



Segreterie Nazionali

Roma, 27 maggio 2026

Prot. N. 159-26-mg

Alla IX Commissione della Camera dei Deputati
(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

Ai Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati

Oggetto: Condivisione dell'Ipotesi di Proposta Normativa per contrastare il fenomeno delle aggressioni nei confronti del personale adibito a servizi di trasporto - Gruppo di Lavoro per l'attuazione del Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale.

Egregi,

in relazione a quanto emerso durante l'audizione convocata dalla IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati, in merito alla sicurezza dei lavoratori del trasporto pubblico locale, del 20 maggio 2026, siamo a inoltrare l'Ipotesi di Proposta Normativa, redatta nell'ambito del suddetto Gruppo di Lavoro e attualmente depositata presso l'Ufficio Legislativo del MIT.

Come già manifestato nella comunicazione del 26.01.2026, di cui in allegato e confermato in occasione della sopra citata audizione, riteniamo che i contenuti della proposta di modifica normativa in oggetto, che intervengono sul Codice Penale e sul Codice di Procedura Penale debbano trovare l'opportuna concretizzazione a tutela del personale adibito a servizi di trasporto pubblico nella sua accezione più ampia, così come avvenuto per il personale sanitario con il Decreto Legge 137/2024.

La dinamica del fenomeno aggressivo nel settore TPL è in costante escalation, delineando un andamento tale da non consentire ulteriori ingiustificabili attendismi.

Più volte queste Segreterie Nazionali hanno portato all'attenzione delle Istituzioni la situazione di crisi complessiva del settore con particolare riferimento alla condizione di pericolo nella quale il personale front line si trova a operare quotidianamente. Al contempo le stesse, con l'obiettivo di agire fattivamente, hanno promosso strumenti e soluzioni volti ad affrontare il tema in maniera propositiva e a mitigarne gli effetti.

A tal proposito siamo, con l'occasione, a ribadire nuovamente la necessità di implementare tutte le misure, specifiche e di sistema, previste nel "PROTOCOLLO PER LA PROMOZIONE DELLA SICUREZZA NEL PROCESSO DI SVILUPPO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE SOSTENIBILI" sottoscritto nel 2022 da Ministeri competenti, enti locali e Parti sociali (allegato alla presente).

Certi di un vostro pronto riscontro, porgiamo cordiali saluti.

Le Segreterie Nazionali

Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisl, UGL FNA



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
DIV. 1

All'Ufficio di Gabinetto
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

All'Ufficio Legislativo
ufficio.legislativo@pec.mit.gov.it

e, pc Dipartimento per i trasporti e la
navigazione
dip.trasporti@pec.mit.gov.it

Direzione generale per il trasporto
e le infrastrutture ferroviarie
dg.tf@pec.mit.gov.it

OGGETTO: Gruppo di Lavoro per l'attuazione del Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale. Ipotesi di proposte normative per contrastare il fenomeno delle aggressioni nei confronti del personale adibito a servizi di trasporto.

Come noto, sono state recentemente riattivate le iniziative volte a dare attuazione al “*Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale*”, sottoscritto in data 8/4/2022 da Ministero dell'Interno, Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Regioni, ANCI, Associazioni datoriali e Sindacati, nell'ambito del quale si era convenuto, tra le parti firmatarie, sulla necessità di strutturare una sede istituzionale, a livello nazionale, finalizzata al monitoraggio, consultazione, confronto e proposta sui temi della sicurezza nell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

A tal proposito, si è prevista la costituzione di tavoli tecnici finalizzati, in via principale, all'elaborazione di proposte di adeguamento normativo sotto il profilo degli illeciti penali ed amministrativi, nonché la previsione di allestimenti di dispositivi di protezione, anche mediante installazioni di strumentazioni tecnologiche.

Il Gruppo di Lavoro per l'attuazione del protocollo si è riunito in data 5 settembre, 3 e 22 ottobre 2024, in data 23 gennaio, 13 febbraio e 13 marzo 2025, a cui seguiranno successive riunioni

finalizzate all'elaborazione di ulteriori proposte per l'innalzamento del livello di sicurezza e la prevenzione del fenomeno delle aggressioni nei confronti del personale adibito a servizi di trasporto.

