

Partenza - Roma, 21/03/2016
Prot. 37 / 0005574 / MA007.A001.1471



*Ministero del Lavoro
e delle Politiche Sociali*

Direzione generale per l'Attività Ispettiva

Alla Conferenza delle Regioni e delle
Province Autonome
Via Parigi, 11
00185 Roma

Oggetto: Art. 12, d.lgs. n. 81/2008 e successive modifiche ed integrazioni - *risposta in merito al primo
soccorso in ambito ferroviario.*

La Commissione per gli Interpelli, di cui all'art. 12 del d.lgs. n. 81/2008 e successive modifiche e integrazioni, ha formulato la seguente risposta, nella riunione del 09/03/2016, al quesito avanzato dalla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome relativo all'oggetto.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Danilo PAPA)

CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME
22. MAR 2016
PROT. N° 1446/CFSAP.....

Commissione per gli Interpelli

(ARTICOLO 12 DEL DECRETO LEGISLATIVO 9 APRILE 2008, N. 81)

INTERPELLO N. 2/2016



Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali

Partenza - Roma, 21/03/2016

Prot. 37 / 0005574 / MA007.A001.1471

Alla Conferenza delle Regioni e delle Province
Autonome

Prot.

Oggetto: art. 12, d.lgs. n. 81/2008 e successive modifiche ed integrazioni - *risposta in merito al primo soccorso in ambito ferroviario.*

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome ha posto un quesito per avere chiarimenti interpretativi in ordine al decreto ministeriale 24 gennaio 2011, n.19 "Regolamento sulle modalità di applicazione in ambito ferroviario, del decreto 15 luglio 2003, n. 388, ai sensi dell'articolo 45, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81."

Il sopra citato DM del 24 gennaio 2011 stabilisce che "ai sensi dell'articolo 2 del decreto n. 388 del 2003, il datore di lavoro che impiega proprio personale nelle attività lavorative di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 2 provvede a fornire ai lavoratori le dotazioni di cui all'articolo 5. I gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie, coordinandosi fra loro e con i servizi pubblici di pronto soccorso, predispongono procedure operative per attuare uno specifico piano di intervento che preveda per ciascun punto della rete ferroviaria le modalità più efficaci al fine di garantire un soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili anche per il trasporto degli infortunati".

La Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome rappresenta che "le modifiche recentemente intervenute nella organizzazione del lavoro in ambito ferroviario prevedono a bordo treno la presenza di un solo operatore in grado di condurre il treno (anche in condizioni di emergenza). A seguito di sollecitazioni pervenute da parte di Rappresentanti di lavoratori per la sicurezza e Organizzazioni sindacali, è stata manifestata la criticità secondo cui, l'assetto organizzativo assunto dagli enti gestori del trasporto ferroviario potrebbe incidere negativamente sulla tempestività dell'intervento di primo soccorso in caso di malore del macchinista.

Il quesito posto è, dunque, il seguente: "l'obbligo di portare il soccorso qualificato nel più breve tempo possibile va inteso considerando come non in discussione il modello organizzativo scelto dall'azienda (es. agente unico) o può invece rimettere in discussione le scelte aziendali di organizzazione del lavoro se le stesse determinano, o possono comunque determinare, tempi di intervento molto più lunghi e certamente superiori a quelli previsti dal comunicato n. 87 della Presidenza del Consiglio dei Ministri relativo al DPR 27/3/1992?".

Al riguardo si evidenzia che:

Commissione per gli Interpelli

(ARTICOLO 12 DEL DECRETO LEGISLATIVO 9 APRILE 2008, N. 81)

