso quando il capotreno prende le consegne in coda partenza, se i tempi previsti lo permettono.

Nota bene: con l'accordo sull'UMR, nel trasporto regionale, capita di trovarsi giornate di turno dove i tempi accessori non sono esatti, poiché si tende a considerare solo l'effettiva sosta del treno. Tale conteggio è possibile solo per gli accessori in arrivo e partenza che possono assorbirsi (in caso sia lo stesso materiale e lo stesso personale) ma non per quelli aggiuntivi per la prova del freno e/o per recarsi a prendere le prescrizioni e i moduli in mancanza di presidio UMR. Prendiamoci il tempo necessario: i ritardi siano pacificamente codificati come "consegna moduli" o "esecuzione prova freno".

3. Porte guaste



In presenza di 2 porte guaste sullo stesso lato di una vettura occorre sempre e comunque far spostare i viaggiatori e procedere come di seguito a seconda dei casi:

3.1 se la vettura è ubicata in testa o in coda (qualsiasi materiale) metterla fuori servizio e chiuderla;

3.2 se ubicata diversamente:

3.2.1 nei materiali ordinari (anche i bidirezionali sono tecnicamente manovrabili):

3.2.1.a in stazione atta alla manovra il CT richiede lo scarto e/o sostituzione emettendo il seguente M40:

Si dà avviso al DM della stazione di..... e al DCTR/SOP di..... che la vettura..... presenta guasto alle porte di accesso Come da art.91ter P.G.O.S. e FD Reg. 2/2000 la stessa non garantisce le necessarie condizioni di sicurezza. Se ne richiede pertanto lo scarto e/o sostituzione con altra vettura. h..... firma.....

3.2.1.b in stazione non atta alla manovra ma sede di deposito PdB il CT richiede l'adeguamento della squadra di scorta (un CST da assegnare esclusivamente alla vettura guasta – vedi anche 4.) per raggiungere la prima stazione sede di manovra, con il seguente M40:

Si dà avviso al CPV distributore di..... che il Tr..... presenta guasto alle porte di salita..... della vettura..... Come da art.91ter P.G.O.S. e Fd.Reg. 2/2000 la stessa non garantisce le necessarie condizioni di sicurezza. Non essendo possibile effettuare la manovra per lo scarto si richiede adeguamento della squadra di scorta (un CST per il presenziamento della vettura in oggetto). h..... firma.....

3.2.2 se con materiali ETR in caso di guasto a 2 porte sullo stesso lato della stessa vettura, o quando tutte le porte di una carrozza sono fuori uso per avaria alle batterie (ETR 500), il pericolo in caso di presenza di

viaggiatori è maggiore che per gli altri treni a causa delle porte tagliafuoco. Stesso discorso per i TAF.

Per questi materiali si avranno i seguenti comportamenti:

3.2.2.a se il guasto viene rilevato nella stazione di origine (con parco materiali) si richiede la sostituzione del materiale emettendo il seguente M40:

Si dà avviso al DM della stazione di..... e al DCTR / alla SOP di..... che la vettura n..... presenta guasto alle porte..... (avaria alle batterie con pericolo di autochiusura porte senza bordo sensibile). Mancando le condizioni di sicurezza, si richiede la sostituzione del materiale. h..... firma.....

3.2.2.b se il guasto non si verifica in stazione di origine si richiede un agente in sussidio da assegnare alla vettura che presenta il guasto emettendo M40 (vedi 3.2.1.b) aggiungendo, se del caso, "presenta avaria alle batterie con pericolo di autochiusura porte senza bordo sensibile".

SI PRECISA CHE NON SI PUO' CREARE INTERRUZIONE DELLA CONTINUITA' NEL TRENO (art.13 P.G.O.S.) QUINDI GLI INTERCOMUNICANTI NON DEVONO ESSERE CHIUSI PER METTERE FUORI SERVIZIO UNA VETTURA INTERCALATA.

SE IL GUASTO VIENE RISCOVTRATO IN CORSA TRENO PREZENZIARE LA VETTURA FINO ALLA PRIMA STAZIONE SEDE DI DEPOSITO PdB (3.2.1.b)

Tale articolo non è mai stato annullato!

3.3 In tutti i casi il CST può chiedere l'applicazione delle norme di sicurezza emettendo il seguente M40:

Si dà avviso al CT che la vettura presenta guasto alle porte Mancando le condizioni di sicurezza (art. 91ter P.G.O.S. e reg. 2/2000) il/la CST..... richiede che siano presi i provvedimenti regolamentari previsti. h..... firma.....

3.3.1 può inoltre chiedere che non gli venga assegnata più di una vettura se presenta necessità di presenziamento (salvo emergenze in corsa treno)

Si dà avviso al CT che, causa necessario presenziamento della vettura n per (specificare il motivo), si chiede l'assegnazione di quell'unica vettura. h..... firma.....

Analogo M40 può essere emesso in caso di partenza al di sotto del limite della squadra minima:

Si dà avviso al CT che il sottoscritto CST prenderà in consegna max.7 vetture come previsto dalla tab.C della squadra minima di scorta. h..... firma.....

4. Presenziamento vettura

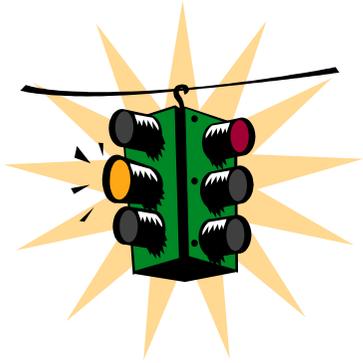
Ogniqualevolta si dia motivata ragione di tenere continuamente fermo un agente in una vettura ai fini del controllo di emergenze, a quell'agente va assegnata una sola vettura, occorre quindi chiedere, se necessario, l'adeguamento della squadra di scorta alla prima stazione sede di DPV, emettendo M40:

Si dà avviso al CPV distributore di..... che causa necessario presenziamento vettura n..... per (specificare la causa), si chiede adeguamento squadra di scorta. h..... firma.....

SI RICORDA CHE, SALVO CASI D'EMERGENZA IN CORSA TRENO, LE VETTURE DEVONO ESSERE SGOMBERATE A TRENO FERMO IN STAZIONE LADDOVE L'EVACUAZIONE OTTEMPERA AD UN REQUISITO DI SICUREZZA.

5. Chiusura porte e licenziamento treni

Art. 15 ISPST: "Salvo i casi di provate inadempienze, il personale di scorta ai treni non è ritenuto responsabile, ai fini disciplinari, di eventuali irregolarità connesse con la chiusura delle porte."
Ai fini disciplinari, non penali!



1. All'orario di partenza il capotreno chiude le porte (materiali in telechiusura) solo dopo la disposizione a via libera del segnale di partenza.
2. Per maggiore sicurezza il CT si accorda con gli altri agenti per fare il doppio pronti tutte le volte che la tipologia del materiale lo consente.

3. E' buona abitudine che per il pronti i conduttori cerchino di stare all'altezza dei marciapiedi dove possono sopraggiungere viaggiatori all'ultimo momento (es. fuoriuscita sottopassaggi). Fischio e bandiera rossa siano sempre a portata di mano, perché l'eventualità di utilizzo può essere improvvisa. Non vi siano remore a tirare il rubinetto di emergenza (sapere sempre dove si trova nelle vetture) qualora si presenti pericolo, anche in corso di viaggio o, se appena partiti, si trovi una porta non chiusa.

4. In presenza di M40 del macchinista che demanda al PdB l'accertamento della chiusura porte per mancanza di controllo blocco porte in cabina (sui materiali che lo prevedono), effettuare tale verifica a treno fermo su tutte le vetture, prima del licenziamento.

5. In corso di viaggio le porte di salite trovate non chiuse (vedi secondo agente in macchina) - o con maniglia in falsa posizione - devono essere chiuse a mano e assicurate fermando il treno anche in linea; alternativamente, se non si danno opportune condizioni (porta lato interbinario, buio, galleria, etc.) vanno presenziate fino alla prima occasione più propizia, possibilmente in accordo col capotreno che provvederà ad avvertire il macchinista, il DCO o chi altro ritenga necessario.

6. Se il treno non parte per qualsiasi eventualità occorsa dopo il pronti, al momento di ripartire chiedere nuovo pronti.

7. Se il locomotore si trova oltre il segnale di partenza licenziare il treno comunicando al macchinista l'aspetto del segnale e il numero dell'indicatore di direzione (es. "Parti col 2, rosso-giallo").

8. Dopo qualsiasi fermata anormale in linea (non ad un segnale) è il capotreno che dà l'autorizzazione alla partenza (RS art.25), non basta il fischio del *maestro*.

9. Se una fermata in linea si protrae mandare un conduttore a verificare la funzionalità della coda. Anche in regime di blocco elettrico automatico.

10. Quando, con materiali media distanza, dovesse non funzionare la telechiusura si emetta M40 al Cst/Cnd ed al Dctr, informandoli dell'anomalia, e non partire dopo ogni fermata facendo conto sulla ruota fonica. Il treno va licenziato solo con le porte chiuse, quindi si prenderà, ad ogni fermata, tutto il tempo necessario a determinarne le condizioni di sicurezza, anche se ciò potrebbe comportare enormi ritardi.

6. Condizionamento e Riscaldamento



Art. 90 P.G.O.S.: "In caso di mancanza o forte deficienza del condizionamento il personale provvederà a far passare i viaggiatori nelle altre carrozze purché vi siano posti a sedere, in caso di affollamento aprire i finestrini per permettere una opportuna ventilazione."

In caso di una o più vetture guaste si deve sempre richiedere altre vetture funzionanti.

In stazioni di origine o intermedie le vetture cuccette devono sempre essere sostituite.

Informare i viaggiatori del guasto e proporre sistemazioni diverse, se possibile. Etichettare le porte dei corridoi con avviso di guasto. Con un alta percentuale delle vetture in composizione guaste (e in relazione all'affollamento finché è possibile offrire alternative ai viaggiatori) chiedere la sostituzione o maggior composizione del materiale; se bloccato chiedere la sostituzione in stazione di origine.

Si dà avviso al DM della stazione di..... ed al DCTR / alla SOP di..... che le vetture n..... presentano guasto alla climatizzazione, dichiarato non riparabile dalla Verifica di Si chiede pertanto aggiunta/sostituzione di/con vetture (materiale) funzionante/i. h firma

Nel caso di materiale con finestrini parzialmente bloccati in cui, per la mancanza di condizionamento, il caldo fosse soffocante, qualora non si potessero far spostare i viaggiatori e non si fosse ottenuta la riparazione o la sostituzione del materiale, dopo aver avvisato i viaggiatori dell'impossibilità di un miglioramento delle condizioni climatiche, scrivere a scopo di maggior cautela cartelli da affiggere all'interno delle vetture, indicanti il problema (di modo che sia il viaggiatore a prendere la decisione di restare o meno sul treno) facendone annotazione sul foglio di corsa.

Sulle vetture che non presentano la possibilità di aprire anche solo parzialmente i finestrini (es. Gran Confort), in caso di mancato funzionamento di condizionamento e ventilazione, nessuno può rimanervi.

7. Illuminazione



Accertarsi che il guasto sia proprio dell'illuminazione e non risolvibile con nuove batterie.

Se si va verso una tratta con gallerie o il guasto si verifica in orario notturno la mancanza di illuminazione è ostativa alla partenza.

Se la vettura non è riparabile (o se il DM/SOP decide di non manovrare perché le casse delle batterie sono lato interbinario) richiedere alla sala operativa di competenza per quella zona le lampade portatili e far presenziare la vettura da un CST (con eventuale adeguamento della squadra, vedi 4).

Si dà avviso al DM della stazione di..... ed al DCTR/SOP di..... che la vettura n..... presenta guasto all'illuminazione, dichiarato non riparabile dalla Verifica di Si chiede pertanto fornitura lampade portatili quale requisito di sicurezza necessario per l'espletamento del servizio. h firma

In mancanza di lampade, se la vettura è ubicata in testa o in coda può essere messa fuori servizio chiudendola; se è ubicata diversamente occorre far uscire i viaggiatori e presenziare la vettura (vedi 4). Fino alla stazione che può fornire le lampade.

Segnalare tempestivamente sempre a mezzo M40 l'eventuale calo di efficienza delle lampade, in modo da offrire il necessario tempo agli altri operatori di predisporre la loro sostituzione.

Qualora non sia possibile cambiare gli accumulatori di una vettura perché situati sul lato interbinario è possibile accettare di partire dalla stazione solo dietro comunicazione scritta (del DM per la prescrizione di fermata motivata) che il cambio batterie avviene in altra stazione della stessa località (es. da Termini a Tiburtina).

8. Ritirate fuori servizio



Dalla stazione di origine, in caso di presenza di un'alta percentuale di ritirate inagibili chiedere alla SOP la riparazione, altrimenti sostituzione delle vetture (vedi **Condizionamento e riscaldamento** con la variante circa le ritirate).

In caso di presenza di un'alta percentuale di ritirate inagibili in corsa treno (in relazione all'affollamento circa la possibilità di spostarsi) con forti pressioni dei viaggiatori per utilizzare il bagno, o in caso di bagno attrezzato per disabili fuori servizio, si può chiedere l'utilizzo dei servizi alla prima stazione di fermata utile, emettendo il seguente M40:

Si dà avviso al DM della stazione di..... ed al DCTR / alla SOP di che, causa impraticabilità ritirate (per disabili), si richiede adeguata sosta nella stazione fino ad espletamento necessità.
h firma

9. Segnalazione guasti

In stazione di origine deve essere richiesto l'intervento del personale di verifica per il ripristino delle anomalie riscontrate (lo stesso deve essere fatto nelle stazioni di transito per le anomalie che insorgono in corso di viaggio).

Per tutte le anomalie devono essere compilate le **schede del Libro di Bordo** con dovizia e scrupolo, controllando ad esempio che *una porta*

chiusa ed etichettata abbia la scheda fatta. Compilare nuovamente schede se anomalie già segnalate sono state rinviate da alcuni giorni (indicativamente da 5 a 15 secondo la gravità del guasto); se già riparata -anche il giorno stesso- ma il guasto persiste rifare senz'altro la scheda. Se la segnalazione è già stata fatta più volte per lo stesso guasto, riportare sulle note della scheda tutte le date precedenti e l'esito delle visite. Secondo la serietà del guasto protratto e plurisegnalato fare rapporto: all'impianto e copia agli RLS (dal momento che ad ogni nuovo LdB si azzerava la memoria dei guasti). Se l'LdB riporta pagine strappate segnalarlo sulla copertina, se si sospetta vi sia occultamento di segnalazioni gravi, ritirare LdB (emettendo M40 da allegare all' M18) e fare rapporto.

Nel caso di guasti di rilievo occorsi durante la marcia del treno comunicare alla SOP, se lo si ritiene (guasti da far scartare la vettura) anche con M40 ad essa e alla Verifica (di destinazione se non ostativi alla prosecuzione del viaggio).

