



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO
SERVIZIO POLIZIA FERROVIARIA

N.300.B/2^DIV/8/85.15.3.1

Roma, 3 gennaio 2013

OGGETTO: Nuova Convenzione tra il Dipartimento della Pubblica Sicurezza e le Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Chiarimenti.

**ALL'UFFICIO PER L'AMMINISTRAZIONE GENERALE
DEL DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
Ufficio Relazioni Sindacali**

ROMA

Il 17 luglio 2012 è stata sottoscritta la nuova Convenzione tra il Dipartimento della Pubblica Sicurezza e le Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., con la quale vengono regolamentati i rapporti intercorrenti tra i due enti al fine di aumentare la percezione di sicurezza nell'utenza ferroviaria attraverso la presenza costante e professionale della Polizia Ferroviaria, quale punto di riferimento certo per coloro che a qualsiasi titolo vivono il mondo ferroviario.

Quale atto di natura convenzionale, l'intesa nasce dall'incontro delle volontà ed è espressione delle reciproche aspettative delle due parti: una, il Dipartimento della Pubblica Sicurezza, tenuta istituzionalmente a garantire l'ordine e la sicurezza pubblica in ambito ferroviario attraverso le articolazioni territoriali della Polizia Ferroviaria e l'altra, le Ferrovie dello Stato Italiane, società per azioni ad intero capitale pubblico, interessata a fornire alla propria clientela un servizio che ricomprenda tra i propri *standard* qualitativi la sicurezza, ma al contempo vincolata ai rigori della rendicontazione pubblica.

Successivamente alla sottoscrizione, dopo una prima fase, caratterizzata da una serie di incontri in videoconferenza con i Dirigenti dei Compartimenti e con i referenti locali del Gruppo FS, volti a stabilire, attraverso la condivisione delle diverse problematiche territoriali, i criteri per la definizione delle procedure applicative in linea con quanto stabilito nella nuova Convenzione, sono state emanate le linee-guida, di seguito brevemente esposte, con due distinte circolari esplicative, una del primo ottobre e l'altra del 9 novembre uu.ss.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO
SERVIZIO POLIZIA FERROVIARIA

Servizi di scorta treno

L'indennità prevista per i servizi di scorta ai **treni regionali** è stata aumentata a € 3,50 (€1,22 + € 2,28) l'ora, per i servizi diurni, e € 6,00 (€1,22 + € 4,78) l'ora, per i servizi notturni (nella fascia compresa dalle ore 18.00 alle ore 09.00).

Tale indennità, "maggiorata" rispetto a quella "base" (pari a € 1,22) e ben oltre quella "dovuta" dalle Ferrovie per legge, spetta, secondo le statuizioni della Convenzione, per i servizi svolti a bordo dei treni regionali ritenuti "ad alto profilo di criticità" dai Comitati Territoriali, espressione a livello locale della componente Polizia di Stato e Ferrovie dello Stato.

Giova precisare che la "criticità" a cui si fa riferimento, legata per lo più alla presenza a bordo dei convogli di fenomeni illeciti ovvero di tipologie di utenza particolarmente problematica, oltre a dover essere oggettivamente documentabile, dovendo trovare riscontro in denunce di reato, verbali di accertamento, rapporti del personale FS, ecc., è frutto del confronto tra Polizia di Stato e Ferrovie dello Stato e si traduce in un elenco di treni interamente condiviso da entrambe le parti.

L'indennità "maggiorata" viene corrisposta anche per i servizi di scorta svolti a bordo dei treni funzionali ai critici, ovvero quelli funzionalmente connessi all'effettuazione della scorta a bordo del convoglio critico.

E' stato concordato che, individuata per ogni Compartimento una "soglia minima" di treni da scortare giornalmente (pari a 20 convogli per i Compartimenti più grandi, a 12 per quelli di medie dimensioni ed a 7 per Sicilia e Sardegna), una volta che questa sia raggiunta, l'indennità maggiorata spetti anche per tutti gli eventuali servizi svolti a bordo di treni "ordinari", ovvero non critici né funzionali. Qualora, invece, la soglia minima per motivi contingenti non sia raggiunta, l'indennità maggiorata viene esclusa solo nel caso in cui siano stati effettuati servizi di scorta a treni non "critici" senza raggiungere la soglia minima e tale differenza non è in armonia con quanto concordato nell'art. 3 § 7 della Convenzione.

La finalità di tale statuizione è quella di incentivare i servizi a bordo dei treni che presentano effettivamente profili di criticità, per rispondere in modo più efficace alle esigenze di sicurezza, anche percepita, dei viaggiatori. Inoltre, la soglia minima individuata è assolutamente alla portata di ogni Compartimento, considerato anche che, ai fini del conteggio, è stata sancita l'equiparazione tra treni critici e treni funzionali. In altri termini, ad un Compartimento di vaste dimensioni, in linea di principio, è sufficiente assicurare la scorta di 10 treni critici (con relativo funzionale) al giorno affinché al personale impiegato in tutti i servizi di scorta, comunque disposti per quella giornata, sia corrisposta l'indennità maggiorata.

Ad ogni modo, come dianzi anticipato, al fine di garantire al sistema una maggiore flessibilità e la più ampia possibilità di far percepire l'indennità "maggiorata", è stata prevista, a parità di soglia minima, la possibilità di concordare per le vie brevi (tra i Dirigenti



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO
SERVIZIO POLIZIA FERROVIARIA

dei Compartimenti e i rappresentanti territoriali delle Ferrovie dello Stato Italiane) l'inserimento di nuovi convogli nell'elenco dei treni critici, qualora motivi urgenti o situazioni contingenti lo rendano opportuno.

