

SECURITY FERROVIARIA:

UN APPROCCIO OLISTICO E PARTECIPATO



Articolo del Referente SQUAD SMPD
SM dott. BASSI Stefano



SECURITY FERROVIARIA: UN APPROCCIO OLISTICO E PARTECIPATO (di Stefano Bassi)

Sabato primo novembre un attacco con arma da taglio ha causato 11 feriti a bordo di un treno in viaggio nel Cambridgeshire, lungo il percorso fra Doncaster e King's Cross a Londra, all'altezza della stazione di Huntingdon.

L'aggressione si è consumata poco dopo le 19,30 locali fra le nove carrozze di un convoglio della LNER, vettore che collega la capitale britannica con la Scozia lungo la dorsale nord-orientale. La matrice dell'attentato è incerta e al



vaglio della British Transport Police: è apparentemente esclusa la pista terroristica e in stato di fermo vi è un cittadino britannico di origine africana. L'episodio innesca numerosi interrogativi e riflessioni sulla sicurezza, sia relativamente alle **peculiarità del trasporto su rotaia** e alle **vulnerabilità degli asset ferroviari** sia, in termini più ampi, sulla spirale di crimini commessi con armi bianche, sulle origini e riferibilità maggioritaria e assai frequente a immigrati e a soggetti appartenenti a ben identificati substrati sociali ed etnici in ambito urbano.

In questo scenario, non certamente nuovo in Europa, quale è la situazione dell'Italia nel contesto specifico? Occorre preliminarmente considerare che, se da un lato, il nostro Paese patisce dal 2019 ad oggi un **trend peggiorativo in termini di degrado e sicurezza urbana**, con un aumento dei reati afferenti alla cosiddetta criminalità urbana (o cosiddetta microcriminalità), quali rapine, aggressioni, furti con strappo e con destrezza, spaccio di stupefacenti, di cui ben 6 su 10 commessi da persone di origine straniera¹, dall'altro, una situazione affatto peculiare assume il contesto ferroviario.

Stazioni e treni appartengono alle **infrastrutture critiche**², al pari di aeroporti, porti, impianti energetici, ospedali, ecc., con precise caratteristiche strutturali e funzionali che espongono i citati asset a una ampia varietà di reati e condotte antigiuridiche. Non è purtroppo un caso che, a livello di diffusa opinione pubblica, le stazioni siano percepite come un **luogo di degrado e pericolo** nonché costituiscano, insieme a linee e convogli, uno dei target preferenziali per il terrorismo così come per atti dimostrativi e di agitazione sociale (come verificatosi recentemente con gli scioperi e le manifestazioni aventi a movente il conflitto nella striscia di Gaza). Al di là

¹ Fonte <https://lab24.ilsole24ore.com/indice-della-criminalita/> e <https://amp-tgcom24-mediasset-it.cdn.ampproject.org/c/s/amp.tgcom24.mediasset.it/tgcom24/article/105472474>.

² Le infrastrutture critiche sono gli asset fisici, informatici e i servizi che, se interrotti o distrutti, causerebbero un impatto significativo sulla salute, la sicurezza, il benessere economico e sociale di un Paese o dell'Unione Europea. La normativa europea di riferimento (la Direttiva CER - *Critical Entities Resilience*, recepita in Italia con il D.Lgs. 134/2024) definisce i settori vitali in cui operano i soggetti critici che devono garantire un'elevata resilienza; tra questi vi sono i sistemi ferroviari (stazioni, linee, impianti, convogli).

di episodi connessi ai tumulti cui si accennava pocanzi, si può affermare che la rete italiana sia attualmente, a differenza che negli anni dal '60 agli '80, scevra da eventi terroristici, grazie soprattutto al silenzioso quanto pregnante impegno dell'intelligence nazionale e dei reparti preposti delle Forze dell'Ordine.

Ciò che invece è allarmante e preoccupa fortemente la cittadinanza è la proliferazione di reati contro persone e patrimonio e, nel complesso, la percezione di **complessiva insicurezza** in tutti gli ambiti del trasporto ferroviario.

Le stazioni, per loro caratteristiche strutturali e funzionali, sono infatti **hot spot criminosi** e **strutture idonee alla presenza costante di persone ai margini della società** o, ancor peggio, dedite a condotte antigiuridiche, di disturbo e in vario modo ostative rispetto alla normale e pacifica fruizione dei luoghi e dei servizi. Ciò che contraddistingue le stazioni ferroviarie è infatti il loro essere **incastonate nei contesti urbani e abitati** e inserite nel ciclo di vita quotidiana di interi quartieri, al contrario degli aeroporti, per ovvie ragioni decentrati e periferici e dei porti commerciali che, sebbene siti nelle città, sono dotati di varchi ad accesso controllato e perimetrazioni.

Anche l'utenza è ben diversa rispetto da quella del trasporto aereo e marittimo, in quanto le linee ferroviarie sono utilizzate non solo per lunghe percorrenze ma anche e soprattutto dal pendolarismo quotidiano e per tratte medio-brevi. Ne deriva una maggiore e significativa vulnerabilità, causata dalla presenza di **utenza eterogenea**, di **fermate intermedie** e **stazioni disseminate sulla rete** (la differenza dal trasporto aereo e marittimo è lampante), da costanti salite e discese dai convogli, dalla **facile accessibilità** alla tipologia di trasporto in esame da parte di chiunque.

A livello di pubblica sicurezza è quindi noto come chi vuole **spostarsi restando invisibile** utilizzi preferibilmente e in larga misura la rete ferroviaria oppure le autolinee e che chi vuole **utilizzare le stazioni come propria area di operatività per illeciti** sia maggiormente avvantaggiato rispetto che in altri terminal del comparto trasporti.

In questo assai complesso scenario, dal 1° gennaio 2023 opera FS Security, Società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiano dedicata a garantire la sicurezza dei treni, delle stazioni, degli operatori ferroviari e dei viaggiatori, cioè alla cosiddetta “protezione aziendale” del Gruppo³, unitamente e nel rispetto delle competenze esclusive delle Pubbliche Autorità preposte alle attività di pubblica sicurezza, come la Polizia Ferroviaria, i reparti mobili e territoriali dell'Arma dei Carabinieri, i reparti mobili e le Questure della Polizia di Stato nonché l'Esercito, ove attivati i presidi nell'ambito del programma “Strade Sicure”.

Ma prevenire reati e garantire la serena fruibilità del contesto ferroviario impone oggi un'azione ancor più **integrata e sinergica** tra le ottime risorse già in campo, il **coinvolgimento consapevole** e **complementare** di altri attori pubblici e privati, il **ripensare e implementare** la sicurezza del contesto specifico ed **estenderlo** a ogni stazione, impianto e convoglio.

³ Per approfondimenti sulle attività di FS Security e alla sua presenza territoriale in corrispondenza dei grandi hub e poli ferroviari italiani si rimanda alla fonte <https://www.fsitalianesecurity.it/it.html>.

