

DA “COSTO” A INVESTIMENTO: LA SALUTE E LA SICUREZZA SUL LAVORO NON SONO NEGOZIABILI.

Il sistema dei trasporti è fattore essenziale per lo sviluppo non soltanto del nostro Paese ma per tutta l'Europa: esso garantisce nel complesso la mobilità di persone e merci ed ha un impatto significativo sulla crescita economica dei territori, lo sviluppo sociale e sull'ambiente.

Un sistema quindi ricco di potenzialità ma ancora così poco presente nell'agenda politica di questo Paese (salvo che non si tratti di fermate ad hoc per Ministri o di limitare ed umiliare il diritto di sciopero dei lavoratori del settore). Le necessità delle lavoratrici e lavoratori e dell'utenza rimangono di conseguenza troppo spesso inascoltate.

In particolare il segmento del trasporto pubblico locale, soffre oramai da troppe stagioni di mancati rinnovi contrattuali e di una frammentazione territoriale delle aziende, di dimensione spesso piccola o piccolissima che non riescono ad offrire occupazione di qualità. Un settore che sempre di più si caratterizza per i bassi salari e la scarsa attrattività di occupazione per lavoratrici e lavoratori. Le tante inefficienze del settore ed una composizione sociale sempre più caratterizzata da precariato, povertà e disuguaglianze crescenti sta producendo altri e più preoccupanti problemi.

Principalmente nel settore del trasporto passeggeri stiamo assistendo ad una ondata di aggressioni ai danni delle operatrici e degli operatori di front line senza precedenti che ne mette seriamente a rischio la sicurezza nello svolgimento del loro lavoro. Le cronache dei quotidiani sono tristemente popolate di racconti di episodi di violenze, aggressioni fisiche verbali e nel peggiore dei casi di veri e propri pestaggi a danno delle nostre lavoratrici e dei nostri lavoratori. Episodi che minano l'integrità psico fisica delle vittime e rappresentano nel contempo una emergenza non più ignorabile: i mezzi di trasporto e le infrastrutture non sono più un luogo sicuro per lavoratori ed utenti. Questa stagione di “terrore” deve finire.

Inoltre, simili accadimenti - comuni purtroppo a tutto il territorio nazionale - rappresentano ancor più un forte disincentivo all'utilizzo del mezzo collettivo, spostando i flussi verso la mobilità privata.

In tema di salute e sicurezza la legislazione nazionale ha all'attivo un impianto normativo di portata straordinaria quale il Dlgs 81/2008 e s.m.i, che necessita di essere rafforzato anche e soprattutto attraverso l'attuazione di una vera e propria rivoluzione culturale. Abbiamo l'obbligo di sovvertire la narrazione tossica che da sempre affigge la sicurezza sul lavoro. La tutela e la PREVENZIONE per le lavoratrici e i lavoratori devono essere considerate un INVESTIMENTO, non un semplice COSTO. Gli infortuni sul lavoro vanno considerati come i veri costi, soprattutto sociali, da combattere ed evitare. Costi evitabili attraverso una attentata ed adeguata azione di investimento in formazione prevenzione.

Per tali ragioni, questo Coordinamento chiede con fermezza alla politica tutta di accendere i riflettori su quello che ha già le caratteristiche di una piaga sociale e di adoperarsi per la ricerca e la messa in atto di soluzioni concrete e rapide affinché operatori del settore e utenza possano esercitare il loro diritto ad utilizzare le reti di trasporto pubblico in totale sicurezza.

La *European Agency for Safety and Health at Work* evidenzia come le violenze e le aggressioni nei trasporti per mano di terzi siano un rischio drammaticamente crescente.

