



	<p><i>Il contributo della FILT per il Testo Unico in materia di sicurezza e salute</i></p>
	
	
	
	

**Consulta Nazionale della Filt Cgil  
per la Sicurezza nel lavoro dei Trasporti**

Roma, 15 novembre 2007

## **PREMESSA**

*Il testo che segue non vuole essere esaustivo delle diverse e numerose problematiche che il grave quadro degli infortuni e delle malattie professionali, presenti nella categoria dei trasporti, già di per sé, ben rappresenta.*

*Le osservazioni e le proposte che seguono, sono invece destinate a cogliere l'occasione data dalla legge 123/07 che, con la definizione del Testo Unico, prevede non solo una raccolta, bensì “il riassetto e la riforma della normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza sul lavoro”.*

*Per quanto riguarda le numerosissime lavorazioni altamente a rischio presenti nei diversi settori (in particolare nella logistica e nel supporto alle diverse attività meramente trasportistiche), la presente elaborazione dovrà essere successivamente vista con l'insieme delle proposte che, a livello confederale, si stanno producendo riguardo ai diversi problemi relativi al sistema della rappresentanza, della formazione, delle sanzioni, etc. e che produrrà un documento generale rivendicativo.*

*Il presente documento evidenzia invece, in particolare, i problemi connessi alle legislazioni speciali, così numerose nei settori dei trasporti, destinate troppo spesso a porre al centro della propria disciplina “cosa e quanto” si trasporta e non il “trasportatore” e che hanno da sempre costretto i lavoratori e le lavoratrici della categoria a fare i conti con le numerose deroghe all'applicazione di norme più generali.*

*Ma insieme alle deroghe, che evidenziano l'impossibilità di un'immediata rimozione dei rischi “alla fonte”, i lavoratori e le lavoratrici hanno spesso subito la mancata applicazione di ogni tutela verso quei rischi “ineliminabili” i quali, proprio perché così evidenti, dovevano invece produrre maggiori attenzioni da parte delle imprese.*

*Il presente testo, per gli ambiti che sono stati considerati, rappresenta inoltre, in sintesi, il risultato di quanto elaborato nel corso degli ultimi anni (anche in modo unitario) sia per la realizzazione di Conferenze nazionali di categoria, sia per la costruzione di interventi ed iniziative (anche di tipo vertenziale) nel corso dell'attività sindacale di singoli settori.*

*E' inoltre il prodotto di proposte, segnalazioni ed approfondimenti che sono stati raccolti nell'ambito della Consulta Nazionale della Filt, tra i Responsabili dei diversi settori, arricchiti dai contenuti di iniziative pubbliche di Istituzioni che operano nel campo della sicurezza e da suggerimenti di strutture sindacali, di tecnici esperti nella materia prevenzionale e, non da ultimi, di RLS particolarmente attivi, nonostante le difficoltà che caratterizzano il loro operato.*

**Ufficio Salute e Sicurezza  
DIPARTIMENTO DIRITTI - FILT CGIL NAZIONALE**

## **PROPOSTE PER IL TESTO UNICO IN MATERIA DI SICUREZZA E SALUTE, DI CUI ALLA LEGGE 123/07**

**La legge 123 del 3 agosto 2007**, che costituisce la delega per la realizzazione del Testo unico in materia di sicurezza e salute nel lavoro è, come noto, divisa in due parti.

*La prima*, contenuta nell'art. 1, detta principi e criteri direttivi della delega al Governo per "il riassetto e la riforma normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza sul lavoro", da esercitarsi entro nove mesi dal 25 agosto 2007.

*La seconda* comprende invece disposizioni immediatamente precettive e modifica alcune norme esistenti, in particolare per il contrasto al lavoro nero ed irregolare.

Nell'ambito dei criteri dettati nell'art. 1, occorre evidenziare le annose problematiche presenti più in generale nella categoria dei trasporti, nonché quelle rilevabili nei singoli settori, derivanti anche dalla presenza di norme particolari, che disciplinano alcuni aspetti direttamente connessi alle singole tipologie di mezzo di trasporto.

**Di seguito, relativamente a singoli atti di indirizzi contenuti nella Legge Delega ritenuti di rilievo per la nostra categoria, sono riportate osservazioni e proposte anche di natura tecnica.**

### ***1) art. 1, comma 2, lett. b) - "applicazione della normativa in materia di salute e sicurezza sul lavoro a tutti i settori di attività"***

In premessa c'è da ricordare che, anche in ambito europeo, le Direttive hanno spesso introdotto deroghe esplicite nell'applicabilità delle norme in materia di sicurezza e salute nei diversi settori dei trasporti, in particolare nei settori aereo e marittimo.

Tali deroghe sono state giustificate sia dalla "rigidità" del sistema dei trasporti, sia da un atteggiamento consolidato, che ha visto privilegiare cosa si trasporta (persone o merci), rispetto al "trasportatore" (autista, macchinista, etc.).

Più in particolare, sempre dal punto di vista generale, c'è da rilevare che, nel settore dei trasporti, permane un problema sulla concreta applicazione della direttiva comunitaria 89/391/CEE, in Italia più nota come d.lgs. 626/94.

