



Regione Lombardia  
IL CONSIGLIO



Movimento 5 Stelle

## **MOZIONE URGENTE**

Al Presidente del Consiglio  
di Regione Lombardia  
Dr. Raffaele Cattaneo

**OGGETTO: Sicurezza sui treni regionali.**

### **I sottoscritti Consiglieri Regionali**

#### **PREMESSO CHE**

- In data 9 Febbraio 2017 una studentessa di 16 anni, rimasta sola nell'ultima carrozza del treno regionale della linea Milano-Mortara nel primo pomeriggio è stata aggredita da due uomini;
- Sembrerebbe in particolare che la ragazza sia stata picchiata e sia stata vittima di violenza sessuale proprio nell'ultima carrozza del treno. Peraltro, nonostante la stessa abbia più volte gridato e chiesto aiuto, nessuno l'ha soccorsa e solo quando il treno si è fermato, la ragazza sarebbe riuscita a divincolarsi e scappare.
- Gli investigatori stanno passando al setaccio le immagini registrate dalle telecamere di sorveglianza del convoglio ferroviario, ma parrebbe che la ragazza sia stata seguita sino alla Stazione di Porta Genova e che una volta preso il treno e rimasta sola nell'ultimo vagone, abbiano potuto approfittare di lei.

#### **CONSTATATO CHE**

- Vi è un allarmante susseguirsi continuo di aggressioni sui treni e nelle stazioni del servizio ferroviario regionale.
- In particolare, sempre sulle linee ferroviarie pavese, solo quattro giorni prima, e cioè il 5 febbraio 2017, a Mortara, un macchinista è stato aggredito e percosso da uno sconosciuto che aveva trovato a terra in un vagone ferroviario.

- Da notizie di cronaca emerge che i capitreno hanno timore di effettuare le operazioni di controllo dei biglietti e che preferiscono rimanere nelle vetture di testa, poiché in caso di aggressioni, non hanno alcuna protezione e sono esposti a rischio per la propria stessa incolumità. In particolare, già a fine aprile 2016 si leggeva che, per i controllori, lavorare sulla linea Milano Porta Genova- Mortara è diventata una “questione di sopravvivenza” in quanto non c’è alcuna sorveglianza a bordo treno ed i convogli, in ora di morbida, circolano spesso semivuoti (<http://video.corriere.it/milano-aggressioni-spaccio-ecco-treni-paura/99e16950-0c9f-11e6-a4db-66a817deaada> )
- Fino al Maggio 2009, i treni composti da più di 6 carrozze avevano **due capotreni a bordo**. Con l’avvento dell’Accordo nazionale denominato “**agente solo**” del 15 Maggio 2009, il capotreno a bordo dei treni regionali è **sempre da solo**. Questo brutale taglio dei costi e riduzione del personale ha particolarmente penalizzato la Lombardia il cui SFR è composto da treni regionali che frequentemente hanno più di sei carrozze;
- Una grave criticità, in tema di sicurezza treni, è causata dal fatto che le carrozze dei treni che viaggiano in tarda serata vengono **lasciate aperte**, e ciò anche a fronte di uno scarso numero di viaggiatori, tale che potrebbero essere **concentrati in poche vetture**. Le Organizzazioni Sindacali hanno fatto espressa richiesta a Trenord di consentire la chiusura vetture in tarda serata su treni a basso carico, ma a tutt’oggi Trenord non pare aver ancora dato risposte;

#### CONSIDERATO CHE

- Regione Lombardia ha cofinanziato con circa 2,2 milioni di euro (cfr. DGR X/4223 del 23/10/2015) il c.d. **Piano “Progetto Security”** di TRENORD che prevedeva l'assunzione, con contratto sperimentale, di n. 150 operatori, impropriamente denominati “vigilantes”.
- Con ITR 2425 depositata in data 22 giugno 2015, a prima firma della Consigliera Regionale Iolanda Nanni, evidenziavamo le **carenze del piano “Progetto Security”**, così come programmato da Regione Lombardia e Trenord, che si fondava sull'assunzione di “operatori di cortesia”, del tutto impropriamente denominati dallo stesso Assessore Regionale ai Trasporti “vigilantes”. Detti operatori, infatti, non solo non avevano alcuna competenza per espletare servizi di sicurezza a bordo treno, per i quali la normativa prevede l'impiego esclusivo di Guardie Giurate, ma venivano essi esposti a tutti i rischi tipici del mestiere della sicurezza senza alcuna protezione e garanzia.
- Nonostante le gravi criticità segnalate già a giugno 2015 dal M5S, l'Assessore Regionale ai Trasporti, in risposta alla nostra ITR 2425, a luglio 2015, manifestò l'intenzione di portare a termine questo inutile piano di assunzioni, con un'ingente cofinanziamento regionale, attraverso la messa in servizio di 150 operatori di società esterna quali meri “assistenti alla clientela”.
- Con successiva ITR 3195 depositata in data 20 gennaio 2016, a prima firma della Consigliera Regionale Iolanda Nanni, si evidenziava ulteriormente **il fallimento del piano**

**“Progetto Security”** portato avanti con ostinazione dalla Giunta Regionale, nonostante fosse chiaro che la sicurezza sui treni in nessun modo avrebbe potuto corrispondere alle aspettative dichiarate dal Governatore della Lombardia e dall'Assessore Regionale ai Trasporti. E ciò a fronte di ingenti cofinanziamenti regionali, pari a 2,2 milioni di euro per un'operazione sostanzialmente inutile.