INTERPELLO N. 2/2016

- a. questa Commissione, a norma dell'art. 12, co 1, del d.lgs. n. 81/2008 può dare risposte esclusivamente a *“quesiti di ordine generale sull'applicazione della normativa in materia di salute e sicurezza del lavoro”* e non può, al contrario, esprimersi sulle modalità specifiche e puntuali mediante le quali tale normativa viene applicata;
- b. l'art. 15, co 1, lett. b), del d.lgs. n. 81/2008 prevede, tra le misure generali di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori anche *“la programmazione della prevenzione, mirata ad un complesso che integri in modo coerente nella prevenzione le condizioni tecniche produttive dell'azienda nonché l'influenza dei fattori dell'ambiente e dell'organizzazione del lavoro”*;
- c. l'art. 18, co 1, lett. z), del d.lgs. n. 81/2008 tra gli obblighi del datore di lavoro e del dirigente prevede anche quello di *“aggiornare le misure di prevenzione in relazione ai mutamenti organizzativi e produttivi che hanno rilevanza ai fini della salute e sicurezza del lavoro, o in relazione al grado di evoluzione della tecnica della prevenzione e della protezione”*;
- d. l'art. 29, co 3, del d.lgs. n. 81/2008 sancisce che *“la valutazione dei rischi deve essere immediatamente rielaborata, nel rispetto delle modalità di cui ai commi 1 e 2, in occasione di modifiche del processo produttivo o della organizzazione del lavoro significative ai fini della salute e sicurezza dei lavoratori, o in relazione al grado di evoluzione della tecnica, della prevenzione o della protezione o a seguito di infortuni significativi o quando i risultati della sorveglianza sanitaria ne evidenzino la necessità”*;
- e. nel caso di specie, relativo alle misure di primo soccorso da adottarsi a bordo treno, l'art. 45, co 3, del d.lgs. n. 81/2008 stabilisce che *“le modalità di applicazione in ambito ferroviario del decreto ministeriale 15 luglio 2003, n. 388 e successive modificazioni”* devono essere definite *“con appositi decreti ministeriali”*, acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;
- f. in attuazione di tale articolo è stato emanato il d.m. 24 gennaio 2011, n. 19 le cui finalità, esplicitate nell'art. 1 del medesimo decreto, sono quelle di definire *“le modalità di applicazione del decreto n. 388 del 2003, da parte delle aziende o unità produttive che svolgono attività di trasporto ferroviario ovvero la cui attività è comunque svolta in ambito ferroviario”*;
- g. l'art. 4 del d.m. n. 19/2011, intitolato *“organizzazione di pronto soccorso”* impone ai *“gestori delle infrastrutture”* e alle *“imprese ferroviarie”*, coordinandosi fra loro e con i servizi pubblici di pronto soccorso di predisporre *“procedure operative per attuare uno specifico piano di intervento che preveda per ciascun punto della rete ferroviaria le modalità più efficaci al fine*

Commissione per gli Interpelli

(ARTICOLO 12 DEL DECRETO LEGISLATIVO 9 APRILE 2008, N. 81)

INTERPELLO N. 2/2016

di garantire un soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili anche per il trasporto degli infortunati?;

- h. il punto B del Comunicato n. 87 della Presidenza del Consiglio dei Ministri, allegato al d.p.r. 27 marzo 1992, titolato "Atto di indirizzo e coordinamento alle regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria di emergenza" prevede che "il soccorso sanitario primario dovrà estrinsecarsi in un periodo di tempo non superiore agli 8 minuti per gli interventi in area urbana e di 20 minuti per le zone extra-urbane (salvo particolari situazioni di complessità orografica)".

Tutto ciò premesso la Commissione fornisce le seguenti indicazioni.

Fermo restando che il modello organizzativo è una scelta libera del datore di lavoro, l'obbligo di portare il soccorso qualificato nel più breve tempo possibile per ciascun punto della rete ferroviaria va inteso comprendendo anche possibili modifiche al modello organizzativo scelto dall'azienda se lo stesso determina, o può comunque determinare, tempi di intervento più lunghi o modalità meno efficaci per garantire il soccorso qualificato ai lavoratori interessati e il trasporto degli infortunati.

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE

(Ing. Giuseppe PIEGARI)

Giuseppe Piegari

R.L.S.

RAPPRESENTANTI DEI LAVORATORI PER LA SICUREZZA

FS Spa - TRENITALIA Spa

Roma 1 luglio 2015, **nota RLS illustrata e consegnata alla Commissione Interpelli di cui all'articolo 12 del** Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81

Oggetto: relazione RLS settore ferroviario in merito all'obbligo del datore di lavoro di garantire un soccorso sanitario qualificato nel più breve tempo possibile.

