

Roma, 16/12/2025  
Prot. n. 18/02/SG

Spett.li

**RFI – Direzione Tecnica**  
**Ing. Efisio Murgia**

**RFI – Direzione Circolazione e Orario**  
**Ing. Daniele Moretti**

**Imprese Ferroviarie – Direzioni Operative e del Personale**  
**TUTTE**

p.c. **ANSFISA**

**Oggetto: Entrata in vigore Disposizione di Esercizio RFI n. 12/2025 – Comunicazione FAST-Confisal su tutela operativa del personale equipaggi treno**

La FAST-Confisal, facendo seguito alle osservazioni tecniche e giuridiche trasmesse nei mesi di luglio e agosto e alla nostra replica del 13 agosto, ritiene necessario – in assenza di un riscontro puntuale – formalizzare la presente comunicazione, alla luce dell'entrata in vigore della **Disposizione di Esercizio RFI n. 12/2025**, prevista per il 16 dicembre p.v.

La nuova disciplina, come noto, introduce la possibilità che la protezione dei passaggi a livello in caso di guasto sia svolta anche dal personale delle Imprese Ferroviarie o, in alcune circostanze, da personale di ditte appaltatrici. Si tratta di una previsione che incide direttamente sulla sicurezza dei lavoratori e sulla catena delle responsabilità, rispetto alla quale la nostra Federazione aveva già espresso rilievi tecnici non superati.

È opportuno ricordare che, ai sensi dell'art. 184 del Regolamento del Codice della Strada, la protezione dei PL in caso di avaria è una **funzione pubblicistica propria del Gestore dell'Infrastruttura**, esercitabile attraverso figure specificamente individuate e munite di strumenti adeguati (cavalletti, lanterne, bandiere rifrangenti). Nessuna disposizione amministrativa può legittimare un trasferimento di tale responsabilità a terzi senza una previsione normativa esplicita e nel rispetto del principio di legalità.

A ciò si aggiunge che **qualsiasi attività di protezione di un PL presuppone necessariamente che il personale coinvolto sia previamente formato**, istruito secondo standard certificati e dotato delle idonee attrezzature prescritte dal Codice della Strada. In assenza di tali prerequisiti minimi, nessun lavoratore può essere chiamato a svolgere un compito che incide sulla sicurezza della circolazione e che esula dalla propria qualifica.

Inoltre, ai sensi del **D.Lgs. 81/2008 e successive modifiche e integrazioni**, ogni nuova attività operativa deve essere oggetto di una preventiva e adeguata **valutazione del rischio** e deve risultare chiaramente definita nel DVR aziendale. L'attuale assetto normativo non risulta accompagnato da alcuna valutazione dei rischi formale, né da procedure IF certificate, né da formazione obbligatoria. L'assenza di tali

presupposti espone il personale a un aggravio del carico fisico e cognitivo e le imprese a responsabilità dirette.

Richiamiamo inoltre il **PIR 2025**, punto 6.2.5, che disciplina obblighi di cooperazione e comunicazione del rischio tra Gestore e Imprese Ferroviarie. Tale cooperazione riguarda l'informazione e la valutazione condivisa del rischio, non lo **scarico di compiti pubblicistici propri del Gestore**. Non risultano rispettati neppure i requisiti previsti dal **Regolamento UE 1078/2012 (CSM Monitoring)**, che impone che ogni mitigazione rilevante per la sicurezza sia preventivamente condivisa con gli operatori e notificata ad ANSFISA.

A ciò si aggiunge un ulteriore rilievo: **RFI è fornitrice di un servizio di rete**, e il pedaggio pagato dalle Imprese Ferroviarie ha tra le sue componenti la garanzia della funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura. È quindi incongruo che il cliente-IF, che acquista un servizio, sia chiamato a sostituirsi al Gestore in attività che riguardano la protezione fisica della linea in caso di avaria. Nessun altro settore dei trasporti prevede che l'utilizzatore debba sopperire alle inefficienze del gestore infrastrutturale.

L'assenza di risposte chiare rende necessario adottare misure di autotutela sindacale.

FAST-Confsal invita tutto il personale delle Imprese Ferroviarie a:

- **non assumere iniziative operative** non previste dalle procedure aziendali e non oggetto di specifica formazione;
- attenersi esclusivamente a **ordini scritti**, controfirmati dal superiore gerarchico;
- valutare in ogni caso le condizioni di sicurezza e la disponibilità delle attrezzature prescritte;
- in caso di incertezza o rischio, **sospendere l'azione**, informare il dirigente responsabile e compilare il **modello M40a** allegato.

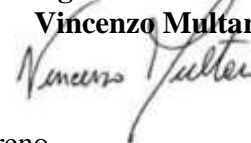
Tale procedura, pienamente conforme ai principi di legge, evita impropri trasferimenti di responsabilità e tutela sia il lavoratore sia l'impresa. L'applicazione dell'M40a, essendo motivata da ragioni di sicurezza e tracciata per iscritto, **non configura interruzione di pubblico servizio**, come chiarito dalla giurisprudenza e dalla normativa in materia.

La storia recente del settore ferroviario ha dimostrato che, quando procedure, presidi e valutazioni di rischio non sono adeguati, le responsabilità ricadono inevitabilmente sui vertici. È un monito che non può essere ignorato nell'adozione di misure operative che incidono sulla sicurezza pubblica e sulla vita dei lavoratori.

FAST-Confsal resta disponibile a un confronto immediato, ma fino a quando non verranno definiti un quadro procedurale conforme, una formazione obbligatoria e una valutazione dei rischi certificata, **non potremo che adottare ogni iniziativa utile a tutela dei lavoratori e della sicurezza dell'esercizio**.

/FAST-Confsal

**Il Segretario Nazionale  
Vincenzo Multari**



**Allegato:** Modello M40a – Tutela operativa del personale equipaggi treno.



sede operativa via Prenestina n° 170 – 00176 Roma  
Tel: 06.89535974 - 06.89535975 --- fax: 06.89535976  
e-mail: [sg@sindacatofast.it](mailto:sg@sindacatofast.it) --- p.e.c: [sg@pec.sincadatofast.it](mailto:sg@pec.sincadatofast.it)



Vale M40a n. .... / .....

Treno n. .... del .....

Al DM/DCO di .....

Il PdM del treno n. ...., in sosta alla progressiva km ..... / stazione

di ....., ricevuto ordine scritto di procedere alla protezione e/o al

superamento del passaggio a livello sito al km ..... con barriere non chiuse / in avaria, comunica quanto segue:

Non sono in grado di eseguire l'attività richiesta, in quanto:

- l'operazione **non rientra nelle procedure aziendali vigenti** né nelle istruzioni operative ricevute dall'Impresa;
- non sono state fornite **istruzioni tecniche, dotazioni idonee** (cavalletti, segnalazioni luminose, DPI) né condizioni minime di sicurezza per il presidio del PL su entrambi i lati;
- l'attività comporterebbe un **aggravio di rischio per la sicurezza del personale e della circolazione**, non valutato nel DVR aziendale ai sensi del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.
- Pertanto, **in attesa di disposizioni conformi alle norme di sicurezza e alle procedure aziendali**, permane l'impossibilità a dare seguito all'ordine.

Si richiede conferma scritta delle ulteriori istruzioni.

Emesso alle ore: .....

Per ricevuta: **Il DM/DCO** .....

**Il Macchinista** .....

