

Atto Camera

Interrogazione a risposta in Commissione 5-06981 presentata da ANTONIO BOCCUZZI
giovedì 31 maggio 2012, seduta n.642

BOCCUZZI, SCHIRRU, BERRETTA, MATTESINI, CODURELLI, GNECCHI e GATTI. - Al
Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. - Per
sapere - premesso che:

in materia di tutela del lavoratore, il sistema normativo prevede che «sul datore di lavoro gravano sia il generale obbligo di *neminem laedere*, espresso dall'articolo 2043 del codice civile, la cui violazione è fonte di responsabilità extra-contrattuale, sia il più specifico obbligo di protezione dell'integrità psico-fisica del lavoratore sancito dall'articolo 2087 del codice civile ad integrazione ex lege delle obbligazioni nascenti dal contratto di lavoro, la cui violazione è fonte di responsabilità contrattuale;

l'integrità psicofisica e morale dell'individuo trova riconoscimento giuridico non solo quale interesse tutelato da leggi ordinarie (si pensi agli articoli 581, 582, 590 e 185 del codice penale o all'articolo 5 del codice civile) e da leggi speciali (come l'articolo 9 dello statuto dei lavoratori), ma finanche da norme di rango costituzionale, quali quelle contenute nell'articolo 32 della Costituzione che garantisce la salute come fondamentale diritto dell'individuo, nell'articolo 41 che pone precisi limiti alla esplicazione dell'iniziativa economica privata stabilendo, peraltro, che la stessa non può svolgersi «in modo da arrecare danno alla dignità umana», e nell'articolo 2 che tutela i diritti inviolabili dell'uomo anche «nelle formazioni sociali, ove si svolge la sua personalità» e richiede l'adempimento dei doveri di solidarietà sociale. L'articolo 2087 del codice civile è «cristallino e preciso» nell'intimare all'imprenditore un impegno per la sicurezza del lavoratore;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il decreto interministeriale n. 19 del 24 gennaio 2011, pubblicato in Gazzetta Ufficiale, ha emanato il regolamento sulle modalità di applicazione del pronto soccorso aziendale in ambito ferroviario. Tale regolamento dà attuazione a quanto disposto dal decreto legislativo n. 81 del 2008, che, con l'articolo 45, al comma 3, definisce le modalità di applicazione in ambito ferroviario del decreto ministeriale 15 luglio 2003, n. 388 e successive modificazioni;

il decreto interministeriale n. 19 del 2011 nel tentare di regolamentare la materia del soccorso in ambito ferroviario ha trasformato tout court circa 20.000 ferrovieri in lavoratori isolati, cancellando inspiegabilmente le precedenti tutele di prevenzione in tema di sicurezza sino ad oggi riconosciute;

in ambito ferroviario le aziende esercenti il trasporto applicano un equipaggio di condotta ad agente solo, ovvero un solo agente alla guida dei treni;

la condizione di assoluta precarietà e pericolosità di questo lavoro che incide sulla sicurezza deve essere supportato dai contenuti del decreto interministeriale n. 19 del 2011 che ritiene si debba garantire ai lavoratori in oggetto un «soccorso qualificato» che, in analogia ai contenuti del decreto presidenziale 27 marzo 1992, debba avvenire, come per tutti i cittadini italiani, in 20 minuti;

ad oggi numerose denunce di una organizzazione sindacale, in tutto il territorio nazionale, e denunce di numerosissimi RLS/RSU, ritengono assolutamente inesigibile tale determinazione del

soccorso, configurando grave nocumento per la sicurezza dei lavoratori e dei passeggeri;

a tali denunce sono seguite delle «simulazioni» delle aziende ferroviarie che hanno confermato la preoccupazione dei rappresentanti dei lavoratori; il soccorso ai lavoratori ed ai viaggiatori, infatti, in caso di malore dell'unico macchinista alla guida, non rispetta minimamente tali limiti imposti dai decreti attestando i soccorsi a 60 minuti circa;

una procura piemontese, intervenuta sull'argomento, ha già rinviato a giudizio un datore di lavoro di Trenitalia per «non aver assicurato idonee ed effettive procedure per il pronto intervento»;

recentemente le ASL di Savona, a seguito di esposti dei lavoratori, hanno contestato, sempre a Trenitalia, l'adozione di un equipaggio di condotta ad agente solo senza garantirne il soccorso. A tal proposito è stato «prescritto» a Trenitalia l'adozione di un equipaggio con 2 agenti di condotta al fine di garantire l'esigibilità dei soccorsi ai lavoratori ed ai viaggiatori in tempi congrui con la normativa ministeriale vigente;

le aziende ferroviarie, ad oggi, persistono ad utilizzare alla guida dei treni, nel territorio italiano, un solo agente di condotta omettendo le predette sicurezze e di fatto contravvenendo al rispetto dei decreti ministeriali menzionati, condizione reale di rischio per molti lavoratori e utenti del trasporto ferroviario -:

quali iniziative si intendano assumere affinché venga comunque assicurato anche al personale viaggiante e agli equipaggi dei treni un «soccorso qualificato», in analogia, per quanto riguarda i termini e i tempi, a quanto previsto per la generalità dei cittadini e dei lavoratori;

se non si ritenga che l'organizzazione del lavoro con un solo agente alla guida dei treni non assicuri una piena tutela della salute e dell'integrità dei lavoratori, così come previsto dall'articolo 2087, rappresentando un potenziale motivo di rischio anche per i viaggiatori/utenti delle Ferrovie italiane.
(5-06981)