

# TRIBUNALE DI ROMA

N. 07/078261 RG/PM

## OPPOSIZIONE E RICHIESTA DI PROSECUZIONE INDAGINI

### AVVERSO RICHIESTA ARCHIVIAZIONE

EX ART. 410 C.P.P.

#### **Al Giudice per le indagini preliminari Presso il Tribunale di Roma**

Il sottoscritto, Giuseppe Carroccia, a seguito dell'esposto presentato presso codesta Spett.le Procura della Repubblica dicembre 2007, nella qualità di persona offesa,

col presente atto intende PRESENTARE

**OPPOSIZIONE** alla richiesta di archiviazione da parte del PM, dott.ssa Gianfederica Dito, in data 23 febbraio 2010 per **incompletezza e contraddittorietà;**

**RICHIESTA DI NUOVE INDAGINI,** stante i numerosissimi incidenti, avvenuti con le porte dei treni in e precedenza all'esposto - ma anche successivamente ad esso - poiché, dalle risultanze contenute nel fascicolo, sembrerebbe che la PG delegata non abbia svolto alcun approfondimento investigativo sulle cause tecniche o organizzative all'origine dei decessi e delle lesioni gravi e gravissime. Addirittura non sono stati posti al vaglio (ovvero riuniti con i relativi procedimenti penali presumibilmente aperti) neanche quelli avvenuti a Roma nel territorio di competenza

di codesto Tribunale: 21 gennaio 2010 a Roma S. Filippo Neri, 1° giugno 2007, a Roma Termini (ambedue mortali); 28 febbraio 2009, a Roma Tiburtina, (mutilazione arti inferiori). Né si è accertata l'adeguatezza dei vari dispositivi tecnici installati sulle porte e/o la rispondenza dei regolamenti ferroviari all'obbligo giuridico di tutela dell'incolumità delle persone, posto sia in capo all'azienda di trasporto che ai soggetti deputati ad emanare norme e regolamenti (RFI/Cesifer, Ansf e ministero dei Trasporti) e a vigilare sulla loro applicazione.

**NUOVI ELEMENTI PER UNA PIU' COMPLETA VALUTAZIONE;** la norma sulla base della quale è stata formulata la richiesta di archiviazione (art. 13 Dpr 547-1955) è una norma che riguarda "le vie ed uscite di emergenza". Non appare ragionevolmente esaurire l'indagine su una così numerosa sequenza di incidenti, tanto da palesarsi come una vera e propria strage **(21 morti in sette anni)**, utilizzando "esclusivamente" questa norma. Ciò almeno per due ragioni: 1) le porte dei treni sono progettate per l'uso ordinario e solo all'occorrenza - non essendovene altre - ovviamente, "anche" come uscite di emergenza. 2) Le porte dei treni, dato il loro particolare utilizzo, generalmente non rispettano (non possono rispettare) quanto a dimensioni e funzionamento, le condizioni imposte dall'art 13. La frequenza e la ripetitività di questi incidenti mette in evidenza l'altissimo rischio e la palese inadeguatezza dei dispositivi installati a bordo, non solo in relazione agli obblighi derivanti dall'art. 13 Dpr 547-1955 ma anche ad altre norme, alcune delle quali riguardanti specificamente la sicurezza ferroviaria. Ad avviso dello scrivente l'indagine dovrebbe

verificare l'eventuale violazione: D.Lgs 81/08 (già 626/94), legge 191-1974, Dpr 753-1980, DM Trasporti, Vig. n°3 del 22/5/03, D.Lgs. 188-2003 D.Lgs. 162-2007, art. 2087 del Cod. Civile, oltre che ai principi generali del nostro Ordinamento.

### **CONTRADDITTORIETA' :**

**UNA PRIMA RELAZIONE UPG;** agli atti del fascicolo è presente una relazione dell'Upg (24 luglio 2009) che, pur con alcune lacune, analizza le varie tipologie di porte, svolge una panoramica sul complesso intreccio di competenze, illustra la gravità del fenomeno, accerta l'esistenza dell'obbligo giuridico di riduzione del rischio, per lavoratori e per utenti-viaggiatori, ed infine individua anche i soggetti responsabili e le norme violate.

**UNA SECONDA RELAZIONE UPG;** agli atti vi è pure una seconda relazione di UPG (24 dicembre 2009) molto più scarna, che si limita semplicemente a negare le conclusioni della prima (norma violata e soggetti ritenuti responsabili) per il solo fatto di aver preso conoscenza di una Comunicazione Operativa interna a Trenitalia Spa dalla quale si rileva un elenco di treni in servizio locale, nella Regione Lazio, che sono stati ristrutturati classificati nella tipologia "a" perché dotati di controllo porte chiuse. Pur se molto positivo, l'adeguamento di cui sopra risulta essere tardivo, parziale e insufficiente per il fatto che riguarda una piccola parte del parco rotabili in circolazione, e più precisamente solo quello assegnato alla divisione trasporto regionale Lazio di Trenitalia Spa.