Aggiornare M18 con le segnalazioni che riguardano le condizioni del materiale e le schede versate (riportando n.scheda per n.vettura per tipo di guasto).

Aggiornare i quadri inerenti del M16 con il tipo di azioni intraprese e le comunicazioni scambiate in proposito.

Aggiornare PA88 se i guasti interessano il servizio viaggiatori.

SI RAMMENTA CHE TUTTI QUESTI COMPITI HANNO PRIORITÀ RISPETTO ALLE MANSIONI COMMERCIALI.

10. Sovraffollamento

Se in composizione ci sono vetture fuori servizio per invio/restituzione (verificando che l'eventuale guasto/etichettatura non sia ostativa al servizio) metterle in servizio fino alla stazione di destinazione, possibilmente in accordo con la SOP.

Se in composizione c'è vettura ristorante adibirla a posti normalmente occupati, possibilmente d'intesa con la SOP competente, emettendo M40:

Si dà avviso al Coordinatore del servizio di ristorazione che, causa eccessivo affollamento del treno, la carrozza ristorante viene adibita a vettura con posti a sedere. h firma

se il Coordinatore lo richiede specificare che ciò comporta l'interruzione del servizio di ristorazione al posto. Fare rapporto su M16 e PA88 col medesimo testo del M40.

Per i mezzi leggeri comunicare al macchinista con M40 la presenza di viaggiatori in numero superiore ai posti previsti sul longarone (PGOS. art.84) e valutare l'eventuale riduzione di velocità.

Per i treni composti di materiale ordinario in caso di eccessivo affollamento comunicare sempre al DCTR /alla SOP le condizioni e richiedere l'adeguamento del numero di carrozze rispetto alla reale affluenza: attivarsi tramite il DM per trasmettere M40 via fax -attendere ricevuta di conferma- (finché e sale operative non saranno fornite di moduli per la trasmissione di ordini\avvisi nell'esercizio ferroviario, come richiesto):

Si dà avviso al DM della stazione di..... e al DCTR / alla SOP di della SEGUENTE COMUNICAZIONE INTERESSANTE LA SICUREZZA E LA CIRCOLAZIONE: causa eccessivo affollamento del Tr. n con viaggiatori presenti oltre che nei corridoi anche nelle piattaforme, negli intercomunicanti e ad ostruire l'accesso ai bagni e alle porte di salita e discesa, il personale di scorta non è in grado di svolgere pienamente le mansioni di assistenza presenza e controllo su tutto il treno, si chiede pertanto aggiunta di vetture. h..... firma

Richiedere l'intervento Polfer per lo sgombero di intercomunicanti e piattaforme che **devono essere liberi** (art. 25 e 31 del D.P.R. 753/80). Fare sempre rapporto su M16 e PA88, col medesimo testo del M40

10.1 NORME DA OSSERVARE NEI CASI DI AFFOLLAMENTO SUI MEZZI LEGGERI

Le precauzioni da prendere in caso di sovraffollamento sui mezzi leggeri, sono espresse nell'articolo 84 della PGOS ed una particolare attenzione va data alle tabelle 41-42 e 14-15.

Il numero dei viaggiatori corrispondente al carico normale è indicato nella colonna a delle tabelle 41-42.

Qualora il numero dei viaggiatori superi il valore della colonna a delle tabelle 41-42 il carico corrispondente è quello massimo delle tabelle 14-15.

Qualora il numero dei viaggiatori , anche di una sola unità, superi il valore della colonna a delle tabelle 41-42 il Capotreno, **CHE E' TENUTO AD ACCERTARE OD A FARNE ACCERTARE L'ENTITA'**, dovrà darne subito comunicazione anche verbale al macchinista il quale, in relazione alle condizioni di efficienza del rotabile, deciderà sulle eventuali limitazioni di velocità a suo giudizio necessarie per la regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Tali limitazioni devono essere motivate dal macchinista nel bollettino di trazione e viste dal Capotreno prima della partenza.

Qualora il numero dei viaggiatori superi, anche di una sola unità, quello indicato nella colonna b delle tabelle 41-42 , il macchinista dovrà valutare con particolare attenzione la possibilità di proseguire il servizio in tali condizioni. Egli pertanto è tenuto a richiedere le limitazioni di velocità o la riduzione del numero dei viaggiatori, a suo giudizio necessarie

in relazione alle condizioni di efficienza dei mezzi, tenendo conto che l'esercizio si effettua in condizioni di precarietà tali da giustificare anche la soppressione. Ricordiamoci però che non è il personale del treno ad assumersi la responsabilità di far scendere i viaggiatori poiché a noi spetta il solo compito di segnalare l'impossibilità di proseguire il viaggio in tali condizioni. Nel caso quindi non servisse ridurre la velocità di marcia, si emetterà un M40 al DCTR (ed eventualmente al DM della stazione di partenza o in quella dove si stia per arrivare) chiedendo:

Si da avviso al DCTR/SOP di..... e DM di della SEGUENTE COMUNICAZIONE INTERESSANTE LA SICUREZZA E LA CIRCOLAZIONE: causa eccessivo affollamento di viaggiatori sul treno n....., per numero superiori a quanto stabilito dalle tabelle 41-42 dell'art. 84 della PGOS, sentito il parere del PdM, non possono più essere garantite le condizioni di sicurezza per la prosecuzione del viaggio. Si richiede pertanto un vostro intervento per il ripristino delle stesse. h..... firma.....

In particolare per le Ale 724 dalla 001 alla 040 e Le 884 dalla 107 alla 146 dovrà limitarsi, in ogni caso, la velocità a non più di 60 km/h

indipendentemente dall'intervento automatico dell'apposito dispositivo che agisce sul circuito di regolazione.

Qualora il posto di guida, ove non esiste cabina separata, non sia sufficientemente libero per eccessivo affollamento di viaggiatori od ingombro di bagagli o se le condizioni dei rotabili lo impongano, il macchinista può dichiarare la impossibilità di proseguire il servizio in tali condizioni, motivando il provvedimento sul bollettino di trazione e subordinando il proseguimento alla riduzione del numero dei viaggiatori.



Così ha risposto *Il Sostituto Procuratore della Repubblica presso la Procura Generale della Repubblica – Corte d'Appello di Venezia – Dott. Luigi Delpino, quando gli è stata posta la domanda se il capotreno può consentire la partenza del treno in caso di sovraffollamento?*

Il capotreno che consente ad un treno di partire con un numero di persone superiore a quello della capienza, che è riportata nel certificato che ha abilitato alla circolazione il veicolo stesso, ne risponde di persona: la proprietaria del veicolo, cioè le Ferrovie dello Stato, potrà tranquillamente dire di non aver mai autorizzato la circolazione con un numero superiore. Il limite è sempre quello della sicurezza.

Il veicolo per circolare deve avere un certificato d'omologazione, dove è indicato il numero delle persone che possono prendervi posto. Se ci sono dei dubbi, il capotreno si deve fare esibire il certificato d'omologazione, e la Società ha l'obbligo di farlo vedere. Se sul certificato è scritto che la carrozza è omologata per 60 persone non se ne possono far salire 61.

N.B.: Al momento, solo i mezzi leggeri riportano tale limite, e non per omologazione della vettura e quindi per le condizioni di vivibilità di chi ci sta sopra – cosa di cui dobbiamo comunque assolutamente tener conto - ma solo ai fini della frenatura del veicolo.

Ulteriori precisazioni.

E' a tutti noto che non molti treni viaggiatori circolino con a bordo un numero di viaggiatori di gran lunga superiore ai posti offerti dalle vetture, tale da non consentire il regolare svolgimento del servizio a bordo. Il personale di scorta peraltro, nella sua formazione, non dispone di elementi di conoscenza riguardo al numero massimo di viaggiatori ammissibile sui materiali rotabili secondo quanto stabilito dai certificati di omologazione.

Al riguardo, qualche chiarimento verbale fornito da alcuni tutor indica che non esisterebbe alcun limite alla capienza delle vetture e che quindi, in qualsiasi condizione di sovraffollamento, il treno debba partire.

Se è vero che una vettura può sostenere qualsiasi peso e garantire comunque il servizio da un punto di vista meccanico, va rilevato però che il sovraffollamento implica, per il personale preposto a bordo alla incolumità altrui, la verifica delle condizioni di agibilità e vivibilità del luogo dove la clientela viene accolta dovento assicurare, prima della partenza, l'esistenza delle condizioni di sicurezza. (vedi art. 432,449,450 del cod. penale, e raccolta di sentenze 27).

Anche in caso di sovraffollamento, tale personale, cui sono affidati compiti di polizia e sorveglianza, deve poter essere comunque in condizione di svolgere assistenza in tema di antincendio, di primo soccorso per occasionali malori, di aiuto ad eventuali disabili o persone in difficoltà, di poter ripristinare l'illuminazione che potesse essersi spenta in corso di viaggio, ecc. e l'impossibilità di poter circolare a bordo aumenta, in modo esponenziale, i rischi in questione.

Inoltre, allo stesso personale sarebbe preclusa la tutela per la propria incolumità, ai sensi della legge 626/94 e dell'art. 2087 del C.C., senza contare la impossibilità di ottemperare a quanto disposto con la Comunicazione Organizzativa n.17/2001 in materia di incidenti (incendi) in galleria.

Si consideri che l'azienda non si è mai espressa sulla possibilità o meno di fermare un treno per i motivi suddetti, e prima di farlo noi personalmente bisognerà tentare di tutto per non arrivarci.

E' bene, quindi, scrivere al proprio impianto lettera protocollata in cui si chiede di non essere assegnati a turni in cui si scortano treni (specificare quali) che notoriamente, per insufficiente capienza, sono sovraffollati e non consentono quindi al PdB la dovuta assistenza ai viaggiatori in caso di emergenze ed in materia di antincendio. Ricordare che il PdB è, sui treni, preposto alla sicurezza e all'incolumità pubblica e non può adottare comportamenti che non siano in linea con norme di rilevanza penale e disposizioni aziendali applicative. Si aggiunga di non essere stati formati adeguatamente rispetto alle emergenze legate all'antincendio come prescritto dalla vigente legge.

Se, nonostante ciò, si venisse comunque assegnati con ordine scritto a tali turni, si emetterà M40 (o fax se si è a casa) al Cpv distributore informandolo della comunicazione data all'impianto:

Si informa il Cpv distributore che il sottoscritto.....ha presentato in data.....lettera all'impianto (prot. n.....) in cui, vista la consueta eccessiva affluenza di viaggiatori al treno....., chiede di non venire assegnato a tale turno, se non siano nel frattempo intervenute modifiche organizzative ripristinanti le condizioni di sicurezza in materia di prevenzione incendi e assistenza ai viaggiatori. Fa presente che il PdB non può ignorare tali precauzioni poiché ciò configurerebbe un comportamento in contrasto con norme di rilevanza penale e con le disposizioni aziendali applicative. Evidenzia di non aver ricevuto la necessaria relativa formazione per eventuali emergenze come prescritto dalla legge. Precisa quindi che, qualora venisse comunque comandato alla sua scorta, se all'atto di prendere servizio su tale treno lo stesso si presentasse in condizioni di sovraffollamento, il sottoscritto chiederà la propria sostituzione con altro agente di riserva.

Data.....ora.....Firma.....

Se non fosse prevedibile sapere le condizioni del treno in anticipo si farà un M40 simile, specificando eventualmente l'aver già scritto al proprio impianto):

Si informa il Cpv distributore che il sottoscritto..... chiede di venir sostituito con altro agente per la scorta del treno....., poiché lo stesso non garantisce le condizioni di sicurezza in materia di prevenzione incendi e assistenza ai viaggiatori. Precisa che ignorare tali precauzioni configurerebbe un comportamento in contrasto con norme di rilevanza penale e disposizioni aziendali applicative. Fa presente inoltre di non aver ricevuto la necessaria formazione in materia di antincendio come prescritto dalla legge, per cui non potrebbe fornire la dovuta assistenza in caso di emergenze.

Mentre questo vademecum va in stampa l'OrSA ha presentato sulla questione un esposto alla magistratura al fine di deresponsabilizzare il Pdb da eventuali inadempienze legate al sovraffollamento e chiedendo chiarimenti sul modus operandi da adottare in circostanze simili. Per ora se l'ordine ci è ribadito per iscritto, partiamo.

11. Foglio disposizioni n° 6 del 16.04.99

Irregolarità di viaggio ed adempimenti operativi :

*"A seguito delle continue sollecitazioni da parte delle Ferrovie dello Stato spa sulla irregolare applicazione dell'art. 23 del **DPR 753/80** si ritiene indispensabile fornire precise indicazioni operative, onde garantire uniformità di azione in occasione delle richieste avanzate da parte del personale FS, addetto alla controlleria, di far discendere dai convogli viaggiatori sprovvisti di biglietto, con titoli di viaggio irregolari o altri motivi ostativi alla prosecuzione del viaggio, così come contemplato nel DPR 753/80.*

Si precisa onde evitare difformità di interpretazioni circa l'articolo in parola, che qualunque interpretazione e la stessa discrezionalità della regolarizzazione differita del titolo di viaggio, con la prosecuzione dello stesso, è demandata esclusivamente al personale FS.

La decisione di far scendere il passeggero è pertanto presa dal personale addetto alla controlleria, e adottata in qualità di Pubblico Ufficiale durante lo svolgimento delle proprie funzioni.

Nei casi in cui a parere del personale FS sussistano le condizioni per far discendere il viaggiatore, prima di richiedere l'intervento della Polizia Ferroviaria, deve ingiungere allo stesso di allontanarsi dal treno, mettendo in essere tutte le possibili azioni per raggiungere tale obiettivo.

Solo a manifesta impossibilità di far scendere il passeggero, il personale FS può decidere di interessare la Specialità affinché intervenga in ausilio.

Se è presente la scorta Polfer a bordo treno, il personale FS consegnerà ad essa il passeggero irregolare, nonché l'apposito Modulo "richiesta generalità" compilato in tutte le sue parti e sottoscritto dal medesimo personale FS con firma leggibile, senza pertanto la necessità che il personale Polfer identifichi, con richiesta di documento, il personale FS.

Giunto il treno alla prima stazione presenziata dalla Polizia Ferroviaria, la scorta affiderà agli operatori Polfer dello scalo ferroviario, preventivamente allertati, il passeggero ed il predetto Modulo.

Ove la scorta Polfer non sia presente, il personale FS contatterà per tempo, utilizzando il telefono in dotazione, la Polizia Ferroviaria competente della prima stazione utile.

Alla fermata del treno, il personale FS provvederà a far scendere il passeggero e lo affiderà agli operatori Polfer intervenuti, unitamente al Modulo precompilato.

