

Pignatelli Antonio
R.L.S. -TRENITALIA
D.T.R. Abruzzo
Settore Condotta
Tel. 3138214947

AUSL N° 1 - AVEZZANO-SULMONA
Dip. Prevenzione Servizio Medicina del Lavoro
Dott: Gatta S.
Via Gorizia, 4
67039 SULMONA



AUSL -PESCARA
Dip. Prevenzione Servizio Medicina del Lavoro
Dott. Caponetti A.
Via Paolini, 45
65100 PESCARA

e.p.c. PROCURA DELLA REPUBBLICA
P.zza Capograssi, 1
67039 SULMONA

Oggetto: richiesta d'intervento dell'Organo di Vigilanza.

Il sottoscritto Macch. Pignatelli Antonio, Matr. 807602, in qualità di Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS), settore condotta della Direzione Trasporto Regionale Abruzzo (DTR Abruzzo), di Trenitalia, eletto nell'Impianto Trazione Regionale (ITR) di Sulmona e negli Impianti Associati (IA) di Avezzano e Pescara; chiede l'intervento di codesti Organi di Vigilanza per Violazioni ed Omissioni del D.Lgs. 626 e in generale delle Norme di Sicurezza ed Igiene nei luoghi di lavoro.

Si fa presente che il sottoscritto ha più volte dato PIENA DISPONIBILITA' all'individuazione e alla soluzione dei problemi inerenti la sicurezza e l'igiene nei luoghi di lavoro, ma la DTR Abruzzo ritiene che il ruolo del RLS sia quello di firmare i verbali redatti dal RSPP e di rinviare la soluzione dei problemi alle "Calende Greche".

VIOLAZIONI

- Sono stati sostituiti il RSPP e gli addetti al SPP senza la consultazione preventiva del RLS. (Violazione Art. 4 comma 4 lett. a – Art. 8 comma 2) D.Lgs. 626).
- E' stato aggiornato il Documento Valutazione Rischi (DVR) edizione Aprile 2003 con l'edizione del Dicembre 2005 senza consultazione preventiva del RSL (Violazione Art. 4 comma 5 lett.p – Art. 19 comma 1 lett. b)c)d) – Art. 4 comma 6) D.Lgs. 626) inoltre non si è tenuto conto delle Osservazioni fatte dal RSL con lettera del 23 Ago. 2005 Prot. 2138. Allegata alla presente.
- Non è stato consentito al RLS l'accesso alla documentazione inerente alla **misurazione della rumorosità** nelle cabine di guida. (Violazione Art. 19 comma 1 lett. e) D.Lgs. 626). Richiesta del 18/10/2005 Prot. 610 e del 19/01/2006 Prot. 16.
- Non si è preso alcun provvedimento inerente la fornitura DPI, copertura del segnale GSM sulle linee percorse dai treni e per i servizi effettuati con un solo Macchinista ed altro segnalato dal RSL con lettera del 19/01/2006 Prot. 17.
- Il sottoscritto, venuto a conoscenza che nell'ITR di Sulmona, vi sono Macchinisti che hanno riportato **Tecnopatie invalidanti per le quali è stato dimostrato il Nesso di Causalità**, ha sollecitato più volte (lettera del 23 Ago. 2005 Prot. 2138 e lettera del 18/10/2005 Prot.609) il Medico Competente, dott.sa Pasculli Anna G., del Servizio Sanitario delle Ferrovie dello Stato di Roma, a segnalare agli Organi Competenti (AUSL, INAIL, Direz. Prov. Lavoro) il numero dei macchinisti con tali patologie, al fine

di ottemperare a quanto prescritto dall'Art.139 del T.U. 1124, poiché le patologie a carico della colonna Lombo-Sacrale, per l'esposizione alle Vibrazioni Eccessive, sono comprese tra quelle della Lista II del D. 27 Aprile 2004 punto 03 II.2.03. M47.8 e II.2.03. M51.2, e riconducibili a Malattia Professionale. Ancora oggi tali sollecitazioni risultano essere completamente disattese. (Violazione Art. 139 T.U. 1124 del 30/06/1965).