In altre parole, occorre un approccio **olistico e multisetoriale** alla security ferroviaria, più **partecipato e capillarmente applicato su tutto il territorio nazionale** e non solo nelle grandi stazioni e città metropolitane basato su:

- **Risk management** ai sensi della norma ISO 31000:2018;
- **Controllo accessi e intelligence** su viaggi e viaggiatori;
- Implementazione della **difese elettroniche**;
- Sinergia ed efficiente assegnazione di competenze e funzioni, nel rispetto della normativa vigente, tra operatori della **sicurezza sussidiaria**, personale ferroviario e di **FS Security**, personale addetto ai **servizi ausiliari** alla sicurezza e **Forze dell'Ordine**;
- Promozione e attuazione di una **sicurezza partecipata e condivisa**, che coinvolga la **supply chain** e tutta l'**utenza**;
- **Valorizzazione, riqualificazione e riappropriazione degli spazi** pubblici ferroviari e dei quartieri prossimi alle stazioni;
- Effettiva applicazione e conoscenza delle **norme** vigenti e relativa implementazione.

RISK MANAGEMENT E SECURITY FERROVIARIA

Alla base del processo di gestione della security ferroviaria, come in ogni ambito aziendale esposto al rischio, vi è l'applicazione della norma **ISO 31000:2018** in materia di **Risk Management**.

Per la gestione calibrata sulle singole realtà, diffusa, fattiva e non meramente teorica o generica, l'approccio dettato dalla norma prevede innanzitutto l'analisi del **contesto esterno** e di quello **interno**.

La posizione geografica delle linee, la situazione socio-economica dei luoghi e la collocazione nel contesto urbano delle stazioni, le interconnessioni infrastrutturali e con altre tipologie di trasporti (ad esempio, con il trasporto marittimo e traghetti, con i grandi hub aeroportuali, ecc.), il tasso di criminalità sul territorio e l'incidenza delle diverse tipologie di reato, i picchi stagionali di vita della città (come nel caso delle località soggette a turismo stagionale), sono indici imprescindibili per analizzare e desumere informazioni utili per la successiva analisi di rischio. Va infatti da sé che il contesto della stazione centrale di Milano è ben diverso da quello dell'AV di Reggio Emilia così come da quello di alcune delle poche città italiane ancora con buona qualità della vita in rapporto ai crimini e alla paura di subirne (ad esempio, tra le diverse, Oristano, Potenza, Sondrio e Pordenone⁴).

L'analisi del contesto interno è estremamente complessa in quanto gli asset da analizzare variano dalla classificazione delle diverse tipologie di stazioni (analisi dimensionale, di frequentazione e volumi di traffico, di connessioni multimodali, di offerta commerciale a utenza e città⁵), delle diverse tipologie di treni che

⁴ Cfr. precedente nota 1.

⁵ A livello di offerta commerciale le stazioni si differenziano in: a) grandi impianti con servizi per utenza viaggiante e non viaggiante (es. stazioni di Roma Termini e Tiburtina, Milano Centrale, ecc.); b) impianti medio-grandi, con servizi per i viaggiatori e scarsi o saltuari servizi per l'utenza non viaggiante; c) impianti medio-piccoli con linee interregionali e metropolitane, con pochi servizi per l'utenza viaggiante e assenza di servizi per i non viaggianti; d) piccoli impianti con traffico prevalentemente locale o regionale e senza servizi interni al sedime della stazione.

transitano, fermano, partono e arrivano negli impianti stessi, dalla frequenza di perpetrazione di reati per tipologia e potenziali o effettive criticità di security, dalle vulnerabilità presenti in termini di adeguatezza di difese attive (ad esempio, idoneità prestazionale della videosorveglianza), di strutture e accessi da controllare (ad esempio, una stazione su più livelli e con più accessi per piano come quella di Parma è maggiormente vulnerabile di una con un solo accesso principale a un solo piano come quelle di Trieste e Livorno), di presenza di personale privato e pubblico preposto alla sicurezza.

Tutti questi dati vanno quindi tra loro analizzati in modo sistemico e le informazioni desunte interpolate per l'**analisi di rischio** in relazione alle minacce identificate per l'utenza e per il personale ferroviario, per le infrastrutture e per il complessivo sistema di trasporto su rotaia.

Dalla definizione dei livelli di rischio, per ogni asset sono definite le **misure di trattamento** atte a ridurre il rischio stesso ad un livello di accettabilità; è qui infatti bene ricordare che eliminare la presenza di un rischio è pressoché impossibile, ma è al contrario sempre possibile mitigarlo, con **azioni calibrate per ogni singola realtà**, sia in chiave **preventiva** (impedire che si concretizzi una minaccia, abbassare la relativa probabilità di accadimento) che di **protezione** (ridurre e contenere i danni qualora si verifichi un evento e contrastarlo efficacemente).

Ai sensi della norma ISO 31000, inoltre, l'intero processo di Risk Management è oggetto di **monitoraggio e miglioramento continuo**, basato su processi di comunicazione e consultazione a diversi livelli di interlocuzione (i vari portatori di interessi, Security Manager di fornitori e partner commerciali, professionisti e tecnici del settore ferroviario, Pubblica Amministrazione, ecc.)⁶, feedback e re-assessment, garantendo che le misure di sicurezza siano sempre aggiornate ed efficaci. Questo permette l'adattamento costante del sistema di security alle **minacce emergenti**, alla mutevolezza di quelle esistenti precedentemente valutate, ai mutamenti di contesto esterno e interno e l'ottimizzazione delle strategie, implementando in modo continuo **sicurezza e resilienza**⁷.

Proprio alla luce di un necessario aggiornamento delle misure di security ferroviaria e del miglioramento continuo delle stesse, di seguito si riportano alcune riflessioni e proposte che si ritengono quantomai di doverosa attenzione e attualità.

CONTROLLO ACCESSI, BIGLIETTI NOMINATIVI E INTELLIGENCE

La gestione della sicurezza nelle stazioni e l'accesso ai treni debbono sempre di più essere simili a quanto avviene negli aeroporti e di quanto applicato nella disciplina del trasporto aereo.

⁶ L'approccio proposto dall'inglese Harnser Group è di particolare pregio e interesse, proponendo una matrice che consente di stabilire un ordine di priorità tra portatori di interesse in virtù della loro centralità importanza nel processo di security risk management. Cfr. Saccone Umberto, *Il dovere di protezione*, LUISS, Roma, 2024 e Harnser Group, *A Reference Security Management Plan for Energy Infrastructure*, Harnser UK Ltd., Norwich, 2010.

⁷ Fondamentale è a parere dell'autore l'applicazione della norma ISO 31050:2023 "Risk management - Guidelines for managing an emerging risk to enhance resilience".

Una prima implementazione opportuna è il consentire l'accesso alle sedi ferroviarie, o quantomeno alle aree più interne e prossime ai treni, **solo ai regolari possessori di titolo di viaggio**, così **riducendo drasticamente l'accesso indiscriminato ai luoghi**, mantenendo all'esterno sia malintenzionati che pubblico non viaggiante. Nell'idea presentata, si tratta di creare due ambienti distinti, come negli aeroporti vi sono Land Side e Air Side. **Land Side ferroviaria** con solo biglietterie ed esercizi commerciali, aperti anche all'utenza non viaggiante, con **assenza di luoghi di attesa e stazionamento**, facili ricettacoli per autori di reati predatori e per situazioni di degrado (senzatetto, mendicanti e tossicodipendenti), debitamente presidiata da personale di sicurezza.



