



Regione Lombardia
IL CONSIGLIO

ITR
3195



Movimento 5 Stelle

INTERROGAZIONE CON RISPOSTA IN COMMISSIONE

(ART. 116 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO REGIONALE)

Al Signor Presidente del Consiglio
di Regione Lombardia
dr. Raffaele Cattaneo

Ogg.: Operatori “Security Team” TRENORD

I SOTTOSCRITTI CONSIGLIERI REGIONALI

PREMESSO CHE

A seguito della tragica aggressione, avvenuta a Villapizzone a giugno 2015, nei confronti di due ferrovieri Trenord, Regione Lombardia ha deciso di finanziare, con sette milioni di euro, il c.d. “Security Team” di TRENORD costituito da un gruppo di 150 operatori – in servizio dal 1 settembre 2015 – ai quali se ne sarebbero aggiunti, entro fine settembre 2015, altri 60, portando il numero totale degli operatori a 210.

L’Assessore Regionale ai Trasporti e lo stesso Governatore Maroni hanno più volte definito, durante incontri pubblici, questi operatori come “vigilantes”, i quali avrebbero il compito di presidiare i treni e le stazioni della Lombardia al fine di accrescere il livello di sicurezza percepita dall’utenza, ma anche finalità di accompagnare e “scortare” capitreno e controllori nel loro lavoro quotidiano.

I sette milioni di euro stanziati da Regione Lombardia per il “Security Team” si aggiungono ai due milioni di euro già stanziati da TRENORD nel 2014 per intensificare il “servizio di vigilanza” e ai quali TRENORD avrebbe dovuto aggiungere un ulteriore ammontare di cinque milioni di euro nel 2015.

OSSERVATO CHE

Con interrogazione ITR 2425 depositata in data 22 giugno 2015, avente a prima firmataria la Consigliera Regionale Iolanda Nanni, gli scriventi avevano richiesto all'Assessore Regionale ai Trasporti di conoscere quali requisiti professionali fossero in capo agli operatori c.d. "vigilantes" Trenord, se fosse stato avviato un bando di gara e quali fossero le richieste nella formulazione dell'offerta (durata, importo, criteri per la scelta e requisiti, termini e documenti da presentare).

In data 21 luglio 2015, l'Assessore Regionale ai Trasporti ha dato risposta alla ITR 2425 specificando che tali operatori (mai denominati all'interno della risposta scritta "vigilantes") erano specificatamente preposti ad attività di assistenza alla clientela e tutela del materiale di pertinenza di TRENORD. L'Assessore ha poi dichiarato, senza mai farne il nome, che gli operatori erano stati attentamente selezionati dalla "Società fornitrice" e che detti operatori, tutti, avessero frequentato corsi di formazione obbligatoria sul Primo Intervento Antincendio e Primo Soccorso, nonché possedessero una buona conoscenza della lingua inglese e avessero "rodata e qualificata conoscenza delle peculiarità del settore ferroviario".

Nella risposta dell'Assessore Regionale ai Trasporti si specifica che questi operatori, da lui chiamati più volte pubblicamente "vigilantes", in realtà non rivestono la qualifica di Guardie Particolari Giurate e tanto meno sono armati.

Ne deriva che, non essendo questi operatori qualificati come Guardie Giurate, essi sono comunque esposti a tutti i rischi tipici del mestiere della sicurezza senza alcuna protezione e garanzia. Ciò, oltre ad esporre al rischio i lavoratori, ha come conseguenza diretta il fatto che la sicurezza sui treni in nessun modo potrà corrispondere alle promesse e men che meno alle aspettative dichiarate dal Governatore della Lombardia e dall'Assessore Regionale ai Trasporti, e ciò a fronte dell'ingente somma di danaro pubblico investita.

L'Assessore Regionale ai Trasporti non ha dato alcuna risposta relativamente alla domanda posta nella ITR 2425 sul bando di gara indetto da TRENORD per l'appalto del servizio.