Preliminarmente,

a) i lavoratori presenti partecipano in rappresentanza di tutti gli RLS che hanno richiesto l'audizione;

b) si ritiene di dover sottolineare che il tema posto all'attenzione della Commissione col presente *Interpello*, relativo l'applicazione del DM 19-1-2011, non si limita al *solo* campo ferroviario (che pur presenta alcune specificità) ma riguarda - in via generale - tutti i settori produttivi.

Il pronunciamento interpretativo di codesta Commissione, infatti, fungerà da riferimento in materia di pronto soccorso in tutte le imprese e definirà gli obblighi dei datori di lavoro in materia. Per tale ragione si chiede di mantenere fermi e di applicare anche alle imprese ferroviarie, senza derogare per esse, i principi generali dell'Ordinamento in materia di salute e sicurezza del lavoro.

Premessa

Il servizio ferroviario, quale attività industriale, presenta delle particolarità connesse alla sua stessa natura, poiché esso si svolge con mezzi in movimento su lunghe distanza e su reti diffuse in tutto il territorio. Tuttavia, le norme di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori – anche quelle specificamente dedicate al settore - non possono che interpretarsi ed applicarsi nel rispetto dei principi generali dettati dagli articoli 32 e 41 della Costituzione e dell'art. 2087 del Codice Civile;

Le caratteristiche geomorfologiche della rete ferroviaria sono estremamente variabili tali da rappresentare nel 95% dei casi, un forte ostacolo al normale utilizzo dei mezzi e del personale di soccorso impiegati dal SSN date le difficoltà sia nelle comunicazioni nonché di raggiungere con automediche e ambulanze, ecc. il luogo ferroviario (il tratto di linea) interessato all'emergenza. Questo con una altissimo grado di probabilità si troverà in luoghi pressoché irraggiungibili in tempi ragionevoli con mezzi stradali e molto spesso anche a piedi come, ad esempio gallerie e viadotti;

In caso di malore o infortunio del personale del treno, sia l'attivazione della

chiamata di soccorso che l'effettiva prestazione sanitaria – con particolare riguardo al macchinista ed al capotreno – risultano quindi molto più problematiche che in un 'normale' luogo di lavoro;

Storicamente, la gestione del pronto soccorso, per i viaggiatori ed i ferrovieri degli equipaggi, avveniva mediante il trasporto del malato/ferito, con lo stesso convoglio, al più vicino luogo di intersezione strada-ferrovia dove l'interessato veniva preso in carico dai soccorritori qualificati. Nel caso il malore/infortunio avesse riguardato uno dei macchinisti, era l'altro a condurre il treno – in emergenza – alla più vicina stazione nei tempi minimi, tecnicamente possibili;

Nel merito

Il processo di liberalizzazione del settore ferroviario, in atto negli ultimi anni ha indotto le imprese ferroviarie (prima fra tutte Trenitalia Spa) a ristrutturare la composizione degli equipaggi riducendo i macchinisti alla guida di ciascun treno, da due a uno soltanto. Le ragioni di questa ristrutturazione attengono a - pur legittime - motivazioni di natura economica, di abbattimento dei costi operativi, di incremento dei profitti e di competizione sul mercato concorrenziale europeo ormai liberalizzato;

Tale modifica peggiorativa dell'organizzazione del lavoro, è stata supportata sul piano della circolazione ferroviaria, da apparecchiature idonee ad attenuare il rischio di incidente ferroviario classico (scontri, deragliamenti, ecc.) mentre, sul piano della salute e sicurezza dei lavoratori non è stata accompagnata da alcuna misura mitigativa del nuovo rischio generato dall'impossibilità o dal forte ritardo oggettivo nel prestare il soccorso sanitario ai lavoratori;

Oggi, in tutti i treni condotti da un solo macchinista, in caso di malore o infortunio dello stesso, tale da impedirgli la guida, il treno resterebbe immobile in un punto qualsiasi della linea che, date le caratteristiche geomorfologiche sopra richiamate, sarebbe quasi certamente irraggiungibile con gli ordinari mezzi stradali in dotazione del 118, tanto che i tempi per raggiungere il lavoratore bisognoso di cure si dilaterrebbero in modo incontrollabile. Vi sono numerosissimi esempi di interventi di soccorso in cui la tempestività dello stesso (grazie al secondo macchinista che conduceva il treno verso il punto più razionale per raggiungere un ospedale) è servita a salvare la vita del macchinista;

