



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
SEGRETERIA DEL DIPARTIMENTO
UFFICIO PER LE RELAZIONI SINDACALI

N. 555/RS/

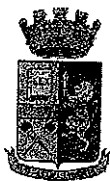
Roma, data protocollo

OGGETTO: Bozza della Convenzione tra il Ministero dell'Interno e il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.

ALLA SEGRETERIA NAZIONALE SIULP	=ROMA=
ALLA SEGRETERIA GENERALE SAP	=ROMA=
ALLA SEGRETERIA NAZIONALE SIAP	=ROMA=
ALLA SEGRETERIA GENERALE UGL-POLIZIA DI STATO	=ROMA=
ALLA SEGRETERIA NAZIONALE SILP CGIL	=ROMA=
ALLA SEGRETERIA GENERALE CONSAP-ADP-ANIP-ITALIA SICURA	=ROMA=
ALLA SEGRETERIA NAZIONALE FEDERAZIONE COISP	=ROMA=
ALLA SEGRETERIA NAZIONALE FEDERAZIONE UIL POLIZIA (UIL POLIZIA-M.P.-P.N.F.D.)	=ROMA=

Si trasmette la bozza di convenzione concernente l'oggetto, fatta pervenire dalla Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato, con preghiera di far pervenire le proprie osservazioni entro e non oltre il 12 aprile p.v.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO
(Tommaso Ricciardi)



CONVENZIONE

tra

Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza (di seguito “Dipartimento”) in persona del Capo della Polizia – Direttore Generale della Pubblica Sicurezza – Prefetto Dott. Franco GABRIELLI con sede in Roma, Piazza del Viminale n. 1, Codice Fiscale n. 80202230589 ed *ivi* domiciliato ai fini della presente Convenzione

e

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. – Società con Socio Unico (di seguito “Gruppo FS Italiane”), in persona dell'Amministratore Delegato – Ing. Renato MAZZONCINI con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, iscrizione al Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma), Codice Fiscale e Partita IVA n. 06359501001 – R.E.A. n. 962805 ed *ivi* domiciliato ai fini della presente Convenzione.

VISTO

- Regio Decreto 15 giugno 1905 n. 259;
- Decreto Ministeriale 30 marzo 1920 n. 1211 e successive modifiche e integrazioni;
- Decreto Legislativo C.P.S. 10 luglio 1947 n. 687, ratificato con Legge 7 aprile 1956 n. 561;
- Legge 21 marzo 1958 n. 259;
- Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio del 1980 n. 753;
- Legge 21 aprile 1981 n. 121;
- Legge 19 aprile 1985 n. 150;
- Legge 17 maggio 1985 n. 210;
- Decreto del Presidente della Repubblica 28 ottobre 1985 n. 782;
- Decreto Ministeriale 16 marzo 1989 e successive modifiche e integrazioni;
- Legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche e integrazioni;
- Decreto Legge 5 dicembre 1991 n. 386, convertito dalla Legge 29 gennaio 1992 n. 35;
- Decreto Legge 11 luglio 1992 n. 333, convertito dalla Legge 8 agosto 1992 n. 359;
- Decreto del Presidente della Repubblica 7 agosto 1992 n. 417;
- Deliberazione Comitato Interministeriale Programmazione Economica del 12 agosto 1992;
- Legge 23 dicembre 1999 n. 488;



- Atto di concessione 138T Decreto Ministeriale 31 ottobre 2000 - Ministero dei Trasporti e della Navigazione;
- Decreto Legislativo 8 giugno 2001 n. 231;
- Regolamento CE n. 1371/2007;
- Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81;

