

Roma, 21 ottobre 2022
Prot. n. 13/02/SG

Spett.le

c.a. RFI

Ing. Paola Firmi
Direzione Tecnica

Dott. Giovanni De Micco
Relazioni Industriali
Direttore RUO

E p.c. MIMS
ANSFISA
Imprese ferroviarie

p.n. INAIL

Oggetto: Diffida della FAST-Confesal in merito alla modifica dell'art. n.9 comma 18 RCT – Protezione dei P.L da personale delle IF in caso di anomalità nella chiusura dei dispositivi di protezione lato strada.

La scrivente O.S, venuta a conoscenza dell'intenzione di RFI di voler modificare l'art. n.9 comma 18 R.C.T, l'art.14 IPCL-RFI, sulla possibilità di permettere al personale delle IF di proteggere autonomamente i passaggi a livello (di seguito P.L) **esprime la sua contrarietà**, supportata dalle seguenti motivazioni:

- 1) **La sicurezza del personale operante non è garantita durante il tentativo di protezione del P.L. Tale procedura non collima con la normativa in essere del legislatore, nello specifico con il Regolamento art.44 C.S, Capo II art.184** che obbliga il regolatore della circolazione ferroviaria ad apporre idonee e specifiche segnalazioni come: cavalletti con strisce catarifrangenti, croci di S.Andrea mobili, bandiere rosse catarifrangenti, lanterne/luci rosse. Inoltre, anche con l'adozione di DPI catarifrangenti, il personale non è posto nelle condizioni idonee a dirigere il traffico insistente sui due lati dei P.L, mettendo in pericolo sé stesso e gli automobilisti, che potrebbero attuare manovre improvvise nel vedere un ostacolo in mezzo alla strada senza ulteriori segnalazioni luminose/acustiche del P.L chiuso/in chiusura.
- 2) tale modifica, la cui urgenza proviene dal bisogno di “snellire i disagi alla circolazione in attesa dell'arrivo del personale preposto alla protezione del PL (RFI o forze dell'ordine), per rispettare la normativa attualmente in vigore” a nostro avviso, si configura come misura né efficace né efficiente in quanto tali comportamenti, imposti al personale **renderebbero il livello di rischio infortuni troppo elevato**, tale da non divenire più accettabile nel momento della stesura del DVR delle varie IF e del G.I.. In aggiunta, l'impatto di tali eventi sul ritardo della circolazione/ su anno solare non ci risulta così significativa da dover implementare procedure a rischio più elevato.

- 3) Per numerosi materiali sussistono delle difficoltà tecniche-operative (i.e., pilota Vivalto I e II serie in testa treno, ETR 621, ETR 521, ETR 103, ETR 104) nella discesa/risalita del personale (dislivello di circa 80 cm, senza corrimani, gradini), nella possibilità di poter trazionare il materiale senza ulteriori forzature del sistema in assenza della segnalazione di “chiusura porte” in quanto il personale sarebbe impossibilitato nel “rimpiombare e chiudere la porta” dall’esterno a causa di tale dislivello, trascurando altresì la sicurezza dei passeggeri a bordo treno. Inoltre, il personale delle IF è responsabile del solo convoglio ferroviario e della gestione degli eventuali passeggeri a bordo, non può divenire responsabile anche di eventuali danni a terzi o causati da terzi al patrimonio della IF (il treno) durante la protezione del P.L.
- 4) In tutto ciò, non vengono considerate le eventuali condizioni climatiche avverse e gli orari (e.g. notte, nebbia, pioggia), che aumentano il rischio di incorrere in infortuni anche gravi per questi dipendenti, data la pericolosità che questa procedura assumerebbe in casi di “pressione” nello snellire il traffico ferroviario.

Considerato quanto esposto, l’attuale procedura in vigore sulla protezione dei P.L. anormalmente aperti esclusivamente da parte delle forze dell’ordine o dipendenti RFI (attuale conformazione dell’art.18 RTC) assicura il massimo livello di sicurezza per la circolazione ferroviaria e stradale.

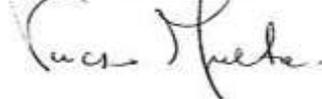
Per i motivi suddetti, **la scrivente O.S diffida ogni apertura normativa sulla possibilità di poter permettere a altro personale delle IF lo svolgimento di tale mansione**, in quanto **non sussistono le condizioni tecniche, di sicurezza per gli eventuali passeggeri, di sicurezza per il personale coinvolto, di incolumità del traffico stradale coinvolto.**

In conclusione, suggeriamo di **porre più attenzione sull’impegno** generale di RFI, nel **voler sostituire** dove possibile i **P.L con sottopassaggi/sovrappassi stradali**, specialmente alla luce dei nuovi fondi del PNRR, e alla **manutenzione preventiva dei P.L.**, anche con l’utilizzo della c.d *manutenzione predittiva* oramai largamente utilizzata dalla stessa RFI in altri contesti.

