

**RISOLUZIONE
DELLA 11^a COMMISSIONE PERMANENTE**

(Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale)

d'iniziativa della senatrice MATRISCIANO

approvata il 22 febbraio 2022

*ai sensi dell'articolo 50, comma 2, del Regolamento, a conclusione dell'esame dell'affare
assegnato riguardante la salute e la sicurezza del personale del comparto ferroviario*

La Commissione,

in esito all'istruttoria condotta sull'affare assegnato n. 149, riguardante la salute e la sicurezza del personale del comparto ferroviario;

premesso che:

la salute e la sicurezza sono elementi fondamentali alla base di qualsiasi attività lavorativa e andrebbero garantiti imprescindibilmente;

nel settore del comparto ferroviario negli anni sono stati molteplici gli incidenti verificatisi e nella maggior parte dei casi sono dipesi da una scarsa attenzione al rispetto della normativa vigente;

il tema della sicurezza in ambito ferroviario non riguarda semplicemente la sicurezza dei lavoratori, ma la sicurezza pubblica, cioè l'incolumità di tutti gli utenti e dell'intera collettività;

gli infortuni complessivamente denunciati all'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL) nel quinquennio 2015-2019 sono stati mediamente 2.400 l'anno, con circa 5 casi per anno di infortuni con esito mortale. In particolare, è emerso che le professioni maggiormente coinvolte sono: capotreno ferroviario, aggiustatore meccanico di utensili, perito meccanico, capostazione ferroviario per gli infortuni in complesso e macchinista ferroviario per gli eventi mortali;

la normativa applicabile riguarda la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro (sicurezza sul lavoro), la tutela, la sicurezza e la regolarità del servizio ferroviario nei riguardi degli utenti/viaggiatori e delle merci trasportate (sicurezza dell'esercizio ferroviario), la tutela del patrimonio aziendale, per preservarlo da comportamenti impropri e fraudolenti (sicurezza del patrimonio aziendale);

ritenuto che molto spesso viene evocato l'errore umano, come se fosse l'indice di una mera fatalità, senza considerare che l'errore umano, o la mera fatalità, nelle organizzazioni non esiste. Non può, infatti, essere considerato come una causa, in quanto è semmai la conseguenza della mancata formazione, della mancata organizzazione e dei mancati controlli su una determinata attività;

ritenuto, altresì, che, al fine del buon funzionamento della « macchina » del comparto ferroviario, la salute e la sicurezza non possono prescindere dal buon funzionamento delle infrastrutture e delle attrezzature di lavoro, dall'interazione del lavoratore con esse, oltre che, naturalmente, dall'attività di monitoraggio attivo e passivo del lavoratore stesso;

evidenziato che:

nel corso delle audizioni è emerso che, a differenza dei sistemi aperti, quali, per esempio, le strade, la ferrovia è un sistema chiuso controllabile in modo centralizzato, grazie alle tecnologie già implementate sia a terra che a bordo senza soluzione di continuità. Proprio questa

caratteristica del sistema ferroviario è normalmente utilizzata in tutta Europa e nel mondo per la gestione tempestiva delle situazioni di emergenza. Le imprese ferroviarie non intendono affrontare la questione con posizioni di principio, ma chiedono che la materia venga considerata innanzitutto con un approccio di visione strategica di sistema, e non soltanto a livello nazionale, perché un servizio che per sua natura si sviluppa su tutta la rete nazionale e si connette sempre più alla rete ferroviaria unica europea, sia per il continuo sviluppo dei flussi di merci su scala internazionale che per l'attuazione di una coerente politica dei trasporti europea, non può essere condizionato da iniziative intraprese autonomamente da autorità locali. Si evidenzia tuttavia a livello infrastrutturale un *gap* che riguarda i collegamenti da e per le isole maggiori;

in particolare, la normativa applicata al personale turnista delle Ferrovie – e per « turnista » si intendono macchinisti e capitreno *in primis*, avendo questi dei turni aciclici, manovratori, operai della manutenzione e via discorrendo – non risulta essere adeguata alle esigenze di garantire la salute e la sicurezza dei lavoratori interessati. Tale dato emerge anche dalle audizioni. Infatti, le pause e i riposi giornalieri tra un servizio e l'altro sono ormai ridotte a tal punto che non è più esistente il temperamento tra maggior *stress* dovuto alle prestazioni di lavoro e un recupero efficace derivante dal riposo successivo;

la problematica connessa alle turnazioni assume un carattere ben più grave laddove la condizione del lavoratore interessato presenti caratteri di fragilità a causa di familiari o di minori da accudire. Infatti, a tal proposito le attuali disposizioni normative a tutela dei predetti soggetti intervengono soltanto in situazioni particolarmente gravi, lasciando di fatto un vuoto importante in ordine a tutte quelle circostanze in cui l'esigenza comprovata è di minore entità, ma non per questo meno necessaria;

nel corso delle audizioni sono altresì emerse criticità derivanti dall'applicazione difforme delle norme di legge in materia di soccorso in caso di malore del macchinista, con particolare riguardo al macchinista di equipaggio ad « agente solo » nei treni viaggiatori (o unico agente abilitato alla condotta del treno, nel caso di treno merci), nonché al vuoto normativo in merito al soccorso ai viaggiatori. A tal riguardo, e a conferma di quanto riferito nel corso delle audizioni, sono numerosi i provvedimenti prescrittivi da parte di organi di vigilanza in alcune regioni italiane, nonché della Corte di cassazione;

è altresì emerso che i lavoratori del settore ferroviario sono esclusi dalla categoria dei lavoratori usuranti di cui al decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67, in quanto i lavoratori turnisti con turni aciclici registrano un basso numero di infortuni e di malattie professionali, pur avendo paradossalmente un'aspettativa di vita molto bassa, verosimilmente 64 anni. A tanto è doveroso aggiungere che, se nel passato i ferrovieri potevano godere delle agevolazioni pensionistiche previste dalla legge 26 marzo 1958, n. 425 – consentendo agli stessi di andare in pensione a 58 anni – tali effetti furono cancellati con la cosiddetta legge Fornero, aggiungendo, di fatto, ben 9 anni di requisiti in più e spostando l'età pensionabile a 67 anni,

alla luce di quanto sopra esposto, impegna il Governo:

a) a porre in essere interventi legislativi volti a disciplinare in modo più coerente con quanto illustrato la gestione dei turni e dei riposi del personale viaggiante con specifico riguardo alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori interessati, ponendo un occhio di riguardo ai lavoratori particolarmente fragili;

b) a colmare il vuoto normativo esistente in ordine al soccorso al macchinista sia nei treni viaggiatori che nei treni merci;

c) a prevedere una differente disciplina dei turni di lavoro dei macchinisti e capitreno, in considerazione dei rischi cui sono costantemente sottoposti;

d) a includere i lavoratori turnisti del settore ferroviario tra le categorie usuranti di cui al decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67.