



**ASSOCIAZIONE NAZIONALE
FUNZIONARI DI POLIZIA**

Prot. 03264/2012/S.N.

Roma, 28 giugno 2012

OGGETTO: Bozza della convenzione tra il Ministero dell'Interno e le Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - Osservazioni.

Al Ministero dell'Interno
Ufficio per l'Amministrazione Generale
del Dipartimento della Pubblica Sicurezza
Ufficio per le Relazioni Sindacali

- ROMA -

e, p.c.

Al Ministero dell'Interno
Dipartimento della P.S.
Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria,
delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della P.d.S.
Servizio Polizia Ferroviaria

- ROMA -

^^^^^^^^

In relazione alla nuova bozza della Convenzione tra il Ministero dell'Interno e le Ferrovie dello Stato italiane si osserva quanto segue.

Art. 2, co. 1: decisamente inopportuno appare che il Dipartimento si vincoli ad utilizzare la Convenzione di cui in oggetto quale modello per le eventuali successive convenzioni con le altre imprese ferroviarie.

Il significato dell'espressione utilizzata (*"La presente Convenzione costituisce riferimento per tutte le Convenzioni ulteriori che saranno sottoscritte dal Dipartimento con le altre Imprese Ferroviarie"*) non appare, peraltro, del tutto chiaro nella sua potenziale estensione.

Inoltre, trattandosi di un atto evidentemente bilaterale, questa condizione potrebbe determinare il rischio di ostacolare convenzioni di tipo diverso, anche migliorative, con pregiudizio per gli interessi del personale tutto.

Art. 3: come prevedibile, dalla versione finale è stata espunta la nuova lett. a) del co. 1 dell'art. 3 (*"a) corrispondere per il personale in organico nella Polizia Ferroviaria che concorre nella prestazione dei servizi specialistici previsti dalla*

Convenzione un'indennità forfettaria” determinata in E 0,50 - l'ora? – ai sensi del successivo comma 2) inserita dopo la discussione con le sigle sindacali. Benché si trattasse, per la verità, di un riconoscimento economico assai modesto, essa rappresentava comunque, quanto meno, il riconoscimento della specificità delle funzioni svolte anche da coloro che non effettuano attività di vigilanza scalo.

Le maggiorazioni previste dal successivo co. 3) sono state tutte, parimenti, annullate.

I presupposti necessari per la corresponsione dell'indennità, di cui al successivo co. 3, sono stati rivisti in senso più restrittivo, con evidente “ritorno al passato”.

Poco chiara e foriera di dubbi interpretativi si rivela anche l'espressione utilizzata al successivo co. 4, che segue immediatamente la previsione generale relativa alla corresponsione della vigilanza scalo: *“Le indennità di vigilanza verranno, altresì, corrisposte al personale della Polizia Ferroviaria che effettua attività di P.G. e di polizia amministrativa per la prevenzione dei reati e degli illeciti in stazione e lungo linea”*.

Ed infatti, l'indennità in questione - relativamente ai servizi di P.G. e di polizia amministrativa svolti in ambito ferroviario - dovrebbe mirare a remunerare un'attività che si connota inequivocabilmente per la particolare specializzazione e per le indispensabili conoscenze di settore che essa richiede (e che, molto spesso, gli operatori di polizia, di tutte le qualifiche, sono costretti ad acquisire autonomamente, con notevole aggravio rispetto alle già onerose attività ordinarie).

Per tali ragioni, dovrebbe essere chiarito che: *“Le indennità di vigilanza verranno, altresì, corrisposte al personale della Polizia Ferroviaria che effettua attività di P.G. e di polizia amministrativa per la prevenzione dei reati e degli illeciti che si verificano in ambito ferroviario o che siano comunque a tale ambito direttamente riconducibili”*, così da evidenziare che essa – nel caso di specie – non è correlata alla stessa tipologia di attività di cui al precedente co. 3, benché svolta in abiti civili, ma viene corrisposta a tutti coloro (ivi inclusi i Funzionari della Polizia di Stato) che svolgono servizi di specialità di P.G. o di polizia amministrativa, anche nel caso in cui questi non implicino attività di vigilanza scalo (il dato, peraltro, può agevolmente essere ancorato a parametri oggettivi, ossia l'assegnazione del personale avente titolo all'indennità alla Squadra di P.G. o alla Squadra Amministrativa/Informativa).

Anche le indennità di scorta di cui al successivo co. 5 sono state, in larga misura, fortemente ridimensionate.