CONSIDERATO

- che nel dicembre 2000 è stata costituita Ferrovie dello Stato Holding S.r.l., trasformata nel luglio 2001 in Ferrovie dello Stato S.p.A.;
- che nel giugno 2000 è stata costituita la Società Trenitalia S.p.A. per il trasporto dei viaggiatori e delle merci;
- che nel luglio 2001 è stata costituita la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che opera in regime di concessione pubblica in forza dell'atto di concessione, in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- che nel maggio 2011 è stata comunicata all'ufficio del Registro delle Imprese la modifica della denominazione sociale di "Ferrovie dello Stato S.p.A." in "Ferrovie dello Stato Italiane S. p. A.", deliberata dall'Assemblea degli Azionisti;
- che nel novembre 2007 è stata sottoscritta la prima Convenzione tra Ministero dell'Interno - Dipartimento e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.;
- che nel luglio 2012 è stata sottoscritta la seconda Convenzione tra Ministero dell'Interno - Dipartimento e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

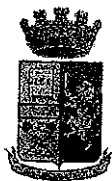
TUTTO CIO' VISTO E CONSIDERATO

Si conviene e si stipula quanto segue.

Articolo 1

(Principi generali)

1. Quanto precede costituisce parte sostanziale e integrante della presente Convenzione a tutti gli effetti di Legge.
2. La presente Convenzione, che annulla e sostituisce quella firmata il 17 luglio 2012, costituisce riferimento per tutte le Convenzioni ulteriori che saranno sottoscritte dal Dipartimento con altre società ferroviarie, anche sotto il profilo remunerativo. Il Dipartimento si impegna altresì ad adeguare i servizi predisposti ai volumi di traffico distinti per tipologia di servizio (lunga percorrenza e trasporto regionale).
3. L'applicazione della presente Convenzione è affidata al Comitato Centrale che si può avvalere del supporto dei Comitati Territoriali, di cui al successivo art.3.



4. I servizi predisposti dalla Polizia Ferroviaria nell'interesse del Gruppo FS Italiane e mirati alla tutela della sicurezza ferroviaria, sono determinati sulla base delle risultanze e delle necessità evidenziate in sede di Comitato Centrale e tenendo conto della consistenza dei flussi dell'utenza ferroviaria.
5. Per monitorare il livello di sicurezza percepita dall'utenza in relazione ai servizi svolti dalla Polizia Ferroviaria, vengono trimestralmente eseguite delle indagini di *customer satisfaction* in forma anonima a cura di un soggetto terzo specificamente individuato al fine di elaborare le opportune azioni di intervento.
6. Le Parti si impegnano a condividere e realizzare campagne informative per la sicurezza ferroviaria nel comune intento di sensibilizzare l'utenza all'adozione di comportamenti corretti, nei limiti delle risorse economiche messe a disposizione dal Gruppo FS Italiane.
7. Il Dipartimento provvede agli adempimenti previsti dalla presente Convenzione senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

Articolo 2

(Scambi informativi)

1. Per il raggiungimento del comune scopo di un più elevato *standard* di sicurezza, le Parti si impegnano a scambiarsi le informazioni disponibili sui fenomeni destinati ad incidere sulla sicurezza in ambito ferroviario.
2. Il Servizio Polizia Ferroviaria comunica formalmente con cadenza mensile al Gruppo FS Italiane i dati statistici relativi ai reati registrati in ambito ferroviario.

Articolo 3

(Comitato Centrale, Comitati Territoriali e Comitato Logistico)

1. Al Comitato Centrale partecipano il Direttore del Servizio Polizia Ferroviaria ed il Direttore Centrale Protezione Aziendale del Gruppo FS Italiane – o loro delegati – eventualmente accompagnati da rappresentanti del Dipartimento o di altre Strutture del Gruppo FS Italiane, per analizzare e condividere le informazioni disponibili, necessarie ad elaborare strategie di contrasto dei fenomeni illeciti verificatisi in ambito ferroviario, nonché ad indirizzare i servizi di vigilanza scalo e scorta treno in ragione di puntuali analisi condivise.
2. Ai Comitati Territoriali partecipano i Dirigenti dei Compartimenti di Polizia Ferroviaria – o loro sostituti – e i Responsabili locali di Protezione Aziendale del Gruppo FS Italiane, che si possono avvalere del supporto di altri soggetti coinvolti a livello territoriale nelle problematiche da trattare.
3. I Comitati Territoriali, che si riuniscono con cadenza almeno mensile, riportano gli esiti degli incontri, con le conseguenti indicazioni e priorità di sicurezza, al Comitato Centrale di cui al presente articolo.

