

Segreterie Nazionali

Roma, 9.11.2021

Testo degli interventi fatti dalla Filt Cgil e dalla Fit Cisl in merito alle proposte di Legge n.1779 e n.1782

PROPOSTA DI LEGGE N. 1779

Disposizioni in materia di accertamento e controllo dell'idoneità fisica e psico-attitudinale del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto

L'esperienza, l'alta specializzazione e la capillare articolazione sul territorio maturata in materia di accertamento dell'idoneità psico-fisica del personale che svolge mansioni con ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario e la capillare articolazione sul territorio consente alla Direzione Sanità, di offrire numerose e diversificate prestazioni sanitarie di elevato livello qualitativo **sia in ambito medico-legale che di medicina del lavoro** e di igiene industriale, con valore di pubblico servizio, rivolte sia alle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, sia a Società esterne e ai privati cittadini, con particolare riferimento al comparto dei trasporti.

Facciamo un po' di cronistoria.

Il Decreto 23 febbraio 1999, n. 88 "Regolamento recante norme concernenti l'accertamento ed il controllo dell'idoneità fisica e psicoattitudinale del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto ai sensi dell'articolo 9, commi 3 e 4, del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753" (GU n.84 del 12-4-1999), costituisce lo strumento attuativo del citato DPR n.753.

Il DPR in parola si applica alle ferrovie destinate al servizio pubblico per il trasporto di persone e di cose esercitate dalle Ferrovie dello Stato, ovvero in regime di concessione o di gestione commissariale governativa, con estensione dell'ambito di applicazione a tutti i servizi collettivi di pubblico trasporto terrestre. In particolare il Decreto Ministeriale sopra indicato discende dalla specifica previsione dell'art. 9 del DPR anzidetto, nel quale si sancisce che tutto il personale cui esso è applicabile deve essere idoneo a soddisfare le condizioni poste dalle leggi e dai regolamenti per le mansioni che deve svolgere, stabilendo che per il personale ferroviario l'accertamento dell'idoneità ed il conseguimento di abilitazioni a determinate mansioni sono disciplinati da specifiche norme in materia ed ancora che, per il personale delle ferrovie in concessione e degli altri servizi di pubblico trasporto, tali accertamenti vengono regolati da apposite norme emanate dal Ministro dei

Trasporti ed ancora, per il personale dei servizi di pubblico trasporto di competenza delle Regioni da apposite norme, emanate dal Ministro dei Trasporti se addetto a mansioni interessanti la sicurezza dell'esercizio e dai competenti organi regionali se addetto ad altre mansioni. Infine stabilisce che per i conducenti degli autobus si faccia riferimento alle norme del Codice della strada e delle relative disposizioni di esecuzione.

In ottemperanza al DPR anzidetto il Decreto Ministeriale n. 88 del 1999 definisce dunque i criteri e le modalità per il controllo dell'idoneità sia fisica che psicoattitudinale del personale addetto alle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, metropolitane, tranvie ed impianti assimilabili, filovie ed autolinee ai fini dell'ammissione in servizio, della revisione, dell'abilitazione, dell'assegnazione a nuove funzioni e del passaggio di profilo professionale.

Oltre agli ambiti di applicazione, il Decreto in questione, all'art. 6, definisce anche la competenza ad effettuare le visite e ad adottare i provvedimenti di inidoneità stabilendo che le tipologie di visite previste dalla norma debbano essere eseguite prioritariamente a cura della Direzione Sanità delle Ferrovie dello Stato e delle sue dipendenze periferiche e, all'occorrenza e qualora tecnicamente possibile, le visite medesime possano essere effettuate a cura degli organi del Servizio sanitario nazionale, **ferme restando comunque tutte le modalità e le prescrizioni di cui allo stesso regolamento**, che in più punti rimandano a specifiche indicazioni afferenti alla Direzione Sanità, demandando altresì alla sua sede centrale la competenza in materia di giudizi di appello.

Da una attenta disamina di questo articolato impianto normativo emerge con chiarezza come esso definisca compiutamente, a tutt'oggi, gli ambiti di applicazione, le tipologie di accertamenti sanitari dell'idoneità fisica e psicoattitudinale, le modalità tecnico-procedurali, oltre che i requisiti da adottare e le competenze certificatorie, garantendo che l'applicazione delle norma primaria nella sua espressione regolamentare sia presidiata in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale, senza possibilità di disallineamenti e disapplicazioni, a condizione che il dettato normativo sia puntualmente osservato.