Ad esito delle suddette riunioni, il sopracitato Gruppo di Lavoro, considerata la recrudescenza di gravi episodi di violenza in danno del personale dei servizi di trasporto pubblico, ha rilevato la necessità di adottare ulteriori misure rafforzative di quelle già adottate in ambito TPL, idonee a costituire un valido ed effettivo apparato di norme per la deterrenza ed il contrasto ai suddetti episodi.

A tal riguardo, si segnala esemplificativamente che, in attuazione dell'art. 17, co. 3-quinquies, del D.L. n. 104/23, convertito con la Legge n. 136/23, è stato emanato il D.M. n. 108/2024, con il quale - tra le altre - è stata resa obbligatoria l'installazione di paratie di protezione dei conducenti, nonché l'installazione di dispositivi autonomi, indipendenti dal veicolo, anche mobili, che consentano la geolocalizzazione e la chiamata di emergenza alle Forze dell'ordine, al fine di consentirne l'immediato intervento, qualora il veicolo non sia già dotato di analogo sistema fisso.

Tanto premesso, il suddetto Gruppo di Lavoro, ravvisando la sussistenza di motivi di assoluta necessità ed urgenza giustificativi dell'adozione di un decreto legge, ha elaborato *in primis* una bozza di proposte normative aventi ad oggetto l'inasprimento del trattamento sanzionatorio degli episodi di aggressione e violenza al personale adibito ai servizi di trasporto pubblico, sul modello di quanto fatto per il personale sanitario dapprima con la Legge n. 113/2020 e, successivamente, con il D.L. n. 137/2024 convertito con la Legge n. 171/2024.

In particolare, si è ritenuto che l'adeguamento della risposta sanzionatoria al crescente verificarsi di episodi di violenza e aggressione al personale dei servizi in questione possa esser realizzato mediante le seguenti modifiche al Codice penale:

a) inserimento di una circostanza aggravante comune all'art. 61 del Codice penale per i delitti commessi con violenza o minaccia;

b) modifica all'art. 583-*quater* del Codice penale, mediante l'introduzione di un terzo comma, con la previsione di una fattispecie aggravata di lesioni personali cagionate al personale adibito a servizi di trasporto pubblico;

c) modifica all'art. 635 del Codice penale, mediante l'introduzione di un quinto comma, con la previsione di un'ipotesi aggravata di danneggiamento dei beni destinati ai servizi di trasporto pubblico.

d) previsione della procedibilità d'ufficio per le sopracitate fattispecie di reato così aggravate, mediante modifiche apportate agli artt. 581, primo comma, e 582 secondo comma del Codice penale, aventi ad oggetto i reati di percosse e lesioni personali.

Invece, sul piano processuale, si è ritenuto opportuno proporre le seguenti modifiche al Codice di procedura penale:

e) estensione alle sopracitate fattispecie aggravate della misura dell'arresto obbligatorio in flagranza di reato di cui all'art. 380 del Codice di procedura penale;

f) estensione alle fattispecie in questione dell'istituto dell'arresto in flagranza differita di cui all'art. 382-bis del Codice di procedura penale;

g) estensione alla sopracitata fattispecie aggravata di danneggiamento della previsione della citazione diretta a giudizio ai sensi dell'art. 550 del Codice di procedura penale.

Inoltre, il suddetto Gruppo di Lavoro, sul modello di quanto previsto dall'art. 9 della Legge 113/2020 sul personale sanitario, ha elaborato la proposta di introduzione di una fattispecie di illecito amministrativo per la prevenzione degli episodi di condotte violente, ingiuriose, offensive o moleste con carattere di minore gravità, che non integrano fattispecie di reato.

Infine, per un ulteriore eventuale consolidamento delle sopracitate proposte normative, il Gruppo di Lavoro in questione ha concordato di rimettere alla valutazione di codesto Ufficio Legislativo l'opportunità di estendere alle menzionate fattispecie di reato l'istituto del c.d. "Daspo urbano" delineato all'art. 10, secondo e terzo comma, del D.L. n.14/2017.

Alla luce di quanto sopra esposto, si trasmette la sopracitata bozza di proposte normative per contrastare il fenomeno delle aggressioni nei confronti del personale adibito a servizi di trasporto pubblico, quale risultante del lavoro svolto in seno al gruppo di lavoro in oggetto indicato.

