

IX Commissione

Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

Camera dei Deputati

Audizione informale su sicurezza dei lavoratori del trasporto pubblico locale

.....

Roma, 20 maggio 2026

Memorie della FAISA CISAL

Premessa

La presente relazione viene formulata quale contributo costruttivo al confronto istituzionale sul tema della sicurezza del personale impiegato nei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, con particolare riferimento al fenomeno delle aggressioni ai danni degli operatori e del personale di front line.

Il tema della sicurezza nel trasporto pubblico non costituisce un profilo marginale o episodico, bensì una questione strutturale che investe contemporaneamente:

- *la tutela dell'incolumità dei lavoratori;*
- *la continuità e qualità del servizio pubblico;*
- *la sicurezza percepita e reale degli utenti;*
- *l'attrattività professionale di comparti già caratterizzati da rilevanti difficoltà nel reperimento del personale.*

In tale quadro, si intende preliminarmente riconoscere come il recente Decreto Sicurezza rappresenti, rispetto alle formulazioni iniziali, un passo avanti nelle misure di contrasto ai fenomeni di violenza nei confronti del personale operante nel settore dei trasporti.

Tuttavia, pur apprezzando gli elementi migliorativi introdotti nel corso dell'iter parlamentare, permangono alcuni profili che meritano un approfondimento, in particolare con riferimento alla formulazione dell'articolo 11 del provvedimento, il quale sembrerebbe lasciare margini

interpretativi circa la piena inclusione del personale addetto alla guida dei mezzi di Trasporto Pubblico Locale tra i soggetti destinatari delle tutele rafforzate introdotte.

La questione assume rilievo non soltanto sotto il profilo giuridico, ma anche sotto il profilo della coerenza istituzionale rispetto a un percorso condiviso, già avviato da anni, tra Governi, istituzioni territoriali, associazioni datoriali e organizzazioni sindacali.

1. Il percorso istituzionale condiviso

Il Protocollo del 2022 Il confronto sulla sicurezza nel trasporto pubblico non nasce con il Decreto Sicurezza, recentemente approvato, ma trova le proprie fondamenta nel “Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sostenibili”, sottoscritto l'8 aprile 2022 dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, dal Ministero dell'Interno, dalle Regioni, da ANCI, dalle associazioni datoriali e dalle organizzazioni sindacali sottoscritti il CCNL di categoria.

Il Protocollo individua con chiarezza il fenomeno delle aggressioni come criticità crescente e riconosce esplicitamente che il personale maggiormente esposto è costituito: dagli autisti degli autobus e tram, dal personale di bordo e macchina dei treni e da tutti gli operatori front line.

Tale previsione assume particolare rilievo perché certifica un dato condiviso tra tutte le parti istituzionali e sociali coinvolte: il conducente dei mezzi del TPL non può essere considerato soggetto estraneo o marginalmente esposto al rischio di aggressione, ma rappresenta, alla stregua degli altri, uno dei principali destinatari delle politiche di prevenzione e tutela.

Lo stesso Protocollo evidenziava inoltre la necessità di:

- *rafforzare gli strumenti normativi di contrasto alle aggressioni;*
- *valutare l'introduzione di aggravanti penali specifiche;*
- *estendere strumenti di prevenzione come il DASPO urbano;*
- *promuovere dispositivi di sicurezza sui mezzi;*
- *prevedere maggiori garanzie per il personale di front line direttamente esposto all'utenza.*

Appare quindi evidente come il percorso istituzionale avviato nel 2022 fosse orientato a una tutela ampia e omogenea del personale maggiormente esposto al rischio, senza distinzioni che potessero generare differenziazioni non coerenti con le concrete modalità di svolgimento del servizio.

2. Il Gruppo di lavoro ministeriale

Conseguentemente alle proposte normative condivise, in attuazione del Protocollo del 2022, sono stati successivamente attivati specifici gruppi di lavoro distinti per il settore del Trasporto Pubblico Locale e per quello ferroviario, finalizzati all'elaborazione di proposte normative e operative volte al contrasto del fenomeno delle aggressioni.