Per quanto attiene la garanzia di accesso alle prestazioni sanitarie di Legge, anch'essa risulta adeguatamente presidiata, atteso che le visite devono essere prioritariamente erogate dalla Direzione Sanità di R.F.I. S.p.A. e sue strutture periferiche e, in alternativa, ove ciò risulti necessario oltre che tecnicamente fattibile, sia ai fini dell'accertamento dell'idoneità fisica che di quella psicoattitudinale, secondo i parametri e le modalità indicate, dagli organi del Servizio Sanitario Nazionale, con ciò già prevedendo ab origine una pluralità di qualificati soggetti erogatori che, oltre alla presenza diffusa in tutto il Paese, esprimono certamente una elevata qualità tecnico-professionale in ambito medico-legale oltre che i presupposti organizzativo-gestionali di uniformità metodologica e procedurale.

Prescindendo dalla disamine inerente le strutture del SSN, la qualificazione professionale della Direzione Sanità RFI è implicitamente desumibile dai compiti di natura pubblica a garanzia della sicurezza del trasporto pubblico, risultando supportata da un robusto ed articolato impianto normativo di attribuzioni medico-legali precipuamente afferenti all'ambito della Medicina dei Trasporti, tenendo altresì presente che la stessa Legge istitutiva del Servizio Sanitario Nazionale ne mantiene inalterate le attribuzioni, peraltro sostanzialmente preesistenti di oltre 70 anni tale istituzione.

L'art.6 punto z della Legge 833 del 23/12/78, istitutiva del Servizio Sanitario Nazionale, ha, infatti, inserito l'allora Servizio Sanitario delle FS (attuale Direzione Sanità di RFI) nell'ambito di operatività propria dello Stato, affidandogli l'esclusivo controllo sull'accertamento tecnico-sanitario delle condizioni del personale dipendente dall'allora Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato ed ha confermato tale previsione nel successivo art.14.

Da ultimo, appare opportuno rilevare come il DM 88/99 trovi applicazione ai fini della emissione della certificazione medico-legale di idoneità/non idoneità psico-fisica allo svolgimento delle mansioni, non soltanto dei profili professionali adibiti al trasporto pubblico su gomma, ma anche di quelli non su gomma di cui all'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, ovvero, le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario in concessione da parte dello Stato e quelle per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti

di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, adibite a servizi ferroviari locali.

Le competenze certificatorie di legge risultano pertanto, già con le modalità in essere, adeguatamente, uniformemente ed efficacemente presidiate, a richiesta delle Società/Enti obbligati, a garanzia della sicurezza della collettività.

In ragione dell'analisi condotta non si ritiene pertanto necessaria, né sostenibile in tema di sicurezza del trasporto pubblico, l'introduzione della modifica normativa proposta atteso che essa non produce di fatto alcun significativo valore aggiunto rispetto allo status quo.

Inoltre nella proposta di legge N.1779 esiste un problema di parità di trattamento su tutte le garanzie affinché tutti i soggetti siano sottoposti alle stesse previsioni in termini di modalità e prescrizioni del regolamento di cui al decreto del ministro dei trasporti n.88 del 23 febbraio 1999 data l'eliminazione della parte in cui all' art. 6 comma 2 si precisa "ferme restando tutte le modalità e prescrizioni di cui al presente regolamento". Esiste un problema di coerenza generale e di esigenza di coordinamento tra chi rilascia le certificazioni e i successivi commi dell'art. 6 dell'Allegato A che prevedono il giudizio di appello al provvedimento dinanzi al collegio della Direzione Sanità di RFI.

Così come è configurata la norma non è chiaro quale sia il soggetto titolare del trattamento dei dati sanitari qualora l'accertamento venga affidato a soggetti privati abilitati e autorizzati dalle strutture sanitarie competenti.

Occorre precisare cosa si intende per soggetti privati "*tecnicamente abilitati*" come scritto al comma 2 dell'art. 1 proposto.

La proposta di legge andrebbe a modificare anche il D lgs 30 dicembre 2010 , n. 247 - Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità ed anche il Regolamento (UE) 2015/995 della Commissione del 08/06/2015 recante modifica della decisione 2012/757/UE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente il sottosistema "esercizio e gestione del traffico" del sistema ferroviario dell'Unione Europea;

Se non adeguatamente regolamentata con requisiti stringenti e chiari, la liberalizzazione della medicina legale della Direzione Sanità di RFI, infatti, potrebbe dar luogo ad un detrimento degli standard qualitativi dei controlli sanitari, considerata la mancanza di know how e strutture sufficienti all'esterno del precitato organismo sanitario, con le prevedibili ripercussioni sulla sicurezza del trasporto pubblico, condizione strettamente collegata all'idoneità psicofisica degli operatori di questo settore.

