

**Corso di formazione per personale di vigilanza delle Asl
«Strumenti e indicazioni operative per la vigilanza nel settore
ferroviario»**

11° edizione

Bologna 20-21 maggio 2025

Il ruolo delle aziende sanitarie in materia di prevenzione e vigilanza a tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nel settore ferroviario. Rischi specifici e rapporti con le figure aziendali della prevenzione

Susanna Cantoni

1989 - 2019

CIIP - La Storia

Negli ultimi 30 anni alcune Associazioni di professionisti della prevenzione hanno voluto costruire e far crescere un ambito di confronto fra le diverse discipline



*La Clinica del Lavoro di Milano, sede della CIIP
dalla fondazione.*

Le Associazioni CIIP



associazioni che rappresentano mondi diversi: il sistema pubblico (ASL, ARPA, Università), della ricerca in epidemiologia ed ergonomia, il mondo delle imprese con associazioni di RSP, Medici Competenti, formatori, esperti in radioprotezione, psicologi del lavoro.

Susanna Cantoni

Quale ruolo per le associazioni professionali?

- **FARE RETE:** promuovere confronto, condivisione, dialogo, discussione ...
- **CONSENSO:** verificare costantemente il maggior consenso possibile sui temi più controversi o più attuali
- **BEST PRACTICES:** divulgare linee di indirizzo e buone prassi

- **RUOLO ISTITUZIONALE:** interlocuzione tecnico-professionale, promozione di normative efficaci e coerenti

- Tra i temi costanti: formazione e normazione

CIIP, nel corso degli anni, ha apportato contributi tecnico-scientifici al processo di normazione (D.Lgs. 626/94, D.Lgs. 81/08, recepimento Direttive UE, ecc.) avvalendosi di giuristi e magistrati, interloquendo con le istituzioni

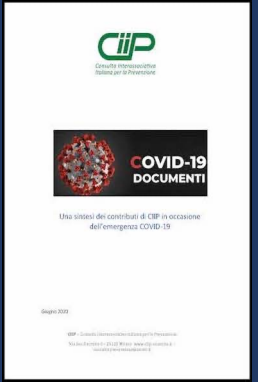
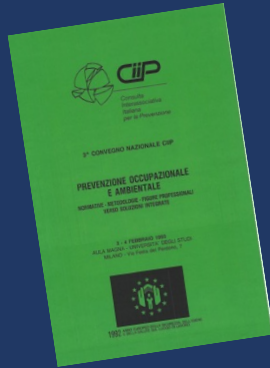
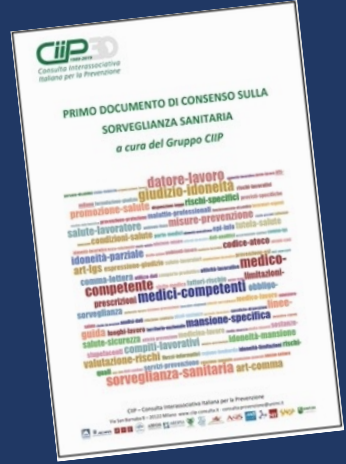
Gruppi di lavoro attivi



- Invecchiamento e lavoro
- Stress LC e aggressioni (dal 2014)
- Formazione
- Legislazione
- Sistema Informativo
- Salute e Ambiente
- Rischio legionellosi e qualità aria
- Rischio chimico
- Sorveglianza sanitaria e COVID-19

Materiali sul sito www.ciip-consulta.it

Publicazioni CIIP



**SALUTE LAVORO E S OGGI:
LE NUOVE SFIDE
DELLA MEDICINA DEL LAVORO**

2° documento di consenso
a cura del
Gruppo di lavoro
Sorveglianza sanitaria
Maggio 2023

GIUDIZIO DI IDONEITA' E ACCOMODAMENTO RAGIONEVOLE

3° documento di
consenso sulla
sorveglianza sanitaria
Luglio 2024

LA PROMOZIONE DELLA SALUTE IN AZIENDA

2° Edizione - Maggio 2025

Competenze ASL: oggi e ieri

- **ASL:** competenze su tutti i rischi, sicurezza compresa, e in tutti gli ambiti lavorativi, nonché per indagini su infortuni e MP (L. 215/21)

- In passato

L. 191/74 (*Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato*) e il relativo **DPR 1° giugno 1979, n. 469** (*Regolamento di attuazione della legge 26 aprile 1974, n. 191, sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato*)

attribuivano all'Ispettorato del Lavoro la funzione di vigilanza sulla specifica materia

- Il Coordinamento delle Regioni aveva a suo tempo predisposto un documento di indirizzo in cui individuava rispettive competenze delle ASL e dell'Ispettorato del Lavoro:
 - Ispettorato Lavoro: sicurezza lavoro FF.S limitatamente alle attività lungo la linea ferroviaria (binari, linea elettrica, treni)
 - ASL: sicurezza lavoro al di fuori della linea ferroviaria; salute lavoro nelle ferrovie

Attività svolta dai Servizi PSAL nel passato

Coordinamento interregionale:

- **Linee guida Pronto Soccorso in ambito ferroviario**
- **Documento Tecnico VACMA**
- **Rapporti con direzione FF.S. e RLS oltre che con Ministero Trasporti, ANSFISA**

I Servizi PSAL sono intervenuti su diversi temi:

sistema vigilante a bordo dei treni e nuovo sistema con telecamera ad infrarossi, primo soccorso, porte killer, stress lavoro correlato, movimenti ripetitivi, esposizione a rumore, vibrazioni, microclima, amianto, lavori sulle linee ferroviarie ed anche nei lavori di costruzione di nuove linee (TAV) e di profonde ristrutturazioni (es. Stazione Centrale di Milano), per indagini su infortuni, segnalazioni ricevute dai RLS

