Il nuovo modello di soccorso ai rotabili sviati

Analisi del quadro regolatorio e proposta di un modello integrato

Sintesi del documento elaborato dal Centro Studi della Fondazione SMA e dalla Segreteria Nazionale FAST-Confsal – settembre 2026

Premessa

Lo svio di un rotabile è un evento poco frequente e, quando si verifica, interrompe la circolazione su una direttrice per molte ore. Il ripristino impone di sollevare e traslare masse di decine di tonnellate in spazi ristretti, quasi sempre in condizioni di emergenza, di notte e talvolta in galleria o su viadotto. Dall'organizzazione del sistema di soccorso, intesa come insieme di procedure, uomini e mezzi, dipendono l'incolumità di chi opera sul posto, la riapertura della linea e la tenuta del servizio per i viaggiatori e per il trasporto delle merci.

Il sistema costruito nel tempo poggia sul carro soccorso, che è una officina mobile su rotaia. Al verificarsi di uno svio o di un guasto che ostruisce il binario, il carro viene agganciato a una locomotiva e inoltrato come treno di emergenza verso il luogo dell'inconveniente, con a bordo i gruppi per la produzione di energia elettrica, pneumatica e idraulica, i martinetti, le travi, i carrelli di traslazione, le attrezzature di taglio e di raddrizzamento, l'illuminazione del cantiere e la squadra che le impiega. La dislocazione dei carri non è casuale, poiché discende dall'importanza delle linee, dal volume di traffico e dal tempo massimo ammesso per raggiungere il luogo dell'evento.

Questo assetto è in via di sostituzione. Il Gestore dell'infrastruttura ha scelto di erogare direttamente il servizio di riposizionamento sul binario dei veicoli sviati, costituendo apposite Unità Rotabili e trasportando le attrezzature necessarie su veicoli stradali anziché su rotaia. Il nuovo modello è già operativo in alcune realtà in regime sperimentale e la sua estensione all'intera rete è annunciata per il mese di dicembre 2026. La presente sintesi espone, in forma sintetica e priva dei dati aziendali riservati contenuti nel documento negoziale, la ricostruzione condotta dalla Federazione e le proposte che ne discendono.

1. Il fondamento della riorganizzazione e la natura della scelta tecnica

La delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70/2014, Allegato A, ha posto in capo al Gestore dell'infrastruttura l'esercizio dell'attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati, indicando come obiettivi la riduzione dei costi a carico delle imprese ferroviarie e la riduzione dei tempi di ripristino della circolazione, con una allocazione ottimale dei mezzi lungo la rete. La medesima delibera non prescrive però alcuna soluzione tecnica, non indica quali mezzi debbano essere impiegati e non impone la dismissione del soccorso su rotaia.

Ne discende una conseguenza che questa Federazione ritiene dirimente. La sostituzione del carro soccorso con attrezzature trasportate su furgoni stradali è una scelta organizzativa dell'impresa e non un

adempimento imposto dal regolatore. Come tale, la scelta è legittima e rientra nelle prerogative aziendali, ma è anche valutabile nel merito, correggibile e integrabile nella sede del confronto sindacale, sulla base delle evidenze tecniche e delle ricadute sull'organizzazione del lavoro e sulla sicurezza.

2. Che cosa cambia nel concreto

Il cambiamento non riguarda soltanto la titolarità del servizio. Muta il modo di raggiungere il luogo dell'evento, poiché le squadre vi accedono su strada e, quando il punto dello svio è distante da un accesso stradale, occorre il trasbordo delle attrezzature su un mezzo d'opera messo a disposizione dalla struttura territoriale competente. Muta il perimetro delle prestazioni garantite, poiché al Gestore compete il riposizionamento sul binario mentre il recupero del veicolo resta in capo all'impresa ferroviaria, che deve essere presente sul posto con un proprio referente. **Si segnala l'esistenza di una bozza di prescrizione la quale, a seguito di un probabile intervento delle IF, attribuirebbe a RFI la competenza del traino dei veicoli soccorsi fino alla stazione limitrofa**. Mutano infine le competenze richieste, perché il personale delle Unità Rotabili, selezionato e formato negli ultimi anni, è chiamato a un mestiere diverso da quello della manutenzione in officina.