IL DIRETTORE GENERALE

(Dr. Angelo Mautone)



ANGELO
MAUTONE
19.03.2025
12:54:04
GMT+02:00

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE
(Dr. Gianni Castiglione)



Firmato digitalmente da
Gianni Castiglione
C=IT



Segreterie Nazionali

Roma, 26 gennaio 2026

Prot. N. 031-26-mg

Alla IX Commissione della Camera dei Deputati
(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

Ai Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati

Oggetto: Gruppo di Lavoro per l'attuazione del Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale. Ipotesi di proposte normative per contrastare il fenomeno delle aggressioni nei confronti del personale adibito a servizi di trasporto.

Egregi,

il costante aumento delle aggressioni nei confronti del personale operante nel sistema della mobilità e i gravissimi fatti recentemente occorsi in ambito trasporto pubblico locale e ferroviario, impongono una immediata presa in carico della problematica, più volte portata all'attenzione delle Istituzioni tutte da parte delle Scriventi Segreterie Nazionali.

L'attendismo e la decontestualizzazione che, in alcuni casi, hanno contraddistinto l'approccio al tema, nonostante le nostre continue sollecitazioni, non è più tollerabile.

Ci preme portare alla Vostra attenzione il pregevole lavoro svolto dal Gruppo di Lavoro per l'attuazione del Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale, che nonostante abbia solertemente operato e prodotto avanzamenti nonché risultati concreti, vede inspiegabilmente fermo l'iter legislativo riguardante la **ipotesi di proposte normative per contrastare il fenomeno delle aggressioni nei confronti del personale adibito a servizi di trasporto**, redatta nell'ambito del suddetto Gruppo di Lavoro e depositata presso l'Ufficio Legislativo del MIT.

Riteniamo che i contenuti della proposta di modifica normativa, che intervengono sul Codice Penale e sul Codice di Procedura Penale debbano trovare l'opportuna concretizzazione a tutela del personale adibito a servizi di trasporto pubblico nella sua accezione più ampia, così come avvenuto per il personale sanitario con il Decreto Legge 137/2024.

Certi di un vostro pronto riscontro, porgiamo cordiali saluti.

FILT- CGIL
(S. Malorgio)

FIT-CISL
(S. Pellicchia)

UILTRASPORTI
(M. Verzari)

FAISA CISAL
(M. Mongelli)

UGL FNA
(F. Milloch)

PROTOCOLLO PER LA PROMOZIONE DELLA SICUREZZA NEL PROCESSO DI SVILUPPO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE SOSTENIBILI

TPL – MOBILITA' AUTOFERROTRANVIERI - INTERNAVIGATORI

Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro dell'interno, sentita la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, condividono con ANCI-Associazione Nazionale Comuni Italiani, ASSTRA-Associazione Trasporti, ANAV- Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori, AGENS - Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi, FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL TRASPORTI, FAISA-CISAL, UGL-FNA il seguente:

Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sostenibili

Premessa

Il trasporto pubblico locale e regionale assolve una funzione fondamentale per garantire l'esercizio del diritto alla mobilità di tutti i cittadini.

In questo contesto, il tema della sicurezza del servizio è da sempre argomento di grande rilievo per le istituzioni nazionali e locali e le parti sociali.

In tema di sicurezza rileva in particolare il fenomeno delle situazioni di criticità nelle quali può trovarsi il personale durante il servizio, in modo particolare gli autisti degli autobus e tram, quello di bordo e macchina dei treni e tutti gli operatori *front line*, quali quelli addetti alla verifica dei titoli di viaggio e alla vendita e assistenza clienti.

Tuttavia, la sicurezza rileva non solo durante il viaggio, a bordo del veicolo, ma anche alla partenza e all'arrivo, e quindi coinvolgendo necessariamente anche le infrastrutture, quali terminal, stazioni, fermate, etc.

La delicatezza del tema richiede un approccio organico e strutturato nell'ambito del quale il ruolo di elemento propulsivo non può che vedere il coinvolgimento attraverso una sistematica azione di promozione e sensibilizzazione dell'utenza a un uso consapevole del trasporto pubblico locale e regionale anche in linea con l'obiettivo previsto dal PNRR del trasferimento di una quota del 10% dalla mobilità privata motorizzata al trasporto collettivo. Risulta, altresì, auspicabile un intervento da parte di tutti i soggetti istituzionali finalizzato ad attribuire maggiori garanzie sotto il profilo della tutela al personale a diretto contatto con l'utenza.

