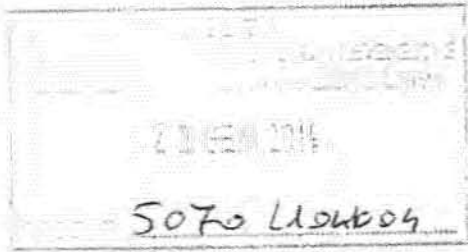
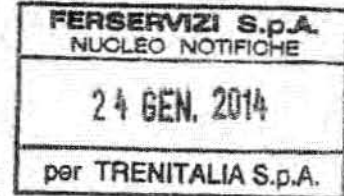


SEDE LEGALE: Via San Secondo, 29 - 10128 TORINO - C.F. - P.I. 09737640012

Tel. +39 011 566.1566 - posta certificata: aslto1@postecert.it

511789



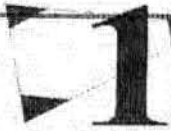
Ai Rappresentanti dei Lavoratori
per la Sicurezza di TRENITALIA S.p.A.
Divisione Passeggeri N./I - Esercizio Frecciarossa
Divisione Passeggeri N./I - Esercizio Freccia Bianca
Divisione Passeggeri N./I - Equipaggi Servizi Base N./I
Divisione Passeggeri Regionale - Dir. Reg. Piemonte
Divisione Cargo - Area Nord Ovest

c/o TRENITALIA S.p.A.
P.zza Della Croce Rossa n. 1
00161 - ROMA

Si trasmette, per conoscenza, copia della Prescrizione n. 013 K/2014 S.C., impartita da Personale tecnico di vigilanza e ispezione della scrivente Struttura Complessa, al Signor SOPRANO Vincenzo, in qualità di Amministratore Delegato e Datore di lavoro di TRENITALIA S.p.A..



Il Direttore
S.C. Servizio Prevenzione e Sicurezza
degli Ambienti di Lavoro
(dott.ssa Annalisa LANTERMO)



A.S.L. TO1

Azienda Sanitaria Locale
Torino

Struttura Complessa
Servizio Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro
Via Alassio 36 - 10126 Torino
Tel. 011.5663800 - Fax 011.5663935
e-mail: vigilavoro@aslto1.it

SEDE LEGALE: Via San Secondo, 29 - 10128 TORINO - C.F. - P.I. 09737640012

Tel. +39 011 566.1566 - posta certificata: aslto1@postecert.it

Verbale n°2011/624-2817/2013

VERBALE IN MATERIA DI IGIENE E SICUREZZA DEL LAVORO

Azienda: TRENITALIA S.p.A.
Stabilimento/cantiere: Nodo ferroviario di Torino
con sede legale: Roma - Piazza della Croce Rossa, 1
attività: Impresa ferroviaria
Persone responsabili: SOPRANO VINCENZO, in qualità di Amministratore delegato e Datore di Lavoro

Nell'ambito della delega pervenuta dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Torino in data 20/08/2012 in merito al rischio "pronto soccorso" in ambito ferroviario e con riferimento agli esiti dell'attività del gruppo di lavoro costituito dai Servizi di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro delle AA.SS.LL.TO1-TO3-TO4 e TO5, in data 29/11/2012 e seguenti, i sottoscritti CHIOTTO Fausto e TIOZZO Omar, Ufficiali di Polizia Giudiziaria del Servizio di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro della A.S.L. TO 1, hanno effettuato accertamenti inerenti l'azienda TRENITALIA S.p.A., che esercisce convogli sulle tratte ferroviarie interessanti il Nodo di Torino - territorio di competenza dell'ASL TO1 - ed in particolare:

- DIVISIONE PASSEGGERI N/I-ESERCIZIO FRECCIAROSSA
- DIVISIONE PASSEGGERI N/I-ESERCIZIO FRECCIABIANCA
- DIVISIONE PASSEGGERI N/I-EQUIPAGGI SERVIZI BASE N/I
- DIVISIONE PASSEGGERI REGIONALE-DIREZIONE REGIONALE PIEMONTE
- DIVISIONE CARGO-AREA NORD OVEST.

