



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

Sito internet: www.orsaferrovie.it

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/4452937

E-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 13 Novembre 2018

Prot 230/SG/OR.S.A. Ferrovie

III.mo

Ministro della Salute

On. Giulia Grillo

Onorevole Ministro,

la scrivente Organizzazione Sindacale, unitamente ai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (D.Lgs 81/2008), ritiene doveroso rivolgersi a Lei in relazione al suo ruolo in seno al "Comitato per l'indirizzo e la valutazione delle politiche attive e per il coordinamento nazionale delle attività di vigilanza in materia di salute e sicurezza sul lavoro" (art. 5 del Dlgs 81/08).

In premessa ricordiamo che, nell'ambito del trasporto ferroviario Viaggiatori e Merci, anche pericolose, la problematica di portare rapidamente il soccorso ad un treno (e ai lavoratori impiegati) che si arresti in piena linea è di fondamentale importanza. Garantirne l'immobilità nei tratti acclivi e, non da ultimo, anche gestirne il soccorso è oggetto dei nostri rilievi.

Il soccorso al treno va quindi valutato non solo sotto l'aspetto tecnico riferito alla circolazione ferroviaria, ma anche sotto l'aspetto della salute e sicurezza dei lavoratori e di tutti coloro che possono essere coinvolti in incidenti ferroviari qualora, ad esempio, non possa esserne garantita l'immobilità anche per malore del personale ferroviario preposto alla condotta del treno.

Inoltre si deve considerare che l'estensione della rete ferroviaria nazionale/regionale e delle reti ferroviarie concesse, in virtù della particolare orografia del territorio italiano, dei relativi tracciati ferroviari (spesso molto acclivi, su viadotti, in trincee scavate nella roccia, in gallerie dalla sagoma molto stretta) risalenti anche alla fine del '800, impediscono la garanzia di un pronto e rapido soccorso al convoglio e a chi si trova a bordo.

In particolare si desidera porre alla Sua attenzione, e quindi anche all'attenzione del suddetto Comitato, la problematica del "Primo soccorso" di cui all'art. 45 del DLgs 81/08 in relazione all'Attività Lavorativa (Organizzazione del Lavoro) dei treni condotti dal "Macchinista Unico/Solo".



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

E' ormai evidente che le Imprese Ferroviarie, utilizzando un Unico/Solo Macchinista, in grado di condurre il treno, non adempiono, a nostro avviso, alla legge in merito al tempestivo soccorso in caso di malore dello stesso.

La procedura di Primo/Pronto soccorso adottata dalle Imprese Ferroviarie (se a causa di un malore/infortunio improvviso del Macchinista Unico/Solo, il treno si arresta in linea e non in una stazione, lo stesso deve essere raggiunto dagli Operatori del 118 con tutte le conseguenze che ne deriverebbero in termini di "tempestività"), non garantisce il "soccorso qualificato" nei tempi più rapidi possibili anche per il trasporto degli infortunati su ciascun punto della rete ferroviaria (art. 4 Decreto Interministeriale 19/2011 di cui all'art. 45/3 del DLgs 81/08).

Di seguito vogliamo anche rappresentarle alcuni interrogativi che sorgono in riferimento alle norme comportamentali oggi vigenti nel protocollo di soccorso in ambito FS, relative al personale che dovrebbe portare il primo soccorso al macchinista colto da malore, capotreno e TPT.

- *Può il soccorritore allontanarsi dall'infortunato prima dell'arrivo del 118 per svolgere le mansioni richieste da tale protocollo per mettere in sicurezza il treno senza configurare una evidente o omissione di soccorso?*
- *Quali conseguenze di natura penale rischia il soccorritore che abbandonando l'infortunato per adempire mansioni regolate da un protocollo di soccorso del Gruppo FS, determinano il decesso dell'infortunato?*
- *Chi garantirebbe la sicurezza del convoglio ferroviario nel caso in cui lo stesso soccorritore nello scendere dal treno o svolgendo le operazioni richieste da tale protocollo dovesse sentirsi/farsi male?*

Riteniamo che a questi interrogativi, prima che si configuri la fattispecie reale, occorra dare concrete risposte per fugare ogni ragionevole dubbio sul comportamento che il personale deve adottare.

Nel 2016 la Commissione per gli InterPELLI (art. 12 DLgs 81/08) ha risposto ad un quesito posto dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome sul "Primo soccorso in ambito ferroviario". La risposta della Commissione è stata inequivocabile; non poteva essere diversamente ovvero: l'obbligo datoriale delle Imprese Ferroviarie di garantire il "soccorso qualificato" di cui al Decreto 19/2011, viene prima di ogni altra cosa, mettendo in discussione il "modello organizzativo" scelto dall'Impresa Ferroviaria nella fattispecie. (In allegato l'integrale Interpello menzionato).

In alcune regioni, sulla problematica del "Primo soccorso in ambito ferroviario", sono intervenuti gli SPRESAL di alcune ASL, impartendo delle prescrizioni alle Imprese Ferroviarie confermando l'oggettiva intempestività della Procedura nell'attività lavorativa dei treni condotti dal Macchinista Unico/Solo.



A seguito di queste prescrizioni ex AD di Trenitalia sono stati rinviati a giudizio ma hanno potuto patteggiare una sanzione amministrativa ai sensi dell'art. 21/2 del DLgs 758/94 in quanto nel frattempo hanno lasciato l'incarico.

Gli AD passano diventando "ex AD", ma il problema dell'oggettiva intempestività del "Primo soccorso in ambito ferroviario" resta ancora inevaso.

Si ritiene che a garanzia del rispetto del Principio del "soccorso qualificato su ciascun punto della rete ferroviaria nei tempi più rapidi possibili " di cui al Decreto 19/2011, sia necessario che sul treno prestino servizio almeno 2 operatori ferroviari adeguatamente formati e addestrati alla condotta dello stesso.

Il su citato "accorgimento organizzativo", atto a "ridurre il rischio alla fonte", potrebbe essere quello di avere sul treno un equipaggio professionalmente formato, laddove le criticità operative lo rendessero necessario, sia per condurre il treno, che per dare assistenza ai viaggiatori e che possa affrontare con professionalità tutte le criticità che potrebbero verificarsi durante il percorso del treno, essendo in grado di intervenire sugli apparati del treno per garantirne l'immobilità (mantenendo attive le capacità dei freni) o la possibilità di far muovere il treno verso i soccorsi, viste le particolari condizioni dei tracciati sopra descritte.

Ciò a salvaguardia della salute e della sicurezza dei Lavoratori interessati e dei viaggiatori trasportati.

Tra l'altro, nel contratto delle Attività Ferroviarie, è stata individuata una soluzione organizzativa che avrebbe mitigato la problematica ma che, nonostante i ripetuti solleciti, le Imprese Ferroviarie ad oggi non adottano.

Sig. Ministro, se il compito Istituzionale del Comitato di cui all'art. 5 del DLgs 81/08 che Lei presiede è anche quello di: "individuare obiettivi e programmi dell'azione pubblica di miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza dei lavoratori", come Organizzazione Sindacale, unitamente ai Rappresentanti dei macchinisti, chiediamo un intervento risolutivo su tale problematica.

Chiediamo che il Comitato di cui all'art. 5 del DLgs 81/08, da Lei presieduto, si esprima affinché gli articoli 3 – 32 e 41 della Costituzione Italiana vengano rispettati e che venga reso cogente ed effettivo l'obbligo datoriale di tutelare la salute e la sicurezza dei propri Lavoratori.

In attesa di un Suo gentile riscontro.

Il Segretario Generale

Andrea Pelle

