Livorno, trasporto pubblico locale e raccolta dei rifiuti porta a porta: due servizi in violazione del codice della strada



, 08/02/2019

Questo documento ha l'obiettivo di segnalare alle aziende, ai vari enti coinvolti nonché alle amministrazioni pubbliche, ai lavoratori e agli organi di stampa, una serie di irregolarità e sistematiche violazioni di legge alla quale i lavoratori coinvolti nel servizio, sono costretti ad incorrere a causa dell' organizzazione stessa del lavoro e del servizio che non potrebbe essere svolto in altro modo se non esponendo continuamente i lavoratori e le lavoratrici a probabili sanzioni e l'utenza e i cittadini a possibili rischi per la loro incolumità. Ci riserviamo, qualora questa nostra segnalazione non dovesse portare risultati concreti, di preparare un documento tecnico maggiormente dettagliato da consegnare agli organi competenti.

Il contesto

Per quanto riguarda i servizi svolti dalle aziende di pubblico servizio, il Codice Della Strada non ammette deroghe al rispetto delle norme in esso contenute.

Fermo restando l'obbligo perentorio del rispetto del codice della strada da parte di qualsiasi conducente, con la legge N° 41 del 23 marzo 2016 è stato istituito il cosiddetto "omicidio stradale". Alcune violazioni assumono carattere penale, oltre ovviamente che amministrativo, e ricadono totalmente sui conducenti. La normativa si intende applicata non solo al caso "limite" dell'omicidio ma anche per le lesioni personali e altre fattispecie.

In estrema sintesi il conducente del mezzo pubblico che viola il codice della strada o causa con il proprio comportamento, anche se lo stesso è reso necessario da un ordine di servizio o da tabelle di marcia emanate dall'azienda, un sinistro stradale e o delle lesioni personali,

incorre personalmente nella sanzione e nelle relative conseguenze penali e civili.

Trasporto pubblico locale. Sintesi della violazioni

L'irregolarità più significativa e maggiormente grave riguarda l'ampiezza delle corsie di marcia su cui transitano i mezzi pubblici. La corsia di marcia è una parte della carreggiata o della strada dimensionata in modo tale da consentire lo scorrimento di una fila di veicoli in viaggio.
Secondo l'Art 140 del codice della strada la corsia deve avere un ampiezza minima di 2,75 m. Ai sensi del regolamento: "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" redatto dal Ministero dei Trasporti" per tutte la viabilità concepite post 2001 questo limite viene fissato a 3,5 m. Nelle intersezioni urbane l'ampiezza può essere ridotta a 2,5 m purché tali corsie non siano percorse da mezzi del trasporto pubblico. L'ampiezza media di un autobus di linea è di 2,5 m.
Una parte significativa delle corsie in cui transitato gli autobus nella nostra città è inferiore a tale limite di legge. Non solo, in alcune intersezioni (incroci tra due vie diverse) tale ampiezza è ancora inferiore. Se a tale situazione si somma il fatto che in alcune vie vi è una presenza costante di automobili parcheggiate fuori dagli spazi consentiti il quadro diventata sufficientemente chiaro.
Gli autisti sono costretti sistematicamente a viaggiare a cavallo della striscia continua. In sintesi occupando parte della corsia opposta violando l'Art 40 del codice della strada.
Questa situazione diventa ancora più macroscopica nel momento in cui il mezzo pubblico impegna un incrocio. In quel caso è costretto ad occupare totalmente la corsia opposta. Il Comma 3 del sopraccitato Art 40 del Codice così recita: "La larghezza delle corsie di marcia lungo le strade deve essere mantenuta il più possibile costante, salvo che in prossimità delle intersezioni o in corrispondenza dei salvagenti posti sulle fermate dei tram; in curva deve essere realizzato idoneo allargamento in funzione del tipo di veicoli in transito e del raggio di curvatura".
Questa circostanza non presuppone solamente una violazione palese del codice della strada ma diventa un pericolo per l'incolumità dei cittadini e conducenti di altri veicoli. Vorremmo altresì ribadire che in caso di sinistro è l'autista dell'autobus ad essere responsabile diretto dell'accaduto con tutte le conseguenze del caso.
Altra violazione macroscopica è quella relativa alle aree di sosta degli autobus, le cosiddette fermate. Secondo la normativa (Art 151 regolamenti di attuazione al Codice della strada) dovrebbero avere un'ampiezza totale di 38 m, suddivisa in 12 metri di spazio di manovra in entrata, 14 metri l'area di sosta vera e propria e 12 m spazio di manovra in uscita. Un numero cospicuo di aree di sosta nella nostra città non rispetta queste dimensioni. Anche in questo caso il conducente è costretto ad effettuare manovre rischiose e potenzialmente pericolose per l'incolumità dell'utenza e dei cittadini.
Ultima segnalazione è quella relativa all'attuale viabilità così organizzata nella Via Grande. La normativa prevede che le corsie degli autobus debbano correre lungo il marciapiede, cioè nell'estremità destra della carreggiata. Il regolamento sulle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" redatto dal Ministero dei Trasporti e valido per tutte le strade il cui sistema di viabilità è stato modificato successivamente al 2001 al Capitolo 3 all'Art

