



**Data:** 09/04/2010

**Testata giornalistica:** Il Sole 24ore Trasporti

## **Droghe e alcol sul lavoro. Guidatori bus e metro: fuorilegge uno su 200**

Poche le Regioni che hanno adottato i protocolli operativi Controlli, regna l'anarchia. Pronta una bozza di intesa per ridurre i costi e rendere più fluide le procedure.

Procede con una certa farraginosità la macchina dei controlli messa a punto da Stato e Regioni per contrastare l'uso di alcol e stupefacenti nel settore dei trasporti. Numerosi gli ostacoli contro cui si scontra il giro di vite messo a punto dal Testo unico sicurezza sul lavoro (Dlgs 81/2008) e dai due accordi di conferenza unificata Stato-Regioni (del 2007 e del 2008). Il fronte più caldo riguarda i costi che, nel caso di società ed enti del trasporto pubblico locale, si vanno ad aggiungere alle spese sui controlli sostenuti per concedere i titoli abilitativi. In più l'anarchia procedurale diffusa a livello regionale - e lamentata dallo stesso Giovanni Serpelloni, che dirige il Dipartimento politiche antidroga della Presidenza del Consiglio dei ministri (si veda l'intervista pubblicata nella pagina accanto) - ha determinato una certa disomogeneità a livello di tariffari, che variano a seconda delle aree in cui si effettuano i check, con il paradosso che una impresa multisede si ritrova ad affrontare costi differenti. Non aiuta neanche l'eccessiva macchinosità dei controlli, lamentata soprattutto in campo marittimo e aeronautico. L'accordo di Conferenza unificata prevede infatti che siano i Sasn, ovvero i Servizi assistenza sanitaria naviganti, che erogano l'assistenza sanitaria al personale in navigazione marittima, imbarcato o in volo, a effettuare i test, con un preavviso di 24 ore e prelevando il personale allo sbarco. «Una procedura che di fatto ha bloccato in partenza i controlli nel settore marittimo», spiega Giancarlo Marano, dirigente dell'Ufficio ambienti di vita e di lavoro della Direzione generale della prevenzione sanitaria del ministero della Salute. I check sono invece partiti in ambito aeronautico «dove però. - continua Marano - i Sasn sono stati sostituiti dalla Medicina legale dell'aeronautica». In difficoltà anche i Sert, ovvero i servizi pubblici del Sistema sanitario nazionale per le tossicodipendenze, preposti, in caso di positività degli accertamenti, alla riabilitazione del lavoratore. «I programmi di recupero previsti per i lavoratori tossicodipendenti o alcol dipendenti sono intervenuti in una situazione di grande sofferenza, con i Sert sotto organico, il blocco dei turn over e i tagli alla sanità», commenta Lorena Splendori, responsabile Cgil Fp del Gruppo nazionale degli operatori dei Sert. I piani di recupero si scontrano inoltre con una situazione a macchia di leopardo a livello regionale: si contano sul palmo di una mano (Lazio, Lombardia, Puglia) le Regioni che hanno già predisposto i protocolli con le modalità operative e la maggior parte è in forte ritardo. Splendori lamenta anche un problema di diagnosi a monte: poiché la normativa non distingue tra droga leggera e droghe pesanti, capita spesso che le strutture dei Sert vengano ingolfate anche da consumatori occasionali, con conseguenze in termini di tempo e di costi. E il tutto impatta enormemente sull'efficacia della terapia messa a punto per chi ne ha effettivamente necessità. Ancora scarsi i riscontri in termini di monitoraggio, visto che il Comitato per l'indirizzo e la valutazione delle politiche attive e per il coordinamento trasversale delle attività di vigilanza in materia di salute e sicurezza sul lavoro (costituito dalla amministrazione centrale, dai rappresentanti dei ministeri competenti, da sei Regioni e dai rappresentanti di Ipsema, Ispesl, Inaii) previsto dall'articolo 5 del Testo unico non si è ancora riunito. Al momento gli unici controlli sono stati messi in campo dal Dipartimento Antidroga di Palazzo Chigi guidato dal chirurgo Giovanni Serpelloni in tandem con la struttura sanitaria di Rfi, ma è stato inficiato da molti casi di falsi positivi (si veda l'intervista pubblicata nella pagina accanto). Intanto nei cassetti del ministero della Salute giace una bozza di intesa che dovrebbe approdare sul tavolo della Stato-Regioni non appena ottenuto il via Ubera del Garante per la Privacy. L'intesa nasce dallo sforzo di migliorare tutte le criticità sollevate dalle categorie sulle modalità dei controlli. «L'obiettivo - conclude Marano - è renderli più fluidi e operativi». Nel documento (che, secondo quanto previsto dal comma 4-bis

dell'articolo 41 del Dlgs 81, avrebbe dovuto rispettare la deadline del 31 dicembre 2009 per l'emanazione) dovrebbero trovare spazio criteri di ulteriore randomizzazione dei controlli. Secondo quanto dichiarato da Giovanni l'intesa estenderà la portata dei controlli anche a categorie finora escluse come padroncini, nautica da diporto, moto d'acqua.

Guidatori bus e metro: fuorilegge uno su 200

Autisti di bus e metro positivi ai test anti droga e anti alcol tra lo 0,3 e lo 05, %: questi i risultati della prima ricognizione condotta da Asstra, l'associazione delle imprese di trasporto locale, su controlli effettuati. La categoria presenta, quindi, percentuali molto più virtuose della media rilevata da Palazzo Chigi. Nessun dato, invece, per le imprese private. «Ci sono Spa che hanno già completato i controlli - spiega Guido del Mese, direttore Asstra - e altre più in ritardo. Il fenomeno non è diffuso ma sarebbe importante poter fare i test anche prima dell'assunzione.