In tal caso, è stato pattuito che, quando il conteggio del treno "extra elenco" risulti determinante per il raggiungimento della soglia minima giornaliera, possa intervenire la ratifica da parte del Comitato Centrale.

Anche qualora la soppressione del servizio di scorta per emergenze contingenti (quali, ad es., l'imprevedibile indisponibilità del personale di scorta non altrimenti sostituibile, ritardi o soppressione di treni) possa inficiare il raggiungimento della soglia minima stabilita, è stata concordata la possibilità di una ratifica del Comitato Centrale su segnalazione del Comitato Territoriale.

Relativamente ai servizi di scorta a bordo dei treni a lunga percorrenza, la Convenzione prevede la corresponsione di una indennità forfettaria (pari a € 150 pro capite) per servizi di scorta così modulati: convoglio diurno/funzionale a lunga percorrenza + convoglio notturno a lunga percorrenza, caratterizzato da profili di criticità alla luce delle indicazioni emerse nel corso del Comitato Centrale, tra i rappresentanti del Servizio Polizia Ferroviaria e della Direzione Centrale della Protezione Aziendale delle Ferrovie dello Stato e nel rispetto dei canoni fissati all'art. 3 della Convenzione (presenza del personale Polfer a bordo dello stesso treno per 5 ore consecutive nella fascia compresa fra le 22.00 e le 6.00).

L'elenco riferito a tali treni, per un totale di 17 convogli notturni abbinati ad almeno altrettanti funzionali diurni, è stato ripartito tra i Compartimenti secondo le indicazioni di fattibilità dei servizi di scorta fornite dai Dirigenti dei Compartimenti ed in base a criteri idonei a garantire, almeno in linea teorica, una equa ripartizione tra il personale impiegato in tale tipologia di servizi.

Vigilanza scalo "Grandi Impianti"

La nuova Convenzione prevede per la prima volta una diversa modalità di esecuzione dell'attività di vigilanza presso i cosiddetti "Grandi Impianti", individuati nelle stazioni di Bari Centrale, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Genova Brignole, Genova Porta Principe, Milano Centrale, Napoli Centrale, Palermo Centrale, Roma Tiburtina, Roma Termini, Torino Porta Nuova, Venezia Mestre, Venezia Santa Lucia, Verona Porta Nuova.

L'art. 5 dell'intesa in parola, infatti, stabilisce che, al fine di prevenire e reprimere i fenomeni illeciti maggiormente ricorrenti presso le stazioni ferroviarie caratterizzate da un notevole afflusso di viaggiatori, i servizi di vigilanza siano effettuati in via continuativa per l'intero turno di servizio. Ciò comporta che per i "grandi impianti" non è possibile disporre servizi di vigilanza e di scorta nell'arco dello stesso turno.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

SERVIZIO POLIZIA FERROVIARIA

La Convenzione prevede, altresì, l'individuazione per ciascun "grande impianto", del numero massimo dei servizi di vigilanza per turno. Per adempiere a tale incombenza il Comitato Centrale, in assenza di puntuali ed univoche indicazioni da parte dei Comitati Territoriali, ha provveduto a stabilire tale tetto sulla base delle presenze effettive, rilevate mediamente dall'ordine di servizio degli Uffici Polfer interessati.

Nel citato numero massimo, che è comunque suscettibile di aggiornamento ovvero ampliamento da parte del Comitato Centrale in relazione a eventuali mutate esigenze o necessità contingenti, devono ritenersi inclusi i turni di straordinario programmato, purché svolti all'interno del "grande impianto" per tutta la loro durata e non inferiori alle 3 ore consecutive.

Non concorrono nel computo, invece, i servizi svolti al di fuori del "grande impianto": quali, ad es., quelli svolti dagli addetti alle Sale Operative Compartimentali, dagli operatori impegnati in attività di polizia giudiziaria o amministrativa esterne ai suddetti scali e dal personale comandato in attività di "vigilanza caserma".

Ciò non esclude che tali operatori possano beneficiare dell'indennità di vigilanza scalo *tout court*, in presenza dei presupposti indicati nell'art. 3 § 3 e 4 della Convenzione e nell'art. 3 dell'Allegato alla Convenzione, secondo cui l'indennità in argomento spetta: agli operatori che effettuano presenza costante e visibile in ambito siti ferroviari, ossia quelli impiegati in servizi di pattugliamento in stazione o lungo linea (compresi i Responsabili dei Settori Operativi ed in generale gli addetti alle Sale Operative); al personale che effettua attività di p.g. e di polizia amministrativa in stazione e lungo linea; al personale comandato in servizio di c.d. "vigilanza caserma", se svolto in divisa e prestato in caserme ricadenti in ambito ferroviario.

I servizi burocratici e gestionali, invece, in analogia a quanto prevede l'A.N.Q. per i servizi esterni, non sono contemplati come vigilanza scalo.

Tutto ciò premesso, è possibile affermare che, dopo un primo momento applicativo caratterizzato da resistenze naturali e da difficoltà oggettive, in parte legate alla complessità di alcuni aspetti della nuova Convenzione ed in parte derivanti dalla novità dello strumento, le criticità si possono considerare superate. Ad ogni buon fine, si manifesta piena disponibilità a fornire ulteriori delucidazioni, qualora ritenute utili a far comprendere la sostanziale bontà e le potenzialità della nuova Convenzione, anche in considerazione che le Ferrovie dello Stato sono un'infrastruttura critica della Nazione e patrimonio del Paese.

Infine, sarà cura del Servizio sensibilizzare i Dirigenti dei Compartimenti affinché richiedano la collaborazione delle OO.SS. per ricevere da queste eventuali suggerimenti o proposte da discutere in occasione dei Comitati Territoriali.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO

Caroselli
[Signature]