Ove il personale FS non sia riuscito ad accompagnare a terra il passeggero, richiederà l'intervento della Polizia Ferroviaria.

L'intervento del personale Polfer deve comunque evitare di causare ritardi al treno. Pertanto tutte le attività connesse all'identificazione, eventuali contestazioni del passeggero, ecc., dovranno essere svolte a terra presso la stazione ferroviaria, ed ulteriori chiarimenti potranno essere richiesti successivamente all'ufficio di appartenenza del personale FS viaggiante.

Il Responsabile del Servizio Produzione: Ing. SILVIO MARTINELLI"

Annotare sul QV del M16 una descrizione degli eventi comprendente le motivazioni addotte per far discendere dal treno il viaggiatore.

11.1 Consegna di minori

Qualora il viaggiatore non in regola con i titoli di viaggio fosse minorenne non farlo discendere dal treno se non consegnandolo all'autorità di PS, a tutela nostra e del minore. Abbiamo quindi l'obbligo di tale consegna anche se ciò comportasse un'attesa del treno che può pregiudicare la marcia sulla linea.

12. Secondo agente in macchina

In caso di mansioni di secondo agente, in ogni caso avvenisse di trovarsi in condizioni inidonee a tutelare la nostra salute e la nostra dignità, rifiutiamoci di partire senza il loro adeguamento. Dopo aver preso atto che le condizioni ambientali nella cabina di guida non sono idonee all'organismo umano per il microclima o per altri fattori che provocano l'eccessivo caldo/ freddo/ rumore o altro, il CT deve valutare quanto ciò può incidere sulle sue capacità di agire in sicurezza o di non pregiudicare la propria salute (ai sensi della legge 626/94 e art 2087 cc). Pertanto, se lo si riterrà opportuno emetterà il seguente M40

si dà avviso alla SOP di che le condizioni ambientali nella cabina di guida del mezzo di trazione n° non sono adeguate all'organismo umano per l'eccessivo caldo/ freddo/ rumore/ vibrazioni/ esalazioni dovute al (guasto/ mancanza/ eccezionali avversità atmosferiche/ ecc.). Pregasi provvede in merito o al cambio del mezzo al fine di garantire la salute del PdB nonché la salvaguardia dell'esercizio ferroviario.

ATTENZIONE : Nella circolare Maestrini è compreso il caso del rifiuto del mezzo per l'inefficienza delle apparecchiature deputate al microclima.

Art.8 comma 7 ISPST. "IL MACCHINISTA DEVE ISTRUIRLO PRIMA DELLA PARTENZA SULL'USO DEL FRENO PER ARRESTARE IL TRENO IN CASO DI NECESSITA'."

"SULLE AUTOMOTRICI TERMICHE L'AGENTE DEVE ESSERE ISTRUITO ANCHE PER L'ARRESTO DEI MOTORI."

"DELLA EVENTUALE MANCATA ISTRUZIONE SONO RESPONSABILI ENTRAMBI."

Qualora a treno fermo, il Macchinista dovesse temporaneamente allontanarsi dalla locomotiva per assolvere agli obblighi di servizio, IL SECONDO AGENTE IN CABINA DI GUIDA E' TENUTO A CONTROLLARE CHE NON VENGA A MANCARE LA TENSIONE E NON SI VERIFICHINO AVARIA AI MECCANISMI DI PRODUZIONE DELL'ARIA COMPRESSA, OSSERVANDO CON CONTINUITA' CHE LE LANCETTE DEL VOLTMETRO E DEL MANOMETRO SEGNINO SEMPRE VALORI COMPRESI ENTRO I LIMITI PRECISATI DAL MACCHINISTA PRIMA DI ALLONTANARSI.

Qualora detti strumenti indicassero valori inferiori, egli dovrà subito emettere fischi lunghi e ripetuti e sollecitare il ritorno a bordo del Macchinista, per attuare i provvedimenti atti a garantire l'immobilità del treno.

TUTTO QUESTO PERO' NON CI ESONERA DAGLI ALTRI COMPITI

Articolo 12 ISPST

Comma 1: In tutte le stazioni di fermata il personale di scorta, una volta arrestatosi il treno deve scendere prontamente per sollecitare il servizio.

Articolo 91ter PGOS

Comma 3: La chiusura delle porte dovrà essere eseguita :

- dal Capotreno che [...] comanda tramite uno dei commutatori a chiave quadra posto in corrispondenza di ogni porta, la chiusura di tutte le porte tranne quella da lui presenziata [...] dato quindi l'ordine di partenza al Macchinista, provvede alla chiusura di quest'ultima.
- Dal Macchinista su ordine [...] del Capotreno, sui treni aventi in composizione materiali leggeri non muniti di commutatori a chiave quadra, o *che effettuano servizi particolari precisati dalle Unità Periferiche.*

Comma 4: [sui materiali attrezzati] è richiesto il controllo centralizzato di chiusura delle porte realizzato attraverso segnalatori ottici sui banchi di manovra. Il Macchinista non deve partire in mancanza di tale controllo.

(Vedi 5.4)

Dopo aver preso atto che le condizioni ambientali nella cabina di guida non sono idonee all'organismo umano per il microclima o per altri fattori che provocano l'eccessivo caldo/ freddo/ rumore o altro, il CT deve valutare quanto ciò può incidere sulle sue capacità di agire in sicurezza o di non pregiudicare la propria salute (ai sensi della legge 626/94 e art 2087 cc). Pertanto, se lo si riterrà opportuno emetterà il seguente M40:

si dà avviso alla SOP/ DCTR di che le condizioni ambientali nella cabina di guida del mezzo di trazione n° non sono adeguate all'organismo umano per l'eccessivo caldo/ freddo/ rumore/ vibrazioni/ esalazioni dovute al (guasto/ mancanza/ eccezionali avversità atmosferiche/ ecc.). Si chiede pertanto di provvedere in merito oppure disporre la sostituzione del mezzo al fine di garantire la salute del PdB nonché la salvaguardia dell'esercizio ferroviario.

ATTENZIONE : Nella circolare Maestrini è compreso il caso del **rifiuto del mezzo** per l'inefficienza delle apparecchiature deputate al microclima.

12.1 TMR

Che il blocco porte in cabina di guida funzioni o no, è una cosa che, stando a quanto recita il comma 4 dell'art.91 ter della PGOS riguarda il macchinista impedendogli di partire e non il pdb, che è l'unico titolato a dare ordine scritto di partenza anche senza il predetto segnale, avendo verificato personalmente le condizioni di sicurezza. Chi avesse dei dubbi circa la chiusura delle porte non esiti a comandare la fermata del treno e ad accertarsi che esse siano come previsto durante il viaggio.

Sul materiale in composizione (vetture UIC-X) al loc 464 e vettura pilota, (usato a Roma per il Leonardo Express), il segnale di blocco porte dal locomotore non controlla niente mentre nella vettura pilota controlla esclusivamente le porte della stessa vettura pilota. Ne consegue che, il partire senza essersi accertati personalmente della chiusura delle porte passando all'interno del treno comporta la mancanza delle condizioni di sicurezza circa la chiusura effettiva delle porte. Tale condizione si verifica però nei servizi dove il capotreno svolge compiti di secondo agente, che mantiene peraltro intere le responsabilità per la parte rimorchiata.

Dovendo però, essendovi obbligati, svolgere funzioni di secondo agente, dovremo dare priorità a tale compito, poiché la regolarità della marcia del treno rappresenta una tutela della sicurezza di tutti i trasportati ottemperando ai compiti di assistenza a bordo compatibilmente con la possibilità di venire a conoscenza della necessità di un nostro intervento.

Il manuale operativo del CST (a cura di Trenitalia, Divisione Trasporto Regionale, edizione 2002) alla scheda 248 - "servizi scorta", chiarisce che c'è certezza dell'avvenuta chiusura delle porte, solo quando il treno è partito, perché dopo i 5 km/h entra in funzione il dispositivo tachimetrico che le blocca e di ciò se ne ha prova visiva allo spegnimento della luce rossa sull'architrave della porta.

Nel caso in cui la spia rossa resti accesa, significa che la porta è predisposta per la apertura ed allora il capotreno ha il compito di staffare la porta (sicurezza meccanica), chiudendola con la chiave quadra, compilare la scheda sul libro di bordo per le riparazioni in officina, applicare l'etichetta M6 sulla porta insicura, annotare il tutto sul foglio veicoli destinato all'Ufficio Materiale Rotabile ed infine segnalare l'inconveniente al Dirigente Centrale Trazione.

Viaggiando da secondo agente i controlli delle porte e l'assistenza a bordo ci sono preclusi per cui è bene scrivere al proprio impianto per segnalare il problema (vedi 10. - sovraffollamento - con le dovute differenze) ed emettere eventualmente relativo M 40 al Cpv:

Treno.....del.....

Si informa il Cpv distributore che il sottoscritto CT.....non può garantire la regolare sicurezza ed assistenza a bordo, essendo adibito a secondo agente in macchina. Chiede di avere a disposizione altro agente per la scorta del treno, poiché non sono garantite le condizioni di sicurezza in materia di regolare chiusura delle porte. Precisa che ignorare tali precauzioni configurerebbe un comportamento in contrasto con norme di rilevanza penale e disposizioni aziendali applicative.

Orafirma.....

Mentre questo vademecum va in stampa l'OrSA ha presentato sulla questione un esposto alla magistratura al fine di deresponsabilizzare il Pdb da eventuali inadempienze legate al controllo delle porte e chiedendo chiarimenti sul modus operandi da adottare in circostanze simili.

Tabella 44 bis ISPST

Spegnimento o mancata accensione della lampada spia controllo chiusura porte – arresto del treno alla prima località di servizio – avviso scritto del macchinista (m40a) al capotreno per affidamento del controllo chiusura al personale di scorta.

Viaggiando da secondo agente, ne consegue che il treno non potrà partire senza che il pdb abbia prima verificato personalmente la chiusura delle porte passando all'interno delle vetture.

Ricordiamoci che l'abbandono del macchinista comporta rischi anche per il CT anche se il primo avesse assentito al vostro allontanamento. Penalmente siamo sempre responsabili.

La nuova disposizione 35 del 22/11/2002 emanata da RFI sebbene introduca altri elementi nei nostri compiti non ne cancella i vecchi, lasciando quindi inalterate le nostre responsabilità penali. Ritenendo quindi, come anzidetto, prioritaria la salvaguardia di tutti i trasportati, **si resterà in cabina a fianco del macchinista ed eventuali altre incombenze a bordo verranno svolte a treno fermo**, come previsto.

Qualora poi avvenisse che un nostro superiore o un capodeposito della trazione ci invitasse a lasciargli il posto per svolgere le altre operazioni previste dalle nostre mansioni, lo scriveremo sul bollettino come secondo agente o ne faremo annotazione scritta sul quadro V del foglio di corsa in questo modo:

da..... a..... svolge funzioni di secondo agente il CPV/Capodeposito.....dell'impianto di.....

Attenzione a ciò! Qualora accada un incidente nessuno vorrà prendersi le responsabilità al vostro posto.

Per le eventuali prescrizioni riguardanti gli avvisi che il PdB è tenuto a dare ai viaggiatori (ad esempio relativamente alla lunghezza dei marciapiedi), qualora si sia impossibilitati a causa della mancanza di un sistema di diffusione sonora funzionante in cabina di guida, si dovrà darne comunicazione scritta al proprio superiore (DCTR o DM a seconda dei casi – o entrambi) specificando come segue:

Si dà avviso al che il CT..... del treno non può eseguire quanto prescritto al punto..... dell'M40 n°..... per mancanza di personale coadiuvante e diffusione sonora in cabina di guida. ore.....firma.....

(Ciò decade qualora sia in servizio sul treno un altro agente di scorta)

12.2 PAX

Viaggiando occasionalmente da secondo agente sul locomotore perché un macchinista si deve assentare (per l'accudienza del locomotore di coda, etc.) i compiti del capotreno devono incentrarsi sugli aspetti di movimento: dovrà pertanto delegare, se possibile, ad un conduttore il coordinamento della assistenza ai viaggiatori sul treno, consegnando anche il telefono di servizio (finché ce ne sarà uno solo). Si badi comunque a mantenere la possibilità del contatto fra i due agenti.

Una volta istruito su quanto sopra detto e partiti, il CT ripeterà ad alta voce l'aspetto dei segnali (in particolare se diversi dal verde), e farà un sacco di domande tecnico/normative per tenere sveglio il macchinista e attento alle prescrizioni di accompagnamento.

Anche in presenza della ripetizione in macchina dei segnali **il capotreno non si allontanerà dalla cabina di guida**, annotando la sua mansione sul QV del foglio di corsa.



Il Sostituto Procuratore della Repubblica presso la Procura Generale della Repubblica – Corte d'Appello di Venezia – Dott. Luigi Delpino, ha cercato di inquadrare sotto i profili generali gli aspetti penalistici che interessano maggiormente il Personale di Bordo, fornendo soprattutto gli strumenti adeguati. Cosa ha detto circa il servizio ad agente unico

1) Qual è la responsabilità del capotreno nelle mansioni di secondo agente di macchina?

La soluzione a questo problema va ricercata nei due principi:

- responsabilità per colpe generali ;
- responsabilità per omesso impedimento dell'evento.

Nel momento in cui il capotreno prende posto a fianco del macchinista viene posto nella stessa posizione di garanzia del personale di macchina e quindi, **proprio in virtù della regola del secondo comma dell'art. 40 del Codice Penale, risponderà per omesso impedimento dell'evento alla pari del guidatore in tutte le situazioni che possono derivare dalla circolazione del veicolo.** Ovviamente dovrà essere in colpa, dovrà aver violato una di quelle regole cautelari di garanzia che gli si impongono quando svolge quell'attività.

Le regole di garanzia normalmente sono contenute in vere e proprie norme giuridicamente obbligatorie, tra le quali, oltre alla legge, ci sono anche gli ordinamenti e, soprattutto, i regolamenti interni (disposizioni, circolari, ordini di servizio, ecc.) che, nei rapporti di subordinazione quali sono quelli che esistono tra datore di lavoro e prestatore d'opera, diventano regole di comportamento e di diligenza e che devono essere osservate nell'esercizio dell'attività. La violazione di questi regolamenti interni potrà essere fatta valere come colpa, come negligenza nell'esercizio dell'attività. Inoltre la regola di diligenza nel caso specifico di rapporti di subordinazione si ricava anche dall'ordine concreto.

Durante la circolazione del treno in casi di pericolo il capotreno può dare l'ordine di procedere a vista; in quel momento quell'ordine diventa regola cautelare di chi guida il treno: se non osserva quell'ordine, viola le regole di diligenza e se, per effetto di quella violazione, ne deriva un incidente, risponderà dell'incidente stesso per colpa, e la sua negligenza sarà accertata nel fatto che non aveva osservato quell'ordine che gli imponeva quella determinata cautela in quella situazione particolare. Ma anche procedendo secondo le regole di diligenza si potrebbe essere rinviati a giudizio per colpa, per non aver osservato la diligenza generica che quella situazione imponeva.