Infatti sono ancora molto poche le aziende che applicano tale norma correttamente, eseguendo sui diversi mezzi di trasporto (navi, treni, autobus, etc.), la prevista valutazione dei rischi di cui all'art. 4 del 626.

Molte di esse invece ancora adducono, in modo spesso pretestuoso, l'esclusione del dovere di valutazione, basandosi sull'art. 30, che invece definisce la non applicabilità ai mezzi di trasporto del Titolo II del 626, di alcune specifiche prescrizioni riguardanti i "luoghi di lavoro".

Sul problema, sembra non aiutare inoltre nemmeno la definizione della Comunità europea, che, nella traduzione in italiano, individua i mezzi di trasporto come "attrezzi di lavoro".

Pertanto, è evidente che, anche quando la valutazione del rischio del mezzo di trasporto è effettuata, la definizione dello stesso quale "attrezzatura", comporta un approccio riduttivo al tema, non ponendolo in relazione al contesto in cui esso è utilizzato, e quindi non considerando i rischi degli operatori correlati ad es. alla percorrenza stradale (pericolosità del tracciato, mancanza di manutenzione del manto stradale, ecc.), che si traducono in altrettanti incrementi del rischio (vibrazioni, possibilità di incidente, ecc.).

Nel trasporto su ferro, i ritardi e le resistenze con cui si sta procedendo ad effettuare la valutazione dei rischi sul mezzo ferroviario, non hanno prodotto nemmeno il varo delle procedure

di primo soccorso per il personale viaggiante dei treni (macchinisti e bordo), come invece segnalato e ritenuto indispensabile anche da parte della Commissione Trasporti Europea.

Relativamente al primo soccorso, c'è da evidenziare che il Decreto 388/2003, non si è fatto carico di fornire atti di indirizzo in proposito per nessun mezzo di trasporto.

E' indispensabile quindi che per il mezzo di trasporto venga finalmente individuata una definizione che lo caratterizzi come un posto/luogo/ambiente di lavoro, da collocarsi anche nel contesto in cui è utilizzato e si muove.

## **2) art. 1 comma 2, lett. t) - rivisitazione delle modalità di attuazione della sorveglianza sanitaria**

Nei diversi settori dei trasporti, particolari problemi investono la sorveglianza sanitaria prevista dal Capo IV del 626/94, in quanto la maggior parte dei datori di lavoro ritiene di esaurire i propri obblighi in materia, attraverso la sorveglianza medica prevista dalla legge per il rilascio dell'idoneità alla guida o alla conduzione dei diversi mezzi di trasporto (v. tabella seguente). In questo modo decide anche di non sottoporre i propri dipendenti alla visita del medico competente prevista dall'art. 16 del 626 e di non mettere a disposizione degli stessi tale figura, non prevedendo neanche il caso in cui il singolo lavoratore -secondo quanto previsto dall'art. 17 comma 1 lett. i)- possa richiedere un intervento mirato di medicina del lavoro.

Anche nei rari casi in cui la sorveglianza sanitaria ex 626 viene eseguita, le due tipologie di intervento medico non "dialogano", con la possibilità che sia effettuata al lavoratore la prescrizione degli stessi esami diagnostici da parte di ambedue i soggetti sanitari, in due momenti diversi, ma ravvicinati nel tempo.

Ad esempio, tale paradosso è ampiamente presente nel settore marittimo, nel quale gli incontrovertibili e molteplici rischi presenti hanno dovuto prevedere, dopo l'emanazione del d.lgs. 271/99, una metodica sorveglianza sanitaria anche da parte del medico del lavoro.

In alcuni casi, inoltre, tra le due tipologie di intervento medico si manifesta un vero e proprio conflitto di competenze sull'espressione del giudizio di idoneità alla mansione e che si può esprimere nei confronti dello stesso lavoratore, addirittura in modo difforme.

Una soluzione al problema potrebbe essere individuata nell'attribuzione alle strutture mediche, in gran parte pubbliche, che già effettuano per legge le visite di idoneità alla conduzione o all'uso del mezzo, anche l'espletamento, con oneri a carico dei datori di lavoro, della sorveglianza sanitaria da effettuarsi dai medici competenti definiti dal d.lgs. 626.

Oppure, sarebbe opportuno prevedere attraverso una norma o un atto di indirizzo ministeriale, che i risultati delle indagini effettuate ai sensi della legislazione prevista per il rilascio delle idoneità alla conduzione del mezzo di trasporto, siano in ogni caso messi a disposizione del medico del lavoro.

Inoltre, sarebbe anche utile che i medici (in gran parte dipendenti di strutture pubbliche) che eseguono per legge le visite di idoneità alla conduzione del mezzo, vengano richiamati ai doveri di denuncia, di cui all'art. 139 del DPR 1124/65, anche alla luce di quanto disposto dal DM 27Aprile 2004 e che il rilevamento delle patologie di origine lavorativa, anche se solo limitata o possibile, possa avvenire attraverso accordi con l'INAIL e l'IPSEMA che facciano tale adempimento, così come recentemente avvenuto tra la stessa INAIL ed i Medici di base.