Il documento trasmesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 19 marzo 2025 evidenzia come il Gruppo di lavoro afferente il TPL abbia operato attraverso un percorso di confronto strutturato e condiviso tra soggetti istituzionali, associazioni datoriali e organizzazioni sindacali, maturando una serie di proposte normative specifiche.

Il Gruppo di lavoro ha rilevato una vera e propria recrudescenza di gravi episodi di violenza ai danni del personale dei servizi di trasporto pubblico, evidenziando la necessità di adottare misure rafforzative idonee a costituire un sistema realmente deterrente ed efficace.

Tra le principali proposte formulate figuravano:

- *introduzione di specifiche aggravanti per i delitti commessi con violenza o minaccia nei confronti del personale del trasporto pubblico;*
- *aggravamento delle pene per lesioni personali cagionate agli operatori del settore;*
- *procedibilità d'ufficio per specifiche fattispecie di aggressione;*
- *arresto obbligatorio in flagranza;*
- *arresto in flagranza differita;*

Un elemento di particolare rilievo riguarda il fatto che tali proposte risultavano riferite al “personale adibito ai servizi di trasporto pubblico”, formulazione che, coerentemente con il Protocollo del 2022, non operava esclusioni della figura del conducente.

3. I profili positivi del Decreto Sicurezza - Un avanzamento da riconoscere nel quadro descritto.

Appare corretto riconoscere che il Decreto Sicurezza, nella sua formulazione definitiva, rappresenta un avanzamento rispetto alle versioni iniziali del provvedimento.

Il percorso parlamentare e il confronto sviluppatosi sul tema hanno infatti consentito l'introduzione di misure di rafforzamento delle tutele nei confronti del personale operante nel settore dei trasporti, recependo, almeno in parte, le istanze emerse nel confronto istituzionale e nel lavoro tecnico svolto negli anni precedenti.

È importante evidenziare questo elemento per una ragione sostanziale: il tema della sicurezza degli operatori del trasporto pubblico è finalmente entrato in maniera più strutturale nell'agenda legislativa nazionale. Si tratta di un segnale positivo, che merita di essere valorizzato.

Tuttavia, proprio perché il percorso intrapreso appare importante, risulta essenziale evitare che eventuali ambiguità interpretative possano limitarne l'efficacia applicativa o determinare disparità di tutela tra lavoratori esposti a rischi analoghi. L'obiettivo del presente contributo non è pertanto mettere in discussione il progresso normativo realizzato, bensì evidenziare un profilo che potrebbe richiedere un chiarimento interpretativo o normativo al fine di garantire piena coerenza con il lavoro già svolto in sede istituzionale.

4. La criticità interpretativa dell'articolo 11 del Decreto Sicurezza

La questione centrale riguarda la formulazione dell'articolo 11 del Decreto Sicurezza che, anche alla luce del dibattito parlamentare, sembrerebbe concentrare il rafforzamento delle tutele principalmente sul personale impegnato:

- **nelle attività di prevenzione;**
- **nell'accertamento delle violazioni;**
- **nei servizi di controllo e sicurezza.**

Pur comprendendo le finalità della norma, tale formulazione lascia margini interpretativi circa la piena inclusione del personale addetto alla guida dei mezzi del Trasporto Pubblico Locale, ove non investito di specifiche funzioni di verifica o controllo.

Si tratta di una questione di particolare rilevanza poiché il rischio concreto non è necessariamente quello di una esclusione espressa, quanto piuttosto quello di una applicazione disomogenea della disciplina, con conseguenti dubbi interpretativi nei procedimenti giudiziari e nelle attività di accertamento.

È opportuno precisare, ripetiamo, sebbene il dibattito parlamentare abbia restituito evidenze diverse, che il tema viene qui rappresentato in termini di prudenza interpretativa e non come affermazione categorica di esclusione normativa.

