

Roma, 30 luglio 2025
Prot. n. 10/02/SG

Alla cortese attenzione

RFI - Amministratore Delegato
Ing. Aldo Isi

RFI - Direzione Tecnica
Ing. Efisio Murgia

Gruppo FS Italiane - Chief Human Resources Officer
Dott. Gian Luca Orefice

Ministro Dei Trasporti e delle Infrastrutture
Sen. Matteo Salvini

Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali
Dott.ssa Marina Elvira Calderone

e p.c.:
ANSFISA - Direzione Generale Sicurezza Ferrovie

Imprese Ferroviarie interessate

Oggetto: Osservazioni alla bozza di Disposizione di Esercizio sulla protezione dei passaggi a livello ex art. 10-bis L. 105/2025 – richiesta chiarimenti e rilievi giuridico-operativi

Con riferimento alla nota del 24 luglio 2025 e alla relativa bozza di disposizione di esercizio trasmessa da RFI per osservazioni, la Federazione FAST-Confisal – nel ribadire quanto già espresso nella diffida del 21 ottobre 2022 (prot. n. 13/02/SG) – allegato 1 - formula le seguenti considerazioni tecnico-giuridiche, con spirito collaborativo ma con la necessaria fermezza istituzionale, a tutela della sicurezza degli utenti della strada e degli operatori ferroviari.

La recente Legge 18 luglio 2025, n. 105, che converte il D.L. 73/2025, introduce all'art. 10-bis una modifica all'art. 184 del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada (DPR 495/1992), prevedendo che la protezione dei passaggi a livello in caso di guasto possa essere effettuata, oltre che dal personale del gestore dell'infrastruttura, anche da personale delle imprese ferroviarie o da soggetti terzi debitamente formati. Tuttavia, l'art. 184 del citato regolamento attribuisce tale funzione all'addetto alla custodia del passaggio a livello, che per legge e consolidata prassi è individuato nel Gestore dell'Infrastruttura. Né la norma primaria, né il regolamento di attuazione, né tantomeno la giurisprudenza vigente ammettono la possibilità che questa responsabilità – di natura pubblicistica –

possa essere delegata, con atto unilaterale, a un soggetto terzo, e ancor meno al cliente del gestore, ovvero l'impresa ferroviaria.

Si evidenzia che l'art. 10-bis della Legge 105/2025 non modifica formalmente né l'art. 44 del Codice della Strada, né il relativo art. 184 del Regolamento di esecuzione (DPR 495/1992), che attribuiscono la protezione dei PL all'addetto alla custodia, figura riconducibile al Gestore dell'Infrastruttura. Il 10-bis introduce una norma speciale di natura operativa, ma priva di esplicito effetto modificativo sulle norme codicistiche vigenti, che restano tuttora pienamente in vigore. Ne deriva un potenziale conflitto normativo tra il principio di legalità pubblicistica e l'estensione operativa proposta, con il rischio che la delega alla protezione sia priva di legittimazione giuridica piena e pertanto suscettibile di rilievi anche in sede di contenzioso o incidente probatorio.”

La funzione di protezione del PL ha dirette implicazioni sulla sicurezza della circolazione stradale e ferroviaria e, in quanto tale, non può essere trasferita per via interpretativa o regolamentare a soggetti terzi. È dunque opportuno un chiarimento, anche normativo e regolamentare, sulla possibilità effettiva e giuridicamente legittima di tale delega, che oggi appare configurarsi più come una cessione impropria di responsabilità che come una razionalizzazione operativa.

Il testo in bozza, nel prevedere che la protezione possa essere effettuata dal personale a bordo del treno, rischia di creare una sovrapposizione di ruoli tra Gestore dell'Infrastruttura e Impresa Ferroviaria, che non trova fondamento né coerenza nel vigente quadro normativo. Si genera così un'area di ambiguità in tema di responsabilità, formazione e vigilanza che confligge con l'art. 44 del Codice della Strada e con la Direttiva UE 2016/798, la quale attribuisce in via esclusiva al gestore dell'infrastruttura la responsabilità per la sicurezza della rete. Il rischio è che modifiche sostanziali di responsabilità pubbliche vengano introdotte per via regolamentare, senza adeguata copertura legislativa, con ricadute potenzialmente rilevanti anche sul piano penale, assicurativo e contrattuale.

