

**Riflessioni dell'UGL FEDERAZIONE TRASPORTI in merito al Decreto-Legge 57/12.****Premessa**

Prima di definire alcuni aspetti che si ritengono importanti, la riflessione in merito alla problematica di cui la presente, deve essere obbligatoriamente suddivisa nei due aspetti cardini. Innanzitutto riflettiamo sul perchè di questi rinvii e sulle molte criticità degli interventi stessi. Le procedure semplificate standardizzate dovevano essere emanate già entro il 31 dicembre 2010 così sancito dall'art. 6, c. 8, lettera *f* del D.Lgs. 81/08 e succ. modif., con il 1° luglio 2012 quale termine di entrata in vigore dell'obbligo generalizzato della redazione del documento di valutazione dei rischi, mentre la riforma della disciplina speciale per i settori ferroviario, marittimo e portuale, previsto nell'art. 3, c. 3 del D.Lgs. 81/08 e succ. modif., doveva entrare in vigore entro il termine, già più volte prorogato, del 15 maggio 2012. Un chiaro esempio a riprova di quanto addotto è stato proprio l'art. 2, c. 51 della Legge 26 febbraio 2011, n. 10, di conversione del D.L. 29 dicembre 2010, n. 225 in cui vi è stata già una proroga temporale, da 36 a 48 mesi.

Il mancato rispetto di quanto sopra ha dettato il ricorso al Decreto -Legge di cui la presente consentendo ancora l'autocertificazione e soprattutto per scongiurare un gravissimo vuoto normativo facendo salve le disposizioni del previgente regime speciale dettato per i settori ferroviario, marittimo e portuale.

**Punto 1.**

All'art. 1 si prevede il rinvio dell'impiego delle procedure semplificate standardizzate.

Il rinvio si è reso necessario in quanto le procedure di cui sopra, il cui utilizzo per le aziende che occupano fino a 10 lavoratori è previsto dal comma 5 dell'articolo 29 del D.lgs. 81/08 e succ. modif., non sono ancora state definite, ad oggi e per quanto noto, dalla Commissione consultiva permanente per la salute e sicurezza sul lavoro istituita presso il Ministero del Lavoro.

E' doveroso far presente, sempre per quanto noto, solo un mese fa il Comitato n. 2, sottocommissione di quella consultiva, ha sostanzialmente completato e condiviso tutte le implementazioni e contributi degli elementi costituenti il lavoro a cui demandata. Detto rinvio appare quindi necessario e chiaro in quanto è stato messo in essere una "consultazione" con le imprese al fine di raccogliere i pareri di chi dovrà utilizzarla. Il test che è stato proposto non rivolta come un'indagine statistica e non basata su valori rigidamente quantitativi; ha rappresentato piuttosto un sondaggio di tipo qualitativo, basato sulla prova di compilazione e su un semplice rapporto di valutazione sullo strumento stesso. Un sistema che la scrivente O.S. può condividere per l'applicabilità delle norme.

A ns. avviso altresì, visti i tempi così stretti ed impellenti non avrebbe potuto portare a parametri effettivamente cognitivi per l'intero sistema.

In assenza di queste procedure, il D.lgs. 81/08 prevede che i datori di lavoro di queste microimprese possano autocertificare l'effettuazione della valutazione dei rischi, ma solo fino al termine massimo del 30 giugno 2012. A decorrere dal 1° luglio 2012 sarebbero quindi stati obbligati ad elaborare il documento di valutazione dei rischi secondo le procedure ordinarie;

un appesantimento burocratico che non sarebbe stato sintomo e sintomatico di più sicurezza e più tutela dei lavoratori. Non vi è riscontro di tale corrispondenza biunivoca.

Il decreto in oggetto, infatti, precisa nelle proprie motivazioni iniziali, e parzialmente condivisibili, che: "Ritenuta, infine, la straordinaria necessità ed urgenza di evitare, nelle more della definizione delle procedure standardizzate di effettuazione della valutazione dei rischi di cui all'articolo 29, comma 5, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, che i datori di lavoro che occupano fino a 10 lavoratori, i quali entro il 30 giugno 2012 possono autocertificare l'effettuazione della valutazione dei rischi, siano obbligati, a decorrere dal 1° luglio 2012, ad elaborare il documento di valutazione dei rischi secondo le procedure ordinarie".