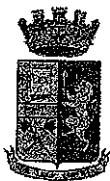


4. Le Parti convengono di trattare le tematiche logistiche nell'ambito del Comitato Logistico, che si riunisce annualmente per favorire soluzioni rapide e condivise in ottemperanza agli obblighi derivanti dalla normativa vigente, coinvolgendo le Società del Gruppo FS Italiane interessate o altre articolazioni del Dipartimento.

Articolo 4

(Servizi di vigilanza scalo e corresponsione delle indennità)

1. Il Gruppo FS Italiane, per i servizi di cui all'art. 1 svolti dalla Polizia Ferroviaria, si impegna nei confronti del Dipartimento a corrispondere un'indennità di vigilanza scalo per il personale della Polizia Ferroviaria che svolge attività di presenziamento nelle stazioni e/o negli impianti ferroviari.
2. Le misure dell'indennità di vigilanza scalo con la presente Convenzione sono così determinate:
 - a. diurna (dalle ore 6.00 alle ore 22.00): all'importo di € 0,31 l'ora previsto per Legge viene aggiunto l'importo di € 0,69 per un totale di € 1,00 l'ora.
 - b. notturna (dalle ore 22.00 alle ore 6.00): all'importo di € 0,77 l'ora previsto per Legge viene aggiunto l'importo di € 1,73 l'ora per un totale di € 2,50 l'ora.
3. L'indennità di vigilanza viene corrisposta esclusivamente agli Operatori di Polizia Ferroviaria (di seguito OPF) che prestano servizio presso il Centro Operativo Compartimentale (COC) o che effettuano presenza costante e visibile, in uniforme, nell'ambito dei siti ferroviari come di seguito dettagliati:
 - a. aree di passaggio dei viaggiatori: biglietterie ed emettitrici automatiche, atri di stazione, sale di attesa, gallerie gommate, varchi di accesso all'area binari, marciapiedi e banchine;
 - b. aree critiche dell'infrastruttura: scali merci, parchi materiali rotabili, platee lavaggio, tratti di linea (anche tramite pattugliamento auto), con particolare riguardo agli obiettivi sensibili per la circolazione ferroviaria su ampie aree geografiche quali Sistemi di Comando e Controllo (SCC), Apparati Centrali Computerizzati (ACC), Posti Centrali di Controllo (PCC).
4. Per rafforzare ulteriormente la tutela della sicurezza ferroviaria, nonché la prevenzione e repressione dei fenomeni illeciti, nel rispetto degli indirizzi stabiliti dal Comitato Centrale i Comitati Territoriali individuano gli impianti critici in cui i servizi di vigilanza vengono svolti in via continuativa per gli interi turni di servizio.
5. L'individuazione degli impianti critici è determinata sulla base di criteri oggettivi quali le dimensioni, la posizione strategica, i flussi di passeggeri, l'andamento dei fenomeni illeciti nonché, ove disponibili, le rilevazioni di *customer satisfaction*. In relazione ai consolidati volumi di traffico e del rilievo strategico che assumono per la sicurezza e la regolarità dell'esercizio ferroviario, sono considerati permanentemente critici gli impianti di Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Verona Porta Nuova, Venezia Mestre, Venezia Santa Lucia, Genova Piazza



Principe, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Roma Termini, Roma Tiburtina, Napoli Centrale, Bari Centrale, Palermo Centrale.

