

TRIBUNALE DI ROMA

(N° 07/078261 R.G. PM.)

OPPOSIZIONE EX ART. 410 C.P.P. AVVERSO LA RICHIESTA DI ARCHIVIAZIONE ,
CON
RICHIESTA DI PROSECUZIONE DELLE INDAGINI, CON INDICAZIONE DELLE
INVESTIGAZIONI SUPPLETIVE ANCORA DA COMPIERE

Al Giudice per le indagini preliminari Presso il Tribunale di Roma

Il sottoscritto, Dante DE ANGELIS, nella qualità di Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, con riferimento all'esposto-denuncia del 3 dicembre 2007, avendo richiesto l'applicazione dell'art. 408 c.p.p. - nella qualità di persona offesa,

PRESENTA:

OPPOSIZIONE alla richiesta di archiviazione del 23 febbraio 2010 da parte del PM, dott.ssa Gianfederica Dito;

RICHIESTA DI AVVIO NUOVE E ULTERIORI INDAGINI in relazione ai numerosi incidenti gravi, gravissimi e anche mortali, avvenuti a causa delle porte di salita e discesa dai treni, in danno di viaggiatori e lavoratori;

indagini da effettuarsi nei confronti di:

amministratori, dirigenti, funzionari e preposti della soc. Trenitalia Spa, responsabili della pianificazione di acquisti, ristrutturazione, progettazione, manutenzione (ordinaria e straordinaria), delle carrozze ferroviarie e delle porte;

amministratori, dirigenti, funzionari e preposti della società RFI Spa/Cesifer, nella qualità di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria e soggetto certificatore titolato ad emanare “norme” e “standard” di sicurezza dei rotabili e delle apparecchiature e impianti di bordo;

dirigenti e responsabili dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza ferroviaria, subentrata

progressivamente, dal giugno 2008, a RFI Spa, ai sensi del D.Lgs. 162/2007;

NUOVI ELEMENTI DI VALUTAZIONE, che offre in alternativa alle lacunose ed insoddisfacenti conclusioni a cui perviene la Pg delegata la quale si è limitata a fare riferimento alla previsione dell'art. 13 del DPR 547/55, dettato in materia di “*vie ed uscite di emergenza*” nei luoghi di lavoro.

Indagini che, tanto quanto la richiesta di archiviazione che su dette indagini si è fondata, non hanno preso in considerazione le “altre” norme di tutela specificamente previste, ed alla cui osservanza sono tenuti gli esercenti il servizio ferroviario ed i soggetti con compiti di vigilanza, quali ad esempio l'art. 2087 del C.C., la legge 191/74, il Dpr 753/80, il Decreto del ministero dei Trasporti, prot. Vig. 3 del 22/5/03, il D.Lgs. 188/03 ed il D.Lgs. 162/07. Così come non fanno tenuto conto, nella valutazione dei fatti oggetto dell'esposto e delle eventuali violazioni di legge, di quanto è previsto dal D.Lgs. 626/94, oggi D.Lgs. 81/08, che nel dettare le norme poste a tutela dei lavoratori e delle altre persone presenti sui luoghi di lavoro, si ispira tra gli altri ad un principio fondamentale che comporta l'obbligo giuridico dell'eliminazione del rischio.

Le porte dei treni hanno causato, solo negli ultimi sei anni, un impressionante numero di incidenti, sia a viaggiatori che a lavoratori in servizio (21 morti, l'ultimo proprio a Roma il 21 gennaio 2010, oltre che un numero imprecisato di feriti gravi e gravissimi, spesso con amputazione degli arti), tanto da essere ormai denominate “porte killer”.

