



**Sindacato Autonomo
Vigilanza Privata**

Prot.002/16/D.V.

Roma, 11 gennaio 2016

OGGETTO: Servizi di sicurezza privata negli ambiti ferroviari TRENORD. Appalti.

Al Presidente del Consiglio dei Ministri On. Matteo Renzi Pec: presidente@pec.governo.it	R O M A
Procuratore Corte dei Conti Al Procuratore Regionale Dott. Antonio Caruso Pec: lombardia.procura@corteconticert.it	M I L A N O
All'Ufficio Territoriale del Governo di Al Signore Prefetto Dott. Alessandro Marangoni Pec: protocollo.prefmi@pec.interno.it	M I L A N O
All'Ufficio Territoriale del Governo di Al Signore Prefetto Dott. Valerio Valenti Pec: protocollo.prefbs@pec.interno.it	B R E S C I A
Alla Questura di Al Signor Questore Dott. Luigi Savina Pec: rp.quest.mi@pecps.poliziadistato.it	M I L A N O
Alla Questura di Al Signor Questore Dott. Carmine Esposito Pec: urp.quest.bs@pecps.poliziadistato.it	B R E S C I A
Al Comando Regionale della Guardia di Finanza Nucleo di Polizia Tributaria di Pec: mi1660000p@pec.gdf.it Pec: urp.lombardia@pec.gdf.it	M I L A N O
Al Comando Regionale della Guardia di Finanza Nucleo di Polizia Tributaria di Pec: bs1230000p@pec.gdf.it Pec: bs0500000p@pec.gdf.it	B R E S C I A
e, p.c.	
AUTORITÀ NAZIONALE ANTICORRUZIONE C.a. Dott. Raffaele CANTONE Pec: protocollo@pec.anticorruzione.it	R O M A

Fa seguito alla nostra pari oggetto dell'8 u.s.

I documenti che continuano a pervenirci circa l'affidamento e l'esecuzione dei servizi di cui all'oggetto, oltre che le notizie di stampa circa i servizi svolti dal personale del "Security Team" della TRENORD, ci convincono sempre più che, a tutela degli utenti e dei lavoratori, debba essere fatta chiarezza.

Il Presidente della Regione Lombardia (ed ex Ministro dell'Interno), Roberto Maroni, nel corso della conferenza stampa di presentazione del nuovo servizio di sicurezza di TRENORD ha affermato:

"L'obiettivo è la prevenzione e questa la fai facendo vedere che il controllore va in giro scortato", soggiungendo *"Faremo in modo che ci siano tutte le regole necessarie per prevenire, ma non metteremo in giro gente che spara... Non è un problema di risorse ma di status perché noi possiamo mettere solo vigilanza privata... Mentre polizia, carabinieri ed esercito sarebbero la soluzione migliore ma in mancanza di risposte del Governo abbiamo deciso di dare noi risposte con il piano B.... Speriamo che il Governo ci dia ascolto e mandi polizia, carabinieri ed esercito, continuando quell'operazione 'Strade sicure' che avevo avviato io da Ministro dell'Interno."*

Nell'ottobre dello scorso anno l'Assessore regionale Alessandro Sorte, parlando del potenziamento del servizio di "sicurezza" negli ambiti ferroviari TRENORD, secondo quanto riportato dalla stampa avrebbe ribadito:

"Dopo i numerosi episodi di violenza e criminalità degli scorsi mesi abbiamo deciso di portare più sicurezza sui treni e nelle stazioni. Non è stata una decisione facile, ma necessaria dopo che il Governo non ha mai risposto né alla nostra richiesta di inviarcì nuove forze dell'ordine né a quella di ridistribuire i 1.500 militari oggi impiegati in Expo... Non vogliamo militarizzare le stazioni ma non possiamo certo essere indifferenti davanti alla richiesta di più sicurezza che quotidianamente ci arriva da chi il treno lo usa tutti i giorni. Spesso le stazioni, soprattutto nelle ore più buie, diventano molto pericolose. Per questo abbiamo deciso di intervenire, aggiungendo 150 vigilantes ai 70 già in servizio."

Appare evidente che il "mandato politico" (e non solo) di questi componenti del "Security team" è quello di "sussidiare" le Forze di polizia nel loro compito tipico di vigilanza, scorta e prevenzione. E tanto si evince anche dalla contraddittoria documentazione fatta firmare ai dipendenti.

Un qualche interrogativo si pone, in ogni caso, sulla legittimità della "scorta" delle persone (i controllori TRENORD) fatta effettuare ai privati (i componenti del "Security team"): come noto, la legge dello Stato italiano (articoli 133 e 134 TULPS) riserva in esclusiva alle sole Forze di polizia la scorta delle persone.

Come già detto nella nostra precedente nota, peraltro, la legge dello Stato italiano (articolo 256 bis del Regolamento al Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza e 2 e 3 del Decreto 15 settembre 2009, n. 154) impone che tutte le altre funzioni di "sicurezza sussidiaria" (vigilanza, custodia, protezione dei beni, ecc.) nelle stazioni e sui treni siano effettuate o dalle Forze di polizia (e, in specie, dalla Polizia Ferroviaria) ovvero ESCLUSIVAMENTE mediante Guardie Giurate.

