

# COORDINAMENTO TECNICO DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME DI PREVENZIONE NEI LUOGHI DI LAVORO

## GRUPPO DI LAVORO "TRENITALIA"

### LINEE GUIDA PER L'APPLICAZIONE DEL DECRETO 15 LUGLIO 2003 N. 388 PER TRENITALIA E PER LE IMPRESE FERROVIARIE IN GENERE.

*Le presenti Linee guida sono state redatte a seguito di sollecitazioni fatte da alcuni RLS di Trenitalia i quali lamentavano diversi aspetti applicativi del Decreto 15 luglio 2003 n. 388.*

*Gli RLS lamentano in particolare le seguenti problematiche:*

- 1. Classificazione dell'Unità Locale con particolare riferimento all'aspetto che il treno possa intendersi quale luogo isolato;*
- 2. Quali siano i requisiti minimi per garantire un'adeguata comunicazione treno/treno e treno/terra;*
- 3. Quale sia il presidio sanitario minimo da detenere su un convoglio ferroviario.*
- 4. Se sia necessario o meno che vi siano lavoratori designati quali addetti al pronto soccorso e se questi debbano ricevere la prevista formazione.*

*In via preliminare si fa presente che, per gli aspetti di carattere generale, rimangono valide a tutti gli effetti le considerazioni già espresse nel documento "Primi indirizzi applicativi" redatto dal Comitato Tecnico in data 10 gen. 2005.*

#### Punto 1

*Per quanto riguarda la classificazione dell'Unità Locale ed in particolare se un convoglio ferroviario, sia esso passeggeri o trasporto merci, possa essere identificato come una unità locale o meglio ancora quale luogo di lavoro isolato, si rammenta quanto già riportato nel documento "Primi indirizzi applicativi" che a tal proposito recita "Una tale classificazione porta le aziende suddivise in più unità produttive a poter classificare in maniera differente (e dunque a darsi differenti organizzazioni nella gestione del pronto soccorso) le singole unità produttive. Riteniamo che risulti assimilabile ad unità produttiva ogni sede dell'azienda con diversa ubicazione territoriale."*

*Stante quanto sopra si ritiene di non poter ritenere un convoglio ferroviario quale unità locale né di ritenere lo stesso un luogo di lavoro isolato in analogia con altre tipologie di mezzi di trasporto quali ad esempio gli autocarri per i quali non è mai stato ipotizzato che potessero considerarsi quali luogo isolato.*

#### Punto 2

*Anche per l'aspetto relativo alla comunicazione si richiama quanto già esplicitato dal precitato documento che sostiene che in "Tutte le aziende/unità produttive, indipendentemente dalla loro classificazione (gruppo A, B o C), devono inoltre possedere un idoneo mezzo di comunicazione in grado di attivare rapidamente il sistema di emergenza del SSR. E' previsto che il datore di lavoro fornisca ai lavoratori che prestano la propria attività in luoghi isolati diversi dalla sede aziendale o unità produttiva (ivi compresi i mezzi di trasporto aziendali) il pacchetto di medicazione e un mezzo di comunicazione idoneo per raccordarsi con l'azienda al fine di attivare rapidamente il sistema di emergenza del SSN."*

A tal proposito si evidenzia che dovrà essere garantita costantemente una comunicazione treno/terra e treno/treno, nel caso in cui il locomotore sia separato fisicamente dal resto del convoglio.

A titolo di esempio sono mezzi di comunicazione i cellulari aziendali, le ricetrasmittenti collegate con l'azienda e in casi specifici i sistemi di allarme azionati dai lavoratori.

Qualunque sia il sistema di comunicazione adottato questo dovrà comunque garantire il pieno e sicuro funzionamento del sistema in tutte le possibili situazioni (infrastrutturali, ambientali, meteorologiche ecc.) evitando in ogni modo deficit di comunicazione; dovrà essere prevista un'adeguata possibilità di comunicazione che sia in grado di garantire non solo l'attivazione del sistema di allarme ma anche la gestione dell'intera fase dell'emergenza.

Dovrà essere quindi implementato il sistema denominato STB che dovrebbe garantire appunto l'effettiva e costante comunicazione fra treno/treno e treno/terra.

### Punto 3

Le valutazioni per definire quale presidio sanitario sia idoneo (pacchetto di medicazione ovvero cassetta di pronto soccorso) non possono prescindere dalla considerazione che il convoglio passeggeri sia un mezzo di trasporto che vede la presenza, oltre che di alcuni lavoratori, anche di passeggeri, talora in numero considerevole.

Numerose espressioni giurisprudenziali hanno ribadito che, in presenza oltre che di lavoratori anche di cittadini, i livelli di garanzia devono essere assicurati nel loro massimo grado assommando, nel computo delle presenze dei lavoratori, anche quelle degli utenti.

Equiparando, limitatamente a questo aspetto, il convoglio passeggeri ad un'attività produttiva di gruppo A, in relazione al numero così determinato di lavoratori ed all'appartenenza al gruppo tariffario INAIL, si ritiene che sia ragionevole interpretare la norma nel senso di prevedere l'obbligo della Cassetta di pronto soccorso.

Su ogni convoglio ferroviario passeggeri dovrà essere presente almeno una cassetta di medicazione e, nel caso in cui il locomotore non sia direttamente comunicante con quella porzione di convoglio nel quale è allocata la cassetta, anche almeno il pacchetto di medicazione posto sullo stesso locomotore.

Nel caso di convogli merci, dove sono presenti normalmente solamente i due agenti, dovrà essere presente almeno il pacchetto di medicazione.