Per tali ragioni riteniamo che la via da seguire non sia quella della liberalizzazione di un' attività di controllo, che per la sua natura e rilevanza lo Stato ha voluto avocare a sé, ma quella del potenziamento ed ulteriore capillarizzazione delle strutture della Direzione Sanità, attraverso politiche di incremento del personale e di adeguato inquadramento equiparabile a quelli delle rispettive categorie professionali operanti nel SSN. A sostegno di ciò vale la pena sottolineare che c'è una tendenza alla fuga degli operatori sanitari per i bassi livelli retributivi che offre la Direzione Sanità rispetto alle equivalenti categorie professionali operanti nel servizio sanitario nazionale.

PROPOSTA DI LEGGE N.1782

Introduzione dell'obbligo di presentazione annuale del certificato penale del casellario giudiziale e del certificato del casellario dei carichi pendenti da parte dei conducenti di mezzi adibiti al trasporto pubblico di persone

La proposta di legge fa riferimento a un caso di soggetto condannato ad un anno di reclusione per abusi sessuali a danno di un minore e che si trovi alla guida di un pulmino con a bordo oltre 50

studenti. Occorre precisare che anche qui la motivazione adottata dalla proposta di legge non costruisce una solida base per motivare il provvedimento perché esiste già la norma (art. 25 bis, comma 1 DPR n. 313/2002) per cui il datore di lavoro può richiedere il casellario giudiziario per questo tipo di reato per chi è addetto a svolgere mansioni a contatto con minori .

Consentire alle aziende di richiedere la consegna del certificato di carichi pendenti o casellario giudiziale non solo come condizione per la stipula del contratto di assunzione, e quindi in fase pre-assuntiva, ma annualmente, nel corso dello svolgimento del rapporto di lavoro, pone rilevanti questioni di legittimità e sostenibilità normativa nonché difficoltà applicative.

Pensare di poter scaricare, con un obbligo legislativo, sui lavoratori una necessità di cui non si capisce il senso, vista già la stringente normativa riservata agli autoferrotranvieri con un decreto regio del 1931, ci sembra francamente inopportuno.

Si pensi al fardello determinato dal dover produrre annualmente una ulteriore certificazione per gli operatori di esercizio gravati già dal periodico, complesso e oneroso rinnovamento della certificazione correlata al rispetto del requisito di professionalità, cqc.

Si ricorda che quella degli operatori di esercizio, qualifica indispensabile per il conseguimento del core business aziendale nel tpl, risente già di uno scarso riconoscimento retributivo, tenendo conto della professionalità necessaria, onerosa già al momento del conseguimento, e delle difficoltà quotidiane nello svolgimento della mansione, spesso fonte di stress lavorativo.

Inoltre, soprattutto in questo contesto storico e di crisi occorre poter contare su questa figura professionale, già di per se molto carente, creando un clima sereno allo scopo di garantire standard qualitativi elevati. Contare su personale formato e in grado di fornire un buon servizio pubblico alla cittadinanza oggi è più che mai un valore da preservare.

Dal punto di vista normativo ci chiediamo se sia stato richiesto il parere al Garante della Privacy secondo l'art. 36 del Reg UE 2016/679 sul trattamento dei dati personali. Il Regolamento prevede che per questo tipo di dati non sia sufficiente una mera autorizzazione al trattamento dei dati ma sia necessaria una legge che stabilisca la corretta individuazione dei limiti e modalità di trattamento dei dati, nonché di tutti i criteri nel rispetto dei principi della privacy. A tal proposito la norma proposta appare generica.

In merito al certificato dei carichi pendenti si solleva un problema di costituzionalità con riferimento all'art. 27 e in particolare comma 3 sulla presunzione di innocenza e con riferimento al casellario giudiziale in riferimento al principio di funzione rieducativa dalla pena per cui si pone l'esigenza di un temperamento di interessi legati alla sicurezza e all'ordine pubblico con i principi costituzionali richiamati oltre che di tutela di diritti personali.

Esiste un problema di costituzionalità che stabilisce la presunzione di innocenza su informazioni protette di cui all'art. 10 del Regolamento Privacy (trattamento dei dati giudiziari) in una fase in cui è in corso una revisione sul funzionamento del casellario giudiziale.

Infine ma non meno importante la valutazione a totale discrezione del datore di lavoro di cui al comma 3 necessita di una valutazione congiunta con le parti sociali considerata la delicatezza nella gestione del rapporto di lavoro coerente con la disciplina contrattuale anche attraverso specifica previsione che rimandi alla contrattazione collettiva.