Evidenziamo nuovamente e comunque come il termine previsto inizialmente dal D.Lgs. 81/08 per l'elaborazione delle procedure standardizzate e del loro recepimento tramite un decreto interministeriale fosse sempre il 31 dicembre 2010 a cui si sono susseguite le varie proroghe fino ad oggi.

### Conclusioni 1° punto

Pertanto per quanto succitato, è auspicabile che la decisione di dar termine al massimo al 31 dicembre 2012 se non prima (fino alla scadenza del terzo mese successivo alla data d'entrata in vigore del decreto interministeriale che definirà queste procedure standardizzate (art. 6, comma 8, lettera f)), abbia una valenza notevole ma che sia punto fermo, per riflessione della scrivente O.S., per la semplificazione dell'attuazione del D.Lgs. 81/08 e succ. modif., al fine di evitare anche incomprensioni di tipo applicativo. E' doveroso far presente che in alcune procedure applicative, da parte delle Autorità preposte al controllo del territorio, spesso si determinano incomprensioni esecutive a volte confermate attraverso alcune sentenze della S.C..<sup>1</sup>

Concludendo è opportuno mettere in essere qualsiasi attività volta all'efficientamento e semplificazione delle procedure quale argomento insito per colmare ciò che si è evidenziato e marcato profondamente in oltre 10 anni di applicazione o meglio applicabilità dell'ex D.Lgs. 626/94 e succ. modif., derivante dalla mancata suddivisione della pericolosità tra le varie aziende, di qualsiasi forma e natura, per l'applicazione delle norme antinfortunistiche, onde per cui fondamentale il passo al D.Lgs. 81/08 e succ. modif..

E' da tenere presente infine, che questa è una particolare agevolazione che forse non sarà contemplata ed ammessa, così come è stato per altro stato Europei già condannato, da quanto emergerà nella procedura d'infrazione aperta ai danni dell'Italia dalla Commissione europea a fine settembre 2011, in quanto il provvedimento è in particolare contrasto con la direttiva 89/391/CEE.

### Punto 2.

Un'altra importante e peculiare proroga contenuta sempre nell'art. 1, comma 1, D.L. n. 57/2012, riguarda le disposizioni dell'art. 3, commi 2 e 3, D.Lgs. n. 81/2008, che ha previsto una riforma della disciplina speciale in materia di salute e di sicurezza sul lavoro per i settori ferroviario, marittimo e portuale, da attuare entro il 15 maggio 2012 per armonizzarla con le nuove norme introdotte dal D.Lgs. n. 81/2008 e succ. modif., con la conseguente automatica abrogazione di tutta la disciplina particolare previgente ed attuativa. Di fronte a questi

<sup>1</sup> Ad esempio, vds. sentenza, III<sup>a</sup> sez penale, n. 23968 del 15.06.2011.

provvedimenti fin ora non provenienti, è stato emanato detto decreto-legge al fine di "scongiurare il rischio di una sospensione delle attività operative nei settori ferroviario, marittimo e portuale, determinata dall'impossibilità di applicare le disposizioni tecniche previste dal decreto legislativo 9 aprile 2008, n.81, incompatibili con gli attuali standard tecnici di esercizio applicati ai citati settori".

Sostanzialmente si è corsi al riparo per evitare un gravoso rischio, quello di un serio e lacerante grave vuoto normativo derivante dall'abrogazione della disciplina speciale dettata per questi settori e dall'esclusione dell'applicabilità agli stessi di alcuni Titoli fondamentali del D.Lgs. n. 81/2008 e succ. modif., come per esempio, quello sui luoghi di lavoro (art. 62, c. 2) o in materia di segnaletica (art. 161, c. 2).

Pertanto, il comma 1, art. 1, D.L. n. 57/2012, ha scongiurato questa eventualità prorogando sostanzialmente, "a data da destinarsi", l'efficacia della disciplina contenuta nei provvedimenti speciali<sup>2</sup> fino a quando non saranno emanati i nuovi decreti regolamentari attuativi per questi settori.

### Conclusioni 2° punto

I trasporti sono un settore molto peculiare, complesso e variegato, un comparto globale per antonomasia a cui si aggiunge il peso notevole dell'incidenza sociale.