Certamente non in modo diffuso sul territorio nazionale per vari motivi (programmazione locale, risorse di personale, rapporti con Procure,)

Oggi: Rapporti ASL/INL dopo la L. 215/21

- **Necessari accordi locali con INL nell'ambito delle attività del Comitato regionale di coordinamento di cui all'art. 7 D.Lgs. 81/08**
- **Accordo**, ai sensi degli articoli 2, comma 1, lettera b) e 4, comma 1, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, tra il **Governmento**, le **Regioni** e le **Province autonome di Trento e Bolzano** sulle **"Indicazioni operative per le attività di controllo e vigilanza ai sensi dell'art.13 del decreto legislativo 81/2008**, come modificato dal decreto legge 21 ottobre 2021, n.146, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n.215, recante le Misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili". **27 luglio 2022**
- **Le ASL non possono e non devono rinunciare alle proprie competenze, anche se questo comporta la necessità di nuove conoscenze (non è stato così anche per altri settori lavorativi?)**
- **Da evitare: il rimpallo delle competenze ad intervenire**
- **Temi «sanitari»**



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

SI CONVIENE

- 1) di approvare il documento recante le “Indicazioni operative per le attività di controllo e vigilanza ai sensi dell’art.13 del decreto legislativo 81/2008, come modificato dal decreto legge 21 ottobre 2021, n.146, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n.215, recante le Misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili”; (Allegato 1)
- 2) che il Governo, le Regioni, le Province autonome di Trento e di Bolzano si impegnino ad adottare e mettere in atto le indicazioni previste nel predetto documento;
- 3) che l’attuazione da parte delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano delle anzidette azioni sia realizzata nel rispetto della connessa programmazione economico finanziaria, in riferimento alle risorse umane, strumentali e finanziarie previste dalla normativa vigente;
- 4) che all’attuazione del presente accordo si provveda nei limiti delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il Segretario
Cons. Ermenegilda Siniscalchi

Firmato digitalmente da
SINISCALCHI
ERMEGILDA
O = PRESIDENTA
CONSIGLIO DEI
MINISTRI

Il Presidente
On.le Mariastella Gelmini



Firmato digitalmente da
GELMINI MARIASTELLA
C = IT
O = PRESIDENZA CONSIGLIO DEI
MINISTRI

Rapporti ASL/INL: Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano 27/7/22

Molto importante perché:

- è un accordo sancito dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri
- stabilisce regole per il coordinamento nella programmazione e nell'attività di vigilanza delle Regioni/ASL e dell'INL
- stabilisce che le circolari con indirizzi operativi e procedurali siano emanati congiuntamente da INL e Regioni
- impegna il Ministero Salute a percorsi di formazione sia per ASL che per INL

Ovviamente questo accordo riguarda unicamente la vigilanza e deve essere attuato mediante accordi nei Comitati ex art. 7 D.Lgs. 81/08.

Ma le attività delle ASL riguardano anche, e in primo luogo, la prevenzione

Alcuni attrezzi necessari agli operatori dei SPSAL:

- **Le conoscenze scientifiche**
- **La normativa da applicare e relativi quesiti**

❖ **D.Lgs. 81/08 (art. 3, co 2 e 3)**

Il titolo I si applica integralmente.

I titoli dal II al XII avrebbero dovuto essere armonizzati con la normativa specifica di cui alla L. 191/74 (art 2, co 2 D.LGs. 81/08) entro 55 mesi.

Fino alla emanazione dei decreti di cui sopra restano in vigore le norme di cui ai D.P.R. 547/55 e 164/56 richiamate dalla L. 191/74.

DPR 547/55 e 164/56 abrogati dall'art. 304 fermo restando quanto previsto dall'art 3, co 3

Normativa: La lettera di CIIP del 13/4/2021



Consulta Interassociativa
Italiana per la Prevenzione

Al Ministro della Sanità **Roberto Speranza**

segreteria ministro@sanita.it

Al Ministro del Lavoro **Andrea Orlando**

segrgabinetto@lavoro.gov.it

Al Ministro delle Infrastrutture e
della mobilità sostenibili **Enrico Giovannini**

segreteria.ministro@mit.gov.it

Al Presidente Conferenza Regioni e P.A.

Massimiliano Fedriga

conferenza@regioni.it

**Oggetto: sicurezza del lavoro nei settori ferroviario, portuale,
marittimo, pesca**

Come già auspicato in un precedente documento (“[D.Lgs. 81/08 dieci anni dopo](#)” inviato il 18/3/2019 a Ministro Salute, Ministro Lavoro, Presidente Conferenza Regioni e P.A.) si sollecita al più presto l’emanazione dei decreti di cui sopra per realizzare la piena applicazione della normativa in materia di sicurezza e igiene del lavoro anche nei settori lavorativi dei trasporti in cui non mancano rischi, malattie da lavoro e infortuni anche gravi, che tra l’altro possono coinvolgere anche i cittadini, come i dati e la cronaca dimostrano.

I decreti attuativi, in applicazione dell’art. 1 comma 3 L. 123/2007, non potranno disporre un abbassamento dei livelli di protezione, di sicurezza e di tutela o riduzione dei diritti e delle prerogative dei lavoratori e delle loro rappresentanze e devono essere integrati nel D.Lgs. 81/08 per assicurare le medesime tutele per tutti i lavoratori, compreso il sistema sanzionatorio verso i responsabili di eventuali inadempienze.