In ogni caso, è opportuno che si induca, anche attraverso norme o direttive dei ministeri competenti, un processo virtuoso affinché il patrimonio informativo sanitario, in possesso degli Istituti (SASN, Medicina Legale Aeronautica e FS), che da decenni svolgono le proprie indagini mediche nei confronti dei lavoratori e delle lavoratrici del mondo dei trasporti, non sia disperso, ma raccolto per l'elaborazione di statistiche e di studi epidemiologici.

Particolare importanza riveste nell'ambito dei trasporti, in considerazione della molteplicità dei diversi interventi sanitari, la necessità che, rispetto ai rischi presenti nei diversi settori, vengano definiti protocolli di base, rispetto ai quali operare, da parte del medico competente eventuali integrazioni.

Infine, sarebbe importante che per i **protocolli sanitari** (compresi quelli già utilizzati), fosse prevista una procedura informativa nei confronti dei lavoratori ai quali sono rivolti, nella trasparenza e puntuale precisazione delle finalità che li rendono necessari.

<b>Idoneità alla guida del mezzo di trasporto</b>		
<b>SETTORI</b>	<b>NORMATIVA DI RIFERIMENTO</b>	<b>SOGGETTI E SERVIZI COMPETENTI</b>
Trasporto ferroviario TPL	DPR 11 luglio 1980, n. 753. DM 23 febbraio 1999 n. 88 DM 15/01/2001, n. 19 e DM 10 luglio 2006)	Direzione Sanità RFI o
Trasporto aereo	DPR 18 novembre 1988 n. 566	Servizio assistenza sanitaria naviganti SASN e Istituto Medico Legale Aeronautica militare
Trasporto Marittimo	R.D. 1773/1933, Legge 28 ottobre 1962, n. 1602	Uffici Sanità Marittima sia per la visita biennale sia per quella prima dell'imbarco
Trasporto merci su gomma	Codice della strada (e successive modificazioni) D.lgs. 30 aprile 1992, n.285	Servizi di Medicina Legale di ASL, Servizi di base del distretto sanitario, Ministero della Salute, FS, etc.

### **3) Art. 1, lettera h) – Il rappresentante di sito**

L'introduzione della figura di "rappresentante di sito" da parte della norma, rappresenta una grande innovazione per il settore dei trasporti.

Infatti risponde ad un'esigenza già posta in modo unitario dalle OO.SS. della nostra categoria negli anni passati e che non aveva ancora trovato una soluzione applicativa, visti i vincoli che il 626 poneva in capo al "rappresentante di comparto", rispetto alla composizione numerica delle imprese (inferiori a 15 unità lavorative).

Nell'ambito dei trasporti, considerando i diversi e spesso elevati rischi presenti, la complessità delle attività che vi si compiono e la presenza di una molteplicità di soggetti che effettuano le proprie attività non escludendo l'affidamento a terzi delle stesse, anche mediante appalti, **possono essere definiti "siti"**:

- 1) ***l'area portuale*** in cui si svolgono le operazioni ed i servizi portuali come individuati dal comma 1, art. 16, della Legge 84/1994;
- 2) ***l'area aeroportuale*** per tutte le attività che possono svolgersi nell'ambito dell'intero sedime aeroportuale, relativamente a tutti i servizi destinati al trasporto passeggeri e al loro bagaglio, al trasporto delle merci, all'hangaraggio ed al rifornimento dei velivoli;

- 3) *l'interporto o l'autoporto*, intendendo per tale l'area confinata, adibita all'interscambio delle merci, tra le diverse modalità di trasporto, eventualmente anche provvista di uffici, di magazzini per le merci, sia refrigerati sia normali e di magazzini doganali;
- 4) *la stazione ferroviaria*, con esclusivo riferimento a quella definita media o grande, relativamente a tutte le aree di competenza in cui si effettuano e si organizzano i diversi servizi, il movimento ferroviario e il trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Riguardo alla forma di rappresentanza in argomento, si ritiene che:

- 1) Il rappresentante di sito:
  - non debba essere sostitutivo dei rappresentanti di ciascuna singola impresa;
  - eserciti il proprio ruolo e le funzioni secondo le attribuzioni previste dall'art. 19 del 626/94, esercitandoli, anche con diritto di accesso; nei confronti di tutte le unità produttive presenti nel sito;
- 2) La contrattazione collettiva debba essere competente:
  - per l'individuazione del numero dei rappresentanti di sito, in rapporto al numero dei lavoratori e delle imprese presenti (un maggiore numero di aziende moltiplica i rischi lavorativi), nell'ambito di quantità minime da definirsi attraverso uno strumento normativo (così come avvenuto per i RLS con l'art. 18 del d.lgs. 626/94);
  - per la definizione della formazione e del tempo necessari al rappresentante di sito per l'espletamento della propria attività, garantendone la continuità della presenza in relazione agli interi cicli lavorativi introdotti nelle singole realtà lavorative (es. h24).

