Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti

FAST INFORMA

SEGRETERIA NAZIONALE – DIPARTIMENTO MOBILITÀ TERRESTRE

Incontro con ANSFISA del 23 novembre 2026: regole chiare e responsabilità condivise

Roma, 26 novembre 2026 – Il 23 novembre si è svolto l'incontro periodico tra le Organizzazioni Sindacali e ANSFISA, sulla revisione del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF), sul presidio di sicurezza a bordo, sulla formazione e su alcune criticità operative.

Come FAST-Confsal abbiamo posto una questione precisa: la vigilanza non può limitarsi a intervenire quando una criticità si è già manifestata. L'Agenzia ha condiviso la necessità di non attendere un evento per intervenire; ora chiediamo che questo principio si traduca in verifiche mirate, tempi certi di riscontro alle segnalazioni del personale e un confronto periodico sugli esiti.

Quadro europeo e responsabilità: una lettura che non condividiamo

Rispettiamo il quadro europeo. Non ci convince, però, che quel quadro venga richiamato come un vincolo senza margini, fino a ritenere «una forzatura» prevedere per norma il capotreno. Né condividiamo che l'arretramento delle regole nazionali sia presentato come «responsabilizzazione» delle imprese: senza regole comuni e verificabili, la responsabilità scivola fino al personale d'esercizio, a partire dai macchinisti. Colpisce che, mentre sugli SPAD l'Agenzia ricorda giustamente che non ci si può fermare all'errore del macchinista, sulla procedura di partenza si sia sostenuto che il segnale è un problema «solo del macchinista». La sicurezza è una responsabilità di sistema, di cui l'Agenzia è il garante pubblico.

Revisione del RCF, capotreno e formazione

Sulla revisione del RCF, ANSFISA ha illustrato un'impostazione che punta a definire le funzioni di sicurezza da garantire a bordo, distinguendole dalla denominazione delle figure professionali. Per FAST-Confsal, indicare le funzioni non basta: occorre chiarire chi le svolge, con quali competenze e responsabilità.

Il capotreno e il personale di accompagnamento qualificato costituiscono un presidio concreto per la sicurezza dei viaggiatori, dall'incarrozzamento alla gestione dei guasti, dei malori e delle evacuazioni. La tecnologia deve sostenere questo presidio, non sostituirlo per ragioni di costo.

Abbiamo ribadito la necessità di requisiti formativi omogenei e verificabili, anche per il personale di aziende terze. Non possiamo accettare un «dumping formativo» tra imprese sulle stesse funzioni di sicurezza. L'Agenzia ha annunciato uno scambio preliminare sulla proposta di revisione con le Organizzazioni Sindacali, prima della consultazione pubblica: il confronto deve avvenire quando il testo è ancora modificabile.

Le criticità operative segnalate

- **Procedure di partenza Trenitalia.** Abbiamo chiesto un approfondimento sull'interazione tra chiusura delle porte, «pronti» del capotreno e verifica del segnale da parte del macchinista, in particolare nelle stazioni di testa. Ridurre i tempi di partenza non può introdurre ambiguità nei compiti né aumentare il rischio di errore.
- **Presidio a bordo in caso di vettura fuori servizio.** Se una vettura fuori servizio divide il treno in due, va chiarito chi presidia la parte non raggiungibile dal capotreno, quali compiti gli vengono affidati e con quale formazione.
- **Superamenti di segnali a via impedita (SPAD).** Come indica la stessa Agenzia, l'analisi non può fermarsi all'ultimo errore del macchinista e deve esaminare le condizioni che lo precedono: guasti, qualità delle comunicazioni, procedure e organizzazione del lavoro, anche con formazione congiunta tra condotta e circolazione.
- **ETCS Baseline 3.** Sono state segnalate criticità nella leggibilità delle indicazioni in cabina. L'Agenzia ha manifestato la disponibilità ad approfondire la questione per individuarne l'origine.
- **Passaggi a livello.** Sulla disposizione di esercizio RFI n. 12 abbiamo chiesto un chiarimento formale e la sospensione della previsione che coinvolge il personale delle imprese ferroviarie finché non siano definite condizioni di applicazione sicure. L'Agenzia si è impegnata a sottoporre al Direttore generale una richiesta di modifica a RFI.

Formalizzeremo per iscritto le criticità emerse e chiederemo riscontri puntuali. È sulla prevenzione, e non rinviando ai vincoli europei o all'autonomia organizzativa delle imprese, che ANSFISA può rafforzare il proprio ruolo di garanzia per lavoratori e viaggiatori.

FAST-Confsal
Segreteria Nazionale
Dipartimento Mobilità Terrestre