A questi lavoratori – a seguito di tali modifiche organizzative - viene di fatto preclusa la prestazione sanitaria di emergenza nei termini e con gli standard garantiti alla generalità dei cittadini e degli altri lavoratori secondo le indicazioni di riferimento contenute nel DPR 27 marzo 1992 in tema di “livelli di assistenza sanitaria di emergenza” e nel “Comunicato n. 87 PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI, Atto di indirizzo e coordinamento alle regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria di emergenza”

Anche di recente si sono verificati numerosi casi di malore dell'unico macchinista a bordo abilitato alla guida del treno, fortunatamente risoltisi con soluzioni

estemporanee e fortuite;

A noi ed ai lavoratori che rappresentiamo è stato di fatto abbassato il livello di tutela a seguito di scelte imprenditoriali finalizzate al, pur legittimo, tornaconto economico. Riteniamo che non possano esservi deroghe settoriali agli obblighi imposti dal D.Lgs 81/08 e quindi anche le imprese ferroviarie debbono ridurre il Rischio – garantendo la tempestività del pronto soccorso - e non aumentarlo come hanno fatto con l'organizzazione del lavoro dei treni condotti dal macchinista unico/solo.

Intervento Organo di vigilanza

A nostro parere le procedure sul pronto soccorso predisposte dalle imprese ferroviarie sui treni AU/AS, non assicurano tempi di intervento del 118 pari o inferiori a quelli che si potrebbero ottenere con 2 operatori ferroviari sul treno, in grado di condurlo.

L'intervento qualificato e circostanziato dell'Organo di Vigilanza (in particolare della ASL del Piemonte, di cui richiamiamo i contenuti) ha messo bene a fuoco e individuato le criticità di natura tecnica ed organizzativa del modello di guida ad un solo macchinista;

I protocolli varati da Trenitalia Spa e Rfi Spa (gestore della rete ferroviaria), mai collaudati e mai verificati, sono di dubbia efficacia nella realtà operativa: le numerose simulazioni di scenari d'emergenza ed esercitazioni predisposte, sono avvenute SENZA MAI COINVOLGERE GLI RLS e senza un confronto sulle lacune rilevate, sulle risultanze pratiche delle stesse né, tantomeno, sui criteri di valutazione di efficacia;

Norme di riferimento

Come è noto l'art. 15, comma 1 lettera b del DLgs 81/08 stabilisce che le condizioni tecniche produttive dell'azienda nonché l'influenza dei fattori dell'ambiente e dell'organizzazione del lavoro debbono essere integrate in modo coerente nella programmazione della prevenzione. Laddove le scelte operate dall'azienda in materia di condizioni tecnico produttive e di organizzazione del lavoro non si integrano in modo coerente nella programmazione della prevenzione, anche alla luce dei precetti Costituzionali (artt. 32 e 41 Cost.) e dell'art. 2087 cod.civ. già richiamati, pare evidente il venir meno ad una delle principali misure generali di tutela previste dal DLgs 81/08;

Occorre ricordare che il principale obbligo posto in capo del datore di lavoro, ovvero l'obbligo di valutare tutti i rischi, è finalizzato ad individuare le adeguate misure di prevenzione e di protezione volte all'eliminazione dei rischi stessi e, ove ciò non sia possibile, alla loro riduzione al minimo in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico.

Se si pensasse che dal novero delle misure di prevenzione debbano essere escluse le misure organizzative e procedurali, in contrasto con le scelte di organizzazione aziendale, si limiterebbe ingiustificatamente l'applicazione della norma e soprattutto

si consentirebbe alle aziende di preconstituire un limite all'applicazione della stessa.

Paradossalmente se si ammettesse che “il modello organizzativo scelto dall'Azienda” non possa essere messo in discussione non avrebbe alcun senso valutare il rischio stress lavoro correlato poiché a qualunque elemento di costrittività organizzativa emergente da tale valutazione potrebbe essere opposta l'indiscutibilità del modello organizzativo aziendale.