L'altra area che, non potendola chiamare Air Side, si potrebbe denominare **Platform Side**, dovrebbe invece avere **accesso rigorosamente limitato ai soli possessori del titolo di viaggio**, con servizi ed esercizi di cui fruire nell'attesa del proprio treno, così come avviene in attesa dell'imbarco aereo al gate dopo i controlli di sicurezza. Quest'area, anch'essa presidiata da personale competente, risulterebbe così frequentata da un consistente **minor numero di persone**, riducendo notevolmente i rischi per le stesse e, nel complesso, per il contesto ferroviario.

Si noti che il controllo di legittimazione all'accesso è oggi presente in Italia solo nelle cosiddette Grandi Stazioni ed è collocato in stretta prossimità ai binari; al contrario, nella presente proposta dovrebbe essere collocato ben prima e **implementato in ogni stazione** a prescindere dalla relativa classificazione. L'utilizzo di biglietti con codice a barre o QRCode e di **sistemi di lettura automatizzati**, come già avviene nelle metropolitane e nelle principali ferrovie europee, limiterebbe il dispendioso impiego di personale ausiliario, che potrebbe così dedicarsi al solo intervento in caso di problemi tecnici e alle attività di informazione, orientamento e sicurezza passiva.

Una seconda modifica e innovazione nel sistema del trasporto ferroviario, a parere di chi scrive oggi imprescindibile, è quella del **biglietto nominativo per qualsiasi tipo di treno e tratta**.

La presenza di titoli di viaggio anonimi non permette oggi di **conoscere chi accede agli impianti ferroviari** e di **sapere chi viaggia**, favorendo un ambiente ideale per chi vuole passare inosservato e agire anche criminosamente nell'oblio.

L'uso prevalente di **sistemi di prenotazione e acquisto online** in cui inserire obbligatoriamente i dati personali del viaggiatore, ovvero l'istituzione dell'obbligo di rilascio delle generalità e/o di presentare un documento di identità all'atto dell'acquisto fisico in biglietteria (con personale formato e nominato incaricato del trattamento dati personali ai sensi del GDPR), permetterebbe di **disporre di dati certi**, sia alle Ferrovie che alle Autorità preposte, e avrebbe al contempo un **effetto deterrente, scoraggiante** nei confronti di malintenzionati e **preventivo** del crimine.

Non si ritiene a riguardo che un siffatto sistema possa ledere la privacy, in quanto il trattamento dei dati, oltre ad essere disciplinato ai sensi del vigente GDPR ed osservarne i principi fondamentali (si veda a riguardo l'art. 5 del Regolamento europeo), è ampiamente motivato dal proteggere al meglio ed efficacemente i cittadini. Trattasi peraltro di un'eventuale mera questione ideologica o faziosa in quanto, nella realtà, chi non ha nulla da nascondere non ha motivo di nascondersi. Per di più il biglietto nominativo per ragioni di sicurezza è pacificamente già previsto in numerosi altri ambiti tra cui si citano, su tutti, il trasporto aereo e l'accesso agli stadi per eventi quali le partite di calcio.

La costituzione di una **banca dati dei viaggiatori** offre inoltre un eccellente e significativo vantaggio in termini di **intelligence**.

Questi dati permettono infatti di valutare e discernere tratte, treni e stazioni a rischio sia in relazione ad eventi contingenti (i casi più comuni sono le trasferte per partite di calcio a rischio, i viaggi per manifestazioni pubbliche autorizzate e non, ecc.) che nell'ordinaria attività, in particolare con riferimento a grandi e medio-grandi stazioni.

Non solo, grazie anche alla **sinergia con lo SDI del Dipartimento della Pubblica Sicurezza** del Ministero dell'Interno⁸ e all'utilizzo dell'**intelligenza artificiale (AI)** per il **data mining** dei viaggiatori, è possibile **attenzionare in modo proattivo e preventivo il viaggio di soggetti di interesse operativo**, quali ad esempio individui sospetti, possibili lupi solitari o appartenenti a formazioni terroristiche di stampo religioso o politico, individuare destinatari di ordini di custodia cautelare, autori di violazioni di misure cautelari personali come divieti od obbligo di dimora (art. 283 c.p.p.), di avvicinamento (art. 283-ter c.p.p., quantomai attuale in relazione al cosiddetto "Codice Rosso"), di esodo (art. 281 c.p.p.), ecc.

Questa attività di intelligence sui viaggiatori, oltre ad essere fondamentale per la security ferroviaria, si inserisce fattivamente in un più ampio quadro di **sicurezza condivisa e partecipata**, permettendo all'Autorità Giudiziaria di fruire di analisi e conoscenze utili per prevenire e perseguire reati e per dare esecuzione a provvedimenti giudiziari.

L'IMPLEMENTAZIONE DELLE DIFESE ELETTRONICHE

⁸ Il sistema SDI (Sistema di Indagine) è la banca dati interforze centrale gestita dal Centro Elaborazione Dati (CED) del Dipartimento della Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno. Si tratta del database informatico più sensibile e completo a disposizione delle Forze dell'Ordine.



Nella integrazione tra difese procedurali e antropiche, passive e attive, queste ultime, dette anche elettroniche, assumono un ruolo sempre più importante nella prevenzione e protezione di infrastrutture come le stazioni e, di conseguenza, dei convogli.

La **videosorveglianza**, come avviene nei più importanti aeroporti, è da implementare con

sistemi di **video control analysis**, rendendola un sistema non meramente deterrente o utile per l'identificazione in indagini di polizia giudiziaria, bensì un **sistema di riconoscimento comportamentale** e di **generazione di allarme in tempo reale**. Un sistema di videosorveglianza intelligente, opportunamente progettato, è in grado di individuare comportamenti sospetti o la consumazione in tempo reale di fatti da attenzionare, dal malore di una persona per l'allerta immediata dei soccorsi, ad aggressioni e atteggiamenti anticipatori di condotte delittuose per l'invio del personale di security e delle Forze dell'Ordine. È ben noto infatti che gli operatori addetti ai monitor della videosorveglianza, soprattutto in grandi contesti, non possono vedere costantemente tutto quanto avviene su numerosi schermi, anche per motivazioni attinenti all'umana capacità attentiva e cognitiva; i sistemi di video control analysis generano invece un allarme che consente all'operatore di concentrarsi sulla ripresa della TVCC che ha rilevato l'anomalia, effettuare le opportune valutazioni e prendere le adeguate decisioni. Anche in questo caso, come in quello del controllo dei biglietti acquistati, la tecnologia permette di **effettuare un primo screening** e di **far attenzionare una situazione**, spettando poi agli operatori il determinare le azioni da intraprendere.

Una sostanziale differenza col controllo ai varchi di security di tipo aeroportuale e portuale riguarda invece la **verifica dei bagagli ed effetti personali dei viaggiatori**. In ambito ferroviario è impensabile e inattuabile un sistema di detection con apparati radiogeni, che creerebbe significative code e disagi al sistema di trasporto nel complesso.