**UN ADEMPIMENTO PARZIALE E TARDIVO;** Le altre tipologie di carrozze ferroviarie denominate *Eurofima, UIC X, Z, e Gran Confort*, (una delle quali responsabile dell'incidente di Roma Tiburtina già citato, in cui ha perso le gambe un viaggiatore ed altre due, responsabili della morte di due viaggiatrici in Puglia 24 settembre 2008, a Fasano e 19 marzo 2009, a Lecce) sebbene siano state ripetutamente ammodernate con grande dispendio di risorse continuano a circolare regolarmente, ancora, senza "controllo porte chiuse" su tutta la rete ferroviaria italiana. Sarebbe illogico e paradossale che l'azione penale relativa a tutti gli incidenti accaduti in precedenza non fosse esercitata in ragione di una successiva azione dei soggetti potenzialmente imputabili poiché "oggi" hanno bonificato una parte dei treni "a rischio". Se si riconosce - come pare indubbio - che vi sia l'obbligo giuridico di eliminare (o ridurre al minimo) il rischio di rimanere intrappolati, feriti o uccisi dalle porte dei treni, quest'obbligo è preesistente e le eventuali responsabilità penali non dovrebbero azzerarsi. La citata scadenza del 31/12/2012 per mettere in sicurezza le porte dei treni si configura come una norma autoreferenziale delle FS che non può giustificare in alcun modo il ritardo nell'adeguamento delle apparecchiature di bordo che doveva essere realizzato o all'atto della progettazione o dell'acquisto, o d'urgenza, alla prima tornata di manutenzione o revisione e fermo macchina, essendo l'obbligo di tutelare l'incolumità delle persone prevalente rispetto al diritto ed alla libertà d'impresa.

**ARCHIVIAZIONE INCONGRUA ED INGIUSTIFICATA;** In ogni caso, **il rischio schiacciamento e intrappolamento persiste per**

**molti altri treni** in particolare per quelli classificati espressi, intercity, eurostarcity i quali sono composti appunto dalle carrozze *Eurofima, UIC X, Z, e Gran Confort*, ancora prive del controllo porte in cabina di guida. Su alcune di queste è stato installato un dispositivo chiamato "blocco temporaneo" (sistema inaffidabile) che per tre minuti non consente a nessuno, neanche al personale, l'apertura delle porte, senza però permettere al macchinista, di controllare sistematicamente e per tutto il viaggio il reale stato di corretta chiusura delle porte lungo il treno tramite l'accensione di una spia verde in cabina.

L'archiviazione alla luce di queste semplici considerazioni appare incongrua ed ingiustificata. Preme infine, sottolineare che il sistema di "controllo porte chiuse" è tecnologicamente molto semplice (un circuito elettrico con mini interruttori su ciascuna porta) tanto che da oltre trent'anni è installato su moltissimi treni.

#### CONCLUSIONI

Premesso quanto sopra e con riferimento all'esposto del 4-12-2007, voglia l'Ill.mo Giudice per le Indagini Preliminari:

**respingere la richiesta di archiviazione dal PM;**  
**disporre un supplemento di indagine per accertare :**

in via preliminare, la esatta normativa di riferimento;  
che l'elenco dei treni attrezzati con controllo porte utilizzato "a discolpa" riguarda solo "alcuni" treni pendolari (del Lazio) e non la generalità dei convogli, molti

dei quali restano a rischio;

la posizione dell'impresa ferroviaria Trenitalia, anche tenuto conto delle scelte e delle priorità di spesa effettuate dal C.d.A. in questi anni sulla sicurezza delle porte, alla luce dei numerosi incidenti avvenuti;

l'eventuale negligenza consistita nel non adottare immediatamente le modifiche tecniche necessarie a fronte di un così macroscopico fattore di rischio e un così impressionante indice di incidentalità;

se gli standard e le specifiche tecniche emanate da RFI/Cesifer, dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) rispondono ai criteri minimi imposti dalla legge per l'eliminazione o la massima riduzione del rischio, tenuto conto dell'obbligo di prevedere e prevenire danni alle persone anche in caso di comportamenti imprudenti.

eventuali responsabilità per azioni e/o omissioni commesse in violazione delle norme di legge di cui sopra, da parte di Amministratori e dirigenti titolari di una posizione di garanzia.

eventuali responsabilità da parte 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 e/o per non avere effettuato efficace azione di vigilanza e controllo.

Roma, 22 marzo 2010

Giuseppe Carroccia