

Bologna 20 e 21 maggio 2025

LA GESTIONE DELL'EMERGENZA E DEL PRIMO SOCCORSO IN LINEA.  
APPLICAZIONE DEL DECRETO 24 GENNAIO 2011 N. 19

GIACOMO PORCELLANA (ASLTO3) MARCO ORLANDINI (AUSL BOLOGNA)



Gruppo Tecnico  
Interregionale Ferrovie

## IL SOCCORSO

**L'efficacia del soccorso è garantita da due elementi: la qualità del soccorso e il tempo d'intervento.**

**La scelta delle modalità d'intervento è un fattore determinante che può determinare, o meno l'efficacia del soccorso.**



# SOGGETTI CHE INTERVENGONO NEL PROCESSO

**GESTORE INFRASTRUTTURA**

**IMPRESE FERROVIARIE**

**118**



Gruppo Tecnico  
Interregionale Ferrovie

## ATTIVAZIONE DELLE PROCEDURE DI SOCCORSO E LORO COMPLESSITÀ

In caso di infortunio/malore di un componente dell'equipaggio treno l'intervento del personale del 118 avviene attraverso la richiesta che ne farà il **Regolatore della Circolazione** (Dirigente Movimento DM anche detto Capostazione o Dirigente Centrale operativo, DCO), a seguito della comunicazione dell'accaduto da parte di un membro dell'equipaggio. Il Regolatore della Circolazione informerà dell'accaduto il DCCM di giurisdizione (**Dirigente Centrale Coordinatore Movimento**) e (che) coordinerà gli interventi di soccorso, il personale di bordo riceverà le istruzioni operative anche in riferimento al punto di incontro concordato con **il 118** e alle modalità per completare l'equipaggio. In alcuni casi è prevista l'attivazione di una conferenza telefonica a tre fra il 118, il personale di bordo e il Regolatore della Circolazione (Dirigente Movimento; Dirigente Centrale Operativo).



# ATTIVAZIONE DELLE PROCEDURE DI SOCCORSO E LORO COMPLESSITÀ



Gruppo Tecnico  
Interregionale Ferrovie

## ATTIVAZIONE DELLE PROCEDURE DI SOCCORSO E LORO COMPLESSITÀ

Gli equipaggi dei treni possono essere organizzati in modo diverso a seconda della natura del trasporto.

**TRENI VIAGGIATORI** principalmente in tre modalità: **a doppio agente** (due macchinisti abilitati alla guida), **equipaggio misto o agente unico** (un macchinista abilitato affiancato da un secondo agente, solitamente, personale di accompagnamento (PdA) ovvero dal capotreno o capo servizi Treno (CST), non abilitato alla guida) e ad **agente solo** (un solo macchinista presente sul treno).

**TRENI MERCI** essenzialmente due modalità: **doppio agente** (due macchinisti abilitati alla guida) ed **equipaggio con Tecnico Polivalente di Trazione TPT**. Il macchinista affiancato da un agente addetto alle sole operazioni esecutive (quali agganci, sganci, ecc, non abilitato alla guida ma solo alle operazioni di emergenza, di invio allarme e di immobilizzazione del treno in caso di malore del macchinista).



## ATTIVAZIONE DELLE PROCEDURE DI SOCCORSO E LORO COMPLESSITÀ

Nel caso accada un grave infortunio all'agente di condotta possono verificarsi quindi diverse situazioni dipendenti dalla tipologia di equipaggio che compone il treno:

- a)** Con equipaggio composto da due agenti di condotta nel caso di infortunio/malore di uno di essi - sia per i treni merci che per i treni viaggiatori - il proseguimento della marcia verrà assicurato dall'altro Agente di Condotta (AdC).

[...]