Il personale impiegato nel servizio di trasporto passeggeri, includendo servizi aerei e aeroportuali, traghetti, taxi, treno, bus, tram etc., è particolarmente esposto a rischio di violenza fisica e psicologica. Si tratta di personale cosiddetto di front-line il quale molto spesso si trova ad agire in qualità di mediatore involontario rispetto alle modifiche organizzative operate dalla propria azienda che influiscono negativamente sul servizio e di conseguenza sull'utenza. Lavoratrici e lavoratori diventano così l'unico avamposto delle aziende verso i quali gli utilizzatori del servizio scaricano disappunto e rabbia per i disservizi subiti, sbagliando però il bersaglio. Tale posizione è confermata anche dalle tante, forse troppe, procedure di infrazione aperte da parte delle autorità competenti nei confronti delle aziende di trasporto per il mancato rispetto dei diritti del passeggero.

Ancora, l'Agencia Europea per la Salute e Sicurezza sul lavoro evidenzia come nel mondo dei trasporti violenze e molestie di questo tipo non vengano in gran parte dichiarate per le seguenti ragioni:

- Sottostima degli episodi da parte di aziende e lavoratori;
- Mancanza di fiducia che la segnalazione venga adeguatamente affrontata dall'azienda;
- Timore per eventuali conseguenze sul lavoro e/o sulla carriera;
- Assenza di procedure di segnalazione e incertezza sul grado di tutela da parte dell'azienda.

E' stato statisticamente rilevato che le denunce intervengono soltanto laddove il personale coinvolto si ritrovi ferito fisicamente.

Tutto questo ci fa dire che è giunto il momento di agire e bisogna farlo ora mediante un approccio organico, strutturato e partecipativo di tutti gli attori coinvolti.

Ed è in questa direzione che va il *"Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sostenibile"* siglato nel 2022 tra MIMS, Min. Interno, parti sociali, Anci e Agens.

Il Protocollo persegue obiettivi giusti e necessari ma l'applicazione di misure correttive e risolutive non è più rinviabile così come non lo sono i necessari investimenti a tutela dell'integrità psico fisica di lavoratrici, lavoratori ed utenti.

In particolare, questo Coordinamento ritiene necessari ed urgenti i seguenti interventi:

1) SISTEMI DI CONTROLLO ATTIVI E PASSIVI DEGLI ACCESSI NELLE STAZIONI FERROVIARIE; presso i binari, ingressi, autostazioni, fermate intermedie mediante anche il potenziamento dei servizi di polizia ferroviaria a bordo dei mezzi ed a presidio delle infrastrutture (no militarizzazione), sistemi automatizzati di accesso ai binari mediante scansione del titolo di viaggio; ove possibile sale d'attesa "safe room" dove l'utenza TUTTA - quindi non un servizio di nicchia per clienti "exclusive" come Freccia Lounge o Freccia Club - possa attendere i mezzi in sicurezza e dotate

di dispositivi di chiamata soccorsi; Presidi di vigilanza c/o le fermate intermedie (treno/bus/tram) protezione aziendale;

possibilità di prevedere integrazione alle squadre di scorta ai treni regionali ove ritenuto necessario (tratte a rischio o sprovviste di presidi in Stazione si adì personale Ferroviario che di Polfer, orari notturni, etc...);

2) MESSA IN SICUREZZA DEL POSTO DI GUIDA degli operatori di Tpl con cabine protette su tutti i mezzi in circolazione, non soltanto su quelli di nuova immatricolazione;

3) PROGRESSIVO PASSAGGIO A SISTEMI DI VERIFICA PASSIVA PER L'ACCESSO AI MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICI (in particolare bus e tram come già accade in molte realtà UE);

4) CODIFICA DI SISTEMI E ITER DI SEGNALEZIONE DELLE AGGRESSIONI CERTI ED EFFICACI, da concordare in sede di rinnovo dei Ccnl;

5) verifica dei DVR (Documento di Valutazione dei Rischi), delle aziende di trasporto passeggeri Riteniamo che sia obbligatoria la rilevazione del rischio di aggressione e/o reazioni improvvise e violente da parte di terzi. Al fine di raggiungere questo obiettivo, rileva la necessità di un sistema strutturato e l'individuazione di un organismo preposto e delegato dal Dlg 81/2008;

