

Roma, 13 Agosto 2025
Prot. n. 10/07/SG

Alla cortese attenzione
RFI – Direzione Risorse Umane
Direttore
Dott. Diego Giacchetti

Oggetto: Replica alla Vostra comunicazione del 10 agosto 2025 (prot. “Riscontro FAST”) – rilievi su delega responsabilità PL, principio del pedaggio e confronto con modello Trentino

La Federazione FAST-Confasal, nel ringraziare per il riscontro del 10 agosto 2025, intende anzitutto riconoscere che la Vostra lettera rappresenta un segnale di cambiamento rilevante rispetto alle gestioni precedenti di RFI, spesso distanti dal confronto diretto e dal feedback con il sindacato e, più in generale, con i lavoratori. In passato, questa distanza aveva finito per dare l'impressione di un'organizzazione chiusa in una torre d'avorio, poco incline all'ascolto delle esigenze operative reali. Oggi, al contrario, si percepisce un cambio di passo e di attenzione che riteniamo importante sottolineare, e che costituisce la premessa per un dialogo più costruttivo e trasparente.

Ciò premesso, riteniamo tuttavia necessario ribadire che le questioni poste nella nostra precedente comunicazione rimangono aperte e rilevanti. L'esperienza di Trentino Trasporti, alla quale fate riferimento, si fonda su un modello organizzativo integrato, legislativamente definito, in cui il medesimo soggetto gestisce sia l'infrastruttura ferroviaria locale sia il servizio di trasporto. È un assetto peculiare e circoscritto, che non può essere automaticamente traslato al contesto nazionale, dove il Gestore dell'Infrastruttura e le imprese ferroviarie sono entità giuridiche e operative distinte, con ruoli e responsabilità separate.

Non possiamo, inoltre, ignorare un passaggio della Vostra risposta che, se abbiamo ben compreso, indica come RFI abbia “suggerito” al legislatore la formulazione dell'art. 10-bis. Se questa interpretazione è corretta, ci troveremmo di fronte a una grave stortura, tanto più perché non risulta che tale proposta sia stata preceduta da un confronto tecnico con le rappresentanze sindacali. La definizione di norme che impattano direttamente sull'operatività e sulla sicurezza non può prescindere da un passaggio di approfondimento con chi, quotidianamente, rappresenta e tutela il lavoro sul campo.

Sul piano della tutela dei lavoratori, non possiamo accettare che il personale di bordo si faccia carico delle inefficienze o dei guasti dell'infrastruttura. Il pedaggio che le Imprese Ferroviarie pagano per l'accesso alla rete comprende la gestione dell'infrastruttura in sicurezza e piena efficienza, e non può tradursi in un trasferimento di compiti aggiuntivi sui macchinisti o sul personale di scorta. La protezione dei passaggi a livello è un'attività propria del Gestore dell'Infrastruttura, con rilevanza pubblicistica e dirette implicazioni per la sicurezza stradale e ferroviaria, che la legge attribuisce al custode formalmente individuato dal Gestore stesso.

Scaricare queste responsabilità sui lavoratori significa alterarne il ruolo contrattuale, esporli a rischi operativi, legali e assicurativi non previsti, e frammentare la catena delle responsabilità, con possibili ricadute anche penali. A nostro avviso, anche qualora fosse introdotta una norma di legge a supporto, se questa non fosse tecnicamente sostenibile e non garantisse chiarezza e tranquillità operativa, non potrebbe essere accettata né applicata senza compromettere la serenità di chi il treno lo conduce ogni giorno. Ogni intervento in questa direzione, se non previsto espressamente da norme primarie e concordato in sede tecnica, viola il principio di legalità e mette a rischio la serenità operativa.

Se la protezione dei PL fosse, invece, circoscritta alle imprese esecutrici di lavori sull'infrastruttura, per motivi di cantiere, la logica sarebbe comprensibile, ma ci teniamo a precisare che l'estensione al personale di bordo delle IF introduce una distorsione: si attribuiscono funzioni di regolazione del traffico veicolare a soggetti privi di qualifiche e prerogative giuridiche, frammentando la catena di responsabilità e aumentando il rischio di ricadute civili e penali in caso di incidenti.

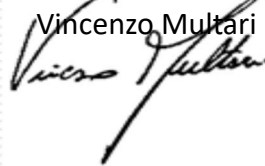
Affidare al macchinista o ad altro personale di treno la protezione di un PL significa esporre tali lavoratori a rischi operativi, legali e assicurativi non compatibili con le loro mansioni. Questa impostazione frammenta la catena delle responsabilità, riduce l'efficacia dei presidi di sicurezza e può compromettere la tempestività delle azioni in caso di emergenza.

Pur comprendendo l'esigenza di dare applicazione a una norma di legge, riteniamo imprescindibile che, in occasione del primo confronto utile, si definiscano criteri chiari e vincolanti in merito alle competenze richieste, alla formazione, alle condizioni operative minime, affinché le procedure di protezione dei PL siano compatibili con la sicurezza ferroviaria e stradale e con i principi di legalità.

Distinti saluti,

Segreteria Generale FAST-Confsal

Vincenzo Multari



Via Prenestina n° 170 – 00176 Roma
Tel: 06.89535974 - 06.89535975 --- fax: 06.89535976
e-mail: sq@sindacatofast.it --- p.e.c: sg@pec.sincadatofast.it