Gli accertamenti sono consistiti nella richiesta ed acquisizione di varia documentazione, nell'assunzione di sommarie informazioni testimoniali e nei sopralluoghi effettuati nelle date di seguito elencate:

- 29/01/2013 presso R.F.I. S.p.A. (Gestore Infrastruttura Ferroviaria), Direzione Territoriale Produzione Torino, c/o Stazione Torino Porta Nuova
- 30/01/2013 presso R.F.I. S.p.A., vie di esodo della galleria ferroviaria "storica" e della galleria "passante" di Torino
- 18/02/2013 presso R.F.I. S.p.A.-C.O.E.R. (Centro Operativo Esercizio Rete) di Torino, sita in Torino, via Pannunzio n.1
- 22/02/2013 presso Centrale Operativa Pronto Soccorso 118, sita in Grugliasco, via Sabaudia n.164
- 2/10/2013 presso Trenitalia S.P.A., Impianto Equipaggi Servizi Base N/I di Torino, c/o Stazione Torino Porta Nuova.

Tra la documentazione acquisita, particolare rilevanza al fine degli accertamenti, assumono i Documenti di Valutazione dei Rischi delle Divisioni di TRENITALIA S.p.A. sopracitate e le

comunicazioni inerenti la modalità di condotta dei treni sulle tratte ferroviarie interessanti il Nodo di Torino.

I Documenti di valutazione dei rischi sono costituiti tutti da una Sezione generale, riguardante l'organizzazione aziendale ed altre informazioni di carattere generale, e da Sezioni specifiche riguardanti la valutazione dei rischi per attività lavorativa. Tra queste è compresa la valutazione del rischio del personale di condotta del treno e di accompagnamento del treno, che comprende anche l'analisi e le misure di emergenza e di pronto soccorso adottate. Queste ultime demandano a procedure operative emesse da TRENITALIA S.p.A., in particolare la NEIF n.13 del 17.10.2008 e la PEIF n.22.0 del 11/4/2012, a Istruzioni operative emesse dalla DIVISIONE PASSEGGERI REGIONALE-DIREZIONE REGIONALE PIEMONTE, in particolare l'Istruzione Operativa IOSIP PRO 37 del 06/03/2012, nonché a Protocolli concordati tra R.F.I. S.p.A. e Servizio 118 delle Regioni, compreso quello riguardante la Regione Piemonte.

Premessa

Sulle tratte ferroviarie del Nodo di Torino ove circolano convogli delle Divisioni di Trenitalia S.p.A. sopracitate (linee Torino-Novara, Torino-Novara A.V., Torino-Alessandria, Torino-Modane, Torino-Fossano-S.Giuseppe di Cairo, Torino-Torre Pellice), la circolazione avviene prevalentemente in gallerie interconnesse fra di loro, collocate principalmente in due tratte: Torino Porta Nuova-Quadrivio Zappata-Torino Porta Susa-Torino Stura (linea storica) e Torino Lingotto-Torino Porta Susa-Torino Stura (linea passante).

Relativamente al personale addetto alla condotta dei treni sulle tratte ferroviarie del Nodo di Torino, diversa è la modalità adottata dalle Divisioni già citate, precisamente:

- nella DIVISIONE PASSEGGERI N/I-EQUIPAGGI SERVIZI BASE N/I la condotta dei treni è effettuata con modulo a doppio agente,
- nelle DIVISIONI PASSEGGERI REGIONALE-DIREZIONE REGIONALE PIEMONTE, PASSEGGERI N/I-ESERCIZIO FRECCIAROSSA, PASSEGGERI N/I-ESERCIZIO FRECCIABIANCA e CARGO-AREA NORD OVEST, la condotta dei treni è effettuata con modulo di agente unico/solo, normalmente per gli Esercizi Frecciarossa e Frecciabianca, in gran parte dei casi per la Direzione Regionale Piemonte, in taluni casi per Cargo Area Nord Ovest. In tal caso, sul treno è presente soltanto un addetto abilitato alla condotta dello stesso (macchinista).