- A detta interrogazione, l'Assessore Regionale ai Trasporti ha risposto, in data 18 marzo 2016, in seduta di Commissione V (Territorio e Infrastrutture), confermando l'assunzione di 150 “assistenti alla clientela” con un accordo con TRENORD, a seguito del quale, quest'ultima ha indetto una procedura negoziata senza indizione di gara e affidato il servizio a GF Protection Srl. Detto contratto è cessato il 31/1/2016 e l'Assessore, a fronte del fallimento dell'operazione, rispose che sarebbe stato attivato un servizio, stavolta, con “guardie particolari giurate” anche a bordo treno e nelle stazioni, annunciando un nuovo Piano di Sicurezza sui treni.

- Sebbene, l'Assessore dichiarasse che il piano “Progetto Security” con i suoi 150 assistenti alla clientela avesse visto crescere di 7 punti percentuali la soddisfazione globale della clientela in materia di sicurezza, i fatti di cronaca recenti dimostrano che l'indice delle aggressioni e degli atti di criminalità sui treni non sia affatto mutato. Non è sufficiente agire sulla “sicurezza percepita” ma bisogna agire sulla sicurezza reale attraverso poderosi piani di prevenzione.

## **RICHIAMATO**

- L'art. 256 bis del Regolamento al Testo Unico delle leggi di pubblica sicurezza (Regio Decreto 6 maggio 1940 n. 635) prevede 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 necessita' di accedere a tali aree;
- j) ogni altro controllo o servizio di vigilanza ritenuto necessario dalle societa' di gestione portuale, dalle societa' ferroviarie, dalle societa' dei servizi di trasporto in concessione, per il cui espletamento non e' richiesto l'esercizio di pubbliche potesta' 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 societa' ferroviarie e le societa' 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 unita' 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 attivita' 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 modalita' di espletamento dei servizi.

## **OSSERVATO CHE**

Strettamente correlato al crescente fenomeno delle aggressioni, vi è quello degli atti di vandalismo sui treni.

In conseguenza dello stato di abbandono dei treni presso depositi notturni all'aperto o sguarniti di adeguati sistemi di sorveglianza e di personale ad essa dedicato, il fenomeno degli atti vandalici sui treni e presso le stazioni è in costante aumento.

Nel 2015 sono stati rimossi dai convogli ferroviari lombardi oltre 153.000 metri quadrati di graffiti, con un trend in continua crescita (121.000 mq nel 2014 e 97.000 nel 2013), e sono stati

riparati in media oltre 100 finestrini rotti a settimana; operazioni costose, effettuate a posteriori, senza applicare un'adeguata politica di prevenzione.

In data 5 aprile 2016 il Consiglio Regionale ha approvato all'unanimità la moz. 566 presentata dal Gruppo Consiliare MoVimento 5 Stelle, prima firmataria, la consigliera regionale Iolanda Nanni.

La moz. 566 impegnava la Giunta ad attivarsi affinché Regione Lombardia, TRENORD e FERROVIENORD destinassero adeguate risorse per l'attività di prevenzione degli atti vandalici sui convogli ferroviari, sia attraverso l'impiego di guardie particolari giurate che vigilino, in particolar modo di notte, sui depositi e sulle stazioni dove è ricoverato il materiale rotabile, sia mediante l'installazione di impianti anti-intrusione e di video-sorveglianza, in modo da garantire un rapido intervento in caso di effrazioni e/o atti vandalici; nonché a promuovere iniziative, campagne informative e momenti di confronto pubblico sul tema dell'educazione al rispetto dei beni pubblici, destinate in modo particolare ai giovani, presso le scuole, sui treni e presso le stazioni ferroviarie regionali.

La suddetta mozione faceva riferimento ai devastanti atti vandalici perpetrati su nuovi convogli Stadler GTW durante lo stazionamento notturno nelle stazioni di Pavia ed Alessandria, convogli entrati in servizio da pochi giorni sulle linee ferroviarie pavesi Pavia-Alessandria, Pavia-Vercelli e Pavia-Codogno.

### **OSSERVATO INFINE CHE**

La Polizia Ferroviaria (POLFER), settore di specialità della Polizia di Stato, è suddivisa in Compartimenti che hanno giurisdizione territoriale regionale. In Lombardia, il Compartimento ha sul territorio della Regione Sottosezioni e Uffici Polfer in tutte le Province lombarde per un complessivo numero di 20 uffici e con un organico di 590 unità, compresi funzionari e dirigenti, che risulta insufficiente a far fronte all'emergenza sicurezza in corso sui treni.

### **IMPEGNA IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE LOMBARDA E LA GIUNTA REGIONALE**

- a portare il tema della sicurezza sui treni regionali presso la conferenza Stato- Regioni al fine di garantire lo stanziamento di adeguate risorse e strumentazioni per la Polizia Ferroviaria.
- ad intensificare su tutte le tratte pendolari regionali la presenza di guardie giurate che siano attive sui treni notturni e sulle fasce orarie meno frequentate dall'utenza;
- a sollecitare TRENORD a dare disposizioni finalizzate a chiudere i convogli dei treni

vuoti che viaggiano in tarda serata oppure nelle fasce di “morbida” concentrando l'utenza in poche vetture.

- a sollecitare TRENORD a stanziare ulteriori risorse per l'ammodernamento dei treni e delle stazioni con installazione di appositi impianti di video-sorveglianza e l'introduzione di dispositivi di allarme.

- a rendere attuativi gli impegni assunti con la mozione 566 sulla prevenzione degli atti vandalici.

I Consiglieri regionali

Iolanda Nanni .....

Milano, 14 Febbraio 2017