



Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti

Segreteria Nazionale



Roma li 21 settembre 2026

Prot. n. 32/01/SG

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Direzione Servizi per i Rotabili e la Diagnostica

Direzione Risorse Umane e Organizzazione

e, per opportuna conoscenza. **ANSFISA – Agenzia nazionale per la sicurezza
delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali
Autorità di Regolazione dei Trasporti
FILT-CGIL
FIT-CISL
UILT TRASPORTI
UGL FERROVIE
ORSA FERROVIE**

OGGETTO – Servizio di rerailing e riorganizzazione del soccorso ai rotabili sviati. Trasmissione del documento di analisi e proposta della Federazione e richiesta di documentazione preliminare all'estensione del servizio sull'intera rete.

Nel corso dell'incontro del 16 settembre 2026 codesta Società ha illustrato alle Organizzazioni Sindacali lo stato di attuazione del nuovo modello di erogazione del servizio di riposizionamento dei rotabili sviati, annunciandone l'estensione all'intera rete nazionale a decorrere dal prossimo mese di dicembre, in coincidenza con la scadenza del contratto in essere con l'attuale affidatario.

In vista di tale scadenza, la scrivente Federazione trasmette in allegato il documento di analisi elaborato dal Centro Studi della Fondazione SMA unitamente alla Segreteria Nazionale, che ricostruisce il quadro regolatorio e normativo applicabile, le procedure di interfaccia, la dislocazione territoriale delle sedi e lo stato della formazione, e formula una proposta di modello integrato di soccorso. Il documento è stato utilizzato per la preparazione degli interventi della Federazione nell'incontro sopra richiamato ed è qui reso disponibile in forma organica, così da consentire un esame puntuale delle osservazioni formulate.

Si richiama in premessa che la delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70/2014, Allegato A, attribuisce al Gestore dell'infrastruttura l'esercizio dell'attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati, orientando la riorganizzazione alla riduzione dei costi per le imprese ferroviarie e alla riduzione dei tempi di ripristino della circolazione, senza tuttavia prescrivere una determinata soluzione tecnica. L'adozione di attrezzature trasportate su veicoli stradali in sostituzione del carro soccorso su rotaia costituisce pertanto una scelta organizzativa di codesta Società, come tale suscettibile di valutazione nel merito e di adeguamento in sede di confronto.



Via Prenestina 170
00176 Roma (RM)



+39 06 89535974



sg@sindacatofast.it
sg@pec.sindacatofast.it



www.sindacatofast.it



FAST CONFESAL
Federazione Autonoma
dei Sindacati dei Trasporti



Nel rispetto delle prerogative aziendali in materia di organizzazione del servizio, questa Federazione ritiene che l'estensione del nuovo modello all'intera rete debba essere preceduta dall'acquisizione di elementi documentali allo stato non disponibili alle rappresentanze dei lavoratori. Si chiede quindi la trasmissione dell'analisi dei rischi condotta sul nuovo modello e della valutazione di significatività della modifica ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013, del documento di valutazione dei rischi aggiornato per le attività di rerailing e dei relativi verbali di consultazione dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, resi ai sensi degli articoli 29, comma 3, e 50 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, nonché dei rapporti informativi redatti a seguito degli interventi già eseguiti nelle realtà in sperimentazione e delle serie storiche dei tempi di attivazione e di arrivo sul posto.

Si chiede inoltre che siano definiti, per tipologia di evento, la composizione minima delle squadre, i profili abilitativi richiesti e la catena di comando sul luogo dell'intervento, con esplicita indicazione dei moduli abilitativi necessari alle operazioni di aggancio, prova del freno e scorta dei mezzi, e che siano disciplinate le regole di ingaggio del personale in materia di orario di lavoro, riposi, reperibilità e interventi a supporto di altri ambiti territoriali, tenuto conto della disciplina di cui al decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66, e dei principi affermati dalla Corte di giustizia dell'Unione europea con le sentenze del 9 marzo 2021 nelle cause C-344/19 e C-580/19. Assume rilievo, in particolare, la circostanza che le attrezzature in dotazione differiscano tra gli ambiti territoriali e che il personale risulti formato sul sistema in uso presso la propria sede, con le conseguenze che ne derivano in caso di intervento in ambito limitrofo.

Si segnala altresì il disallineamento tra la data indicata per l'avvio del servizio sull'intera rete e l'entrata in vigore dell'orario di servizio fissata dal Prospetto Informativo della Rete, e si chiede che ne sia chiarita l'incidenza sugli obblighi assunti verso le imprese ferroviarie e sulla disciplina applicabile agli interventi eseguiti nel periodo intermedio.

Questa Federazione ritiene infine che, fino al conseguimento di livelli di servizio almeno pari a quelli attualmente garantiti, debba essere assicurata una riserva operativa in grado di fronteggiare gli eventi non risolvibili con attrezzature trasportate su strada, secondo l'impostazione illustrata.

Nel confermare la disponibilità a un incontro tecnico dedicato prima dell'avvio operativo, secondo quanto convenuto al tavolo con le altre Organizzazioni Sindacali, si resta in attesa di cortese riscontro. Per ogni approfondimento sul contenuto dei documenti allegati questa Segreteria resta a disposizione, nella convinzione che le posizioni e le perplessità qui rappresentate, essendo ora formalmente documentate, possano essere valutate nella sede propria e nei tempi utili a precedere l'avvio del servizio.

Allegati – il documento «Criticità del nuovo modello RFI di erogazione del servizio di rerailing e proposte per un soccorso ferroviario sicuro ed efficiente», elaborato dal Centro Studi della Fondazione SMA e dalla Segreteria Nazionale FAST-Confsal, settembre 2026, e la relativa sintesi «Il nuovo modello di soccorso ai rotabili sviati. Analisi e proposta».

Cordiali saluti.



Il Segretario Nazionale
Dipartimento Mobilità Terrestre

Vincenzo Multari



Via Prenestina 170
00176 Roma (RM)



+39 06 89535974



sg@sindacatofast.it



www.sindacatofast.it



FAST CONFSAL
Federazione Autonoma
dei Sindacati dei Trasporti





Il nuovo modello di soccorso ai rotabili sviati

Analisi del quadro regolatorio e proposta di un modello integrato

Sintesi del documento elaborato dal Centro Studi della Fondazione SMA e dalla Segreteria Nazionale FAST-Confisal – settembre 2026

Premessa

Lo svio di un rotabile è un evento poco frequente e, quando si verifica, interrompe la circolazione su una direttrice per molte ore. Il ripristino impone di sollevare e traslare masse di decine di tonnellate in spazi ristretti, quasi sempre in condizioni di emergenza, di notte e talvolta in galleria o su viadotto. Dall'organizzazione del sistema di soccorso, intesa come insieme di procedure, uomini e mezzi, dipendono l'incolumità di chi opera sul posto, la riapertura della linea e la tenuta del servizio per i viaggiatori e per il trasporto delle merci.

Il sistema costruito nel tempo poggia sul carro soccorso, che è una officina mobile su rotaia. Al verificarsi di uno svio o di un guasto che ostruisce il binario, il carro viene agganciato a una locomotiva e inoltrato come treno di emergenza verso il luogo dell'inconveniente, con a bordo i gruppi per la produzione di energia elettrica, pneumatica e idraulica, i martinetti, le travi, i carrelli di traslazione, le attrezzature di taglio e di raddrizzamento, l'illuminazione del cantiere e la squadra che le impiega. La dislocazione dei carri non è casuale, poiché discende dall'importanza delle linee, dal volume di traffico e dal tempo massimo ammesso per raggiungere il luogo dell'evento.

Questo assetto è in via di sostituzione. Il Gestore dell'infrastruttura ha scelto di erogare direttamente il servizio di riposizionamento sul binario dei veicoli sviati, costituendo apposite Unità Rotabili e trasportando le attrezzature necessarie su veicoli stradali anziché su rotaia. Il nuovo modello è già operativo in alcune realtà in regime sperimentale e la sua estensione all'intera rete è annunciata per il mese di dicembre 2026. La presente sintesi espone, in forma sintetica e priva dei dati aziendali riservati contenuti nel documento negoziale, la ricostruzione condotta dalla Federazione e le proposte che ne discendono.

1. Il fondamento della riorganizzazione e la natura della scelta tecnica

La delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70/2014, Allegato A, ha posto in capo al Gestore dell'infrastruttura l'esercizio dell'attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati, indicando come obiettivi la riduzione dei costi a carico delle imprese ferroviarie e la riduzione dei tempi di ripristino della circolazione, con una allocazione ottimale dei mezzi lungo la rete. La medesima delibera non prescrive però alcuna soluzione tecnica, non indica quali mezzi debbano essere impiegati e non impone la dismissione del soccorso su rotaia.

Ne discende una conseguenza che questa Federazione ritiene dirimente. La sostituzione del carro soccorso con attrezzature trasportate su furgoni stradali è una scelta organizzativa dell'impresa e non un



adempimento imposto dal regolatore. Come tale, la scelta è legittima e rientra nelle prerogative aziendali, ma è anche valutabile nel merito, correggibile e integrabile nella sede del confronto sindacale, sulla base delle evidenze tecniche e delle ricadute sull'organizzazione del lavoro e sulla sicurezza.

2. Che cosa cambia nel concreto

Il cambiamento non riguarda soltanto la titolarità del servizio. Muta il modo di raggiungere il luogo dell'evento, poiché le squadre vi accedono su strada e, quando il punto dello svio è distante da un accesso stradale, occorre il trasbordo delle attrezzature su un mezzo d'opera messo a disposizione dalla struttura territoriale competente. Muta il perimetro delle prestazioni garantite, poiché al Gestore compete il riposizionamento sul binario mentre il recupero del veicolo resta in capo all'impresa ferroviaria, che deve essere presente sul posto con un proprio referente. **Si segnala l'esistenza di una bozza di prescrizione la quale, a seguito di un probabile intervento delle IF, attribuirebbe a RFI la competenza del traino dei veicoli soccorsi fino alla stazione limitrofa.** Mutano infine le competenze richieste, perché il personale delle Unità Rotabili, selezionato e formato negli ultimi anni, è chiamato a un mestiere diverso da quello della manutenzione in officina.

L'intervento si svolge secondo una sequenza che coinvolge più soggetti. La richiesta di soccorso è inoltrata dall'impresa ferroviaria alla struttura di circolazione competente, che attiva la squadra di rerailing e la struttura territoriale di giurisdizione. L'accesso alla sede ferroviaria avviene con l'accompagnamento di un agente abilitato, previo briefing congiunto e previa attestazione della messa in sicurezza dei binari interessati. La squadra di rerailing è composta da tre unità, un capo tecnico e due tecnici.

3. I profili che richiedono approfondimento

Il primo profilo riguarda la copertura degli scenari. Il trasporto delle attrezzature su strada consente interventi rapidi ed efficaci in prossimità di punti accessibili da strada, ma incontra un limite oggettivo negli eventi che si verificano in galleria, su viadotto o su tratte prive di viabilità di servizio, così come negli eventi che coinvolgono veicoli rovesciati o deformati, locomotive e convogli pesanti o più veicoli contemporaneamente. Per queste situazioni la disponibilità sul posto di energia, di illuminazione del cantiere e di una base logistica per il personale non è surrogabile dalla portata utile di un veicolo stradale.

Il secondo profilo riguarda le squadre e le abilitazioni. La composizione minima di tre unità, unita alla necessaria presenza del personale della struttura territoriale (5 unità) e del referente dell'impresa ferroviaria, va verificata rispetto alla varietà degli scenari e alla copertura delle reperibilità notturne e festive, tenuto conto dell'incidenza delle assenze previste dalla legge e dal contratto. Va inoltre definito con chiarezza quali moduli abilitativi debbano essere posseduti dalla squadra, in particolare per le operazioni di aggancio, prova del freno e scorta dei mezzi.

Il terzo profilo riguarda l'interfaccia tra strutture. Il modello prevede l'intervento della struttura territoriale più vicina in caso di evento prossimo a un confine di giurisdizione. Poiché le attrezzature in dotazione differiscono tra gli ambiti e ciascun operatore è formato sul sistema in uso presso la propria sede, occorre un modello unico di intervento congiunto, con ruoli, responsabilità e documenti di interfaccia noti a tutto il personale coinvolto.

Il quarto profilo riguarda la formazione e il ritorno di esperienza. L'addestramento va distribuito in modo omogeneo sul territorio e distinto, nella rendicontazione, tra esercitazioni svolte in autonomia, attività in



Via Prenestina 170
00176 Roma (RM)



+39 06 89535974



sg@sindacatofast.it



www.sindacatofast.it



FAST CONFESAL
Federazione Autonoma
dei Sindacati dei Trasporti



affiancamento al personale dell'attuale affidatario e interventi reali, poiché solo una rappresentazione distinta consente di valutare il livello di preparazione effettivamente raggiunto in ciascuna sede.