La Commissione ex art. 5 D.Lgs. 81/08, potrebbe nel frattempo provvedere ad indicare i criteri per l’azione di prevenzione e vigilanza al fine di uniformare i comportamenti in tutto il territorio nazionale utilizzando i migliori indirizzi già predisposti e le migliori pratiche attuate.

Analogo sollecito da parte della Commissione Salute delle Regioni 19/9/2023

Normativa

Il Decreto che doveva armonizzare D.Lgs 81/08 e L. 191/74, sulla base di una delega parlamentare, era stato predisposto già nel 2012, più di 10 anni fa, dal tavolo istituito dal Ministero Trasporti con la presenza dei Ministeri Salute e Lavoro, Regioni, ANSFISA, Trenitalia, OO.SS.

La proposta di Decreto era stata condivisa tra tutti i partecipanti al tavolo tecnico per tutta la parte tecnica. Rimanevano da risolvere, da parte del decisore politico, il **problema delle sanzioni** e quello delle competenze nella vigilanza (problema oggi superato).

Da allora nessun ulteriore passo in avanti.

Aggiornare rapidamente quella proposta è cosa fattibile in poco tempo colmando finalmente un vuoto normativo e una inadempienza inaccettabile.

Normativa da applicare: L. 191/74

- ❖ **L. 191/74** *Prevenzione degli infortuni sul lavoro* nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato
- ❖ e **DPR 469/79** *Regolamento di attuazione della L. 191/74*

Campo applicazione (art. 1)

.....nelle attività tipicamente industriali nonché nelle attività proprie dell'esercizio ferroviario ed in quelle strettamente connesse svolte dall'Azienda

.....sono, inoltre, tenute le imprese appaltatrici di opere o servizi ferroviari, quando l'opera o il servizio appaltato venga eseguito negli impianti ferroviari, nonché

qualunque altro ente, quando il lavoro venga svolto in ambito ferroviario.

Contiene per lo più prescrizioni molto specifiche relative agli impianti e all'esercizio ferroviario; qualche argomento è presente anche nei Titoli II e III del D.Lgs. 81/08 ma nella L. 191/74 è declinato per lo specifico ambiente ferroviario

La L. 191/74 non prevede sanzioni

Normativa da applicare: L. 191/74

❖ **L. 191/74** *Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato*

Capo I Campo di applicazione

Capo II Ambienti di lavoro-Linee ferroviarie

Capo III Rotabili

Capo IV Linee elettriche

Capo V Disposizioni finali

La L. 191/74 non prevede sanzioni

Normativa da applicare: alcuni quesiti

- L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha cambiato profondamente la sua denominazione e configurazione: la L. 191/74 si applica ancora alla aziende che ne sono derivate ? E a RFI ? **SI**
- Ad altre aziende ferroviarie ? **SI**
- I DPR 302/56, 320/56 e 321/56, richiamati dall'art 1 della L. 191/74 sono ancora vigenti ? **SI**
- Quali sanzioni si applicano in caso di violazione alle norme dei DPR 302/56, 320/56 e 321/56 ?
- I TITOLI da II a XII del D.Lgs. 81/08 si applicano ?
- Quali sanzioni si applicano per l'inosservanza delle prescrizioni specifiche della L. 191/74?
- Se le norme tecniche di cui alla L. 191/4 sono in contrasto con norme del D.Lgs. 81/08 o con norme tecniche (UNI, CEI) ?
- L'art. 35 sulla vigilanza congiunta si applica ancora ?

Normativa da applicare: alcuni quesiti

I TITOLI da II a XII del D.Lgs. 81/08 si applicano? **SI**, per tutto quel che non è contenuto nelle norme speciali, purché queste non siano in contrasto con il TU

Alcuni esempi:

Titolo VI MOVIMENTAZIONE MANUALE DEI CARICHI **SI**

Titolo IX SOSTANZA PERICOLOSE **SI**

Titolo X ESPOSIZIONE AD AGENTI BIOLOGICI **SI**

Titolo II LUOGHI DI LAVORO

da valutare caso per caso; i mezzi di trasporto sono esclusi dall'applicazione di questo Titolo

Normativa da applicare: alcuni quesiti

I TITOLI da II a XII del D.Lgs. 81/08 si applicano? **SI**, per tutto quel che non è contenuto nelle norme speciali, purché queste non siano in contrasto con il TU

Titolo III ATTREZZATURE DI LAVORO

SI per rinalzatrici, piattaforme mobili, carrelli;

dubbi su carri, locomotive. Il D.Lgs. 17/2010 (dir Macchine) esclude «»5) mezzi di trasporto per via aerea, per via navigabile o su rete ferroviaria, escluse le macchine installate su tali veicoli.» Applicare i Requisiti generali di cui all'allegato V per elementi non previsti nella L. 191/74?

SI per DPI

Titolo IV CANTIERI TEMPORANEI O MOBILI e Allegato X SI

Normativa da applicare: alcuni quesiti

- Se le norme tecniche di cui alla L. 191/4 sono in contrasto con norme del D.Lgs. 81/08 ?
- ma anche con norme armonizzate



art 18 (Obblighi del datore di lavoro e del dirigente), co, 1, lettera z: **«aggiornare le misure di prevenzione in relazione ai mutamenti organizzativi e produttivi che hanno rilevanza ai fini della salute e sicurezza del lavoro, o in relazione al grado di evoluzione della tecnica della prevenzione e protezione»**

Si veda CTU in processo presso Procura della Repubblica di Terni 2015

Normativa da applicare: alcuni quesiti

Qualora si individuino problemi per la sicurezza o per la salute dei lavoratori non contemplati da alcuna norma specifica?



