

## FEDERAZIONE NAZIONALE AUTOFERROTRANVIERI

### TAVOLO TECNICO SULLA SICUREZZA

#### PREMESSA

Dopo un ampio dibattito si è conclusa, con la presente relazione, la discussione all'interno della Commissione Tecnica, a cui il Congresso Nazionale della Federazione Nazionale Autoferrotranvieri, istituendo uno specifico Tavolo Tecnico, ha conferito il mandato di produrre un documento che rappresenti la posizione della nostra Federazione riguardo i temi che afferiscono alla Sicurezza nel nostro settore, da portare all'approvazione dell'assemblea congressuale.

Malgrado il limitato tempo a disposizione della Commissione, i componenti del Tavolo Tecnico hanno individuato alcuni dei punti che hanno maggiormente concentrato l'attenzione dei membri e che sono i primi indicatori verso cui orientare l'opera del Sindacato.

#### LUOGHI DI LAVORI

Il primo punto in discussione da mettere in evidenza, a parere unanime del gruppo di lavoro, è la necessità di riprendere il lavoro iniziato con la raccolta firme per il riconoscimento del posto guida come luogo di lavoro; condizione necessaria per poter determinare con chiarezza quali siano le disposizioni di legge applicabili alle nostre specifiche esigenze di Autoferrotranvieri.

Infatti, con la fine della legislatura, come è ben noto, vengono a decadere tutte le proposte di legge presentate dai componenti dei due rami del Parlamento italiano, annullando, di fatto, il lavoro svolto in precedenza sulla specifica proposta.

Malgrado la lentezza del legislatore in materia, comunque, rimane la caratteristica di bontà e di necessità rivestita dalla ipotesi di modificazione della legge, relativamente all'articolo 62 del TITOLO II - LUOGHI DI LAVORO CAPO I - DISPOSIZIONI GENERALI, del Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81, TESTO UNICO SULLA SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO, in attuazione dell'articolo 1 della Legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

Considerato il fatto che la normativa sulla Salute e Sicurezza sul lavoro ha una sua continua evoluzione con circolari, accordi Stato Regioni, interpellazioni e altre fonti normative e amministrative e norme, che ne aggiornano la funzionalità, l'efficienza e l'efficacia, appare indispensabile porre in essere tutte le azioni che consentano di colmare una lacuna legislativa a danno delle lavoratrici e dei lavoratori del trasporto pubblico locale.

#### SAFETY E SECURITY

Si ritiene necessario che la definizione di Sicurezza adottata da tempo in altri settori dei trasporti (es. NAVALE o AEREO), ovvero affrontando il problema sotto l'aspetto delle **Security** (sicurezza fisica, intesa come da aggressioni, minacce e, in generale, da azioni di singoli o gruppi, violente o di matrice terroristica) e **Safety** (sicurezza intesa come applicazioni delle norme a tutela della salute e della salubrità del posto di lavoro), veda la sua naturale evoluzione in tal senso anche per il settore automobilistico, sia come terminologia che come elementi distintivi e applicativi.

**Security** – sul fronte della Sicurezza fisica servono azioni preventive promosse dalle forze dell'ordine, con una maggiore collaborazione tra queste e le aziende, e azioni di incremento della sensazione di sicurezza a bordo dei mezzi, con particolare attenzione alle esperienze positive sperimentate da varie aziende sul territorio italiano: vedi l'esempio della collaborazione attivata con associazioni d'arma ausiliarie o con istituti di sorveglianza privata.

**Safety** - tenendo sempre ben presente il riferimento all'articolo 46 della Costituzione, in merito alla partecipazione dei lavoratori all'impresa, risulta necessario potenziare il ruolo fondamentale delle RLS, che deve essere supportato da una maggiore ed effettiva partecipazione nella stesura delle

procedure aziendali; iniziando dalla modifica del ruolo degli RLS nella preparazione del DVR (Documento di Valutazione dei Rischi) e dei relativi provvedimenti necessari a prevenire il rischio, oltre ad un più facile e garantito accesso a strutture e informazioni.

Naturalmente, rimangono di difficile soluzione ma di rilevante importanza, nella prevenzione delle malattie professionali del personale autoferrotranviere, le condizioni del manto stradale e dell'efficienza dei mezzi.

## **LE GARE DI APPALTO**

L'approssimarsi del 2019, anno che la normativa designa come termine ultimo per l'avvio delle gare d'appalto anche nelle realtà che ad oggi ne sono risultate esenti, impone un'attenzione particolare rivolta agli aspetti che investono la sicurezza, sia per quanto attiene alla *Safety* che relativi alla *Security*, e che si rendono indispensabili per affrontare la delicata fase di transizione insita nello svolgimento del passaggio di consegne che le gare, per loro natura, comportano.

Le gare d'appalto devono contenere capitolati specifici finalizzati ad avere come obiettivo primario l'aumento della qualità del servizio offerto e l'economicità della gestione, senza per questo dover ricorrere alla mera riduzione dei costi, che nella generalità dei casi è direttamente proporzionale all'abbassamento del livello di sicurezza del servizio offerto alla cittadinanza e agli operatori.

## **IL CONTROLLO DEI PARAMETRI**

Per quanto concerne lo SPSAL, la struttura designata al controllo dei parametri relativi alla sicurezza e salubrità dei luoghi di lavoro, serve che a questo venga garantita la piena ed effettiva operatività, ovvero la maggiore capacità di controllo (personale sufficiente), strumentazioni e professionalità.

Di certo oggi, anche in regioni come, ad esempio, il Veneto - citato dal ministero della Salute come esempio di efficienza - non possiamo dirci soddisfatti dei controlli operati alle aziende di trasporto pubblico, che soffrono di due problemi: il primo, il mancato riconoscimento del posto guida come luogo di lavoro che, di fatto, demanda alla Motorizzazione Civile molti compiti di sorveglianza (fatto che avviene quasi esclusivamente a scadenze predeterminate, con una modulazione media sicuramente più alta dello standard europeo) non è certo sinonimo di sicurezza; il secondo, l'insufficienza di personale delle Aziende Sanitarie viene spesso a far mancare la possibilità di controlli preventivi da parte dello SPSAL anche nelle aree del trasporto pubblico di sua competenza; e se questo succede in regioni indicate come esempio ... ci chiediamo quale possa essere la situazione in altre regioni.

## **CONCLUSIONI**

Il presente documento, così come esposto nelle sue linee generali, rappresenta un primo contributo ad un eventuale successivo approfondimento sul tema complesso e articolato della Sicurezza sul lavoro nel nostro settore.

Con la consapevolezza di non ritenere esaurito il compito di sviluppare le proprie idee su quanto elaborato, il lavoro prodotto, approvato all'unanimità dai componenti del Tavolo Tecnico, viene sottoposto alle valutazioni del Congresso Nazionale della Federazione Nazionale Autoferrotranvieri.

**Chianciano Terme, 16 febbraio 2018**

## **La Commissione Tecnica**

*Lorenzo Boscolo, Stefano Dalle Sasse, Mario Esposito, Alfio Stefano Pennisi, Carmine Rubino, Maurizio Vitiello*