Con anarchica e palese rivolta "di fatto" nei confronti dello Stato e della stessa Costituzione della Repubblica Italiana, il cui articolo 117 riserva allo Stato la normazione e i provvedimenti in materia di pubblica sicurezza, la Regione Lombardia destina circa 10 milioni di euro all'anno per far effettuare servizi tipici della "sicurezza sussidiaria" (e dunque riservati alle Guardie Giurate) a elementi privi delle necessarie autorizzazioni.

La “foglia di fico” dietro la quale il Presidente della Regione Lombardia (ed ex Ministro dell'Interno) sembra volersi nascondere, avendo conferito il servizio a una società priva di requisiti di legge, è quello che i servizi privati non sarebbero da svolgere in armi.

Anche in questo caso chiunque abbia un minimo di conoscenza delle leggi in materia sa bene che i servizi di custodia e vigilanza privata, al pari di tutti quelli della sicurezza sussidiaria, possono essere svolti dalle Guardie Giurate sia in armi sia senza armi. Negli aeroporti (che rispondono alle stesse regole delle Stazioni e dei treni), ad esempio, i controlli di sicurezza ai varchi di accesso sono sempre esclusivamente svolti da Guardie Giurate non armate.

Anche se non in armi, solo le Guardie Giurate possono dunque operare per la sicurezza dei cittadini a bordo di treni e nelle Stazioni ferroviarie in quanto sono persone “certificate” dallo Stato.

Cambia molto, inoltre, tra il servizio di custodia, vigilanza e protezione svolto da una Guardia Giurata (anche dipendente da un Istituto di vigilanza privata) e quello svolto da una “società di portierato”: nel primo caso il servizio è svolto da “incaricati di pubblico servizio”, nel secondo da lavoratori che non solo non hanno nessun obbligo, ma addirittura devono astenersi dall'esporsi ai rischi.

In altre parole, la Lombardia spende milioni per molta immagine e una sostanza dei servizi giuridicamente prossima allo zero!

Pur non potendosi valutare come sia attualmente articolato il servizio del “*Security team*” presso TRENORD, si osserva che la somma di 10 milioni anno, se destinata a un regolare appalto per Guardie Giurate (costo 13 euro l'ora, stimato per eccesso), avrebbe sviluppato, per ognuno dei 220 dipendenti che si dice siano stati assunti, oltre 437 giornate lavorative effettive (oltre le ferie!).

Prescindendo dalla possibilità giuridica che un lavoratore possa essere legittimamente chiamato a prestare servizio straordinario per oltre 800 ore l'anno (come avverrebbe nell'ipotesi di cui sopra), una cosa è certa: la differenza tra la retribuzione dovuta alle guardie e quella (inferiore) pagata ai “portieri” del “*Security team*” finisce tutta nelle tasche di chi ha ottenuto l'appalto.

Osserviamo, inoltre, che, ai sensi di quanto disposto dalle leggi dello Stato sopra richiamate, chi debba esplicare un servizio di “sicurezza sussidiaria” in ambito ferroviario è tenuto a essere formato secondo uno specifico Disciplinare, fissato con provvedimento del Capo della polizia n. 557/PAS/U/003004/12982,D(22)5 del 26 febbraio 2015, proprio per garantire, con l'espletamento di un articolato programma da parte di soggetti qualificati, la sicurezza degli operatori e dei cittadini in ambiti tanto peculiari come quelli ferroviari.

Invece, secondo documenti in nostro possesso, sembra che gli operatori poi assunti dalla GF Protection (P.I. 04737830960), prima della loro assunzione, siano stati per lo più “formati” nelle materie della sicurezza in una sola giornata (più una per il “pronto soccorso”) con corso erogato dalla Società r.l. consortile “*G Action Group*” (P.I. 08159760969). Entrambe le Società sono riferibili a GUARNERI Adriele (C.F. GRNDRL77E25F205P).

Oltre quanto disposto sui formatori dal Disciplinare sopra richiamato, l'ulteriore problema è che nell' “*Albo regionale degli operatori accreditati per i Servizi di Istruzione e Formazione Professionale*” della Regione Lombardia, aggiornato al 18/12/2015, non ricorre il nominativo di tale società. Sulla base di quale normativa, dunque, sono stati qualificati, prima dell'assunzione, i dipendenti che ora compongono il “*Security team*” di TRENORD e che esplicano tanto delicati servizi? Quale formazione-informazione sugli specifici rischi è stata data ex D. L.vo 81/2008?

Secondo quanto documentato a questo Sindacato, inoltre, i lavoratori hanno dovuto pagare il corso “di formazione” ben 240 euro, con trattenute che sono state effettuate non dalla società

erogatrice del “corso” ma dalla GF Protection, dopo l'assunzione, con tre rate da 80 euro trattenute dai tre primi stipendi e riportate in busta paga con la generica voce “varie”. Nessuna attestazione risulta essere stata prodotta ai lavoratori in ragione di questa “formazione onerosa”.

