



Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*

## **Camera dei deputati**

**XI Commissione Lavoro pubblico e privato**

**AC nn. 1779 e 1782 recanti disposizioni in materia di controlli  
sul personale addetto ai servizi pubblici di trasporto**

**Audizione CNA Fita**

**12 gennaio 2022**

## **Sommario**

<b>1. I CONTROLLI IN ORDINE ALL'IDONEITÀ FISICA E PSICO-ATTITUDINALE DEL PERSONALE ADDETTO AI PUBBLICI SERVIZI DI TRASPORTO.....</b>	<b>1</b>
<b>2. L'OBBLIGO DI PRESENTAZIONE ANNUALE DEL CERTIFICATO PENALE DEL CASELLARIO GIUDIZIALE E DEL CERTIFICATO DEL CASELLARIO DEI CARICHI PENDENTI.....</b>	<b>4</b>
<b>3. IL POSIZIONAMENTO DI CNA.....</b>	<b>6</b>

## **1. I CONTROLLI IN ORDINE ALL'IDONEITÀ FISICA E PSICO-ATTITUDINALE DEL PERSONALE ADDETTO AI PUBBLICI SERVIZI DI TRASPORTO**

In merito alla proposta di legge n. 1779, presentata in data 16 aprile 2019 dall'On. P. Russo, ed avente ad oggetto le disposizioni in materia di accertamento e controllo dell'idoneità fisica e psico-attitudinale del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto, esprimiamo parere favorevole precisando quanto segue.

La proposta di legge, volta ad apportare modifiche all'art. 6, comma 2, dell'Allegato A del Regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 23 febbraio 1999, n. 88, prevede che gli accertamenti dei requisiti psico-attitudinali del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto – all'occorrenza e qualora tecnicamente possibile – possano essere effettuati a cura di strutture pubbliche o private autorizzate del Servizio Sanitario Nazionale.

Nella proposta è inoltre stabilito che la società Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. possa comunque sottoscrivere convenzioni con soggetti privati tecnicamente abilitati e autorizzati dalle autorità sanitarie territorialmente competenti a svolgere le attività clinico-diagnostico e strumentali preliminari al rilascio del certificato di idoneità, fermo restando che il rilascio del certificato resta a carico dei servizi sanitari della società Ferrovie dello Stato s.p.a. e delle sue dipendenze periferiche, nonché dei direttori sanitari delle strutture pubbliche o private accreditate del Servizio Sanitario Nazionale, che hanno eseguito le attività clinico diagnostiche e strumentali preliminari al rilascio del certificato di idoneità fisica e psico-attitudinale del citato personale.

Nella formulazione attualmente vigente, l'art. 6 del summenzionato Allegato A prevede che la competenza ad effettuare le visite e ad adottare i provvedimenti di inidoneità siano innanzitutto «a carico della direzione sanità delle Ferrovie dello Stato e delle sue dipendenze periferiche» mentre il comma 2 prevede che solo «all'occorrenza e qualora tecnicamente possibile, le visite medesime possono essere effettuate a cura degli organi del Servizio sanitario nazionale, ferme restando tutte le modalità e prescrizioni di cui al presente regolamento».

L'affidamento al solo Servizio Sanitario Nazionale dei suddetti controlli rischia, così – come lo è stato sino adesso – di risultare un sistema inefficiente. L'indiscussa mole di lavoro che grava sulle aziende sanitarie locali, che si trovano ancora oggi oltremodo oberate a cagione dell'emergenza sanitaria da Covid-19, fa sì che il controllo sul personale addetto ai pubblici

servizi di trasporto non risulti sufficientemente analitico e rigoroso se non, in alcuni casi, addirittura assente.

La proposta di legge n. 1779, nel **prevedere la possibilità di estendere gli accertamenti circa l'idoneità fisica e psico-attitudinale in capo a strutture sanitarie private, favorisce – a parere di CNA – la possibilità di riconfigurare il sistema nel senso di un efficiente ed efficace apparato di controllo dei conducenti operanti nei servizi pubblici di trasporto persone. Il che, beninteso, a tutela della sicurezza stradale e del benessere di tutti**, se si tiene conto dei relevantissimi beni che entrano in gioco, a cominciare dall'incolumità e dalla vita dei passeggeri, i quali, ogni giorno, utilizzano i mezzi di trasporto.