3.4.2 recita: ” Le corsie riservate ai mezzi pubblici, o ad uso promiscuo con i mezzi privati, sono da ubicare vicino ai marciapiedi; sulle strade a più carreggiate esse vanno collocate sulle carreggiate laterali”. In Via Grande le corsie preferenziali per i mezzi pubblici, non separate da cordoli o barriere fisiche, corrono al centro della carreggiata. In questo modo il conducente è costretto a manovre assolutamente illecite ogni qual volta deve impegnare un’area di sosta.

Raccolta dei rifiuti Porta a Porta. Sintesi delle violazioni

L’articolo 157 del nuovo Codice della Strada (decreto Legisl. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni) da una definizione precisa di “arresto, fermata e sosta dei veicoli”.
“Per fermata si intende la temporanea sospensione della marcia anche se in area ove non sia ammessa la sosta, per consentire la salita o la discesa delle persone, ovvero per altre esigenze di brevissima durata. Durante la fermata, che non deve comunque arrecare intralcio alla circolazione, il conducente deve essere presente e pronto a riprendere la marcia”
“per sosta si intende la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo, con possibilità di allontanamento da parte del conducente; “
“Salvo diversa segnalazione, ovvero nel caso previsto dal comma 4, in caso di fermata o di sosta il veicolo deve essere collocato il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia. Qualora non esista marciapiede rialzato, deve essere lasciato uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore ad un metro. Durante la sosta, il veicolo deve avere il motore spento.”
“Nelle strade urbane a senso unico di marcia la sosta è consentita anche lungo il margine sinistro della carreggiata, purché rimanga spazio sufficiente al transito almeno di una fila di veicoli e comunque non inferiore a tre metri di larghezza.”
Così come è organizzato il servizio di Porta a Porta nella nostra città, gli operatori durante il servizio devono eseguire diverse FERMATE, affinché sia possibile raggiungere i bidoni o i mastelli opportunamente collocati all’interno o all’esterno del condominio o dell’abitazione.
Un manuale operativo interno, elaborato anche e soprattutto per ragioni di sicurezza e movimentazione in rapporto al peso di ogni singoli mastello, prevede un massimo di 10/15 metri in cui l’operatore si può muovere per raggiungere il sito di carico. Tutto ciò dimostra inequivocabilmente che il servizio può essere svolto solo effettuando le numerose fermate sopraccitate.
Preso atto che non esistono aree di soste opportunamente predisposte (a distanze congrue) in ogni via affinché l’operatore possa agilmente parcheggiare il mezzo trasformando la fermata in sosta,
Preso atto che, a causa della normale presenza di parcheggi, difficilmente è possibile per l’operatore individuare aree di sosta adeguate alla distanza da percorrere.
Preso atto che, per scelte aziendali di risparmio, il servizio viene svolto da un solo operatore anziché due o più, come sarebbe opportuno, e che quindi questa fattispecie costringe lo stesso a scendere dal mezzo lasciandolo di fatto incustodito e nella maggior parte dei casi a motore acceso durante tutta la fermata.