## ATTIVAZIONE DELLE PROCEDURE DI SOCCORSO E LORO COMPLESSITÀ

**b)** Con equipaggio misto composto da un agente di condotta e da personale di accompagnamento (PdA) nel caso di infortunio/malore dell'agente di condotta il capotreno, accortosi dell'arresto del treno, deve contattare telefonicamente l'AdC ed in assenza di risposta deve portarsi con sollecitudine in cabina di guida. Giunto in cabina di guida e costatato l'infortunio/malore dell'Agente di Condotta, deve prioritariamente prestargli i primi soccorsi e, ove quest'ultimo non sia più in grado di continuare il servizio di condotta, applicare in sequenza i punti seguenti: **1)** contattare il Regolatore della Circolazione; **2)** informare la Sala Operativa dell'accaduto; **3)** annunciare ai viaggiatori che l'arresto è avvenuto per indisposizione di una persona, richiedendo l'intervento di eventuale medico a bordo che deve recarsi verso la testa del treno; **4)** annunciare ai viaggiatori il divieto di sbloccare le porte esterne; **5)** applicare la procedura di immobilizzazione del convoglio (eventualmente scendere in linea per staffare in riguardo alla pendenza); **6)** attenersi alle indicazioni ricevute dal 118 riguardo ad eventuali provvedimenti da adottare in attesa dell'arrivo del soccorso del 118.



## ATTIVAZIONE DELLE PROCEDURE DI SOCCORSO E LORO COMPLESSITÀ

- c) Nel caso dei treni merci, con equipaggio ad un solo macchinista affiancato dal TPT, l'attivazione del soccorso è demandata a quest'ultimo.
- d) nel caso di treni con un macchinista fisicamente solo sul treno, senza Capotreno né TPT (ipotesi al momento remota, ma non escludibile), l'attivazione del soccorso è demandata al Regolatore della Circolazione al DM/DCO di giurisdizione quando questi rilevi una lenta corsa od un presumibile arresto del treno che abbia determinato un ritardo o incremento di ritardo superiore a 10 minuti.



## ATTIVAZIONE DELLE PROCEDURE DI SOCCORSO E LORO COMPLESSITÀ

**In queste ultime situazioni per prestare soccorso il personale sanitario dovrà raggiungere il treno fermo sulla linea.** Dopo l'interruzione della circolazione, dopo aver ricevuto dal DCCM le informazioni sull'esatta ubicazione in linea del treno (dato la cui individuazione presenta forti criticità), dovrà accedere sulla linea da appositi punti di accesso che possono essere anche passaggi a livello, dovrà percorrere a piedi la massicciata, o i binari, con le attrezzature necessarie al soccorso quindi arrivare sul luogo dove il treno si è fermato.

Risultano chiare le oggettive difficoltà che i soccorritori avranno nell'accedere in linea per raggiungere l'infortunato ed ancora di più per procedere per il suo eventuale trasporto.

In alcuni casi il Regolatore della Circolazione potrà altresì individuare ulteriori modalità di intervento dei soccorsi, ad esempio l'utilizzo di un altro treno su binario attiguo o di un treno al seguito, carri di soccorso, mezzi d'opera o altri mezzi disponibili.



## ATTIVAZIONE DELLE PROCEDURE DI SOCCORSO E LORO COMPLESSITÀ



In caso necessiti un soccorso sanitario al macchinista la principale differenza fra i quattro equipaggi consiste nel fatto che fra questi è l'equipaggio a doppio agente che potrà garantire ai soccorritori di intervenire nel tempo più rapido possibile, potendo il treno procedere verso i soccorsi.

Nelle altre tipologie di equipaggio il treno si fermerà in un qualsiasi punto ferroviario dove e lì dovrà arrivare il personale sanitario per prestare soccorso, il quale dovrà raggiungere in ambulanza appositi punti di accesso, accedere a piedi sulla linea ferroviaria e percorrere la massicciata, o camminamenti lungo i binari, con le attrezzature necessarie al soccorso, quindi arrivare al convoglio fermo che può trovarsi a distanze fino a diversi chilometri.



## ATTIVAZIONE DELLE PROCEDURE DI SOCCORSO E LORO COMPLESSITÀ

Probabilmente sarà necessario trasportare l'infortunato presso una struttura ospedaliera, quindi si dovrà ripercorre a ritroso il percorso verso il punto di accesso.

Invece con equipaggi composti da due macchinisti il treno potrà raggiungere il punto di incontro concordato che potrà essere un punto di accesso lungo la linea, oppure la stazione più vicina e lì potrà intervenire il personale del 118, con tempi senza dubbio minori.



## ATTIVAZIONE DELLE PROCEDURE DI SOCCORSO E LORO COMPLESSITÀ



Si potrebbe verificare la possibilità di fare intervenire un secondo convoglio che trasporterà il personale sanitario là dove il treno si è arrestato per poi ritornare alla stazione di partenza. Ciò eviterebbe ai sanitari di accedere lungo la linea ferroviaria, ma anche in questo caso il tempo necessario per prestare soccorso risulterebbe inevitabilmente superiore rispetto all'equipaggio composto da due agenti di condotta .