L'intervento si svolge secondo una sequenza che coinvolge più soggetti. La richiesta di soccorso è inoltrata dall'impresa ferroviaria alla struttura di circolazione competente, che attiva la squadra di rerailing e la struttura territoriale di giurisdizione. L'accesso alla sede ferroviaria avviene con l'accompagnamento di un agente abilitato, previo briefing congiunto e previa attestazione della messa in sicurezza dei binari interessati. La squadra di rerailing è composta da tre unità, un capo tecnico e due tecnici.

3. I profili che richiedono approfondimento

Il primo profilo riguarda la copertura degli scenari. Il trasporto delle attrezzature su strada consente interventi rapidi ed efficaci in prossimità di punti accessibili da strada, ma incontra un limite oggettivo negli eventi che si verificano in galleria, su viadotto o su tratte prive di viabilità di servizio, così come negli eventi che coinvolgono veicoli rovesciati o deformati, locomotive e convogli pesanti o più veicoli contemporaneamente. Per queste situazioni la disponibilità sul posto di energia, di illuminazione del cantiere e di una base logistica per il personale non è surrogabile dalla portata utile di un veicolo stradale.

Il secondo profilo riguarda le squadre e le abilitazioni. La composizione minima di tre unità, unita alla necessaria presenza del personale della struttura territoriale (5 unità) e del referente dell'impresa ferroviaria, va verificata rispetto alla varietà degli scenari e alla copertura delle reperibilità notturne e festive, tenuto conto dell'incidenza delle assenze previste dalla legge e dal contratto. Va inoltre definito con chiarezza quali moduli abilitativi debbano essere posseduti dalla squadra, in particolare per le operazioni di aggancio, prova del freno e scorta dei mezzi.

Il terzo profilo riguarda l'interfaccia tra strutture. Il modello prevede l'intervento della struttura territoriale più vicina in caso di evento prossimo a un confine di giurisdizione. Poiché le attrezzature in dotazione differiscono tra gli ambiti e ciascun operatore è formato sul sistema in uso presso la propria sede, occorre un modello unico di intervento congiunto, con ruoli, responsabilità e documenti di interfaccia noti a tutto il personale coinvolto.

Il quarto profilo riguarda la formazione e il ritorno di esperienza. L'addestramento va distribuito in modo omogeneo sul territorio e distinto, nella rendicontazione, tra esercitazioni svolte in autonomia, attività in

affiancamento al personale dell'attuale affidatario e interventi reali, poiché solo una rappresentazione distinta consente di valutare il livello di preparazione effettivamente raggiunto in ciascuna sede.

Il quinto profilo riguarda l'organizzazione del lavoro. Le regole di ingaggio in materia di orario, riposi, reperibilità e trasferte incidono direttamente sulla vita del personale e vanno definite prima dell'avvio, anche alla luce della disciplina nazionale sui riposi e dei principi affermati dalla Corte di giustizia dell'Unione europea in materia di reperibilità.

Il sesto profilo riguarda il calendario. La data indicata per l'avvio del servizio sull'intera rete non coincide con l'entrata in vigore dell'orario di servizio fissata dal Prospetto Informativo della Rete. Il disallineamento va chiarito, perché incide sugli obblighi assunti verso le imprese ferroviarie e sulla disciplina applicabile agli interventi eseguiti nel periodo intermedio.

4. La proposta di un modello integrato

La Federazione propone di superare l'alternativa secca fra carro soccorso e furgone e di adottare un modello integrato, coerente con l'indicazione del regolatore di assicurare efficacia, efficienza e ottimale allocazione dei mezzi lungo la rete.

Il soccorso leggero su gomma resta affidato alle squadre del Gestore, che intervengono con le attrezzature trasportate su furgone negli eventi raggiungibili da strada e di complessità contenuta, quali gli svii di singoli carrelli, gli assi bloccati e gli inconvenienti in stazione, negli scali e durante le manovre, su veicoli di massa compatibile con le attrezzature in dotazione.

Il soccorso pesante resta invece affidato all'officina su rotaia negli eventi in galleria o su viadotto, sulle tratte non accessibili da strada, con veicoli rovesciati o deformati, con locomotive e convogli pesanti e con più veicoli coinvolti. In queste situazioni il carro attrezzato assicura un intervento tempestivo con una dotazione imbarcata non replicabile su gomma, consente di impiegare la locomotiva nella fase attiva del recupero e garantisce sul posto energia elettrica, pneumatica e idraulica, illuminazione del cantiere e una base logistica per il personale.