Il quinto profilo riguarda l'organizzazione del lavoro. Le regole di ingaggio in materia di orario, riposi, reperibilità e trasferte incidono direttamente sulla vita del personale e vanno definite prima dell'avvio, anche alla luce della disciplina nazionale sui riposi e dei principi affermati dalla Corte di giustizia dell'Unione europea in materia di reperibilità.

Il sesto profilo riguarda il calendario. La data indicata per l'avvio del servizio sull'intera rete non coincide con l'entrata in vigore dell'orario di servizio fissata dal Prospetto Informativo della Rete. Il disallineamento va chiarito, perché incide sugli obblighi assunti verso le imprese ferroviarie e sulla disciplina applicabile agli interventi eseguiti nel periodo intermedio.

4. La proposta di un modello integrato

La Federazione propone di superare l'alternativa secca fra carro soccorso e furgone e di adottare un modello integrato, coerente con l'indicazione del regolatore di assicurare efficacia, efficienza e ottimale allocazione dei mezzi lungo la rete.

Il soccorso leggero su gomma resta affidato alle squadre del Gestore, che intervengono con le attrezzature trasportate su furgone negli eventi raggiungibili da strada e di complessità contenuta, quali gli svii di singoli carrelli, gli assi bloccati e gli inconvenienti in stazione, negli scali e durante le manovre, su veicoli di massa compatibile con le attrezzature in dotazione.

Il soccorso pesante resta invece affidato all'officina su rotaia negli eventi in galleria o su viadotto, sulle tratte non accessibili da strada, con veicoli rovesciati o deformati, con locomotive e convogli pesanti e con più veicoli coinvolti. In queste situazioni il carro attrezzato assicura un intervento tempestivo con una dotazione imbarcata non replicabile su gomma, consente di impiegare la locomotiva nella fase attiva del recupero e garantisce sul posto energia elettrica, pneumatica e idraulica, illuminazione del cantiere e una base logistica per il personale.

Per rendere praticabile il modello integrato la Federazione indica tre scenari alternativi;

- **Il primo consiste nella cessione o nel noleggio dei carri al Gestore, con manutenzione dei veicoli e delle attrezzature e formazione del personale affidate all'attuale detentore, soluzione che tiene conto del fatto che il Gestore non dispone oggi di officine idonee alla manutenzione di questi mezzi.**
- **Il secondo consiste nell'affidamento della trazione a imprese ferroviarie per ambiti territoriali, mediante procedure a evidenza pubblica, con i carri e le attrezzature trasferiti al Gestore.**
- **Il terzo consiste nella trazione con risorse interne del Gestore, soluzione che richiede la verifica della consistenza e della disponibilità del personale di condotta, la disponibilità di locomotive idonee e l'abilitazione alle linee comprese nella zona di azione di ciascun carro.**

In ciascuno degli scenari occorre salvaguardare le professionalità oggi impiegate sui carri soccorso, valutando percorsi di mobilità infragruppo su base volontaria verso le Unità Rotabili, con riconoscimento dell'esperienza maturata. È la via più rapida per colmare il divario di competenze che il passaggio comporta.



5. Le condizioni preliminari all'estensione sull'intera rete

La Federazione ritiene che l'entrata in vigore del nuovo assetto su scala nazionale debba essere preceduta dalla consegna alle Organizzazioni Sindacali e ai rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza dell'analisi dei rischi, della valutazione di significatività della modifica ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013, del documento di valutazione dei rischi aggiornato e dei relativi verbali di consultazione, resi ai sensi degli articoli 29, comma 3, e 50 del decreto legislativo n. 81 del 2008.

Occorre inoltre la definizione, per tipologia di evento, della composizione minima delle squadre, dei profili abilitativi e della catena di comando sul posto, con il completamento documentato delle abilitazioni in ogni sede e un numero minimo di interventi reali in affiancamento prima del passaggio all'autonomia operativa. Va adottato un modello unico di intervento congiunto tra la struttura di manutenzione e le strutture territoriali e va assicurata la dotazione di ausili meccanici per la movimentazione dei carichi, di sistemi di illuminazione ed energia adeguati e di mezzi idonei al trasbordo in galleria e su viadotto, con aree coperte per il ricovero delle attrezzature.

Sul piano dell'organizzazione del lavoro è necessario un accordo sulla disciplina della reperibilità, dei riposi compensativi e delle trasferte, mentre sul piano della trasparenza occorrono la pubblicazione delle tabelle delle sedi e delle relative zone di azione e la definizione di indicatori sui tempi di attivazione, di arrivo e di ripristino, con monitoraggio congiunto a cadenza periodica.

Infine, fino al conseguimento di livelli di servizio almeno pari a quelli attualmente garantiti, va mantenuta una riserva operativa in grado di fronteggiare gli eventi non risolvibili con attrezzature trasportate su strada, allineando la data di entrata in vigore all'effettiva autonomia delle squadre.

6. Perché questo lavoro

Il documento nasce dalle domande che il personale delle Unità Rotabili ha rivolto direttamente alla Federazione in questi mesi. Sono domande che riguardano chi arriva sul posto e con quali competenze, quante persone compongono la squadra quando l'evento si verifica di notte o nel fine settimana, che cosa accade quando il punto dello svio non è raggiungibile da strada e come cambia la vita di chi è in reperibilità.

A quelle domande la Federazione ha scelto di rispondere ricostruendo gli atti e confrontandoli con la disciplina vigente, nella convinzione che la sicurezza del lavoro e la sicurezza dell'esercizio si misurino su documenti, addestramento e organizzazione, e che il confronto sia tanto più utile quanto più è fondato su elementi verificabili. Il documento integrale è a disposizione della Società e delle autorità competenti in materia di regolazione e di sicurezza ferroviaria.

Fonti pubbliche richiamate

Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70/2014, Allegato A, paragrafi 4.5 e 4.6.1, e successive delibere in materia di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Prospetto Informativo della Rete, edizioni 2026 e 2027, per la disciplina dello sgombero e per l'orario di servizio. Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi. Decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, in particolare articoli 26, 28, 29 e 50. Decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66, in materia di orario di lavoro. Corte di giustizia dell'Unione europea, sentenze del 9 marzo 2021, cause C-344/19 e C-580/19, sulla nozione di orario di lavoro nel regime di reperibilità.



Via Prenestina 170
00176 Roma (RM)



+39 06 89535974



sg@sindacatofast.it



www.sindacatofast.it



FAST CONFESAL
Federazione Autonoma
dei Sindacati dei Trasporti





Criticità del nuovo modello RFI di erogazione del servizio di rerailing e proposte per un soccorso ferroviario sicuro ed efficiente



Lo svio di un rotabile è un evento poco frequente e, quando accade, interrompe la circolazione su una direttrice per molte ore. Il ripristino impone di sollevare e traslare masse di decine di tonnellate in spazi ristretti, quasi sempre in condizioni di emergenza, di notte e talvolta in galleria o su viadotto. Dall'Organizzazione del sistema di soccorso (procedure, uomini e mezzi) dipendono l'incolumità di chi opera sul posto, la riapertura della linea e la tenuta del servizio per i viaggiatori e per il trasporto merci.

Il sistema che il Paese ha costruito nel tempo per fronteggiare questi eventi poggia sul carro soccorso, che è una officina mobile su rotaia. Al verificarsi di uno svio o di un guasto che ostruisce il binario, il carro viene agganciato a una locomotiva e inoltrato come treno di emergenza verso il luogo dell'inconveniente, con a bordo i gruppi per la produzione di energia elettrica, pneumatica e idraulica, i martinetti, le travi, i carrelli di traslazione, le attrezzature di taglio e di raddrizzamento, l'illuminazione del cantiere e la squadra che le impiega. I carri sono assegnati alle officine di diverse città, ciascuno con una propria zona di azione e con il compito di intervenire anche nelle aree limitrofe quando i carri di quelle zone sono già impegnati. La loro dislocazione non è casuale, poiché discende dall'importanza delle linee, dal volume di traffico e dal tempo massimo ammesso per raggiungere il posto, ed è indicata nella Sezione 15 dei Fascicoli Circolazione Linea delle singole Direzioni Operative Infrastrutture Territoriali.



"Treno di soccorso nella composizione tipica, locomotiva diesel e carri attrezzati"



"Carri soccorso nell'impianto di assegnazione"

Questi presidi stanno per essere sostituiti in attuazione della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70/2014, che ha posto in capo al Gestore dell'infrastruttura l'attività di sgombero con mezzi attrezzati. RFI ha scelto di erogare direttamente il servizio di riposizionamento sul binario dei veicoli sviati, creando delle Unità Rotabili all'interno della struttura Servizi per i Rotabili per la Diagnostica e scegliendo di trasportare le attrezzature necessarie per il recupero su furgoni stradali anziché su rotaia. Una bozza di prescrizione di esercizio, estratta da e-POD il 9 settembre 2026, ne fissa l'entrata in vigore sull'intera rete al 6 dicembre 2026. Il nuovo modello è già operativo dal dicembre 2024 sulla Fortezza-San Candido e dal 15 novembre 2025 sulla rete siciliana, dove il contratto con Trenitalia è stato disdettato per le aree dei carri di Palermo e Messina.

Il cambiamento non riguarda soltanto la titolarità di un servizio. Muta il modo di raggiungere il luogo dell'evento, muta il perimetro delle prestazioni garantite, perché inizialmente il ricovero dei veicoli, in capo-alle imprese ferroviarie (*dere lato* ci risulta che sia in lavorazione una bozza di prescrizione dove RFI si impegna a portare i veicoli incidentati fino alla prima località utile), e mutano le competenze richieste a chi interviene. Sono scelte legittime, che però incidono al tempo stesso sulla sicurezza dei lavoratori e sulla capacità del sistema ferroviario di riprendersi dopo un incidente. Per queste ragioni la Federazione ha ricostruito, atto per atto, il quadro regolatorio, gli atti organizzativi interni, la bozza di prescrizione, le procedure di interfaccia, la dislocazione delle sedi, la consistenza degli organici e lo stato della formazione, confrontandoli con la disciplina oggi vigente e con quanto la stessa Società ha illustrato alle Organizzazioni Sindacali dal 2022 a oggi. Il documento raccoglie quella ricostruzione in forma sinottica, indica per ciascun profilo la documentazione da



Centro Studi FONDAZIONE

acquisire e **formula una proposta di modello integrato**, che distingue gli eventi risolvibili con attrezzature trasportate su gomma da quelli che continuano a richiedere l'officina su rotaia.

TABELLA SINOTTICA

Criticità del nuovo modello RFI di erogazione del servizio di rerailing e proposte per un soccorso ferroviario sicuro ed efficiente

Documento di lavoro aggiornato all'15 settembre 2026 – uso interno e negoziale (contiene dati tratti da documentazione aziendale riservata)

Premessa

La tabella mette a confronto la documentazione regolatoria, normativa e aziendale relativa al trasferimento a RFI del servizio di riposizionamento sul binario dei veicoli sviati con le criticità rilevate dalla Federazione e con le richieste che ne derivano. Ogni riga affianca a un riferimento specifico la relativa osservazione e la documentazione o l'impegno che si chiede alla Società.

Le osservazioni non contestano l'attribuzione al Gestore dell'infrastruttura della responsabilità del servizio, stabilita dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ma le modalità con cui RFI intende attuarla. La tutela della sicurezza del personale chiamato a operare in emergenza e l'efficacia del soccorso per il sistema ferroviario sono obiettivi che coincidono con il criterio indicato dalla stessa Autorità, e per questo l'estensione del nuovo modello all'intera rete dovrebbe poggiare su dati di esercizio, documenti di valutazione del rischio e risorse verificabili.