In un'ottica di sistema, è parallelamente indispensabile strutturare un organismo in grado di

intercettare dati, sia in termini di fenomenologia delle aggressioni che in termini di incidenza sui diversi ambiti territoriali e modali, innovazioni tecnologiche e *best practice* che orientino lo sviluppo di politiche per la sicurezza e stimolare la connessione tra i diversi livelli sociali e istituzionali. Il tema generale della sicurezza dei trasporti deve infatti coinvolgere le Istituzioni, a ogni livello, in capo alle quali si riconosce l'obbligo della tutela del territorio, e le Parti Sociali ognuna per le specifiche competenze e per gli specifici ambiti di rappresentanza. Le politiche per affrontare “la sicurezza e il senso di insicurezza”, comprese le azioni di terzi connesse al lavoro, devono essere sviluppate, in conformità con la legislazione vigente, attraverso un adeguato confronto tra tutte le parti interessate in stretta cooperazione con le istituzioni competenti e le forze di polizia.

Il presente documento prevede misure, adempimenti e raccomandazioni da prendere a riferimento per dette modalità di trasporto con particolare riferimento per lo specifico settore del trasporto pubblico locale e regionale.

Misure di sistema

In questo contesto si conviene sulla necessità di strutturare una sede istituzionale, a livello nazionale, di monitoraggio, consultazione, confronto e proposta sui temi della sicurezza nel servizio di trasporto pubblico locale e regionale. A questo proposito le funzioni dell’ “Osservatorio nazionale per la promozione del trasporto pubblico locale e regionale” (istituito ai sensi dell’articolo 1, comma 300, della legge n. 244/2007 e del Decreto interministeriale 25 novembre 2011, n. 325) possono essere ampliate attraverso la costituzione di tavoli tematici finalizzati all’elaborazione di proposte, all’acquisizione di dati informazioni, valutazioni e commenti in un’ottica di dialogo e confronto tra rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Ministero dell’ Interno, del Ministero dell’economia e delle finanze, delle Regioni e degli Enti Locali, e le Associazioni Datoriali e le Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative dei rispettivi settori interessati e firmatarie del CCNL che sottoscrivono il presente documento al fine in particolare di:

- contribuire all'ideazione di campagne istituzionali di comunicazione mirate agli utenti per instaurare un rapporto di fiducia e collaborazione con gli operatori del trasporto pubblico locale;
- raccogliere dati e monitorare lo stato della sicurezza e della qualità del trasporto anche allo scopo di individuare specifiche situazioni territoriali, linee di trasporto, situazioni e orari che necessitano di particolare attenzione da parte delle forze dell'ordine e delle polizie locali;
- attivare un confronto con la rappresentanza delle istituzioni locali per individuare situazioni territoriali che necessitino di particolare attenzione da parte delle forze di pubblica sicurezza e

delle polizie locali presso stazioni, capolinea e terminal bus finalizzati a migliorare anche gli standard di percezione di sicurezza da parte dei lavoratori e dei viaggiatori;

- attivare un confronto con la rappresentanza delle case costruttrici con la medesima finalità di realizzare sempre maggiori standard di sicurezza e qualità del trasporto;
- proporre la promozione dell'utilizzo di sempre più efficaci dispositivi tecnologici e soluzioni tecniche finalizzati ad aumentare la sicurezza del servizio nelle stazioni e sui mezzi di trasporto, a partire da quelli di nuova immatricolazione, che passi anche per una semplificazione della vigente normativa in tema di impianti audiovisivi;
- proporre soluzioni per il superamento di situazioni di criticità causate da un immotivato *gap* di percezione di soggetti che non incentivano fino in fondo il trasporto pubblico locale e regionale, e in particolare i trasporti a sede svincolata, ovvero ne riducono il livello di erogazione del servizio;
- contribuire alla rivisitazione e all'aggiornamento complessivo della normativa in materia di polizia, sicurezza e regolarità dei servizi di trasporto, anche al fine di prevedere l'introduzione di misure atte a prevenire e contrastare il fenomeno delle aggressioni (valutando l'estensione del cosiddetto DASPO urbano a coloro che hanno manifestato e/o reiterato condotte aggressive nei confronti del personale addetto al trasporto pubblico);
- contribuire alla proposizione di specifiche misure, anche di carattere normativo, volte alla possibile attribuzione di maggiori garanzie, sotto il profilo della tutela, al personale di *front line*, ivi compresa la revisione dell'attuale regime penalistico in tema di aggravanti in caso di aggressioni ai danni di detto personale;
- attivare tavoli prefettizi con Parti sociali, aziende, enti locali, organizzazioni datoriali e sindacali firmatarie del CCNL che monitorano il fenomeno e le aree a maggior rischio e possano proporre soluzioni, per arginare il fenomeno delle aggressioni a lavoratori e utenti del trasporto pubblico e prospettando anche le eventuali risorse necessarie;

