

Audizione alla Camera dei Deputati in merito alle proposte di legge n. 1782 e 1779, per il giorno 9 novembre 2021

Occorre, prima di entrare nel merito della discussione, condividere in questa sede alcune riflessioni generali sul trasporto pubblico locale, affinché il confronto sia più proficuo e più ampio. Innanzi tutto risulta utile inserire, nel nostro quadro generale, la questione per cui, in questo stesso periodo, si sta discutendo su una riforma complessiva del trasporto pubblico locale, che possa rimettere sulla stessa linea temporale i vari interventi che si sono succeduti nel corso del tempo, sia di natura normativa che organizzativa. La proposta di Testo Unico, infatti, attualmente al vaglio del Legislatore, ci invita ad una riflessione secondo cui ogni singolo intervento e miglioria proposta e proponibile al mondo del trasporto pubblico locale, avrebbe sicuramente più incidenza se fosse ricompresa all'interno di un confronto di merito e metodo complessivi, tale da fornire il settore di un orizzonte di senso generale e generalmente applicabile. In quest'ottica, come più volte rappresentato dalla nostra Organizzazione, siamo a confermare la profonda convinzione che tale apparato potrebbe essere sicuramente più esaustivo se discusso nell'ambito complessivo di un confronto generale che coinvolga le parti sociali, come sta avvenendo in occasione di questa Audizione, per la quale ringraziamo la Vostra sensibilità.

Una seconda riflessione generale riguarda la nota carenza cronica di personale idoneo da immettere nel mercato del trasporto locale. Non da ultimo, tutti abbiamo avuto modo di ascoltare l'allarme preoccupato delle Associazioni Datoriali di settore che lamentano una difficoltà crescente nel reperire nuove risorse da impiegare. Le ragioni di questa scarsità sono da ritrovare nell'articolato iter per l'acquisizione dei titoli che possano garantire la presenza sul mercato, a fronte di costi elevati e di un salario professionale che non è proporzionato né alle risorse investite per ottenere la qualifica di operatore di esercizio, né alle responsabilità dirette ed indirette che si assumono nello svolgimento della mansione.

Nonostante il Sindacato abbia più volte rilanciato questo appello a tutti i livelli, la situazione di fatto rimane grave: la questione salariale degli operatori del trasporto pubblico locale, infatti, è legata ad un quadro contrattuale che tarda, contrariamente ad altri settori, ad essere rinnovato e realmente adeguato alle esigenze economiche contemporanee. A tal riguardo forse è opportuno rammentare che il contratto nazionale Autoferrotranvieri ed Internavigatori, rinnovato dopo 7 anni nel novembre 2015, ad oggi ha già alle spalle un triennio scaduto (2018 - 2020) e vede la trattativa fortemente rallentata dalla volontà datoriale di renderlo "autofinanziato", questione che si contrappone con il buon senso comune ed anche, fortemente, con le crescenti spese necessarie per acquisire i titoli.

Terza considerazione riguarda l'idoneità fisica e la sorveglianza sanitaria del personale di linea. Considerato quanto questi temi siano nodali, all'interno del quadro lavorativo dei trasporti, anche in termini di salvaguardia della sicurezza sui luoghi di lavoro, cui tanto insiste la riflessione nella gestione della lotta al contagio del Covid 19, spiace che ancora non ci siano stati interventi concreti sulle norme relative alla sicurezza (T.U. 81/08 e s.m.i.); nello specifico, un intervento per riconoscere al personale del trasporto pubblico un adeguato inquadramento di malattie professionali, applicando al Testo Unico le necessarie modifiche perché anche l'Autoferrotranviere possa accedere direttamente al proporzionale riconoscimento per patologie occorse nell'ambito dello svolgimento del servizio, ci sembra quanto mai necessario. Considerate infatti che, ad oggi, in considerazione del combinato disposto delle norme in materia, nonostante il conducente di linea svolga la sua mansione in vettura, quindi permanga per l'intero orario di lavoro al posto guida, il suo luogo di lavoro è considerato la rimessa.

Analisi proposta di legge n.1782 Camera dei Deputati, di iniziativa dei deputati Molinari recante disposizioni su “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”

Al comma 3, art. 1 si dispone che *“le imprese esercenti servizi di trasporto pubblico di linea procedono alla valutazione di ciascun conducente e qualora rilevino che quest’ultimo abbia riportato condanne o abbia in corso procedimenti per i reati di cui ai titoli V, VI, XI e XII del libro secondo del codice penale, sono tenute ad adibirlo a un’attività che impedisca il verificarsi di situazioni potenzialmente pericolose per la sicurezza e l’ordine pubblico”*.

La discussione di merito di questa proposta parte dalla necessità di evitare situazioni potenzialmente pericolose nell’esercizio del trasporto pubblico locale, definendo un perimetro di valutazione e controllo da parte delle aziende, che dovrebbe essere continuo e preventivo.

Due criticità: in casi in cui una persona fosse condannata per crimini che ne compromettono l’attività ordinaria, crediamo che lo stesso dispositivo normativo di sentenza indichi la non idoneità a determinate mansioni, mentre una valutazione da parte aziendale rischierebbe di utilizzare maglie troppo larghe e troppo generiche nell’apprezzamento complessivo, rischiando un secondo giudizio a chi fosse già stato sottoposto ad un legittimo procedimento di legge. Bisognerebbe anche capire con quali parametri e con quali strumenti le aziende dovrebbero procedere ad una valutazione, la cui esattezza andrebbe a pesare in maniera importante sul destino del lavoratore interessato, condizionandone inderogabilmente il futuro.