## ATTIVAZIONE DELLE PROCEDURE DI SOCCORSO E LORO COMPLESSITÀ

Nel caso ci sia un equipaggio composto da due macchinisti non saranno i sanitari ad andare incontro al treno, bensì sarà il treno ad andare incontro ai soccorsi, superando le oggettive difficoltà di un intervento in luoghi impervi e/o lontano dai punti di accesso. Se per ciascun punto della rete ferroviaria occorre garantire le modalità più efficaci, allora anche in tutta la tratta ferroviaria si dovranno prevedere quelle misure tecnico-organizzative atte a garantire il tempo di intervento dei soccorsi più rapido possibile.

Risulterebbe poi secondario e strumentale addurre alla elevata improbabilità che si verifichino situazioni in cui necessiti l'intervento del soccorso sanitario ad un macchinista colto da grave malore, la norma non distingue i casi di malore più o meno gravi ma esclusivamente la necessità di prestare soccorso in tutti i casi di bisogno che comprendono quelle situazioni nelle quali il macchinista a seguito di un malore non abbia quelle condizioni psico-fisiche che gli consentano di condurre il treno in sicurezza e abbia necessità di un soccorso sanitario.



# ATTIVAZIONE DELLE PROCEDURE DI SOCCORSO E LORO COMPLESSITÀ



Gruppo Tecnico  
Interregionale Ferrovie

## LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

### **ARTICOLO 45 - PRIMO SOCCORSO**

1. Il datore di lavoro, tenendo conto della natura dell'attività e delle dimensioni dell'azienda o della unità produttiva, sentito il medico competente ove nominato, prende i provvedimenti necessari in materia di primo soccorso e di assistenza medica di emergenza, tenendo conto delle altre eventuali persone presenti sui luoghi di lavoro e stabilendo i necessari rapporti con i servizi esterni, anche per il trasporto dei lavoratori infortunati.
2. Le caratteristiche minime delle attrezzature di primo soccorso, i requisiti del personale addetto e la sua formazione, individuati in relazione alla natura dell'attività, al numero dei lavoratori occupati ed ai fattori di rischio sono individuati dal decreto ministeriale 15 luglio 2003, n. 388 e dai successivi Decreti Ministeriali di adeguamento acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano.

...



## LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

### **ARTICOLO 45 - PRIMO SOCCORSO**

...

3. 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.

3-bis. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, i gestori delle infrastrutture ferroviarie e le imprese ferroviarie, in coordinamento con i servizi pubblici di pronto soccorso, predispongono, sulla base di una determinazione e valutazione dei rischi, procedure operative per l'attuazione, nel rispetto della normativa dell'Unione europea in materia di sicurezza e di interoperabilità del trasporto ferroviario, di un piano di intervento recante le modalità operative del soccorso qualificato lungo la rete ferroviaria, incluso il trasporto degli infortunati. Ciascun datore di lavoro individua, sulla base di una specifica determinazione e valutazione dei rischi, i ruoli e le responsabilità da assegnare al personale, tenuto conto delle relative categorie di inquadramento, dei titoli formativi e delle mansioni.



## LA NOVITÀ INTRODOTTA DALLA LEGGE N.214 DEL 30.12.2023.

- Legge 214 del 30/12/2023 - Modifiche all'articolo 45 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 –
- Art. 4 : I.All'articolo 45 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, sono apportate le seguenti modificazioni:
  - a) al comma 3 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, nel rispetto della normativa dell'Unione europea in materia di sicurezza e di interoperabilità del trasporto ferroviario»;
  - b) dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:
  - «3-bis. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, i gestori delle infrastrutture ferroviarie e le imprese ferroviarie, in coordinamento con i servizi pubblici di pronto soccorso, predispongono, sulla base di una determinazione e valutazione dei rischi, procedure operative per l'attuazione, nel rispetto della normativa dell'Unione europea in materia di sicurezza e di interoperabilità del trasporto ferroviario, di un piano di intervento recante le modalità operative del soccorso qualificato lungo la rete ferroviaria, incluso il trasporto degli infortunati. Ciascun datore di lavoro individua, sulla base di una specifica determinazione e valutazione dei rischi, i ruoli e le responsabilità da assegnare al personale, tenuto conto delle relative categorie di inquadramento, dei titoli formativi e delle mansioni».



# LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Il decreto in questione è il **Decreto interministeriale n.19/2011 (in fase di modifica)** nel quale all'art.4 si prescrive: **“I gestori delle infrastrutture e le Imprese ferroviarie, coordinandosi fra loro e con i Servizi pubblici di pronto soccorso predispongono procedure operative per attuare uno specifico piano di intervento che preveda per ciascun punto della rete ferroviaria le modalità più efficaci al fine di garantire un soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili anche per il trasporto degli infortunati”.**

Ancora poco ... il **Decreto 19/2011** stabilisce che devono essere predisposte procedure operative affinché **“per ciascun punto della rete ferroviaria”** venga garantito **«un soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili anche per il trasporto degli infortunati».**

Tuttavia i proponenti affermano che non vi sia arretramento della tutela dei lavoratori. Delle due l'una:

O prima la norma imponeva i tempi più rapidi possibili e ora non più (arretramento).

Oppure

I tempi più rapidi possibili sono comunque condizione necessaria per «le modalità più efficaci» (non arretramento).

*«Se vogliamo che tutto rimanga come è, bisogna che tutto cambi»*



**Gruppo Tecnico  
Interregionale Ferrovie**

## LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Le modalità più efficaci comprendono misure tecniche, organizzative e procedurali. Fra le misure tecniche rientrano ad esempio l'implementazione di punti di accesso alla linea ferroviaria, ma altrettanto importanti risultano essere le misure organizzative che devono essere ricomprese nella determinazione dei tempi d'intervento. La Commissione per gli InterPELLI concorda su quest'ultimo punto, infatti rispondendo **all'interpello n.2/2016 del 21/3/2016** concludeva: "Fermo restando che il modello organizzativo è una scelta libera del datore di lavoro, l'obbligo di portare il soccorso qualificato nel più breve tempo possibile per ciascun punto della rete ferroviaria va inteso comprendendo anche possibili modifiche al modello organizzativo scelto dall'azienda se lo stesso determina, o può comunque determinare, tempi di intervento più lunghi o modalità meno efficaci per garantire il soccorso qualificato ai lavoratori interessati e il trasporto degli infortunati"



# LA NORMATIVA SULL'ASSISTENZA SANITARIA DI EMERGENZA

- PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
- COMUNICATO (GU n.126 del 30-5-1992)
- Comunicato relativo al decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1992, recante atto di indirizzo e coordinamento alle regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria di emergenza.
- B. - INTERVENTO DEL TERRITORIO.
- Per quanto attiene il soccorso sanitario primario esso dovrà estrinsecarsi in un periodo di tempo non superiore agli 8 minuti per gli interventi in area urbana e di 20 minuti per le zone extra-urbane (salvo particolari situazioni di complessità orografica).



## PRIMO SOCCORSO E VALUTAZIONE DEI RISCHI

**L'art. 28, comma 2, lettera a, del D.lgs. 81/08** stabilisce che il documento di valutazione dei rischi, redatto a conclusione della valutazione, deve contenere “una relazione sulla valutazione di tutti i rischi per la sicurezza e la salute durante l’attività lavorativa...”. Si badi “durante l’attività lavorativa” e non “a causa dell’attività lavorativa”, dunque i rischi da valutare sono tutti quelli esistenti “durante il lavoro” a prescindere dalla loro origine.

È ovvio che al datore di lavoro spetti di valutare il rischio di un soccorso inefficace solamente in relazione agli aspetti che riguardano la sua organizzazione del lavoro e non certo per ciò che può riguardare l’organizzazione dei servizi pubblici di assistenza in relazione ai quali, per il settore ferroviario, il Decreto 19/2011 si limita ad esigere un coordinamento.



## PRIMO SOCCORSO EVALUTAZIONE DEI RISCHI

Alcuni hanno affermato che il rischio in questione è molto basso perché la probabilità che accada un malore al macchinista durante la condotta è infinitamente basso.

Quand'anche questa affermazione fosse vera occorre aver riguardo al fatto che "anche eventi rarissimi riconducibili a determinate condotte sono generalmente conosciuti o conoscibili o comunque conosciuti nella cerchia degli esperti e quindi prevedibili" (Cass. 3 maggio 2010 n. 16761). Dunque, **la bassa probabilità dell'evento non è comunque sufficiente ad escludere l'obbligo di valutazione di quel rischio ove lo stesso sia prevedibile** (Cassazione Penale, Sez. 4, 19 giugno 2019, n. 27186).