A seguito degli accertamenti effettuati, si sono riscontrate carenze in materia di igiene e sicurezza del lavoro, in particolare le situazioni di seguito descritte.

- Le procedure NEIF n. 13 e IOSIP PRO 37 stabiliscono le attività che il Personale di Condotta (macchinista) e di Accompagnamento (capotreno, capo servizio treno) devono svolgere per la gestione di situazioni connesse ad inconvenienti di esercizio e assistenza della clientela e dell'equipaggio treno, fra le quali quelle da seguire in caso di infortunio/malore di un componente dell'equipaggio treno (macchinista e capotreno) durante l'attività in linea.

In caso di infortunio/malore di un macchinista in treni con condotta a doppio agente, tali procedure consentono all'altro macchinista la conduzione del treno fino al luogo più opportuno dove arrestare il treno per l'intervento del Servizio Sanitario Nazionale - luogo indicato dal DM/DCO, rispettivamente Dirigente Movimento e Dirigente Centrale Operativo del Gestore dell'Infrastruttura - (punto 6.4.1 IOSIP PRO 37) o fino alla prima località di servizio (punto 6.3 NEIF n.13).

Nei treni con condotta ad agente unico/solo, la prosecuzione del servizio da parte del macchinista può avvenire solo se il malessere/infortunio è tale da consentirgli la guida del mezzo, o se il

Capotreno ha ricercato e trovato sul treno un altro macchinista, in quel momento fuori servizio (punto 6.5.1 IOSIP PRO 37).

Se il malessere/infortunio, invece, è tale da impedire al macchinista la prosecuzione del servizio, è dovere di questi, per quanto possibile, arrestare il treno in luogo facilmente accessibile, quale, ad esempio, una stazione o un passaggio a livello (punto 6.5.1 IOSIP PRO 31).

Se non fosse possibile l'arresto del treno in luogo facilmente accessibile, il treno comunque si ferma. In questo caso l'arresto del treno lungo la linea è considerato come "*guasto della locomotiva*" ed occorre attivare la procedura di soccorso stabilita al punto 6.3 (NEIF n.13), con invio di mezzi, precisamente locomotive di soccorso, carro soccorso, carrelli per la manutenzione dell'infrastruttura e mezzo bimodale dei Vigili del Fuoco. Tali mezzi possono essere utilizzati anche dal soccorso sanitario 118 quale veicolo per raggiungere il luogo in cui il treno si è arrestato, allorquando non vi sia l'opportunità di un più comodo accesso stradale in prossimità del punto di arresto del treno (Protocollo fra R.F.I.-Direzione Compartimentale Movimento di Torino e Servizio 118).

Tale procedura è attivata quando il macchinista non può essere sostituito, precisamente nei casi in cui il treno è condotto da un macchinista (modulo ad agente unico/solo), da un macchinista ed altro agente abilitato alla conoscenza dei segnali per lo svolgimento delle funzioni di 2° agente e non alla guida, da due macchinisti dei quali uno "*in fase di professionalizzazione*" non in grado ancora di condurre il treno.

Dall'esame delle procedure di TRENITALIA S.p.A. già citate, emerge inoltre che, in caso di infortunio/malore del macchinista unico/solo al capotreno sono assegnate diverse e successive operazioni da svolgere, quali ad esempio la ricerca a bordo treno della disponibilità di agente in grado di completare l'equipaggio e assicurare, nel caso dell'agente di condotta unico/solo, il proseguimento della marcia, la ricerca e la richiesta d'intervento di un medico eventualmente presente a bordo treno, la messa a disposizione per il personale sanitario del pacchetto di medicazione, la richiesta al DCO del Gestore dell'Infrastruttura, R.F.I. S.p.A., dell'intervento del Servizio Sanitario Nazionale, la messa a conoscenza dell'accaduto al presidio territoriale competente, la fornitura di ulteriori informazioni in caso di richieste degli operatori del Servizio 118, lo stazionamento del treno.