A tale scopo, sarebbe opportuno che la proposta di legge in argomento prevedesse l'eliminazione dell'inciso “all'occorrenza e qualora tecnicamente possibile”, in modo da **rendere lo strumento di controllo presso strutture private accreditate certo e sempre accessibile, senza che le norme lo subordinino a condizioni di tipo discrezionale-valutativo.**

Il fatto che le visite di accertamento della citata idoneità possano essere effettuate indistintamente a cura di strutture pubbliche o private accreditate dal Servizio Sanitario Nazionale, garantirebbe, dal nostro punto di vista, l'esistenza di un **duplice binario alternativo ma non confliggente, tale da poter conseguire, quanto al regime di controllo, elevati indici di celerità ed adeguatezza.**

Tuttavia, fermo quanto sopra asserito, la proposta di legge non indica l'*iter* da seguire da parte delle strutture private per la stipula della convenzione. Cosicché sarebbe opportuno introdurre un espresso richiamo alla normativa di riferimento sia in termini di accreditamento delle strutture sanitarie private presso il Servizio Sanitario Nazionale, che nelle modalità operative di stipula delle convenzioni.

L'accentuata autonomia deve poi essere assistita da altrettanta responsabilità e prevenzione. In poche parole, occorre vigilanza. Sicché, è auspicabile che venga previsto un **meccanismo di monitoraggio e controllo nei confronti di tutte le strutture deputate ad effettuare le visite e ad adottare i relativi provvedimenti**, al fine di verificare gli *standard* qualitativi impiegati e vagliare il rispetto delle tempistiche.

La legislazione in tema di salute e sicurezza sul lavoro (in tutti i campi) è oggetto di continue revisioni ed aggiornamenti, a motivo dell'incremento degli infortuni che, di sovente, dipendono proprio dalla scarsa attenzione prevenzionistica e dalla inidonea attività di verifica effettuata *in*

*itinere*, e con una certa regolarità, dei requisiti necessari per lo svolgimento della prestazione lavorativa. In particolare, l'attenzione deve essere rivolta all'intensificazione dei requisiti psico-fisici necessari: l'accertamento della inidoneità fisica e psico-attitudinale del personale addetto ai servizi di trasporto dovrebbe essere potenziato, sia nel momento in cui vengono esaminati i requisiti di ammissione in servizio, che in quello in cui viene praticata la revisione degli stessi. Maggiore attenzione dovrebbe difatti essere prestata alla sfera psichica: la valutazione della salute mentale deve essere esaustiva e volta ad individuare il personale affetto da disturbi mentali o comportamentali che, per qualsivoglia motivazione, non risultano idonei alla mansione di conducente di pubblici servizi di trasporto.

A tal proposito, appare opportuno prendere spunto dai contenuti normativi del Regolamento di esecuzione UE 2019/27 della Commissione del 19 dicembre 2018 – recante modifica del Regolamento UE 2011/1178 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile a norma del Regolamento Ue 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio – nel quale vengono individuati in modo dettagliato (seppur in relazione agli equipaggi dell'aviazione civile) i requisiti psico-fisici necessari per ottenere la licenza di pilota.

È difatti auspicabile che, anche nel settore dei trasporti via terra, venga realizzato un **apprezzamento esaustivo della salute mentale del soggetto** che preveda, oltre al *test* rilevante la presenza di droghe e alcol, anche le valutazioni volte a diagnosticare: (i) disturbi dell'umore; (ii) disturbi nevrotici; (iii) disturbi della personalità; (iv) disturbi mentali o comportamentali; (v) abuso di sostanze psicoattive. Ne consegue, che coloro risultanti affetti dalle predette patologie devono essere giudicati non idonei in sede di ammissione, salva la transitorietà e la reversibilità del proprio stato di salute attestata dai competenti organi di controllo. Mentre, in sede di revisione, con riferimento ai dipendenti già in servizio, possono essere giudicati idonei a mansioni di altro profilo, così come già specificato e disciplinato nell'Allegato A oggetto dell'odierna proposta di legge.

Sarebbe inoltre auspicabile che, all'interno della proposta di legge, fosse inserito un richiamo espresso alle normative in materia di *privacy*, in particolare al Regolamento UE 2016/679, nonché, di conseguenza, al d.lgs. 196/2003, in modo da garantire una corretta trattazione dei dati personali nel rispetto del diritto alla riservatezza.

## 2. L'OBBLIGO DI PRESENTAZIONE ANNUALE DEL CERTIFICATO PENALE DEL CASELLARIO GIUDIZIALE E DEL CERTIFICATO DEL CASELLARIO DEI CARICHI PENDENTI