Anche nel merito del primo soccorso ferroviario, dovendo trovare applicazione i principi del D.Lgs 81/08, così come definiti dal DM 388/2003 e specificati nel DM 19 gennaio 2011 per il settore ferroviario, non può essere opposta l'indiscutibilità del modello organizzativo aziendale, ma al contrario, pur riconoscendo, in via generale, la legittimità di qualunque modello organizzativo adottato nel rispetto di accordi sindacali e regolamenti dell'ANSF (Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria), occorre adottare, in base al contesto ambientale emergente da una adeguata valutazione del rischio, e quindi per ciascun punto della rete ferroviaria, il modello organizzativo che consente di raggiungere le modalità più efficaci al fine di garantire un soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili anche per il trasporto degli infortunati;

Così come la legge impone delle limitazioni alla discrezionalità dell'impresa, obbligandola ad adottare le migliori soluzioni tecnicamente disponibili in fatto di dispositivi e strumenti, anche per gli aspetti organizzativi la libertà imprenditoriale trova i suoi limiti nel dovere di garantire l'eliminazione del rischio o la sua riduzione al minimo possibile. Nel caso in esame – paradossalmente – sono proprio le modifiche organizzative ad aver generato un nuovo rischio e una disparità di tutela tra lavoratori che a nostro avviso non è accettabile;

Conclusioni

In relazione a quanto fin ora esposto si chiede che la Commissione si esprima confermando:

1 - la piena applicabilità, senza deroghe, alle imprese di trasporto ferroviario ed ai gestori delle infrastrutture ferroviarie dei principi generali di tutela in materia di salute e sicurezza sul lavoro vigenti nel nostro Paese;

2 – la significatività dell'organizzazione del lavoro quale elemento determinante della prevenzione, fattore variabile dell'attività produttiva e oggetto della Valutazione dei Rischi;

3 – anche per le imprese ferroviarie, l'obbligo di portare un soccorso qualificato nel più breve tempo possibile. Nello specifico in ogni luogo della linea;

4 – la legittimazione degli Organi di Vigilanza ad intervenire mettendo in discussione – quando ritenuto necessario - le scelte aziendali in materia di organizzazione del lavoro ove le stesse condizionino negativamente i tempi di intervento del soccorso pubblico di cui al comunicato n. 87 della Presidenza del

Consiglio dei Ministri relativo al DPR 27/3/1992;

5 – il diritto, al pari degli altri cittadini e lavoratori, dei ferrovieri a fruire del soccorso pubblico qualificato nei tempi minimi possibili, eventualmente prolungati solo per oggettive ed insormontabili difficoltà di natura tecnica ed organizzativa, non altrimenti risolvibili.

Per gli RLS: Agostino Nicoletta, Giuseppe Grillo, Dante De Angelis

Si allegano alcuni pronunciamenti giurisprudenziali in merito.

CORTE DI CASSAZIONE Sezione Lavoro,
Sentenze n. 11622/1997, 4782/1997, 5024/2002, 8365/2004, 12445/2006).

Cassazione Penale , Sez. 3 , 26 gennaio 2005 , n. 6360 - Cattiva organizzazione del lavoro

*"(...) il nesso causale tra la omissione di cautela derivante dalle modalità di organizzazione del lavoro e l'evento lesivo, accertando che la caduta del lavoratore è stata determinata anche dalla concitazione conseguente alla necessità di compiere più operazioni in tempi ravvicinati e cioè salendo e scendendo in continuazione dalla scala e raggiungendo la taglierina posta a 18 metri di distanza per poi tornare in cima alla scala".
E "in tema di infortunistica sul lavoro... non occorre che sia integrata la violazione di specifiche norme dettate per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, essendo sufficiente che l'evento dannoso si sia verificato a causa dell'omessa adozione di quelle misure ed accorgimenti imposti all'imprenditore dall'art. 2087 C.C. ai fini della più efficace tutela della integrità fisica del lavoratore".*

Cassazione Civile, Sez. Lavoro, 5 agosto 2010, n. 18278 - Limiti al potere di organizzazione del DL: l'iniziativa economica datoriale non può svolgersi in maniera da recare danno alla sicurezza, alla libertà ed alla dignità umana del lavoratore

