Incontro ANSFISA – OO.SS. Nazionali del 23 novembre 2026

In data 23 novembre 2026 si è svolto l'incontro periodico tra le Organizzazioni Sindacali e ANSFISA sui temi della sicurezza ferroviaria. Un confronto che ha confermato tutte le nostre preoccupazioni rispetto alla deriva deregolatoria in atto nel settore.

Modifica RCF e deregolamentazione dei ruoli operativi. In apertura sono stati illustrati dall'Agenzia gli aggiornamenti sulle interlocuzioni con ERA e sulle modifiche al Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF), con particolare riferimento alle abilitazioni, certificazioni delle competenze già acquisite, accompagnamento e preparazione/formazione dei treni. Come OOSS abbiamo ribadito con fermezza che dopo il Decreto ANSFISA del 9 settembre 2025 e il Decreto MIT di modifica del DM 19/2011 è stato inferto un colpo gravissimo all'impianto di sicurezza nazionale, abdicando al controllo pubblico per delegare funzioni vitali ai modelli organizzativi delle singole IF. La tesi sostenuta dall'Agenzia è secondo cui tale impostazione garantirebbe "giusta flessibilità" lasciando alle Imprese Ferroviarie la gestione autonoma dei percorsi formativi e delle abilitazioni all'interno dei propri SGS. Come OO.SS. abbiamo denunciato per l'ennesima volta con durezza la progressiva abdicazione di ANSFISA dal proprio ruolo di garante terzo: consegnare formazione, abilitazioni e regole d'esercizio alle logiche di mercato, peraltro alla vigilia delle gare nel trasporto passeggeri, espone il sistema ad un possibile abbassamento degli standard di sicurezza. Abbiamo pertanto richiesto di non alterare sistemi e ruoli operativi consolidati che hanno finora garantito l'integrità dell'esercizio.

Modifica unilaterale DEIF 4.12 DT/2026 di Trenitalia (IC Notte). Sul fronte operativo, come OOSS, abbiamo denunciato l'atteggiamento unilaterale di Trenitalia nella modifica della DEIF 4.12 DT/2026, in materia di gestione delle parti di carrozze utilizzabili, a seguito della messa fuori servizio delle vetture intermedie nel caso di treni notte della DOIC con equipaggio a modulo MEB1. Di fronte alla ferma richiesta di intervento formalizzata dal tavolo sindacale, ANSFISA ha preso l'impegno preciso di avviare un'istruttoria immediata con l'impresa per valutare l'adozione di misure correttive. Vigileremo affinché tale impegno non resti lettera morta.

Dati SPAD 2025 L'analisi dei dati sugli eventi SPAD (superamento indebito dei segnali) registrati nel 2025 rispetto all'anno precedente evidenzia una stagnazione allarmante: non si registra alcuna inversione di tendenza significativa. È evidente che l'attuale approccio è parziale e che occorrono interventi strutturali e qualitativi immediati per abbattere il rischio di tali indebiti eventi.

UILTRASPORTI Segreteria Nazionale
Via Del Policlinico, 131 – 00161 Roma
Tel. 06862671 – Fax 0686207747
www.uiltrasporti.it

Sperimentazione procedura di partenza (DEIF 41/DT r.v.) La discussione al tavolo si è focalizzata sulla sperimentazione della nuova procedura di partenza imposta da Trenitalia (DEIF 41/DT r.v.). Le posizioni sono lontane: riteniamo che il nuovo approccio possa in certe circostanze compromettere i margini di sicurezza nella fase critica di avvio del treno. A fronte di ciò, ANSFISA si è impegnata a condurre ulteriori verifiche sull'operatività della procedura, che deve essere rigorosa e trasparente.

Disposizione RFI 12/2025 (Protezione Passaggi a Livello) In merito alla Disposizione RFI 12/2025 sulla protezione dei PL, preso atto della totale inapplicabilità operativa della norma e del rifiuto delle stesse Imprese Ferroviarie di emettere le relative Istruzioni Operative, come OOSS abbiamo chiesto formalmente ad ANSFISA di intervenire con autorevolezza nei confronti del Gestore dell'Infrastruttura per imporne l'immediata sospensione.

Criticità interfaccia BL3 ERTMS Abbiamo infine posto l'accento sulle criticità ergonomiche e funzionali del nuovo sistema BL3 ERTMS. La modifica dell'interfaccia uomo-macchina (DMI) nell'area planning – trasformata da supporto informativo accessorio a elemento determinante per l'individuazione dell'End of Authority (EoA) – genera oggettive difficoltà nella lettura della velocità e del punto di fermata. Si tratta di una falla progettuale che induce in errore il Personale di Condotta, aumentando il carico cognitivo e il rischio operativo.

Il quadro complessivo è estremamente critico. Le scelte del MIT, ART ed ANSFISA stanno pian piano semplificando il presidio pubblico sulla sicurezza ferroviaria, subordinando la sicurezza del sistema ferroviario, di lavoratori e viaggiatori a logiche di mercato delle imprese. La sicurezza e la professionalità dei ferrovieri non possono essere scaricate unicamente sulla contrattazione collettiva. Pretendiamo da subito un cambio di passo radicale: ANSFISA torni a esercitare pienamente il proprio mandato istituzionale attraverso ispezioni serrate, controlli stringenti e interventi sanzionatori reali per garantire la sicurezza del sistema ferroviario nazionale.

Roma, 25 novembre 2026.

La Segreteria Nazionale

UILTRASPORTI Segreteria Nazionale
Via Del Policlinico, 131 – 00161 Roma
Tel. 06862671 – Fax 0686207747
www.uiltrasporti.it