

Prot. N.45 E.N /CAT 2023

Genova, 18/12/2023

Spett.li

IX Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati

**8^ Commissione Ambiente, transizione ecologica, energia,
lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica**

p.c.

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Matteo Salvini**

**Ministero del lavoro e delle Politiche Sociali
On. Marina Elvira Calderone**

e p.c.

FAST Confsal

sg@pec.sindacatofast.it

FILT CGIL

filcgil.sindacale@postecert.it

FIT CISL

fitcislazionale@postecert.it

OR.S.A. Trasporti

sg.orsaferrrovie@pec.sindacatoorsa.it

UGL Ferrovieri

ugl.taf@pec.it

UILT UIL

segreteriagenerale@pec.uiltrasporti.it

OGGETTO: disegno di legge "Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022" - memoria agli atti della IX Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati.

Il disegno di legge "Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022", all'articolo 4 comma 1 lettera a), prevede la modifica dell'articolo 45 comma 3 del Decreto Legislativo 81/08, aggiungendo al termine del comma le seguenti parole: "nel rispetto della normativa dell'Unione Europea in materia di sicurezza e di interoperabilità del trasporto ferroviario".

Di conseguenza, l'articolo 45 comma 3 del Decreto Legislativo 81/08 risulterà così modificato: "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, vengono definite le modalità di applicazione in ambito ferroviario del Decreto Ministeriale 15 luglio 2003 n. 388 e successive

modificazioni nel rispetto della normativa dell'Unione Europea in materia di sicurezza e di interoperabilità del trasporto ferroviario".

Dalla lettura di cui sopra, fermo restando che il mancato esplicito richiamo alla normativa UE alla quale si vuole fare riferimento può ingenerare problemi interpretativi in quanto non esiste un'unica direttiva europea in materia di sicurezza e interoperabilità del trasporto ferroviario, gli orientamenti UE su tale argomento, così come quelli della competente agenzia dell'unione europea per le ferrovie (ERA), imporrebbero all'Italia un cambiamento radicale dei requisiti organizzativi indispensabili (organizzazione del lavoro) a garantire la sicurezza dei viaggiatori e dei lavoratori operanti a bordo dei treni.

Pertanto, la modifica del Decreto 388/03 – Regolamento del Ministero della Salute in materia di soccorso ai lavoratori – con ricadute anche sul D.M. del 24 gennaio 2011 n.19 – Regolamento sulle modalità di applicazione in ambito ferroviario del Decreto 15 luglio 2003 n. 388, in attuazione dell'articolo 45 comma 3 del decreto legislativo 9 aprile 2008 n. 81 – in subordine alle regole dell'interoperabilità tra Stati membri, oltre ad essere pericolosa per i fatti che esporremo di seguito, subordina appunto una normativa nazionale che ha la finalità di garantire un soccorso tempestivo ai lavoratori, agli interessi delle Imprese di Trasporto consentendo loro, eventualmente, di abbassare il costo del lavoro per scopi concorrenziali.

Al riguardo delle regole di mercato italiane vale la pena ricordare che, a fronte di oltre quaranta aziende di trasporto ferroviario (viaggiatori e merci) circolanti sull'infrastruttura nazionale, ad oltre 20 anni dall'attuazione della liberalizzazione del mercato ferroviario in Italia, il legislatore ancora non ha previsto l'applicazione di unico CCNL di riferimento per il settore. Con la conseguenza che, in caso venga attuata la paventata liberalizzazione delle mansioni di sicurezza ferroviaria, non vi sarà più alcuna possibilità di stabilire protocolli collettivi attinenti le attività di sicurezza della rete ferroviaria nazionale.