La cassetta dovrà essere accessibile da ogni porzione del convoglio. Qualora esigenze tecniche o particolari circostanze, riconducibili a malfunzionamenti nella composizione del convoglio, non consentano di raggiungere la parte di convoglio ove è conservata la cassetta, dovrà essere prevista l'ubicazione di più di una cassetta per ovviare l'inconveniente e per garantire l'accessibilità ai presidi medici. Nel documento di valutazione del rischio questo aspetto dovrà essere adeguatamente valutato.

In ogni caso il documento di valutazione dovrà essere corredato di istruzioni esplicite, chiare e facilmente accessibili, circa le modalità di raggiungere la cassetta di medicazione. Si rimandano ad altra parte del documento le considerazioni relative alla formazione del personale in ordine al corretto uso del presidio sanitario.

### Punto 4

In ordine alla necessità che alcuni dei lavoratori presenti sui convogli ferroviari siano designati quali addetti al pronto soccorso e di conseguenza siano adeguatamente formati si ricorda quanto previsto dall'art. 15, D.Lgs 1.9.1994 n. 626 il quale recita:

"1 Il datore di lavoro, tenendo conto della natura dell'attività e delle dimensioni dell'azienda ovvero dell'unità produttiva, sentito il medico competente ove previsto, prende i provvedimenti necessari in materia di pronto 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 Il datore di lavoro, qualora non vi provveda direttamente, designa uno o più lavoratori incaricati dell'attuazione dei provvedimenti di cui al comma 1."

E ancora l'art. 12, D.Lgs 1.9.1994 n. 626 il quale recita:

1. Ai fini degli adempimenti di cui all'art. 4, comma 5, lettera q), il datore di lavoro:

... omissis ...

b) designa preventivamente i lavoratori incaricati di attuare le misure di cui all'art. 4, comma 5, lettera a) (24);

... omissis ...

2. Ai fini delle designazioni di cui al comma 1, lettera b), il datore di lavoro tiene conto delle dimensioni dell'azienda ovvero dei rischi specifici dell'azienda ovvero dell'unità produttiva.

3. I lavoratori non possono, se non per giustificato motivo, rifiutare la designazione. Essi devono essere formati, essere in numero sufficiente e disporre di attrezzature adeguate, tenendo conto delle dimensioni ovvero dei rischi specifici dell'azienda ovvero dell'unità produttiva.

... omissis ...

Stante quanto sopra esposto pare evidente che la norma imponga al datore di lavoro di prevedere che su ogni convoglio vi siano dei lavoratori incaricati dell'attuazione delle misure di pronto soccorso. La norma prevede inoltre che il datore di lavoro deve designare un numero sufficiente di lavoratori incaricati dell'attuazione delle misure di pronto soccorso; nel valutare il numero dei lavoratori incaricati si dovrà tenere in considerazione, oltre dei lavoratori dell'impresa ferroviaria, delle altre persone presenti nel luogo di lavoro (come riportato all'art 15, comma 1, D.Lgs n. 626/94) e quindi, nel caso di convogli passeggeri, anche dei viaggiatori, come già peraltro ribadito al punto 3 del presente documento.

Il numero dei lavoratori incaricati dovrà tenere inoltre in considerazione la tipologia del convoglio ed in particolare se questi è un convoglio passeggeri o merci, se il locomotore comunica direttamente o no con il resto del convoglio in maniera tale che il numero di lavoratori incaricati garantisca l'effettiva efficienza e funzionalità della gestione del pronto soccorso.

Per quanto riguarda la formazione specifica dei lavoratori incaricati si ribadisce quanto già riportato all'art. 22, D.Lgs n. 626/94 e all'art. 3, Decreto n. 388/03 e nel già citato documento "Primi indirizzi applicativi". Con ciò si evidenzia che i lavoratori incaricati dovranno essere oggetto di una adeguata formazione con i contenuti previsti indicati dal Decreto n. 388/03; la formazione dovrà essere modulata in funzione del gruppo di appartenenza dell'azienda o dell'unità produttiva.

Per ultimo, ma non per importanza, si ribadisce che non risulta esaustivo incaricare e formare i lavoratori per la gestione del pronto soccorso, ma occorre che nell'organizzazione delle azioni siano definite le procedure comportamentali per assicurare l'intervento più efficace ed in modo che sia previsto "chi", "cosa", "come" deve effettuare la gestione dell'emergenza. Tali misure procedurali dovranno essere previste all'interno del più vasto programma di gestione dei rischi previsto dal documento di valutazione dei rischi prescritto dall'art 4, D.L.vo 626/94 e rese note al personale.

Il datore di lavoro nell'elaborare le procedure da attuare per la gestione delle emergenze dovrà tenere in considerazione la peculiarità della tipologia lavorativa e la sua continua mobilità.

Nell'organizzare il servizio di primo soccorso si dovrà tenere conto, oltre che della tipologia ed dei rischi propri dell'attività, delle caratteristiche dell'attività e della sua continua mobilità lungo la rete ferroviaria, in modo da poter anche predisporre punti di "rendez vous" con i mezzi di soccorso pubblici.

Le presenti linee di indirizzo sono frutto di contributo di operatori dei servizi delle ASL, delle Regioni e delle Province Autonome ed in particolare di Cantoni Susanna, Canciani Norberto, Roffin Agostino, Cavazzin Pierluigi, Chinaglia Alberto, Formici Carlo, Petrioli Giuseppe, Lombardi Massimo.