Tali incombenze richiedono tempi non brevi e distolgono il Capotreno dall'assistenza al macchinista infortunato o con altri problemi di salute che necessitano di intervento urgente.

In caso di infortunio/malore del capotreno, in treni con condotta ad agente unico/solo, qualora il malessere o l'infortunio fosse tale da non consentirgli la dirigenza del treno (punto 6.2 NEIF n.13), lo stesso deve, se in grado di farlo, mettersi in comunicazione con il personale di condotta (punto 6.5.2 IOSIP PRO 37). Il personale di condotta assumerà le competenze e la dirigenza del treno fino alla prima stazione abilitata (punto 6.2 NEIF n.13) o luogo più opportuno ove arrestare il treno per l'intervento del SSN, indicato dal DM/DCO (punto 6.4.1 IOSIP PRO 37).

Qualora il capotreno non fosse in grado di informare il personale di condotta, la comunicazione al macchinista dovrà essere effettuata da altro agente di accompagnamento in servizio sul treno, quando previsto, oppure da eventuale agente che viaggi fuori servizio, se questi rilevano il malore o l'infortunio del Capotreno (punto 6.5.2 IOSIP PRO 37).

Successivamente alla segnalazione dell'infortunio/malore al personale di condotta, al restante personale componente l'equipaggio treno (macchinista o agente di accompagnamento) sono assegnate le competenze previste per il capotreno già precedentemente descritte in caso di infortunio/malore del macchinista (punti 6.1 e 6.2 NEIF n.13).

Tali incombenze, come già evidenziato per l'infortunio/malore del macchinista sui treni con condotta ad agente unico/solo (punto 6.5.2 IOSIP PRO 37), richiedono tempi non brevi e distolgono il

macchinista dall'assistenza al capotreno infortunato o con altri problemi di salute che necessitano di intervento urgente.

Per quanto sopra, in caso di infortunio/malore del capotreno in linea, in treni con condotta ad agente unico/solo, il soccorso sanitario al capotreno risulta condizionato dall'avvenuta comunicazione del malore al macchinista da parte del capotreno stesso, o da altro agente di accompagnamento eventualmente presente sul treno che rilevi il malore/infortunio del capotreno, nonché da altre successive incombenze che richiedono tempi lunghi e che possono determinare un aggravamento delle condizioni di salute dell'infortunato. Questa situazione si complica ulteriormente nel caso in cui il macchinista, informato dell'infortunio/malore del capotreno, intervenga per assisterlo, con arresto del treno in linea (anche in galleria).

- Il Protocollo concordato tra R.F.I. S.p.A.-Direzione Compartimentale Movimento di Torino e Servizio 118 delle Regioni Piemonte e Valle d'Aosta versione 1.0 del 29/01/2008, ed in particolare l'Allegato 4 del Protocollo, contiene i "Fogli Linea" delle diverse linee ferroviarie del compartimento di Torino - fra questi quelli relativi alle linee Torino-Novara, Torino-Novara A.V., Torino Lingotto-Novara, Torino-Alessandria, Torino-Modane, Torino-Torre Pellice, Torino-Fossano-S.Giuseppe di Cairo - con i relativi punti di accesso alle stazioni e ai passaggi a livello della tratta ferroviaria, le specificazioni inerenti le caratteristiche della viabilità e del tratto ferroviario che insiste sul punto di accesso, l'indicazione della presenza di viadotti e di gallerie e relative vie di accesso/esodo che possono essere utilizzate dai soccorritori anche per raggiungere il treno in linea e prestare soccorso sanitario agli infortunati.