6) Mappatura delle stazioni cosiddette secondarie e riqualificazione delle stesse mediante il coinvolgimento delle Istituzioni locali. La sicurezza passa anche dalla riqualificazione dei "luoghi" del trasporto e dei contesti in cui essi si collocano. *"La tenebra non può scacciare la tenebra: solo la luce può farlo"* diceva Martin Luther King e sulla scia di questo suo monito riteniamo necessario riaccendere e rivitalizzare quelle stazioni caratterizzate da abbandono e degrado attraverso l'insediamento di nuove attività, in collaborazione con i territori coinvolti e le loro associazioni con la piena disponibilità di questo Coordinamento nel farsi parte attiva in questo processo;

7) FORMAZIONE, INFORMAZIONE E PREVENZIONE. Le parole chiave per contenere e contrastare il fenomeno delle aggressioni nel settore.

- FORMAZIONE: lavoratrici e lavoratori devono essere messi nelle condizioni di saper affrontare situazioni di rischio e criticità come quelle sin qui trattate. Se del caso, anche mediante corsi di autodifesa (a carico aziendale);
- INFORMAZIONE, in particolare dell'utenza. E' più corretto forse parlare di SENSIBILIZZAZIONE, elemento storicamente sottovalutato. Come già accade in moltissime realtà UE, riteniamo necessari investimenti in:

a) campagne istituzionali di sensibilizzazione che abbiano la capacità di instaurare un rapporto di fiducia tra utenti e operatori del settore;

b) responsabilizzazione dell'utenza in merito ai comportamenti da tenere a bordo dei mezzi e nell'utilizzo delle infrastrutture invitando e stimolando un comportamento rispettoso del servizio passeggeri e di chi vi lavora;

- PREVENZIONE: dalla percezione di “costo” alla valorizzazione dei benefici dell’investimento. Lo stravolgimento culturale di una narrazione consolidata.

In particolare, la responsabilità nella prevenzione non deve e non può ricadere unicamente sulle aziende di trasporto pubblico. Si tratta di una responsabilità collettiva che deve coinvolgere le Istituzioni a tutti i livelli permettendo così una visione completa sul fenomeno che può essere contrastato soltanto attraverso un’azione strutturata, congiunta ed integrata.

Per tali ragioni, riteniamo necessario il rafforzamento della Commissione Consultiva Permanente di cui all’art. 6, Dlgs 81/2008 che contempra la partecipazione - in aggiunta a quanto disposto al comma 1 del citato articolo - anche di soggetti quali l’Osservatorio Nazionale per la promozione del trasporto pubblico locale e regionale, INL e Anci.

Alla già menzionata commissione chiediamo inoltre un focus urgente sul tema oggetto di questa trattazione al fine di elaborare criteri condivisi per l’individuazione di tutte le mansioni soggette al rischio di aggressione e le relative misure di contrasto.

In chiusura, riteniamo inoltre propedeutico a quanto sin qui trattato l’individuazione di un soggetto - rinvenibile anche nell’Osservatorio - deputato alla raccolta, monitoraggio, analisi e valutazione dei dati raccolti sul territorio nazionale relativi al fenomeno con facoltà di consultazione, proposta ed azione in grado di supportare il lavoro dei soggetti esistenti nel contrasto ad un fenomeno che sembra già fuori controllo. Riteniamo si arrivato il momento di agire per affrontare un fenomeno del quale si conoscono da tempo tutti i sintomi ma per il quale appare purtroppo ancora inefficace la cura.

CIRCOLI DELLA MOBILITÀ DEL PD

Investire sulla sicurezza del lavoro non è un lusso ma un atto di civiltà.

Coordinamento Nazionale circoli della mobilità del PD