Constatata la ripetitività e la prevedibilità degli incidenti e l'assenza e/o l'inadeguatezza delle misure adottate per prevenire tali eventi, l'opponente, nella sua qualità di lavoratore addetto al trasporto ferroviario, aveva ritenuto necessario inoltrare all'A.G., unitamente agli altri firmatari dell'esposto, una dettagliata memoria volta ad illustrare i fatti ed a chiedere investigazioni ed approfondimenti finalizzati all'accertamento di eventuali responsabilità penali in capo ai soggetti tenuti, oltre che all'adozione di misure di tutela idonee a garantire l'incolumità dei lavoratori e degli utenti delle vetture ferroviarie.

Ciò non è accaduto. Dall'esame del fascicolo d'indagine e dalle motivazioni addotte dal

PM a sostegno della sua richiesta di archiviazione emergono numerose lacune e contraddizioni che qui si intende illustrare brevemente.

Ciò premesso, si sottopongono all'attenzione del G.I.P. competente le seguenti considerazioni :

CARENZA del meccanismo di “CONTROLLO PORTE” in cabina, quale FATTORE DI MAGGIOR RISCHIO - La mancanza, nella cabina di guida, di un segnale che avvisi il macchinista dell'avvenuta chiusura delle porte di accesso alle vetture, rimane il maggiore fattore di rischio; difatti detta carenza non consente di tutelare gli utenti ed i lavoratori e di evitare una tipologia di incidenti che è certamente la più frequente, e che ha conseguenze potenzialmente gravissime, quali l'intrappolamento nella porta in fase di salita o discesa, ed il conseguente trascinamento sotto il treno in corsa.

“PORTE KILLER” : UNA MICIDIALE INSIDIA – Le “porte killer” presentano una duplice gravissima insidia:

la prima riguarda la possibilità, anche in caso di funzionamento “corretto”, che il viaggiatore apra, da terra o da bordo, una porta già chiusa; ed il fatto che la porta si sia aperta effettivamente, ed in maniera addirittura agevole, tanto da non richiedere alcuno sforzo, induce naturalmente il soggetto agente a ritenere che l'operazione posta in essere sia consentita, e che sia stata effettuata in sicurezza; la condotta descritta nasce dalla diffusa, ed errata convinzione che *fantanto che la porta è aperta il treno non partirà*.

Ma così non è, e la manovra che si è ora descritta è altamente pericolosa, perché la porta può invece improvvisamente richiudersi ed intrappolare il viaggiatore, e comunque nulla impedisce che il treno possa, nel frattempo, e nonostante la presenza del soggetto a contrasto della porta, ripartire.

Né ci si può limitare ad ascrivere alle condotte imprudenti o abnormi i comportamenti, assai frequenti nella pratica, dei viaggiatori che si attardano a scendere dal treno (magari perché carichi di bagagli, o anziani, con difficoltà di deambulazione, oppure semplicemente con bambini) o che arrivano in ritardo, e

salgono su di una vettura che ancora ferma, e la cui porta riescono ad aprire regolarmente, e senza sforzo alcuno.

Comunque, anche a volere ipotizzare un comportamento imprudente da parte di alcuni viaggiatori, permarrebbe invariato l'obbligo giuridico di impedire degli eventi che non solo non sono imprevedibili, ma che sono addirittura diventati frequenti. Né si può pensare di assolvere a detto obbligo affidando al solo capotreno il compito di vigilare su tutte le porte, giacchè si tratterebbe di una misura inadeguata, insufficiente, e comunque dotata di un indice di errore umano elevatissimo

la seconda insidia riguarda la possibilità di malfunzionamenti delle porte che, chiudendosi improvvisamente, senza comando e senza preavviso alcuno, in maniera violenta ed incontrollata, intrappolano tanto gli ignari viaggiatori che gli esperti ferrovieri.

In entrambi i casi – che ricomprendono la quasi totalità degli infortuni avvenuti fino ad oggi – il macchinista non ha, per quanto già segnalato al punto precedente, la possibilità di avvedersi dell'inconveniente occorso, ed avvia il treno e parte, con le micidiali conseguenze di cui si è già detto. Ed è altresì evidente che la presenza del sistema di “controllo porte” avrebbe potuto evitare la maggior parte dei sinistri.