La FAST-Confasal rimane comunque aperta e disponibile al confronto sul tema.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
Vincenzo Multari



Vice Direzione Generale Operation
Direzione Tecnica
Il Direttore

IMPRESE FERROVIARIE

DIREZIONE OPERATIVA
INFRASTRUTTURE

DIREZIONE CIRCOLAZIONE E
ORARIO

p.c. SISTEMI DI GESTIONE E SICUREZZA

p.c. ANSFISA
Direzione Generale per la sicurezza delle
ferrovie

Oggetto: Trasmissione per parere di una bozza di disposizione di esercizio recante “Procedura di interfaccia. Recepimento nei Testi Normativi di RFI del Decreto Legge 21 maggio 2025, n. 73 (convertito con Legge 18 luglio 2025, n. 105) in riferimento alla protezione dei passaggi a livello. Modifica della norma sulla presenza di agenti di scorta in coda ai convogli di MdO”.

All.to: uno.

In allegato alla presente e nella sezione “Bozze in consultazione” della banca dati pubblica e-PODweb, raggiungibile anche dal sito www.rfi.it, è disponibile per osservazioni la bozza di disposizione di esercizio in oggetto.

Le modifiche relative alla possibilità di proteggere il PL, in caso di guasto, con personale del treno erano state trasmesse per commenti, con lievi modifiche testuali rispetto alla versione attuale, con nota del 21/9/2022 (disponibile su epod) e successivamente sospese in attesa della modifica normativa, ad oggi intervenuta con la Legge n. 105 del 18/7/2025.

Si chiede di inviare le eventuali osservazioni entro l'8/8/2025.

Cordiali saluti,

Ef시오 Murgia



Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.536.472.466,00 Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300



Vice Direzione Generale Operation

Direzione Tecnica

Il Direttore

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° del

“Procedura di interfaccia. Recepimento nei Testi Normativi di RFI del Decreto Legge 21 maggio 2025, n. 73 (convertito, con modificazioni, con Legge 18 luglio 2025, n. 105) in riferimento alla protezione dei passaggi a livello. Modifica della norma sulla presenza di agenti di scorta in coda ai convogli di MdO”.

**Il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A.**

VISTO il decreto legislativo del 14 maggio 2019 n. 50, recante “Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie e s.m.i.”;

VISTI il decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012 e la direttiva n. 1/dir/2012 del 9 agosto 2012 emanati dal Direttore dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF);

VISTA la nota RFI-DTC\A0011\P\2012\0003721 del 19/12/2012 con cui RFI comunica di aver assunto il “sistema di riferimento” di cui alla direttiva ANSF n. 1/dir/2012;

VISTA la Legge 18 luglio 2025, n. 105, di conversione del Decreto Legge 21 maggio 2025, n. 73;

VISTE le norme vigenti sull’infrastruttura ferroviaria nazionale;

Pagina 1 di 6

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all’attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell’art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.536.472.466,00 Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300





VISTA la relazione finale
DTC P SE FU 01.16 1 0;

del //2025, elaborata ai sensi della procedura

emana la seguente:

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

Articolo 1

(Finalità)

1. Con la presente disposizione di esercizio vengono recepiti i principi introdotti con il DL 21 maggio 2025, n. 73 (convertito con Legge di conversione 18 luglio 2025, n. 105) che consentono di affidare la protezione dei passaggi a livello anche a personale delle IF, delle IA o a terzi, debitamente formati. Viene inoltre modificata la norma relativa alla presenza di un agente di scorta in coda ai convogli di MdO in caso di circolazione di più MdO/convogli di MdO nella stessa tratta.

Le modifiche sono riportate in allegato, come di seguito indicato:

- *Allegato 1*: modifiche al RCT;
- *Allegato 2*: modifiche alle IPCL-IF/RFI;
- *Allegato 3*: modifiche all'ICMO.

2. La presente disposizione di esercizio costituisce norma di interfaccia, ad eccezione degli allegati 1 e 3.

Articolo 2

(Avvisi)

1. Le IF e le Strutture centrali e periferiche di RFI, nel rispetto di quanto previsto dai rispettivi SGS, restano incaricate di portare a conoscenza del dipendente personale interessato il contenuto della presente disposizione di esercizio.

2. Resta inteso che, quanto alla materia della salute e sicurezza dei lavoratori, come previsto dalle norme vigenti, sarà cura del datore di lavoro delle IF interessate adottare tutte le misure necessarie e provvedere alla specifica formazione del personale coinvolto.

3. La DOI di RFI resta incaricata di predisporre apposite procedure nel Sistema abilitativo per istruire debitamente il personale non di RFI alla protezione dei PL, coerentemente con le norme di cui all'ICMO.