Non essendo poi possibile, per ovvie ragioni che differenziano profondamente il trasporto su rotaia da quello aereo, una distinzione tra bagagli a mano e bagagli da stiva, praticamente ogni utente si troverebbe nella situazione di avere beni da controllare a seguito del controllo con gli apparati (es. liquidi, componenti metallici, ecc.), comportando ulteriori lungaggini e problematiche di gestione dei flussi ai treni. Al contempo, è però sempre più necessario individuare e agire tempestivamente per **evitare che a bordo dei treni accedano armi proprie** (da fuoco e da taglio) e improprie così come **esplosivi** o altri materiali utili per compiere attentati o agire contro la sicurezza dei trasporti.

Tra le possibili soluzioni, oltre all'impiego di Forze di Polizia legittimate a compiere **perquisizioni di iniziativa** (per questo però sarebbe necessaria una modifica significativa al codice di procedura penale che prevede una rigida e limitativa disciplina), all'impiego di **unità cinofile** e di **controlli a campione con dispositivi ETD - Explosive Trace Detection**, un mezzo certamente ottimale è costituito da apparati **body scanner** performanti e veloci a onde millimetriche ai varchi di accesso alla precedentemente ipotizzata

Platform Side, in grado di eseguire un rapido quanto efficiente controllo dell'utenza al semplice passaggio o al momento del controllo del titolo di viaggio, utilizzando un'analisi intelligente atta a identificare oggetti pericolosi in base alla forma e alla composizione (ad esempio un coltello, una grossa forbice) e distinguerli da strumenti metallici e non metallici consentiti come un mazzo di chiavi o una bottiglia d'acqua. Trattasi ad oggi, tuttavia, di una tecnologia non ancora pronta e non sufficientemente idonea per l'impiego nelle stazioni ferroviarie, proprio per le differenze di volumi e di gestione dei flussi rispetto al contesto aeroportuale.

Visto il rapido e costante sviluppo del settore, si confida che in un futuro non molto lontano saranno presenti sul mercato apparati idonei, perché il trasporto ferroviario è evidentemente oggi più a rischio di quello aereo, proprio per la facilità di portare a bordo dei treni qualsiasi strumento o materiale atto ad offendere.

D.M. 154/2009, SERVIZI AUSILIARI E SERVIZI DI “PROTEZIONE AZIENDALE”

Se la tecnologia ha sempre più un ruolo primario nella security, fondamentale è e sempre sarà, prima di ogni altra cosa, il **fattore umano**.

Il personale ferroviario, viaggiante e di terra, grazie alla funzione di soggetto formatore svolta da FS Security, deve essere reso competente per poter gestire la sicurezza nell'esercizio delle proprie funzioni, riconoscere minacce, interagire in condizioni conflittuali e di ostilità, per costituire un presidio, ancorché passivo e senza compiti di intervento diretto, a tutela dell'utenza e del patrimonio ferroviario. Ulteriori specifici momenti formativi e addestrativi, partendo da una base comune a tutti, debbono essere strutturati per mansioni specifiche, si pensi a titolo esemplificativo al personale viaggiante sui treni notte oppure a quello sui treni pendolari metropolitani.

A fianco del personale dipendente ferroviario, un ruolo di grande valore e importanza va finalmente riconosciuto agli **operatori della sicurezza previsti e disciplinati dal D.M. 154/2009** e ai **servizi ausiliari alla sicurezza**, tralasciando gelosie inutili e dannose nonché applicando correttamente la normativa vigente, statuale e tecnica.

È vero che il personale di FS Security è appositamente previsto quale sicurezza interna, appunto aziendale e pienamente legittima, del Gruppo Ferrovie dello Stato, ma è altresì vero che gli operatori della citata Società non sono Guardie Particolari Giurate e **non sono assoggettati alla disciplina del D.M. 154/2009**, che prevede una specifica formazione e abilitazione da parte del Dipartimento della Pubblica Sicurezza⁹. Così come è parimenti vero che l'operatività diretta di FS Security non pare garantita, in termini di presenza fisica, presso ogni stazione ferroviaria della rete italiana.

Il **D.M. 154/2009** prevede il possesso da parte degli operatori della qualifica di **Guardia Particolare Giurata** (GPG), ai sensi dell'art. 134 TULPS, e quindi di **incaricato di pubblico servizio**, formazione e addestramento specifici, il porto dell'arma e di altri strumenti di difesa, per garantire la pubblica sicurezza con **presidio attivo** e capacità di intervento in via sussidiaria rispetto alle funzioni preposte dello Stato.

⁹ Ai sensi dell'art. 6, D.M. 154/2009, spetta esclusivamente al Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno definire e attuare i programmi di addestramento delle GPG addette ai servizi di che trattasi.

La funzione è dunque, come in ogni ambito della vigilanza privata, prevalentemente di **prevenzione e deterrenza**, garantendo fattivamente non solo la protezione del patrimonio immobile e mobile delle ferrovie bensì, anche e soprattutto, la sicurezza dei trasporti, la regolare vita delle stazioni, la tutela delle persone che frequentano i luoghi e viaggiano sui convogli.

Si potrebbe obiettare che FS Security già svolga queste attività, ma oltre alla differenza di disciplina normativa di professione e qualifica, si ritiene che il personale delle Società del Gruppo Ferrovie sia più equiparabile agli operatori dei servizi ausiliari alla sicurezza, seppur con i doverosi distinguo e con specifiche competenze e conoscenze dovute al contesto operativo e all'appartenenza organica al Gruppo che eroga i servizi di trasporto ferroviario.

Occorre perciò evitare che FS Security esegua attività proprie della sicurezza sussidiaria ex D.M. 154/2009, in primis in ragione della relativa disciplina vigente e del rispetto delle competenze e attribuzioni, come peraltro anche più volte trattato dal Direttore Generale della Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno con le circolari della serie 557¹⁰, evitando sovrapposizioni così come di escludere la vigilanza con GPG da un contesto espressamente previsto dal succitato decreto ministeriale¹¹.

Come insegna la positiva esperienza di altri paesi europei, tra i quali possono citarsi la Svezia, la Germania, l'Ungheria, la Polonia, la sicurezza capillare nelle ferrovie deve essere sempre più affidata a un **modello integrato che combini la supervisione pubblica con l'impiego di istituti di vigilanza privata**, essenziale per pattugliare le stazioni ferroviarie di ogni tipo (ergo, a prescindere dalla relativa classificazione e, quindi, non solo le cosiddette Grandi Stazioni e quelle metropolitane), i treni e i depositi del materiale rotabile e gli impianti tecnologici, per la prevenzione del crimine (furti, rapine, violenze, borseggi, vandalismi, sabotaggi, ecc.) e per mantenere e garantire l'ordine negli hub di trasporto.