Si ritiene utile che le materie, i contenuti minimi, la durata ed i soggetti erogatori della formazione (tra i quali potrebbero essere previste le ASL), siano precisati attraverso apposito atto ministeriale.

#### **4) Art. 1 lettera q) razionalizzazione e coordinamento delle strutture centrali e territoriali di vigilanza**

Nei trasporti la questione della vigilanza è stata da sempre estremamente complessa, in particolare per quella da eseguirsi per i mezzi di trasporto che “viaggiano da un territorio all'altro” (ricordiamoci la vicenda delle ASL che hanno provato – invano - a fermare i treni su cui era installato il VACMA).

Pertanto, per tali situazioni, diventa non solo difficile l'effettuazione, ma anche l'individuazione delle competenze territoriali istituzionali per l'effettuazione dei controlli.

Al riguardo, si evidenzia anche la scarsa possibilità di intervento delle ASL per gli infortuni connessi al lavoro che avvengono nell'ambito di territori (ad esempio nell'autotrasporto), in cui il datore di lavoro della vittima dell'infortunio risiede addirittura in un'altra Regione.

Ma la complessità del sistema di controllo nell'ambito dei trasporti, è data sicuramente dalla compresenza non coordinata di molteplici soggetti vigilanti che, per legge, sono abilitati ad effettuare analoghe verifiche in materia di sicurezza e salute del lavoro nel medesimo ambito lavorativo.

Quanto contenuto nei **Protocolli di intesa di Genova e Napoli**, in ambito portuale, con la costituzione del S.O.I. (Sistema Operativo Integrato), è sicuramente un primo importante passo in avanti.

Sull'intero sistema di vigilanza nei trasporti, si ritiene però, di dover segnalare l'esigenza di una verifica e di una più chiara definizione delle competenze proprie di ciascuna delle diverse istituzioni che assolvono ai compiti di controllo nell'ambito di ciascun settore (portuale, ferroviario, marittimo, aeroportuale), con particolare attenzione alle forme e all'efficacia della vigilanza per la tutela della sicurezza e della salute del "personale viaggiante", evitando duplicazioni e sovrapposizioni che spesso rendono non imputabile anche l'omissione dell'intervento.

In ogni caso, si ritiene che la forma di coordinamento rappresentata oggi dal S.O.I., debba trovare una codifica attraverso un'integrazione al D.lgs. 272/92.

Infine, dal nostro osservatorio, non si può evitare di rilevare che, per alcuni soggetti, le competenze in materia di vigilanza per la sicurezza e salute nel lavoro sono solo sulla carta, e che le difficoltà ad esercitarle da parte dei diversi organismi competenti nell'intero mondo dei trasporti, sono di diversa natura.

Alcune di queste difficoltà potrebbero essere affrontate promovendo e finanziando adeguati processi formativi rivolti ai diversi operatori pubblici, al fine di adeguare la loro capacità ispettiva alla particolare natura tecnica dei diversi mezzi di trasporto.

#### **5) Art. 1 lettera s) revisione della normativa in materia di appalti**

In materia di appalti, ferma restando la necessità di limitare quantitativamente e qualitativamente l'uso del subappalto, secondo precisi criteri, si segnala il vuoto normativo tra le attribuzioni di responsabilità a carico del committente, con le procedure di affidamento dei lavori attraverso il "general contractor".

Poiché tale strumento di affidamento per la realizzazione "con ogni mezzo" delle opere previste dalla Legge Obiettivo, è stato riconfermato, si dovrebbe prevedere esplicitamente, tra i compiti di "alta sorveglianza" affidati al committente principale, quello di vigilare sulla corretta adozione da parte del general contractor di procedure finalizzate al rispetto delle norme in materia di sicurezza e salute, nel corso delle diverse fasi di realizzazione dei lavori.

In materia di procedure per l'applicazione del **d.lgs. 494/96**, si dovrebbe prevedere che, per l'espletamento dei compiti di coordinatore per l'esecuzione dei piani di sicurezza", nei cantieri particolarmente complessi, il singolo soggetto "coordinatore" si trasformi, nell'ambito della Direzione Lavori, in una "struttura" articolata, che possa garantire una più idonea presenza durante la fase esecutiva dei lavori.

**In materia di appalti nei servizi**, si dovrebbe operare in analogia con quanto avvenuto nel settore delle costruzioni con il DPR 222/2003 che, nel disciplinare i piani di sicurezza dei cantieri, ha previsto organicamente il metodo per la stima dei costi per la sicurezza.

Sempre nell'ambito degli appalti nei servizi, anche considerando la definizione di "sito", (secondo come descritto nel precedente punto n. 3), andrebbe prevista con chiarezza una specifica figura professionale per l'assolvimento dei compiti di coordinamento attribuiti alla committenza in materia di sicurezza e salute, anche nella fase esecutiva dell'espletamento del servizio.

L'art. 7 del 626, anche con le ultime modifiche apportate, mette in capo al committente il dovere di tale coordinamento, senza però specificare con chiarezza se tale funzione debba essere o meno assolta dal Servizio di prevenzione e protezione aziendale o da altra figura.

