

Roma, 14.12.2023

Spett.li

IX Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati

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

E, p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

On. Matteo Salvini

Ministero del lavoro e delle Politiche Sociali

On. Marina Elvira Calderone

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, 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.

In tal senso, il nuovo Regolamento di Circolazione Ferroviaria Nazionale lascerebbe alle singole Imprese Ferroviarie, e non più ad un’ Agenzia Nazionale, ovvero con obbligo per tutte le aziende operanti su una rete ferroviaria, la facoltà di auto organizzare i processi lavorativi di sicurezza ferroviaria, senza più l’onere di garantire a bordo dei treni la presenza di personale dedicato a determinate attività di sicurezza e di primo soccorso che, a titolo esemplificativo e non esaustivo,

si riepilogano: modulo di condotta treno, scorta treno, accudienza viaggiatori, verifica del materiale rotabile, soccorso al treno.

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, alle regole dell'interoperabilità tra Stati membri oltre ad essere pericolosa per i fatti che esporremo di seguito, subordina una normativa che ha la finalità di garantire un soccorso tempestivo ai lavoratori agli interessi delle Imprese di Trasporto consentendogli, 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, il legislatore ancora non ha previsto l'applicazione di unico CCNL di riferimento per il settore. Con la conseguenza che, in caso della 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.

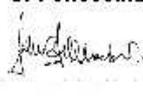
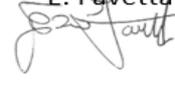
Inoltre, siffatta novazione del Decreto 388/03 andrebbe palesemente in contraddizione con le molteplici prescrizioni e sentenze rilasciate dalle ASL e Tribunali del Lavoro intervenute sulla materia del soccorso al personale addetto ai treni, ovvero: la **AUSL UOPSAL di Bologna**, con Verbale di prescrizione 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) e di organizzare, attraverso i Ministeri competenti, un tavolo di concertazione che traghetti il sistema ferroviario nazionale all'interno delle regole comunitarie, salvaguardando la salute dei lavoratori e dell'utenza ferroviaria.

Si porgono Distinti Saluti.

FILT CGIL S. Malorgio 	FIT-CISL S. Pellecchia 	UILTRASPORTI C. Tarlazzi 	UGL Ferrovieri E. Favetta 	FAS Ferrovie P. Ferbassi 	ORSA Trasporti A. Pelle 
--	--	--	---	---	---