2) Come s'interpreta la disposizione normativa relativa al capotreno sui mezzi leggeri?

La regola generale dice che quando il treno è condotto da un solo agente di macchina il capotreno gli siede accanto nella cabina di guida e, essendo entrambi in posizione di garanzia, rispondono solidariamente della condotta del treno.

La posizione di garanzia presuppone un effettivo controllo della situazione di pericolo.

Se non si ha il dominio della situazione di garanzia, non se ne risponde. Finché la situazione di garanzia non è stata trasferita effettivamente, se ne risponde di persona; se ne viene sgravati solo nel momento in cui, di fatto, viene trasferita ad altri. Perché si risponda di mancato impedimento dell'evento, occorre che concretamente, ci si trovi nella possibilità di impedire l'evento.

Di regola, il capotreno deve permanentemente prendere posto in cabina, quindi, di regola, quando sta in cabina, risponde alla pari del macchinista: abbiamo una doppia posizione di garanzia che è uguale per entrambi.

La norma relativa al capotreno sui mezzi leggeri prevede che lo stesso debba espletare le incombenze di sua spettanza nelle stazioni d'origine, di fermata e termine di corsa: questa è una prima deroga all'obbligo di essere all'interno della cabina, e quindi si può allontanare per svolgere le sue mansioni. *In quelle situazioni, quindi, lui non avrà responsabilità riguardo alla circolazione. Inoltre, durante il viaggio il capotreno potrà "allontanarsi dalla cabina di guida per svolgere le sue normali incombenze, limitatamente al primo elemento, con le seguenti modalità: sulle linee con blocco automatico ... dopo aver preventivamente avvisato il macchinista, il quale potrà rappresentare l'esistenza di esigenze che ne impediscono il temporaneo allontanamento. In caso di guasto alla ripetizione dei segnali in macchina, il capotreno prenderà permanentemente posto accanto al macchinista. Sulle altre linee il capotreno potrà allontanarsi d'intesa col macchinista tenuto conto delle condizioni di circolazione".*

Quindi il capotreno dovrà stare permanentemente in cabina, però la norma prevede dei casi nei quali il capotreno, d'intesa con macchinista, può essere autorizzato ad allontanarsi.

*Perché si verifichi la dismissione di responsabilità da parte del capotreno ci si deve trovare in una situazione che corrisponde a quella descritta dalla norma: in una situazione in cui effettivamente il capotreno sia stato autorizzato ad allontanarsi dal macchinista, e se le condizioni di circolazione lo consentivano, nessuno potrà mai addossare al capotreno la responsabilità di quello che si è verificato nel periodo in cui non era, legittimamente, nella cabina di guida. Ovviamente, se il capotreno si allontana nonostante l'opposizione del macchinista, ne risponderà, e a maggior ragione in maniera più grave rispetto alla colpa del macchinista, con la violazione dell'obbligo di non allontanarsi. **Anzi, se il macchinista riuscirà a dimostrare che l'evento poteva essere***

impedito dalla presenza del capotreno, che si è allontanato contro la sua volontà, ne risponderà soltanto il capotreno.

La posizione di garanzia sorge quando si verificano determinati presupposti, ma non basta in astratto ad obbligare il soggetto: il soggetto poi in concreto deve essersi trovato effettivamente nella posizione di impedire quel certo evento. Se il capotreno teoricamente doveva stare in cabina di guida ma legittimamente se ne è allontanato, non ne risponderà, non avrà nessuna responsabilità se l'allontanamento è stato legittimo purché avvenuto nei limiti in cui gli era consentito allontanarsi dalla cabina: se lui, di fatto, non aveva legittimamente possibilità di controllare la situazione e quindi di impedire l'evento, non ne risponde.

Nelle situazioni in cui è legittimato ad allontanarsi, il capotreno non risponderà degli eventi che dipendono dal macchinista o da un vizio di funzionamento della macchina sulla quale lui non aveva possibilità di controllo in quel momento. *Viceversa, se l'allontanamento è stato illegittimo, il capotreno ne risponderà e, se il macchinista potrà dimostrare che la situazione di pericolo si è concretizzata proprio per effetto del suo allontanamento, il capotreno ne sarà l'unico responsabile.*

Accettare compiti al di fuori delle proprie mansioni o al di sopra delle proprie possibilità o con tempi accessori ridotti senza che ciò venga tempestivamente segnalato a chi ce li impartisce implica il proprio tacito assenso.

13. Finestrini infranti

Se vi sono problemi ai vetri dei finestrini non fa differenza se le vetture non sono in servizio, salvo per il caso di lastre interne di vetri doppi, che vanno comunque segnalate.

13.1.1.1 In caso di finestrini *incrinati* all'esterno chiedere l'applicazione della pellicola adesiva (o di tante strisce di scotch da tenere coperta l'intera superficie) come **ostativa alla partenza**. Il vetro potrebbe infatti infrangersi con le vibrazioni del treno, su uno scambio, incrociando un altro treno in galleria, etc. Se necessario fare M40 alla SOP e alla Verifica (vedi sotto). 13.1.1.2 In corso di viaggio o in stazione non sede di verifica (basta un manovale) prescrivere adeguata riduzione di velocità d'accordo col DCO e far presenziare –fino alla prima stazione attrezzata dove si deve richiedere la pellicola o lo scotch.

13.1.2 In caso di finestrini incrinati nella sola lastra interna chiedere l'applicazione della pellicola adesiva o di strisce di scotch, altrimenti sgomberare il compartimento e chiuderlo, se vettura salone o lato corridoio segnalare il divieto di seduta e di avvicinamento facendo presenziare da agente (vedi 4.).

13.2.1.1 In caso di vetri *rotti* esternamente chiedere ripulitura e rimozione dei frammenti e delle parti ancora attaccate alle intelaiature come **ostativo alla partenza**, se necessario con M40 al CTP e alla Verifica (vedi sotto). I frantumi potrebbero infatti essere persi (lanciati come proiettili) lungo il viaggio –magari nello sbalottamento sugli scambi d'ingresso di una stazione con i marciapiedi affollati di persone!- Se nell'intercapedine è presente veneziana parasole deve essere opportunamente fissata nella posizione raccolta o tolta o prescritta adeguata riduzione di velocità d'intesa col DCO. Altrimenti può distendersi, sbarbicarsi e disperdersi in corsa treno. 13.2.1.2 In corso di viaggio o in stazione non sede di verifica (basta un manovale) attivarsi per il meglio fermando il treno e prescrivere adeguata riduzione di velocità d'accordo col DCO, anche per i treni transitanti sul binario attiguo (se lato interbinario) –fino alla prima stazione attrezzata, (richiedere ripulitura e rimozione frammenti). 13.2.2 In caso di finestrini rotti nella lastra interna chiedere la rimozione dei detriti anche se ancora attaccati all'intelaiatura, altrimenti sgomberare il compartimento e chiuderlo, se vettura salone o lato corridoio sgomberare l'intera vettura e far presenziare (vedi 4.) per il transito.

Si dà avviso alla Verifica della stazione di..... e al DCTR/SOP di che la vettura n..... presenta vetro incrinato/rotto esternamente sul lato destro/sinistro senso marcia treno. Si chiede pertanto ripristino condizioni di sicurezza per la partenza: (applicazione adesivo di contenimento/ rimozione frammenti di vetro).
h firma

13.3 Nel caso di vetri semplici adottare le indicazioni di sicurezza riportate sopra sommando quelle per il vetro interno che per quello esterno: incrinati 13.1.1.1/2 + 13.1.2.1; rotti 13.2.1.1/2 + 13.2.1.2

13.4 Sulle fiancate esterne degli ETR 500, tra i finestrini sono montate delle *lastre decorative* di vetro a specchio; se si cretano richiedere

pellicola o strisce di scotch. In caso di rottura che ne pregiudichi la stabilità tali lastre devono essere rimosse (FD.REG.n.3/98 del 03.03.1998)

14. Anormalità sagoma del treno

Segnaliamo alcune anormalità che possono presentarsi a modificare la sagoma del treno e che, apparentemente di limitata entità, possono invece rappresentare dei pericoli molto gravi. Passando ad alta velocità accanto ad un marciapiede (anche se provvisto di striscia gialla), o ad un cantiere, o ad una zona ricovero, o semplicemente ad un oggetto posto nello spazio interbinario, una sporgenza non prevista può urtare con conseguenze irreparabili. Nessun timore pertanto nell'esigere che siano eliminate tali anormalità ripristinando il regolare profilo del treno.

14.1 Se un **gradino fuoriesce** pur essendo la porta regolarmente chiusa, non è cioè rientrato secondo uno specifico meccanismo (a parte casi speciali della meccanica degli ETR) deve essere assicurato nella posizione rientrata: chiedere l'intervento della Verifica come per le porte di testata (vedi)

14.2 Se un **contenitore esterno di cartelli indicatori non è ben chiuso**, in corsa treno si solleva prendendo aria e assume una posizione orizzontale, come un'ala o una lama a fianco del treno; o si alza di colpo con i turbini nelle gallerie. Spesso lo si riconosce perché sbatte ritmicamente sulle fiancate del veicolo. Il suo bloccaggio è condizione **ostativa alla partenza** (al limite deve essere smontato e tolto ma spesso basta chiudere la maniglia o la serratura con chiave di servizio); in corsa treno ci si deve fermare al primo posto più conveniente per chiuderlo (anche in linea, ma se lato interbinario meglio un marciapiede). Non lasciarsi ingannare dal fatto che *si è quasi in arrivo*: proprio le stazioni grandi possono più probabilmente avere cantieri o operai lungo i binari. Se richiesti si possono fare i seguenti M40:

Si dà avviso al DC/DCO della tratta che la vettura n..... presenta contenitore dei cartelli indicatori aperto lato destro/sinistro senso marcia treno. Si chiede pertanto fermata a per ripristinare l'anormalità. (o al limite "avviso del pericolo a tutti gli enti di linea presenziati") h firma

Si dà avviso alla Verifica della stazione di..... che la vettura n..... presenta contenitore dei cartelli indicatori aperto. Si chiede pertanto ripristino condizioni di sicurezza per la partenza.
h firma

Allo stesso modo è necessario far rimuovere o far fissare alla prima stazione utile le guaine che incorniciano esternamente i finestrini, qualora siano parzialmente staccate e pendenti al vento.

15. Resettaggio TAF e 464

Quando occorresse resettare tali materiali ed il normale reset non funziona occorre staccare le batterie ed attendere che si cancelli la memoria almeno in piccola parte. Di norma basta 1 minuto per il Taf e 3 minuti per il loc.464. Tale operazione, non prevista sulla guida di depannage, non va mai fatta né in stazione e tanto meno in linea poiché senza l'apporto delle batterie non si aprono le porte al Taf.

Al contrario, si aprono quelle delle Carrozze UIC X eventualmente in composizione con il loc.464. Farlo in linea è pericoloso (e non previsto dalle procedure) perché per questa operazione la gente andrebbe fatta scendere dal treno. Attenzione anche quando, viaggiando da secondo agente, il macchinista deve scendere per qualche operazione al materiale: **noi non possiamo allontanarci dal freno!**

16. Incendio

Normalmente le vetture sono costruite con materiale ignifugo, ma possono svilupparsi fiamme sul rodiggio a causa di detriti di frenatura e/o accidentalmente estendersi all'interno di una vettura. Se ci si accorge di un principio di incendio in corsa treno, o si ha anche solo un fondato sospetto (fumo dal rodiggio), fermare il treno anche in linea (purchè non in galleria) se non è prossima alcuna stazione o posto di precedenza, e verificare col macchinista la vettura. Avvertire DC/DCO e valutare l'opportunità di proseguire o meno fino ad una prossima fermata, dove sia magari possibile avere assistenza dei VVFF, far discendere i viaggiatori, condurre un trasbordo, poter manovrare, etc.

Spostare i viaggiatori finché la fiamma è circoscritta. Cercare di scorrere la vettura per accertare che nessuno sia rimasto sopra, e chiudere finestrini, porte di testata e salita, e spengere il QC. Utilizzare gli estintori delle altre vetture (ricordandosi poi di compilare scheda LdB), badando di dirigere i getti alla base dove si sviluppano le lingue di fuoco.

Se una carrozza va a fuoco cercare di prevenire che l'incendio si propaghi alle altre, anche staccandola dopo aver valutato la pendenza della linea e staffate le ruote. Eventualmente attendere così la completa combustione. Se si manovra occorre ricalcolare le caratteristiche del treno.

Incendio in galleria: si tenga presente che in casi del genere gli aspetti più critici da affrontare sono il fumo e il panico dei viaggiatori. In casi gravi, per evitare il soffocamento camminare bassi controvento poiché il fumo tende a salire e cercare di coprirsi le vie respiratorie con panni umidi. Utilizzare, se possibile, la diffusione sonora per invitare i viaggiatori a fare altrettanto. Si tenga presente che rimanere vivi è condizione indispensabile per aiutare gli altri.

17. Superamento di passaggio a livello con barriere aperte

Il capotreno o il macchinista non sono vigili urbani. Non possono cioè imporre l'alt alle autovetture circolanti sulle strade.

Peraltro, come ricorda il pdm OrSA, ***più di un macchinista è stato sottoposto a procedimento penale in seguito all'urto di veicoli stradali avvenuto oltre la testa del treno.***

Il problema, già sollevato dalla stessa organizzazione, è legato al conflitto tra il regolamento ferroviario che ci dice di scendere a proteggere il passaggio del treno ed il codice della strada. Ovviamente il dubbio riguarderebbe solo i treni scortati da due macchinisti ed un CT, poiché qualora si viaggiasse ad agente unico, un solo agente non potrebbe, anche volendo, proteggere entrambi i lati. Comunque, la materia è ancora oggetto di discussione perché l'azienda, in alcuni casi, ha messo sotto inchiesta il personale che si era rifiutato di intervenire a protezione del passaggio del treno, ma finora non esisterebbero condanne. Vista dunque l'esperienza dei macchinisti dell'OrSA in tal senso, attingiamo direttamente da loro, attraverso il "Progetto Maestro", le norme che ci consentiranno di tornare a casa in sicurezza.

Primo caso

M40 da consegnare al DM in caso di prescrizione di marcia a vista se non è specificata la condizione di presenziamento e di apertura o chiusura delle barriere

Si dà avviso al DM di con riferimento al vostro M40 n°..... del..... con il quale si prescrive al treno..... marcia a vista al PL Km..... si richiede riscontro scritto circa la regolare posizione di chiusura delle barriere o, in assenza di tali condizioni, esistenza o meno delle protezioni lato strada specificatamente previste dal DPR 495/92.
Ore..... firma.....

