

Roma li 15 febbraio 2026  
Prot.03/01/SG

Spett.le Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie  
e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA)

R.F.I. S.p.A.  
Amministratore Delegato e Direttore Generale  
Ing. Aldo Isi

SBB Cargo  
Amministratore Delegato  
Ing. Marco Terranova

e, per quanto di competenza,  
all'Ispettorato Nazionale del Lavoro (INL)

**Oggetto:** Prescrizione di esercizio n. 649 del 6 novembre 2025 – “Norme e condizioni sperimentali per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta in cabina di guida” – Stato degli adempimenti e verifica della corretta valutazione dei rischi.

Le scriventi, nell'esercizio delle prerogative riconosciute dall'ordinamento a tutela della sicurezza del lavoro e della regolarità dell'esercizio ferroviario, intendono sottoporre alla Vostra attenzione alcune considerazioni in ordine all'imminente entrata in vigore, dal 15 febbraio 2026, della Prescrizione di esercizio n. 649 del 6 novembre 2025, emanata da RFI, recante “Norme e condizioni sperimentali per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta in cabina di guida” .

Come noto, l'articolato della Prescrizione introduce un modello organizzativo sperimentale che incide direttamente sull'assetto delle responsabilità e sulla gestione delle emergenze sanitarie in linea, imponendo alle Imprese Ferroviarie e al Gestore dell'Infrastruttura una serie di adempimenti specifici, tra cui:

- l'integrazione dei “Dossier per la gestione dell'emergenza in linea in caso di necessità di soccorso sanitario” (DES), corredati da schede operative dettagliate per l'immobilizzazione e il condizionamento del convoglio, con l'indicazione puntuale dell'ubicazione dei dispositivi di arresto (staffe);
- il coordinamento con i Servizi di Emergenza Sanitari regionali, mediante eventuali modifiche o integrazioni ai Protocolli d'intesa vigenti, fondati sulla previa determinazione e valutazione dei rischi da parte di ciascun Datore di Lavoro, ai sensi del D.lgs. n. 81/2008.

Risulta che l'Impresa Ferroviaria SBB Cargo Italia abbia trasmesso il proprio DES aggiornato, con documentazione tecnica relativa alle locomotive Siemens E193 e alla relativa scheda di sicurezza per l'immobilizzazione dei convogli.

Tuttavia, la mera predisposizione documentale non esaurisce – né potrebbe esaurire – l'obbligo sostanziale di valutazione preventiva, concreta e specifica dei rischi derivanti dall'adozione del modello "ad agente solo", soprattutto nei casi di malore improvviso del macchinista e conseguente necessità di immobilizzazione del convoglio in linea e attivazione del soccorso sanitario.

Sul punto, appare opportuno richiamare l'orientamento consolidato della Corte Suprema di Cassazione (Sez. IV penale, sentenza depositata il 2 febbraio 2026), secondo cui, in materia di prevenzione degli infortuni, il garante della sicurezza è tenuto ad analizzare e individuare con la massima specificità tutti i fattori di pericolo concretamente presenti nell'organizzazione del lavoro, adottando misure idonee ad eliminarli o ridurli al minimo, non potendo la mera previsione astratta del rischio nel DVR costituire esimente rispetto alla responsabilità per eventi lesivi prevedibili ed evitabili.

La Suprema Corte ha ribadito che l'esistenza di un rischio concretamente conoscibile impone l'adozione di misure effettive e non meramente formali, e che l'eventuale affidamento su condotte altrui non esonera dall'obbligo di cooperazione e di attivazione delle misure di prevenzione.

Tali principi assumono particolare rilievo nel caso di specie, in quanto il passaggio alla conduzione con un solo agente modifica radicalmente la gestione dell'emergenza primaria (malore dell'AdC), trasferendo su procedure organizzative e dispositivi tecnici la funzione di garanzia precedentemente assicurata dalla presenza di un secondo operatore.

Nel corso dell'incontro del 28 gennaio 2026, ANSFISA ha comunicato di volersi fare parte attiva, per quanto di competenza, in una ricognizione sui modelli operativi predisposti dalle Imprese Ferroviarie. Alla luce dell'imminente entrata in vigore della Prescrizione, si chiede pertanto di conoscere:

1. lo stato delle verifiche effettuate da ANSFISA sui modelli organizzativi e sui DES predisposti dalle Imprese Ferroviarie, con particolare riferimento alla congruità della valutazione dei rischi connessi alla gestione dell'emergenza sanitaria in linea;
2. l'avvenuto aggiornamento dei Protocolli con i Servizi di Emergenza Sanitari regionali per le linee individuate;
3. le eventuali risultanze ispettive o richieste integrative formulate alle Imprese in ordine alla concreta efficienza delle procedure di immobilizzazione del convoglio e di attivazione del soccorso;
4. l'eventuale coinvolgimento dell'Ispettorato Nazionale del Lavoro, in relazione alla verifica dell'adeguatezza della valutazione dei rischi ai sensi degli artt. 17 e 28 del D.lgs. n. 81/2008.



La presente non intende ostacolare l'innovazione organizzativa, ma richiamare l'esigenza – imposta dal principio costituzionale di tutela della salute e sicurezza sul lavoro – che ogni sperimentazione sia preceduta da una verifica sostanziale e documentata della sua compatibilità con gli standard di sicurezza dell'esercizio ferroviario e con le responsabilità datoriali.

In assenza di tale verifica, l'introduzione del modello ad agente unico rischierebbe di configurarsi non come evoluzione organizzativa sostenuta da adeguate garanzie, bensì come anticipazione operativa priva del necessario consolidamento tecnico-giuridico.

Confidando in un cortese e sollecito riscontro, si porgono distinti saluti.

I Segretari Nazionali

FAST-Confsal



ORSA Ferrovie