Tuttavia, proprio in presenza di una materia tanto delicata, appare necessario interrogarsi sull'opportunità di un chiarimento che eviti ogni margine di incertezza. La sicurezza del personale non può infatti dipendere da interpretazioni differenziate o da applicazioni territorialmente variabili.

5. La posizione del personale di guida: elementi di realtà operativa.

La riflessione sul personale di guida del Trasporto Pubblico Locale non può essere affrontata mediante una rappresentazione meramente formale della funzione svolta. Il conducente non si limita alla sola attività tecnica di conduzione del mezzo. Nella concreta organizzazione del servizio il personale di guida costituisce:

- il primo presidio operativo a bordo;
- il riferimento immediato per l'utenza;
- il soggetto chiamato a gestire situazioni di tensione o criticità;
- il primo interlocutore in presenza di disservizi, alterchi o comportamenti aggressivi;
- la figura più esposta in caso di conflittualità legate all'accesso al servizio o alle condizioni di viaggio.

In molte realtà territoriali, inoltre, il personale di guida è direttamente coinvolto, anche in via indiretta o complementare, nelle attività di regolazione dell'utenza e nell'ausilio al personale adibito al controllo dei titoli di viaggio.

Ne consegue che una distinzione netta tra personale di controllo e personale di guida rischierebbe di non rappresentare in maniera pienamente aderente la concreta esperienza lavorativa quotidiana del settore.

Il fenomeno delle aggressioni, del resto, dimostra come gli episodi di violenza colpiscano principalmente proprio i conducenti dei mezzi pubblici, confermando l'esistenza di un rischio reale, concreto e strutturale.

6. La questione della coerenza normativa: il tema delle paratie di protezione

Un ulteriore elemento di riflessione riguarda il quadro normativo già esistente in materia di prevenzione delle aggressioni.

Il Gruppo di lavoro ministeriale del MIT richiama espressamente il D.M. n. 108 del 2024, emanato in attuazione dell'art. 17, comma 3-quinquies del D.L. n. 104/2023, il quale ha previsto, tra le misure di sicurezza, l'obbligatorietà delle paratie di protezione dei conducenti, nonché specifici sistemi di geolocalizzazione e chiamata di emergenza alle Forze dell'Ordine. Tale elemento appare particolarmente significativo.

Se il legislatore e il Ministero hanno ritenuto necessario introdurre strumenti fisici di protezione specificamente destinati ai conducenti, ciò implica il **riconoscimento formale dell'esistenza di un rischio aggressione che interessa direttamente questa categoria professionale.**

Da questo punto di vista, sembrerebbe opportuno garantire piena coerenza tra:

- il riconoscimento del rischio sul piano prevenzionistico;
- il riconoscimento del rischio sul piano penalistico e sanzionatorio.

Diversamente, potrebbe emergere una percezione di tutela non pienamente uniforme rispetto a lavoratori che affrontano quotidianamente condizioni operative analoghe.

7. Le conseguenze sul sistema del Trasporto Pubblico Locale

La sicurezza del personale non costituisce esclusivamente un tema di tutela individuale del lavoratore. Essa incide direttamente:

- sulla qualità del servizio;
- sulla continuità operativa del trasporto pubblico;
- sul rapporto di fiducia tra cittadini e operatori;
- sull'attrattività professionale del settore.

Negli ultimi anni il comparto del Trasporto Pubblico Locale ha registrato crescenti **difficoltà nel reperimento di personale di guida**.

Tale fenomeno è certamente riconducibile a molteplici fattori, ma non può essere ignorato il peso assunto dalla **percezione di insicurezza lavorativa**.

Un lavoro percepito come esposto a rischio, scarsamente protetto o non sufficientemente tutelato sotto il profilo normativo rischia inevitabilmente di diventare meno attrattivo.

Ciò assume particolare rilevanza in un settore strategico per il Paese, chiamato a garantire il diritto costituzionale alla mobilità e a sostenere processi di transizione verso forme di mobilità più sostenibili.