1. Quadro regolatorio, atti organizzativi e cronologia di attuazione

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
Autorità di Regolazione dei Trasporti – delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, Allegato A (misure di regolazione per l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie), successivamente richiamata dalle delibere n. 140/2016 e n. 130/2019 Par. 4.5 – Valutazioni dell'Autorità «Nel complesso, si ritiene opportuno che il GI proceda ad una riorganizzazione delle procedure di	L'ART ha individuato in RFI il soggetto responsabile dell'organizzazione dell'attività di recupero, che può essere svolta direttamente oppure affidata a terzi con procedure a evidenza pubblica. L'Autorità non ha imposto un modello tecnico. Ha indicato un risultato, cioè la riduzione dei costi a carico delle imprese ferroviarie e una gestione più efficace ed efficiente dello sgombero, che comprende l'ottimale allocazione dei mezzi lungo la rete. Ne discende che la scelta di sostituire il carro soccorso su rotaia con attrezzature trasportate su furgone non è un obbligo regolatorio, ma una opzione organizzativa di RFI, che va misurata con indicatori oggettivi di tempestività e di	Indicatori di prestazione del servizio (tempi di attivazione, di arrivo sul posto e di ripristino della circolazione, interventi non risolutivi) e confronto con i valori registrati dal sistema a carri soccorso. Analisi costi-benefici posta a fondamento della scelta del modello su gomma rispetto alle alternative consentite dall'ART. Consuntivi annui del servizio

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
sgombero orientata, da un lato, alla riduzione dei costi complessivi a carico delle IF, dall'altro ad una gestione più efficace ed efficiente delle attività di sgombero. [...] Nel caso di interventi con mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso od altri mezzi idonei), stante l'antieconomicità dell'ipotesi di prevedere la disponibilità di tali mezzi da parte delle IF o dei loro consorzi, è preferibile un intervento diretto del GI, che dovrebbe provvedere, direttamente o attraverso l'affidamento del servizio ad un soggetto terzo, scelto attraverso procedure ad evidenza pubblica, a garantire la disponibilità dei mezzi e la loro ottimale gestione ivi inclusa l'allocazione lungo la rete. Tale misura necessita di un tempo congruo per apportare le opportune modifiche organizzative ed approntare i conseguenti investimenti economico/finanziari.» Par. 4.6.1, lett. c) – Misure di regolazione «esercizio dell'attività di sgombero	esito degli interventi, confrontabili con quelli del sistema attuale. L'Autorità aveva inoltre riconosciuto che la misura richiedeva un tempo congruo per le modifiche organizzative e gli investimenti. A distanza di oltre dieci anni dai termini originari, la complessità della transizione non giustifica un'accelerazione finale che comprima le verifiche di sicurezza. Il sistema attuale offre già una base per il confronto economico, perché è remunerato a consuntivo per singolo intervento. Il modello di nota di consuntivazione allegato alla procedura di interfaccia con Trenitalia riporta come valori unitari 148,77 euro l'ora per ciascun operatore di una squadra di otto addetti, 142,92 euro l'ora per l'eventuale secondo macchinista e 473,25 euro al giorno per l'eventuale locomotiva diesel a richiesta, oltre a gasolio, energia e pedaggio. A questi importi va raffrontato il costo complessivo del modello RFI, comprensivo di personale, reperibilità, furgoni, attrezzature e sedi.	Trenitalia per sede e costo complessivo stimato del modello RFI a regime.

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
con mezzi di soccorso attrezzati (carri gru, carri soccorso, altri mezzi idonei) in capo al Gestore della infrastruttura della rete ferroviaria, che dovrà dotarsi dei mezzi e assicurare la loro ottimale allocazione entro il 31 dicembre 2015. L'esercizio dell'attività di sgombero potrà essere effettuato anche da soggetto terzo, ove il suo affidamento avvenga a seguito di procedure concorsuali, da concludersi entro il 30 giugno 2016.» Procedura d'interfaccia RFI-Trenitalia per l'esecuzione del servizio di sgombero con carri attrezzati.		
ART, delibera n. 213/2025 del 4 dicembre 2025, Allegato A (indicazioni e prescrizioni sul PIR 2027), prescrizione 3.1.3.1 – il GI mette a disposizione dei richiedenti capacità tutte le informazioni sull'entità e sulla distribuzione delle risorse del sistema di soccorso disponibile e sulla conformazione che assumerà nella durata dell'accordo quadro; sez. 6.3	Il regolatore ha imposto a RFI un obbligo di trasparenza sull'entità e sulla distribuzione territoriale delle risorse del sistema di soccorso nei confronti delle imprese ferroviarie. Le stesse informazioni sono indispensabili al confronto sindacale, perché da esse dipendono organici, turni di reperibilità e condizioni di lavoro. Il PIR 2027 disciplina il presenziamento delle squadre dei mezzi attrezzati e la dislocazione dei mezzi di soccorso. Quanto dichiarato alle imprese ferroviarie deve essere coerente con le consistenze effettive delle Unità Rotabili	Informazioni fornite alle imprese ferroviarie in attuazione della prescrizione 3.1.3.1 della delibera ART n. 213/2025. Testo vigente dei par. 6.3.3.2.2–6.3.3.2.4 del PIR 2027 e Allegato 5 aggiornato, con la verifica di coerenza fra presenziamento dichiarato e organici disponibili.

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
dedicata al sistema di soccorso e sgombero con mezzi attrezzati. RFI, Prospetto Informativo della Rete – PIR 2026, par. 6.3.3.2.2 (modifica della disciplina dello sgombero con carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei e introduzione del servizio di rerailing); PIR 2027, ed. dicembre 2025, par. 6.3.3.2.2 (specifica sul presenziamento delle squadre dei mezzi attrezzati) e Allegato 5 al contratto di utilizzo (dislocazione di locomotive e convogli di riserva e di eventuali mezzi di soccorso attrezzati). Trenitalia, procedura SO_P n. 3 v. 1 del 17 giugno 2026 «Sistema di Soccorso» – par. 1.1 e Allegato 2 «Disponibilità dei mezzi per i carri soccorso e per i treni fermi in linea».	illustrate alle Organizzazioni Sindacali. Neppure la documentazione dell'appaltatore è allineata. L'Allegato 2 della procedura Trenitalia del 17 giugno 2026, che espone la disponibilità dei carri soccorso e delle relative locomotive, riprende il prospetto della CO n. 281 aggiornato al 24 marzo 2020 modificandone solo le intestazioni, e indica ancora come disponibili 24 ore su 24 i carri di Palermo e Messina, benché la stessa procedura dia atto della disdetta del contratto per quelle aree dal 15 novembre 2025.	
Comunicazione Organizzativa n. 597/AD del 7 ottobre 2021 – «Progetto di internalizzazione del servizio di sgombero dell'infrastruttura» «La presente Comunicazione Organizzativa istituisce, a decorrere	Con la CO n. 597/AD RFI ha istituito una Task Force incaricata di definire un modello organizzativo capace di efficientare il servizio di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati. Ne sono derivate le modifiche organizzative introdotte con la DOr n. 549/AD, che hanno istituito sul territorio le Unità Rotabili, chiamate a svolgere la funzione di rerailing trasportando le attrezzature specifiche con furgoni.	Documento conclusivo della Task Force, con le alternative organizzative valutate e i criteri di scelta. Esiti delle gare per l'acquisto delle attrezzature e dei furgoni, con specifiche tecniche dei lotti

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
dalla data della presente, la Task Force “Internalizzazione del Servizio di sgombero dell’infrastruttura”, finalizzata alla definizione di un modello organizzativo che consenta di efficientare il processo di erogazione del servizio di sgombero dell’infrastruttura con mezzi di soccorso attrezzati, in coerenza con quanto prescritto dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti nell’Allegato A alla delibera ART n. 70/2014 del 31 ottobre 2014. La Task Force è costituita da un Comitato Centrale di Coordinamento e da un Gruppo di Lavoro.» DOr n. 549/AD del 12 gennaio 2024 e s.m.i. – istituisce, nell’ambito della struttura macro «Manutenzione» di SERODI, la struttura micro Coordinamento Unità Rotabili.	Già nel giugno 2022 la Società aveva illustrato alle Organizzazioni Sindacali l’idea di dotare ogni territorio di una piccola officina con attrezzature di rerailing da movimentare su mezzi gommati, destinata anche alla manutenzione di primo livello dei mezzi d’opera e ad assorbire i nuclei esistenti, con acquisti tramite gare europee in due lotti. Gli esiti del lavoro della Task Force, e in particolare le alternative esaminate, non sono mai stati resi disponibili.	aggiudicati.
Contratto RFI–Trenitalia per il servizio di sgombero dell’infrastruttura con mezzi attrezzati, in vigore dal 1° luglio 2021, art. 2, comma 2 – comprende	Il perimetro del contratto vigente è più ampio del solo riposizionamento sul binario, perché comprende la messa in sicurezza, il ricovero e il trasferimento dei veicoli. Il nuovo modello RFI copre il riposizionamento e, solo nei casi di particolare complessità, il traino fino alla prima stazione	Scadenza del contratto, clausole di recesso e di proroga. Impegno a mantenerlo come presidio di riserva fino al

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
il recupero, la messa in sicurezza, il ricovero dei veicoli e il loro eventuale trasferimento in luogo sicuro, nonché il recupero e l'asportazione di tutte le attrezzature utilizzate per il sollevamento e lo sgombero. Trenitalia, procedura SO_P n. 3 v. 1 del 17 giugno 2026 «Sistema di Soccorso» – «Oggetto» e par. 1.1, contratto «Servizio di sgombero dell'Infrastruttura con mezzi attrezzati» Rub. 141 del 9 giugno 2025, rinnovo dal 7 giugno 2025 e disdetta parziale dal 15 novembre 2025. Procedura di interfaccia fra RFI e Trenitalia per la sperimentazione del progetto rerailing di RFI, rev. 1 del 4 novembre 2025 – par. 1 e 3, contratto vigente e perimetro del servizio RFI.	attigua (è in lavorazione una bozza di prescrizione la quale, sembra, dovrebbe prevedere che RFI ricoveri alla prima stazione utile), lasciando alle imprese ferroviarie il ricovero ordinario. Occorre verificare che nessuna delle prestazioni oggi garantite resti priva di un soggetto responsabile. Il quadro contrattuale è nel frattempo cambiato. Secondo la procedura Trenitalia del 17 giugno 2026 il servizio, affidato dal 1° luglio 2018, è stato prorogato e poi rinnovato dal 7 giugno 2025, e dal 15 novembre 2025 RFI lo ha disdetto nelle aree dei carri di Palermo e Messina. Il presidio di riserva esiste dunque ancora nel resto della rete, ma si riduce area per area con l'estensione del servizio RFI. Il contratto rinnovato copre inoltre le aree e gli impianti collegati all'infrastruttura anche se non in asset RFI, mentre la bozza di prescrizione si riferisce all'infrastruttura nazionale, alle altre tratte gestite da RFI, alle navi traghetto e ai ponti mobili. I documenti delle due società non sono allineati. La procedura di interfaccia per la sperimentazione, nella revisione del novembre 2025, indica ancora come vigente il contratto dal 1° luglio 2021, mentre la procedura Trenitalia del giugno 2026 ne riporta il rinnovo dal 7 giugno 2025. La stessa procedura di interfaccia afferma inoltre che il servizio RFI comprende scali e impianti privati, qualificati come «attività di II pillar», profilo che la bozza di prescrizione non disciplina e per il quale restano da chiarire condizioni, corrispettivi e responsabilità.	raggiungimento di livelli di servizio documentati. Testo del contratto rinnovato dal 7 giugno 2025 con i relativi allegati, atto di disdetta parziale del 15 novembre 2025 e individuazione del soggetto che interverrà nelle aree e negli impianti non in asset RFI. Chiarimento sulla data di vigenza del contratto con Trenitalia e disciplina del servizio RFI negli scali e negli impianti privati.

