

Ing. ....  
Responsabile e Datore di Lavoro (D.L.gs 626/94)  
Zona Adriatica - Direzione Logistica  
TRENITALIA S.p.A.  
**A N C O N A**

Ing. ....  
R.S.P.P. - Zona Adriatica  
D.G.O.L. - Trenitalia S.p.A.  
**A N C O N A**

Dott. ....  
Dott. ....  
Medici Competenti  
Zona Adriatica - D.G.O.L.  
Trenitalia S.p.A.  
**A N C O N A**

Oggetto: osservazioni sul Documento Valutazione Rischi (D.V.R.).

I Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza del Collegio Cargo Abruzzo e Collegio Marche del Macchina, al fine di svolgere al meglio il mandato conferitogli dai Lavoratori, con volontà propositiva e di massima collaborazione con il Datore di Lavoro, esprimono le seguenti osservazioni sul D.V.R.:

1. D.V.R. con ottima esposizione normativa ma deficitario sulla Valutazione dei Rischi e sulla loro Prevenzione;
2. non risultano individuate tutte le fonti di Pericolo e di Rischio, e quelle individuate sono state sottostimate;
3. risulta un'analisi soggettiva del Rischio anche per quei fattori normati, per i quali andava fatta un'analisi oggettiva del Patogeno e del tempo d'esposizione in modo da avere valori certi per intervenire con misure di prevenzione qualora risultassero troppo elevati;
4. La Valutazione della Gravità del Rischio residuo, ha dei risultati troppo bassi rispetto alle soluzioni che vengono proposte, molte non sono credibili, vedi ad esempio la valutazione posta per l'uomo morto e si prende in poca considerazione l'azione nociva e lenta protratta nel tempo a causa di fattori negativi presenti negli ambienti di lavoro e insiti nelle particolari e svariate tipologie di lavoro che provocano danni all'organismo, non nell'immediato, ma nel futuro.

Premesso ciò, chiediamo che il D.V.R. sia adeguato, per la quantificazione del Patogeno e per i danni che esso produce all'organismo, al quadro normativo di riferimento nazionale ed europeo e, se non contemplate, prendere a riferimento studi di ricerca in modo da effettuare una valutazione del Rischio oggettiva.

Si chiede al Datore di Lavoro ed al R.S.P.P., confidando nella loro sensibilità, ma nel rispetto della propria soggettività, di provvedere ad aumentare il livello minimo di sicurezza, specie nei casi di incertezze interpretative delle norme per maggior tutela dei lavoratori attraverso Misure di Prevenzione e Protezione atte a garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza, come previsto dall'art. 4 c. 2 lettera c) del D.Lgs. 626/94.

Da quanto sopra esposto, si richiede una valutazione strumentale dei seguenti rischi con la presenza dei R.L.S. in tali monitoraggi:

1. **Vibrazioni e Scuotimenti trasmesse a tutto il corpo (W.B.V.)**, misure a tutela dei lavoratori esposti alle vibrazioni meccaniche. - Riferimento Legislativo (Dir. 2002/44/CE; L.ge 306 del 31/10/2003; D.L. 187 del 19/08/2005);
2. **Rumore**. - Rif. Leg.vo (277 del 15/08/1991; 447 del 26/10/1995; 62 del 2005; Dir. 2003/10/CE);
3. **Campi Elettromagnetici**. Rif. Leg. (L.ge 36 del 22/02/2001; Dir. 2004/40/CE);
4. **Microclima e Schoc da Calore e da Freddo**. - Rif.Leg. (D.P.R. 303/56; L.ge 864/70; Dir. 1989/654/CE; 1992/104/CE);
5. **Amianto e Polveri Sospese nelle Cabine di Guida**. - Rif. Leg. (277 del 15/08/1991; D.P.R. 303/1956);
6. **Videoterminali**. - Rif. Leg. (L. 277 del 15/08/1991; 626/94).