- La L. 388 prevede che **Il datore di lavoro deve ottemperare a quanto dettato, elaborando procedure documentabili, frutto di un'attenta analisi delle specifiche attività lavorative, della loro ubicazione e più in generale delle condizioni di rischio.** Raccordandosi con la valutazione dei rischi, l'organizzazione del servizio di primo soccorso nelle aziende, dovrà pertanto prendere in considerazione, oltre alla tipologia ed ai rischi propri dell'attività, le caratteristiche del luogo in cui si svolge l'attività lavorativa (raggiungibilità del potenziale infortunato con i mezzi d'emergenza comunemente disponibili), il numero di lavoratori potenzialmente a rischio d'infortunio (in rapporto anche alle caratteristiche di ricezione del servizio territoriale di pubblica emergenza) e ogni altro aspetto che possa condizionare la gestione del servizio stesso. L'esame delle situazioni specifiche guiderà le successive scelte gestionali, con individuazione di misure tecniche, organizzative, procedurali mirate. Sulle linee percorse dai treni della DTR Abruzzo, a causa delle numerose gallerie non cablate e dei numerosi coni d'ombra del segnale GSM-R, è impossibile usare il telefonino in dotazione al Personale dei treni, pertanto in caso d'inconveniente o **di MALORE DEL MACCHINISTA nei treni affidati ad un solo Macchinista**, diventa impossibile comunicare con conseguenze drammatiche a causa della mancanza di soccorso. (Il Macchinista D' Acchille è incorso in un inconveniente tra Beffi ed Acciano ed il Capotreno ha dovuto percorrere alcuni Km. a piedi di notte per chiedere soccorso, si veda copia della lettera allegata alla presente).

Nel redigere il DVR non sono state individuate tutte le fonti di **Pericolo e di Rischio**, tra l'altro, quelle individuate sono sottostimate.

OMISSIONI

Non sono stati presi in considerazione i seguenti Rischi:

- **Postura Incongrua.**
- **Amianto** (Sono numerosissimi i mezzi di trazione in cui vi è ancora il rischio Amianto).
- **Variazione dei Bioritmi.**
- **Formazione e informazione.**(es. La totalità dei lavoratori non ha mai visto il medico competente).
- **Affaticamento Visivo.**
- **Scarsa Illuminazione e Continui Variazioni di Luce.** (gallerie, sole, neve ecc.).
- **Stress e Disagio da costrittività Organizzativa.** (D.M.27/04/2004)
- **Ergonomia non Adeguata all'Antropometria.**
- **Variazioni Ambientali.** (0 Mt. d'altitudine di PE ai 1400 delle linee interne).
- **Associazioni di più Rischi.**(es. postura+vibrazioni+variazione bioritmi).
- **Prolungamento dell'Orario di Lavoro.** (si superano spesso le 13 ore max. consentite DL 66 8/4/03).
- **Sovraffollamento negli ambienti di Lavoro.** (personale inidoneo).
- **Scivolamenti e Cadute.**
- **Urto contro Parti del Mezzo di Trazione.**
- **Incidenti Ferroviari.**
- **Folgorazione da Corrente Elettrica.**
- **Apparecchiature ripetitive e monotone, fonte di fatica psichica e stress non adatte ai tempi e ai luoghi (Vacma).**
- **Rischi connessi alla guida dei treni con un solo Macchinista.** (Rischi per il personale dipendente che per l'Utenza).

Nell'edizione del DVR del dicembre 2005 la totalità degli Indici di Rischio si sono ridotti, del 25% o del 50% o sono scomparsi, senza nessun intervento strutturale (Vedi la pertinenza di Castel di Sangro, nel

vecchio DVR la copertura della Rimessa contenente **amianto** doveva essere bonificata, nel nuovo DVR non c'è più bisogno di tale intervento).

- L'Art. 4 del D.L. **19 agosto 2005, n.187** stabilisce che dal 01 Gennaio 2006 "il datore di lavoro valuta e, nel caso non siano disponibili informazioni relative ai livelli di vibrazione presso banche dati dell'ISPESL, delle regioni o del CNR o direttamente presso i produttori o fornitori, misura i livelli di vibrazioni meccaniche a cui i lavoratori sono esposti", la DTR Abruzzo ancora non ha comunicato al RLS il programma tali misurazioni.

- Dal DVR edizione Dicembre 2005 risulta che le misurazioni della Rumorosità nelle Cabine di Guida dei Locomotori è stata effettuata nel corso dell'anno:

- 1 - tale Relazione non è stata consegnata ai RLS.
- 2 - Dalla lettura della relazione non si capisce **dove, quando e su che mezzi** è stata fatta la rilevazione.
- 3 - Inoltre il tempo d'esposizione dei lavoratori è stato calcolato su turni teorici e non sui turni che i lavoratori effettivamente svolgono, pertanto il tempo d'esposizione è più basso di quello reale.