In ragione dei nuovi compiti affidati anche all'RLS, in materia di verifica nei capitolati di appalto dei costi del lavoro e della sicurezza, si ritiene importante prevedere l'introduzione di tali temi tra i contenuti minimi previsti per la sua formazione dal **DM 16 gennaio 1997**.

## **SETTORE MARITTIMO**

In premessa, si rileva la necessità di un'integrazione tra il d.lgs 271/99 del settore marittimo con il d. Lgs 272/99 del settore portuale, considerando le forti connessioni ed i rischi molte volte comuni ai due ambiti lavorativi.

In particolare, si evidenzia che tra i corsi obbligatori per l'imbarco previsti per i naviganti marittimi da parte di normative internazionali, ci sono quelli contenuti ad esempio nel Codice STCW recepito dall'Italia (riportati nella tabella sottostante), che soddisfano i requisiti minimi obbligatori per l'addestramento di base di tutto il personale in materia di sicurezza del lavoro.

Al riguardo, poiché

- non ci sono strutture pubbliche che erogano gratuitamente tale formazione (solo alcune Regioni stanno attivando percorsi formativi in tal senso, utilizzando o meno fondi comunitari)
- gli Istituti Nautici la effettuano successivamente al rilascio del diploma, attraverso corsi a pagamento
- i contributi previsti dalla legge 343/1995 e dall'art. 11 della legge 522/99, destinati tra l'altro ad una parzialità dei naviganti marittimi, non sono stati più finanziati sin dal 2002,

i corsi citati, ed altri, che tutelano dai rischi lavorativi, risultano essere **tutti a carico del singolo lavoratore**, anche in violazione dell'art. 22 del d. lgs 626/94, secondo il quale la formazione in materia di sicurezza non può comportare oneri a carico dei lavoratori.

Pertanto è necessario che i costi di tale formazione, se non ricondotti a carico della finanza pubblica, siano sostenuti dai datori di lavoro e siano effettuati nell'ambito dell'orario di lavoro.

Inoltre, si ritiene utile che, con atti ministeriali, siano costantemente previste le integrazioni necessarie tra i processi formativi disposti dalle norme internazionali e quelli ex art. 27 del d.lgs. 271/99, prevedendo l'istituzione di un libretto individuale nel quale siano annotati e attestati i diversi moduli formativi ricevuti.

Corso di sicurezza personale e responsabilità sociali (*personal safety and social responsibilities*) Decreto dirigenziale 19.01.2001

Corso Antincendio –( Decreto 4 aprile 1987)

Corso sopravvivenza e salvataggio (Decreto Dirigenziale del 07/08/2001)

Corso di pronto soccorso elementare (Decreto 14 dicembre 2001, come modificato dal D.D. 28 marzo 2002)

## Decreto Legislativo 271/1999

*"Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485"*

Per tale decreto (sostanzialmente non applicato), si propongono le seguenti modifiche, insieme ad un impegno straordinario per renderlo efficace:

Art. 12 – Responsabili del S.p.p.	<p>Responsabile del servizio di prevenzione: Si ritiene utile e funzionale che, per le unità navali che occupano meno di 20 persone, la figura del RSPP possa coincidere con il Comandante o anche non essere a bordo della nave, prevedendo la possibilità che il RSPP assolva a tale compito per più unità navali aventi caratteristiche tecniche uguali e di tipologia di trasporto analoghe.</p> <p>E' necessario individuare una procedura affinché i nominativi del personale designato per il Servizio di Prevenzione e Protezione vengano registrati nei Ruoli Equipaggi previsti dal Codice di navigazione, considerato che tale adempimento, pur fissato dalla norma, non trova una applicazione concreta a bordo delle navi.</p>
Art. 16 – Rappresentante alla Sicurezza dell'Ambiente di Lavoro	<p>Si ritiene utile prevedere nella norma (così come precedentemente evidenziato per il Responsabile del Servizio di prevenzione), la possibilità che per le unità navali che impieghino sino a 20 marittimi. il Rappresentante possa essere eletto anche per più unità della stessa Compagnia di navigazione o per navi similari di diverse compagnie. Nel caso che la rappresentanza si riferisca a diverse compagnie di navigazione il rappresentante si potrebbe definire di <b>"sito marittimo"</b> e potrebbe pertanto interagire nei Porti con i diversi Componenti del Servizio di Prevenzione e con il Responsabile.</p>
Art. 14 – Riunione periodica	<p>La periodicità prevista nel presente articolo (annuale), può non coincidere con la presenza di uno stesso equipaggio.</p> <p>Va pertanto adeguata al tipo di nave e al tempo di permanenza delle unità lavorative sullo stesso naviglio, prevedendo che copia delle risultanze di tale riunione sia inviata per conoscenza alle organizzazioni sindacali competenti territorialmente.</p> <p>Inoltre a tale riunione va prevista la presenza del Medico competente</p>