6. Per la pianificazione operativa dei servizi di vigilanza scalo negli impianti critici individuati, il responsabile del competente Ufficio compartimentale di Polizia Ferroviaria ed il referente territoriale di Protezione Aziendale si incontrano preventivamente, con cadenza settimanale, in una riunione programmatica in cui vengono definite le aree specifiche di intervento (*gate* di accesso all'area binari, biglietterie, marciapiedi e banchine, altre aree di stazione individuate nel corso dell'incontro) e in cui, sulla base delle disponibilità di personale, il responsabile del competente Ufficio compartimentale di Polizia Ferroviaria comunica al referente territoriale di Protezione Aziendale il numero di OPF previsti per ciascun turno di servizio.
7. Nel corso della medesima riunione settimanale si svolge altresì un *debriefing* in cui il responsabile del competente Ufficio compartimentale di Polizia Ferroviaria comunica i servizi effettivamente svolti al referente territoriale di Protezione Aziendale rispetto alla programmazione precedentemente condivisa.
8. Sono esclusi da tale indennità gli appartenenti ai ruoli dirigenziali e direttivi non responsabili dei Settori Operativi o delle Sezioni ed il personale impiegato nello svolgimento di servizi meramente burocratici (amministrativi e gestionali).

Articolo 5

(Servizi di scorta treno e corresponsione delle indennità)

1. Il Gruppo FS Italiane, per i servizi di specialità svolti dalla Polizia Ferroviaria, si impegna nei confronti del Dipartimento a corrispondere un'indennità di scorta agli OPF che effettuano servizio a bordo treno, con esclusione degli appartenenti ai ruoli dirigenziali e direttivi.
2. La misura dell'indennità di scorta treno ordinaria diurna e notturna prevista per Legge, di cui al comma 1, è pari a € 1,22 l'ora.
3. La Polizia Ferroviaria assicura il servizio di scorta per i treni ritenuti ad alto profilo di criticità, individuati o autorizzati dal Comitato Centrale in relazione alle problematiche effettivamente riscontrate e alle tratte critiche proposte dal Comitato Territoriale, sulla base di elementi oggettivi documentabili:
 - a. fonti: indicazioni delle Forze di Polizia, denunce di reato, verbali di accertamento, rapporti del Personale di Accompagnamento, analisi di Protezione Aziendale, segnalazioni dell'utenza e delle Strutture del Gruppo FS Italiane;
 - b. criteri: reiterazione di fenomeni illeciti (aggressioni, attività abusive o moleste, furti o rapine, questua, atti vandalici, ...), flussi di passeggeri critici o che tradizionalmente costituiscono elemento di criticità, storicizzazione dei danni economici patiti.



Le indennità di scorta per i servizi attinenti ai treni ritenuti ad alto profilo di criticità in tratte regionali sono così definite:

- dalle ore 9.00 alle ore 18.00: all'importo di € 1,22 l'ora previsto per Legge viene aggiunto l'importo di € 2,28 per un totale di € 3,50 l'ora;
 - dalle ore 18.00 alle ore 9.00: all'importo di € 1,22 l'ora previsto per Legge viene aggiunto l'importo di € 4,78 l'ora per un totale di € 6,00 l'ora.
4. Il Comitato Centrale individua i treni ritenuti ad alto profilo di criticità a lunga percorrenza notturna per la scorta dei quali sono previste indennità di scorta forfettarie:
- a. € 130,00 *pro capite*, per il personale che svolge servizi di scorta sui treni a lunga percorrenza nella fascia notturna con orario di lavoro non inferiore a 5 ore consecutive a bordo del medesimo convoglio, fatte salve particolari necessità previamente concordate tra le Parti;
 - b. € 60,00 *pro capite*, per il personale che svolge servizi di scorta sui treni a lunga percorrenza nella fascia diurna, connessi all'effettuazione della scorta a lunga percorrenza a bordo dei convogli notturni;
 - c. € 90,00 *pro capite*, per il personale che svolge servizi di scorta sui treni notte internazionali, con orario di lavoro nella fascia notturna non inferiore a 3 ore continuative a bordo del medesimo convoglio, fatte salve particolari necessità previamente concordate tra le Parti;
 - d. € 35,00 *pro capite*, per il personale che svolge servizio sui treni connessi all'effettuazione della scorta sui treni notte internazionali.