Il CASO VACMA detto anche Uomo morto = sistema di controllo della vigilanza del macchinista

VACMA

Il dispositivo comporta che il macchinista, per segnalare il proprio stato di presenza e di vigilanza, debba mantenere il piede appoggiato su un pedale, sollevare lo stesso ogni 55 secondi e riappoggiarlo entro 2,5 secondi. Nel caso non lo faccia si attiva un segnale acustico ed entro 2,5 secondi il macchinista deve provvedere a pigiare il pedale. In caso negativo si attiva automaticamente il sistema di arresto del treno.

Il CASO VACMA: considerazioni operative

Il sistema di controllo della vigilanza del macchinista oggetto degli interventi dei SPSAL comportava diversi problemi negativi per la salute dei lavoratori:

antiergonomicità della seduta


movimenti ripetitivi

monotonia

.....

Tutti problemi non trattati da alcuna normativa tecnica specifica, neanche dal D.lgs. 81/08

Come ci si è comportati:

Dimostrando che la valutazione dei rischi non aveva adeguatamente considerato i problemi di cui sopra e che le misure adottate non rispettavano quanto previsto dall'art. 15, co 1, lettera d), e quindi prescrivendo una rivalutazione adeguata  artt. 17-18 D.Lgs. 81/08

Il CASO VACMA: considerazioni operative

Quali sono stati gli elementi che hanno favorito un cambiamento sia pur parziale:

- Il sostegno motivato e organizzato dei RLS**
- Indagini scientifiche condotte con l'ausilio dell'Università**
- Il coordinamento interregionale, indispensabile trattandosi di un tema sovraregionale**
- Il continuo, faticoso confronto con la direzione di Trenitalia, il Ministero dei Trasporti, ANSFISA e i RLS nell'ambito del Coordinamento interregionale**

L. 191/74

Quali sanzioni si applicano per l'inosservanza delle prescrizioni specifiche della L. 191/74?

Caso A mancata valutazione dei rischi previsti dalla L. 191/74

Contravvenzione ai sensi degli artt. 17-18 D.Lgs. 81/08

Caso B mancato rispetto degli artt. della L. 191/74

????????? Sanzioni previste dal DPR 547/55

Caso C I requisiti di sicurezza indicati dalla L. 191/74 sono inadeguati/superati rispetto ad altre norme o norme tecniche

Contravvenzione ai sensi dell'art. 18 D.Lgs. 81/08

Normativa: la vigilanza congiunta

Legge 191/74, art. 35

«La vigilanza sull'applicazione delle presenti norme è affidata congiuntamente all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e agli Ispettorati del lavoro.»

Decreto Ministeriale 4 febbraio 1980 - Vigilanza congiunta (ispettorati del lavoro e organi ispettivi della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato) sulla applicazione delle norme di prevenzione degli infortuni negli impianti ferroviari.

Domande e mio parere

- si applica ancora dato che il novello art. 13 ha abrogato il comma 2? **SI**
- si applica solo all'Ispettorato lavoro ? **NO anche alle ASL**
- si applica ancora dato che l'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato non esiste più? E ad essa sono subentrate imprese non più statali? **SI**
- si applica anche alle altre aziende ferroviarie? **SI**
- è costituzionale? **SI**

Normativa: la vigilanza congiunta

Legge 191/74, art. 35

«La vigilanza sull'applicazione delle presenti norme è affidata congiuntamente all'**Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e agli Ispettorati del lavoro.**
.....»

Ordinanza Corte Costituzionale 8-12 luglio 2002 in G.U. n. 28 del 17/7/2002

Giudizio di legittimità costituzionale degli artt. 35 3 36 della L. 191/74, promosso dal Tribunale di Milano

Manifesta infondatezza della questione

Normativa: la vigilanza congiunta

Ordinanza Corte Costituzionale 8-12 luglio 2002 in G.U. n. 28 del 17/7/2002

Motivo: detto atto di prescrizione resta al di fuori delle speciali norme relative alle verifiche, ai controlli dello stato di sicurezza degli impianti e alla vigilanza congiunta sulla applicazione delle norme di prevenzione degli infortuni nei servizi ed impianti già dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato quale contemplata dalla legge 26 aprile 1974, n. 191;

..... sulle predette attività di prescrizione e verifica affidate agli esercenti funzioni di polizia giudiziaria, gli organi ispettivi delle ex ferrovie dello Stato non hanno alcun potere di influire o di porre limitazioni all'attività degli Ispettori del lavoro (ed enti cui la legge ha eventualmente affidato i relativi compiti), essendo essi stessi obbligati a sporgere denuncia qualora accertino autonomamente violazioni penalmente rilevanti;

..... **la competenza di vigilanza congiunta** sull'applicazione delle norme in materia di infortuni, prevista dalle predette norme del 1974, **attiene alla fase dei controlli e delle verifiche**; ma una volta accertata l'inosservanza costituente **contravvenzione sanzionata penalmente**, scatta **l'autonoma specifica procedura preordinata alla estinzione del reato**, conseguibile, all'interno della fase delle indagini preliminari, da parte del soggetto responsabile attraverso il duplice adempimento sia della prescrizione, impartita dall'organo preposto alla vigilanza che esercita funzioni di polizia giudiziaria, sia del pagamento in sede amministrativa di una speciale oblazione (**artt. da 20 a 24 del d.lgs. 19 dicembre 1994, n. 758**; ordinanze n. 415 del 1998; n. 121 del 1998);

Normativa da considerare

- **Normativa sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario emanata da ANSFISA e da ERA**

Le prescrizioni devono possibilmente contemperare sia le esigenze di tutela dei lavoratori che della sicurezza ferroviaria.