Secondo caso

M40 da consegnare al DM in caso di assenza delle protezioni di un PL aperto e impresenziato.

Si dà avviso al DM di che a seguito obbligo ottemperanza al DL 285/92 e DPR 495/92 e per propria salvaguardia, il treno non potrà partire dalla stazione di..... fino a quando il PL Km..... di cui all'ordine di marcia a vista M40 n°..... della stazione di..... non sarà posto nelle condizioni di sicurezza lato strada, come stabilito dalle leggi su menzionate e di polizia ferroviaria. Il PdT è disponibile per trasportare agenti e mezzi di segnalamento sul PL guasto.
ore..... firma.....

Terzo caso

Fonogramma da inviare in caso di arresto in linea in precedenza a PL con barriere alzate.

Si dà avviso al DM/DC/DCO di che il personale del treno n°..... fermo in precedenza al PL Km..... con barriere alzate, avendo riscontrato l'assenza dei segnalamenti sostitutivi di protezione lato strada, non ritiene di poter avanzare garantendo che nessun mezzo stradale entri in collisione durante il transito del convoglio sulla sede stradale. Si richiede l'intervento di agente munito dei prescritti mezzi di segnalamento previsti dal DPR 495/92. ore..... firma.....

A tal proposito riportiamo integralmente il comma 1 dell'art.184 del Regolamento d'attuazione (DPR n°495 del 16 dicembre 1992, aggiornato con DPR n° 610 del 16 settembre 1997) dell'art.44 del Codice della strada.

"In caso di avaria dei meccanismi di chiusura del PL con barriere o semibarriere, le stesse sono sostituite con almeno un cavalletto per parte che deve essere esternamente a strisce rifrangenti bianche e rosse. Le barriere e le semibarriere sono, altresì, sostituibili con una bandiera rossa rifrangente e con una lanterna a luce rossa di notte e negli altri casi di scarsa visibilità, manovrate dall'addetto alla custodia dei PL....."

IN OGNI CASO: CONCORDARE COL PdM LE AZIONI DA INTRAPRENDERE AI FINI DELLA SICUREZZA, NON RITENERE SUFFICIENTI LE PROTEZIONI LATO STRADA SENZA LA FORNITURA DI CAVALLETTI

18. Altre evenienze ai viaggiatori

18.1 La normativa sulle **coincidenze** è andata scadendo con il progredire della societizzazione, e con essa il buon senso, la pazienza dei viaggiatori e di chi opera all'esercizio ferroviario. Accade spesso per es. che un Intercity fuori traccia oraria di 15' si vede continuamente *messo in buca* per la precedenza anche di treni Regionali accumulando ritardo su ritardo. A parte i casi di ultimo treno, alla richiesta di coincidenze ci si sente spesso ripetere dalle SOP il solito ritornello dell'impossibilità delle stesse quando è solo una copertura di disinteresse e invece di seguire la marcia del treno capita di essere fermati alla protezione mentre la coincidenza esce di stazione... Se con fondata motivazione non disdegnare pertanto di aggirare le strutture burocratiche e contattare direttamente i DM o i capitreno dei treni interessati. Per pochi minuti (magari ampiamente inferiori degli allungamenti di percorrenza) si può trovare comprensione e gli espedienti adatti. E' comunque consigliabile accertarsi presso i capitreno interessati delle promesse ricevute di attesa per comparto. Non sarebbe la prima volta che vengono disattese dopo aver annunciato la coincidenza in attesa: in tali casi fare rapporto su M16 e PA88.

18.2 In caso di **forte ritardo** tenere presente: 1) le coincidenze che i viaggiatori possono cercare di avere, ed eventualmente le autorizzazioni

per treni più veloci per i quali non avrebbero i supplementi; 2) se si entra in modo non previsto in fasce orarie di pasto stabilire col CTP l'eventuale accoglienza con rinfresco o se è presente carrello o ristorante la sua distribuzione sul treno; 3) la normativa per i rimborsi bonus, cercare accertarsi se verranno concessi, compilare quindi i documenti relativi. Curare, se possibile, la diffusione di annunci quantificando il ritardo e gli orari di prevedibile arrivo alle fermate del treno.

18.3 In caso di **furto**, come per ogni altro atto delittuoso, non possiamo esimerci, in quanto pubblici ufficiali, dalla segnalazione alla pubblica autorità: compilare quindi i moduli previsti con quanta maggior completezza onde evitare successivi richiami a integrare, mesi dopo, quanto scritto. Fare anche rapporto generico su M16 che faccia riferimento all'altro. Mettersi a disposizione di chi ha subito il furto, cercando anche di sapere le circostanze specifiche dell'accaduto. Controllare i cestini rifiuti delle ritirate lungo il treno, dove spesso si ritrovano borse abbandonate con le quali è possibile recuperare almeno documenti e cose non utili a chi ha compiuto la sottrazione. Informare chi ha subito il furto che una specifica denuncia alla Polfer può farla alla prima fermata del treno (e quindi chiamare lì la Pubblica Sicurezza) dovendo però interrompere il viaggio, oppure alla stazione di destinazione. Per eventi sufficientemente gravi (aggressioni, risse, colluttazioni) e continuativi chiamare la PS nella prima stazione che il treno incontra (anche tramite DM/DC/DCO che può così meglio coordinare il traffico della linea, e a cui è possibile chiedere di non fermare il treno prima della stazione concordata).

18.4 In caso di **ferimento**, a seconda della gravità: 1) mettere a disposizione la Cassetta di Pronto Soccorso; 2) cercare un medico a bordo, mettendo a sua disposizione la CPS; 3) chiedere l'intervento di un'unità d'emergenza alla prima fermata; 4) chiedere l'intervento di un'unità d'emergenza alla prima stazione raggiungibile dal treno. Nei casi 3) e 4) fare la richiesta tramite DM/DC/DCO che può così meglio coordinare il traffico della linea (gli si può chiedere anche una marcia privilegiata), comunicandogli la posizione della vettura in modo che fermi il treno con un manovratore nel punto meglio raggiungibile dall'ambulanza o lettiga (es. passaggio a raso se non si è presi sul marciapiede attiguo al fabbricato viaggiatori). Compilare sempre CH69 e

d eventuali dichiarazioni testimoniali, prescrivere la visita al materiale alla Verifica (anche della stazione di destinazione) e una controfirma della Polfer, come di consueto. Annotare tutte le circostanze rilevanti, e **se il viaggiatore non discende dal treno farsi controfirmare** tale intenzione, se possibile avallata dalla dichiarazione di chi lo ha visitato. Se possibile lasciare solo nel compartimento il viaggiatore; se c'è stata perdita di sangue allontanare viaggiatori e far presenziare la zona finché dopo i rilievi della Polfer non sarà possibile chiamare un pulitore attrezzato.

18.5 In caso di **malore** procedere come per il ferimento; considerando che normalmente non è coinvolto il materiale non è necessario compilare la parte del CH69 relativa alla Verifica e alla Polfer. Si tenga presente che è possibile avere discrezionalità a dispetto delle volontà espresse al momento dal viaggiatore, e per es. chiamare comunque un'ambulanza, se lo si ritiene opportuno. Va da sé che in tutti i casi in cui il viaggiatore ha perso i sensi si proceda come da punto 4). In attesa di personale qualificato, per poterlo anche meglio informare all'arrivo, controllare se il viaggiatore respira, metterlo disteso a capo riverso indietro e cercare di riportarlo alla veglia con tentativi via via più energici (richiami a voce, acqua sul viso, schiaffetti). Solitamente acqua fresca sul viso, acqua da bere, magari con zucchero (se non è diabetico), e posizione distesa con gambe sollevate permettono a malori passeggeri di essere superati.

18.6 In caso di **decesso**, cercare un medico a bordo mettendo a sua disposizione la CPS e chiedere l'intervento di un'unità di emergenza alla prima fermata. Spostare gli altri viaggiatori e far presenziare. IL compartimento va tenuto chiuso anche dopo la rimozione del viaggiatore, se altro ambiente o vettura salone deve essere completamente vuotata. Normalmente la vettura viene scartata secondo ciò che dispone l'autorità giudiziaria (ricalcolare le caratteristiche del treno).

18.7 In caso di **investimento**, richiedere al macchinista di non muoversi dalla cabina se non è necessario, informandoci a quale distanza dal punto di fermata è avvenuto il fatto. Preavvisare il DC/DCO. Ispezionare la linea alla ricerca del corpo avanzando con segnalazione rossa: nel caso sopraggiungano su entrambi i sensi di circolazione. Coordinare i soccorsi con DC/DCO che conosce la posizione del treno e le vie di accesso e può così meglio coordinare il traffico della linea: interrompere la circolazione

se il binario attiguo è interessato, altrimenti prescrivere adeguata marcia a vista. Ispezionare il materiale (specialmente il locomotore) per la presenza di resti. **Il treno non può ripartire senza l'autorizzazione scritta della Pubblica Sicurezza** o anche a voce del Magistrato convocato. Occuparsi del proseguimento del viaggio con altri mezzi da parte dei viaggiatori, con la SOP competente.

19. Cassette di pronto soccorso

19.1 TMR

La Direzione Sanitaria ha chiarito con nota del 25/6/2002: "Con la citata nota la Direzione Sanità prevede, per motivi pratici, di suddividere la prevista cassetta di pronto soccorso (ai sensi della classificazione della categoria B dell'emanando decreto) in due identici contenitori, di cui precisa i contenuti, da consegnare ad almeno due dipendenti contemporaneamente in servizio sul treno, dovendo comunque assicurare la contemporanea presenza a bordo di almeno due presidi in modo che il loro contenuto complessivo corrisponda al contenuto previsto dal decreto per una cassetta di pronto soccorso" ma ha poi aggiunto sulla stessa che **"...la momentanea mancanza del materiale sanitario non pregiudica la sicurezza dell'esercizio e, comunque, nei casi più gravi si dovrà richiedere l'intervento delle strutture sanitarie pubbliche"** e che **"...in ogni caso, si tratta di presidi non contenenti materiale salvavita"**.

Tale chiarimento rischia, a nostro avviso, di produrre altri dubbi. Se si debbono, come recita la stessa nota, comunque assicurare la contemporanea presenza a bordo di almeno due presidi, ciò rende evidente che anche la mancanza di uno solo di essi comporta un venir meno alle norme emanate dal decreto. Nei confronti di chi? Ricordiamoci che le cassette di P.S. non riguardano solo i viaggiatori.

Esse sono in dotazione al materiale rotabile da noi scortato e debbono pertanto poter offrire materiale di primo intervento per la nostra sicurezza sanitaria, anche ai sensi della legge 626/94, della quale dobbiamo esigerne il rispetto senza timori. (vedi Lodo Arbitrale 26.)

Se quindi anche solo una delle due cassette manca, anche durante un "cambio volante", chiediamone il reintegro al DCTR e al DM:

Si da avviso al DCTR/DM di..... che il treno non è fornito di regolare presidio sanitario per mancanza di una (o entrambe) cassetta p.s.n come da circolare della Dir. San. 9312/P del 2/6/2000. Si chiede pertanto il ripristino della dotazione per l'effettuazione del servizio e si resta in attesa di Vostre disposizioni. Ora..... Firma.....

Sui treni del servizio regionale devono quindi esserci due cassette di pronto soccorso il cui contenuto minimo complessivo è stabilito dall'art. 29 DPR 303/56, ed illustrato nelle circolari FS(TV.32.2/1073/2623/2601/2602 ARG.TR.251 del 06/08/1974 e TV.32.2./1073/2623 del 01/12/1976) e circ. Dir. San. Roma (02/06/2000 9312P). Tali cassette medicinali sono ubicate nei vani o negli armadietti in cabina di guida, **debbono essere integre, piombate ed etichettate con intestazione e data della scadenza** dei medicinali (tale accertamento è a cura dei macchinisti all'atto della presa in consegna del materiale) e debbono contenere:

guanti monouso in vinile o in lattice (4 paia);
visiera paraschizzi;
confezione di acqua ossigenata F.U. 10 volumi;
confezione di clorossidante elettrolitico al 5%;
confezione di garza sterile 18*10 in bustine singole (dieci);
confezione di garza sterile 18*40 in bustine singole (dieci);
pinzette sterili monouso (cinque);
confezione di rete elastica di misura media;
confezione di cotone idrofilo;

confezione di cerotti di varie misure pronti all'uso;
rotoli di benda orlata alta cm 10 (cinque);
rotolo di cerotto alto cm 2,5 (due);
un paio di forbici;
lacci emostatici (cinque);
ghiaccio prontouso (due confezioni);
coperta isoterma monouso;
sacchetti monouso per la raccolta dei rifiuti sanitari;
termometro;
istruzioni e modo di usare i presidi suddetti e di prestare i primi soccorsi in attesa del servizio di emergenza.

Recita la lettera della direzione Sanità del 25/06/2002 per le DTR:

"Locomotore + materiale trainato

Collocate in un vano del locomotore di cui il macchinista avrà le chiavi. Il personale di scorta nell'iniziare il servizio dovrà richiedere al personale di condotta uno dei due presidi e riconsegnarlo allo stesso al termine del servizio. In tal modo è assicurata l'intera dotazione anche in presenza di materiale che non esplica servizio viaggiatori o di locomotiva isolata.

Automotrici e locomotive E464

Le due cassette saranno collocate nel vano individuato; il personale di condotta avrà le chiavi ed il personale di scorta, considerato che vi è collegamento tra mezzo di trazione e materiale trainato, potrà accedervi in caso di necessità, rivolgendosi direttamente al personale di condotta detentore delle chiavi. L'eventuale utilizzo dovrà essere segnalato sui libri di bordo TV 25 e TV 31”

Non ci sono notizie di rifiuti da parte del personale di partire per la mancanza di una delle due cassette, anche se ciò comporta ovviamente il non avere a disposizione tutto il necessario. Si hanno invece molte notizie circa i rifiuti di partire sprovvisti completamente del presidio medico che deve assolutamente essere presente. Qualora si verificasse il primo caso si consiglia di farne immediata richiesta di reintegro senza pregiudicare la regolarità del servizio.

19.2 PAX

Il contenuto del presidio sanitario fornito al personale di bordo non è rispondente a quanto stabilito dal Servizio Sanitario con disposizione 9312P del 02.06.2000 (vedi sopra). La vertenza per adeguare il contenuto e stabilire una diversa logistica per l'ubicazione delle CPS (attualmente accolte al personale) è in corso.

20. Incidente in linea

A prescindere dall'ampia casistica, si riportano le indicazioni prioritarie, se si è in grado di compierle.