Alla luce di quanto sopra esposto, e considerato che il sottoscritto ha più volte data la propria disponibilità a valutare seriamente i rischi ai quali i lavoratori sono sottoposti, al fine di poterli eliminare o ridurre a valori accettabili, vista la latitanza della DTR Abruzzo:

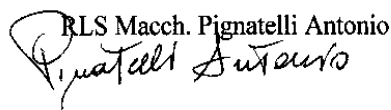
SI RICHIEDE

l'intervento dell'Organo di Vigilanza per verificare quanto sopra affermato dal sottoscritto al fine di tutelare la salute dei lavoratori e di eseguire le MISURAZIONI DEI SEGUENTI ELEMENTI DI RISCHIO:

1. **Vibrazioni e Scuotimenti trasmesse a tutto il corpo (W.B.V.) nelle Cabine di guida delle locomotive del gruppo 646 nella tratta SULMONA-ROMA.** (I valori delle accelerazioni sono più alti del massimo consentito, ed hanno causato già tecnopatie invalidanti ai prestatori d'opera, alla luce di ciò si richiede una misurazione in tempi brevi)– Riferimento Legislativo (D. L. **19 agosto 2005, n.187** ; Direttiva 2002/44/CE).
2. **Rumore** nelle cabine di guida del gruppo 582, 464, 656, 646. – Rif. Leg.(277 del 15/08/1991; 447 del 26/10/1995; L. 62 del 2005; Direttiva 2003/10/CE).
3. **Campi Elettromagnetici** tutte le locomotive elettriche. – Rif. Leg. (L. 36 del 22/02/2001; Direttiva 2004/40/CE).
Distinti saluti.

Sulmona li 10/05/2006

Datore di Lavoro:
Ing. M. A. Giaconia
Direzione Trasporto Regionale Abruzzo
TRENITALIA Spa
Via Enzo Ferrari,1
Pescara

RLS Macch. Pignatelli Antonio


RSPP:
Geom. Petrelli Lauro
DTR Abruzzo
TRENITALIA Spa
Via Enzo Ferrari,1
Pescara

Al direttore del T.M.R Abruzzo

p.c. R.L.S.

Il giorno 16-12-2005, effettuando il treno 7119 in prossimità del Km 93 avveniva l'investimento di un esemplare di lupo appenninico. La conseguenza è stata la rottura della condotta pneumatica e la frenatura del convoglio. Notando che le capacità del serbatoio si stavano rapidamente esaurendo, ed essendo la linea in discesa, provvedevo immediatamente alla serratura dei freni a mano e a calzare le ruote con pietrisco.

Alla luce del fatto che, nel punto di arresto del treno, mancava la copertura per il funzionamento dei telefoni cellulari sia di servizio che privati, si è reso necessario raggiungere a piedi il telefono fisso di linea nella fermata di Acciano, per la richiesta di soccorso. Il capotreno Passalacqua si faceva carico di questa incombenza, non essendo in grado di accudire le macchine.

Forte della mia esperienza venatoria gli consigliavo di muoversi con passo svelto e deciso, unico deterrente contro un eventuale attacco di lupi o cinghiali.

Preso atto dei miei consigli si è incamminato scomparendo tra le tenebre.

Durante l'attesa tranquillizzavo la clientela onde evitare stati di insofferenza.

Dopo più di un ora sopraggiungeva il soccorso tramite il treno 7122, che provvedevo ad agganciare al materiale guasto. Si ripartiva fino alla stazione di Molina dove, sganciavo il treno che doveva ripartire per L'Aquila.

Interpellato l'addetto della sala operativa, questi mi rispondeva, che erano in viaggio due macchine che ci avrebbero riportato a destinazione, ma che per una somma di fatalità si erano scordati il manovratore che doveva agganciare le macchine.

Gli rispondeva che avrei ottemperato io a questa incombenza, dopo le esperienze di questi ultimi giorni, posso ritenermi abilitato ad operare senza dotazione antinfortunistica.

Ripartiti da Molina si arrivava a Sulmona alle ore 23.40, dove si riceveva il plauso della clientela.

Voglio segnalare il grande senso di abnegazione dimostrato dal suddetto capotreno, il quale in un ambiente così ostile è riuscito con tempismo e professionalità ad alleviare il disagio all'utenza.

Sulmona 20-12-2005

D'Acchille Ruggero