In assenza di tale individuazione, per la scorta dei treni a lunga percorrenza è riconosciuta l'indennità di scorta ordinaria prevista per Legge, pari ad € 1,22 l'ora.

5. L'indennità di scorta treno viene riconosciuta a partire dal momento della partenza del convoglio scortato previsto dall'Orario Ufficiale ed include il tempo di sosta per cambio treno nel corso del servizio. Al termine di un servizio di scorta è in ogni caso necessario che il servizio prosegua a bordo del primo treno utile in partenza, salvo diverse ipotesi concordate in sede di Comitato Territoriale. Le modalità operative di svolgimento dei servizi e di calcolo delle indennità sono di seguito specificate.
- a. I treni funzionali a quelli critici, in quanto connessi con l'effettuazione delle scorte, sono remunerati al pari dei treni critici. Per treno funzionale si intende il primo treno utile per raggiungere più velocemente il luogo di partenza del treno critico da scortare o il primo treno utile per rientrare più velocemente in sede dal luogo di arrivo del treno critico scortato.
 - b. Rientrano nell'attività di scorta le attività di prevenzione svolte sottobordo ai treni eventualmente presenti in stazione nel periodo intercorrente tra la fine di una scorta e l'inizio della successiva.

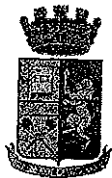


- c. La tratta su cui si effettua il servizio di scorta deve essere indicata nei *format*, specificando tutti i treni scortati per coprire l'intera tratta.
 - d. A bordo del medesimo treno vengono corrisposte indennità per un massimo di tre OPF per singola tratta, fatte salve particolari necessità previamente concordate tra le Parti (la stazione di fine scorta può coincidere con quella di inizio di una scorta successiva con altri OPF).
 - e. L'indennità viene corrisposta in base all'orario effettivo di scorta e alla fascia oraria di riferimento (diurna/notturna) ad esclusione dei servizi forfettari.
 - f. Non è ricompresa la vigilanza scalo per il tempo di salita e/o discesa dal treno.
 - g. Per le indennità di scorta treno forfettarie di cui al presente articolo comma 4 lettere a, b, c, d della Convenzione, i corrispettivi pattuiti comprendono i servizi sui treni utili al raggiungimento della stazione di partenza/arrivo dei convogli a lunga percorrenza notturna e corrispondenti diurni.
 - h. Per il pagamento delle indennità di scorta treno è necessario che ciascun OPF comunichi al Capotreno la propria presenza a bordo, mostrando la Tessera DPS PolFer in corso di validità rilasciata dal Gruppo FS Italiane. Il Capotreno annota le informazioni rilevanti (numero PerId, tratta scortata, telefono cellulare) mediante gli strumenti elettronici/cartacei in dotazione. Il Capotreno ed il personale di Polizia Ferroviaria di scorta si registrano secondo la procedura GSMR in vigore e si associano al treno interessato con il numero funzionale per rendersi costantemente e reciprocamente contattabili.
 - i. In caso di intervento durante i servizi di scorta dei treni, l'indennità di scorta o di scorta forfettaria viene corrisposta anche quando non sia stato svolto il servizio per giustificato motivo per tutta la durata prevista, su proposta dei Comitati Territoriali e previa ratifica del Comitato Centrale.
 - j. L'indennità di scorta effettuata da personale in borghese viene riconosciuta solo se concorrente con servizi di scorta treno svolti da personale in uniforme.
6. L'indennità di scorta treno non viene riconosciuta quando i convogli del Gruppo FS Italiane sono utilizzati come collegamenti di servizi eventualmente svolti dalla Polizia Ferroviaria a favore di altre società ferroviarie.