"(...) Infatti, se pure al datore di lavoro faccia capo la facoltà di predisporre, anche unilateralmente, sulla base del potere di organizzazione e di direzione che gli compete ai sensi degli articoli 2086 e 2104 c.c., norme interne di regolamentazione attinenti all'organizzazione del lavoro nell'impresa, tale potere non è privo di limiti, occorrendo a tal fine che il suo esercizio sia effettivamente funzionale alle esigenze - tecniche, organizzative e produttive - dell'azienda, e comunque non si traduca in una condotta che - per come detto - possa risultare pregiudizievole per l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori d'opera".

Ciò in quanto, nell'equo bilanciamento dell'esigenza di funzionalità dell'impresa e di tutela delle condizioni di lavoro e del lavoratore, il legislatore ha chiaramente privilegiato, con la disposizione di cui all'articolo 41 Cost., ripresa dall'[articolo 2087 c.c.](#), quest'ultimo profilo.

R. L. S .

RAPPRESENTANTI DEI LAVORATORI PER LA SICUREZZA

FS Spa – TRENITALIA Spa

Spett.le **Commissione per gli interpell**i di cui all'articolo 12 del

Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81

C/O Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali

interpellosicurezza@lavoro.gov.it

alla c.a. dell'Ing. Antonella **Milieni**

Oggetto: pronto soccorso sui treni e in ambito ferroviario per viaggiatori e lavoratori. Richiesta audizione.

I sottoscritti Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza dei Lavoratori ex D.Lgs. 81/08, del settore ferroviario, avendo avuto notizia che dovrebbe pervenire a codesta Commissione un '*interpello*' sul primo soccorso in ambito ferroviario, ritengono possa risultare utile nelle fasi propedeutiche al pronunciamento, il nostro coinvolgimento per offrire il punto di vista dei lavoratori, oltre ad un confronto e ad un contributo qualificato di esperienza diretta e conoscenza particolareggiata dei processi produttivi.

Stante la mancata previsione degli RLS tra i soggetti legittimati a presentare 'interpello' ai sensi dell'art. 12, tenuto conto, tuttavia, dell'assenza di norme che ne precludono l'audizione e considerata, altresì, la previsione del 'Regolamento sull'organizzazione interna' che all'art. 4 prevede espressamente apporti anche esterni, chiediamo di essere ascoltati, dalla Commissione, nella fase istruttoria dei procedimenti inerenti l'oggetto.

Così come previsto dal D.Lgs. 81/08, il tema è stato regolato dal d.m. 19-1-2011, che fin dalla sua entrata in vigore, oltre ad una sostanziale inefficacia, ha visto comportamenti disomogenei e difformità interpretative degli stessi Organi di vigilanza che si sono trovati ad affrontare la materia.

La natura della problematica è tale che necessita di un approccio omogeneo su scala nazionale, per garantire almeno i livelli minimi di assistenza alle persone oggetto di tutela su tutto il territorio nazionale, sia in caso di malore che di infortunio.

L'attività del trasporto ferroviario, intesa come settore produttivo di natura industriale, è caratterizzata dalla grande estensione delle linee e da condizioni geomorfologiche prevalentemente avverse con difficoltà di intervento e accesso al treno per il personale e i mezzi di soccorso del SSN. Alcune scelte tecniche ed organizzative adottate di recente dalle imprese ferroviarie sugli equipaggi hanno peggiorato aspetti sostanziali delle procedure di soccorso, sia per i dipendenti che per i viaggiatori, senza che vi sia stata l'adozione di misure mitigative.

All'autonomia imprenditoriale riconosciuta al datore di lavoro nell'approntare le procedure per il pronto soccorso, corrisponde però l'obbligo del rispetto dei principi generali dell'Ordinamento relativi alla tutela dell'integrità fisica e della salute – tenuto conto della "particolarità del lavoro" e delle proprie scelte e specificità produttive - di adottare misure organizzative e procedure efficaci al fine di prestare un soccorso qualificato nel più breve tempo possibile.