CAOS NORMATIVO E REGOLAMENTARE SULLE PORTE DEI TRENI – Esiste una impressionante quantità di norme, regolamenti, decreti e direttive ministeriali, disposizioni, prescrizioni, specifiche tecniche, raccomandazioni, circolari applicative di emanazione FS, e da ultimo decreti dell'Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF), stratificatisi negli anni, che rende la materia di difficile lettura, anche per gli addetti ai lavori. Ma la questione centrale resta la pericolosità di alcune porte installate su convogli che sono privi del dispositivo definito “controllo porte chiuse”.

MANCATA VALUTAZIONE STANDARD DI SICUREZZA DELLE PORTE FERROVIARIE – Le indagine svolte dalla Pg delegata dal Pm precedente appaiono carenti e del tutto insoddisfacenti. L'UPG delegato non ha infatti effettuato la benché minima analisi e valutazione in ordine alla idoneità e capacità delle cd. “porte killer” a

garantire la sicurezza delle persone, lavoratori e più in generale viaggiatori, ed in particolare in ordine al se esse presentino quei requisiti tecnici che le norme generali dell'ordinamento impongono, e si è acriticamente limitato a fare riferimento alla disciplina che le stesse società del Gruppo FS (RFI e Trenitalia) si sono date, senza effettuare una valutazione sulla loro adeguatezza ed efficacia al fine di prevenire infortuni ed incidenti agli “utilizzatori” delle porte (per un “diverso” approfondimento della questione si fa rinvio alla sentenza emessa dal Tribunale di Prato (allegato n° 1), di condanna nei confronti di alcuni dirigenti FS accusati del reato di omicidio colposo ai danni di una passeggera caduta “accidentalmente” da una vettura in corsa a seguito della improvvisa apertura di una di dette porte, pure dotate di meccanismo di segnalazione, peraltro non funzionante).

Le nuove indagini, quelle che con il presente atto si sollecitano, dovranno essere per l'appunto mirate ad accertare in via preliminare se gli standard e le specifiche tecniche adottate da Trenitalia per progettare, acquistare, ristrutturare e mantenere le porte rispondano oppure no ai requisiti minimi prescritti dalla legge.

LA “SCADENZA DEL 31-12-2012” UN ELEMENTO VIRTUALE AD USO E CONSUMO DELLE FS – Nella nota della DPL del 24 dicembre 2009 si riporta che “(...) Trenitalia (...) non ha violato la normativa suddetta perché la stessa in tutto il trasporto laziale ha già modificato, dove era necessario e in netto anticipo rispetto al termine ultimo del 31/12/2012, tutte le carrozze circolanti con porte appartenenti alla tipologia “a”, ritenuta più sicura rispetto alle altre due tipologie “b” e “c”, previste nella normativa tecnica ferroviaria”. Una scadenza, quella del 31.12.2012, che non ha alcun valore normativo o precettivo, essendo stata autonomamente stabilita, in modo discrezionale, e con colpevole ritardo, dalle stesse Ferrovie, e solo a seguito di una pressante campagna di stampa sul fenomeno delle porte killer, oltre che della pronuncia della sentenza di condanna del Tribunale di Prato in precedenza citata. Una delibazione, quest'ultima, che avrebbe dovuto invece imporre una immediata rivalutazione degli standard di sicurezza garantiti con le attuali porte, e che avrebbe dovuto condurre ad interventi, di manutenzione e ristrutturazione dei treni interessati, poiché le caratteristiche intrinseche delle porte presentavano forti elementi di rischio di intrappolamento, trascinamento e schiacciamento.