Col parere datato 25 gennaio 2012, questa Associazione si era già espressa in modo critico rispetto all'art. 3, co. 8, che decreta l'esclusione dalla indennità di scorta delle missioni per indagini di P.G., per consegna di corrispondenza e visite ispettive,

con particolare riguardo proprio ai servizi di P.G. che si sono rivelati in molti casi indispensabili per la prevenzione e repressione di fenomeni delittuosi di varia natura.

Tale esclusione potrebbe rivelarsi accettabile solo se limitata all'uso del treno - al pari di altro mezzo di locomozione - da parte di operatori incaricati di attività di P.G. per il raggiungimento della sede presso la quale il servizio medesimo dovrà essere svolto. In questo caso, quindi, gli operatori non svolgeranno alcuno specifico servizio di P.G. a bordo treno, salvi, ovviamente, gli interventi richiesti dal personale viaggiante o quelli in flagranza di reato, limitandosi ad utilizzarlo per il raggiungimento della diversa sede in cui è previsto lo svolgimento di attività di indagine.

Sarebbe auspicabile chiarire per quale ragione sia stato eliminato il co. 2 dell'art. 4 della precedente versione, elaborata dopo l'incontro con le OO.SS.: *“Il Servizio nel caso di modifiche riguardanti l'orario di lavoro o gli aspetti economici del personale della Polizia Ferroviaria, proposte in sede di Comitato Centrale, dovrà assumere determinazioni in merito, previa comunicazione alle Organizzazioni Sindacali della Polizia di Stato”*.

Relativamente all'art. 4, co. 3 avevamo già osservato, nel citato parere, che: *“Andrebbero, inoltre, coordinati i quadranti orari nel corso dei quali vanno effettuate le scorte treno a lunga percorrenza con i vincoli imposti dall'A.N.Q., al fine di non vanificare in concreto la possibilità di predisporre i servizi in argomento, in considerazione degli orari di arrivo e di partenza dei convogli da scortare e della compatibilità con i quadranti previsti per i servizi d'istituto (anche in tal senso, riconoscere uno spazio diverso alla discrezionalità organizzativa dei Dirigenti di Compartimento, pur indicando i convogli da scortare con priorità e le caratteristiche minime di durata del servizio, potrebbe risolvere molte difficoltà operative). Appare sconsigliabile concentrare i controlli dei treni AV solo a terra (vd. art. 4, co. 3), anche perché le stazioni di sosta dei convogli non sono sempre presenziate in via continuativa e questo potrebbe favorire la salita a bordo di soggetti “indesiderati” con conseguente incremento dei reati allo stato decisamente contenuti sui convogli di tale tipologia”*.

Riguardo ai corsi per l'effettuazione di rilievi e sopralluoghi, di cui all'art. 4 co. 9, in molti Compartimenti sono già stati organizzati corsi con personale dei Gabinetti Regionali di Polizia Scientifica, ma occorre precisare – per evitare problemi a livello territoriale - che tali cicli formativi hanno la durata di due settimane e che non possono, per evidenti ragioni, fornire la stessa preparazione degli operatori della Polizia Scientifica che andranno comunque chiamati in caso di incidente complesso e/o di suicidi non chiari.

L'art. 5 contiene ben quattro nuovi commi.

In particolare, il nuovo co. 4 prevede ora che: *“Il Comitato Centrale individuerà entro il mese di ottobre 2012, per ognuno dei grandi impianti, il numero*

massimo di indennità di servizio attribuibili per turno, anche su proposta dei Comitati Territoriali”.

Tale disposizione potrebbe produrre il paradossale effetto distorsivo di limitare il numero di operatori cui possono in concreto essere attribuite le indennità di specialità proprio a fronte di servizi predisposti nei grandi impianti, rispetto ai quali si mira ad ottenere un capillare e costante controllo. Cosa accadrebbe, dunque, se per particolari esigenze di servizio o anche per ragioni contingenti (si pensi alla fasce orarie in cui è previsto lo straordinario programmato) si avesse la presenza di un numero di operatori superiore a quello stabilito su uno o più turni di servizio?

All’art. 5, co. 6, in considerazione delle numerose variabili che è possibile ipotizzare, dell’eventuale ricorso alla forza pubblica, degli eventuali provvedimenti preliminari da acquisire (ad es. di carattere amministrativo), dell’utilizzo di risorse anche esterne alla Polizia Ferroviaria, l’espressione: “... provvedendo all’immediato sgombero di tali aree ove siano abusivamente occupate” andrebbe sostituita con l’espressione: “... provvedendo all’adozione di tutti i provvedimenti e/o delle azioni necessarie al rapido sgombero di tali aree ove siano abusivamente occupate”.