Preso atto che il singolo operatore, a causa della presenza di bidoni o mastelli all'interno dei condominio perde completamente la visuale del mezzo.
Appare chiaro come l'organizzazione stessa del servizio sia sistematicamente fuori legge. Durante la fermata l'operatore dovrebbe rimanere all'interno del mezzo con motore acceso e pronto a riprendere la marcia senza arrecare comunque intralcio alla circolazione, mentre uno o più operatori dovrebbero essere impegnati nel servizio operativo.
Oltre ad essere sanzionabile questa prassi, al momento indispensabile per com'è organizzato il servizio, espone sia l'operatore (anche in caso di mezzi con guida a destra) sia i cittadini e gli altri conducenti a rischi per la propria incolumità. Senza contare che in caso di transito di un mezzo di soccorso la circolazione sarebbe interrotta dalla presenza di un mezzo fermo senza conducente. Ribadiamo che, anche in questo caso, è solo e soltanto l'operatore ad essere responsabile sia dell'eventuale violazione sia, soprattutto, in caso di sinistro. Con conseguenze penali e civili.
Dalle informazioni in nostro possesso non esistono deroghe specifiche al codice della strada per il servizio porta a porta. Qualora l'azienda o l'amministrazione siano a conoscenza di deroga invitiamo le stesse a produrle.
Unica possibile soluzione sarebbe quella di tornare immediatamente ad un'organizzazione del servizio che preveda la presenza di due operatori o più. Uno sempre all'interno del mezzo e gli altri con mansioni operative. In questo caso la norma sarebbe rispettata in quanto "per fermata si intende la temporanea sospensione della marcia anche se in area ove non sia ammessa la sosta, per consentire la salita o la discesa delle persone, ovvero per altre esigenze di brevissima durata...".
Oltre a questa macroscopica violazione ve ne sono altre che riteniamo opportuno segnalare. Per esigenze operative, previste dall'azienda stessa, i mezzi sono costretti a percorrere vie o ponti in cui vi è il divieto tassativo di transito ai mezzi sopra le 3,5 tonnellate senza che vi sia una segnaletica specifica.
Alcune soste obbligatorie, che gli operatori sono costretti ad effettuare, sono state predisposte in prossimità di curve pericolose che non permettono opportuna visuale da parte degli altri conducenti esponendo gli operatori a rischi per la propria incolumità. Un esempio tra tutti alcune soste in Via di Montenero o Castellaccio.

Conclusioni

Il presente documento di denuncia è il primo passaggio che la nostra organizzazione sindacale ha voluto mettere in campo affinché le aziende, gli organi competenti e la cittadinanza siano opportunamente informate delle costanti violazioni di legge che i lavoratori sono costretti a compiere per rispettare gli ordini di servizio imposti dalla aziende e non incorrere in procedimenti disciplinari o licenziamenti. A seguito di questo primo passaggio, qualora non sortisse effetti immediati, lavoreremo ad un esposto/denuncia il più possibile dettagliato con l'ausilio di periti, ove necessario.
Ci riserviamo altresì di organizzare opportune iniziative sindacali qualora non si giungesse in tempi celeri a delle soluzioni. I lavoratori e le lavoratrici sono costantemente esposti a enormi rischi personali che potrebbero sfociare in conseguenze anche di carattere penale. Di contro vi è un palese atteggiamento irresponsabile e opportunistico da parte delle aziende e

dell’amministrazione. Da una parte vi è l’esigenza di garantire il servizio al minor costo possibile, senza voler effettuare investimenti e provvedere alla sicurezza di operatori e cittadini, e dall’altra si scarica costantemente la responsabilità materiale di questa negligenza sui lavoratori e sulle lavoratrici. Una situazione non più tollerabile.

Unione Sindacale di Base Lavoro Privato - Livorno