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
Procedura di interfaccia fra RFI e Trenitalia per la sperimentazione del progetto rerailing di RFI (RFI-DCIO\A0011\2025\0000418 del 3 dicembre 2025). Rev. 0 del 14 ottobre 2024 e rev. 1 del 4 novembre 2025, tabella delle revisioni e par. 1, 4, 5, 6, 11 e 12. RFI, Servizi per i Rotabili e la Diagnostica – Incontro RFI-OO.SS. del 17 gennaio 2023 – slide «Internalizzazione del servizio di rerailing», obiettivo, modello organizzativo ipotizzato e tempi. RFI, Servizi per i Rotabili e la Diagnostica, Manutenzione – Incontro con OO.SS. del 26 novembre 2024 – slide «Servizio di rerailing – Fattori della produzione» e «Impianto procedurale». RFI, Unità Rotabili – Incontro con OO.SS. del 4 marzo 2026, slide «Focus rerailing». Comunicato FAST-Confisal del 10 gennaio 2025 sull'incontro dell'8 gennaio 2025 con la struttura Servizi per i Rotabili e la Diagnostica. Bozza di prescrizione di esercizio	Cronologia di attuazione. Secondo la documentazione aziendale la nuova modalità è partita con una fase sperimentale nell'ottobre 2024 in Calabria e Sicilia e dall'aprile 2025 avrebbe dovuto estendersi progressivamente all'intero territorio nazionale. Il servizio RFI risulta attivo dal dicembre 2024 sulla linea Fortezza–San Candido e dal 15 novembre 2025 sulla rete siciliana. Il cronoprogramma è stato riprogrammato più volte. Nel giugno 2022 l'avvio sperimentale in Sicilia e Calabria era annunciato per il 1° gennaio 2023. Nel gennaio 2023 la Società indicava settembre 2023 per Calabria e Sicilia e giugno 2024 per l'intera rete, con un servizio garantito 24 ore su 24 per tutti i giorni della settimana. Nel novembre 2024 le Officine Nazionali erano dichiarate pronte all'erogazione diretta in Sicilia e sulla Fortezza–San Candido con il cambio orario 2024/2025, mentre le Unità Rotabili, con attrezzature al 100%, furgoni al 90% e personale e formazione al 96%, avrebbero dovuto passarvi con il cambio orario 2025/2026. In quella stessa sede la procedura di interfaccia con Trenitalia per la sperimentazione risultava già firmata, benché la versione oggi richiamata rechi la data del 3 dicembre 2025. La tabella delle revisioni della procedura chiarisce il punto, ma apre un problema di certezza delle regole. La prima emissione è del 14 ottobre 2024, valida dal 15 ottobre, e la revisione 1 del 4 novembre 2025, per estensione territoriale, è dichiarata valida dal 15 novembre 2025, benché le firme siano state apposte fra il 6 novembre e il 2 dicembre 2025 e il protocollo rechi la data del 3 dicembre. Il paragrafo 12	Stato di avanzamento per territorio, con numero di interventi svolti in autonomia e in affiancamento dal dicembre 2024 a oggi e relativi esiti. Rapporto consuntivo della fase «in ombra» prevista dalla procedura di interfaccia del 3 dicembre 2025. Ragioni del mancato rispetto dei cronoprogrammi comunicati nel 2023 e nel 2024 e verifica dei requisiti allora dichiarati come raggiunti. Verballi degli incontri mensili territoriali e bimestrali centrali, relazioni dei tavoli tecnici e rapporti informativi redatti dal personale RFI dopo ogni intervento, previsti dai par. 5 e 11 della procedura di interfaccia per tutti gli interventi dal 14 ottobre 2024. Chiarimento sulla data di efficacia della procedura di interfaccia per la sperimentazione e sulle regole applicate agli interventi fra il 15

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
sul rerailing, art. 6 – abroga cinque prescrizioni emanate fra il 5 dicembre 2024 e il 29 ottobre 2025.	fissa invece la validità «da aprile 2025». Lo stesso atto indica quindi tre diverse date di efficacia, e quella dichiarata precede la sottoscrizione delle parti. Il turno di reperibilità per il rerailing, previsto dal 7 gennaio 2025, non è partito per le criticità presenti in molti territori ed è stato rinviato al 3 febbraio 2025, limitatamente alle realtà in cui sussistessero consistenze, graduatorie per la copertura di capi tecnici e tecnici e strumenti di lavoro. In quella sede la Federazione ha ribadito le proprie perplessità sulla squadra minima di tre unità ipotizzata dalla Società. Le cinque prescrizioni che la bozza abroga documentano un’attivazione per fasi successive. Il 4 marzo 2026 la Società ha indicato per tutto il 2026 l’affiancamento in reperibilità agli interventi di Trenitalia e l’avvio nel 2027 per il raggiungimento del target. Nel frattempo la procedura del 3 dicembre 2025 regola le attività «in ombra» di RFI-SERODI, che si affiancano temporaneamente alla gestione del servizio da parte dell’appaltatore secondo le modalità vigenti.	novembre e il 2 dicembre 2025.
Bozza di prescrizione, art. 9 – entrata in vigore il 6 dicembre 2026, qualificato come cambio orario invernale 2026-2027. PIR 2027, par. 1.5.1 – orario di servizio in vigore dal 13 dicembre 2026 all’11 dicembre 2027. Slide del 4 marzo 2026 – avvio nel 2027 per il raggiungimento del	Incoerenza delle date. La bozza collega l’entrata in vigore al cambio orario, ma indica il 6 dicembre 2026, mentre il PIR 2027 fa decorrere l’orario di servizio dal 13 dicembre 2026. Soprattutto, la norma estenderebbe il modello RFI all’intera rete prima della data che la stessa Società indica per il raggiungimento del target operativo. Secondo quanto riferito dalla struttura territoriale, al personale era stato indicato come appuntamento il cambio orario di dicembre 2027. La bozza anticiperebbe quindi di	Chiarimento sul soggetto che garantirà gli interventi fra l’entrata in vigore della norma e la piena operatività delle squadre RFI in ciascun territorio. Allineamento della data di entrata in vigore all’effettiva autonomia delle squadre, sede per sede.

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
target. Nota della struttura sindacale territoriale su SERODI, giugno 2026 – traguardo indicato al personale con il cambio orario di dicembre 2027.	un anno l'estensione all'intera rete, mentre le stesse maestranze segnalano che la distanza fra le azioni programmate e la preparazione effettiva è ancora ampia.	

2. Bozza di prescrizione di esercizio sul servizio di rerailing

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
RFI, Direzione Tecnica – Prescrizione di esercizio. Procedura di interfaccia. Norme per l'erogazione da parte di RFI del servizio di riposizionamento di convogli sul binario con mezzi di soccorso attrezzati («rerailing») – bozza estratta da e-POD il 9 settembre 2026. Visti – richiamo alla «relazione finale RFI.DTC.NCRA0017\PI\2026\0000 del / /2026, elaborata ai sensi della procedura DTC P SE FU 01.16 1 0», con estremi non compilati. Art. 8, comma 2 – la prescrizione interessa tutte le Attività di Sicurezza; ruoli e contesti operativi	Analisi del rischio non disponibile. La relazione finale su cui la prescrizione si fonda è priva di numero di protocollo e di data. Non risulta inoltre se RFI abbia valutato la significatività della modifica ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i., che si applica anche alle modifiche operative e organizzative del sistema ferroviario. Per l'internalizzazione della manutenzione di primo livello dei mezzi d'opera, la stessa Società ha dichiarato il 4 marzo 2026 di aver avviato un processo di valutazione dei rischi secondo quel regolamento, e non si comprende perché un analogo percorso non sia documentato per il rerailing. Ruoli e responsabilità non definiti. Una norma che incide su tutte le attività di sicurezza non dovrebbe entrare in vigore senza che siano noti i profili abilitativi richiesti, la composizione minima delle squadre per tipologia di evento e la catena di comando sul posto. Secondo le segnalazioni della struttura territoriale, il tema di chi risponda delle operazioni, in un intervento che riunisce personale	Relazione finale richiamata nei visti, completa di analisi dei pericoli e misure di mitigazione. Valutazione di significatività ai sensi del Reg. (UE) n. 402/2013 e, se significativa, rapporto dell'organismo di valutazione. Atti delle Unità centrali su ruoli, contesti operativi e composizione minima delle squadre, prima dell'entrata in vigore.

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
sono rimessi alle Unità centrali competenti. Trenitalia, procedura SO_P n. 3 v. 1 del 17 giugno 2026 «Sistema di Soccorso» – par. 1.2, ruoli di interfaccia e relative attività.	SERODI, personale DOIT e agenti delle imprese ferroviarie, non è mai stato affrontato con i lavoratori. Il confronto con il sistema vigente rende evidente la lacuna. La procedura Trenitalia individua nove ruoli con attribuzioni scritte, dal Referente RFI sul posto al Referente Operativo del Recupero, che assume dirigenza e responsabilità delle operazioni, organizza la protezione del cantiere, predispone il piano di lavoro e lo comunica a ciascun componente della squadra, fino al capo tecnico e agli operai. Nella bozza RFI non si trova un'articolazione equivalente.	
Art. 2, commi 2, 3 e 5 – il DCCM dispone il servizio; un agente dell'IF deve essere presente sul posto e fornire con comunicazione registrata il benessere all'inizio delle operazioni, attestando lo svuotamento dei veicoli viaggiatori o la messa in sicurezza dei carri RID. Art. 2, comma 9 – restano in capo all'IF le verifiche tecniche preliminari alla ripresa della marcia e la definizione delle prescrizioni tecniche di inoltro. Trenitalia, procedura SO_P n. 3 v. 1 del 17 giugno 2026 «Sistema di Soccorso» – par. 1.2, attribuzioni del Referente Veicolo e del Referente Operativo del Recupero;	Oneri trasferiti alle imprese ferroviarie e al loro personale. Il nuovo modello presuppone che l'impresa ferroviaria faccia giungere sul posto, a qualunque ora e in qualunque punto della rete, un proprio agente in grado di assumersi il benessere e un personale tecnico capace di verificare l'idoneità alla marcia dei veicoli riposizionati. Oggi parte di queste competenze viaggia con il carro soccorso. Per le imprese con presenza territoriale limitata, in particolare nel trasporto merci, il rischio è che i tempi di intervento dipendano dall'arrivo del personale dell'impresa più che da quello della squadra RFI. Va precisato che anche nel sistema attuale il Referente Veicolo indicato dall'impresa ferroviaria rilascia un nulla osta scritto, in mancanza del quale Trenitalia non procede al recupero. La differenza riguarda la fase successiva. Oggi è il Referente Operativo del Recupero, d'intesa con il capo tecnico, a garantire la messa in stato di circolazione dei veicoli recuperati e a notificare con il modulo M 40 le	Individuazione delle figure dell'IF abilitate al benessere e alle verifiche tecniche, con tempi attesi di arrivo sul posto. Valutazione congiunta dei rischi di interfaccia con le imprese ferroviarie e raccordo con i piani di emergenza e di evacuazione. Rilevazione, per ciascun intervento, del tempo di attesa della squadra RFI prima del benessere dell'IF. Tempi massimi di disponibilità della locomotiva di ricovero per ciascuna impresa ferroviaria, da recepire nel PIR.

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
Appendice 1, ruoli di interfaccia. Procedura di interfaccia fra RFI e Trenitalia per la sperimentazione del progetto rerailing di RFI, rev. 1 del 4 novembre 2025 – par. 7, Referente Veicolo e nulla osta. Trenitalia, procedura SO_P n. 3 v. 1 del 17 giugno 2026 «Sistema di Soccorso» – par. 1.3, tempi di «pronto a partire» delle locomotive di riserva e soccorso.	condizioni di marcia, mentre la bozza RFI lascia all'impresa ferroviaria le verifiche tecniche e le prescrizioni di inoltro. La procedura di interfaccia RFI–Trenitalia per la sperimentazione ribadisce che, per i veicoli di altre imprese, l'impresa contattata dalla DOIT deve garantire sul posto un tecnico competente, senza il cui nulla osta Trenitalia non può intervenire. Lo stesso vale per il ricovero, che la bozza affida all'impresa ferroviaria interessata o ad altra impresa. Per Trenitalia la procedura del 17 giugno 2026 fissa i tempi entro cui la locomotiva di riserva o di soccorso deve dichiararsi pronta a partire con l'equipaggio a bordo, cioè 5 minuti per il sistema AV consorziato G2000, 15 minuti per gli impianti con agente di condotta dedicato e 30 o 60 minuti, secondo la fascia oraria, per quelli che ne sono privi, ai quali si aggiungono 45 minuti di preriscaldamento per alcune locomotive diesel fuori dall'orario di presenziamento. Per le altre imprese, e in particolare per quelle merci, la bozza non indica alcuno standard. L'attestazione di svuotamento dei veicoli viaggiatori, in caso di treno fermo in galleria o su viadotto, presuppone che sia già stata completata un'evacuazione, con i relativi rischi per passeggeri e personale di bordo.	
Art. 5, commi 1-6 – personale tecnico RFI a bordo del convoglio per la misura della temperatura delle boccole dei carrellini; il punto di misurazione è stabilito dall'AdC; a	Carico e responsabilità sull'agente di condotta. In una condizione di esercizio già degradata, all'AdC sono attribuiti la scelta del punto di arresto per le misurazioni, la gestione di più comunicazioni registrate per ciascun arresto e l'autorizzazione all'agente RFI. La scelta di un punto sicuro,	Criteri per l'individuazione dei punti di misurazione a cura del Gestore. Disciplina della presenza dell'agente RFI a bordo, in