EVIDENZIATO CHE

Il giornale "Il Fatto Quotidiano", con un articolo pubblicato in data 17 gennaio 2015 (qui: <http://tv.ilfattoquotidiano.it/2016/01/17/trenord-la-giornata-di-un-vigilante-minacce-con-coltelli-per-700-euro-al-mese/465622/>) riporta la testimonianza di operatori del "Security Team" di TRENORD i quali dichiarano di aver subito più volte minacce da utenza armata e di aver assistito in questi mesi ad ulteriori aggressioni di capitreno. Inoltre, essi dichiarano di essere tecnicamente dei semplici "accompagnatori" con contratto di portierato. Dichiarano inoltre che detti contratti vengono stipulati per un'indennità mensile pari a 700/800 euro per 12 ore di lavoro.

RESO NOTO CHE

La normativa sul punto è chiara nell'imporre, per l'espletamento di tali servizi di sicurezza in ambiti ferroviari, l'impiego esclusivo di Guardie Giurate.

L'art. 256 bis del Regolamento al Testo Unico delle leggi di pubblica sicurezza (Regio Decreto 6 maggio 1940 n. 635) prevede infatti che “(...) *Rientrano, in particolare, nei servizi di sicurezza complementare, da svolgersi a mezzo di guardie particolari giurate, salvo che la legge disponga diversamente o vi provveda la forza pubblica, le attività di vigilanza concernenti:*

a) la sicurezza negli aeroporti, nei porti, nelle stazioni ferroviarie, nelle stazioni delle ferrovie metropolitane e negli altri luoghi pubblici o aperti al pubblico specificamente indicati dalle norme speciali, ad integrazione di quella assicurata dalla forza pubblica;

L'art 2 del Decreto n. 154 del 15 settembre 2009 - “Servizi di sicurezza sussidiaria”- (...) “possono essere svolti direttamente dagli enti o società di gestione portuale, dalle **società ferroviarie** e dei servizi di trasporto in concessione, ovvero mediante affidamento ad istituti di vigilanza privata, con l'impiego, in entrambi i casi, di guardie particolari giurate, i seguenti servizi: (...) *e) vigilanza ai depositi bagagli, merci, posta e catering; f) scorta a bagagli, merci, posta, catering e provviste di bordo da e per i vettori (navi e treni); g) vigilanza dei mezzi di trasporto in sosta - navi, imbarcazioni, treni, vagoni, autobus, ecc. - ai relativi depositi e controllo degli accessi a bordo; h) controllo a bordo finalizzato a rilevare elementi di rischio per la sicurezza - bagagli abbandonati, oggetti pericolosi, ecc. - ed eventuali situazioni di criticità; i) controllo delle autorizzazioni - tesserini portuali, badge, titoli di viaggio - che consentono l'accesso alle aree del sedime portuale agli equipaggi delle navi, al personale portuale ed a qualsiasi soggetto che abbia necessità di accedere a tali aree; j) ogni altro controllo o servizio di vigilanza ritenuto necessario dalle società di gestione portuale, dalle società ferroviarie, dalle società dei servizi di trasporto in concessione, per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego operativo di appartenenti alle Forze di polizia” (...)*

Il comma 2 dell'art. 2 del Decreto n. 154 del 15 settembre 2009 - “Servizi di sicurezza sussidiaria” prevede altresì che “*Nell'ambito dei piani di sicurezza delle stazioni ferroviarie (...) le società ferroviarie e le società dei servizi di trasporto in concessione possono, inoltre, svolgere direttamente, ovvero mediante affidamento ad istituti di vigilanza privata, con l'impiego, in entrambi i casi, di guardie particolari giurate, i seguenti servizi a) controllo del bagaglio a mano e delle cose portate dai passeggeri in partenza ed in transito, mediante l'utilizzo di portali metal-detector (WTMD), metal-detector portatili (HHMD) e controlli a campione radioscopici, manuali (tecnica del pat-down) e con l'utilizzo di rilevatori di tracce di esplosivi (ETDS) o unità cinofile; b) controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature dei bagagli da stiva, della merce e dei plichi dei corrieri espresso; c) controllo ai varchi carrabili e pedonali dei sedimi portuali, delle stazioni ferroviarie e delle autolinee in concessione e dei relativi depositi, compresa la verifica dei titoli di accesso alle singole aree, ove previsti; d) controllo dei veicoli all'imbarco; e) vigilanza presso i terminal passeggeri e merci.*