Affrontando il caso concreto è evidente che il rischio in questione debba tener conto delle caratteristiche di accessibilità dei luoghi ove potenzialmente l'evento si può verificare e dunque lo sviluppo e le caratteristiche del territorio ove insiste la linea ferroviaria.



# PRIMO SOCCORSO EVALUTAZIONE DEI RISCHI

Il Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81 nel suo articolo 2, comma 1, lettera q, definisce **«valutazione dei rischi»**: valutazione globale e documentata di tutti i rischi per la salute e sicurezza dei lavoratori presenti nell'ambito dell'organizzazione in cui essi prestano la propria attività, finalizzata ad individuare le adeguate misure di prevenzione e di protezione e ad elaborare il programma delle misure atte a garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di salute e sicurezza;

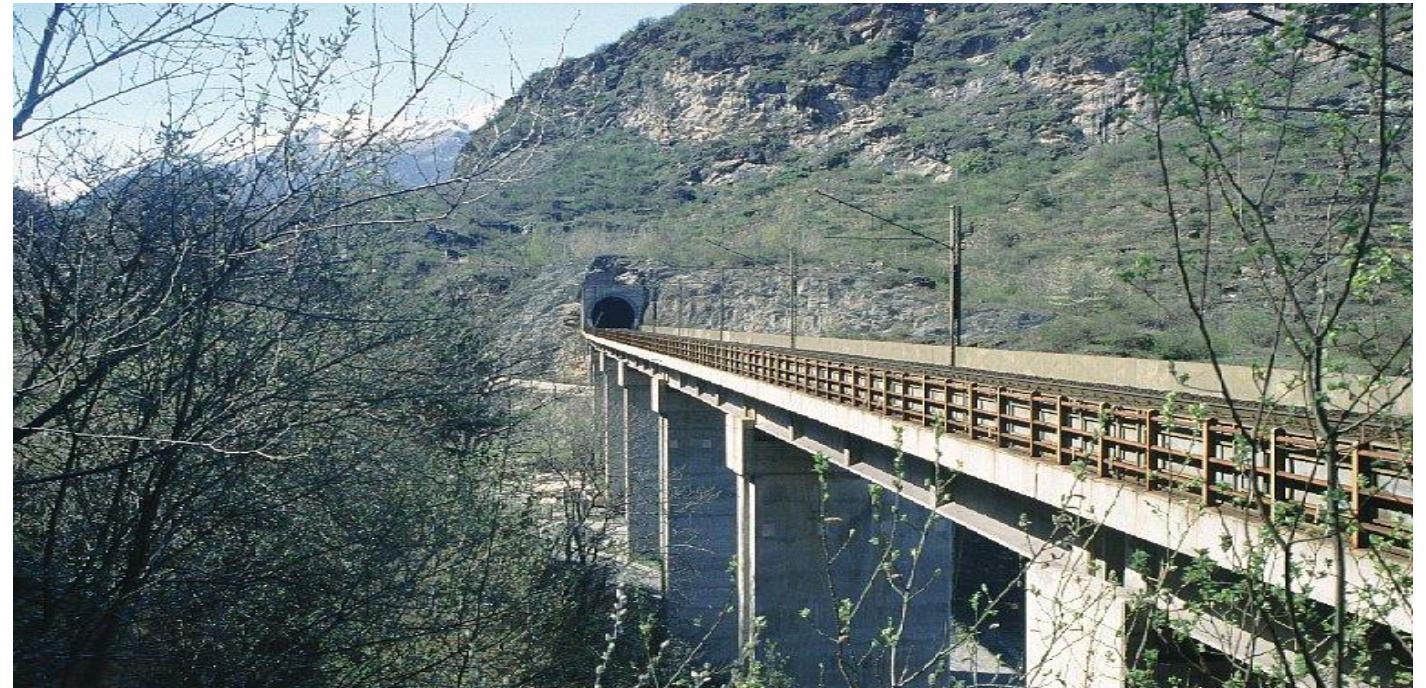
Si tratta di una definizione completa che ci rammenta che la valutazione non solo deve riguardare tutti i rischi “presenti”, ma deve anche essere “documentata”, ovvero deve poggiare su elementi verificabili, ed infine ci ricorda che la valutazione non è fine a sé stessa, ma ha come scopo quello di individuare le adeguate misure di prevenzione e di protezione. Dunque, **il datore di lavoro deve individuare le adeguate misure di prevenzione capaci di garantire il soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili.**

Misure che potranno anche essere diverse in relazione all'esito della valutazione del rischio.