***Si richiede una più attenta valutazione per i seguenti rischi :***

- Postura Incongrua;
- Variazioni dei bioritmi;
- Affaticamento Visivo;
- Scarsa illuminazione e Continue Variazioni di Luce;
- Stress e Disagio da costrittività Organizzativa, (D.M. 27/04/2004);
- Ergonomia non adeguata all'Antropometria;
- Variazioni Ambientali;
- Associazioni di più rischi (*es.: postura+vibrazioni+variazione bioritmo*);
- Turni di lavoro P.d.C.;
- Prolungamento della prestazione giornaliera, (D.L. 66 del 08/04/2003);
- Sovraccollamento negli ambienti di lavoro;
- Radiotelefoni alle squadre di manovra;
- Telefono GPRS utilizzato nelle manovre con treno con solo macchinista;
- Scivolamenti e Cadute;
- Urto contro parti del Mezzo di Trazione,
- Folgorazione da Corrente Elettrica;
- Incidenti Ferroviari.

Si evidenzia qui di seguito le criticità rispetto alla salute e alla sicurezza che il Personale incontra nell'esercizio delle sue funzioni:

- **Cassetta di Medicinali sui Mezzi di Trazione.** (E' stato consegnato individualmente ai macchinisti, anche in modo poco ortodosso, un pacchetto di medicazione. Secondo il dettato della L. 388/2003 ne devono essere provvisti i luoghi di lavoro, ovvero i mezzi di trazione. - Si chiede che l'Azienda riprenda indietro le cassette consegnate ai Macchinisti e provveda a dotare i locomotori di Cassette Medicinali ed alla loro custodia: mettendo sotto chiave, nello stazionamento dei locomotori, le casse attrezzi e le cabine di guida);
- **Vetustà dei Locomotori da manovra.** (Nessun controllo tecnico - le segnalazioni sui libri di bordo restano lì, ripetute ma persistenti - nessuno provvede alla pulizia della cabina di guida e gli stessi rifornimenti delle materie di consumo vengono effettuate senza considerazione alcuna dell'organizzazione e della logistica inadeguata. - Si propone di prevedere il rientro sistematico delle macchine nelle idonee strutture di mantenimento in efficienza e manutenzione, e programmare interventi di pulizia cadenzati);
- **Mezzo di Comunicazione idoneo ad attivare, da ogni punto della Rete Ferroviaria Italiana, il sistema d'Emergenza del S.S.N.** (Il telefono G.P.R.S. in dotazione al P.d.M. a causa delle numerose gallerie non cablate delle nostre linee e dei numerosi coni d'ombra del segnale non sono idonei e non garantiscono la certezza e l'immediatezza dei collegamenti d'emergenza. - Il telefono non deve essere dato in custodia al Personale di Condotta. Lo stesso è uno strumento di sicurezza che non può essere garantito in efficienza dal personale nel suo tempo libero, fuori dal contesto lavorativo. La stessa Disposizione di RFI indica e precisa che il telefono deve essere in custodia al locomotore);
- **Illuminazione gallerie.** (Tutte le gallerie delle linee interne dell'Abruzzo, meno una, e nella linea Adriatica la San Donato e la Tollo/Ortona, sono prive di illuminazioni);
- **Malore del Macchinista nei treni con "solo Guidatore" in zone inaccessibili ai mezzi stradali e non coperte da segnale telefonico.** (In caso di malore del macchinista nei treni ad Agente Unico con primo tecnico di condotta e manovra quale secondo agente abilitato al solo arresto del convoglio, in caso di arresto in galleria o in zone inaccessibili ai mezzi di soccorso, chi porta soccorso al macchinista colpito da malore? - Rispetto al D.M. 388 il Datore di Lavoro deve prevedere sul DVR il piano di sicurezza per il soccorso e deve individuare gli addetti al soccorso e formarli con il previsto corso) - **(Allegato 1)** ;
- **Apparecchiatura Ripetizione Segnale efficienti ed utilizzabili sui Locomotori che circolano su Linee con B.e.a.c.c.** - **(Allegato 2)**;
- **Messa in opera di Apparecchiature invasive (VACMA) senza aver prima effettuato la Valutazione dei Rischi** in modo oggettivo. Installazione di tecnologia vera, che sia di vero supporto al macchinista e quindi alla sicurezza della circolazione ferroviaria; la valutazione del rischio non è idonea per quanto riguarda i punti che sono stati dati ad ogni rischio.
- **Mancanza della Cartellonistica e delle Indicazioni d'Emergenza** in quasi tutte le Pertinenze di R.F.I. ove opera personale della D.G.O.L.;
- **Mancanza di formazione.** (Abbiamo ripetutamente segnalato che il personale di condotta è impossibilitato ad eseguire gli aggiornamenti alle pubblicazioni di servizio con la dovuta ed inequivocabile certezza, ad oggi, l'atto di riscontro è stata l'azione datoriale di decentrare da Pescara Centrale a Pescara P.N. l'Istruttore di Linea, le bacheche e le cassette individuali del P.d.M., in allegato lettera di riferimento. - Si propone di attestare la struttura di formazione per il personale di trazione insieme alle rimanenti strutture per