La bozza di disposizione in consultazione prevede che la protezione possa essere garantita dal personale dell'impresa ferroviaria presente a bordo del treno, soprattutto in presenza di linee a semplice binario. Tuttavia, non sono definiti i criteri vincolanti relativi al numero minimo di operatori richiesti per presenziare entrambi i lati del PL, né è chiarito l'ambito operativo entro il quale tale personale potrebbe agire in condizioni critiche (notturne, meteo avverse, bassa visibilità). Inoltre, manca un'analisi delle implicazioni sulla sicurezza della manovra di arresto e di gestione e presenziamento del convoglio – specie nei treni passeggeri o nei treni che trasportano merci pericolose – i cui tempi di svolgimento non possono essere standardizzati né compressi. Queste lacune sollevano interrogativi rilevanti sulla capacità delle imprese ferroviarie di predisporre valutazioni dei rischi coerenti con i nuovi compiti assegnati, e di formare adeguatamente il personale, in coerenza con quanto previsto dalla legge e dai DVR.

La giurisprudenza più recente in tema di incidenti ferroviari – da Viareggio ad Andria-Corato, fino a Brandizzo – ha ribadito il principio secondo cui le responsabilità dei vertici aziendali derivano dalla carenza di presidio, formazione e vigilanza procedurale. L'intervento normativo dell'art. 10 bis della legge 18 luglio 2025 di conversione del Decreto Legge 21 maggio 2025 n.73 sembra muoversi nella direzione opposta, attribuendo ad agenti isolati operazioni ad alto rischio, senza rafforzare il presidio tecnico o umano. Una simile impostazione rappresenta una regressione rispetto ai più avanzati



standard di safety, e può sollevare profili di incostituzionalità in relazione ai principi di tutela del lavoro e di responsabilità organizzativa.

Si ritiene opportuno che le imprese ferroviarie, in quanto destinatarie operative delle nuove responsabilità, rendano noti in modo dettagliato: quali figure professionali saranno impiegate in ciascun contesto operativo (merci, passeggeri, linee a semplice o doppio binario); quali dispositivi di protezione individuale e dotazioni operative verranno garantiti; quali saranno le condizioni minime di sicurezza richieste per attivare la procedura (presenza di camminamenti, visibilità minima, supporti tecnologici); e quali procedure si adotteranno nel caso in cui il personale ritenga di non essere in condizione di operare per ragioni di sicurezza.

La Federazione FAST-Confasal propone, prima dell'entrata in vigore della disposizione, la convocazione di un tavolo tecnico tra RFI, Imprese Ferroviarie, ANSFISA e organizzazioni sindacali, attivando da subito anche il Comitato Sicurezza sul Lavoro di cui all'art. 1 del CCNL mobilità Area A.F., tutto ciò finalizzato a valutare in modo puntuale gli impatti concreti della norma e a definire un protocollo operativo coerente e condiviso. Si ritiene altresì necessario introdurre un principio di gradualità nell'attuazione della norma, prevedendo una fase sperimentale limitata a treni con equipaggio rinforzato e secondo scenari controllati. Infine, si sollecita la redazione di Linee Guida nazionali da utilizzare come riferimento per l'aggiornamento dei DVR delle imprese ferroviarie.

La protezione dei passaggi a livello non può trasformarsi in un'occasione di semplificazione gestionale a discapito della sicurezza. Il personale ferroviario non può essere lasciato da solo ad affrontare situazioni ad alta criticità operativa senza una cornice normativa e tecnica adeguata. Pur restando disponibili a un confronto istituzionale costruttivo, riteniamo che le modifiche proposte siano inadeguate sotto il profilo della sicurezza, della legalità e della coerenza con i principi europei in materia di trasporto ferroviario. Espongono il sistema a rischi non trascurabili, sia per i lavoratori che per la collettività.

Distinti saluti,

Il Segretario Nazionale
Vincenzo Multari