1) valutazione dell'entità dei fatti; 2) protezione del treno mandando agenti avanti e indietro con segnalazione rossa, in particolar modo se il treno è fuori sagoma o comunque l'incidente ha interessato il binario attiguo; -far shuntare i binari dal macchinista o comunque creare collegamento metallico fra la/le coppia/e di verghe (solo in regime di blocco elettrico automatico)- 3) Coordinare i soccorsi tramite DC/DCO che conosce la posizione del treno e le vie di accesso alla linea e può così meglio coordinare il traffico della linea: interrompere la circolazione se il binario attiguo è interessato, ipotizzando le successive operazioni di soccorso, altrimenti prescrivere adeguata marcia a vista. 4) Ispezionare il materiale, con riferimento ai pericoli di incendio, cavi elettrici, etc. 5) Occuparsi dei viaggiatori, stabilendo degli adeguati punti di raccolta e ricercando fra di essi medici e infermieri. Farsi un'idea del numero

tipologia e quindi priorità degli infortunati. Coordinare le attività di tutto il personale del treno secondo le mansioni: macchinisti, personale di scorta, cuccettisti, addetti WL (per cuscini coperte e lenzuola), addetti alla ristorazione (acqua e bevande calde), eventuali altri ferrovieri presenti sul treno: occorre un censimento, e manodopera a disposizione dei medici/infermieri trovati. Ricordarsi di utilizzare anche la CPS presente sul locomotore, come anche leve, bastoni delle bandiere etc. Possono risultare utili anche gli estintori e i martelletti frangivetro presenti nelle vetture.

21. Materiale sporco

In caso di materiale sporco o deteriorato (possibilmente rilevato durante gli accessori) chiamare i pulitori anche con ritardo in partenza in relazione alla gravità dell'insudiciamento. Se non è risolvibile o il fatto rende comunque impraticabile l'ambiente chiedere la sostituzione della vettura (o del materiale) con M40 analogo al guasto alla climatizzazione (6.) o sgomberare e far presenziare (4.). Fare rapporto su M16. Annotare anche se il treno, al momento del servizio in seguito a pulizia, è rimasto con i pavimenti bagnati e quindi scivolosi. Cercare di avvertire i viaggiatori di usare le cautele del caso.

In corso di viaggio, chiudere il compartimento o il bagno (o eventualmente far presenziare) fino alla prima stazione dove si applicano le norme indicate precedentemente.

22. Trasporti di persone con malattie infettive o sospette tali

IL REGOLAMENTO SULLA PROFILASSI DELLE MALATTIE INFETTIVE NELL'AMBITO FERROVIARIO E RELATIVE "NORME DI APPLICAZIONE" emanato dal Ministero dei trasporti e dell'Aviazione Civile – servizio sanitario – con una pubblicazione del 1971, al cap.3 (norme per il

personale del treno sul quale viaggia una persona dichiarata o sospettata affetta da malattia contagiosa) recita:

Art.14 - Il CT del treno col quale viaggia un veicolo che serva o abbia servito al trasporto di un malato contagioso o sospetto tale, deve praticarne apposita annotazione sul foglio di corsa, riportando la serie ed il numero del veicolo ed indicando quali siano i compartimenti e le ritirate usati dal malato e dai suoi accompagnatori, e quindi da disinfettare.

Su tale annotazione egli richiamerà l'attenzione del CT che lo dovesse sostituire prima del distacco del veicolo dal treno.

Quando il caso di malattia contagiosa, manifesta o sospetta, si sia verificato durante il viaggio, alla prima fermata del treno il CT avvertirà il Capostazione perché questi possa diramare gli avvisi prescritti dal successivo

Art.15 - Nella stazione nella quale il malato discende ed abbandona il treno – sia essa intermedia o terminale del viaggio – il CT ne dovrà dare subito avviso al locale Capostazione per gli ulteriori provvedimenti di sua competenza.

Nel caso in cui la stazione dove il malato discende non sia quella dove il veicolo termina il suo viaggio il personale del treno deve chiudere, ai sensi dell'art.18, sia i finestrini, sia le porte dei compartimenti e delle ritirate ritenute infette.

La carrozza o l'automotrice, con la quale ha viaggiato un malato contagioso o sospetto tale, giunta al termine del suo viaggio dovrà essere ritirata dalla circolazione, e pertanto il CT ne farà regolare consegna, mediante Mod. M40-a al Capostazione o chi per esso, notificando col modulo stesso che il veicolo DEVE ESSERE DISINFETTATO.

Se possibile egli avviserà, anche verbalmente, il manovratore che stacca il veicolo dal treno ed il personale incaricato delle visite ai veicoli.

Anche la carrozze in servizio diretto con l'estero o con ferrovie secondarie italiane devono essere ritirate dalla circolazione (a meno di eventuali convenzioni esistenti) prima di giungere alle stazioni di transito o, tutt'al

più appena giunte a dette stazioni. Si dovrà usare ogni possibile cautela per non destare preoccupazioni nei viaggiatori, che dovranno, senza bisogno che ne sia loro indicato il motivo, essere preavvisati della necessità di dover trasbordare.

NORME PER IL CS AVVERTITO CHE DURANTE IL VIAGGIO DI UN TRENO, SI E' VERIFICATO UN CASO DI MALATTIA CONTAGIOSA (Cap. IV):

Art.15 – Il CS al quale, a norma del precedente art.14 è data notizia che in un treno si è verificato un caso di malattia contagiosa o sospetta tale, dovrà avvertire telegraficamente la stazione di destinazione del malato, o di transito con altre ferrovie, eventualmente interessate, comunicando anche la serie e il numero della carrozza o dell'automotrice occupata dal malato.

.....qualora il caso riguardasse un agente ferroviario di servizio sul treno, il CS dovrà avvisare telegraficamente dell'accaduto anche l'ufficio (deposito, stazione, ecc.) dal quale l'agente stesso dipende e l'ispettorato sanitario della circoscrizione di residenza dell'agente.

NORME PER IL CAPO DELLA STAZIONE DOVE ARRIVA UN MALATO CONTAGIOSO

Art.16 – Avviso alle Autorità Sanitarie Locali. Il Capo della Stazione dove arriva una persona affetta da malattia contagiosa o sospetta tale, non appena ricevutone avviso, dovrà dare immediata comunicazione scritta del fatto al Sindaco del luogo, per gli opportuni provvedimenti di sua competenza, ed al proprio Ispettorato Sanitario.

Art.17 – Caso in cui la stazione dove il malato discende non sia quella dove il veicolo termina il suo viaggio. Qualora si verifichi il caso che il malato debba discendere dal treno in una stazione precedente a quella dove il veicolo che lo ha trasportato termina il suo viaggio, il CS dovrà assicurarsi che il personale del treno abbia chiuso, ai sensi dell'art.18, sia i finestrini, sia le porte dei compartimenti e delle ritirate ritenute infette, e disporrà per l'applicazione dei piombi alle dette porte, quando ciò sia possibile. Egli avviserà telegraficamente la stazione che dovrà ritirare la carrozza dalla circolazione e disporre la disinfezione.

Le modifiche intervenute successivamente all'emanazione di questo regolamento riguardo ai referenti del CT (il DCTR al quale

il tutto va comunicato per primo sempre a mezzo M40) non ci esimono dal doverne dare comunicazione al Capostazione, che potrà così ottemperare a quanto di sua competenza.

Questo l'elenco delle malattie infettive riportate nel Regolamento citato:

Capitolo 1

Art.1 - *Malattie infettive.* – *Le malattie infettive che formano oggetto delle presenti norme sono:*

Peste, Colera, Febbre gialla, Lebbra, Tifo petecchiale e forme dermatofosimili, Vaiuolo, Vaiuoloide, Alastrim, Varicella, Morbillo, Scarlattina, Parotite epidemica (Orecchioni), Febbre tifoide (Tifo addominale) e infezioni da Paratifi, Enterite coleriforme (o Colera nostras), Dissenteria bacillare, Dissenteria americana, Brucellosi (Febbre di Malta), Reumatismo particolarmente acuto, Infezione puerperale, Difterite, Pertosse (Tosse convulsiva), Meningite cerebrospinale epidemica, Influenza, Poliomielite anteriore acuta (esclusi i postumi di tale malattia), Encefalite letargica, Nevrossiti virali, Psittacosi, Tularemia, Leishmaniosi, Idatidosi, Febbre ricorrente, Spirochetosi ittero-infettiva, Carbonchio (Pustola maligna), Morva, Rabbia, Tuberculosis polmonare, Tuberculosis cutanea ulcerosa, Tuberculosis ossea e glandolare con seni fistolosi, Tracoma e Congiuntiviti contagiose, Tigna, Scabbia, Rosolia, Epatite virale.

L'elenco delle malattie sopra indicate è stato estratto dal Decreto del Ministero del 23 aprile 1940, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.119 del 22 maggio 1940, dal Decreto del 15 gennaio 1960, pubblicato nella G.U. n.81 del 6 febbraio 1960 e successive aggiunte.

La presenza a bordo di persone affette o semplicemente sospette di veicolare malattie infettive comporta il nostro obbligo a comunicarlo al DM, che provvederà ai provvedimenti del caso. La possibilità di intervenire secondo queste norme non è così remota, considerato che nel 2001 e 2002 nei pressi di Roma sono state segnalate un'epidemia di scabbia ed una di tubercolosi. (L'OrSA ha segnalato ufficialmente questo grave problema in data 9/9/2002 prot. 89 "segnalazione epidemia di tubercolosi" senza ricevere alcuna risposta né in merito alle profilassi stabilite a tutela del personale esposto, né ai relativi provvedimenti precauzionali e gli strumenti di protezione individuale che il personale è tenuto ad usare, né relativamente alla richiesta di sottoporre il personale (su base volontaria) ad inoculazione di tubercolina onde poter diagnosticare nel minor tempo possibile la contrazione del virus).

23. Giustificazioni



Produrre giustificazioni o relazioni non appena accaduto un incidente non garantisce nessuno. Potreste omettere fatti importanti e confondere dei dati. Ciò può causare danni all'azienda e mettere voi in una condizione critica.

Fare dichiarazioni o relazioni scritte subito dopo un incidente può rappresentare quindi un serio rischio. E' bene prendere un piccolo lasso di tempo per uscire dall'eventuale shock, contattare un legale ed esporre i fatti nel modo migliore.

24. Riposi fuori residenza



Lavorare in sicurezza significa operare all'interno delle proprie mansioni **in buone condizioni di salute psicofisica** poiché il ruolo del PdB comporta responsabilità inerenti la sicurezza.

Premesso che il DPR 303 del 19/3/1956 stabilisce all' Art. 47. recita:

PULIZIA DELLE INSTALLAZIONI IGIENICO-ASSISTENZIALI

Le installazioni e gli arredi destinati ai refettori, agli spogliatoi, ai bagni, alle latrine ai dormitori ed in genere ai servizi di igiene e di benessere per i lavoratori, devono essere mantenuti in stato di scrupolosa pulizia, a cura del datore di lavoro.

I lavoratori devono usare con cura e proprietà i locali, le installazioni e gli arredi indicati al comma precedente.

E all'ART. 5. OBBLIGHI DEI LAVORATORI

I lavoratori devono:

- a) osservare, oltre le norme del presente decreto, le misure disposte dal datore di lavoro ai fini dell'igiene;
- b) usare con cura i dispositivi tecnico-sanitari e gli altri mezzi di protezione predisposti o forniti dal datore di lavoro;
- c) segnalare al datore di lavoro, al dirigente o ai preposti le deficienze dei dispositivi e dei mezzi di protezione suddetti;
- d) non rimuovere o modificare detti dispositivi e mezzi di protezione, senza averne ottenuta l'autorizzazione.

Dice la legge 626/94 all'art. 33 – Adeguamento di norme.

2. Nel giudizio sulla temperatura adeguata per i lavoratori si deve tener conto della influenza che possono esercitare sopra di essa il grado di umidità ed il movimento dell'aria concomitanti.

3. La temperatura dei locali di riposo, dei locali per il personale di sorveglianza, dei servizi igienici, delle mense e dei locali di pronto soccorso deve essere conforme alla destinazione specifica di questi locali.

La normativa attuale relativa ai RFR parla solo di tempo destinato al riposo e non specifica se durante le ore ad esso destinate sia indispensabile dormire o se il luogo dove questo avviene debba essere in un posto lontano da strade trafficate, stazioni o sottostazioni elettriche, né quale debba essere la temperatura all'interno della stanza.

Se per i primi due casi sappiamo bene quale sarà il nostro problema durante il riposo, nel terzo è bene sapere che i campi elettromagnetici presenti possono non solo produrre insonnia (effetto acuto) ma, unitamente all'eventuale possibile elettromagnetismo assorbito dal nostro corpo in treno, anche contrazioni nervose involontarie. Questo ovviamente non deve spaventare di per sé poiché l'effetto acuto è, secondo i medici, un effetto che scompare con un periodo di riposo goduto in un posto adeguato (ad esempio una passeggiata in campagna) ma allertare la nostra attenzione sulla necessità di essere noi per primi i custodi della nostra salute anche a vantaggio degli altri. Il riposo dunque è fondamentale per la nostra salute (legge 626/94) nonché per il nostro operare e qualora, a causa del troppo caldo o del freddo, dell'alto grado di umidità, dell'impossibilità di provvedere alla propria igiene, della rumorosità eccessiva o di altro ancora si dovesse arrivare ad iniziare il servizio in condizioni psicofisiche non buone sarà bene farlo presente con M40 al proprio diretto superiore (CPV o DM), in questo modo:

Si dà avviso al CPV/DM di Che il Ct/Cst non è in buone condizioni psicofisiche per non aver potuto godere del necessario riposo a causa di Si richiede pertanto la propria sostituzione per il servizio di scorta al treno..... Ore..... firma.....

Non accettate intimidazioni, chiedete, se siete in grado, una eventuale visita medica e non appena possibile fate una dettagliata relazione al vostro capo impianto.

25. Procedura di infortunio

L'infortunio è un evento, generalmente traumatico, che limita le capacità psicofisiche e produce danni che possono essere temporanei o permanenti.

Per lo stesso principio su esposto, qualora nel rapporto con i viaggiatori, o con altro personale fs, vi fossero elementi offensivi tali da ridurre le vostre capacità operative, chiedete la vostra sostituzione. Ricordiamo che il codice civile prevede la difesa della nostra incolumità, nonché della nostra dignità. Un grave stato di turbamento può produrre una momentanea incapacità di portare avanti regolarmente il servizio. Non esitiamo quindi ad aprire l'infortunio anche per lo stato di shock derivante da inconvenienti di servizio (oltre che dalle aggressioni, anche solo verbali, lo shock può derivare da incidente ferroviario o visione di cadaveri...)

In caso di infortunio sul lavoro o in itinere

- ricorrere alla visita presso il più vicino pronto soccorso richiedendo l'attivazione della procedura INAIL in quanto si era in servizio (ci si stava recando o si stava rientrando) al verificarsi dell'infortunio;
- dare immediata comunicazione all'impianto di modo che anche il datore di lavoro attivi la pratica per quanto di sua competenza;
- recarsi dal proprio medico curante (che pure è titolato ad aprire l'infortunio se è il primo sanitario che vi visita) per eventuali prognosi o cure specificando che si tratta di infortunio (devono essere utilizzati moduli INAIL).