Il comma 4 dell'art. 2 del Decreto n. 154 del 15 settembre 2009 - “Servizi di sicurezza sussidiaria” prevede altresì che “*Possono essere inoltre affidati alle guardie particolari giurate che fanno servizio a bordo dei treni o delle navi compiti di collaborazione al personale addetto all'esercizio, alla custodia ed alla manutenzione dei servizi di bordo, con esclusione delle attività di polizia ferroviaria e della navigazione”*

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del Decreto n. 154 del 15 settembre 2009- "Condizioni e modalita' per lo svolgimento"- spetta al Prefetto l'accertamento della sussistenza dei requisiti mentre spetta al Questore le modalità di espletamento dei servizi.

OSSERVATO CHE

Il Sindacato Autonomo Vigilanza Privata SAVIP ha inviato apposita comunicazione all'attenzione del Presidente del Consiglio dei Ministri, alla Corte dei Conti, al Prefetto, alla Questura e al Comando Regionale della Guardia di Finanza di Milano e di Brescia, nonché all'A.N.A.C., nella quale richiede di fare chiarezza su eventuali violazioni della normativa in vigore in materia di sicurezza nelle Stazioni e sui treni, nonché sulla regolarità dell'appalto affidato da TRENORD alla Società Fornitrice.

Detto Sindacato evidenzia che gli operatori siano stati assunti dalla società GF Protection con corsi di "formazione onerosa" di un solo giorno erogati dalla Società r.l. consortile "G Action Group" e che entrambe le Società siano riferibili a una tal Sig.ra Guarneri Adriale, candidata alla Camera dei Deputati, in occasione delle elezioni politiche 2008 – Circoscrizione Lombardia 1 per "La Destra – Fiamma Tricolore". Inoltre, evidenziano che la tale società non compare all'interno dell'Albo Regionale degli operatori accreditati per i Servizi di Istruzione e Formazione professionale della Regione Lombardia, aggiornato al 18/12/2015. Il SAVIP ha segnalato che i lavoratori abbiano dovuto pagare l'importo di ben Euro 240 per il corso di "formazione", 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" e che nessuna attestazione risulta essere stata prodotta ai lavoratori in ragione di questa "formazione onerosa".

Il SAVIP inoltre riporta che la società GF Protection abbia fatto sottoscrivere una sorta di "patto a latere" della lettera di assunzione, secondo cui:

"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 debba in alcun modo:

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

- essere sgarbato o meno educato con i viaggiatori 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 (e da ciò si desumerebbe che quindi non debbano eseguire ordini dei dipendenti Trenord e delle Forze di Polizia);

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

Il Sindacato SIVAP evidenzia inoltre che, nella stessa “nota aggiuntiva”, denominata “Progetto TRENORD”, 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.