# PRIMO SOCCORSO EVALUTAZIONE DEI RISCHI

Una linea ferroviaria come quella che corre tra Bruges e Gant in Belgio ed è affiancata da una strada di soccorso, sarà più facilmente raggiungibile dai soccorsi rispetto al viadotto Molino, nella tratta Bussoleno – Salbertrand in val di Susa.



Gruppo Tecnico  
Interregionale Ferrovie

# PRIMO SOCCORSO EVALUTAZIONE DEI RISCHI

Un consulente delle imprese ferroviarie ha ipotizzato come criterio di valutazione quello che **classifica i tratti di linea** sulla base dei seguenti criteri:

- il RISCHIO BASSO (verde) è associato all'intervento diretto da parte del 118; in questo caso, si ipotizza che la distanza tra il punto di arresto del treno e il varco di accesso più vicino sia tale da permettere l'intervento in autonomia degli operatori sanitari del 118;
- il RISCHIO MEDIO (giallo) è invece associato all'intervento del 118 con ausilio di un altro mezzo ferroviario già presente in linea, nel caso in cui i tempi permettano, con una probabilità funzione del rischio accettabile adottato (ossia il 90° percentile della distribuzione probabilistica dei tempi di intervento), l'arrivo degli operatori del 118 sul paziente entro 45' dal malore;
- nel caso in cui i tempi legati alle procedure di soccorso con treno in linea non permettano l'intervento entro 45' con la probabilità derivata dal rischio accettabile, alla tratta viene associato un livello di RISCHIO ALTO (rosso).

Si tratta di una base di partenza utile, ma non esente da critiche.



# PRIMO SOCCORSO EVALUTAZIONE DEI RISCHI

In primo luogo, occorre inquadrare l'intervento di soccorso in modo unitario tra il momento del malore il “soccorso qualificato” e “il trasporto degli infortunati”. Il ruolo del datore di lavoro non si esaurisce con il contatto tra persona infortunata e il personale del 118 se questo contatto avviene sotto una galleria a chilometri dell'ambulanza o dall'elisoccorso poiché il trasporto dell'infortunato nell'ambito ferroviario continua a competere al sistema ferroviario che lo ricomprende.

Inoltre, pare inaccettabile considerare “intervento diretto da parte del 118” quello che prevede lo spostamento a piedi sulla massicciata dei soccorritori sino a 500 metri.

Infine, il termine di 45 minuti utilizzato nella valutazione deve essere contestualizzato sia tenendo conto della distanza della linea ferroviaria da centri sanitari attrezzati, sia dei ritardi che fatalmente si producono passando da situazioni teoriche o simulate a quelle reali.



# PRIMO SOCCORSO EVALUTAZIONE DEI RISCHI

**Le situazioni pratiche** che incidono in questi casi riguardano

- Difficoltà nelle comunicazioni (necessità di effettuare comunicazioni tra più soggetti)
- Difficoltà di individuazione esatta della posizione del treno fermo in linea
- Difficoltà nel coordinamento delle operazioni di accesso in linea (tempi per assicurare il fermo della circolazione)
- Difficoltà di raggiungere il treno fermo (irregolarità della massicciata)
- Difficoltà di portare l'infortunato sulla barella verso l'ambulanza (dislivelli, peso, ecc.)
- Scarsa visibilità (di notte o in galleria)

Oltre a ciò, si deve tener conto (ci si immagini un fermo in linea di 45 minuti) dei numerosi incarichi che in caso di malore del macchinista dovrebbero essere svolti dal capotreno che lo portano, di fatto, ad abbandonare il macchinista colpito da malore per diverso tempo, senza contare le difficoltà di gestione dei passeggeri, così come dal Tecnico Polifunzionale cui, oltre al resto, è demandata la responsabilità di assicurare l'immobilità del treno.



## PRIMO SOCCORSO EVALUTAZIONE DEI RISCHI

Al netto di queste necessarie correzioni di metodo che peggiorerebbero il risultato, già oggi la mappatura delle linee ferroviarie effettuata dalle imprese ferroviarie mette in luce tratti a rischio medio e alto dove i tempi di soccorso stimati sfiorano e superano i 45 minuti tra il momento del malore e il momento di contatto con il personale 118.