Che fare in caso di contrasto, come ad esempio è accaduto nel caso del VACMA?

Il CASO VACMA detto anche Uomo morto = sistema di controllo della vigilanza del macchinista

Normativa da considerare

- **Normativa sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario emanata da ANSFISA e da ERA e rapporto con il D.Lgs. 81/08**

II CASO VACMA

Interpello n. 6/ 2018

Oggetto: risposta ad interpello «*Concetto di vigilanza dei lavoratori addetti a mansioni di sicurezza, idoneità ed efficacia degli strumenti utilizzati a tale scopo*» - seduta della Commissione del 18 luglio 2018.

«Il controllo dell'attività del "macchinista" è da ritenersi obbligatorio sulla base di norme nazionali ed europee, pertanto il datore di lavoro è tenuto all'osservanza delle prescrizioni ivi previste.»

«l'assenso di conformità dei dispositivi per il controllo della vigilanza non determina di per sé una presunzione di conformità alle disposizioni previste dal decreto legislativo n. 81 del 9 aprile 2008»

*«anche se conforme agli standard europei e nazionali, il datore di lavoro debba valutarne l'impatto sulla salute e sicurezza dei lavoratori nell'ambito della valutazione dei rischi di cui agli articoli 17 e 28 del citato decreto legislativo n. 81 del 2008, **non potendo l'omologazione in ambito di interoperabilità ferroviaria fungere da presunzione di conformità del dispositivo alle norme previste dal richiamato decreto legislativo.***

Altre norme

- **Regolamenti, procedure, istruzioni, disposizioni e prescrizioni interni alle imprese ferroviarie**

Sono procedure delle imprese che regolano il trasporto di merci e persone nonché la sicurezza dei lavoratori in applicazione sia delle norme sulla SSL che sulla sicurezza dei trasporti

Se incompatibili con la sicurezza dei lavoratori occorre indurne le dovute modifiche, sempre tenendo conto di quanto detto precedentemente per la sicurezza ferroviaria

Con quali supporti normativi? Riferimento a L. 191 (se adeguata), Titolo I D.Lgs. 81/08, norme di UNI, EN (quando applicabili), Titoli da II a XII D.Lgs.81/08.

E per gli aspetti non previsti dalle norme specifiche? Vedi caso VACMA

O per aspetti in cui le procedure vigenti sono superate da norme tecniche più avanzate per la sicurezza? Vedi caso Terni

Altri strumenti utili



Ministero Infrastrutture e Trasporti

Analizza incidenti ferroviari e
anche Infortuni lavorativi gravi

Sentenze conseguenti a infortuni e malattie professionali e relative perizie

RISCHI da considerare

Le principali attività lavorative dell'ambito ferroviario

- **Bordo treno:**

- Macchinista
- Personale di accompagnamento (capotreno-capo servizio treno)

- **Manutenzioni:**

- In officina
- Lungo le linee
- In stazione

- **Stazioni:**

- Servizi al pubblico
- Manovre e manutenzioni

- **Dormitori-Mense**

RISCHI da considerare

BORDO TRENO

Macchinista

- Postura
- Rumore
- Vibrazioni corpo
- Microclima
- Movimenti ripetuti
- Ergonomia dei movimenti (problema VACMA) e della visione
- Stress (monotonia, attenzione continua, turni e riposi, conciliazione casa lavoro, ...)
- Infortuni (salita/discesa)
- Igiene dei servizi/Legionella
- Malore e soccorso

Personale di controllo

- Rumore
- Vibrazioni corpo
- Microclima
- Stress (turni e riposi, conciliazione casa lavoro, rapporto con il pubblico, ...)
- Aggressioni
- Infortuni (salita/discesa)
- Igiene dei servizi/Legionella
- Malore e soccorso

RISCHI da considerare STAZIONI E SERVIZI

Stazioni

- Postura
- Lavoro con PC
- Stress (rapporto con il pubblico, monotonia, turni e riposi, ...)
- Rumore
- Rischi per lavori edili

Servizi

➤ **Dormitori e alberghi:**

- Condizioni igieniche generali, dei servizi igienici, degli effetti letterecci; legionella
- Microclima

➤ **Mense:**

- Condizioni igieniche
- Aspetti nutrizionali

RISCHI da considerare MANUTENZIONI

Officina

- Rumore
- Vibrazioni mano braccio
- Microclima
- Polveri, compreso amianto
- Sostanze chimiche (es. olii minerali, sgrassanti)
- Movimentazione carichi
- Infortuni (rischio elettrico, meccanico)
- Rischio biologico (tetano)

In stazione o lungo linea

- Rumore
- Vibrazioni mano braccio
- Microclima
- Polveri, compreso amianto
- Sostanze chimiche (es. olii minerali, sgrassanti)
- Movimentazione carichi
- **Infortuni spesso gravissimi (rischio elettrico, investimento, meccanico)**
- Rischio biologico (tetano)

Lavori di manutenzione in linea

Dato che gli infortuni più gravi, e non infrequenti, sono connessi ai lavori di manutenzione delle linee ferroviarie

Il gruppo interregionale ha giustamente deciso di realizzare un piano di interventi nazionale sul rischio elettrico e di investimento che partendo dall'analisi dei casi di infortunio, delle procedure di lavoro, ne individui le criticità per indurre, con confronti tecnici e prescrizioni, l'adeguamento dei DVR e l'adozione di misure che garantiscano la massima sicurezza possibile