Un tale consapevole e istituzionalizzato impiego della vigilanza privata permetterebbe di riconoscere alle GPG il ruolo di **primario attore di una sicurezza integrata e condivisa** e di sgravare Forze dell'Ordine e Forze

¹⁰ Per un approfondimento in merito al contenuto delle circolari del Ministero dell'Interno Serie 557 e alle attribuzioni delle diverse tipologie di operatori dell'ambito della security, si veda Bassi Stefano (con Giardini Angelo), *Guardie Particolari Giurate, ausiliari alla sicurezza, addetti ai servizi di controllo e steward: facciamo chiarezza*, SQUAD S.M.P.D., <https://squadsmpd.wixsite.com/squadsmpd/post/guardie-particolari-giurate-ausiliari-alla-sicurezza-addetti-ai-servizi-di-controllo-e-steward-fa>.

¹¹ Il DM 154/2009 reca il titolo "Regolamento recante disposizioni per l'affidamento dei servizi di sicurezza sussidiaria" nei porti, nelle stazioni e nei mezzi di trasporto pubblici". È stato emanato in attuazione dell'art. 18, comma 2, del D.L. 144/2005 e stabilisce i requisiti per l'affidamento di questi servizi a Istituti di vigilanza privata, definendo le competenze del personale, l'addestramento necessario e i requisiti per l'equipaggiamento. Insieme al D.M. 85/1999, che stabilisce le norme per l'affidamento in concessione dei servizi di controllo di sicurezza aeroportuale (controllo accessi alle aree sterili, controllo con metal detector e antiesplosivi, controllo di persone e merci, ecc.), ai ben noti TULPS e D.M. 269/2010 e alla normazione UNI 10891:2022, costituisce il pilastro normativo per le attività svolte con Guardie Particolari Giurate.

Armate, già sottorganico e sottodimensionate rispetto alle esigenze del contesto attuale, da compiti di mera prevenzione e poter dedicare le loro capacità e competenze ad attività di pronto intervento diretto, polizia giudiziaria, intelligence e investigazione.

Con riferimento alla sicurezza ausiliaria precedentemente accennata, grazie alla recente normazione **UNI 11925:2023** e **UNI 11926:2023**, il ruolo degli operatori del settore è stato disciplinato e riconosciuto, andando a sostituire concetti retrogradi e spesso sminuenti di portierato e custodia di immobili, orientando i servizi ausiliari verso il supporto all'utenza, alla tutela dell'ordinaria e sicura fruibilità dei siti e a compiti di **sicurezza passiva**, quindi mediata, senza competenza di intervento diretto e obbligo di difesa attiva¹².

Le figure professionali in oggetto, posto e ribadito che FS Security già eroga questo tipo di servizio in modalità "in house", ben potrebbero integrarsi con la vigilanza privata e con il personale ferroviario, demandando loro attività propriamente definite dalla normativa tecnica quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, il monitoraggio di flussi e il controllo accessi in compresenza con GPG o con FS Security, attività di informazione e accoglienza, indirizzamento e front office, monitoraggio dei sistemi di allarme, ecc. Tutte queste attività affidate a operatori dei servizi ausiliari consentirebbero un presidio costante dei luoghi e di deterrenza ad ampio spettro e presso tutte le stazioni disseminate sulla rete ferroviaria nazionale, contribuendo sensibilmente ad accrescere e migliorare la sicurezza e la relativa percezione da parte dell'utenza.

Si potrebbe in conclusione ipotizzare una distribuzione dei compiti come segue.

Grandi e medio-grandi stazioni presidiate da GPG armate per quanto attiene la sicurezza attiva, personale FS Security per il controllo accessi e il controllo itinerante sotto forma di sorveglianza non armata, operatori formati (o meglio ancora certificati) ai sensi della norma UNI 11925:2023 per il servizio informazioni, orientamento e sicurezza passiva all'interno dei locali aperti al pubblico; medio-piccole stazioni con presidio di GPG e personale ausiliario con i compiti precedentemente citati e con attività in compresenza, soprattutto in relazione al controllo accessi e al monitoraggio degli ambienti; piccole stazioni con pattuglia/servizio di ronda di GPG, concentrando i passaggi e la presenza nelle fasce orarie di fermata dei treni, presenza di ausiliari alla sicurezza nelle fasce orarie di maggiore traffico con compiti di assistenza (ad esempio, per informazioni e per l'utilizzo delle biglietterie automatiche) e presidio passivo.

Nel quadro sopra ipotizzato, fondamentale è il collegamento delle difese elettroniche di videosorveglianza e perimetrali con la centrale operativa di FS Security o di Istituto di Vigilanza competente per territorio, per sopperire all'assenza di presidio continuativo, che sarebbe economicamente insostenibile rispetto alle dimensioni e volumi di traffico delle stazioni di piccole dimensioni, e per consentire la pronta attivazione dei servizi di security e della Forza pubblica in caso di necessità; parimenti, laddove il presidio umano è invece continuativo, le misure attive corroborano l'integrazione tra difese e la capacità di deterrenza, prevenzione e protezione.

La consistenza delle risorse umane per funzione e qualifica professionale andrà per ogni impianto dimensionata in base ai parametri di classificazione delle stazioni, all'analisi di rischio e osservando la logica costi-benefici;

¹² Cfr. nota 10.

importante, in ogni caso, sarebbe mantenere un adeguato bilanciamento tra operatori (ad esempio una GPG ogni tre ausiliari o personale di FS Security) ed evitare quanto più possibile il lavoro solitario, costituendo sempre almeno una coppia di operatori ed esponenzialmente più coppie e team.

A bordo dei convogli, l'implementazione del servizio già svolto da FS Security può essere potenziato con la compresenza di Guardie Particolari Giurate ed esteso a tutte le tratte previa analisi di rischio e calibrazione costi-benefici.

Fondamentale a bordo di qualsiasi tipologia di treno è inoltre la sinergia con il personale viaggiante, preventivamente formato, così come con i fornitori di servizi a bordo (es. manutentori, pulitori, addetti all'hospitality, ecc.), completando e integrando il presidio di security viaggiante svolto dalle funzioni appositamente dedicate.

La sinergia tra FS Security, personale viaggiante e di terra del Gruppo FS, Guardie Particolari Giurate e ausiliari alla sicurezza, unitamente alle Forze di Polizia e alle Forze Armate, consentirebbe di realizzare, una volta per tutte, un modello di **sicurezza effettivamente integrata**, rendendo tutto il sistema ferroviario una **organizzazione ad elevata affidabilità**, improntata alla mindfulness come esemplarmente trattata da Weick e Sutcliffe nel saggio "Governare l'inatteso", all'attenzione proattiva alle criticità, al rifiuto della semplificazione e dell'ordinarietà dei compiti, alla sensibilità nei confronti delle attività operative, alla resilienza e adattabilità ai cambiamenti, al rispetto per le competenze e al decentramento del processo decisionale in base alle necessità sul campo¹³.

L'attuazione dei principi succitati si traduce in una importante sensibilità a garanzia della sicurezza, nella consapevolezza dei ruoli, nella capacità di prevedere e agire a fronte di situazioni inattese, nel garantire la regolarità del servizio ferroviario, responsabilizzando tutto il personale coinvolto nel processo di security. Questo approccio inoltre, aumenta il senso di appartenenza del personale e di dedizione al contesto specifico, l'abbattimento di fenomeni tutt'altro che infrequenti di stress lavorativo, burnout, boreout e quiet quitting, il contrasto dei rischi di security endogeni, cioè da insider.