<p>Artt. 18 20– Tipo di Visite</p>	<p>Allo stato attuale quest'articolo è completamente inapplicato ed il Ministero delle Infrastrutture non ha mai emanato gli atti di indirizzo necessari a renderlo esecutivo.</p> <p>Lo stesso Ministero ha sopperito in minima parte solo dall'inizio di quest'anno dando alcune disposizioni per incrementare alcuni controlli durante le Visite Tecnico Sanitarie previste dall'OIL.</p> <p>E' necessario modificare l'articolo, prevedendo un'integrazione di questa procedura (che è più ampia e che contempla la presenza dei diversi soggetti previsti dall'ordinamento italiano) con quella preesistente di origine internazionale, evitando l'inutile duplicazione di interventi e di commissioni.</p> <p><b>Visita Periodica</b> La previsione di effettuare visite periodiche ogni due anni è completamente inefficace. L'OIL per le visite tecnico-sanitarie prevede una visita ogni 6 mesi.</p>
<p>Art. 23 comma 6 lettera b) Medico Competente e sorveglianza del lavoratore Marittimo</p>	<p>Il SASN non riconosce in molti casi la competenza del Medico Competente a rilasciare il giudizio di idoneità alla mansione</p>
<p>Art. 31 Commissione Territoriale ecc..</p>	<p>Le Commissioni territoriale, in assenza di atti di indirizzo su come effettuare le visite a bordo non sono mai state costituite, malgrado la buona volontà di alcune Capitanerie che ne hanno promosso l'insediamento.</p> <p>Nell'ambito di tali Commissioni c'è però il rischio che si riproduca il problema delle competenze, fra l'Ufficiale responsabile della sezione sicurezza della Capitaneria di porto, il Rappresentante dell'Azienda Sanitaria Locale e il Medico del Porto che dipende dall'Ufficio di Sanità marittima.</p>
<p>Art. 32 - Approvazione piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro</p>	<p>Poiché è previsto che il Ministero approvi quanto dichiarato dal datore di lavoro attraverso la documentazione di cui all'art. 6 del d.lgs 271/99, sarebbe utile che dei risultati di tale giudizio siano informati sia le OO.SS. competenti territorialmente che i RLS di riferimento.</p>
<p>Art. 33 Certificato di Sicurezza dell'ambiente di lavoro</p>	<p>E' evidente che non essendo mai state effettuate le visite di cui agli artt. 18-20 non sono stati mai prodotti tali certificati</p>
<p>Art. 34 – Criteri progettuali e costruttivi</p>	<p>Del previsto Regolamento, da emanarsi da parte</p>

	del Ministero dei Trasporti, di concerto con il Lavoro e la Sanità, anche in conformità a convenzioni dell'OIL, per la realizzazione degli ambienti di lavoro a bordo delle navi, ne è stata prodotta solo una bozza, sulla quale non è stato mai avviato un confronto con le parti sindacali.
Art. 43 - Oneri relativi a prestazioni e controlli	E' utile un atto di indirizzo che agevoli il superamento delle diversità dei rimborsi spese correlati all'espletamento delle attività previste dal decreto legislativo in questione e che si definisca quali sia l'organismo o il soggetto caricato di tali oneri.

**Riguardo al D.lgs. 195/2003**, si evidenzia quanto segue:

D. Lgs 196/2003 – Formazione obbligatoria per Responsabile e Addetti S.p.p.	Non si ritiene corretta l'interpretazione, contenuta nella circolare ministeriale del 28 novembre 2006, con cui si escludono dai percorsi formativi il Responsabile e gli addetti del Servizio di prevenzione del settore marittimo, considerato che la formazione di cui al DM 19 giugno 2001, citata nella stessa circolare, non è esaustiva dei compiti specifici previsti per quelle figure.
---	--

## **SETTORE PORTUALE**

### SISTEMA AUTORIZZATIVO E CONCESSORIO (artt. 16 e 18 Legge 84/94)

Si segnala che nel sistema di autorizzazione allo svolgimento delle attività portuali da parte delle imprese, stabilito dalla legge 84, è previsto solo un generico richiamo al rispetto della normativa di igiene e sicurezza del lavoro.

Invece, per il rilascio dei relativi atti autorizzativi e concessori, dovrebbe essere esplicitamente prevista la verifica preventiva, da parte delle Autorità portuali, del rispetto delle normative di sicurezza e salute del lavoro ex 626 e successive modificazioni ed integrazioni.

Inoltre, poiché le attuali norme di modifica del sistema degli appalti pubblici hanno previsto la verifica preliminare dei costi del lavoro e della sicurezza, si pone il quesito se tale vincolo debba essere esteso anche per gli atti autorizzativi di cui sopra.

In tale direzione, si potrebbe utilizzare una modifica al d.lgs. 272/99.

### **Decreto Legislativo 272/1999**

*"Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485"*

Il decreto legislativo 272 è stato emanato contestualmente al decreto 271/1999 (esplicitamente previsto dal 626/94 modificato dal 242/96), relativo al settore marittimo.

La necessità del decreto 272 è stata invece riconosciuta dal Parlamento, che ne ha emanato la legge delega, e dal Governo che lo ha redatto in base alla proposta presentata anche con il contributo delle organizzazioni sindacali di categoria, in considerazione dell'assenza di previsioni normative e sanzioni previgenti per l'ambito portuale (es. nel 547/55), nonché per rendere esecutivo il Codice OIL 152/81, già recepito dalla legge 862/84.