Per rendere praticabile il modello integrato la Federazione indica tre scenari alternativi;

- **Il primo consiste nella cessione o nel noleggio dei carri al Gestore, con manutenzione dei veicoli e delle attrezzature e formazione del personale affidate all'attuale detentore, soluzione che tiene conto del fatto che il Gestore non dispone oggi di officine idonee alla manutenzione di questi mezzi.**
- **Il secondo consiste nell'affidamento della trazione a imprese ferroviarie per ambiti territoriali, mediante procedure a evidenza pubblica, con i carri e le attrezzature trasferiti al Gestore.**
- **Il terzo consiste nella trazione con risorse interne del Gestore, soluzione che richiede la verifica della consistenza e della disponibilità del personale di condotta, la disponibilità di locomotive idonee e l'abilitazione alle linee comprese nella zona di azione di ciascun carro**.

In ciascuno degli scenari occorre salvaguardare le professionalità oggi impiegate sui carri soccorso, valutando percorsi di mobilità infragruppo su base volontaria verso le Unità Rotabili, con riconoscimento dell'esperienza maturata. È la via più rapida per colmare il divario di competenze che il passaggio comporta.

5. Le condizioni preliminari all'estensione sull'intera rete

La Federazione ritiene che l'entrata in vigore del nuovo assetto su scala nazionale debba essere preceduta dalla consegna alle Organizzazioni Sindacali e ai rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza dell'analisi dei rischi, della valutazione di significatività della modifica ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013, del documento di valutazione dei rischi aggiornato e dei relativi verbali di consultazione, resi ai sensi degli articoli 29, comma 3, e 50 del decreto legislativo n. 81 del 2008.

Occorre inoltre la definizione, per tipologia di evento, della composizione minima delle squadre, dei profili abilitativi e della catena di comando sul posto, con il completamento documentato delle abilitazioni in ogni sede e un numero minimo di interventi reali in affiancamento prima del passaggio all'autonomia operativa. Va adottato un modello unico di intervento congiunto tra la struttura di manutenzione e le strutture territoriali e va assicurata la dotazione di ausili meccanici per la movimentazione dei carichi, di sistemi di illuminazione ed energia adeguati e di mezzi idonei al trasbordo in galleria e su viadotto, con aree coperte per il ricovero delle attrezzature.

Sul piano dell'organizzazione del lavoro è necessario un accordo sulla disciplina della reperibilità, dei riposi compensativi e delle trasferte, mentre sul piano della trasparenza occorrono la pubblicazione delle tabelle delle sedi e delle relative zone di azione e la definizione di indicatori sui tempi di attivazione, di arrivo e di ripristino, con monitoraggio congiunto a cadenza periodica.

Infine, fino al conseguimento di livelli di servizio almeno pari a quelli attualmente garantiti, va mantenuta una riserva operativa in grado di fronteggiare gli eventi non risolvibili con attrezzature trasportate su strada, allineando la data di entrata in vigore all'effettiva autonomia delle squadre.

6. Perché questo lavoro

Il documento nasce dalle domande che il personale delle Unità Rotabili ha rivolto direttamente alla Federazione in questi mesi. Sono domande che riguardano chi arriva sul posto e con quali competenze, quante persone compongono la squadra quando l'evento si verifica di notte o nel fine settimana, che cosa accade quando il punto dello svio non è raggiungibile da strada e come cambia la vita di chi è in reperibilità.

A quelle domande la Federazione ha scelto di rispondere ricostruendo gli atti e confrontandoli con la disciplina vigente, nella convinzione che la sicurezza del lavoro e la sicurezza dell'esercizio si misurino su documenti, addestramento e organizzazione, e che il confronto sia tanto più utile quanto più è fondato su elementi verificabili. Il documento integrale è a disposizione della Società e delle autorità competenti in materia di regolazione e di sicurezza ferroviaria.

Fonti pubbliche richiamate

Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70/2014, Allegato A, paragrafi 4.5 e 4.6.1, e successive delibere in materia di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Prospetto Informativo della Rete, edizioni 2026 e 2027, per la disciplina dello sgombero e per l'orario di servizio. Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi. Decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, in particolare articoli 26, 28, 29 e 50. Decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66, in materia di orario di lavoro. Corte di giustizia dell'Unione europea, sentenze del 9 marzo 2021, cause C-344/19 e C-580/19, sulla nozione di orario di lavoro nel regime di reperibilità.

Via Prenestina 170
00176 Roma (RM)
+39 06 89535974
sg@sindacatofast.it
www.sindacatofast.it
FAST CONFSAL
Federazione Autonoma
dei Sindacati dei Trasporti
CESI