Riguardo alla minaccia costituita dagli **insider**, cioè del compimento di crimini contro le persone, il patrimonio ferroviario e la sicurezza dei trasporti da parte di personale dipendente o comunque operante all'interno dell'organizzazione delle ferrovie a diverso titolo, per rivalsa nei confronti della stessa (classico è il caso del dipendente scontento, che si ritiene vessato o discriminato, licenziato ingiustamente, ecc.), per disagio o temporanea alterazione mentale, per appartenenza a formazioni terroristiche o estremistiche, per immedesimazione in queste ultime o per emulazione, per essere corrotto o ingaggiato da organizzazioni eversive o da competitor sleali, si ritengono fondamentali per ogni azienda coinvolta diverse **misure di compliance e security**. Tra queste si citano la fattiva applicazione di **Modelli Organizzativi** ai sensi del D.Lgs. 231/2001, l'operare in osservanza delle norme **ISO 37001, 37002 e 37301**, l'adeguato **vetting** sulle risorse umane, l'**intelligence interna** e l'adozione di un sistema di **investigazioni aziendali** ai sensi della norma **ISO 37008**. A questi adempimenti si debbono associare e affiancare misure volte al benessere dei lavoratori, quali

¹³ Karl E. Weick, Kathleen M. Sutcliffe, *Governare l'inatteso*, Cortina Raffaello Ed., Milano, 2010.

l'applicazione di sistemi di responsabilità sociale (SA 8000, PAS 24000, ISO 26000), di gestione dei rischi psicosociali (ISO 45003), di monitoraggio costante del clima organizzativo attraverso la cultura del feedback e dell'adozione di modelli strutturati di rilevazione del benessere lavorativo del personale¹⁴.

PRONTO INTERVENTO E IL RUOLO DELLE FORZE DELL'ORDINE

Come precedentemente esposto, un maggiore riconoscimento al supporto privato alla sicurezza pubblica consentirebbe, in un perdurante periodo di tagli economici al settore, di dedicare la le Forze di Polizia alle attività di **intervento e repressione** dei fenomeni criminosi, ferme restando le attività di istituto proprie della Polizia Ferroviaria.

Il treno e la stazione sono inoltre da sempre tra gli scenari più preoccupanti per chi si occupa di controterrorismo e, in generale, di attacchi alle persone come avvenuto recentemente in Inghilterra. La densità di persone per metro quadro è elevatissima, gli ambienti sono compartimentati, vi è alta probabilità di generare danni collaterali quando si interviene, i ripari balistici sono pressoché inesistenti e le vie di fuga limitate, ecc.

È perciò necessario disporre di **Quick Reaction Force**, cosa di cui peraltro l'Italia ben dispone sia a livello di forze speciali, rinomate in tutto il mondo, che soprattutto, nel caso specifico a livello territoriale con le **Aliquote di Pronto Intervento (API) dell'Arma dei Carabinieri** e con il presidio di reparti ad hoc delle Forze Armate come già avviene negli aeroporti e nelle grandi stazioni (es. Reggimento Lagunari, Brigata Folgore, ecc.).

Proprio le API possono essere lo strumento più idoneo per il **pronto intervento su base geografica** e quindi **capillare**: istituite nel 2016, sono unità tattiche composte da personale di pronto intervento dell'Arma territoriale (Nucleo Radiomobile), appositamente addestrato per fronteggiare con rapidità e risolutezza minacce impegnative e improvvise ovvero di circoscrivere situazioni altamente critiche in attesa



dell'intervento delle forze speciali (GIS, 1° Reggimento Toscana) ovvero delle SOS (Squadre Operative di Supporto). Le API sono ad oggi presenti a livello provinciale in aree capoluogo maggiormente a rischio (città metropolitane, capoluoghi di regione e importanti mete turistiche). Per rendere l'organizzazione funzionale agli obiettivi della

presente trattazione andrebbero istituite Aliquote di Pronto Intervento presso ogni Comando Provinciale e, in territori vasti, presso le singole Compagnie (ogni Compagnia ha in infatti il Nucleo Radiomobile all'interno del quale potrebbe essere selezionato e formato il personale da assegnare alle API).

¹⁴ Ad esempio si vedano Majer Vincenzo, D'Amato Alessia, *Organizational Questionnaire (M-DOQ). Questionario Multidimensionale per la diagnosi del Clima Organizzativo*, Unipress, Padova, 2001 e Tonnello Maurizio, *La sicurezza nelle organizzazioni. Un approccio socio-criminologico alla security aziendale*, Franco Angeli Editore, Milano, 2017.

Oltre alla marcata territorialità, e quindi alla prossimità ai luoghi di richiesto intervento (stazione cittadina, linea ferroviaria su base di competenza geografica), le API hanno il vantaggio di essere team tattici (tipo SWAT) svolgendo però al contempo attività di presidio del territorio a protezione di obiettivi sensibili e infrastrutture critiche.

Questo dispiegamento garantirebbe un'efficace **copertura della rete ferroviaria** e **ridottissimi tempi di intervento** sugli obiettivi.

IL RUOLO DI FORNITORI, APPALTATORI E UTENZA PER LA SICUREZZA PARTECIPATA E CONDIVISA

All'interno di stazioni e impianti ferroviari, così come a bordo dei treni, operano lavoratori di imprese cui sono esternalizzati svariati servizi, dalle pulizie alla ristorazione, dalle manutenzioni impiantistiche all'assistenza ai passeggeri. La vasta applicazione del contratto di appalto in ambito ferroviario, se da un lato consente la specializzazione nel lavoro e risponde ai principi di economicità ed efficienza cui dovrebbero essere ispirati gli affidamenti in outsourcing, dall'altro comporta un aumento di rischi e il necessario coinvolgimento attivo di tutti i soggetti al fine di garantire la sicurezza.

La selezione dei fornitori è quindi di primaria importanza, in particolare per quanto concerne l'effettuazione di attività di **due diligence** e, soprattutto di **Procurement Intelligence**¹⁵, per avere in servizio operatori economici e personale idoneo, affidabile e che non costituisca una ulteriore minaccia e potenziale cagione di danno (diretto, indiretto e consequenziale) agli asset ferroviari.

Per conseguire l'obiettivo della sicurezza integrata e partecipata è fondamentale lo sviluppo e la promozione, anche nel personale fornitore/appaltatore delle **Non-Technical Skills**, abilità cognitive, comportamentali e interpersonali che non sono specifiche dell'expertise tecnica di una professione, ma sono allo stesso modo importanti ai fini della riuscita delle pratiche operative nel massimo della sicurezza¹⁶, da contestualizzare opportunamente ai luoghi specifici di espletamento della prestazione lavorativa e alle relative peculiarità di security.

Ruolo primario, nell'ambito del fattore umano, è da assegnare e riconoscere, promuovere e incentivare, nei **cittadini**, quindi nei viaggiatori e nell'utenza delle stazioni.

La sicurezza è quindi una **responsabilità di tutti**, compito di ogni singola persona in ogni sua attività quotidiana.