### **Problemi sospesi o oggetto di contenzioso con il sindacato, relativi al d.lgs. 272**

Art. 3	Non è stata disciplinata la figura della "persona competente" così come definita dall'art. 3, lettera b), della Convenzione OIL N.152 del 5 dicembre 1981 (recepita con legge 862/84), coordinandola con le figure previste dal d. lgs. 626/94 e successive modificazioni ed integrazioni.
Art. 6 - <i>Formazione dei lavoratori</i> 1. Il Ministero dei trasporti e della navigazione promuove corsi di formazione ed aggiornamento dei lavoratori addetti alle operazioni ed ai servizi portuali, nonché alle operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale in materia di sicurezza ed igiene del lavoro, con onere a carico dei datori di	Non è stato ancora pubblicato il previsto D.M. relativo alla formazione dei lavoratori, che deve essere emanato dal Ministero dei Trasporti di concerto con quello del Lavoro e della Salute. Il DM è stato oggetto di numerosi solleciti e di alcuni incontri, nel corso della precedente legislatura. Lo schema che è stato predisposto dal Ministero dei Trasporti è stato oggetto di solleciti ma anche di critiche. Nel frattempo è stato pubblicato in italiano il codice OIL, che dovrebbe essere assunto esplicitamente nel testo del DM come contenuto di riferimento per effettuare la formazione.

<p>lavoro. 2. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del lavoro e della previdenza sociale e della sanità, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese datoriali e dei lavoratori, sono stabiliti contenuti e modalità per lo svolgimento dei corsi di cui al comma 1, nonché criteri per il rilascio delle relative certificazioni.</p>	<p>Lo schema attualmente conosciuto, predisposto dai Trasporti, si riferisce unicamente al settore delle operazioni e servizi portuali, e non a quello delle trasformazioni e costruzioni navali. Tale scelta è stata condivisa dalle OO.SS., per la differenza sostanziale dei contenuti e dei processi formativi dei due settori.</p>
<p>art. 7 <i>Comitato di igiene e sicurezza del lavoro</i> 1. In sede locale l'Autorità (<i>portuale</i>) può istituire comitati di sicurezza e igiene del lavoro presieduti dall'Autorità stessa, con la partecipazione di un rappresentante dell'Azienda unità sanitaria locale competente, e composti da rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori, per la formulazione di proposte in ordine alle misure di prevenzione e tutela per la sicurezza ed igiene del lavoro.</p>	<p>Prevede la costituzione dei Comitati di igiene e sicurezza nei porti, ma non in forma obbligatoria (come invece richiesto più volte dal sindacato). I compiti e le funzioni non sono sufficientemente definiti. Sarebbe opportuno prevedere la costituzione di comitati separati, uno per il settore commerciale e uno per il settore industriale del porto.</p>
<p>Art. 14</p>	<p>Prevede l'emanazione di un D.M. per l'istituzione del registro degli apparecchi e degli accessori, la cui competenza esclusiva ricade sul Ministero dei Trasporti. Non è stato presentato nessuno schema al riguardo, seppure sollecitato più volte anche da parte sindacale.</p>
<p>Art. 34 - Sicurezza del lavoro e della navigazione</p>	<p>Non prevede esplicitamente che, prima dell'imbarco, i veicoli merci debbano essere pesati, per la verifica dell'assenza di sovrappeso. La questione è stata determinata in questo senso solo nel porto di Ravenna. L'importanza di tale scelta è stata richiamata da un documento sindacale recentemente inviato anche al Ministero competente.</p>
<p>Art. 61</p>	<p>Prevede il coordinamento tra le amministrazioni competenti e la ASL per l'estinzione delle contravvenzioni, ma non quello per l'accertamento delle contravvenzioni.</p>
<p>Art. 23</p>	<p>Non è prevista alcuna competenza in capo all'ARPA.</p>

### **Annotazioni aggiuntive**

Per la mancata consegna del documento di sicurezza alla ASL e all'Autorità portuale, stabilita all'art. 4 comma 2, non sono previste sanzioni.

L'individuazione del "datore di lavoro" può non essere semplice in un'area che vede la presenza di più soggetti (vettore marittimo, impresa fornitrice di manodopera, impresa concessionaria della banchina ecc.).

Alcune definizioni di datore di lavoro sono recuperabili nel decreto legislativo del settore marittimo (271/1999) con cui, si ribadisce, sarebbe utile l'integrazione.

## **SETTORE AEREONAVIGANTI**

A differenza di quello marittimo, il settore aereo non ha avuto un decreto attuativo del d.lgs 626, così come previsto dall'art. 1 comma 2 per individuare le esigenze connesse al particolare servizio di trasporto espletato.

La Conferenza dei servizi, composta dai Ministeri competenti, già dal 1999, ne ha escluso la necessità, ritenendo che la normativa di carattere generale contenuta nel 626 fosse applicabile in modo esaustivo anche rispetto alle specificità del lavoro, rinviando l'esame delle eventuali problematiche riguardanti il "primo soccorso" nel regolamento ex art. 15 del 626.