4. Relativamente al personale di RFI, la presente disposizione di esercizio interessa le Attività di Sicurezza: Gestione della Circolazione, Manutenzione Infrastruttura, Condotta dei treni, Accompagnamento treni. I Ruoli e i Contesti operativi coinvolti devono essere stabiliti, nel rispetto delle procedure SGS di RFI, dalle Unità centrali competenti.



Articolo 3

(Pubblicazione ed entrata in vigore)

La presente disposizione di esercizio, pubblicata on-line in formato *pdf* nella banca dati pubblica *e-PODweb* (raggiungibile anche dal sito www.rfi.it) e nella banca dati aziendale *e-POD RFI*, entra in vigore 60 giorni dopo la sua emanazione.

Ef시오 Murgia

BOZZA



Allegato 1

Modifiche al RCT

All'articolo 9 è apportata la seguente modifica:

- *Il secondo e il terzo capoverso del comma 18 sono così sostituiti:*

Nel caso in cui l'AdC rilevi l'inefficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di un PL deve darne comunicazione registrata al RdC, il quale deve richiedere comunque l'intervento dell'AM nei modi d'uso e informare dell'anormalità, con comunicazione registrata, il RdC che invia i treni verso il PL in senso opposto. Qualora l'attraversamento a raso del PL sia relativo ad un solo binario (p.e. linee a semplice binario prive di binari fisicamente adiacenti), la protezione del PL stesso può essere garantita direttamente dal personale dell'IF presente a bordo del treno; in tal caso l'AdC deve informarne verbalmente il suddetto RdC.

In ogni caso l'AdC del treno è autorizzato a riprendere la corsa d'iniziativa dopo aver constatato la protezione o l'avvenuta protezione del PL da parte del personale di RFI, dell'IF o degli Organi di Polizia.

BOLLE



Allegato 2

Modifiche alle IPCL-IF/RFI

All'articolo 14 è apportata la seguente modifica:

- *Il secondo e il terzo capoverso del comma 6 sono così sostituiti:*

Nel caso in cui l'AdC rilevi l'inefficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di un PL deve darne comunicazione registrata al RdC, il quale deve richiedere comunque l'intervento dell'AM nei modi d'uso e informare dell'anormalità, con comunicazione registrata, il RdC che invia i treni verso il PL in senso opposto. Qualora l'attraversamento a raso del PL sia relativo ad un solo binario (p.e. linee a semplice binario prive di binari fisicamente adiacenti), la protezione del PL stesso può essere garantita direttamente dal personale dell'IF presente a bordo del treno; in tal caso l'AdC deve informarne verbalmente il suddetto RdC.

In ogni caso l'AdC del treno è autorizzato a riprendere la corsa d'iniziativa dopo aver constatato la protezione o l'avvenuta protezione^(*) del PL da parte del personale di RFI, dell'IF o degli Organi di Polizia.

^(*) Per mezzi di protezione si intende qualunque tipo di chiusura del PL, che sbarri in tutto o in parte la sede stradale (barriere, semibarriere, cancelli, cavalletti, ecc.).



Allegato 3

Modifiche all'ICMO

All'articolo 3/B sono apportate le seguenti modifiche:

- *Il quinto e il sesto capoverso della lettera b) del comma 13 sono così sostituiti:*

L'agente di scorta del MdO o convoglio di MdO provvede alla protezione dell'attraversamento e al coordinamento degli eventuali ulteriori agenti necessari e appositamente istruiti secondo procedure da definire nell'ambito del Sistema Abilitativo di RFI. Nel caso di MdO di proprietà delle IA, in luogo dell'agente di scorta, la protezione dell'attraversamento e il coordinamento degli eventuali ulteriori agenti necessari possono essere affidati a personale appartenente alle IA o da queste incaricato, appositamente istruito secondo le procedure del Sistema Abilitativo di RFI.

Accertata l'avvenuta protezione, l'agente di scorta ovvero il personale non del GI nel caso di cui sopra, autorizzerà il guidatore ad impegnare il PL con le modalità di seguito riportate.

- *Alla fine della lettera b) del comma 13 è inserito il seguente nuovo capoverso:*

In caso di assenza di agente di scorta, le suddette incombenze riferite ai pedali dei passaggi a livello devono essere svolte dall'AM appositamente incaricato.

All'articolo 7 è apportata la seguente modifica:

- *L'ultimo periodo del comma 2 è così sostituito:*

Qualora nel tratto di lavoro vi sia un passaggio a livello non interrotto alla circolazione stradale o non presenziato, il personale della IA dovrà provvedere alla protezione dell'attraversamento stesso secondo quanto previsto all'articolo 3 – B/13 b).

All'articolo 5 è apportata la seguente modifica:

- *La lettera b) del primo alinea del comma 10 è così sostituita:*

b) per ogni convoglio di mezzi congiunti: un agente di scorta in testa ed un agente in coda. La funzione di quest'ultimo agente può essere svolta da un agente di scorta oppure da un agente in possesso di abilitazione contenente le competenze per le mansioni esecutive della protezione cantieri.