INTERROGANO IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE, LA GIUNTA REGIONALE E GLI ASSESSORI COMPETENTI, PER CONOSCERE:

- A oggi qual è il numero totale complessivo degli operatori in servizio del “Security Team” di TRENORD e su quali tratte ferroviarie e stazioni sono dislocati;
- Se oltre ai sette milioni di euro stanziati da Regione Lombardia per il “Security Team” e i due milioni di euro stanziati da TRENORD nel 2014, l’azienda TRENORD ha ottemperato a quanto dichiarato dall’AD Trenord, e cioè che nel 2015, l’azienda avrebbe stanziato ulteriori cinque milioni di euro per la “security”;
- La tipologia di contratto applicata ai c.d. “operatori del Security Team” di TRENORD, la durata media dei contratti e l’indennità media con indicazione delle ore lavoro;
- Il nome della Società Fornitrice che ha “attentamente selezionato” gli operatori del Security Team e a cui TRENORD ha affidato l’appalto del servizio. Si chiede altresì di esplicitare se l’incarico è stato affidato alla Società Fornitrice per affidamento diretto o senza previa pubblicazione del bando di gara o se invece è stata indetta una procedura aperta di selezione nel rispetto di quanto previsto dal Dlgs.163 del 2006.
- Se la società che ha erogato i corsi di formazione, Società r.l. consortile “G Action Group”, e sulla base di quale normativa siano stati qualificati, prima dell’assunzione, i dipendenti che ora compongono il “Security Team” di TRENORD nonché quale formazione-informazione sugli specifici rischi è stata data ai sensi e per gli effetti del Dlgs. 81/08 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.
- Sempre con riferimento ai corsi di formazione, si richiede di conoscere nello specifico:
 - se gli operatori siano stati effettivamente assunti dalla società GF Protection con corsi di formazione di un solo giorno erogati dalla Società r.l. consortile “G Action Group”;
 - se detta società sia o meno inserita all’interno dell’Albo Regionale degli operatori accreditati per i Servizi di Istruzione e Formazione professionale della Regione Lombardia, aggiornato al 18/12/2015;

- se è vero che i lavoratori abbiano dovuto pagare l'importo di ben Euro 240 per il corso di "formazione", con trattenute che sono state effettuate non dalla società erogatrici 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" e che nessuna attestazione risulta essere stata prodotta ai lavoratori in ragione di questa "formazione onerosa";

- Se è vero che la GF Protection abbia fatto sottoscrivere ai lavoratori ingaggiati per il "Security Team" di TRENORD una sorta di "patto a latere" della lettera di assunzione;

- Se detto "Security Team" non sia piuttosto un mero servizio di cortesia che nulla ha a che fare il servizio vero e proprio della c.d. "sicurezza sussidiaria";

- Se non si ritenga che TRENORD abbia violato la normativa di legge in materia di sicurezza sui treni e sulle stazioni dato che gli operatori assunti non sono Guardie Giurate e pertanto non sono in alcun modo soggetti incaricati di pubblico servizio ai sensi e per gli effetti della normativa di legge richiamata e pertanto non possono garantire un servizio di custodia, vigilanza e protezione, non avendo specifici obblighi in merito, ma dovendo addirittura astenersi dall'esporsi dai rischi.

- Se, a garanzia dell'utenza, non si ritenga di risolvere immediatamente detti contratti di "portierato" e "servizi di cortesia" in favore di nuovi contratti stipulati con personale qualificato quale Guardie Giurate (anche senza armi) e quindi se non sia più opportuno servirsi di personale specificatamente formato nel rispetto della normativa di legge e idoneo a garantire un'effettiva sicurezza pubblica nelle stazioni ferroviarie.

- Se alla luce di quanto esposto non si ritiene che la spesa di circa 10 milioni di Euro stanziata per garantire una presunta maggiore sicurezza mediante personale tuttavia non qualificato alla stregua di Guardie Giurate, potesse essere meglio investita e se ciò non configuri invece un possibile danno erariale.

Milano, 20 gennaio 2016

Iolanda Nanni

Iolanda Nanni

Luigi Pini (PACCHI)

Giuseppe Colonna (COLONNA)

Stefano Buffagni (BUFFAGNI)

Dino Vieri (VIERI)

DOCUMENTO PERVENUTO
ALLE ORE *16.50*
DEL *20/01/2016*
SERVIZIO SEGRETERIA
DELL'ASSEMBLEA CONSILIARE

W. Basso