Il problema di più alto rilievo presente presso tale settore è quello relativo all'assenza di una medicina del lavoro applicata in forma metodica ai diversi rischi presenti, alcuni dei quali potenzialmente cancerogeni (ozono, bassa pressione atmosferica, emissione dei motori, cattiva qualità dell'aria, alterazione dei ritmi circadiani, lavoro notturno, radiazioni ionizzanti cosmiche, campi elettromagnetici).

A questo si aggiunge l'impossibilità di un controllo "sociale" dei diversi fenomeni (malattie professionali e infortuni), per effetto della deroga all'iscrizione all'INAIL o all'IPSEMA (art. 1, punto 11 DPR 1124/65, in applicazione di un RD del 1923), o quanto meno alla denuncia di tali avvenimenti verso quegli Istituti.

Attualmente si ricorre soltanto a diverse assicurazione private, le quali si limitano ad erogare risarcimenti per eventuali infortuni accaduti ai lavoratori delle compagnie aeree (da alcuni anni sempre più numerose).

Si ritiene pertanto importante recuperare dal punto di vista informativo un dato statistico della categoria, che oggi è frammentato tra i diversi soggetti operanti.

Un problema analogo, seppure non riguardi la totalità dei lavoratori del settore, è riscontrabile per i lavoratori marittimi che, solo parzialmente, sono iscritti all'IPSEMA.

Nel settore degli aeronaviganti (come in quello marittimo), vista anche la presenza di tre soggetti distinti che operano in materia di sorveglianza sanitaria (SASN, Istituto Medicina Legale, medico competente ex 626), diventa indispensabile operare un vero coordinamento degli interventi sanitari dal punto di vista della medicina del lavoro, anche prevedendo l'istituzione di un libretto sanitario individuale (anche di tipo elettronico).

Tale libretto, nel quale inserire la loro storia medica individuale, potrebbe essere letto e integrato dai diversi medici che, a causa anche dell'attività "itinerante", sottopongono a sorveglianza sanitaria i lavoratori in momenti diversi

La definizione di quali siano i soggetti abilitati, in via definitiva, ad eseguire le visite mediche correlate ai rischi professionali dei naviganti aerei, è diventato essenziale anche alla luce dei numerosi provvedimenti normativi, relativi ai rischi professionali in generale (d.lgs 626/94, che prevede il medico "competente" aziendale, ad esempio per il rischio vibrazioni), alle radiazioni ionizzanti (Legge 241/2000, che prevede il medico "autorizzato"), all'orario di lavoro (d.lgs. 185/2005, che prevede un ulteriore intervento -ma non di tipo preventivo- per i danni prodotti dal lavoro notturno, da parte "degli organismi sanitari previsti in materia di idoneità alla mansione specifica").

## **SETTORE STRADALE E AUTOSTRADALE**

Le recenti Linee guida varate dall'ISPESL in materia di sicurezza del lavoro degli addetti in presenza di traffico, per le diverse attività manutentive, di pronto intervento e di assistenza all'utenza stradale, la cui realizzazione è stata promossa unitariamente dal sindacato, ha fornito una prima risposta agli elevati rischi professionali per i lavoratori che esercitano la propria attività sui circa 800.000 chilometri di rete stradale extraurbana, costituita da 22.000 di strade e autostrade statali gestite dall'Anas che, come è noto, è oggi una società per azioni di diritto pubblico; da circa 6000 di autostrade gestite da 22 società concessionarie autostradali private e da una restante parte (ben oltre 700.000 Km), rappresentato da strade provinciali e regionali gestite direttamente dalle Autonomie locali e, in alcuni casi, da società da esse costituite.

A fronte di tale quadro, esiste una quantità rilevante di strumenti normativi, dalle norme generali di sicurezza e degli appalti, al decreto legislativo 494 sui cantieri mobili e temporanei, al codice della strada, alle norme tecniche relative alla segnaletica stradale, al decreto relativo all'alta visibilità degli indumenti di lavoro; ma esiste anche una pratica corrente di tipologie di intervento e di utilizzo della segnaletica stradale altamente diversificata da parte dei singoli gestori anche a parità di analogia dell'intervento.

Una disomogeneità che aumenta i rischi sia degli operatori che dell'utenza stradale.

Rispetto a tali "cattive pratiche", le Linee guida dell'Ispesl sono sicuramente idonee a fornire una spinta per un'omogeneizzazione dei comportamenti, così da accrescere anche la sicurezza degli utenti delle strade, ma potrebbero non risultare sufficienti.

Al riguardo si ritiene che un Regolamento, da emanarsi con il concerto dei Ministeri competenti (Infrastrutture per la parte relativa alla cantieristica, Trasporti per quanto riguarda la segnaletica di sicurezza stradale, Lavoro e Salute per le tutele in materia di sicurezza e salute nel lavoro), possa intervenire in forma più incisiva nel settore, considerando che i gestori ed i soggetti che intervengono per tutte queste attività, moltiplicati da una pratica di appalti e di subappalti frequentissima, sono un numero elevatissimo.