Mediante **divulgazione** e **comunicazione** multicanale e **campagne di awareness** l'utenza deve essere sensibilizzata a **riconoscere** segnali deboli, comportamenti sospetti, sapere cosa fare a fronte di oggetti

¹⁵ Per un dettaglio specifico si rimanda a Bassi Stefano, *Procurement intelligence e due diligence: così si proteggono business continuity, reputazione e supply chain*, Milano Finanza, <https://www.milanofinanza.it/news/procurement-intelligence-e-due-diligence-cosi-si-proteggono-business-continuity-reputazione-e-supply-202510171135141852> e Bassi Stefano, Brunetti Adamo, *Procurement intelligence del Security Manager e D.Lgs. 231/2001*, Co.De. – Compliance&Development, <https://www.code4com.it/procurement-intelligence-del-security-manager-e-d-lgs-231-2001/>.

¹⁶ Cfr. Prati G.; Pietrantoni L.; Rea A., *Competenze non tecniche e marcatori comportamentali nelle professioni a rischio*, Nuove Tendenze della Psicologia, Edizioni Centro Studi Erickson, Trento, 2006.

abbandonati (pacchi e bagagli) e sapere a chi rivolgersi, incentivando **attenzione, sensibilità e dovere di segnalazione** alle competenti funzioni.

In questo modo si costruisce una **rete di fiducia, responsabilità e collaborazione** tra istituzioni, operatori privati del settore e cittadini. L'utenza esplica così azione di **cittadinanza attiva**, fungendo da presidio e attore primario all'interno della comunità. Questa forma di sicurezza partecipata non significa sostituirsi allo Stato né all'organizzazione del trasporto ferroviario, significa però fare la propria parte, nel rispetto dei ruoli e delle competenze. Significa essere parte attiva di una comunità, non spettatori passivi.

I viaggiatori devono pertanto essere i primi **occhi vigili all'interno di stazioni e treni**, così come nei quartieri e nelle città. Devono essere promosse, unitamente alla responsabilità e sensibilità al contesto specifico, una cultura identitaria, il senso di appartenenza, lo spirito e l'orgoglio di essere comunità¹⁷.

SORVEGLIANZA NATURALE, VALORIZZAZIONE E RIAPPROPRIAZIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI

Il ruolo attivo dell'utenza, unitamente alla presenza di esercizi commerciali e servizi all'interno delle stazioni, alla presenza di personale riconoscibile e di pronta riferibilità, contribuisce alla complessiva sicurezza e serena fruibilità dei luoghi.

Per prevenire e allontanare il crimine e rimuovere spontaneamente il degrado è però necessario un ulteriore passo in termini di **valorizzazione, riqualificazione e riappropriazione degli spazi pubblici** sia all'interno delle stazioni che nelle aree esterne limitrofe e nei quartieri cittadini in cui sono presenti gli impianti ferroviari. Mediante interventi edili ed infrastrutturali, di polizia amministrativa e di ristrutturazione sociale, le aree di interesse possono infatti essere rese maggiormente immuni da condotte antigiusuridiche e da situazioni di abbandono e incuria, con indubbio vantaggio sul benessere e sulla sicurezza collettiva.

Per il perseguimento di questo obiettivo soccorre l'applicazione della norma **ISO 22341:2021** avente ad oggetto la ***Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED)***, che fornisce indicazioni per la **progettazione urbana e paesaggistica** in relazione ai benefici sulla prevenzione del crimine.

Non solo, la norma attribuisce un significativo valore al **ruolo attivo di cittadini e comunità**, valorizzando e contribuendo anche a promuovere buone pratiche come il controllo di vicinato e le camminate per la sicurezza, la **vita di quartiere integrata** con la presenza della rete ferroviaria nel caso di specie, nel rispetto della legge e in sinergia con le Autorità cui spettano i poteri esclusivi di intervento e coercitivi¹⁸.

¹⁷ Cfr. Bassi Stefano, *Metodo Bassi: l'impresa come presidio di legalità e di sicurezza partecipata*, Uomo&Manager, <https://www.uomoemanager.it/metodo-bassi-limpresa-come-presidio-di-legalita-e-di-sicurezza-partecipata/>.

¹⁸ Cfr. precedente nota 17.



Miglioramenti dell'illuminazione pubblica grazie anche investimenti privati coordinati, la realizzazione di percorsi e aree pubbliche che privilegino visibilità, accessibilità, adattamento al contesto e alle fasce di popolazione maggiormente rappresentative e fruitrici degli spazi, la progettazione urbana che miri a soluzioni che incoraggino l'uso e la gestione consapevole degli spazi, l'ordinaria ed efficiente manutenzione delle aree verdi e delle pubbliche vie, la realizzazione di edifici con partizioni trasparenti, la scelta di mettere a dimora alberature non schermanti, la presenza di bar e ristoranti ordinati, a norma e che attirino solo clientela idonea, allontanando spontaneamente quella problematica, sono solo alcune delle tante pratiche che, ai sensi della CPTED, aumentano il **senso di cura e attenzione**, che si contrappongono a situazioni confacenti al crimine e al degrado e stimolano la **sorveglianza naturale, integrata, spontanea e condivisa** tra residenti, commercianti, viaggiatori, ecc.

La sicurezza è così vissuta in maniera sincera come un **bene collettivo**, un **valore condiviso** che rende migliori la **qualità della vita**, la **convivenza**, l'**identità** di un luogo.

Quando la sicurezza perde credibilità e la sua spontanea presenza, si aprono le porte all'illegalità e al disordine, alla mancanza di certezze e al degrado urbano: questo è ciò che è avvenuto e sta esattamente accadendo presso la stragrande maggioranza delle stazioni ferroviarie e degli insediamenti limitrofi a queste.

Bisogna perciò ripristinare l'**orgoglio civico del fare sicurezza**, la **cultura identitaria** e il **senso di appartenenza**, che non possono prescindere dalla cura e dall'aspetto esteriore dei luoghi, dall'essere vissuti dalla comunità locale, dal valore del mercato immobiliare e dalla presenza di attività commerciali consone e non ricettacolo di violazioni normative e di dubbie igiene e qualità.

In questo quadro può inoltre essere vantaggioso restituire alle stazioni ferroviarie e alle infrastrutture asservite, come vecchi depositi e officine, il loro valore di **patrimonio storico e culturale**, di **simbolo identitario nazionale**.

L'Italia ha numerose stazioni che ben si prestano a essere valorizzate in tal senso e divenire un museo aperto e fruibile, di valore monumentale e testimonianza di stili quali neoclassicismo, Liberty, razionalismo ed eclettismo (ad esempio, le stazioni di Milano C.le, Firenze S.M.N., Torino P. N., Livorno, Montecatini Terme, ecc.), così come depositi da riqualificare e trasformare, da servizio igienico per disagiati o ricovero per

tossicodipendenti, in realtà di valore per il turismo industriale, per l'allestimento di mostre e musei temporanei o permanenti oppure da assegnare a realtà associative meritorie.