La seconda criticità riguarda la previsione per cui, il personale potenzialmente inidoneo, dovrebbe essere adibito ad un’attività diversa. Serve, in questa sede, ricostruire la fattispecie per cui le cosiddette “altre mansioni” nel trasporto pubblico locale rappresentino da sempre un *vulnus* di ampio raggio: il personale, infatti, che si trovi a perdere l’idoneità fisica nel corso del tempo, situazione che capita con una frequenza sempre maggiore, potrebbe essere indirizzato ad altra mansione, dove possa continuare a lavorare preservando la propria salute. Purtroppo però, l’organizzazione interna delle aziende di trasporto pubblico locale non prevede, in moltissimi casi, la possibilità di mansioni diverse da quelle per cui si è stati assunti (ovvero la guida), per cui il personale che perde idoneità fisica rischia il licenziamento, in cui spesso incorre, per assenza di altra assegnazione.

Non vorremmo che in questo ambito si creasse una nuova categoria di persone destinate al licenziamento, che dopo aver pagato quanto dovuto alla giustizia, siano costrette ad essere destinate alla perdita anche del posto di lavoro, vista l’assenza di altre mansioni a cui essere destinate. E’ chiaro che la proposta di legge è priva, in questo senso, di una previsione esaustiva: cosa succederebbe, infatti, se a valle di una verifica una persona dovesse essere posta in altre mansioni e non ce ne fosse la possibilità? Potrebbe rimanere al suo posto oppure sarebbe licenziata, perché non idonea? Siamo convinti che, se il Legislatore intende operare in tal senso, sia necessario un più ampio orizzonte di possibilità da mettere in atto e conseguenze da valutare.

Altra criticità, che rimanda alla questione della riforma complessiva del settore. Le previsioni già inserite nel Regio Decreto 148 del 1931, applicato al personale Autoferrotranvieri, già contemplano la possibilità di essere destituiti in caso di *“azioni disonorevoli od immorali”*, così come in caso di *“condanna penale, sia pure condizionale, per delitti, anche mancati o solo tentati”* È quanto prevede l’art. 45, ai commi sesto e settimo.

[cit. Art. 45. *Incorre nella destituzione:*

6° chi, per azioni disonorevoli od immorali, ancorché non costituiscano reato o trattisi di cosa estranea al servizio si renda indegno della pubblica stima;

7° chi sia incorso in condanna penale, sia pure condizionale, per delitti, anche mancati o solo tentati, o abbia altrimenti riportata la pena della interdizione dai pubblici uffici.]

Sembrerebbe, in quest'ottica, superfluo un ulteriore intervento legislativo, in quanto si tratta di una materia già trattata e gestita dal quadro vigente.

Ci corre l'obbligo di suggerire una intenzione, in questa sede: considerando che la proposta nasce per evitare che si verifichino fatti inaccettabili nella gestione del trasporto, sarebbe forse, necessario, valutare ed intervenire con norme dirette ad aggravare le pene per chi si macchi del reato di aggressione al personale addetto al trasporto pubblico locale, così da rendere più severo il quadro normativo di aggressioni che pur si ripetono con estrema ferocia e frequenza ai danni del personale.

Analisi proposta di legge n. 1779 Camera dei Deputati, di iniziativa dei deputati Polo Russo, Sozzani, Mugnai, Mulè, Novelli, Zanella

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

In questa sede si propone la modifica art. 6 allegato A del Regolamento MIT 23 febbraio 1999, n. 88, dove si prevede che le visite mediche di idoneità debbano essere effettuate prioritariamente a cura della "direzione sanità delle Ferrovie dello Stato e delle sue dipendenze periferiche". Risulterebbe, invece, che Ferrovie dello Stato, specie in alcune aree geografiche, non riesca a soddisfare le richieste, in qual caso le visite ricadono sul Sistema Sanitario Nazionale, anch'esso oberato, però, specie in questi anni di pandemia.

La proposta è modificare il citato articolo 6 dell'allegato A annesso al regolamento al fine di "prevedere che, all'occorrenza, e qualora tecnicamente possibile, le visite per l'accertamento dell'idoneità fisica e psico-attitudinale del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto possano essere effettuate a cura di strutture pubbliche o private autorizzate dal Servizio Sanitario Nazionale". Comunque il rilascio del certificato resta a carico dei servizi sanitari della società Ferrovie dello Stato SpA e delle sue dipendenze periferiche nonché degli organi del Servizio Sanitario Nazionale.

Nulla osta la possibilità che si trovino soluzioni atte a garantire tempistiche congrue per le visite di idoneità del personale addetto al trasporto pubblico locale. Fino ad oggi, comunque, le previsioni mediche relative all'idoneità di questa previsione erano vincolate ad un controllo monopolista e, di conseguenza, pubblico: in quest'ottica, invece, il mercato si aprirebbe a convenzioni anche di natura privata, pur rimanendo la responsabilità del certificato ai gestori "originari" del servizio. Considerando che si tratta, comunque, di salute pubblica, sarebbe opportuno introdurre una discussione sulla salute, considerata nelle sue accezioni di *safety* e *security* del personale, con particolare attenzione alle malattie professionali, così come abbiamo avuto modo di rappresentare nelle note introduttive.