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
ogni arresto l'AdC deve ottenere la sospensione della circolazione sui binari attigui, autorizzare la misurazione e, ricevuto l'esito, trasmettere il nulla osta alla ripresa. Allegato – prima verifica dopo 5 km ed entro 10 km, poi dopo 20 km ed entro 40 km, con intervalli ridotti oltre 80 °C e interruzione oltre 120 °C.	accessibile e fuori da gallerie e viadotti non dovrebbe essere rimessa a una valutazione estemporanea del macchinista, ma predeterminata dalla norma o dal Gestore. La bozza non precisa dove prenda posto l'agente RFI. Sui treni merci l'unico spazio disponibile è la cabina di guida, con le conseguenti questioni di accesso di personale estraneo, di sicurezza e di responsabilità.	particolare in cabina di guida. Stima dei tempi complessivi di trasferimento con i carrellini, arresti inclusi.
Art. 2, commi 4, 6, 9 e 10; art. 4, comma 3; art. 5 e Allegato – interruzione dei binari interessati e di quelli adiacenti; velocità massima di 30 km/h fino al ricovero; bloccamento degli enti negli itinerari di stazione; formula «NON GARANTISCE OCCUPAZIONE CIRCUITI DI BINARIO». Allegato – carrellino Holmatro ATD 30NH (40 km/h in linea, 25 km/h in curva, 10 km/h su scambi); carrellino Lukas ZWD-XL2 (40 km/h in linea, 5 km/h su scambi, raggio minimo 100 m, sopraelevazione massima 150 mm); per entrambi percorrenza massima 100 km, nessuna occupazione dei circuiti di binario né attivazione dei pedali conta-assi.	Assi non rilevati dal segnalamento. Gli assi montati sui carrellini non occupano i circuiti di binario e non attivano i conta-assi. La protezione del convoglio e del personale è quindi affidata interamente a misure procedurali, cioè interruzioni, bloccamenti e comunicazioni registrate, senza il presidio tecnologico ordinario. Incongruenze tecniche. L'Allegato indica 40 km/h in linea, mentre l'art. 2, comma 9, fissa 30 km/h. La scheda Lukas non riporta un limite di velocità in curva, previsto invece per il carrellino Holmatro, e le due schede non contengono gli stessi parametri. L'art. 4 sul traino con mezzi RFI non richiama espressamente il limite di velocità del comma 9.	Analisi di rischio specifica per la circolazione con assi non rilevati. Schede tecniche omogenee per i carrellini, con limiti in curva per entrambi i modelli e chiarimento sul limite di velocità applicabile, anche nel traino ex art. 4.

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
Art. 4 – traino con mezzi d'opera RFI in regime di interruzione fino alla prima stazione attigua, vietato per veicoli RID e con viaggiatori a bordo; aggancio a cura dell'agente di scorta RFI; prova freno congiunta con l'agente IF; compilazione del modulo M. 40 MdO. RFI, Incontro con OO.SS. del 4 marzo 2026 – quadro delle abilitazioni a febbraio 2026 e storico della formazione. RFI, procedura DOI P SE LE 01.01 1 1, par. III.8 «Agente re-railing» – descrizione del ruolo, competenze e requisiti per l'accesso, come illustrati nell'incontro con le OO.SS. del 26 novembre 2024. Procedura di interfaccia fra RFI e Trenitalia per la sperimentazione del progetto rerailing di RFI, rev. 1 del 4 novembre 2025 – par. 8, formazione del team RFI.	Nuove attività di sicurezza e divario abilitativo. Aggancio, prova freno e scorta al mezzo trainante richiedono competenze di verifica e di formazione treno. A febbraio 2026, a fronte dei fabbisogni formativi dichiarati dalla Società, risultavano 45 abilitati MV7 Freno su 52, 13 abilitati alla formazione treno su 30 e 4 abilitati PdT V-D su 10. Il quadro presentato non riporta il numero di addetti in possesso della qualificazione specifica per il rerailing in ciascuna sede, benché la slide sullo storico della formazione la richiami espressamente. L'unico profilo documentato è quello dell'agente re-railing descritto nella procedura DOI P SE LE 01.01 1 1, in emissione nel novembre 2024, che richiede come requisito professionale il solo modulo base MV0 e la formazione sull'uso del kit di rerailing, oltre all'idoneità sanitaria per l'attività di sicurezza Manutenzione Veicoli. Non sono richieste le abilitazioni su rodiggio, carrelli e freno, che a febbraio 2026 risultavano possedute rispettivamente da 40, 30 e 45 addetti a fronte di un fabbisogno di 52 per ciascun modulo, con ulteriori 15 abilitazioni MV2 in corso. La procedura di interfaccia del novembre 2025 conferma il riferimento a quel profilo e precisa che, oltre al modulo propedeutico MV0, gli altri moduli sono «differenziati per ciascun agente». Il possesso delle abilitazioni ulteriori non è quindi un requisito della squadra, ma dipende dalla sua composizione del momento.	Numero di addetti qualificati per il rerailing e abilitati a aggancio, prova freno e scorta, distinto per sede. Subordinazione del passaggio all'autonomia al colmamento documentato delle carenze in ciascuna sede. Testo vigente del profilo di agente re-railing e revisione dei requisiti professionali, con inclusione almeno dei moduli MV2, MV3 e MV7.
Allegato – peso del carrellino	Movimentazione dei carichi. Ai carrellini si aggiungono	Elenco degli ausili di

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
Holmatro 194 kg; peso del carrellino Lukas 315 kg. D.Lgs. 81/2008, Titolo VI e Allegato XXXIII – movimentazione manuale dei carichi.	travi, slitte, cilindri, centraline e tubazioni da trasferire dal furgone al punto di intervento, spesso lungo la massicciata, di notte e in condizioni meteo avverse. Il datore di lavoro è tenuto a ricorrere ad attrezzature meccaniche e a misure organizzative idonee a ridurre il rischio.	movimentazione in dotazione, peso dei singoli componenti e numero minimo di addetti per ciascuna fase.
Art. 2, comma 5; art. 4, comma 1 – benessere dell'IF con attestazione della messa in sicurezza dei carri RID; divieto di traino con mezzi RFI dei veicoli con etichette RID. Trenitalia, procedura SO_P n. 3 v. 1 del 17 giugno 2026 «Sistema di Soccorso» – par. 1.2, Referente Veicolo, Referente Veicolo di altra IF e Referente Operativo del Recupero.	Merci pericolose. Le cautele previste sono corrette, ma riguardano solo il traino e il benessere. Restano da definire la formazione RID del personale delle squadre, i dispositivi di protezione specifici, i criteri di sospensione in presenza di perdite o danneggiamenti delle cisterne e il raccordo con i Vigili del Fuoco. Nel sistema vigente questi aspetti sono disciplinati. Il Referente Veicolo dell'impresa ferroviaria cura la messa in sicurezza dei veicoli con merci pericolose, anche con il consulente per le merci pericolose e ditte specializzate, e rilascia un nulla osta scritto senza il quale il recupero non inizia, mentre il Referente Operativo del Recupero concerta gli interventi con i Vigili del Fuoco ed esamina il carico dei veicoli incidentati e di quelli vicini. La bozza RFI non contiene un'articolazione equivalente.	Procedura operativa per gli interventi su convogli con merci pericolose, con formazione e DPI dedicati.
Art. 5, commi 7-9 – rimozione dei carrellini entro 48 ore dal ricovero, con presenza obbligatoria di un agente IF e del TI e nuova interruzione dei binari adiacenti.	Carichi di lavoro. Ogni intervento con apposizione dei carrellini genera un secondo intervento di rimozione. A questo si aggiunge la presenza di personale RFI a bordo per l'intero trasferimento, fino a 100 km a velocità ridotta e con arresti ripetuti. Questi tempi vanno computati nel dimensionamento degli organici e dei turni.	Stima delle ore uomo per intervento tipo, comprensiva di trasferimento, scorta e rimozione.
Art. 7 – modifica della disposizione	La modifica incide sulla sezione dei fascicoli dedicata alle	Bozza delle tabelle delle sedi e

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
n. 21 del 12 settembre 2003; nella Sezione 15 dei Fascicoli Circolazione Linee sono previste «le tabelle indicanti le sedi e le zone di azione delle squadre di “rerailing”».	sedi e alle zone di azione dei mezzi di soccorso. Occorre chiarire se, dal 6 dicembre 2026, le sedi dei carri soccorso cessino di comparire nei fascicoli e quale sia il contenuto delle nuove tabelle, che finora non sono state rese note.	delle zone di azione delle squadre, prima dell’emanazione della prescrizione.

3. Procedura di interfaccia SRD-DOIT e valutazione dei rischi



Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
Servizio di rerailing – Procedura di interfaccia SRD-DOIT, DOI PA SE FU 02.10 1 1 Premessa, punto 1.1 «Il nuovo modello organizzativo consiste nel riposizionamento del materiale sviato sulla sede ferroviaria da parte di RFI. Il personale SRD-MAN raggiunge il sito ove si è verificato l'evento utilizzando mezzi gommati attrezzati per i tragitti su strada e Mezzi d'Opera nei casi in cui sia necessario percorrere anche tratti ferroviari.» Nota della struttura sindacale territoriale su SERODI, giugno 2026 – confronto fra il modello Trenitalia e il modello RFI illustrato nei confronti informativi con la dirigenza. RFI, Servizi per i Rotabili e la Diagnostica – Incontro RFI-OO.SS. del 17 gennaio 2023 – slide «Internalizzazione del servizio di rerailing – nuova modalità di espletamento del servizio e relativo modello organizzativo». RFI, Servizi per i Rotabili e la Diagnostica, Manutenzione –	La nuova organizzazione non prevede l'invio sul luogo dell'inconveniente di un carro soccorso trainato da locomotiva, come avviene oggi con Trenitalia, ma il trasferimento delle attrezzature su mezzi gommati fino al punto stradale più vicino e il successivo trasbordo sul sito ferroviario. Quando il luogo non è facilmente raggiungibile dalla strada, le attrezzature vengono trasferite manualmente su mezzi d'opera reperiti sul posto. Due modelli a confronto. Trenitalia opera interamente dai binari, con squadre di otto addetti su due turni provenienti dalle officine, che seguono per intero il recupero, mentre la trazione è un'attività distinta. Nel modello RFI una squadra SERODI di tre agenti raggiunge con i furgoni un punto di ritrovo, dove converge con cinque reperibili delle DOIT, che mettono a disposizione i mezzi d'opera (Badoni 214, OBW 10 e carrelli autoscale Tesmec) con cui si procede insieme al recupero. Il numero complessivo degli addetti è dunque analogo, ma proviene da due strutture diverse, con formazione, turni e catene di comando distinti, e dipende da mezzi d'opera sulla cui idoneità per questo servizio il personale nutre seri dubbi. Cambia anche il perimetro, perché RFI rimette il rotabile in assetto e il ricovero resta alle imprese ferroviarie. L'impianto era già delineato nel gennaio 2023, quando la Società ipotizzava squadre di un capo tecnico e due tecnici integrate da personale DOIT per le operazioni di supporto, veicoli stradali con eventuale integrazione modale con gli autocarrelli e mezzi di trazione per il trasferimento dei veicoli riposizionati lasciati alle imprese ferroviarie. Nel novembre 2024 la procedura di interfaccia SRD-DOIT,	Matrice degli scenari di svio coperti e non coperti dal modello su gomma, con indicazione delle soluzioni per gallerie, viadotti e tratte senza accesso stradale. Numero annuo di interventi, tempi di arrivo e di ripristino registrati da Trenitalia e da RFI sulle tratte già servite, e casi in cui l'intervento RFI non è stato risolutivo. Verifica tecnica documentata dell'idoneità dei mezzi d'opera DOIT impiegati nel rerailing, per capacità di traino, sollevamento e trasporto delle attrezzature.