Suscita, inoltre, grande perplessità il ritardo con cui si sono svolte le indagini (fatta

eccezione per l'ultimo periodo, in cui si registra un lasso di tempo assai breve tra la “comunicazione operativa” di Trenitalia, del 7-12-2009, e la nota di PG del 24 dicembre 2010, che verrà poi posta a base della asserita insussistenza di profili di responsabilità penale a carico di chicchessia.

LA “COLPA” ATTRIBUITA ALLE VITTIME – Il vero limite nella classificazione e valutazione degli incidenti occasionati dalle “porte killer” è nel volere sempre considerare come “avventati” i comportamenti dei viaggiatori e talvolta anche dei ferrovieri in servizio. Questo tipo di lettura dei fatti occorsi non tiene conto della circostanza che spesso gli incidenti sono accaduti per un guasto o un malfunzionamento delle porte, e che il maggior rischio è insito nella possibilità di rimanere intrappolati in una porta ed essere trascinati per finire sotto le ruote del treno. Gli altri rischi, schiacciamento dita o arti, mancata apertura in caso di emergenza o indebita apertura in corsa, rappresentano delle eventualità meno gravi, o molto remote ed improbabili. La quasi totalità degli incidenti gravi sono avvenuti infatti per trascinamento di persone intrappolate dal treno che si mette in moto, pur avendo una porta non correttamente chiusa perché “occupata” da un ostacolo umano non visto dal personale di bordo, o in numerosi casi, con lo stesso personale coinvolto. Inoltre, trattandosi di apparecchiature accessibili alla generalità della popolazione, esse dovrebbero essere progettate e costruite in modo da ridurre al minimo i rischi anche nei confronti di eventuali utilizzatori imprudenti o distratti, ovvero anche nei confronti di anziani, ipovedenti e di tutte le persone a mobilità e capacità ridotte. Porte quali quelle ancora in uso sulle vetture delle ferrovie non sono accettabili, tanto quanto non sarebbe accettabile (è difatti sarebbe fuori legge) un ascensore il cui movimento non fosse condizionato alla corretta chiusura della porta d'accesso, pena lo schiacciamento della persona o dell'oggetto intrappolato nella porta.

Anche sui treni quindi si può e si deve ottenere un sistema che garantisca la massima sicurezza tecnicamente possibile, e ciò a prescindere dal suo (irrisorio) costo e dalle (inconsistenti) difficoltà di installazione.

NON RISULTA VERO CHE TUTTI I TRENI SONO DOTATI DEL

CONTROLLO PORTE – Risulta addirittura imbarazzante, per chi sui treni lavora ogni giorno, leggere nella relazione DPL che tutti i vagoni sarebbero dotati del sistema di “controllo porte chiuse”; quell’affermazione infatti non corrisponde al vero: difatti il piano di adeguamento ha riguardato esclusivamente una parte delle vetture (prevalentemente quelle denominate a Media Distanza e che risultavano tra le più insidiose), mentre quelle oggi destinate al servizio per treni espressi, intercity ed eurostarcity continuano ad essere sprovviste del “controllo porte chiuse” tanto che il 24 settembre 2008 e il 19 marzo 2009 due viaggiatrici restavano uccise per le gravi mutilazioni subite rispettivamente nelle stazioni di Fasano e di Lecce con carrozze che, sebbene ristrutturare completamente nei mesi precedenti, erano e sono tutt’ora prive del sistema di “controllo porte chiuse”. In realtà sulle questa tipologia di rotabili, denominati *Eurofima, UIC X, Z, e Gran Confort*, (stante il caos regolamentare è possibile che ve ne sino anche di altre famiglie) negli ultimi mesi è stata attivato un sistema denominato “blocco temporaneo”, risultato tra l’altro fino ad oggi poco affidabile, e che comunque in nessun caso controlla la reale chiusura delle porte ma, più semplicemente inibisce, nei tre minuti successivi alla chiusura, la possibilità di riaprirle. Un palliativo all’introduzione del più semplice, efficace e collaudato circuito di “controllo delle porte chiuse” installato fin dagli anni ’50 su molti treni.