Se la procedura non è corretta si rischia il mancato riconoscimento dell'infortunio.

Dal gennaio 2002 TRENITALIA prevede che, per gli infortuni sul lavoro, presso l'impianto di appartenenza (o il domicilio dell'infortunato o la struttura sanitaria di degenza se l'infortunato è impossibilitato a muoversi), deve essere effettuata un'indagine con una commissione composta da capo impianto, un tecnico del servizio di protezione e prevenzione, il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, il lavoratore infortunato ed eventuali testimoni.

26. Ferie



Cosa c'entrano le ferie con il lavorare in sicurezza? Se lavorare in sicurezza è legato alle proprie buone condizioni di salute bisognerà riposare e le ferie, che sono parte dell'orario di lavoro, sono appunto a *carattere rigenerativo* (art.2109 C.C.). Le ferie debbono assolutamente poter essere godute entro l'anno di competenza.

Quando siete stanchi non esitate a chiedere i vostri giorni di congedo (per iscritto) ricordando che il periodo estivo turnificato è quello che stabilisce l'azienda ed il resto potrete prenderlo quando ne avrete bisogno. Le eventuali "esigenze di servizio" ostative alla concessione di quanto chiedete dovranno essere motivate da un carattere di eccezionalità e non riferibili quindi ad impianti che regolarmente lavorano con meno personale di quanto ne occorra. Va inoltre considerato che per la scorta dei treni l'azienda può utilizzare anche cpv e controllori, nonché altro personale di area quadri che abbia le abilitazioni al movimento.

Qualora non vi venisse concesso il periodo di riposo di cui avete bisogno e doveste per ciò subire un qualsiasi aggravamento del vostro stato di salute, potrete chiederne i danni all'azienda, così come anche stabilito dalla Sentenza della Corte di Cassazione sezione Lavoro (n. 13980 del 24 ottobre 2000, Pres. Trezza, Rel. Giannantonio) che recita:

L'AZIENDA NON PUO' DILAZIONARE LA FRUIZIONE DELLE FERIE OLTRE L'ANNO DI COMPETENZA E IMPORRE SUCCESSIVAMENTE AL LAVORATORE DI SMALTIRE L'ARRETRATO – *Se il periodo di riposo previsto dal contratto non viene tempestivamente concesso, il dipendente ha diritto al risarcimento,*

La norma attribuisce al datore di lavoro un potere di natura discrezionale che non è del tutto arbitrario e privo di vincoli, ma deve tenere conto anche degli interessi del prestatore di lavoro.

La ragione di quest'ultima norma dipende dalla funzione propria delle ferie annuali che è quella di assicurare il recupero delle energie fisiche e psichiche da parte del lavoratore; funzione che sarebbe compromessa se non avvenisse con periodicità almeno annuale

Deve concludersi che, una volta decorso l'anno di competenza, il datore di lavoro non possa più imporre al lavoratore di godere effettivamente delle ferie e tantomeno possa stabilire il periodo nel quale deve goderle, ma è tenuto al risarcimento del danno. (vedi 27.4)

27. Per ultimo....

Capita spesso, nelle trattative con l'azienda, di trovarsi di fronte a risposte che, dal punto di vista della sicurezza e della tutela della nostra salute, non ci soddisfano. I turni, per esigenze di produzione, spesso rosicchiano quel tempo che potrebbe offrirci una sosta per un caffè (specie se ci si è dovuti alzare presto) oppure permetterci di svolgere le nostre mansioni senza dover fare le cose sommariamente e quindi in modo rischioso. Ci ostiniamo talvolta a chiedere e richiedere sicurezza alle persone che non ne sono esattamente responsabili. Esiste, come tutti sanno, un responsabile della Prevenzione e della Protezione a cui vanno destinate le eventuali segnalazioni rispetto a tutto, turni compresi e poi le eventuali denunce, meglio se collettive.

Contestazioni e sentenze

In certe occasioni, più che le leggi ed i nostri regolamenti, ci torna di grande utilità il conoscere quanto è accaduto ad altri. Le contestazioni ed i loro esiti divengono strumenti utilissimi per meglio definire limiti e possibilità di aziende e dipendenti.

Ci auguriamo che questa banca dati cresca col contributo di tutti, offrendo così una indicazione in più capace di rafforzare il convincimento per il comportamento che si intende attuare.

Si tenga presente che una sentenza offre un'indicazione e non una certezza

27.1 Cassazione Civile

Legittimazione del singolo lavoratore ad agire in giudizio per il rispetto delle misure di prevenzione

*In tema di tutela delle condizioni di lavoro, il fatto che alcune norme attribuiscono alle rappresentanze sindacali aziendali (vedi artt. 9 e 19 della legge n. 300 del 1970) o al rappresentante per la sicurezza (vedi art. 18 del D.Lgs. n. 626 del 1994) il potere di controllare in azienda l'adozione delle misure di prevenzione e di agire presso le autorità competenti quando dette misure non vengano adottate ovvero non si rivelino idonee, non esclude che i lavoratori "uti singuli" possano agire in giudizio per ottenere l'adozione da parte del datore di lavoro delle misure idonee a tutelare la propria integrità fisica, ai sensi dell'art. 2087 cod. civ., **posto che la salute costituisce oggetto di un autonomo diritto primario assoluto, e non solo un diritto o un interesse della collettività.** (Nella specie, alcuni dipendenti di una azienda municipalizzata di igiene urbana avevano agito in giudizio per ottenere l'adozione di alcune misure ritenute idonee ad evitare la propagazione degli agenti infettivi e chimici raccolti negli indumenti di lavoro, quali l'uso di armadietti per tenere separati detti indumenti da quelli "civili" e l'organizzazione di un servizio di lavaggio e disinfezione dei predetti indumenti che li esonerasse dal portarli nell'ambiente domestico).*

Sez. Lav., sent. n. 9808 del 09-10-1997, A.M.A.V. c. Fiadel Cisl (rv 508665).

27.2 CASSETTE DI PRONTO SOCCORSO

Ministero del Lavoro e Previdenza Sociale - Direzione Provinciale del Lavoro di
Napoli

LODO ARBITRALE

Sig. contro Ditta "TRENITALIA SPA"- Divisione Trasporto Regionale -
Direzione Regionale Campania Produzione - Napoli

Premesso (omissis)

Fatto

- che in data 10.10.2000 la ditta "TRENITALIA Spa" contestava al sig. che nel giorno 28.09.2000, in servizio al treno 3459 in partenza alle ore 14.30 da Napoli C.le per Salerno, ritardo della partenza di 58' per essersi Egli rifiutato di condurre il treno suddetto per mancanza a bordo della locomotiva della cassetta medicinali:

- che in data 27.10.2000 con provvedimento n. 45 la ditta TRENITALIA Spa commutava al sig. Antonio L..... il provvedimento disciplinare di un giorno di sospensione dal servizio con privazione della retribuzione.

Considerato

- che l'Azienda nella generalità delle disposizioni emanate e delle chiarificazioni fornite, fa espresso riferimento a presidi sanitari a bordo dei mezzi di trazione o locomozione, con particolare riferimento alla cassetta di pronto soccorso, richiamando anche la responsabilità di controllo alla verifica della presenza ed al reintegro dei prodotti in essa contenuti al Personale operante sui mezzi in collaborazione con gli istruttori di linea; che la fornitura del materiale sanitario nelle Cassette di Pronto Soccorso, agli effetti degli accertamenti di responsabilità è assimilata, dalle disposizioni della società, alla cassetta speciale per attrezzi;

Atteso

- che le disposizioni summenzionate estendibili a situazioni ed ipotesi svariate ed imprevedibili impongono il datore di lavoro l'obbligo di tutelare l'integrità psico-fisica dei dipendenti con l'adozione ed il mantenimento in condizioni di perfetta funzionalità, non solo di misure di tipo igienico-sanitarie o antinfortunistiche, ma anche di quelle misure atte, secondo le comuni tecniche di sicurezza, a preservare i lavoratori dalla possibile lesione di tale integrità nell'ambiente od in costanza di lavoro:

- che, quindi, avente l'obbligo di garantire la salute del lavoratore in quanto diritto primario ed assoluto, l'Azienda è sempre responsabile dell'eventuale infortunio occorso al proprio personale, sia quando omette di adottare le idonee misure protettive, sia quando non accerti e vigili che di queste misure venga fatto effettivamente un uso attento e corretto;

Tenuto Conto

- che per la natura prevalentemente contrattuale dell'obbligazione nascente dall'art. 2087 del c.c. quest'ultimo sia da interpretarsi e realizzarsi come tutela antinfortunistica nei riguardi del lavoratore, che nel senso che, anche dove faccia

difetto una specifica misura preventiva, la disposizione suddetta impone all'Azienda di adottare comunque misure di prudenza, diligenza ed osservanza delle norme tecniche di esperienza:

- che nei casi in cui la cassetta medicinale di pronto soccorso è prevista obbligatoriamente dalla legge, la mancanza di essa è punita con norma penale;

Preso Atto

- che in diverse comunicazioni e circolari di servizio, l'Azienda specifica che il Personale di Macchina, tutte le volte che prende in consegna il mezzo è tenuto a controllare il piombo ed il contenuto dell'armadietto completo del materiale sanitario e che pertanto, il predetto armadietto deve essere sempre a bordo dei mezzi:

- che l'art. 94 del CCNL prevede che il dipendente deve eseguire ordini inerenti alla applicazione delle proprie funzioni o mansioni che gli siano impartite dai superiori gerarchici, e che se tali ordini sono palesemente contrari ai regolamenti ne deve fare rimostranza al superiore che lo ha impartito, dichiarandone le ragioni e se l'ordine è rinnovato per iscritto, ha il dovere di darvi esecuzione, non deve, comunque, eseguire l'ordine quando l'atto sia vietato dalla legge:

- che pertanto, il comportamento tenuto dal lavoratore Antonio L. non può assolutamente configurarsi come inadempimento contrattuale: che nel caso in esame il dipendente si era presentato regolarmente in servizio e riscontrando la mancanza della cassetta medicinali di pronto soccorso, rappresentava la situazione ai superiori gerarchici e funzionali:

P.Q.M.

Il Collegio a maggioranza con il voto contrario del rappresentante dell'Azienda, decide di annullare la sanzione disciplinare della "Sospensione di un giorno dal servizio con privazione della retribuzione", provvedimento n° 45 del 27 ottobre 2000.

Le spese e l'onorario del Collegio sono poste a carico della Ditta "TRENITALIA S.p.A."

Così deciso in Napoli li 08/05/01

27.3 Contestazione per mancata consegna di minore

un riferimento importante può essere il caso di un collega di Roma Tiburtina, che avendo fatto discendere da un treno metropolitano (su di una tratta con cadenza di 15 minuti) una viaggiatrice minore (17 anni dichiarati) sprovvista di biglietto, denaro e documenti, si è visto contestare l'operato dall'azienda (rimprovero scritto) ed è stato oggetto di una successiva richiesta delle proprie generalità da parte della Polfer.

La contestazione recita testualmente: *"Ella nella qualità di CST, il giorno (...omissis) di scorta al treno regionale n.(...omissis) nella tratta (...omissis), dopo aver effettuato la controlleria faceva scendere dal treno, omettendo di chiedere le generalità, una giovane cliente, risultata poi minore di 11 anni, in quanto sprovvista di titolo di viaggio e di documento d'identità, alla stazione di (...omissis) alle ore (...omissis).*

Peraltro Lei nella circostanza ometteva di chiamare la Polfer e inoltre di quanto accaduto non ha redatto il dovuto rapporto informativo"

Non sono valse a risparmiargli la punizione (massimo della multa) l'aver dichiarato che la cliente dimostrava ben più dell'età di 11 anni (circola voce che, con uno scambio di persona, il padre avrebbe denunciato quanto avvenuto all'altra figlia di 17 anni), che il tratto in questione non permetteva l'uso del cellulare perché in galleria, che la frequenza dei treni su quella linea è di uno ogni 15 minuti per cui l'invito era a scendere, comprare un biglietto senza maggiorazione e risalire.

Appare ovvio quindi che, dal momento che non è previsto nel nostro regolamento il viaggiare gratis dei minori che, qualora si presentasse un caso analogo, al fine di evitare punizioni da parte aziendale e/o pesanti denunce da parte dei genitori del viaggiatore in questione, si dovrà consegnare quest'ultimo all'autorità giudiziaria. Anche a costo di interrompere un pubblico servizio? Con il caso appena citato, l'azienda, contestando al dipendente l'aver ommesso di chiamare la polfer in un luogo dove questa non è presente, ne offre una risposta eloquente.

27.4 Fruibilità ferie

....Per quanto riguarda il secondo motivo del ricorso non è esatto dire, come afferma il ricorrente, che il Tribunale avrebbe negato qualsiasi rilevanza allo stato di crisi dell'azienda. In realtà il Tribunale ha affermato che il datore di lavoro non poteva esercitare il suo potere di fissazione del periodo delle ferie oltre l'anno di riferimento e che, a tal fine, non aveva alcuna rilevanza la situazione di crisi dell'azienda.

Il ricorso deve essere pertanto rigettato.

La società ricorrente deve essere condannata al pagamento delle spese di questo giudizio di legittimità, spese che si liquidano come in dispositivo, e al pagamento degli onorari di avvocato, che si liquidano in favore del dott. Giorgio Viccardi nella somma di lire 3.000.000.

Il Codacons e' legittimato a chiedere l'accesso alla documentazione relativa alla sicurezza dei trasporti ferroviari, trattandosi di associazione che annovera fra gli scopi statutari la tutela degli interessi degli utenti dei servizi di trasporto.

Consiglio Stato sez. VI, 16 dicembre 1998, n. 1683

Ferr. Stato e altro

c. Codacons

Dir. trasporti 1999, 915 nota (MASTRANDREA)

Indirizzi utili

INDIRIZZI ISPETTORATI DEL LAVORO

Questa raccolta di norme, come già detto, prende spunto dal lavoro di alcune RLS e RSU toscane che sarebbe stato un peccato non divulgare e dalla ricerca di alcuni colleghi di Roma. Si è attinto anche a qualcosa inviato in rete dall'associazione A.L.Pe.Bo di Venezia ed al progetto "Maestro 2002" del pdm, che ringraziamo entrambi.

Ci auguriamo che possa divenire uno strumento facile da consultare e che possa essere migliorato anno dopo anno, attraverso il contributo di tutti anche e soprattutto con l'invio di informazioni relative alle sanzioni cui fosse soggetto il pdb per eventuali mancanze riscontrate dall'azienda che, essendo la stessa in tutta Italia, non potrà operare diversamente da regione e regione. Di ciò, faremo ovviamente "giurisprudenza", cercando così tutti insieme di far fronte ad una società che corre troppo e troppo spesso travolge.

