

Roma, 20 novembre 2025

Ministero dei trasporti

Commissione IX trasporti

Commissione di garanzia

Oggetto: Richiesta audizione urgente in merito alla “Prescrizione RFI – DTCA0011P20250000649 Macchinista Solo su treni merci e materiali vuoti”.

Vista la prescrizione di RFI sulle procedure di interfaccia che recepiscono la Legge 30 Dicembre 2023 n. 214 “Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022”, che con l’Art.4 apporta modifiche all’Art.45 del decreto legislativo 9 Aprile 2008, n.81, sull’utilizzo del Macchinista Solo alla guida di treni merci e treni viaggiatori vuoti, esprimiamo forte preoccupazione sui seguenti temi:

1) Salute e sicurezza

L’Assenza di linee guida da parte dei Ministeri competenti (Salute, Trasporti ed Infrastrutture), riguardo alle condizioni minime che le Imprese Ferroviarie devono applicare per avere un soccorso qualificato al Macchinista Solo;

2) Tecnologie

La prescrizione fa riferimento a una tecnologia (AMRF, ovvero Allarme Mancato Riarmo Freno), decisamente insufficiente per garantire il soccorso al Macchinista già oggi difficoltoso per le procedure esistenti e le caratteristiche della rete ferroviaria nazionale, anche a fronte di una conclamata instabilità del sistema GSMR. La prescrizione, inoltre, non contempla alcuna implementazione tecnologica sui materiali rotabili al fine di consentire, ad esempio, l’immobilizzazione di un treno merci in condizioni di degrado; rammentiamo che l’arresto di un materiale, anche solo per uno dei comuni guasti che giornalmente avvengono, su linee acclivi oltre il 15 per mille e, magari, in galleria (particolarità di linee ferroviarie assai comuni in ragione delle caratteristiche morfologiche della nostra Nazione), necessita di una celere applicazione delle staffe fermacarro lungo tutto il treno che, normalmente, ha una lunghezza di parecchie centinaia di metri. Orbene tale procedura, ad oggi, è in carico ad uno dei due agenti presenti in cabina di guida; in caso di Macchinista Solo appare evidente come l’applicazione delle norme attuali sarebbe estremamente difficoltosa, con una intrinseca diminuzione della sicurezza dell’esercizio ferroviario;

3) Applicazione di regole comuni e CCNL di Riferimento

L’assenza di regole comuni in materia di applicazione di un unico CCNL di riferimento, come vincolo da imporre alle aziende che vogliano applicare il modulo di equipaggio Macchinista Solo;

4) Inserimento dei lavoratori tra gli usuranti

La mancanza di attenzione, da parte del legislatore, in relazione al fatto che un'organizzazione del lavoro basata sul Macchinista Solo aggraverebbe ancor più le condizioni psicofisiche dei Macchinisti, che già oggi sono assoggettati ad un carico di responsabilità ed attribuzioni di sicurezza in continuo aumento. Tali condizioni sono aggravate da orari fra i più disparati che li rendono esposti ad elevati carichi di stress; in conseguenza a ciò, si è da tempo rilevata un'aspettativa di vita degli stessi fortemente ridotta rispetto alla media nazionale. Quanto sopra avrebbe già da tempo dovuto portare al reinserimento di questa categoria tra i lavoratori usuranti, beneficio inopinatamente rimosso anni fa per un erroneo utilizzo del termine "articolo" in luogo di "comma" in concomitanza della promulgazione di nuove leggi riguardanti il sistema pensionistico italiano.

Siamo a chiedere, pertanto, un'audizione al fine di affrontare in maniera approfondita le materie sinora elencate.

Per quanto sopra, confidiamo in una convocazione celere al fine di pregiudicare azioni di protesta nei confronti delle strutture interessate.

UGL Ferrovieri	FAST Confesal	ORSA Trasporti
E. Favetta	V. Multari	A. Pelle
		