Le nuove tecnologie, proprie di questo settore, nonché le organizzazioni del lavoro richiedono un alto grado di flessibilità ed adattabilità alle condizioni che cambiano rapidamente ed introducono maggiori complessità. I nuovi modelli di lavoro sono in continuo fermento e di sviluppo evolutivo: strutture satelliti, subappalti, outsourcing di servizi essenziali, imprese virtuali, frammentazione di imprese in piccole unità produttive, fusioni, con questo il sistema sicurezza aziendale è continuamente chiamato a relazionarsi e a confrontarsi. Il D.Lgs. 81/08, sicuramente sul piano globale ha rimodellato l'impianto dell'intera legislazione antinfortunistica; in particolare entro il termine "perentorio", ovviamente non così perentorio, di dodici mesi dalla sua entrata in vigore, quindi entro il 15.05.2009, dovevano essere emanati decreti mirati nel settore dei trasporti.

In particolare riflettendo, considerando già l'art. 1 comma 2 dell'ex D.Lgs. 626/94, che ha subito una sostanziale modifica dal D.L. n. 510 del 01.10.96 convertito in Legge del 28.11.1996, non vi è stato dato alcun seguito in merito alle "particolari esigenze connesse al servizio espletato" da individuare attraverso detti decreti. Proprio l'art. 3 comma 2 del D.Lgs. 81/08 e succ. modif., è stato ripreso appieno l'ex articolo di cui sopra ma apponendo alcune sostanziali modifiche.

Questi decreti interministeriali, che formalmente erano da emanare entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del D.Lgs. 81/08, avranno un compito essenziale e di fondamentale

<sup>2</sup> Le norme attuali per i settori ferroviario, marittimo e portuale e prorogate dall'art. 1, D.L. n. 57/2012 sono sostanzialmente quelle qui di seguito riportate:

- Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, «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».
- Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 272, «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».
- Decreto Legislativo 17 agosto 1999, n. 298, «Attuazione della Direttiva 93/103/CE relativa alle prescrizioni minime di sicurezza e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca».
- Legge 26 aprile 1974, n. 191, «Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato».

importanza, infatti dovranno provvedere a dettare le disposizioni per consentire il coordinamento con la disciplina recata dai decreti legislativi della normativa sulle attività lavorative a bordo delle navi (D.Lgs. 271/99), in ambito portuale (D.Lgs. 272/99) e l'armonizzazione delle disposizioni tecniche di cui ai Titoli II-XII del D.Lgs. 81/08 e succ. modif., con anche la disciplina in tema di trasporto ferroviario contenuta nella legge 191/74 e quanto di correlato nel settore.

Appare quindi chiara e fondamentale l'esigenza di un riassetto complessivo della materia per adeguarla e plasmarla con il dettame normativo attuale; questa norma tampone del D.L. n. 57/2012 per il momento ha solo rinviato questo problema, ma siamo fermamente convinti che l'esigenza di una riforma della disciplina in questi ambiti è quanto mai sentita anche se, visti i tempi molto lunghi come nella presente evidenziati, appare necessario ed imprescindibile l'emanazione dei nuovi provvedimenti settoriali con implacabile fermezza, almeno da parte nostra.

### Conclusioni complessive

Siamo pertanto sempre più consapevoli che bisogna intraprendere quindi, la strada del "fare" sia a livello pratico che a livello morale, assumendo un atteggiamento da fatalistico e disattento, a consapevole, rappresentando uno degli obiettivi cardine della non "burocratizzazione" nel campo della salute e sicurezza del lavoro e nello specifico nel settore dei trasporti che oltre alle condizioni proprie lavorative, influiscono certamente anche quelle di terzi.

E' da evidenziare infine, con gradito riscontro, che un'eccezione a questo panorama di proroghe è invece rappresentato dall'ambito degli uffici all'estero di cui all'articolo 30 del decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1967, n. 18, per i quali il decreto attuativo<sup>3</sup> è in essere già da qualche mese.

<sup>3</sup> Decreto 16 febbraio 2012, n. 51 -Regolamento recante disposizioni in materia di tutela della salute e della sicurezza degli uffici all'estero ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81.