Articolo 6

(Disposizioni comuni ai servizi e alle indennità di vigilanza scalo e scorta treno)

1. Le modalità di espletamento del servizio di vigilanza scalo e scorta treno devono riferirsi ai principi normativi in materia fissati dal Decreto Ministeriale n. 1211 del 30 marzo 1920, tuttora vigente, adeguate all'avvenuta evoluzione del mondo ferroviario.
2. Per i treni a mercato a lunga percorrenza che effettuano poche o nessuna fermata intermedia per servizio viaggiatori, dove i fenomeni illeciti si verificano prevalentemente all'atto della partenza o nelle stazioni di sosta o arrivo, vengono



preferibilmente predisposti servizi mirati di presenziamento, sia in funzione preventiva che repressiva, durante il periodo di permanenza del convoglio sulla banchina di partenza.

3. L'indennità di vigilanza scalo non è cumulabile con l'indennità di scorta per treni a lunga percorrenza.
4. Le indennità di vigilanza scalo e/o scorta non sono riconosciute in caso di indagini di Polizia Giudiziaria, visite ispettive e consegna di corrispondenza.
5. Tutte le indennità vengono corrisposte dal Gruppo FS Italiane al Ministero dell'Interno tramite il versamento, con cadenza trimestrale, sul capo d'entrata XIV - capitolo 2439 P.G. 17, per la successiva riassegnazione ai competenti capitoli di bilancio dello Stato di Previsione del Ministero dell'Interno, sulla base di un *report* analitico mensile elaborato da ciascun Compartimento di Polizia Ferroviaria, con la differenziazione delle indennità di vigilanza scalo e scorta treno.
6. Sono esclusi dalla presente Convenzione i servizi effettuati dalla Polizia Ferroviaria nell'interesse di altre società ferroviarie, per i quali non viene quindi riconosciuto dal Gruppo FS Italiane alcun tipo di indennità.
7. Per le indennità di vigilanza scalo e scorta treno già inclusive delle ritenute obbligatorie per Legge a carico del dipendente, il Gruppo FS Italiane corrisponderà anche le ritenute obbligatorie per Legge a carico del datore di lavoro.

Articolo 7

(Principi di rendicontazione)

1. I servizi di vigilanza scalo e scorta treno di cui alla presente Convenzione, svolti dagli OPF nell'interesse del Gruppo FS Italiane, sono oggetto di specifica rendicontazione.
2. Il *report* analitico mensile, debitamente firmato dal Dirigente autorizzatore, deve essere inviato da ciascun Compartimento di Polizia Ferroviaria al Gruppo FS Italiane entro il 10 del mese successivo a quello di svolgimento dei servizi.
3. Nel rispetto dei criteri di sicurezza e confidenzialità previsti dalla normativa vigente, le Parti confermano il comune impegno di adottare e avvalersi di un apposito sistema informatizzato GASP - Gestione Amministrativa Servizi PolFer, realizzato dal Gruppo FS Italiane, per lo scambio dei dati sui servizi e per la compilazione dei *format* individuali di rendicontazione dei servizi di vigilanza scalo e scorta treno da parte dei Compartimenti di Polizia Ferroviaria.
4. Le Parti si impegnano altresì a conseguire il superamento della gestione cartacea tramite la dematerializzazione del processo di rendicontazione.
5. Nel *format* di rendicontazione dei servizi di vigilanza scalo devono essere precisati l'impianto e la zona presso cui è svolto il servizio, con il computo dell'orario effettivo.



6. Nel *format* di rendicontazione dei servizi di scorta treno deve essere indicato il numero PerId attribuito a ciascun OPF.
7. In caso di indisponibilità del sistema informatizzato GASP, i *format* sono inviati entro il mese successivo a quello di svolgimento dei servizi, unitamente alle copie della contabilità e alle tabelle in originale per la vigilanza scalo e la scorta treno debitamente firmati.

Articolo 8

(Assicurazioni)

1. Il Gruppo FS Italiane s'impegna a sottoscrivere polizza assicurativa, ovvero ad estendere quella già accesa, per indennizzare lesioni fisiche conseguenti ad infortuni professionali subiti dagli OPF specificamente comandati in servizio nelle aree ferroviarie in attività di vigilanza scalo e/o scorta treno esclusivamente a favore delle Società del Gruppo FS Italiane, con esclusione degli infortuni in *itinere*.