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
Incontro con OO.SS. del 26 novembre 2024 – slide «Servizio di rerailing – Impianto procedurale» e «Attività sul campo». Trenitalia, procedura SO_P n. 3 v. 1 del 17 giugno 2026 «Sistema di Soccorso» – Allegato 4 «Composizione e consistenza delle squadre reperibili dei mezzi di soccorso». Procedura di interfaccia fra RFI e Trenitalia per la sperimentazione del progetto rerailing di RFI, rev. 1 del 4 novembre 2025 – par. 3 e 4, composizione della squadra, supporto DOIT e finalità della sperimentazione. Trenitalia, procedura SO_P n. 3 v. 1 del 17 giugno 2026 «Sistema di Soccorso» – par. 1, tracce per il soccorso.	riferita alla fase sperimentale di Palermo e Reggio Calabria, risultava ancora in emissione. La composizione delle squadre Trenitalia è ora documentata. L'Allegato 4 della procedura del 17 giugno 2026 prevede per ciascun carro soccorso quattro squadre reperibili, ognuna formata da un professional della condotta, un capo tecnico e sei operai o tecnici di manutenzione, per complessive trentadue unità a rotazione per sede. Il modello RFI prevede per ciascuna Unità Rotabile quattro squadre di tre agenti. L'assetto RFI è ora documentato dalla procedura di interfaccia per la sperimentazione. La squadra di rerailing è formata da almeno tre agenti abilitati alla manutenzione veicoli, che avranno «a regime» la responsabilità del posizionamento, dell'efficienza e della sicurezza delle attrezzature, mentre almeno cinque agenti DOIT le movimentano e le posizionano e svolgono ogni attività diversa dalla movimentazione del rotabile. Gran parte del personale che maneggia le attrezzature di sollevamento appartiene quindi a strutture prive di abilitazioni sulla manutenzione veicoli, e la responsabilità delle attrezzature è rinviata a una fase di regime non definita. Fra le finalità della sperimentazione, l'impiego dei mezzi d'opera DOIT per raggiungere il punto di svio compare con la dicitura «verifica ma non utilizzo». Gallerie e viadotti. Lo svio in galleria o su viadotto è lo scenario più critico. L'accesso stradale è precluso, gli spazi di lavoro sono ristretti, illuminazione e aerazione dipendono da dotazioni portatili e le vie di esodo sono vincolate. Il trasbordo manuale moltiplica tempi e rischi di movimentazione dei carichi, di caduta e di interferenza con i	

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
	mezzi d'opera. L'intervento di Centola, su tre carri sviati in viadotto a circa 80 metri dalla stazione, ha richiesto nove ore, dato che conferma la gravosità di questo scenario anche con attrezzature interamente fornite da RFI. Gli scenari più critici non sono mai stati provati. La procedura di interfaccia per la sperimentazione dichiara che non sono state effettuate simulazioni in stazione, in piena linea, su viadotti, ponti o gallerie, né presso le invasature delle navi traghetto di Messina e Villa San Giovanni, né su elettrotreni, anche in composizione multipla. Dal 15 novembre 2025 il servizio RFI è tuttavia erogato direttamente in Sicilia, comprese le navi traghetto e i ponti mobili. Capacità dei furgoni. Volume e massa trasportabili sono limitati rispetto alle dotazioni dei carri soccorso, con il rischio di viaggi multipli o di rinuncia a parte delle attrezzature. Elementi a favore del modello su gomma. Per completezza va riconosciuto che il furgone non richiede traccia, locomotiva e macchinista né l'attraversamento di tratte congestionate o interrotte, e può risultare più rapido negli eventi accessibili da strada. Proprio per questo la scelta deve fondarsi su un confronto documentato fra i due sistemi e non su valutazioni di principio. L'unico dato di campo disponibile va in questa direzione. Nell'intervento di Villalba Marianopoli del novembre 2024, eseguito da Trenitalia con il carro soccorso mentre RFI assisteva come osservatrice, la squadra RFI era sul posto circa due ore prima del carro. Si tratta però di un solo caso, riferito al solo arrivo e non all'intera operazione, e il sistema	

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
	vigente dispone già di tracce «calde» predisposte ogni giorno per il soccorso sull'alta velocità e di tracce dedicate a catalogo per le altre relazioni. Il confronto va quindi condotto sulla serie storica degli interventi.	
Punto II.7 – Rischi di interfaccia «Deve essere promosso lo scambio	La procedura rinvia ai documenti di valutazione dei rischi, che non sono stati consegnati. Il nuovo modello costituisce una modifica organizzativa significativa ai fini della salute e	DVR aggiornato per le attività di rerailing e documenti specifici

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
delle informazioni e relativi rischi fra le Unità Organizzative (DOIT, SRD-MAN, IF/detentori). Per gli aspetti di dettaglio si rimanda ai documenti specifici relativi alla valutazione dei rischi (es. DVR).» D.Lgs. 81/2008 – artt. 17, 28 e 29, comma 3 (valutazione dei rischi e sua rielaborazione); art. 26 (cooperazione e coordinamento, ove applicabile); artt. 36, 37 e 73 (informazione, formazione e addestramento); art. 50 (attribuzioni del RLS); art. 71 (attrezzature di lavoro). Reg. di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i. – gestione dei rischi di interfaccia fra i soggetti coinvolti nella modifica. Verbale di cooperazione, di coordinamento e di reciproca informazione del 18 novembre 2024 (art. 26 D.Lgs. 81/2008) – DOIT Palermo, SRD e Trenitalia, esercitazione su Blues con due assi sviati, come illustrato nell'incontro con le OO.SS. del 26 novembre 2024.	sicurezza, che l'art. 29, comma 3, del D.Lgs. 81/2008 impone di recepire nella rielaborazione del documento di valutazione dei rischi entro trenta giorni. Il RLS deve essere consultato preventivamente sulla valutazione dei rischi e ricevere la relativa documentazione aziendale, come previsto dall'art. 50, comma 1, lettere b) ed e). Gli interventi coinvolgono inoltre strutture DOIT, imprese ferroviarie, detentori ed eventuali ditte esterne, con rischi di interferenza da gestire in modo coordinato. La stessa Società ha riconosciuto l'applicabilità dell'art. 26 del D.Lgs. 81/2008. Per l'esercitazione congiunta del 18 novembre 2024, su un Blues con due assi sviati, è stato redatto un verbale di cooperazione, coordinamento e reciproca informazione fra DOIT Palermo, SRD e Trenitalia. Negli interventi reali, specie con imprese ferroviarie diverse da Trenitalia, un documento di questo tipo non può essere predisposto in emergenza e va quindi definito in via preventiva. La procedura di interfaccia qualifica l'evento del 18 novembre 2024 come svio reale in manovra nel deposito locomotive di Palermo Chiovara, gestito da Trenitalia con la squadra RFI in osservazione. L'intervento ha richiesto circa cinque ore, con un primo tentativo non riuscito di traslazione con catene e tirfor e una rampa realizzata con tavole di legno per avvicinare l'asse alla rotaia. La procedura affida inoltre a Trenitalia, in quanto titolare del contratto, l'organizzazione della sicurezza nei contesti in cui opera il personale RFI. Con l'entrata in vigore della prescrizione	richiamati al punto II.7. Verbali di consultazione dei RLS. Misure di coordinamento con DOIT, imprese ferroviarie ed eventuali appaltatori e programma di informazione, formazione e addestramento sulle attrezzature. Modello unico di intervento congiunto SERODI-DOIT, con ruoli, responsabilità e catena di comando, e distribuzione dei documenti di interfaccia a tutte le strutture territoriali. Sospensione delle esercitazioni prive di un format unico fino alla sua definizione. Protocolli di cooperazione e coordinamento sottoscritti in via preventiva con tutte le imprese ferroviarie operanti sulla rete. Tavolo tecnico periodico con le imprese ferroviarie sul servizio di rerailing, con verbale di ciascuna riunione. Individuazione del soggetto che, dopo l'entrata in vigore della

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
Procedura d'interfaccia RFI–Trenitalia per l'esecuzione del servizio di sgombero con carri attrezzati – par. 4 «Rischi di interfaccia» e par. 5 «Tavolo tecnico». (Servizio di rerailing – Procedura di interfaccia SRD-DOIT, DOI PA SE FU 02.10 1 1 II.7 RISCHI DI INTERFACCIA) Procedura di interfaccia fra RFI e Trenitalia per la sperimentazione del progetto rerailing di RFI, rev. 1 del 4 novembre 2025 – par. 4.1.1 e 9, svio del 18 novembre 2024 e disposizioni sulla cooperazione e il coordinamento.	quel presidio viene meno, e il ruolo dovrà essere assunto da RFI verso tutte le imprese coinvolte. La procedura di interfaccia con Trenitalia individua invece espressamente tre rischi, cioè l'assenza sul carro delle attrezzature necessarie, l'incompletezza delle informazioni scambiate e la mancanza nella squadra della competenza sulle specifiche tecniche del veicolo o di attrezzature adeguate, con le relative misure di mitigazione, e istituisce un tavolo tecnico almeno semestrale con verbale. La procedura SRD-DOIT (Servizio di rerailing – Procedura di interfaccia SRD-DOIT, DOI PA SE FU 02.10 1 1) si limita a rinviare ai documenti di valutazione dei rischi. Cosa riferisce il personale. Non esiste un modello unico di organizzazione degli interventi congiunti fra SERODI e DOIT, e l'adeguamento dei DVR alle fasi operative non è ancora percepibile. La procedura di interfaccia SRD-DOIT, pur emanata a livello centrale, non risulta nella disponibilità delle strutture territoriali. Sono state programmate esercitazioni congiunte, ma il personale reperibile delle DOIT non conosce ancora il proprio ruolo nel rerailing, con serie difficoltà nel recepimento delle norme di sicurezza.	prescrizione, organizza la sicurezza del cantiere nei confronti di tutte le imprese e strutture coinvolte.

4. Dislocazione territoriale delle sedi e dimensionamento del personale

A sinistra, sedi dei carri soccorso Trenitalia (19) – Torino Smistamento, Alessandria, Milano, Bolzano, Mestre, Trieste, Bologna (TPER), Savona, Firenze, Siena, Roma Smistamento, Napoli, Sulmona, Ancona, Foggia, Reggio Calabria, Palermo, Messina, Cagliari.

L'Allegato 2 della procedura Trenitalia del 17 giugno 2026 riporta anche il carro di Sassari, che non compare nella cartina, per un totale di venti carri.

A destra, sedi delle Unità Rotabili RFI – Unità Rotabili di Bari, Benevento, Bologna, Falconara, Firenze Osmannoro, Genova, Milano, Torino Orbassano, Padova, Roma, Verona; Unità Rotabili Controlli di Reggio Calabria e Palermo, collocate presso le officine nazionali ONMO e ONAI. Base cartografica «Rete in esercizio (2025)», viaggiando a vapore blog.



Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
Confronto fra le sedi (cartine e elenchi sopra riportati). DOI PA SE FU 02.10 1 1 – II.4 tempo di 4 ore assunto per l'arrivo sul luogo dell'inconveniente. Trenitalia, procedura SO_P n. 3 v. 1 del 17 giugno 2026 «Sistema di Soccorso» – par. 1 e Allegati 1 e 2, sedi dei mezzi di soccorso e disponibilità dei carri. Procedura d'interfaccia RFI– Trenitalia per l'esecuzione del servizio di sgombero con carri attrezzati – par. 3.4 e 3.6, richiesta d'intervento e tracciabilità; Allegato E. Procedura di interfaccia fra RFI e Trenitalia per la sperimentazione del progetto rerailing di RFI, rev. 1 del 4 novembre 2025 – par. 5 e 7, attivazione e tempi di «pronto a partire» dei carri soccorso.	Sedi non coincidenti. Le sedi operative del nuovo modello non coincidono con quelle storiche dei carri soccorso. Perdono un presidio di prossimità, fra gli altri, l'Alto Adige, il Friuli Venezia Giulia, il Piemonte meridionale, la Toscana meridionale, l'Abruzzo interno, la Puglia settentrionale, la Sicilia orientale e la Sardegna. Emblematico è il caso della Sicilia orientale, che dista oltre 200 km di strada dalla sede di Palermo e non può contare su Reggio Calabria senza l'attraversamento dello Stretto. L'Allegato 2 della procedura Trenitalia elenca venti carri soccorso, perché in Sardegna ne operano due, a Cagliari e a Sassari. Entrambi, come quelli di Siena e Sulmona, sono indicati con presenziamento di sedici ore, mentre gli altri risultano disponibili 24 ore su 24; per Foggia il dato non è riportato. La stessa procedura impone di garantire in ogni caso una sede per ciascuna DOIT di RFI, criterio che il modello RFI, privo di una sede in Sardegna, non assicura. La contrazione del presidio è di lungo periodo. Le postazioni dotate di carro soccorso erano ventotto [fonte ed epoca da indicare], contro le diciannove della cartina aziendale e le venti dell'Allegato 2 della procedura del 17 giugno 2026. Il nuovo modello interviene quindi su un dispositivo già ridotto di un terzo rispetto alla sua configurazione storica. I tempi per raggiungere i punti di svio difficilmente garantiranno la stessa efficienza, come conferma la procedura DOI PA SE FU 02.10 1 1, che assume 4 ore per l'arrivo sul posto. I dati per un confronto esistono già. La procedura di interfaccia	Tempi di arrivo stimati per ciascuna tratta della rete a partire dalla sede competente. Criteri con cui è stato definito il tempo di 4 ore e sua coerenza con gli impegni verso le imprese ferroviarie. Livelli di servizio fissati nel contratto con Trenitalia ed estrazione dal sistema PIC dei tempi registrati negli ultimi tre anni, distinti per sede. Livelli di servizio ART indicati nel PIR per lo sgombero e tempo massimo di attivazione garantito dalle squadre RFI in reperibilità. Serie storica delle sedi dotate di carro soccorso e delle relative chiusure, con le motivazioni e i provvedimenti che le hanno disposte.