Avevamo già sottolineato, nel parere più volte citato, che : “Dovrebbe essere previsto l’obbligo per FS di provvedere non solo alla fornitura, ma anche alla manutenzione degli impianti TVCC di cui all’art. 8, precisando che le caratteristiche tecniche degli stessi siano individuate di concerto con la Polizia Ferroviaria. Ed inoltre, oneri precisi andrebbero previsti in ordine al mantenimento di uffici ed alloggi di servizio, individuali (per Dirigenti e Responsabili degli Uff. Polfer dipendenti) e collettivi, oltre che in materia di fornitura e manutenzione di dotazioni strumentali e di automezzi per l’espletamento dei servizi di Specialità”.

All’art. 8 co. 5 sarebbe opportuno prevedere per tutti i funzionari con qualifica dirigenziale preposti alla direzione dell’Ufficio II – in considerazione delle peculiari responsabilità inerenti all’attività ed ai servizi operativi - la carta di libera circolazione assegnata ai Dirigenti del Compartimento.

E’, inoltre, indispensabile stabilire disposizioni volte ad assicurare maggior puntualità nel pagamento delle indennità previste, che giunge oggi con più di un anno di ritardo rispetto alle prestazioni rese.

Si ribadisce, infine, relativamente ai presupposti necessari per la corresponsione dell’indennità di vigilanza scalo, che occorrerebbe superare l’esclusività del servizio di vigilanza, includendo anche i servizi connessi alle operazioni compiute nel corso della vigilanza stessa.

Il principio in questione sembra essere già stato recepito dalla stessa Convenzione in riferimento alle scorte treno, atteso che l’art. 3, co. 2, lett. h) dell’Allegato alla Convenzione, stabilisce che l’indennità di scorta o di scorta forfetaria siano comunque corrisposte anche nel caso in cui interventi effettuati nel corso della scorta ne abbiano precluso il completamento.

Ed ancora, la limitazione dell'indennità di scorta effettuata da personale in borghese alle sole ipotesi in cui tale scorta concorra con servizi di scorta effettuati in uniforme, prevista dall'art. 3, co. 2, lett. i) dell'Allegato, suscita le medesima perplessità già espresse in riferimento all'art. 3, co. 8 della Convenzione, trattandosi di servizi di scorta non assimilabili, per finalità ed effetti, a quelli svolti in uniforme, parimenti necessari per un'adeguata ed incisiva attività di prevenzione, repressione e controllo a bordo treno, che finirebbero col subire un'inaccettabile penalizzazione sotto l'aspetto economico.

In ultimo, ma non da ultimo, questa Associazione sottolinea, ancora una volta, come l'attuale Convenzione penalizzi ingiustificabilmente le competenze e le attribuzioni dei ruoli apicali, a cui viene negato il dovuto riconoscimento di una specificità che, per contro, correttamente non si manca di valutare, nel medesimo ambito di riferimento, rispetto al personale degli altri ruoli.

Appare più che evidente come le indennità di scorta o di vigilanza scalo non si rivelino in alcun modo compatibili con attività che, proprio in considerazione del ruolo ricoperto e delle conseguenti responsabilità operative e gestionali che ne conseguono, si connotano in maniera peculiare e diversa.

Non si comprende, dunque, per quale ragione il servizio dei Dirigenti e Direttivi che operano nella Specialità non trovi alcun riconoscimento all'interno di una Convenzione che mira proprio alla remunerazione delle specifiche attività di prevenzione e repressione finalizzate alla tutela, in senso ampio, della sicurezza del trasporto ferroviario, dei rotabili, degli impianti, dei beni e dell'infrastruttura. In sostanza, dunque, alla tutela di un settore di rilevanza strategica in ambito nazionale, con conseguenti maggiori oneri e particolare assunzione di responsabilità - anche in ragione della competenza territoriale, su base regionale e, in certi casi, addirittura interregionale - proprio da parte dei ruoli apicali, chiamati, tra l'altro, alla gestione, all'organizzazione, alla pianificazione dei servizi, al controllo sui medesimi, al mantenimento dell'ordine pubblico in aree critiche e particolarmente sensibili, ad interventi di carattere operativo in caso di incidente, a complesse, articolate ed altamente specialistiche attività di indagine.

Sollecitiamo, pertanto, ogni utile intervento volto ad assicurare il necessario riconoscimento delle specificità in questione attraverso indennità mirate ed esclusive riconosciute ai Dirigenti ed ai Direttivi che prestano servizio per la Polizia Ferroviaria.

Il Segretario Nazionale
Enzo Marco Letizia