Gli accertamenti effettuati dalla scrivente Struttura presso le vie di esodo nn.7-8 della galleria storica della linea Torino-Novara e nn.9-10-20 e 21 della galleria passante della linea Torino Lingotto-Novara del Nodo di Torino, hanno evidenziato problematiche che possono ulteriormente allungare i tempi del soccorso sanitario in caso di infortunio/malore del macchinista, nel caso di arresto del treno in linea, quali ad esempio la non immediata disponibilità della chiave del lucchetto posto a chiusura della nicchia ove è contenuto il sistema di apertura manuale dall'esterno della botola a raso, la numerazione non corrispondente delle vie di esodo nei punti di accesso dalla galleria rispetto alle uscite in superficie, la presenza di numerose rampe di scale, l'assenza o carenza di illuminazione, condizioni igieniche precarie per la presenza di rifiuti organici e inorganici ed inoltre una scarsa illuminazione del tratto della galleria passante compreso fra le vie d'esodo nn.9-10-20 e 21. Relativamente alla scarsa illuminazione, si precisa che R.F.I. S.p.A. con nota scritta ha comunicato che per diversi tratti della linea storica Torino Porta Nuova - Torino Stura, della bretella ferroviaria Torino San Paolo - Bivio Crocetta, della linea del passante ferroviario Torino Lingotto - Torino Porta Susa, è stato avviato il processo di adeguamento dell'impianto di illuminazione ai requisiti previsti dal D.M.28/10/2005.

Si rileva altresì che gli accertamenti effettuati presso la Centrale Operativa Pronto Soccorso 118 di Grugliasco, hanno evidenziato l'opportunità che il soccorso sanitario avvenga presso punti delle linee ferroviarie facilmente accessibili: *"per rendere più celere e agevole il nostro intervento"*. Hanno confermato altresì le problematiche rilevate dagli scriventi in corso di sopralluogo e fornito indicazioni per consentire un soccorso sanitario in linea più rapido, come si rileva nella relazione della Centrale operativa del 19/09/2012 indirizzata alla Prefettura di Torino e nelle relazioni del 01/03/2013 indirizzate alla scrivente Struttura. Si evidenziano alcuni aspetti riportati in detti documenti:

- relativamente alle vie di esodo del Nodo Ferroviario di Torino: segnaletica insufficiente, accessi primari di ingresso/uscita delle gallerie del passante ferroviario quasi sempre in trincea con dislivello notevole tra sede stradale e binari, cancelli e porte sugli accessi non apribili dall'esterno se non con

utilizzo di chiave, vie di accesso composte da un elevato numero di rampe che potrebbero dilatare i tempi di evacuazione,

- illuminazione carente delle uscite di sicurezza in galleria,
- possibilità di un eventuale utilizzo della galleria "diretta" Porta Nuova - Porta Susa come via di accesso per i veicoli di soccorso, in caso di intervento sulle gallerie del Nodo di Torino con recupero in termini di velocità e sicurezza per i soccorritori.

Per quanto sopra descritto, in caso di infortunio/malore del macchinista nei treni con condotta ad agente unico/solo che necessiti l'arresto del treno in linea, anche in galleria, al macchinista non è garantito un soccorso in tempi rapidi, come avviene, ad esempio, nel caso dei treni con modulo di condotta a doppio agente.

Si evidenzia, infine, quanto previsto al punto 4.28 dell'allegato B - Regolamento per circolazione ferroviaria - del Decreto 4/2012 del 9/08/2012 emanato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria al fine di attuare il riordino normativo nazionale in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria - entrato in vigore il 1/01/2013, precisamente: "sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi ...".

Stante l'esito degli accertamenti effettuati, considerata la conduzione dei treni con agente unico/solo adottata dalle seguenti Divisioni di TRENITALIA S.p.A sulle tratte ferroviarie del Nodo di Torino: **DIVISIONE PASSEGGERI N/I-ESERCIZIO FRECCIAROSSA, DIVISIONE PASSEGGERI N/I-ESERCIZIO FRECCIABIANCA, DIVISIONE PASSEGGERI REGIONALE-DIREZIONE REGIONALE PIEMONTE, DIVISIONE CARGO-AREA NORD OVEST**, considerate le procedure di pronto soccorso attualmente previste nel Documento di valutazione del rischio in caso di malore/infortunio del macchinista o del capotreno, si ritiene che sui treni con condotta ad agente unico/solo, in caso di infortunio/malore del macchinista o del capotreno che richieda soccorso sanitario urgente, con l'arresto del treno in linea (anche in galleria), non siano garantite tempistiche adeguate di soccorso sanitario nei tempi più rapidi possibili, come avviene, ad esempio, nel caso di treni con condotta a doppio agente.