**Si tratta dei “tempi più rapidi possibili”? Siamo di fronte ad un modello organizzativo efficace?**

Per rispondere a queste domande, la prima questione che dovrebbe essere affrontata riguarda quale debba essere il tempo massimo ammissibile, ma a questa interrogativo ha già risposto il DI 19/1/2011 dicendoci che **è il tempo più rapido possibile**.



# PRIMO SOCCORSO EVALUTAZIONE DEI RISCHI

Se attraverso misure tecniche organizzative e procedurali non fosse possibile ridurre il tempo di soccorso al di sotto dei 45 minuti noi dovremmo comunque accettarlo. Ma prima dovremmo verificare se esistono misure tecniche organizzative e procedurali capaci di ridurre tale tempo.

Nei casi sino ad ora affrontati la risposta è contenuta nelle procedure e nei risultati delle simulazioni fatte dalle stesse imprese ferroviarie.

È un fatto che nel caso il treno sia effettuato con due agenti abilitati alla condotta (come avviene contrattualmente per i treni effettuati da Trenitalia da mezzanotte alle 5.00 e per gran parte dei treni merci di tutte le imprese) i tempi di soccorso al macchinista si riducono notevolmente.

**Si stima che** i tempi di soccorso in linea ad un macchinista nel tratto tra Bussoleno e Bardonecchia possano raggiungere in diversi punti i 40 e 45 minuti e oltre. Nella stessa condizione, ma in presenza di due agenti abilitati alla condotta, si ridurrebbe il tempo di soccorso tra i 5 e i 20 minuti.



## PRIMO SOCCORSO EVALUTAZIONE DEI RISCHI

E' altrettanto ovvio che in condizioni di linea ferroviaria direttamente accessibile la diversa organizzazione del servizio non produrrebbe un risparmio di tempo significativo

Dunque, in questo caso, la valutazione del rischio ha lo scopo di **individuare** le caratteristiche della linea ferroviaria, **stimare** per ciascun punto della rete il tempo necessario ad assicurare un "soccorso qualificato" e "il trasporto degli infortunati" in entrambi gli assetti organizzativi (agente solo e doppio agente) ed infine, al netto dell'adozione di misure tecniche che consentano di rendere più facilmente accessibile la linea ferroviaria, **scegliere** la misura organizzativa che assicura il "minor tempo possibile".



## CONSIDERAZIONI

E' possibile che la questione del primo soccorso al macchinista sia stata vissuta da certe imprese ferroviarie su un piano di contrapposizione con alcune organizzazioni sindacali e non di rado è stata posta la questione sotto il profilo del "doppio macchinista" non previsto nel resto d'Europa.

In questi termini la questione è mal posta. Nessuno mette in dubbio la legittimità dell'esercizio ferroviario ad agente solo e come chiarito vi sono casi nei quali anche il rischio connesso al ritardo dei soccorsi al macchinista sarebbe scarsamente influenzato da tale modalità organizzativa.

Ma al contrario vi sono altri casi nei quali una diversa organizzazione del lavoro permetterebbe una riduzione dei tempi di soccorso conformemente a quanto indicato dal DI 19/1/2011 secondo l'interpretazione fornita dalla risposta all'Interpello 2/2016.



## CONSIDERAZIONI

Se la questione fosse stata affrontata, sin dal 2011, da tutte le imprese ferroviarie come fatto da alcune (ancorché minoritarie) rendendo più flessibili le competenze degli equipaggi dei treni nell'ottica normalmente apprezzata dagli imprenditori della "flessibilità" oggi saremo di fronte ad una questione risolta.

Purtroppo, al contrario, le scelte effettuate hanno cercato di schermare il problema invece di risolverlo.

Inoltre, dobbiamo riflettere sul fatto che noi ci siamo sempre concentrati sugli equipaggi dei treni, il Decreto si applica anche a tutte le altre lavorazioni 'isolate' che si svolgono in ambito ferroviario con particolare riguardo alla manutenzione dell'infrastruttura.



## CONSIDERAZIONI

Pur nella consapevolezza che gli strumenti della vigilanza sono inadatti a risolvere le sorti le questione, se questa è ancora sul tavolo è anche grazie a tali azioni. Azioni comunque doverose nel momento in cui alle Aziende Sanitarie Locali, e all'Ispettorato Nazionale del Lavoro, è assegnata la vigilanza sull'applicazione della legislazione in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