L'IMPORTANZA DELLE NORME

Da ultimo, ma non certo per importanza, si richiama una sempre più opportuna valorizzazione e attribuzione di significato cogente e pregnante alle norme vigenti, quale deterrente e fonte di conseguenza certa (e si auspica di certezza della pena) in caso di violazione di rilevanza penale.

In questa direzione, con preciso riferimento ai reati commessi in ambito ferroviario, il recente **Decreto Sicurezza** (D.L. 48/2025, convertito in L. 80/2025) ha introdotto il **comma 11-decies** nella declaratoria delle circostanze aggravanti comuni di cui all'**art. 61 c.p.**, il quale stabilisce che aggravano il reato "l'avere, nei delitti non colposi contro la vita e l'incolumità pubblica e individuale, contro la libertà personale e contro il patrimonio, o che comunque offendono il patrimonio, commesso il fatto **all'interno o nelle immediate adiacenze delle stazioni ferroviarie** e delle metropolitane o **all'interno dei convogli adibiti al trasporto di passeggeri**".

A questa esplicita previsione si affiancano le preesistenti norme penali relative al disastro ferroviario (art. 430 c.p.) e al pericolo di disastro ferroviario (art. 431 c.p.) con le relative aggravanti specifiche, al reato di danneggiamento (art. 635 c.p.) con l'aggravante dell'essere commesso in occasione di manifestazioni pubbliche, eventi che notoriamente possono coinvolgere sovente le reti e infrastrutture ferroviarie, al delitto di furto aggravato quando commesso su bagagli dei viaggiatori (art. 635 c.p.), ecc.

La ratio di tutte le succitate previsioni risiede nella **sicurezza dei trasporti**, nel maggiore pericolo per la pubblica sicurezza, trattandosi di **luoghi con significativa affluenza di persone** e con transito continuo di beni, perciò possibili teatro di azioni generanti particolare allarme sociale, con impatto potenzialmente esteso e ragione quindi di un **senso di insicurezza collettiva** più marcato.

Certamente l'art. 61, al comma 11-decies, ha oggi incluso ogni reato doloso quale aggravato laddove commesso nei luoghi e mezzi oggetto della presente trattazione, manifestando una precipua attenzione del Governo e del Legislatore alla tematica della sicurezza anticrimine ferroviaria, così come era già avvenuto qualche anno prima per i delitti commessi con violenza o minaccia in danno degli esercenti le professioni sanitarie e socio-sanitarie nonché di chiunque svolga attività ausiliarie di cura, assistenza sanitaria o soccorso (L. 113/2020), cioè all'interno di ospedali, strutture socio-sanitarie, presidi di pronto soccorso, autoambulanze, ecc.

A riguardo, anche nell'ottica della responsabilità condivisa tra i cittadini e del ruolo attivo di tutti per la pubblica sicurezza, è altresì opportuno brevemente ricordare che, ai sensi dell'**art. 383 c.p.p.**, anche il privato ha la facoltà di procedere all'**arresto in flagranza** nei casi previsti dall'art. 380 c.p.p. quando trattasi di delitti perseguibili d'ufficio. Ovviamente, chi interviene eseguendo l'arresto, ha l'obbligo di consegnare l'arrestato e le cose costituenti il corpo del reato senza ritardo alla polizia giudiziaria.

Nella casistica rientrano numerosi reati che possono essere compiuti in stazioni ferroviarie e a bordo dei treni quali, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, delitti commessi per finalità di **terrorismo** o di

eversione, violenza sessuale, devastazione e saccheggio, delitti contro l'incolumità pubblica previsti nel titolo VI del libro II del codice penale, **rapina, furto aggravato** nelle ipotesi di cui all'art. 625, comma 1, numeri 2), prima ipotesi, 3) e 5), nonché 7-bis) del codice penale (quest'ultimo cita esplicitamente il fatto commesso su mezzi di trasporto pubblico), ecc.

A livello di normazione tecnica, infine, si ricorda la normativa **EN 17483:2021**, insieme di standard europei che forniscono requisiti e linee guida per la fornitura di servizi di sicurezza privata nel campo della protezione delle infrastrutture critiche. Allo stato attuale sono state pubblicate le norme per tali precipue attività in ambito aeroportuale e dell'aviazione civile (EN 17483-2), marittimo e portuale (EN 17483-3), per il settore energetico e quindi per le centrali di produzione e le reti di distribuzione (EN 17483-4).

È attualmente in stato di redazione la norma EN 17483-5 per le strutture ospedaliere e socio-sanitarie.

Singularmente è assente e non risulta in stato di sviluppo un'analoga parte normativa per il trasporto ferroviario; si augura, in ragione della criticità del contesto, dei numerosi tratti comuni con altri settori del trasporto pubblico già normati nonché delle considerazioni svolte nel presente scritto, che presto sia costituito un comitato tecnico ad hoc anche per il trasporto su rotaia.

Dott. Stefano Bassi



<https://www.linkedin.com/in/stefano-bassi-7558785b/>

Estratto curricolare dell'autore

Laurea Magistrale in Giurisprudenza, Master's Degree in Scienze della Difesa e della Sicurezza, Master universitario "Manager della Security".

Certificato Professionista della Security UNI 10459:2017 (credenziale ICMQ n° 25-00890).

Iscritto ad AIPSA – Associazione Italiana Professionisti della Security Aziendale. Referente area Parma Divisione Security per SQUAD S.M.P.D. (NATO cod. NCAGE AN161, ONU cod. UNGM 398296).

Ha conseguito numerose certificazioni di avvenuta formazione in materia di Antiterrorismo, Intelligence, Travel Risk Management, difese fisiche ed elettroniche, Security nell'ambito delle infrastrutture critiche (aeroporti, siti nucleari, contesti militari, ecc.).

Vanta 20 anni di esperienza in materia di Security in contesti di media e alta complessità.

Si è occupato di analisi sociale, geopolitica e dei fenomeni criminali, Travel Risk Management e difesa di siti produttivi per cantieri e attività commerciali in Italia, Est Europa e Africa occidentale, di coordinamento tattico e operativo di physical security in Italia e Romania, project management e compliance. Ha ricoperto il ruolo di Responsabile Affari Legali e Appalti presso impresa del settore delle costruzioni infrastrutturali e di protezione civile e, successivamente, di Project Manager d'Area Security, Safety e Facility Management presso un'importante Società multiservizi in ambito sanitario e istituzionale.

Ha quindi svolto la funzione di responsabile Security, Affari legali e Risorse Umane presso Società di servizi nell'ambito dei contratti pubblici.

Attualmente Security Manager e Project Manager nell'ambito dei servizi pubblici presso infrastrutture critiche e obiettivi sensibili (Aziende Ospedaliere, aeroporti e porti, stazioni e reti ferroviarie, Università, caserme e installazioni militari e di Pubblica Sicurezza, Ministeri e altre Amministrazioni Pubbliche) e dei servizi privati in grandi contesti industriali e poli logistici.

Ha svolto attività accademica presso l'Università degli Studi di Parma in materia di diritto dell'Unione europea e diritto internazionale.

Ha servito nell'Arma dei Carabinieri ed è attualmente attivo in qualità di socio effettivo presso l'Associazione Nazionale Carabinieri, Sezione di Parma.