Pertanto il Documento di Valutazione dei Rischi di TRENITALIA S.p.A. riguardante le Divisioni **PASSEGGERI N/I-ESERCIZIO FRECCIAROSSA, PASSEGGERI N/I-ESERCIZIO FRECCIABIANCA, PASSEGGERI REGIONALE-DIREZIONE REGIONALE PIEMONTE, CARGO AREA NORD OVEST**, non contiene una adeguata analisi del rischio e le conseguenti idonee misure atte a garantire in caso di infortunio/malore del Personale di Condotta o del Personale di Accompagnamento dei treni un soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili, anche per il trasporto degli infortunati, in violazione dell'art. 29 comma 1 D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.

I VERBALIZZANTI

Chiotto F. - Tiozzo O.

Per il punto unico segue PRESCRIZIONE ex art.20 D.Lgs 758/94

Il Direttore

S.C. Servizio Prevenzione e Sicurezza
degli Ambienti di Lavoro
(dott.ssa Annalisa LANTERMO)

5



PRESCRIZIONE

Ai sensi dell'art.20 del D.Lgs 19/12/1994, n°758 i sottoscritti UU.P.G. CHIOTTO F. e TIOZZO O., allo scopo di eliminare le contravvenzioni accertate, prescrivono a:

Cognome SOPRANO Nome VINCENZO
nato a
residente in PIAZZA DELLA CROCE ROSSA 1 c/o TRENITALIA S.P.A. - ROMA
nella sua qualità di AMMINISTRATORE DELEGATO E DATORE DI LAVORO
della Ditta TRENITALIA S.P.A.

A) Riferimento punto unico del verbale:

giorni 90 (novanta) per la regolarizzazione


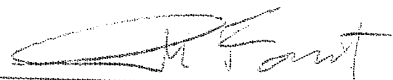
il Documento di Valutazione dei Rischi di TRENITALIA S.p.A. riguardante le Divisioni PASSEGGERI N/I-ESERCIZIO FRECCIAROSSA, PASSEGGERI N/I-ESERCIZIO FRECCIABIANCA, PASSEGGERI REGIONALE-DIREZIONE REGIONALE PIEMONTE, CARGO AREA NORD OVEST, tenuto conto delle criticità descritte nel verbale, dovrà contenere una adeguata analisi del rischio e le conseguenti idonee misure atte a garantire, in caso di infortunio/malore del Personale di Condotta o del Personale di Accompagnamento dei treni, un soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili, anche per il trasporto degli infortunati.

Il Documento di Valutazione dei Rischi adeguato sulla base della prescrizione, dovrà essere inviato alla scrivente Struttura entro i termini concessi per la regolarizzazione.

Copia della presente prescrizione, ai sensi dell'art.20 comma 2 del D.Lgs 19/12/1994, n°758, viene consegnata al Legale Rappresentante di Trenitalia S.p.A.:

Torino, 9/12/2013

GLI UFFICIALI di P.G.



6

Il Direttore
S.C. Servizio Prevenzione e Sicurezza
degli Ambienti di Lavoro
(dott.ssa Annalisa LANTERMO)



AVVERTENZE ED INFORMAZIONI (PRESCRIZIONE)