Inoltre, siffatta novazione del Decreto 388/03 andrebbe palesemente in contraddizione con le molteplici prescrizioni e sentenze rilasciate dalle ASL e Tribunali del Lavoro, intervenuti sulla materia del soccorso al personale addetto ai treni, ovvero: la AUSL UOPSAL di Bologna, con Verbale di prescrizione n°110/2017 del 04/12/2017, ha contestato a Mercitalia Rail le procedure di tempestivo soccorso al macchinista qualora sul treno non sia presente un ulteriore agente in grado di condurre il convoglio ad un punto accessibile di soccorso da parte del 118; la ASUR Marche SPreSAL Area vasta n.3, con Verbale di prescrizione prot. 111591/DP/ SPSAL del 11.10.2017, ha contestato a Mercitalia Rail le procedure di tempestivo soccorso al macchinista qualora sul treno non sia presente un ulteriore agente in grado di condurre il convoglio ad un punto accessibile di soccorso da parte del 118; l'Azienda Sanitaria Locale ASL TO 3 SPreSAL TO3 – TO 4 – TO 5, con Verbali di Prescrizione n° 1.13.02/P/2014 - 1.13.03/P/2014 - 1.13.04/P/2014 - 1.13.37/P/2016, ha contestato, alle Società Trenitalia - CARGO, Società Viaggiatori Italia e CAPTRAIN ITALIA, le procedure di tempestivo soccorso al macchinista qualora sul treno non sia presente un ulteriore agente in grado di condurre il convoglio ad un punto accessibile di soccorso da parte del 118; l'ASR MOLISE Dipartimento di Prevenzione – UOC PSAL di Campobasso, con Verbali di Prescrizione n°11/14 del 23.10.2014 e 17/15 del 29.10.2015, ha contestato alla Società Trenitalia-Direzione Regionale Campania la procedura di tempestivo soccorso al macchinista qualora sul treno non sia presente un ulteriore agente in grado di condurre il convoglio ad un punto accessibile di soccorso da parte del 118. Recentemente, corrente anno, l'UOC PSAL di Ancona e la SPSAL – USL UMBRIA 2 hanno emesso analoghi provvedimenti nei confronti della Società Mercitalia Rail.

Inoltre, si segnala la sentenza del 15 ottobre 2021 della Corte di Cassazione sezione lavoro di Bologna (Cass. civ., sez. lav., ord., 15 ottobre 2021, n. 28353) che, nel confermare quanto stabilito dalla Corte di Appello di Bologna con sent. n. 634/2017, ha ribadito la legittimità del rifiuto da parte di un macchinista di condurre un treno da solo poiché, in caso di malore, non veniva garantito allo stesso macchinista un soccorso qualificato, per via della mancanza a bordo del convoglio di altro personale in grado di assicurare la conduzione del mezzo fino alla stazione più vicina o, comunque, fino ad un tratto della linea ferroviaria in cui, per la presenza di vie di accesso, fosse possibile la prestazione di adeguata assistenza medica.

Per tali motivi siamo a chiedere, a questa illustre Commissione, di cassare, dal Disegno di Legge "Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022", l'art. 4 comma 1 lettera a).

Ai ministeri competenti, che leggono per conoscenza, si chiede che si facciano parte attiva nei confronti del governo per l'emanazione di appositi decreti, affinché venga regolamentata l'applicazione obbligatoria di un unico CCNL di riferimento del settore, per tutte le aziende di trasporto ferroviario (viaggiatori e merci) circolanti sull'infrastruttura nazionale, ad esempio, attraverso l'introduzione di vincoli e requisiti obbligatori in tal senso, ai fini dell'ottenimento o il mantenimento delle relative certificazioni.

Sempre ai ministeri competenti, si chiede inoltre che si facciano parte attiva nei confronti delle associazioni datoriali e delle parti sociali, affinché nei tavoli di riorganizzazione e di rinnovo contrattuale, si valuti concretamente l'introduzione a bordo dei treni (viaggiatori e merci) circolanti sull'infrastruttura nazionale, di un equipaggio composto da due agenti polifunzionali, cioè professionalizzati entrambi per lo svolgimento sia dell'attività di condotta che quella di scorta/assistenza a bordo (per i treni viaggiatori) o, delle attività di condotta formazione verifica e manovra (per i treni merci).

Ciò al fine di garantire la corretta applicazione del D.M. del 24 gennaio 2011 n.19 in materia di soccorso in ambito ferroviario, secondo quanto citato in tutte le prescrizioni e sentenze menzionate.

Si porgono Distinti Saluti.

per l'Esecutivo Nazionale
catalano@associazionecat.it

Antonino Catalano