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
	con Trenitalia impone al DCCM di registrare nel sistema PIC, per ogni intervento, l'orario della richiesta e quello del «pronto a muoversi», che fanno fede per i livelli di servizio contrattuali, e la nota di consuntivazione riporta anche partenza, arrivo sul posto, inizio e termine dei lavori e rientro in sede. Per i carri soccorso anche i tempi di approntamento sono scritti, nella procedura di interfaccia sottoscritta dalla stessa RFI. Negli impianti presenziati 24 ore il carro deve essere pronto a partire entro 20 minuti in orario di officina ed entro 60 minuti negli altri periodi; negli impianti presenziati 16 ore i tempi sono di 20 o 60 minuti fra le 6 e le 22 e di 120 minuti nella fascia notturna, con ulteriori 45 minuti di preriscaldamento quando si impiegano locomotive diesel. La stessa procedura richiama «gli SLA ART indicati dal PIR vigente». Per le squadre RFI in reperibilità non risulta un tempo di attivazione analogo, e la catena di chiamata aggiunge un passaggio, perché il DCCM avvisa il CEI, che a sua volta attiva il reperibile SERODI.	
Documento aziendale [estremi da indicare] «I mezzi-officina gommati saranno assegnati, uno per sede, a 15 Nuclei di controllo mezzi d'opera, unitamente ad un presidio ridotto aggiuntivo in Sardegna.» RFI, Incontro con OO.SS. del 4 marzo 2026 – organigramma e consistenze a febbraio 2026; cartina	Numero delle sedi. La discrepanza fra i documenti si spiega distinguendo le unità organizzative dalle sedi fisiche. L'organigramma del 4 marzo 2026 indica, alle dipendenze del Coordinamento Unità Rotabili, undici Unità Rotabili e due Unità Rotabili Controlli, e alle dirette dipendenze della Manutenzione le officine nazionali ONAI e ONMO, per complessive quindici strutture. La cartina degli ambienti di lavoro individua invece tredici sedi fisiche, perché le due Unità Controlli di Palermo e Reggio Calabria insistono sulle stesse località delle officine.	Conferma formale del numero, della collocazione e della consistenza delle sedi operative, distinguendo unità organizzative e sedi fisiche. Collocazione, organico e dotazioni del presidio in Sardegna. Elenco aggiornato delle sedi

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
«Focus ambienti di lavoro». RFI, Servizi per i Rotabili e la Diagnostica – Incontro RFI-OO.SS. del 17 gennaio 2023 – slide «Dislocazione territoriale (14 basi totali)». RFI, Servizi per i Rotabili e la Diagnostica, Manutenzione – Incontro con OO.SS. del 26 novembre 2024 – cartina «Servizio di rerailing – DOr n. 549 AD del 12.01.2024» e slide «Servizio di controlli/preparazione del treno».	La Sardegna compare nella cartina senza alcuna sede, e del presidio ridotto annunciato non si conoscono né la collocazione né la consistenza. Dipendenza dal supporto DOIT. Il modello RFI affida a personale DOIT la movimentazione e il posizionamento delle attrezzature, quindi, la sua tenuta dipende anche dalla consistenza delle sedi DOIT concorrenti, della quale non è stato fornito un quadro aggiornato. I documenti precedenti descrivono soluzioni diverse. Nel gennaio 2023 era prevista, fra quattordici basi complessive, una base a Cagliari con personale del CMA DOIT. Nel novembre 2024 la cartina aziendale indicava il rerailing in Sardegna come garantito dalla squadra dell'officina ONAI di Carini, e per il presidio di Cagliari l'impiego di personale ONAI e dell'Unità Controlli di Palermo. Un soccorso sull'isola affidato a personale con sede in Sicilia non è compatibile con tempi di intervento accettabili. La procedura di interfaccia del novembre 2025 affida le DOIT di Reggio Calabria e di Palermo alle officine nazionali di Catanzaro e di Carini e non contiene alcuna previsione per la Sardegna, dove oggi operano i carri soccorso di Cagliari e di Sassari.	DOIT che concorrono al rerailing, con le eventuali chiusure o riorganizzazioni intervenute, e verifica della disponibilità effettiva dei cinque agenti di supporto in ciascun ambito territoriale.
RFI, Incontro con OO.SS. del 4 marzo 2026 – consistenze a febbraio 2026; indicatori di produzione 2026; proiezione al 2027. Comunicato sindacale del marzo 2023 sul confronto con Se.Ro.Di. –	Personale. A febbraio 2026 ciascuna delle undici Unità Rotabili contava da 11 a 13 tecnici manutentori rotabili, 135 in totale, mentre le Unità Controlli di Palermo e Reggio Calabria disponevano soltanto di personale per la preparazione treno (3 e 5 unità). Va chiarito se il servizio attivo in Sicilia dal novembre 2025 sia svolto dal personale dell'officina ONAI e con quali effetti sulle attività di officina.	Stato di attuazione delle assunzioni annunciate e piano di copertura delle carenze per sede. Dimensionamento specifico del rerailing per sede, fondato sulla serie storica degli svii e degli

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
annunciate 150 assunzioni di personale esperto per la copertura delle posizioni delle Unità Rotabili. Comunicato unitario del 5 marzo 2026 – dalle consistenze presentate emergono carenze di cui è stata chiesta la compensazione.	Le stesse risorse devono garantire verifiche e manutenzione dei mezzi d'opera, stimate per il 2027 in 8.000 attività e 24.000 giornate uomo, oltre all'internalizzazione della manutenzione di primo livello sugli organi di sicurezza oggi affidata ai costruttori. Con queste consistenze una reperibilità continuativa sulle 24 ore, con squadre di almeno tre unità e il rispetto dei riposi dopo gli interventi notturni, non appare sostenibile senza sottrarre personale alla manutenzione ordinaria. Servizio. Nella proiezione al 2027 preparazione treno e rerailling sono aggregati in 1.200 servizi e 1.800 giornate uomo, circa una giornata e mezza per servizio. Il rerailling non è dimensionato separatamente, benché un singolo intervento impegni una squadra per molte ore, spesso di notte, e generi il successivo intervento di rimozione dei carrellini.	interventi dei carri soccorso. Organizzazione del servizio in Sicilia e suoi effetti sull'officina ONAI.
Nota della struttura sindacale territoriale su SERODI, giugno 2026 – organizzazione dell'Unità Rotabile, supporto al coordinamento e logistica delle attrezzature. RFI, Incontro con OO.SS. del 4 marzo 2026 – focus ambienti di lavoro e stato delle sedi. RFI, Servizi per i Rotabili e la Diagnostica, Manutenzione – Incontro con OO.SS. del 26 novembre 2024 – orario di lavoro in vigore dal 7 gennaio 2025, attività	Organizzazione dell'Unità Rotabile. Ciascuna unità è composta da un coordinatore di livello Q2 e da squadre formate da un capo tecnico e due tecnici, con turno in seconda e reperibilità settimanale di tre agenti per turno. Al coordinatore non è assegnato alcun supporto, neppure amministrativo, benché debba garantire la presenza per 365 giorni l'anno e, all'occorrenza, sostituire le assenze nel turno di squadra. Le carenze di personale impediscono tuttora di coprire con continuità i turni giornalieri e quelli di reperibilità. L'orario in vigore dal 7 gennaio 2025 articola quattro squadre per Unità Rotabile, due con orario 7:30-16:06, una 6:00-13:36 e una 13:36-21:12, dal lunedì al venerdì, con riposo il sabato e la domenica. Nelle ore notturne e nei giorni festivi la copertura	Modello organizzativo di dettaglio dell'Unità Rotabile, con supporto tecnico e amministrativo al coordinatore e regole di sostituzione. Integrazione pianificata delle attività di officina, rerailling, formazione treno e verifica. Aree coperte per il ricovero delle attrezzature in ogni sede, con cronoprogramma dei lavori. Verifica del rispetto del riposo giornaliero per la squadra che

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
manutentive delle Unità Rotabili e stato delle sedi. Trenitalia, procedura SO_P n. 3 v. 1 del 17 giugno 2026 «Sistema di Soccorso» – par. 1 e Allegato 2, comunicazione della disponibilità di mezzi e personale.	è affidata a una sola squadra di tre agenti, reperibile dalle 0:00 del lunedì alle 24:00 della domenica, che nella stessa settimana presta anche il turno giornaliero. Il servizio continuativo annunciato nel 2023 poggia quindi, per la maggior parte delle ore settimanali, sulla reperibilità di tre persone per ciascun ambito territoriale. Manca inoltre un presidio informativo sulla copertura effettiva. Nel sistema vigente la disponibilità di carri, locomotive e personale è comunicata alla Sala Operativa Nazionale di RFI ogni giorno, secondo la procedura Trenitalia, e comunque a ogni variazione, con evidenza distinta della mancanza del mezzo e di quella del personale. Per le squadre RFI la procedura di interfaccia prevede soltanto la trasmissione del turno di reperibilità e il suo aggiornamento in caso di modifiche. Poiché secondo la struttura territoriale le carenze impediscono tuttora di coprire con continuità la reperibilità, il coordinatore movimento potrebbe attivare una squadra incompleta senza esserne informato. Integrazione delle attività. Officina, rerailing, formazione treno e verifica sono svolte dalle stesse risorse, ma senza un'organizzazione che le integri. La loro sovrapposizione rende fragile la copertura del servizio di soccorso proprio nei periodi di maggiore carico manutentivo. Il carico si è progressivamente ampliato. Nel novembre 2024 le squadre, definite «rerailing/manutentive», svolgevano già verifiche annuali dei mezzi d'opera, affiancamento alle revisioni generali e assistenza ai treni diagnostici, e nella pianificazione 2026 compare anche la manutenzione delle	cumula turno diurno e reperibilità settimanale. Comunicazione giornaliera alla Sala Operativa Nazionale della copertura effettiva delle squadre reperibili di ciascuna Unità Rotabile, con evidenza delle scoperture.

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
	rampe per persone a ridotta mobilità. Logistica. Le attrezzature per il rerailing non dispongono di aree coperte per lo stoccaggio e la protezione dagli agenti atmosferici, e restano da completare gli adeguamenti logistici delle sedi, alcuni dei quali la Società aveva programmato entro il primo semestre 2026. Il ritardo è di lungo periodo. Nel novembre 2024 la Società indicava la messa a regime della sede di Bari entro febbraio 2024, del trasferimento da Gallarate a Milano entro gennaio 2024 e delle sedi di Orbassano e Verona entro aprile 2024, mentre nel marzo 2026 per le stesse sedi risultavano ancora in corso lavori con termine fra marzo e giugno 2026.	
Comunicato FAST-Confisal del 10 gennaio 2025 – avvio del turno di reperibilità subordinato a consistenze, graduatorie e strumenti di lavoro. Corte di giustizia UE, sentenze del 9 marzo 2021, cause C-344/19 e C-580/19 – nozione di orario di lavoro nel regime di reperibilità. D.Lgs. 66/2003 – riposo giornaliero, fatte salve le deroghe contrattuali consentite.	Reperibilità. Il servizio poggia su turni di reperibilità che richiedono una specifica disciplina negoziale. La Corte di giustizia ha chiarito che la reperibilità costituisce orario di lavoro quando i vincoli imposti, come un tempo di attivazione molto breve, incidono in modo significativo sulla possibilità di gestire liberamente il tempo libero. Tempi di attivazione, riposi compensativi, limiti agli interventi consecutivi e trattamento delle trasferte devono quindi essere definiti prima dell'estensione del servizio.	Apertura di un confronto per un accordo su tempi di attivazione, riposi compensativi, limiti agli interventi consecutivi, trasferte e dotazioni per la reperibilità.

5. Dotazioni tecniche dei carri soccorso e attrezzature RFI su furgone

Documentazione di riferimento	Criticità e osservazioni	Richieste alla Società
-------------------------------	--------------------------	------------------------

**Istruzione Tecnica IT 10005/02 –
Carri soccorso. Materiali di
dotazione ed oggetti di
arredamento e di attrezzatura e
relative modalità d'uso**

«Le attrezzature di cui sono dotati i carri soccorso risultano elencate nella presente Istruzione Tecnica e possono suddividersi in tre gruppi principali: a) attrezzature per la produzione di energia elettrica, pneumatica ed idraulica per l'alimentazione delle attrezzature principali ed ausiliarie; b) attrezzature di sollevamento, traslazione e rotazione; c) utensileria varia, attrezzature di bloccaggio e mezzi protettivi per il personale.»

Gruppo a) gruppo elettrogeno fisso della potenza di 35 KVA (carri Vs) o 70 KVA (carri Vsz) per l'alimentazione di tutte le utenze elettriche; gruppo elettrogeno portatile della potenza di 4,5 KVA per l'impianto di illuminazione di emergenza del cantiere di lavoro; gruppo motocompressore (carri Vsz) per l'aria compressa delle utenze pneumatiche (cuscini sollevatori, martello demolitore,

Trenitalia, con l'Istruzione Tecnica di riferimento, ha descritto le attrezzature presenti sui carri soccorso e le relative potenze.