Articolo 9

(Obblighi particolari del Gruppo FS Italiane)

1. Il Gruppo FS Italiane fornisce un sistema di gestione centralizzato dei sistemi integrati di *security* dei propri *asset*, denominato piattaforma TVCC, presso le Sale Operative Compartimentali della Polizia Ferroviaria, al fine di omogeneizzare gli strumenti per la tutela della sicurezza ferroviaria, facilitando le attività d'istituto della Polizia Ferroviaria medesima.
2. Per le suddette finalità, il Gruppo FS Italiane si impegna a valutare, unitamente alla Polizia Ferroviaria, l'integrazione in tale piattaforma di ulteriori impianti di videosorveglianza in fase di realizzazione ovvero da realizzare in presenza di specifiche necessità.
3. Per l'espletamento del servizio a bordo dei propri treni, il Gruppo FS Italiane fornisce: ai Dirigenti del Servizio e ai Dirigenti Responsabili dei Compartimenti di Polizia Ferroviaria, Carte di Libera Circolazione di 1° classe della serie IR/N; ai Funzionari del Servizio e agli altri Dirigenti e Funzionari dei Compartimenti di Polizia Ferroviaria, un *carnet* annuale di viaggio serie DP/C30 di 1° classe; al restante personale, Tessere di servizio DPS PolFer munite di fotografia del titolare.



Articolo 10

(Formazione e aggiornamento professionale)

1. Nella formazione generale e negli aggiornamenti professionali del proprio personale dipendente, le Parti favoriscono la conoscenza reciproca dei rispettivi ambiti di competenza e, pertanto:
 - a. il Gruppo FS Italiane s'impegna a prevedere, nell'attività di formazione generale svolta a favore dei propri dipendenti, la partecipazione di un'aliquota di OPF finalizzata all'aggiornamento sulle innovazioni tecnologiche e sulle procedure correlate alla sicurezza dell'esercizio ferroviario; nell'ambito di appositi incontri tra le competenti articolazioni delle Parti, potranno essere realizzati specifici moduli didattici predisposti dal Gruppo FS Italiane e, ove richiesto, il Gruppo medesimo si impegna a concorrere alla formazione specialistica e all'aggiornamento del personale di Polizia Ferroviaria secondo i moduli didattici predisposti dalla Specialità;
 - b. il Dipartimento s'impegna a concorrere, anche attraverso incontri periodici a livello territoriale, alla formazione del personale del Gruppo FS Italiane in ordine ai compiti svolti dalla Polizia Ferroviaria e contribuirà, altresì, all'istruzione del personale del Gruppo medesimo in ordine all'adozione di idonee procedure di sicurezza e alla previsione di comportamenti che favoriscano la collaborazione con gli Organi di Polizia;
 - c. con lo scopo di rendere più aderente alle peculiarità del contesto ferroviario l'aggiornamento professionale del personale di Polizia Ferroviaria, il Gruppo FS Italiane può rendere disponibili dei vagoni ferroviari per i Compartimenti, con tempi e modalità stabiliti in sede di Comitato Territoriale;
 - d. il Dipartimento, anche al fine di ridurre i tempi di interruzione della linea ferroviaria causati da incidenti e i conseguenti disagi all'utenza, organizza corsi per il personale di Polizia Ferroviaria per l'effettuazione di rilievi e sopralluoghi tecnici; il Gruppo FS Italiane fornisce il materiale tecnico adeguato all'espletamento della particolare attività.