la formazione del personale della Direzione Passeggeri Nazionale e/o Locale presente in stazione di Pescara Centrale. - **(Allegato 3)**;

- **Mancanza di informazioni ai Lavoratori.** (Nessun Lavoratore conosce il nome del suo Medico Competente. Mancano le stesse bacheche e dove sono, o stavano, manca l'esposizione del recapito del RSPP, del SPP, ecc...);
- **Fornitura D.P.I. al personale, funzionali e specifiche per tipologie di lavoratori.** (Per esempio: scarpe rigide, per il P.d.M., sono fonte e causa d'infortuni. - Si propone innanzitutto di provvedere all'immediata sostituzione dei DPI alla data prevista di scadenza, ed alla fornitura di gilè o giubbini ad alta visibilità per le emergenze;
- **Locali di sosta e servizi igienici** nelle località dove sosta per servizio il personale dei treni della logistica, inesistenti a: Fossacesia/TdS, ad Apricena, ecc... (violazione Art. 7 - 14 - 37 - 39 - 40 L. 303/56) e rinnovo almeno delle sedie nelle rimanenti sale d'attesa. La sala d'attesa di Pescara Centrale è "terra di nessuno" ed è, quindi, ridotta in pessime condizioni, ivi compresi i servizi igienici. La saletta individuata a Termoli ha troppe condizioni non rispettose della 626, a cominciare dalla porta.
- **Scarsa o inesistente la pulizia delle Cabine di guida dei Locomotori ed in quasi tutti gli ambienti dell'esercizio di pertinenza della Logistica;**
- **Allocazione delle R.U. della Logistica presenti a Pescara nel capannone magazzino di Pescara Porta Nuova Scalo.** Anche in questo caso non vi è stata alcuna informativa o consultazione del R.L.S. e le successive rimostranze al Datore di Lavoro non hanno sortito nemmeno attenzione al problema. In merito è stato richiesto l'intervento ispettivo del Servizio Protezione e Prevenzione della AUSL. **(Allegato 4)**;
- **Illuminazione Scalo Merci di Pescara P.N. e persistente disordine nei camminamenti** (buche, ostacoli, ecc... e la stessa manutenzione degli scambi è inesistente);
- **Verifica condizioni logistiche ed operative in tutte le località ove è presente la DGOL nella Zona Adriatica**, in particolare ad Apricena (nella quale mancano sale di sosta, bagni di servizio e persino l'acqua potabile), a Bussi, a Vasto S.S., a Fossacesia/TdS (la soluzione di attestare il personale: formatori, verificatori, Capi Gestione, Macchinisti, nella sala d'attesa dei viaggiatori e togliere i bagni ai clienti, è risibile);
- **il Soccorso ai treni fermi in linea per avaria.** (Le Disposizioni di RFI impongono alle Società tale obbligo. Di fatto, il P.d.M. può ottemperarvi solo a discapito e rischio della propria incolumità e salute. Si noti che il P.d.M. non ha a disposizione strutture logistiche nella propria funzione di condotta treni (servizi anche di 24 ore fuori residenza) tale da poter sopperire ad un'organizzazione carente ed eccessivamente lontana dall'esercizio ferroviario reale. - Soluzioni possono essere adottate sfruttando le macchine da treni e da manovra presenti in molti nodi/stazioni/scali della rete, e prevedere l'utilizzazione degli Istruttori di Linea e dei macchinisti di Trenitalia, di riserva, per questa necessità e per il Carro Soccorso);
- **Mancanza di segnali bassi di manovra.** (Vedasi Bussi, dove quotidianamente manovrano treni, con merci pericolose, con un solo Macchinista ed un solo Tecnico di Condotta e Manovra, con l'ausilio dell'apparecchio radio e del telefonico GPRS), **ed allocazione di una sola RAR in prossimità dell'attraversamento a raso** di Bussi, Popoli, Pratola. - Si propone di interessare la DCM di competenza affinché provveda al presenziamento/abilitazione degli impianti;
- **R.F.I. affronta il problema degli incroci su linee a semplice binario come se fossero normali movimenti su binari indipendenti.** (Si propone di intervenire presso Rete