Chi volesse inviare suggerimenti per arricchirlo può spedire una e-mail ad entrambi gli indirizzi segnalati nell'introduzione, specificando nell'oggetto "suggerimenti per vademecum pdb".

buon lavoro

PIEMONTE

TORINO (IRL) Via Arsenale, 14 10100
011/530525

ALESSANDRIA C.so T. Borsalino, 5415100 -
0131/263017

ASTI C.so Dante, 271410-0141/52200

CUNEO C.so Nizza, 62-12100-0171/699124

NOVARA Via G. Ravizza, 4-28100-0321/35367

TORINO -Via Arcivescovado, 9-10100-
011/548484

VERCELLI

P.zza Amedeo, IX 4-13100-0161/252792

VALLE D'AOSTA

AOSTA (IRL) Viale dei Partigiani, 18-11100-
0165/34693

LIGURIA

GENOVA (IRL) Via G. Carducci, 3/13-16100-
010/588985

GENOVA Via A. Pastore, 2-16100-010/513451

IMPERIA- Via Scarincio, 50-18100-0183/60983

LA SPEZIA-C.so Nazionale, 334-19100-
0187/510410

SAVONA P.zza Martiri della Libertà, 9-17100-
019/804552

FRIULI VENEZIA GIULIA

TRIESTE (IRL)-Via Carducci, 20-34100-
040/726388

GORIZIA Via Goldoni, 6-34170-0481/533132

PORDENONE Via Mazzini, 62 Cond.

Montecarlo, B-33170-0434/523050

TRIESTE Via S. Francesco d'Assisi, 27-34100-
040/763233

UDINE Via Gorghini, 27-33100-0432/501776

LOMBARDIA

MILANO (IRL) Via R. Lepetit, 8-20100-
02/6694516

BERGAMO Via G. Camozzi, 111 24100-
035/218301

BRESCIA Via A. Moro, 14-25100-030/223985

COMO Via S. Elia, 11-22100-031/267038

CREMONA Vias Boldori, 2-26100-0372/21478

MANTOVA Piazza 80° Fanteria, 1 -46100-
0376/327121

MILANO Via M. Macchi, 9-20100-02/6792440

PAVIA Via Regina Adelaide, 11-27100-
0382/29026

SONDRIO Via Chiavenna, 13-23100-
0342/219633

VARESE Via Adamoli, 22-21100-0332/284375

VENETO

VENEZIA (IRL) Campo S. Polo, 2171-30100-
041/5204061

BELLUNO Via De Min, 6-32100-0437/940091

PADOVA Via Risorgimento, 7-35100-
049/8751926

ROVIGO C.so del Popolo, 161-45100-
0425/25393

TREVISO Via Orioli-31100-0422/410105

VENEZIA S. Marco Corte dell'Albero, 3883-
30100-041/5203933

VERONA Via Filopanti, 3-37100-045/8009222

VICENZA Via Torino, 11-36100-0444/320900

EMILIA ROMAGNA

BOLOGNA (IRL) Via Amendola, 4-40100-
051/242350

BOLOGNA Via Amendola, 2-40100-
051/249281

FERRARA Via Cairoli, 30-44100-0532/203012

FORLÌ V.le Roma, 58-47100-0543/29155

MODENA Via Tiraboschi, 63-41100-
059/222410

PARMA P.zza Matteotti, 9-43100-0521/236867

PIACENZA Via C. Colombo, 11-29100-
0523/592390

RAVENNA P.zza Caduti della Libertà, 21-
48100-0544/217095

REGGIO EMILIA V.le Monti S. Michele, 4-
42100-0522/438793

RIMINI (Sez. C.le)-P.le C. Battisti, 10-47037-
054123622

TOSCANA

FIRENZE (IRL) Via Fiume, 17-50100-
055/2398731

AREZZO Via Pier della Francesca, 11-52100-
0575/24791

FIRENZE P.zza della Stazione, 10-50100-055/2398017
GROSSETO Via Mameli, 13-58100-0564/25452
LIVORNO Via Grande, 110-57100-0586/893512
LUCCA Via A. Gramsci, 3-55100-0583/955094
MASSA CARRARA Via Don Minzoni, 5-54100-0585/72200
PISA Via Puccini, 15-56100-050/45315
PISTOIA Via Desideri-51100-0573/25693
SIENA Via N. Bixio, 8-53100-0577/282027
MARCHE
ANCONA (IRL) Via T. Mamiani, 14-60100-071/201079
ANCONA Via T. Mamiani, 14-60100-071/202047
ASCOLI PICENO Via Napoli, 134-63100-0736/342444
MACERATA Via Lorenzoni, 21-62100-0733/230754
PESARO Viale della Vittoria, 90-61100-0721/35644
UMBRIA
PERUGIA (IRL) Via Scarlatti, 37-06100-075/35414
PERUGIA Via XX Settembre, 74-06100-075/5721940
TERNI Via A. Muratori, 10-05100-0744/53282
LAZIO
ROMA (IRL) Via Flavia, 104-00186-06/4884091
FROSINONE V.le America Latina, 8-03100-0775/250150
LATINA Via Carducci, 7-04100-0773/663869
RIETI Via dei Salici, 35-02100-0746/270940
ROMA Via C. De Lollis, 6-00185-06/4450248
VITERBO P.zza della Rocca, 31-01100-0761/325327
ABRUZZO
L'AQUILA (IRL) C.so Vittorio Emanuele, 95-67100-0862/29646
CHIETI Via B. Valera, 20-66100-0871/344960
L'AQUILA Via Portici S. Bernardino, 28-67100-0862/26450
PESCARA V.le Bovio, 105 Gall. Muzii-65100-085/373182
TERAMO Vicolo del Canto-(P. ENPAS)-64100-0861/243975
MOLISE
CAMPOBASSO (IRL) Via Principe di Piemonte, 63-86100-0874/94555
CAMPOBASSO P.zza Molise, 25/27-86100-0874/67945

ISERNIA Via Gorizia, 23-86170-0865/3704
CAMPANIA
NAPOLI (IRL) Via C. Battisti, 15-80100-081/5510270
AVELLINO Circumvallazione P. Ciardiello-83100-0825/33991
BENEVENTO Via dei Mulini Pal. Marsiglica Furno-82100-0824/21096
CASERTA Via Roma, 78-81100-0823/321363
NAPOLI Via A. De Gasperi, 55-80100-081/5525103
SALERNO C.so Vittorio Emanuele, 94-84100-089/225155
PUGLIA
BARI (IRL) C.so Trieste, 29-70100-080/5541960
BARI Via Castromediano, 123-70100-080/334877
BRINDISI C.so Roma, 19 Pal. Farinosa-72100-0831/528010
FOGGIA V.le G. Di Vittorio, 1-71100-0881/622096
LECCE Via Lupiae, 35-73100-0832/314131
TARANTO Via Dante 27, Pal. Le Bestat-74100-099/332437
BASILICATA
POTENZA (IRL) Via Vaccaro, 344-85100-0971/471692
MATERA C.so Umberto, 62-75100-0835/334082
POTENZA Via Pretoria, 108-85100-0971/411494
CALABRIA
R. CALABRIA (IRL) C.so Garibaldi, 154-89100-0965/813251
CATANZARO Via F. Aciri, 36/E-88100-0961/741184
COSENZA Via Massaua, 5-87100-0984/76846
R. CALABRIA Via Reggio Campi, 13-1° Tronco-89100-0965/21445
SARDEGNA
CAGLIARI (IRL) Via dei Carroz, 12-09100-070/501475
CAGLIARI Via dei Carroz, 12-09100-070/501187
NUORO Via Oggiano, 41-08100-0784/30494
ORISTANO Via B. Croce, 29-09171-0783/72259
SASSARI Via dei Mille, 29-07100-079/232725

INDIRIZZI ISPESL

ISTITUTO SUPERIORE PER LA PREVENZIONE E LA SICUREZZA DEL LAVORO
(00184) Roma - Via Urbana, 167 - Tel. 06147141 - Fax 4820323
(00198) Roma - Via Alessandria, 220/E - Tel. 06/44250978 - Fax 44250985
DIPARTIMENTI CENTRALI
DIPARTIMENTO DOCUMENTAZIONE INFORMAZIONE E FORMAZIONE
(00198) Roma - Via Alessandria, 220/E - Tel. 06144250648 - Fax 06/44250972
DIPARTIMENTO IGIENE DEL LAVORO
(00040) Monteporzio Catone 1 Roma - Via Fontana Candida. 1 - Tel. 06/94181425 - Fax 94181421
DIPARTIMENTO INSEDIAMENTI PRODUTTIVI E IMPATTO AMBIENTALE
(00184) Roma - Via Urbana, 167 - Tel. 0614714248 - Fax 4744017
DIPARTIMENTO MEDICINA DEL LAVORO
(00040) Monteporzio Catone (Roma) - Via Fontana Candida, 1 - Tel. 06/94181405 - Fax 94181410
DIPARTIMENTO OMOLOGAZIONE
(00198) Roma - Via Alessandria, 220/E - Tel. 06144250973 - Fax 44251008
DIPARTIMENTO TECNOLOGIE DI SICUREZZA
(00198) Roma - Via Alessandria, 220/E - Tel. 06/44250994 - Fax 8414145
LABORATORI
(00133) Roma - Via Torraccio di Torrenova. 7 - Tel. 061205139013 - Fax 0612052820
(00040) Monteporzio Catone (Roma) - Via Fontana Candida 1 - Tel. 06/94181 - Fax 06/9419453

ISPESL

ORGANIZZAZIONE PERIFERICA

Dipartimenti e competenze territoriali

Alessandria via C. Lombroso, 14 (15100) Tel. 01311262206 - Fax 262730 - AL, AT
Ancona via Cadorna, 10 (60100) - Tel. 071/201855/56282 - Fax 201041 - AN, AP, PS, MC
Aosta via Abbé Gorret, 34 (11100) - Tel. 0165/231480/264400 - Fax 0165/35750 - AO
Avellino via Pescatori, 55 - Tel. 0825/781977/31586 - Fax 0825/31299 - AV, BN
Bari via Piccinni, 164 - (70100) Tel. 080/5237363/5244040 - Fax 5232660 - BA, FG
Bergamo via G. Paglia, 40 (24100) - Tel. 035/244164 - Fax 239214 - BG
Biella via V. Cerruti, 7 (13051) - Tel. 015/8494919 - Fax 8494989 BI, NO, VC, VB
Bologna via C. Boldrini, 14 - (40100) Tel. 051/254310 - Fax 254450 BO, FE, MO
Bolzano via Orazio, 49 - (39100) Tel. 0471/272222 - Fax 283728 - BZ, TN
Brescia C.so Cavour, 15 - (25100) Tel. 030/292224/44245-6 - Fax 294801 - BS, CR, MN
Cagliari via Malta, 45 (09100) Tel. 070/651236/659238/659235 - Fax 659235 - CA, OR
Campobasso via N. Sauro. 6 - (86100) Tel. 0874/698045/698046 - Fax 698046 - CB, IS
Catania L.go dei Vespri. 19- (95100) Tel. 095/316595/316080/- Fax 316080 - CT, EN, RG, SR
Catanzaro via F. Spasari, 3 (88100)-Tel. 0961/741082/744590/744568-Fax 701499 - CZ, CS, RC, KR, VV
Como v.le G. Cesare, 17 - (22100) Tel. 0311265266/265436 - Fax 260047 - CO, SO, VA, LC
Firenze via G. La Pira, 17 -(50100) Tel. 055/289681-2-3 - Fax 210882 - FI, AR, SI, PO
Forlì p.le della Vittoria. 12 - (47100) Tel. 0543/63325/402047 - Fax 401415 - FO, RA, RN
Genova p.zza Brignole. 3 -(16100) Tel. 010/5763611/5763635 - Fax 5763639 - GE, IM, SP, SV
Livorno via Grande. 129 - (57100) Tel. 0586/884624/884691 - Fax 896913 - LI, GR, PI
Lucca via Buonamici, 9 - (55100) Tel. 0583/418803 - Fax 418300 - LU, MS, PT
Messina via dei Mille. 89bis - (98123) Tel. 090/661677 - Fax 6408543 ~ ME
Milano via Mangiagalli, 3 -(20100) - Tel. 02/2367156/2360351-2-/2665659/2665914/2665763/2367156 ~ Fax 70636032 - NU, PV, LO
Napoli via Chiatamone- 33 - (80100) Tel. 081/7645868-7645211/7646170 - Fax 7640857
Via Lomonaco. 3 ~ Tel. 081/411509-421242-421593 NA, CE, SA
Padova via Berchet, 9 - (35100) Tel- 049/651263/651422 - Fax 658641 - PD, RO, VI
Palermo via F. Crispi. 108 -(90139) Tel. 091/331696/332709/333356-Fax 332709 - PA, AG, CL, TP
Pescara c.so V. Emanuele II (65100) - Tel. 085/4212024/4210486 - Fax 4210486 - PE, CH, AQ, TE
Piacenza via Taverna. 273(29100) - Tel. 0523/480084/4808191484636 - Fax 499679 - PC, PR, RE

Potenza via Pretoria, 108 - (85100) Tel. 0971/37061 ~ Fax 0971/35069 - PZ, MT
Roma via Bargoni. 8 - (00153) Tel. 06/58330651~2-4 - Fax 58330680 - RM, FR, LT, RI, VT
Sassari via Amendola 82- (07100) –Tel. 079/217172/217392 - Fax 217392 - SS, NU,OR
Taranto via D'Aquino, 40 (74 1 00)Tel. 099/4525025/4525026 - Fax 4525026 - TA, BR, LE
Terni via della Rinascita,10(05100) Tel. 0744/402078/420171/409487 - Fax 420171 - TR PG
Torino C.so Turati, 11c - (10100) Tel. 011/502720-6-7-8-9 - Fax 503826 - TO, CN
Udine v.le Ungheria, 32 (33100) - Tel. 0432/501669/504187 - Fax 504187 - UD, GO, PN, TS
Venezia-Mestre C.so del Popolo, 33 - (30100) Tel. 041/950896-980121 - Fax 5040189 - VE, BL,
TV
Verona via L. Poloni. 7 - (37100) Tel. 045/8032482/8007071 - Fax 594199 - VR

Annotazioni

ASSAGGIA

i più bei romanzi dell'estate

A chiunque viaggi
su questo treno, sappiate
che io sono una
viaggiatrice come voi
con la sfortuna
di aver trovato la vetta
prima di aver condizionato.
Spero che tu o lei o
voi insomma spero
che chiunque salga
sia più fortunato di me.

Rizzoli

Bompiani

Sonzogno

Arrivederci mio amico
viaggiatore. Un bacio
Tua Marina

...e corri
in libreria