IL CONTROLLO PORTE NON E’ UNA TECNOLOGIA INNOVATIVA MA UN DISPOSITIVO “ANTICO” - Preme sottolineare che il dispositivo “controllo porte chiuse” suddetto non è affatto un “ritrovato” della tecnica moderna o una tecnologia innovativa e d’avanguardia ma un semplice circuito elettrico che transita lungo il treno e che attraverso degli interruttori posti sulle porte, consente l’accensione di una spia luminosa verde in cabina di guida solo quando esse sono tutte “regolarmente chiuse”. La segnalazione viene meno quando, per qualsiasi ragione, una o più porte perdono tale condizione consentendo al macchinista di adottare le misure opportune. Ciò è dimostrato dal fatto che fin dagli anni ’50 sulle automotrici elettriche e diesel, del gruppo 668, poi negli anni ’70 per i gruppi Ale 803, Ale 90 e per le vetture “a piano ribassato per treni navetta”, poi negli anni 80’ l’ETR 450, le vetture a doppio piano e le vetture a Media distanza (vetture Killer, su cui era stato

originariamente previsto e poi disattivato il controllo porte, oggi adeguate a seguito del piano di ristrutturazione citato nelle indagini), fino ai giorni nostri con gli ETR serie 460/470/480, 500 e 600 e le vetture dette “Vivalto” esiste ed è in funzione questo “antico” ma insuperato sistema che ha la funzione essenziale di consentire al macchinista il controllo continuativo e contemporaneo di tutte le porte del treno, sia prima di avviare il convoglio che durante il viaggio. Risulta irragionevole che treni di recente costruzione o ristrutturazione ne siano sprovvisti.

CARROZZE RISTRUTTURATE, RIVERNICIATE, RITAPPEZZATE, MA CON “CONTROLLO PORTE” IGNORATO - A questo proposito preme rilevare una evidente e clamorosa lacuna delle indagini riguardante proprio tutte le carrozze dei treni intercity *Eurofima, UIC X, Z, e Gran Confort*, (responsabili di moltissimi degli incidenti tra cui alcuni mortali o gravissimi); difatti dette vetture in origine non possedevano il dispositivo di “controllo delle porte chiuse”, ma un dispositivo tachimetrico che comandava la chiusura al superamento di una determinata velocità, solitamente di 5 o 15 Km/h, senza alcuna possibilità di verifica da parte del personale del treno (se non a vista) dell’avvenuta effettiva chiusura e del mantenimento dello stato di porte chiuse durante il viaggio (e sono innumerevoli gli episodi di treni avvistati in corsa con le porte aperte).

Ebbene negli ultimi anni sono stati effettuati radicali e ripetuti lavori di manutenzione straordinaria e di ristrutturazione sulle carrozze in questione, con relevantissimi investimenti finanziari (basta pensare che per ciascuna carrozza l’ordine di grandezza delle spese sfiora il milione di euro); gli interventi sono consistiti prevalentemente nel rifacimenti degli interni, della tappezzeria, degli impianti, di insonorizzazione ed illuminazione, della riverniciatura esterna ecc., trascurando completamente la necessità (e l’obbligo di legge) di adeguare il sistema di comando e controllo delle porte pneumatiche alle più elementari norme di tutela della pubblica incolumità e dei lavoratori addetti.

Ciò è avvenuto nonostante l’esistenza di un obbligo, in capo all’impresa, di eliminare i rischi e, in capo al Gestore dell’infrastruttura, RFI/Cesifer, di effettuare gli opportuni controlli nella fase di rilascio/mantenimento del “Certificato di sicurezza” (sorta di nulla osta all’esercizio ferroviario per ciascuna impresa).