Gli infortuni: utilizzo dei sistemi informativi disponibili (Open Data, Flussi, INFORMO)

- Rischio più elevato e in crescita per manutenzioni
- Principali tipologie di infortuni gravi/mortali: investimento, elettrico
- Tra le cause spiccano i problemi relativi alle procedure di lavoro e al coordinamento tra lavoratori

I limiti dei sistemi informativi

- **Alimentazione:** **INAIL** per Open Data e Flussi; **SPSAL** per INFORMO
(NO INL e POLFER)
- **Utilizzo:** sono pubblici solo gli Open Data INAIL; gli altri sono disponibili, oltre che per INAIL, solo per i SPSAL e in forma anonima per le Regioni
- **I sistemi non consentono di registrare e analizzare i dati per il complessivo settore lavorativo, comprendente anche i lavori in appalto**

Metodologia di intervento: alcune criticità/opportunità

I rapporti con le figure aziendali:

- necessari sempre per ricostruire ciclo lavorativo, esame organizzazione aziendale, DVR, **procedure di lavoro**, soluzioni adottate, criticità osservate
- necessari per la sicurezza dell'operatore ASL e per non intralciare le attività, vedi art. 35 L. 191/74

A differenza di altri mondi industriali il mondo ferroviario è ricco di Procedure di lavoro molto particolareggiate: generalmente presenti per tutte le attività e aggiornate periodicamente, una ricchezza che occorre conoscere ma che non sempre tiene sufficientemente in considerazione i problemi della la sicurezza e salute

Necessario, quindi, acquisire le procedure di lavoro inerenti le attività su cui si indaga ed esaminarle sotto il profilo della sicurezza e salute per il lavoratore

Metodologia di intervento: alcune criticità/opportunità

Sorveglianza sanitaria:

relativamente ai **ferrovieri addetti a mansioni di sicurezza nell'esercizio ferroviario** (macchinisti, capotreno, capistazione, verificatori, manutentori, manovratori,) occorre tenere presente che agiscono sia il **MC** per l'idoneità verso i rischi lavorativi sia il **medico F.S.** (medicina legale) per l'idoneità alla mansione per la tutela verso terzi (L. 833/78 e Disp. RFI 55/2006)

Questi due mondi possono non interloquire correttamente per cui si possono riscontrare confusione di ruoli, accertamenti ridondanti, giudizi non collimanti quando non contrastanti

Regole generali da far osservare:

- il MC deve visitare gli ambienti di lavoro, comprese le cabine di guida e i rotabili, una volta all'anno
- il giudizio di idoneità del MC deve prima di tutto considerare se il lavoro è idoneo a tutela i lavoratori

Metodologia di intervento: alcune criticità/opportunità

RLS

In Trenitalia, Mercitalia, ma anche in Trenord, esistono coordinamenti nazionali e territoriali molto preparati sulla SSL, che si sono proficuamente confrontati con gli operatori SPSAL e con il Coordinamento interregionale nel corso degli interventi di prevenzione. Vibrazioni corpo

Assai meno proficuo, finora, il rapporto con i RLS di RFI, forse per la mancanza di una rete altrettanto strutturata.

Indispensabile il loro coinvolgimento:

- per la ricostruzione delle effettive condizioni di lavoro e l'identificazione delle relative criticità
- per discutere insieme le possibili soluzioni praticabili

Metodologia di intervento: alcune criticità

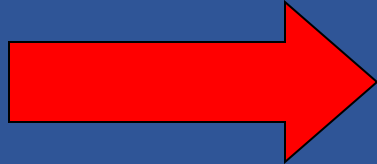
Datore di lavoro, dirigenti, preposto

la loro individuazione è spesso un problema rilevante

- **L'organizzazione è molto articolata, cambia frequentemente** (vedi Trenitalia, RFI,....) e **non è sempre chiara** (es. preposto autorizzante lavori su linee elettriche → caso Terni)
- **Le responsabilità del gestore del trasporto si intrecciano frequentemente con quelle del gestore della rete** → vedi caso Milano (usura abnorme delle ruote dei convogli dovuta alla rottura di un apparecchio per la lubrificazione delle rotaie)
- **e anche con quelle delle imprese fornitrici** e che effettuano manutenzione delle varie attrezzature → vedi caso Viareggio
- e anche con quelle delle imprese, cooperative, associazioni di cooperative o di imprese che effettuano, in **appalto**, manutenzioni varie nelle stazioni e in linea nonché di pulizia

TRENITALIA : il caso del dormitorio di Milano utilizzato dal personale viaggiante

**Amministratore
delegato**



**30 datori di lavoro
in diverse regioni/aree
appartenenti a 3 Divisioni:**

- **Trasporti regionali**
- **Passeggeri**
- **Cargo**

**Società XY
Proprietario e gestore
della struttura**

Non c'è rischio per la circolazione dei treni lungo il Passante ferroviario perché sia Trenord, che gestisce i convogli, sia Rfi, che si occupa dei binari, dopo le analisi e le prove effettuare su ordine della Procura di Milano «dispongono ormai di importanti elementi per valutare ed individuare le soluzioni tecniche più opportune al fine di consentire la ripresa della circolazione sulle linee suburbane in condizioni di sicurezza». Lo scrive il pm Maura Ripamonti nel provvedimento con cui ha dissequestrato i 200 metri di binario bloccati per l'usura abnorme delle ruote dei convogli dovuta alla rottura di un apparecchio per la lubrificazione delle rotaie.