Ai sensi dell'art.20 comma 4 del D.Lgs 19.12.1994 n° 758, in relazione all'art.347 del Codice di Procedura Penale, viene trasmessa alla Autorità Giudiziaria la notizia di reato inerente la/le contravvenzione/i. I termini per la regolarizzazione devono essere computati dal giorno in cui è avvenuta la notifica. Ai sensi dell'art.20 comma 1 del D.Lgs. 758/94, il contravventore può avanzare istanza di proroga ai termini fissati per la regolarizzazione - in carta legale - nei casi di particolare complessità e oggettiva difficoltà dell'adempimento, per un periodo non superiore a 6 mesi, comprensivo dei termini fissati nella prescrizione, allegando alla richiesta idonea documentazione. La verifica dell'adempimento sarà effettuata entro 60 giorni dalle scadenze fissate nella prescrizione; solo dopo che la stessa avrà esito positivo, ai sensi dell'art.21 comma 1 del D.Lgs 758/94, il contravventore sarà ammesso a pagare, in sede amministrativa nei modi e nei tempi che saranno di seguito comunicati, una somma corrispondente al quarto del massimo dell'ammenda per ognuna delle contravvenzioni commesse. A seguito dell'avvenuto pagamento verrà data comunicazione al P.M. e la contravvenzione sarà estinta. Si avverte che l'inadempimento alle prescrizioni comporterà la non ammissione al pagamento della sanzione ridotta e la comunicazione al Pubblico Ministero del non adempimento. Si avverte infine che la prescrizione non ha natura di provvedimento amministrativo e pertanto non può essere oggetto di ricorso secondo le procedure di cui all'art.21 della Legge 833/78. L'eventuale contestazione dell'esistenza della/e violazione/i può essere fatta valere nel corso del procedimento penale mediante presentazione delle prove necessarie all'Autorità Giudiziaria competente per territorio (Gruppo Infortuni - Sicurezza ed Igiene del Lavoro della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Torino - sita in Torino - C.so Vittorio Emanuele II° n°130).

Il presente verbale deve essere conservato presso l'insediamento produttivo ed esibito a richiesta del Personale tecnico del Servizio Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro dell'ASL TO1 - TORINO.

RELAZIONE DI NOTIFICAZIONE.

Il giorno _____ del mese _____ dell'anno _____ il presente atto è stato notificato al Signor _____

alla sua residenza / domicilio _____

mediante consegna a mani dal sottoscritto _____

inviandolo a mezzo della posta con raccomandata con avviso di ricevimento, in partenza dall'Ufficio Postale di Torino Centro - AZIENDA U.S.L. 1 - TORINO:

IL CONSEGNETARIO

IL NOTIFICATORE

N. PROT. 5070 L1041004 - 13K/14

IL FUNZIONARIO NOTIFICATORE

MINISTERO SANITARIO
LOCALITÀ
VIA SAN SECONDO 29
10128 TORINO



AR

Servizio Sanitario Nazionale – Regione Piemonte – Azienda Sanitaria Locale TO1 – Via San Secondo, 29 – 10128 TORINO
DIPARTIMENTO INTEGRATO DELLA PREVENZIONE
S.C. SERVIZIO PREVENZIONE E SICUREZZA DEGLI AMBIENTI DI LAVORO
Via Alassio 36/e – 10126 TORINO

SERVIZI S.p.A.
NUCLEO NOTIFICHE

24 GEN. 2014

TRENITALIA S.p.

R_{N°}

AG



AVVERTENZE

La presente raccomandata deve consegnarsi possibilmente al destinatario. Se questi è assente può essere consegnata ad uno di famiglia od a persona addetta alla casa od al servizio del destinatario purchè trattasi di persona sana di mente e di età maggiore ai quattordici anni.

Se l'intestatario è temporaneamente assente, ovvero, il piego viene rifiutato, dalle persone di cui sopra, debesi lasciare avviso contenente l'avvertimento che il piego resterà depositato presso l'Ufficio Postale a disposizione del destinatario per gg. 10, trascorsi i quali il piego viene restituito al mittente con la dichiarazione: <<NON RITIRATO>> <<COMPIUTA GIACENZA>> e la data di restituzione.

Se rifiutato dal destinatario deve essere subito restituito al mittente

Servizio notificazione atti giudiziari

Al signor RAPPRESENTANTI LAVORATORI
PER LA SICUREZZA TRENITALIA SPA
c/o TRENITALIA SPA

P.le della CROCE ROSSA 1

(00161) ROMA
c.a.p.