8. Considerazioni conclusive e richieste alla Commissione Trasporti

Alla luce delle considerazioni esposte, appare possibile formulare alcune osservazioni che si intendono offrire alla Commissione in un'ottica costruttiva e di piena collaborazione istituzionale.

Il percorso sviluppato a partire dal Protocollo del 2022, proseguito attraverso i gruppi di lavoro istituiti presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e sfociato nell'attuale intervento normativo, rappresenta un patrimonio importante di confronto condiviso tra istituzioni, associazioni datoriali e organizzazioni sindacali. Tale percorso ha consentito di consolidare un principio che appare difficilmente contestabile: il personale del trasporto pubblico, ed in particolare il personale maggiormente esposto al rapporto diretto con l'utenza, risulta destinatario di un rischio specifico di aggressione che richiede strumenti di tutela adeguati, efficaci e uniformi.

In questo senso, il Decreto Sicurezza rappresenta certamente un passo avanti, che merita di essere riconosciuto e valorizzato.

Al tempo stesso, proprio per consolidarne pienamente l'efficacia, appare opportuno interrogarsi sull'esigenza di evitare margini interpretativi che possano determinare applicazioni non uniformi della disciplina.

In particolare, si ritiene utile sottoporre alla valutazione della Commissione l'opportunità di:

1. Favorire un chiarimento, interpretativo o normativo, al fine di esplicitare in modo inequivoco la piena inclusione del personale addetto alla guida del Trasporto Pubblico Locale tra i soggetti destinatari delle tutele rafforzate previste in materia di aggressioni. Un chiarimento in tal senso consentirebbe di evitare incertezze applicative e potenziali disparità interpretative sul territorio nazionale.
2. Garantire coerenza rispetto al lavoro istituzionale già svolto valorizzando il patrimonio di analisi e proposte maturato nei tavoli tecnici attivati in attuazione del Protocollo del 2022, all'interno dei quali il personale di guida è stato costantemente ricompreso tra le categorie maggiormente esposte al rischio aggressione.

3. Accelerare l'attuazione delle misure prevenzionistiche già previste con particolare riferimento:

- all'installazione delle paratie di protezione dei conducenti;
- alla diffusione dei dispositivi di emergenza e geolocalizzazione;
- al rafforzamento della presenza di strumenti deterrenti e di supporto operativo.

La prevenzione, infatti, costituisce elemento complementare e non alternativo al rafforzamento della risposta sanzionatoria.

4. Proseguire nel monitoraggio strutturale del fenomeno attraverso il coinvolgimento stabile delle istituzioni, delle imprese e delle rappresentanze dei lavoratori, affinché le misure adottate possano essere costantemente valutate e adeguate rispetto all'evoluzione del fenomeno.

Pertanto, proprio perché la sicurezza del trasporto pubblico non può essere considerata una questione settoriale o residuale, il tema delle aggressioni al personale addetto richiede risposte che siano: coerenti, omogenee, certe e concretamente applicabili.

L'obiettivo comune non può che essere quello di evitare che chi garantisce quotidianamente un servizio essenziale alla collettività si trovi esposto a rischi non adeguatamente prevenuti o protetti.

Non si tratta di introdurre categorie privilegiate, né di costruire tutele differenziate. Si tratta, più semplicemente, di assicurare che tutti i lavoratori esposti a rischi analoghi possano beneficiare di strumenti di tutela coerenti con le concrete condizioni operative nelle quali prestano servizio.

In questa prospettiva, appare auspicabile che il percorso istituzionale già avviato possa trovare piena compiutezza, evitando incertezze interpretative e rafforzando ulteriormente un principio semplice ma essenziale: la sicurezza nel trasporto pubblico non può essere parziale, né affidata a interpretazioni variabili, ma deve rappresentare una garanzia chiara ed effettiva per tutti gli operatori esposti al rischio di aggressione.

La Segreteria Nazionale