Tali principi, che devono ovviamente essere osservati anche nei confronti del personale 'mobile' facente parte degli equipaggi, necessita per la sua attuazione pratica di una interpretazione univoca e chiara.

Certi di un vostro cortese riscontro, cogliamo l'occasione per porgere i nostri più cordiali saluti.

Alessandro **Bianco** (Venezia) Giuseppe **Campanella** (Torino) – Stefano **Ceciliato** (Rovigo) Vincenzo **Cito** (Torino) – Filippo **Cufari** (Livorno) - Antonio **Curcetti** - (Foggia) - Dante **De Angelis** (Roma) – Roberto **De Paolis** (Parma) – Giovanni **Gigantino** (Torino) - Gennaro **Fusco** (Genova) – Fabio **Fusi** (Firenze) - Guido **Licastro** – (Genova) - Antonio **Lo Giacco** (Alessandria) – Maurizio **Giuntini** (Pisa) - Giuseppe **Grillo** (Torino) – Domenico **Maimone** (Messina) – Francesco **Marangia** (Taranto) - Angelo **Multari** (Milano) - Luigi **Murru** (Cagliari) – Ciro **Napoli** (Novara) - Agostino **Nicoletta** (Genova) – Alessandro **Pellegatta** (Milano) - Maurizio **Piccotin** (Venezia) – Giuseppe **Pinto** (Bologna) – Giorgio **Pischedda** (Genova) – Francesco **Sartini** (Firenze) - Chrisitan **Scalise** (Bolzano) – Rocco **Tedeschi** (Torino) - Roberto **Testa** (Roma).



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME
IL SEGRETARIO GENERALE

Prot. n. 2199/C7SAN

Roma, 30 aprile 2015

Ing. Giuseppe Piegari
Presidente della Commissione per
gli Interpelli

p.c. Dott.ssa Nora Coppola
Regione Friuli Venezia Giulia

Dott. Maurizio Di Giorgio
Regione Lazio

Dott. Alberto Andreani
Regione Marche

Dott. Giuseppe Petrioli
Regione Toscana

LORO SEDI

Gentile Presidente,

ai sensi dell'art.12 del D.lgs 81/2008, che prevede la possibilità di trasmettere alla Commissione per gli Interpelli quesiti di ordine generale sull'applicazione della normativa in materia di salute e sicurezza sul lavoro, Le riporto di seguito il quesito avanzato dalle Regioni in materia di primo soccorso in ambito ferroviario.

Nel merito il decreto ministeriale 19 gennaio 2011 disciplina, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 45 comma 3 del D.lgs 81/2008, le modalità di applicazione in ambito ferroviario delle misure di primo soccorso previste dal Decreto ministeriale 15 luglio 2003, n.388.

Relativamente alle misure di primo soccorso da adottarsi a bordo treno il DM stabilisce che, per ciascun punto della linea, il datore di lavoro deve individuare, anche raccordandosi col gestore dell'infrastruttura e con il sistema pubblico di pronto soccorso, le modalità più rapide possibili per portare un soccorso qualificato.

Le modifiche recentemente intervenute nella organizzazione del lavoro in ambito ferroviario prevedono a bordo treno la presenza di un solo operatore in grado di condurre il treno (anche in condizioni di emergenza).

A seguito di sollecitazioni pervenute da parte di Rappresentanti di lavoratori per la sicurezza e Organizzazioni sindacali, è stata manifestata la criticità secondo cui, l'assetto organizzativo assunto dagli enti gestori del trasporto ferroviario potrebbe

incidere negativamente sulla tempestività dell'intervento di primo soccorso in caso di malore del macchinista.

Il quesito che si pone è, dunque, il seguente: l'obbligo di portare soccorso qualificato nel più breve tempo possibile, va inteso considerando come non in discussione il modello organizzativo scelto dall'Azienda (es. agente unico) o può invece rimettere in discussione le scelte aziendali di organizzazione del lavoro se le stesse determinano, o possono comunque determinare tempi di intervento molto più lunghi e certamente superiori a quelli previsti dal comunicato n.87 della Presidenza del Consiglio dei Ministri relativo al DPR 27/3/1992?

Resto in attesa di un Suo cortese riscontro.

Con i migliori saluti.

Marcello Mochi Onori