Articolo 11

(Mezzi di trasporto)

1. Ferme restando le dotazioni già in uso, i Compartimenti di Polizia Ferroviaria sono dotati, a cura del Gruppo FS Italiane, di carrelli elettrici a quattro ruote secondo il fabbisogno concordato in sede di Comitato Logistico, personalizzati con i colori e le scritte della Polizia di Stato, per l'utilizzo all'interno delle stazioni.
2. È cura dei Compartimenti di Polizia Ferroviaria custodire tutti i documenti originali e metterli a disposizione per eventuali verifiche e controlli da parte del Personale di Rete Ferroviaria Italiana e ad interfacciarsi con la Direzione Territoriale Produzione di riferimento per le attività di manutenzione e revisione



- dei mezzi in uso, secondo le disposizioni emanate da Rete Ferroviaria Italiana per la circolazione in ambito ferroviario.
3. Per l'attivazione delle manutenzioni ordinarie e straordinarie dei mezzi, la Polizia Ferroviaria deve darne tempestiva comunicazione alle Direzioni Territoriali Produzione competenti per territorio.
 4. L'eventuale installazione degli apparati radio a bordo dei carrelli elettrici sarà a cura del Dipartimento.

Articolo 12

(Durata e recesso)

1. La presente Convenzione ha validità quadriennale a decorrere dalla data della sua sottoscrizione, salvo proroga.
2. Ciascuna delle Parti ha facoltà di esercitare in qualsiasi momento il diritto di recesso, che sarà efficace decorso sessanta giorni dal ricevimento della comunicazione effettuata con raccomandata A.R., senza che l'altra parte possa vantare alcuna pretesa, anche di natura risarcitoria, né alcuna compenso, indennizzo o rimborso, ad esclusione di quanto dovuto per le prestazioni effettuate fino alla data del recesso.
3. Allo scadere della presente Convenzione, qualora in sede di Comitato Centrale sia manifestato l'interesse delle Parti a procedere al rinnovo, nelle more della sottoscrizione del nuovo accordo le attività svolte dalla Polizia Ferroviaria in favore del Gruppo FS Italiane continuano ad essere remunerate, senza soluzione di continuità, sulla base delle indennità previste dagli artt. 4 e 5.

Articolo 13

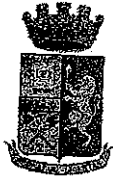
(Revisioni)

1. Le Parti si impegnano ad esaminare annualmente lo stato di applicazione della Convenzione, apportando per iscritto eventuali rettifiche.

Articolo 14

(Deposito cauzionale)

1. Tenuto conto della notoria solidità finanziaria, il Gruppo FS Italiane è esonerato dal prestare cauzione, ai sensi dell'art. 54 del Regio Decreto 23 maggio 1924 n. 827 e successive modifiche e integrazioni.



Articolo 15

(Rapporti tra le Parti)

1. Per l'interpretazione e l'esecuzione della presente Convenzione, i rapporti si svolgono tra la Direzione Centrale Protezione Aziendale del Gruppo FS Italiane ed il Servizio Polizia Ferroviaria.
2. Tutte le questioni connesse alle attività operative per l'esecuzione della Convenzione sono demandate per il Gruppo FS Italiane alle Strutture di Protezione Aziendale di Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia; per il Servizio Polizia Ferroviaria ai Compartimenti di Polizia Ferroviaria.

Articolo 16

(Composizione delle controversie)

1. Per qualsiasi controversia che dovesse insorgere tra le Parti in relazione alla interpretazione, validità, esecuzione e/o risoluzione della presente Convenzione, le Parti daranno corso ad ogni possibile tentativo di composizione amichevole. La composizione amichevole dovrà avvenire entro trenta giorni dall'invio della relativa raccomandata A/R inviata da una parte all'altra e dovrà risultare da atto sottoscritto dalle Parti stesse.
2. In difetto di composizione amichevole, la controversia sarà deferita in via esclusiva alla competenza del Tribunale del Foro di Roma.
3. È esclusa la clausola arbitrale.

Articolo 17

(Entrata in vigore)

1. La presente Convenzione vincola le Parti una volta sottoscritta e resa esecutiva a norma delle vigenti disposizioni di Legge.
2. La presente Convenzione, composta di n. ____ pagine, viene sottoscritta dalla Parti in forma digitale.

Roma, _____ 2017

Per il Ministero dell'Interno
Il Capo della Polizia
Dott. Franco Gabrielli

Per le FS Italiane S.p.A.
L'Amministratore Delegato
Ing. Renato Mazzoncini