INVESTIMENTI FINANZIARI E SCELTE STRATEGICHE DEGLI AMMINISTRATORI

Le indagini hanno completamente ignorato la posizione ed il ruolo degli amministratori FS, dei progettisti e dei responsabili della manutenzione che, dotati di potere decisionale e di spesa, pur nell'ambito della piena discrezionalità nelle scelte imprenditoriali relative agli aspetti tecnici, dovevano adempiere all'obbligo di garanzia nei confronti di utenti e lavoratori, antepoendo e privilegiando gli interventi riguardanti la sicurezza rispetto ad altri, quali ad esempio il cambiamento della tappezzeria, o l'effettuazione di attività di propaganda. E questo soprattutto perché, nell'ambito di un rifacimento pressoché totale di un rotabile, la spesa per l'installazione dei dispositivi di controllo porte sarebbe stata addirittura trascurabile.

E' facile infine smentire l'obiezione sulla presunta "impossibilità" di operare un intervento contemporaneo su tutte le carrozze, pena l'interruzione del servizio pubblico; difatti tutte le carrozze "a rischio" sono state interessate, negli ultimi anni ripetutamente e ciclicamente, a "fermo macchina", sia per manutenzione ordinaria che straordinaria, e in tale contesto avrebbe potuto facilmente essere installato il dispositivo di controllo porte.

IL RUOLO DEI SOGGETTI REGOLATORI E CERTIFICATORI

Analogamente, le indagini non hanno considerato la possibile sussistenza di profili di responsabilità da parte dei soggetti certificatori (RFI/Cesifer, Ministero dei Trasporti e ANSF) i quali non hanno adottato misure e provvedimenti idonei a garantire la circolazione di rotabili atti a prevenire incidenti ed infortuni, tanto gravi quanto prevedibili e ripetitivi. Anzi, così come si riferito dettagliatamente nell'esposto presentato (pag. 6, p. 14), è sembrato che il soggetto regolatore, in questo caso RFI, abbia adottato in modo postumo le proprie determinazioni in conseguenza di (invece che in autonomia rispetto a) analoghe decisioni assunte da Trenitalia.

MANCATA CONSIDERAZIONE INCIDENTI

– Dalla lettura degli atti inseriti nel fascicolo processuale emerge quindi che ci si dovrebbe accontentare del rinvio ad una data futura (31.12.2012) per escludere la ricorrenza di violazioni di natura contravvenzionale connesse alla sicurezza del meccanismo di chiusura delle porte dei treni. Non solo, giacché

emerge dagli atti che non è stato minimamente affrontato l'ulteriore profilo, pure oggetto dell'esposto depositato, relativo ai numerosi e gravissimi incidenti accaduti a Roma (9 ottobre 2004 e 1° giugno 2007 a Roma Termini, entrambi mortali; 6 marzo 2008 a Roma Termini, con un ferito; 31 dicembre 2008, con due feriti; 28 febbraio 2009, con un ferito gravissimo con amputazione delle gambe a Roma Tiburtina), oltre che in località diverse, ma sempre originati, per quanto consta, da cause analoghe a quelli di stretta competenza territoriale.

E' certamente possibile, ed è anzi probabile che, per i delitti sopra indicati, siano nati altrettanti autonomi fascicoli processuali per i reati di cui agli artt. 589 o 590 cp.

Nulla di certo si sa però, a tale proposito.

Non si sa in particolare se, con riferimento ai casi specifici sopra ricordati, si sia investigato tenendo conto del fatto che non si trovava di fronte a degli episodi isolati o accidentali, che non erano degli incidenti addebitabili ad un errore umano o a distrazione, e si sia invece considerata la micidiale ed impressionante sequenza di incidenti mortali o gravissimi, presenti nell'elenco agli atti, che si sono ripetuti in pochissimi anni a causa del meccanismo di chiusura delle porte in dotazione alle vetture delle ferrovie.