Non solo. Il magistrato auspica che le due società, che si sono rimpallate le responsabilità dei disagi agli utenti, collaborino tra loro e afferma che ora «potrà e dovrà essere adottata ogni misura» per «mitigare le conseguenze che la criticità del tratto curvilineo tra Dateo e Porta Vittoria è risultata determinare» in «modo da garantire contemporaneamente» sia la circolazione «che la permanenza di condizioni di sicurezza per l'utenza e per i lavoratori».

La decisione arriva nono-



Passante, l'affondo del pm che incalza Trenord e Rfi «Aprite e vigilate sui binari»

Il magistrato: nessun rischio. Le società: mancano le condizioni

55

sequestro, però, vengono elencati tutti i problemi che sono stati rilevati nel tratto, a partire da una «grave criticità

«valori di usura non trascurabili che richiedono ulteriori approfondimenti», cosa che non è stata rilevata dalla per-

di agosto la nuova data prevista per la ripresa), mettendo da parte gli attriti dei giorni scorsi. Secondo Trenord la

Presi dalla polizia

Tentano il furto nell'abitazione accompagnate da un dodicenne

Suonavano ai citofoni per verificare le presenze negli appartamenti. Sono stati notati (e pedinati) nel girovagare attorno alla zona di via Monte Ceneri da una pattuglia della squadra mobile. I tre — una 25enne croata, una 21enne serba, entrambe con numerosi precedenti per furto, accompagnate da un 12enne — sono riusciti alla fine a entrare in un condominio della vicina via Ercolano.

All'interno dello stabile hanno provato a forzare la porta di un alloggio. L'inatteso passaggio di un'inquilino li ha però convinti a desistere e uscire. Fuori dal portone, ad attenderli c'erano i poliziotti. Durante le perquisizioni gli agenti hanno trovato nello zainetto del ragazzino tutti l'occorrente del «mestiere» (cacciavite, pinze, ecc.). Addosso alle due donne, invece, sono stati rintracciati alcuni monili rubati in precedenti colpi. Sequestrato il bottino, gli uomini della sesta sezione della Mobile hanno quindi arrestato le due donne per

Il caso

La Procura di

la criticità del tratto curvilineo tra Dateo e Porta Vittoria è risultata determinare» in «modo da garantire contemporaneamente» sia la circolazione «che la permanenza di condizioni di sicurezza per l'utenza e per i lavoratori».

La decisione arriva nonostante Trenord, attraverso l'avvocato Salvatore Stivala, avesse chiesto alla Procura di valutare se riaprire al traffico perché, come si legge nella relazione firmata dal direttore operativo della società Giorgio Spada, «non ci sono le condizioni per riprendere il servizio» visti i controlli da terminare e la manutenzione da completare sui treni danneggiati. Sono 55 i vagoni bloccati dai problemi alle ruote che devono essere rettificati al tornio. Per il pm, invece, non ci sono «i presupposti» per un ulteriore sequestro né «tantomeno di disporlo d'urgenza», perché quel genere d'usura non appare un pericolo.

Nel provvedimento di dis-

Il magistrato: nessun rischio. Le società: mancano le condizioni

55

I vagoni bloccati e ora in manutenzione nei depositi di Milano, Firenze e Novate Milanese per usura anomala delle ruote

200

I metri di binario che sono stati ora dissequestrati dal magistrato e dove si registrava il consumo eccessivo

sequestro, però, vengono elencati tutti i problemi che sono stati rilevati nel tratto, a partire da una «grave criticità, anche strutturale, sotto il profilo dello "stress" per le ruote dei treni». Si tratta, infatti, di una sezione di ferrovia in curva dove i convogli arrivano in frenata esercitando sui binari un forte attrito, che è stato aumentato dalla rottura dell'ingrassatore. È stato probabilmente questo ad accelerare l'usura anomala, dicono le prove che hanno accertato come anche dopo la riparazione essa resta «superiore» a quella media, ma comunque sempre inferiore a prima del guasto. È questo a far sospettare la presenza di un problema strutturale.

Le analisi commissionate da Trenord e trasmesse alla Polizia ferroviaria hanno accertato anche sui binari di Rfi

«valori di usura non trascurabili che richiedono ulteriori approfondimenti», cosa che non è stata rilevata dalle verifiche fatte dal treno diagnostico di Rfi che il 26 luglio «non aveva invece fatto emergere alcuna anomalia», scrive il pm evidenziando la contraddittorietà dei due dati. Ora Trenord e Rfi hanno tutti gli elementi per intervenire, ad esempio, migliorando la lubrificazione sia dei binari, sia delle ruote o riducendo la velocità. Indicazioni che le società intendono seguire, prima di far ripartire i treni (il 29

Il confronto
Piazzale Cadorna è disponibile a istituire un tavolo tecnico già domani mattina

di agosto la nuova data prevista per la ripresa), mettendo da parte gli attriti dei giorni scorsi. Secondo Trenord infatti le prove finora «hanno continuato a evidenziare consumi rilevanti dei bordini delle ruote. Non vi sono, pertanto, ancora le condizioni per riprendere il servizio». E mentre nei depositi di Milano, Firenze e Novate Milanese proseguono le attività manutentive, da piazzale Cadorna arriva la «massima disponibilità alla costituzione di un tavolo tecnico già a partire da lunedì mattina» insieme al gestore dell'infrastruttura. Disponibilità ribadita da Rfi, «come avvenuto fin dalle segnalazioni di Trenord dei primi di luglio». Pace fatta. Almeno a parole.