È verosimile, quindi, che nel caso di un malaugurato incidente ad uno di questi lavoratori, impropriamente esposti ai rischi tipici della “Guardia Giurata impiegata in compiti di sicurezza sussidiaria”, l'Erario (e, in specie, la Regione Lombardia), alla luce di tutto quanto sopra detto, possa essere direttamente chiamato a risarcire il danno.

Né crediamo che rispondano in alcuna misura alle aspettative del cittadino, oltre che alle dichiarazioni dello stesso Presidente della Regione Lombardia e del suo Assessore, le clausole in un patto *a latere* della lettera di assunzione, fatte sottoscrivere dalla GF PROTECTION ai lavoratori ingaggiati per il “Security team” di TRENORD, secondo le quali:

*“affinchè sia ben chiaro il ruolo dell'Operatore in servizio di Assistenza e Cortesia alla clientela anche in occasione di manutenzioni straordinarie, si evidenzia in maniera inequivocabile che l'operatore GF, **NON** deve in alcun modo:*

- bloccare o fermare persone che si rendano responsabili di aggressioni o di altri episodi criminali e non ai danni della struttura, ma deve limitarsi a segnalare all'agente di stazione e il proprio Coordinatore l'evento al fine di consentirgli di attuare quanto di specifica competenza;

- essere sgarbato o meno educato con i viaggiatori (compresi quelli sforniti di biglietto, n.d.r.) o con il personale dipendente Trenord, oppure assumere atteggiamenti sconvenienti e inurbani, ricordando che il proprio ruolo è quello di fornire assistenza e cortesia alla clientela;

- eseguire ordini ricevuti da persone non appartenenti al Gruppo societario GF PROTECTION (compresi, dunque, i dipendenti TRENORD e le stesse Forze di polizia, n.d.r.);

- prendere iniziative personali non contemplate nelle procedure stabilite per lo svolgimento dell'incarico del Servizio di Cortesia e Assistenza alla clientela;”.

Nella stessa “nota aggiuntiva”, denominata “Progetto: TRENORD”, poco più sopra, i datori di lavoro inseriscono, significativamente, una clausola che appare di dubbia legittimità, specie alla luce di quanto previsto dal codice di procedura penale, e che di seguito si riporta:

“- in caso di controlli da parte di organi statali e dopo che i controllori si sono qualificati, fornire il proprio documento di identificazione (carta d'identità) e specificare di svolgere un <<Servizio di Cortesia e Assistenza Clienti>>. Informare subito il proprio Coordinatore. Non firmare verbali che non capisci o nei quali viene scritto che svolge attività di <<Vigilanza o che effettua controllo documenti titoli di viaggio o perquisizione a persone e viaggiatori>>. In caso di insistenza da parte delle Forze dell'Ordine, informare subito il proprio Coordinatore.”

Delle due l'una: o l'attività è (come appare palese che sia) di sicurezza sussidiaria o, nel rispetto letterale di queste clausole, è un mero “servizio di cortesia”, che però non è giustificato né dalle dichiarazioni pubbliche dei menzionati politici lombardi né, men che mai, dalle cospicue risorse pubbliche impiegate per remunerarlo.

Senza considerare che nella lettera di assunzione si fa, invece, espresso riferimento, per definire l'oggetto del rapporto, ad attività di custodia e addirittura di “sorveglianza” (termini che rinviano all'attività propria ed esclusiva della Guardia Giurata se non, addirittura, a quella delle Forze di polizia) e che ad oggi non risultano formalizzate le “procedure per lo svolgimento dell'incarico”, appare chiaro il tentativo di precostituire uno schermo per eventuali contestazioni che, sulla base della diversità tra le mansioni in astratto previste e quelle effettivamente espletate

dagli operatori della GF PROTECTION possa essere opposto alle Autorità di pubblica sicurezza e a quella giudiziaria.

La realtà delle cose potrà essere facilmente ricostruita sentendo i lavoratori del “*Security team*” e i ferrovieri di TRENORD che hanno lavorato per mesi gomito a gomito con essi.

Quel che sorprende, infine, è che, di fronte a queste macroscopiche deviazioni dal quadro normativo della “sicurezza sussidiaria”, che è parte integrante della “sicurezza nazionale”, a questa deriva anarchica della Lombardia in un settore tanto delicato come quello della sicurezza negli ambiti ferroviari, le Autorità statali competenti sembrano essere rimaste inerti dinanzi alla rilevanza e complessità dei macroscopici problemi che qui e nella nostra precedente lettera si è cercato di mettere in evidenza.

Dal punto di vista sindacale si tratta principalmente di questioni di principio, che attengono alla dignità e alla sicurezza dei lavoratori, oltre che al loro diritto costituzionalmente garantito di ricevere una retribuzione commisurata ai rischi e alla gravosità del servizio espletato.

In gioco, però, siamo convinti che vi sia anche la sicurezza dello Stato, quella dei cittadini e dello stesso trasporto ferroviario.

Si resta in attesa di un cortese cenno di riscontro.

IL SEGRETARIO NAZIONALE

Vincenzo del Vicario

Vincenzo del Vicario