In relazione alla proposta di legge n. 1782, sottoposta all'esame della Commissione dall'On. Molinari, si premette quanto segue. In un momento di forte criticità per il settore del trasporto persone su gomma, in cui **la carenza di autisti genera grande preoccupazione e fibrillazione tra le imprese**, l'esigenza di coniugare l'effettuazione di un servizio di qualità, ottimale e capillare con il bisogno di poter disporre di un personale portatore di comportamenti irreprensibili verso i trasportati – inquadrabili, nella maggioranza dei casi, entro il perimetro di un'utenza fragile (scolari, disabili e anziani) – suggerisce, a nostro parere, una riflessione più ampia sul tema. Per questo, **appare opportuno coinvolgere competenze e professionalità del campo tecnico-giuridico, attesi gli aspetti di carattere penale e giuslavoristico che vengono in considerazione. Bene, dunque, la previsione di filtri all'ingresso e alla prosecuzione della professione di conducenti adibiti al servizio di trasporto pubblico di linea, specie per quanto riguarda la fornitura periodica alle imprese datrici di lavoro del certificato penale del casellario giudiziale, a condizione – sia chiaro – che tutti i meccanismi normativi tipizzati (si v. in particolare l'obbligo di esibizione del certificato del casellario dei carichi pendenti) risultino costituzionalmente orientati.** Ma riteniamo, al contempo, che per il pieno conseguimento di sicurezza stradale e sicurezza nei luoghi di lavoro, quali pilastri fondamentali del vivere comune e dell'agire imprenditoriale, appaia doverosa un'azione corale di radicamento della cultura della legalità e del rispetto dei più deboli.

Una specifica menzione merita il comma 3 dell'art. 1 della proposta legislativa in oggetto. Esso stabilisce che, qualora le imprese di trasporto pubblico locale rilevino che uno o più conducenti abbiano riportato condanne o figurino in qualità di imputato, per i reati di cui ai titoli V, VI, XI e XII del codice penale, in procedimenti in corso di definizione (anche se non si sia ancora pervenuti a sentenza), tali soggetti debbano essere adibiti ad attività che impediscano il verificarsi di situazioni potenzialmente pericolose per la sicurezza e l'ordine pubblico. Sotto tale profilo, c'è da dire che il **cambio di mansioni del conducente** deve tener conto della concreta realizzabilità tecnica, organizzativa, economica e gestionale della misura, posto che in molti casi trattasi di imprese di piccole e medie dimensioni, tarate più sui servizi di trasporto da effettuare che non su altre attività. Inoltre, occorre considerare che le esigenze finanziarie,



amplificate maggiormente della crisi da Covid-19, obbligano le imprese di trasporto pubblico locale a ridurre al minimo il proprio personale. Pertanto, il mutamento di mansioni, anche di un solo autista, potrebbe incidere negativamente sulla regolare ed efficiente erogazione del servizio di trasporto, causando così disservizi e disagi a carico dell'utenza.

Il comma 4, del citato articolo 1, dispone, invece, che le imprese esercenti servizi di trasporto pubblico di linea sarebbero tenute a **conservare i certificati** di cui ai commi precedenti, nel rispetto delle disposizioni del codice in materia di protezione dei dati personali. Dato che a seguito delle più recenti innovazioni sul terreno della *privacy* la normativa di settore ha subito un notevole ampliamento, potrebbe essere opportuno fare cenno a nuovi principi informatori della disciplina, come nel caso del “principio di minimizzazione dei dati” (considerandi nn. 78 e 156; artt. 5 e 25 GDPR). In virtù di questo, il trattamento dei dati deve limitarsi a quanto necessario rispetto alle finalità per le quali i dati stessi sono trattati.

### 3. IL POSIZIONAMENTO DI CNA

In conclusione, ribadiamo il **nostro più convinto favore all'immediata approvazione della proposta di legge n. 1779 in materia di verifica dell'idoneità fisica e psico-attitudinale del personale trasportatore, attività che esige, come detto, il contributo strutturale degli accertatori sanitari privati.** Di pari tempo, avanziamo, come già profilato, la **richiesta di approfondimento circa il portato di implicazioni conseguenti al varo della proposta di legge n. 1782, con specifico riferimento all'introduzione dell'obbligo di presentazione, da parte del lavoratore, del certificato del casellario dei carichi pendenti, benché – sia inteso – si condividano gli obiettivi di fondo perseguiti dall'iniziativa di legge in discorso.**

A corredo di questo, avvertiamo l'impellenza di mettere al corrente, anche i componenti di codesta Commissione, circa le traversie sofferte dal comparto. **Il mestiere del conducente – duole ammetterlo – non presenta più, come in passato, l'appeal necessario per attrarre giovani lavoratori.** La situazione si è vieppiù deteriorata per effetto della pandemia, tanto da porre in evidenza il bisogno di elaborare altre e diverse soluzioni, di modo da agire su una maggiore qualificazione e professionalizzazione del personale.

CNA ritiene utile, grazie a queste due iniziative legislative, avviare un proficuo confronto con il decisore politico, per elevare maggiormente la professione di conducente del trasporto persone. Ciò al fine di **rimediare alla insufficienza di autisti e potenziare – a beneficio di utenti e collettività – i livelli prestazionali del servizio,** che ricordiamo, non interessa solo il TPL, ma anche il trasporto scolastico e disabili.



