
COMUNICATO UNITARIO

INCONTRO CON ANSFISA DEL 13.05.2026

Si è svolto nella giornata del 13 maggio il previsto incontro periodico con ANSFISA sui principali temi inerenti alla sicurezza ferroviaria, l'organizzazione dell'esercizio e le recenti disposizioni operative emanate nel settore.

Nel corso del confronto, le Organizzazioni Sindacali hanno posto con forza all'attenzione dell'Agenzia la necessità di affrontare il tema della sicurezza ferroviaria non soltanto attraverso una lettura formale delle procedure, ma soprattutto una maggiore assunzione di responsabilità con interventi visibili, comprovando la capacità di implementare soluzioni concrete e monitorabili per il definitivo superamento delle stesse.

Particolare attenzione è stata dedicata alla gestione degli SPAD e dei salti di fermata, eventi che Ansfisa segnala essere in aumento. Le Organizzazioni Sindacali hanno evidenziato come non sia più accettabile ricondurre tali eventi esclusivamente al fattore umano, senza affrontare contestualmente aspetti fondamentali quali, tempi di impiego, di utilizzo ed ultimo riposo goduto, saturazione operativa, organizzazione dei turni, ergonomia delle cabine, visibilità dei segnali, utilizzo delle tecnologie di bordo e crescente complessità delle attività richieste al personale. Inoltre, sempre in tema SPAD, è stato dedicato ampio spazio anche alle criticità delle manovre ferroviarie, rispetto alle quali permane l'assenza di sistemi di protezione equivalenti a quelli presenti nella circolazione in linea. Su questo tema ANSFISA ha confermato l'esistenza di approfondimenti tecnici in corso anche a livello europeo.

ANSFISA ha illustrato alcuni dati emersi dal monitoraggio nazionale sugli SPAD, che verranno formalmente inserite all'interno della relazione annuale nel prossimo autunno, confermando come una quota significativa degli eventi sia correlata a problematiche di visibilità dei segnali, utilizzo della marcia automatica in approccio ai segnali, gestione contemporanea di più attività operative e ricezione di comunicazioni di servizio durante la condotta.

Le Organizzazioni Sindacali hanno ribadito la necessità che tali analisi producano reali interventi correttivi e non si limitino ad una mera raccolta statistica degli eventi. In tale ambito è stata richiesta all'Agenzia una maggiore attenzione rispetto alle differenti modalità con cui le imprese ferroviarie gestiscono gli eventi di esercizio, sia preventivamente che per il reinserimento del personale coinvolto.

Nel confronto è stata inoltre evidenziata forte preoccupazione riguardo ad alcune modifiche regolamentari in fase di introduzione da parte di RFI, le quali, secondo quanto emerso, in caso di protezione completa da parte del ssb, consentirebbero il raggiungimento delle velocità massime ammesse anche in presenza di ridotta visibilità dei segnali. Le Organizzazioni Sindacali hanno ribadito il ruolo di Ansfisa sul tema delle modifiche regolamentari.

Per quanto riguarda la Disposizione RFI n. 12/2025, sulla protezione dei passaggi a livello in caso di guasti, le OO.SS. hanno ribadito la decisa contrarietà ai contenuti della citata disposizione che consente di affidare la protezione dei PL anche al personale delle imprese ferroviarie, al personale degli appalti o a terzi, debitamente formati. La parte sindacale ritiene, tale incombenza, inconciliabile con le attività del Personale di Accompagnamento e potenzialmente pericolosa a causa della posizione del materiale fermo in linea e del traffico stradale circolante.

In materia di vetture poste fuori servizio, ubicate non agli estremi del convoglio, ANSFISA ha ribadito i contenuti del punto 4.29 del Decreto 4/2012 allegato B, che impone la regola che a tutti i passeggeri a bordo deve essere data la possibilità di comunicare con il Personale di Accompagnamento. Dietro richiesta sindacale, Ansfisa invierà nuovamente specifica nota agli Operatori Ferroviari.

Segreterie Nazionali

Sul tema del macchinista solo, ANSFISA ha comunicato che nessuna Impresa Ferroviaria ha ancora recepito formalmente la Prescrizione RFI 649/2025. Le Organizzazioni Sindacali hanno ribadito che eventuali modifiche ai modelli organizzativi devono essere valutate rispetto alla loro concreta sostenibilità operativa, soprattutto nella gestione delle emergenze e delle condizioni degradate di esercizio che troppo spesso si manifestano.

Nel corso dell'incontro sono state inoltre affrontate le problematiche inerenti i convogli ferroviari sprovvisti di porte laterali dedicate di accesso alle cabine di guida come ad esempio i treni Rock e Pop, su cui, dopo le segnalazioni sindacali, alcune IF hanno richiesto al costruttore di apportare l'introduzione di soluzioni mitigative, il sovraffollamento dei convogli in presenza di guasti agli impianti di climatizzazione e la recente disposizione di Rfi 07/2024 in caso di chiamata di emergenza. Come Segreterie Nazionali abbiamo evidenziato che la formulazione relativa alla "marcia a vista a velocità non superiore a 30 km/h" può determinare incertezze interpretative sul perimetro delle responsabilità del macchinista, soprattutto in presenza di eventi improvvisi, non prevedibili e non concretamente governabili dal personale di condotta.

Come Organizzazioni Sindacali abbiamo invitato l'Agenzia a monitorare con sempre maggiore attenzione l'evoluzione di tutti i temi affrontati, anche in considerazione dell'evoluzioni del contesto ferroviario europeo, mantenendo alta l'attenzione, riportando lo standard sulla tutela delle condizioni di lavoro e sulla sicurezza nell'esercizio ferroviario che devono sempre tendere ad un costante miglioramento. Dato che con l'autonomia delle imprese le funzioni di sicurezza vengono sempre più demandate alle imprese ed ai loro modelli organizzativi, l'esercizio pubblico di controllo è imprescindibile. ANSFISA deve essere parte attiva nel prevenire che l'autonomia aziendale non gestisca la sicurezza esclusivamente come un costo.

Roma, 14 maggio 2026

Le Segreterie Nazionali



Segreterie Nazionali