Ciò che si vuole sottolineare in conclusione è che la carenza di una visione d'insieme, sulla concreta ed estrema pericolosità del meccanismo di chiusura delle porte, può avere occasionato la chiusura di taluni procedimenti, e/o la mancata valutazione di alcuni profili di responsabilità che emergono invece in maniera diversa allorché si valuti il fenomeno nel suo insieme, per quello che è effettivamente.

Con l'ulteriore conseguenza che, acquisendo copia dei procedimenti relativi ai singoli fatti reato sopra indicati, si potrebbero trovare delle importanti conferme alle ipotesi rappresentate in seno all'esposto, e si potrebbero altresì acquisire importanti elementi per chiedere la riapertura di taluni procedimenti e/o per estendere il novero delle imputazioni che in tali procedimenti sono state mosse. E' appena il caso di aggiungere che la mancata visione d'insieme ha impedito al PM di valutare i singoli fatti già accaduti come un vero e proprio "fenomeno" derivante dall'inadeguatezza dei rotabili in circolazione, e di tenere nella giusta considerazione il rischio, tutt'ora presente e concreto, per l'incolumità pubblica e per quella dei ferrovieri in servizio.

Tanto è vero che proprio a Roma, successivamente alla relazione dell'Ispettore DPL del 24 dicembre 2009, è accaduto un nuovo infortunio mortale per trascinarsi e schiacciamento di un viaggiatore nella stazione di Roma S. Filippo Neri, il giorno 21 gennaio 2010.

CONCLUSIONI

Richiamandosi interamente all'esposto del 4 dicembre 2007, e per quanto sopra specificato,

voglia il Signor Giudice per le Indagini Preliminari

respingere la richiesta di archiviazione formulata dall'Ufficio del PM e

disporre un supplemento di indagine per accertare :

eventuali responsabilità derivanti dalle azioni e/o omissioni commesse in violazione delle norme di legge citate in premessa, previa acquisizione dell'organigramma delle società coinvolte ed individuazione dei soggetti in concreto portatori di una posizione di garanzia, con riferimento in particolare ai :

soggetti titolari della responsabilità di gestione dell'impresa:

per aver utilizzato le ingenti risorse finanziarie a disposizione con criteri diversi da quelli ragionevolmente attuabili in funzione della miglior tutela della sicurezza ferroviaria, della pubblica incolumità e della sicurezza dei lavoratori;

Per non aver adottato, in conseguenza dei numerosissimi incidenti ripetitivi e prevedibili, in tempi ragionevoli, le misure di salvaguardia necessarie;

dei soggetti titolari delle funzioni di certificazione, vigilanza e controllo:

per non aver emanato norme e standard adeguati all'effettivo rischio in conformità ai principi dell'Ordinamento

per non avere effettuato efficace azione di vigilanza e controllo.

VOGLIA, ALTRESI, IL GIUDICE

E) ordinare al Pm di effettuare un'accurata ed approfondita indagine volta ad accertare l'utilizzo attuale, anche nel territorio di sua competenza, di vetture dotate di "porte killer", e cioè non munite del sistema di "controllo porte", per essere eventualmente esse sottoposte a sequestro probatorio, al fine di verificare la rispondenza delle stesse agli standard di sicurezza, e/o a sequestro preventivo, al fine di impedire ulteriori e gravissimi reati contro la vita e l'incolumità delle persona;

infine ordinare al Pm di acquisire copia dei fascicoli processuali occasionati dai molti eventi di danno occorsi negli ultimi anni, nel territorio di competenza e anche fuori dallo stesso, a causa delle cd "porte Killer", al fine specifico di accertare la non accidentalità/occasionalità di detti eventi, e anzi la loro prevedibilità e prevenibilità attraverso l'adozione delle misure concretamente attuabili in funzione della miglior tutela della sicurezza ferroviaria, della pubblica incolumità e della sicurezza dei lavoratori.

Rimanendo per il resto a completa disposizione, si confida nell'accoglimento della presente opposizione.

Roma, 18 marzo 2010

RLS

Dante De Angelis