Ferroviana Italiana affinché venga ripristinata la procedura di incrocio ad itinerari dei treni non convergenti, ben nota ai ferrovieri);

- **Gallerie, non in sicurezza, in quanto si denuncia la mancanza di nicchie, nicchioni, telefoni fissi, ecc... nella galleria San Giovanni, nella tratta Ortona/Casalbordino, da cippo chilometrico 383.734 al 384.693.**

Anche in questo caso, per assoluta mancanza di riscontro è stato richiesto l'intervento ispettivo e di verifica dell'Ufficio del Lavoro. (Allegato 5).

- **Il segnale di partenza che comanda il fascio merci della stazione di Foggia è posto prima del segnale basso di partenza. Citiamo questa particolarità ed incongruenza regolamentare o impiantistica solo perché tutti i RLS del macchina che si sono succeduti dall'entrata in vigore della 626/94 l'hanno portata all'attenzione del proprio Datore di Lavoro pro-tempore.**

Si chiede al Medico Competente di fare la Vigilanza Sanitaria su quei Lavoratori che hanno riportato Tecnopatie invalidanti per le quali è stato dimostrato il Nesso di Casualità, al fine di ottemperare a quanto previsto dall'art. 139 D.L. 30 giugno 1965 n° 1124 e succ. mod. e dal D.M. del 27/04/2004, nonché la consegna dei Risultati Anonimi Collettivi degli Accertamenti Clinici e Strumentali effettuati, di cui all'art. 17 c. 1 D.Lgs 626/94. Si chiede, inoltre, di dare assistenza psico-sanitaria ai lavoratori ed alle loro famiglie coinvolti in incidenti ferroviari.

*Le suesposte osservazioni sono il risultato di analisi e confronto in tema di Sicurezza del Personale della D.G.O.L. dell'Abruzzo e del Personale di Macchina dell'I.T.L. di Ancona, i quali sono disposti, come i sottoscritti, a collaborare con il Datore di Lavoro, con il R.S.P.P. e con il Medico Competente per la totale eliminazione dei Rischi eliminabili nei posti di lavoro e per la riduzione a livelli accettabili, per quelli che non possono essere eliminati del tutto e, con l'occasione, segnaliamo che, ad oggi, non siamo mai stati informati al verificarsi di infortuni sul lavoro del personale dipendente dalla Direzione Logistica in Abruzzo e nel Macchina.*

*Si ribadisce che restiamo a disposizione per effettuare sopralluoghi specifici ed a partecipare a riunioni finalizzate alla soluzione delle problematiche segnalate, per tutelare la salute, il benessere e l'integrità psico-fisico dei Lavoratori.*

*Con la presente intendiamo evidenziare quanto previsto all'art. 4 c. 6 del D.Lgs 626/94 (consultazione preventiva del RLS su Valutazione dei Rischi e Documento) e chiediamo, altresì, particolare attenzione e rispetto all'art. 4 c. 5 lett. P ed all'art. 19 c. 1 lett. b) c) d) (consultazione preventiva del RLS in ordine alla Valutazione dei Rischi, individuazione, realizzazione e verifica della prevenzione aziendale - designazione Addetti SPP, prevenzione incendi, pronto soccorso, evacuazione dei lavoratori) ed all'art. 22 c.5 (Organizzazione della formazione).*

*R.L.S. Aquilino Di Sano*

*R.L.S. Fabio Della Lunga*

Ancona, 19 dicembre 2005