L'Osservatorio contribuirà altresì all'elaborazione di specifiche Linee Guida che prevedano:

- la raccolta di informazioni per valutare la natura e le dimensioni del fenomeno attraverso l'elaborazione, distribuzione e raccolta di questionari anonimi;
- azioni di sensibilizzazione relative al tema della sicurezza a favore del settore del trasporto pubblico locale e regionale a dirigenti, lavoratori e passeggeri;
- l'individuazione di criteri per la selezione degli eventi di violenza attraverso la codifica delle modalità di accadimento;
- raccomandazioni all'utenza sul rispetto dei comportamenti a bordo dei mezzi di trasporto e sulla

corretta percezione della figura del personale di *front-line* di contrasto all'evasione tariffaria;

- valutazione di specifici moduli formativi del personale di *front line* che siano di ausilio a prevenire e gestire forme di conflittualità e a gestire di situazioni critiche e, nel contempo, organizzazione di campagne d'informazione della cittadinanza e dell'utenza;
- individuazione di percorsi di reinserimento lavorativo per i lavoratori vittime di forme particolarmente gravi di aggressioni e violenze e eventuali necessità di accomodamento ragionevole come previsto dal Patto per la fabbrica;
- individuazione di specifici sistemi e procedure per l'assistenza e il supporto al personale vittime di aggressioni.

Misure specifiche

L'Osservatorio contribuirà a definire condizioni, procedure e *best practice* anche con l'indicazione di eventuali risorse aggiuntive necessarie per l'adozione di misure specifiche a tutela della sicurezza quali:

- promozione di investimenti in infrastrutture e mezzi su videosorveglianza e protezione ambiente di lavoro, anche per quanto disposto dall'art. 18, comma 1, del d.lgs n. 81/2008 e ss.mm.ii, rendendo obbligatori equipaggiamenti minimi nell'acquisto dei mezzi;
- progressivo isolamento del posto di guida degli operatori di Tpl con cabine protette per le vetture di nuova immatricolazione;
- dotazione di sistemi di controllo degli accessi in stazioni/ingressi/autostazioni (analogamente alle misure in uso negli aeroporti);
- favorire convenzioni (per il servizio ferroviario con la Polfer e nei restanti settori con altri organi di polizia) per garantire più presenza a bordo su tratte definite a rischio aggressioni al personale e canali dedicati al personale per ricorrere in maniera più celere alla chiamata di soccorsi.
- istituzione di un numero "nazionale" diretto di emergenza dedicato al personale e agli utenti;
- adozione di procedure standard finalizzate alla protezione del personale;
- istituzione di programmi di protezione e sicurezza che consentano la presenza e l'intervento di personale dedicato ed addestrato in situazioni di pericolo e da utilizzare come deterrente nelle zone a maggior rischio; controllo e presidio del territorio, stazioni, capolinea, pensiline, anche attraverso la presenza di guardie giurate e unità cinofile come misure di deterrenza e prevenzione.

L'Osservatorio entro 90 giorni dalla prima riunione presenterà al Ministro delle infrastrutture e alla mobilità sostenibili e al Ministro dell'interno un rapporto sulle specifiche attività svolte, sulle

soluzioni adottate e programmate e sulle eventuali risorse necessarie.

Per il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Per il Ministero dell'interno

Per la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome

Per l'ANCI-Associazione Nazionale Comuni Italiani

Per l'ASSTRA-Associazione Trasporti

Per l'ANAV- Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori

Per l'AGENS - Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi

Per FILT-CGIL

Per FIT-CISL

Per UIL TRASPORTI

Per FAISA-CISAL

Per UGL-FNA