**Sara Bettoni
Giuseppe Guastella**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il caso

● La Procura di Milano ha dissequestrato i 200 metri di binario fra Dateo e Porta Vittoria bloccati per l'usura abnorme delle ruote dei convogli: 55 in manutenzione straordinaria

● Per i magistrati non c'è rischio per la circolazione. Per Trenord, tuttavia, non ci sono ancora le condizioni per riprendere il servizio

Addosso alle due donne, invece, sono stati rintracciati alcuni monili rubati in precedenti colpi. Sequestrato il bottino, gli uomini della sesta sezione della Mobile hanno quindi arrestato le due donne per tentato furto in abitazione, mentre il minorenne è stato collocato in comunità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Via Giulio Natta

Accerchiato e rapinato nel parcheggio degli autobus

È stato accerchiato da un gruppo di sconosciuti mentre era rimasto da solo al parcheggio degli autobus di via Giulio

Per quanto riguarda i lavori in appalto (lavori, servizi, forniture) ricordiamo gli obblighi del committente e dell'appaltatore richiamati **dall'art. 26 D.Lgs. 81/08** relativamente al coordinamento



DUVRI

e dal **Titolo IV** per i cantieri

Norme che valgono anche per il settore ferroviario

Problema:

nel caso di un rischio accertato che riguarda attività che possono essere effettuate nell'intero territorio nazionale come è possibile estendere la prescrizione in modo tale che non valga esclusivamente per uno specifico ambito territoriale?

Il coordinamento interregionale

Penso che il coordinamento possa avere diversi ruoli:

- Mettere a punto **linee di indirizzo** condivise da far approvare dal Comitato ex art. 5 sia per mettere in comune i saperi e le esperienze che per favorire comportamenti omogenei su tutto il territorio nazionale, e non solo delle ASL
- **Repertorio degli interventi effettuati**, prescrizioni impartite, buone prassi , così come a suo tempo era stato fatto per la questione VACMA
- Attivare **confronti con i «decisori» e le istituzioni centrali** (Ministeri, ANSFISA,.....) con i coordinamenti RLS, con le OO.SS.
- Continuare a contribuire alla realizzazione del **sistema informativo** per il settore (dati infortuni e malattie professionali, irregolarità riscontrate, efficacia dei provvedimenti adottati) nonché alla estensione delle modalità di raccolta dei dati ad altri soggetti coinvolti (INL, POLFER)
- Contribuire alla **valutazione dell'efficacia** degli interventi e **pubblicizzazione** degli stessi

Interventi dei Servizi di Prevenzione delle ASL e relativi provvedimenti

Questa sintesi deriva dalle informazioni raccolte dalla Direzione di Trenitalia e dalla rilevazione del Coordinamento interregionale.

N°	PROVVEDIMENTO	STRUTTURA SANITARIA	DESTINATARIO (Struttura di Trenitalia)	DATA
1	Prescrizione	ASL 6 Livorno	Direzione Passeggeri Locale	18/05/2005
2	Prescrizione	ASL 6 Livorno	Direzione Generale Operativa Logistica	13/08/2005
3	Disposizione	ASG 3 Genova	Direzione Passeggeri Locale	17/11/2005
4	Prescrizione	ASG 3 Genova	Direzione Passeggeri Locale	17/11/2005
5	Disposizione	ASG 3 Genova	Direzione Generale Operativa Logistica	17/11/2005
6	Prescrizione	ASG 3 Genova	Direzione Generale Operativa Logistica	17/11/2005
7	Disposizione	ASG 3 Genova	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	01/12/2005
8	Prescrizione	ASG 3 Genova	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	01/12/2005
9	Prescrizione	AUSL 4 Prato	Direzione Passeggeri Locale	23/11//2005
10	Prescrizione	AUSL 4 Prato	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	-
11	Prescrizione	AUSL 4 Prato	Direzione Passeggeri Locale	17/01/2006
12	Disposizione	ASL 20 Verona	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	07/06/2005
13	Prescrizione	ASL Bologna	Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema	09/03/2006
14	Richiesta informazione	ASL Firenze	Direzione Passeggeri Locale + Direzione Generale Operativa Logistica + Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	23/11/2005
15	Richiesta informazione Incontri RLS Informativa a Procura	ASL Milano	Direzione Passeggeri Locale + Direzione Generale Operativa Logistica	Aprile 04 Sospesa *
16	Richiesta informazione	ASL 1 Torino	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	14/10/2005
17	Richiesta informazione	ASL 12 Venezia	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	12/10/2005
18	Segnalazione di inadeguatezza VACMA	ASL 3 Umbria - Foligno	Direzione Passeggeri Locale + Direzione Generale Operativa Logistica	05/01/2006
19	Richiesta documentazione	ASUR Marche - Pescara	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	08/03/2006
20	Richiesta informazione	Friuli VG ASL 5 Bassa Friulana	Direzione Passeggeri Locale + Direzione Generale Operativa Logistica + Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	13/02/2006
21	Richiesta documentazione	ASL Napoli	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	22/02/2006
22	Richiesta documentazione	ASL Salerno	Direzione Passeggeri Locale	Febbraio 06
23	Incontro RLS e sopralluogo	ASL Pescara e Ancona		Aprile 05 Sospesa *
24	Incontro con Procura e DRL	Val d'Aosta		Luglio 03 Sospesa *
25	Relazione a Regione e ASL 1	Novara		Luglio 04
26	Richiesta informazioni	Alessandria		Giugno 05 In corso
27		Liguria ASL n.3		ottobre 05 * Sopsesa
28	Prescrizioni	Reggio Calabria		Aprile 06
29	Prescrizioni	Campobasso		Aprile 06
30	Prescrizioni	Sassari		In corso
31	Prescrizioni	Torino		Giugno 06



Grazie per l'attenzione e buon lavoro!