Equivalenza delle attrezzature. La domanda se le attrezzature RFI trasportate sui furgoni abbiano dimensionamento e potenza pari a quelle dei carri soccorso va articolata per scenari. I sistemi idraulici leggeri oggi in commercio, dello stesso costruttore di uno dei carrellini richiamati nella bozza, sono dichiarati idonei a veicoli fino a 181 tonnellate nelle configurazioni di base e fino a 339 tonnellate in quella più completa, con slitte di traslazione da 60 tonnellate ciascuna. Il gestore dell'infrastruttura olandese li impiega da tempo con tre set per 50-60 interventi l'anno. La capacità di sollevamento, dunque, non è necessariamente inferiore.

Le differenze decisive riguardano il raddrizzamento dei veicoli rovesciati, per il quale la IT 10005/02 prevede martinetti ad artiglio e cinture, il recupero di veicoli con strutture deformate, la disponibilità di energia (gruppi elettrogeni fissi da 35 o 70 kVA e motocompressori), l'illuminazione del cantiere, le attrezzature di taglio e saldatura e i casi che richiedono una gru. Poiché non è noto quali sistemi e configurazioni RFI abbia acquistato, **in attesa della documentazione non è possibile esprimere una valutazione di equivalenza.**

Elenco delle dotazioni di ciascun furgone, con modello, portata e massa dei componenti.

Configurazione dei sistemi di sollevamento acquistati e massa massima dei veicoli recuperabili.

Soluzioni previste per veicoli rovesciati o deformati e per gli eventi che richiedono una gru.

chiave pneumatica, ecc.); gruppo motopompa con motore a scoppio e con motore elettrico per le apparecchiature oleodinamiche di recupero; pompa a mano di emergenza; banco di comando con n. 4/6 distributori; tubi di collegamento ad A.P.

Gruppo b) martinetti oleodinamici di varia forma ed altezza con forza da 100 a 1350 KN; travi di lega leggera da 1100 a 4400 mm; carrelli portanti e motori per la traslazione dei veicoli sollevati; martinetti oleodinamici ad artiglio e cinture per il raddrizzamento dei veicoli rovesciati; martinetto per il traino orizzontale di veicoli; cuscini ad aria compressa per il primo sollevamento o raddrizzamento dei veicoli sviati o rovesciati quando gli spazi non consentono l'immediato impiego dei mezzi tradizionali.

Gruppo c) catene, funi ed attrezzi per vincolare i carrelli alla cassa; carrellini per il recupero di veicoli con assi bloccati oppure mancanti; suole di slittamento; cesoia e divaricatore idraulico per veicoli con strutture deformate;

apparecchiature ossipropaniche per tagli e riscaldi; saldatrice ad elettrodo; apparecchiatura per taglio al plasma; paranchi e martinetti con comando manuale; rampe di recupero; DPI; legname per gli appoggi dei mezzi di sollevamento; apparecchiatura ricetrasmittente; generi di conforto per il personale in situazioni climatiche e di disagio particolari.		
«Il personale che opera con detti mezzi viene normalmente utilizzato nelle lavorazioni di officina. Per l'aggiornamento professionale continuo dello stesso all'uso delle apparecchiature di recupero vengono organizzate periodicamente esercitazioni teoriche e pratiche secondo le modalità previste dalla nota CO 281 rv.» Trenitalia, procedura SO_P n. 3 v. 1 del 17 giugno 2026 «Sistema di Soccorso» – par. 1, lett. a) e b), e Allegato 3 «Esercitazioni del Personale dei Mezzi di Soccorso». La procedura aggiorna e sostituisce la CO n. 281.5/DPI del 31 luglio 2019 richiamata nella IT 10005/02.	Documentazione tecnica RFI. Trenitalia ha descritto anche le modalità esecutive per disporre sul terreno le attrezzature, i metodi di sollevamento e quelli di rimessa in rotaia. Non risulta che RFI abbia predisposto documenti equivalenti per le proprie squadre. Mantenimento delle competenze. Per i carri soccorso sono previste esercitazioni teoriche e pratiche periodiche. Nel calendario formativo 2026 presentato da RFI non compaiono edizioni dedicate al rerailing, benché la slide ne richiami la qualificazione professionale, e l'attività pratica è limitata a 20 sessioni di training on the job per ciascuna delle undici Unità Rotabili, mentre per Palermo e Reggio Calabria il grafico non ne riporta. L'esperienza pratica risulta inoltre concentrata nelle officine nazionali. Nel novembre 2024 le simulazioni di rerailing erano 18 per ONMO e 19 per ONAI, contro 5 complessive per le undici Unità Rotabili. Nel marzo 2026 la slide «Focus rerailing» indicava al 100% attrezzature e furgoni, senza più riportare il dato su personale e formazione, che nel	Documento RFI equivalente alla IT 10005/02 per modalità esecutive, sollevamento e rimessa in rotaia. Manuali d'uso e piano di manutenzione e verifica periodica delle attrezzature ai sensi dell'art. 71 del D.Lgs. 81/2008. Piano di esercitazioni periodiche, anche congiunte con Trenitalia, DOIT e Vigili del Fuoco, comprensivo di scenari in galleria e su viadotto. Integrazione del piano formativo con le esigenze emerse sul campo, istruttori dedicati di filiera e percorso strutturato di ritorno di esperienza con Trenitalia.

IT 10005/02 – modalità esecutive, metodi di sollevamento, metodi di rimessa in rotaia, figure citate nel testo (*omissis*).

RFI, Incontro con OO.SS. del 4 marzo 2026 – pianificazione della formazione 2026; indicatori di produzione 2026.

Nota della struttura sindacale territoriale su SERODI, giugno 2026 – stato della formazione, esercitazioni e ritorno di esperienza.

RFI, Servizi per i Rotabili e la Diagnostica, Manutenzione – Incontro con OO.SS. del 26 novembre 2024 – slide «Servizio di rerailing – Esercitazioni» e «Fattori della produzione».

Procedura di interfaccia fra RFI e Trenitalia per la sperimentazione del progetto rerailing di RFI, rev. 1 del 4 novembre 2025 – par. 4 e 6, simulazioni svolte e affiancamento in qualità di osservatori.

novembre 2024 era dichiarato al 96%.

Nella sperimentazione la squadra RFI ha operato soltanto come osservatrice. La procedura di interfaccia stabilisce che il personale RFI, pur qualificato, non può intervenire direttamente, si pone in posizione sicura e raccoglie documentazione video e fotografica, e con le stesse modalità è disciplinato l'affiancamento agli interventi di Trenitalia previsto per il 2026. Le simulazioni svolte dall'avvio sono indicate in circa 40 complessive, valore che coincide con quello presentato alle Organizzazioni Sindacali nel novembre 2024, sicché nell'anno successivo non risultano aumentate o il dato non è stato aggiornato. Il passaggio dall'osservazione all'esecuzione autonoma avverrebbe quindi per effetto della prescrizione, senza una fase di esecuzione assistita su interventi reali.

Per i carri soccorso lo standard è ora documentato. Ogni agente, prima di essere inserito nei turni di reperibilità, deve aver partecipato ad almeno tre giornate di formazione teorico-pratica o di esercitazione. Ciascuna squadra svolge un'esercitazione semestrale, che diventa annuale solo per i carri con più di dodici interventi reali nell'anno precedente, con simulazione della richiesta, misurazione dei tempi di preparazione, prova freno e recupero di rotabili in tutte le condizioni, compresi i ribaltamenti. Ulteriori esercitazioni sono previste quando entrano in circolazione nella zona di azione nuovi tipi di rotabili, anche di altre imprese. Il responsabile di ciascun carro deve provenire dalla manutenzione rotabili e avere esperienza pluriennale negli interventi di recupero.

Formazione incompleta. Secondo la struttura territoriale, a

Numero di esercitazioni svolte e di interventi reali seguiti in affiancamento da ciascuna Unità Rotabile.

Adozione per le squadre RFI di uno standard almeno equivalente a quello dell'Allegato 3 della procedura Trenitalia, con formazione minima prima dell'inserimento in reperibilità, esercitazioni semestrali per squadra e aggiornamento all'entrata in circolazione di nuovi rotabili.

Fase di esecuzione assistita, con la squadra RFI operativa e il personale dei carri soccorso in affiancamento, per un numero minimo di interventi reali in ciascuna sede prima del passaggio all'autonomia.

	due anni dall'assunzione il personale non ha ancora completato l'iter formativo necessario, e nel corso delle attività sono emerse esigenze formative non previste all'origine, come il taglio a cannello, attrezzatura che la IT 10005/02 include da sempre nelle dotazioni dei carri soccorso. Mancano istruttori dedicati di filiera e non è mai stato costruito un ritorno di esperienza con il personale Trenitalia che svolge da anni questa attività.	
Trenitalia, Istruzione «Sistema di Soccorso» (2004) – Allegato 8 «Mezzi di soccorso. Tipologia e caratteristiche tecniche», par. 4.1 e 4.2, Tabelle 5, 6 e 7, Figure 8, 9 e 10. Carro Vs a due assi. Tara media 29.000 kg con attrezzatura e 24.000 kg senza attrezzatura; velocità massima 120 km/h; freno continuo Westinghouse tipo U; freno di stazionamento oleodinamico; illuminazione autonoma; riscaldamento ad aria calda; serbatoio acqua da 1.400 litri. Carro Vsz a carrelli. Tara media 53.000 kg con attrezzatura e 41.000 kg senza attrezzatura; carrelli tipo 24 AU; velocità massima 120 km/h; freno continuo Westinghouse tipo U; freno di stazionamento oleodinamico; illuminazione	Portata utile. Il confronto fra carro soccorso e furgone si misura in primo luogo sulla massa trasportabile. La differenza fra tara con attrezzatura e tara senza attrezzatura indica una dotazione imbarcata dell'ordine di dodici tonnellate sul carro Vsz e di cinquemila chilogrammi sul carro Vs. Il dato consente di verificare per differenza quale parte delle dotazioni elencate nella IT 10005/02 possa effettivamente essere trasportata su gomma, e su quali voci il nuovo modello comporti una riduzione. Autonomia sul posto. I carri dispongono di generazione autonoma di energia elettrica, pneumatica e idraulica, di illuminazione e riscaldamento indipendenti e di serbatoi da 1.400 litri di acqua e, per la serie Vsz, da 1.240 litri di nafta. L'autonomia condiziona la durata sostenibile dell'intervento in assenza di allacciamenti, profilo non secondario a fronte di interventi di durata pluriorario documentati dalla stessa Società. Accessibilità del luogo dell'evento. Dotati di freno continuo e ammessi a 120 km/h con le norme dei treni di locomotive isolate, i carri raggiungono il punto di intervento per via ferroviaria, quindi anche in galleria, in trincea e su viadotto, dove il mezzo stradale impone il trasbordo	Schede tecniche dei furgoni assegnati alle squadre di rerailing, con massa complessiva a pieno carico, portata utile e massa delle dotazioni imbarcate per ciascun mezzo. Raffronto fra la dotazione trasportata su gomma e quella dei carri Vs e Vsz, con indicazione delle attrezzature non trasferibili sul mezzo stradale. Modalità di produzione di energia elettrica, pneumatica e idraulica e di illuminazione del cantiere in assenza di allacciamenti, con autonomia dichiarata. Soluzioni logistiche e servizi igienico-assistenziali previsti per le squadre negli interventi di durata pluriorario e in galleria o su viadotto.

autonoma; riscaldamento ad aria calda; serbatoio acqua da 1.400 litri; serbatoio nafta da 1.240 litri. Lunghezza fuori tutto 23.800 mm, interperno 16.500 mm, altezza 4.074 mm.

Il layout del carro Vsz comprende officina e banco di lavoro, gruppo elettrogeno, compressore, paranco elettrico di portata 300 kg, deposito legname, portabinde, casse per funi e tubi flessibili, bombole di ossigeno e di propano con apparecchiatura ossipropanica per taglio e riscaldamento, cesoia e divaricatore idraulici, oltre al compartimento per il personale, alla ritirata e allo spazio destinato alla confezione e distribuzione degli alimenti per il personale della squadra di recupero.

Entrambe le tipologie sono ammesse alla velocità massima di 120 km/h secondo le norme stabilite per i treni di locomotive isolate.

manuale delle attrezzature lungo la sede.

Servizi per la squadra. Il carro assolve anche la funzione di base logistica del personale, con compartimento dedicato, ritirata e spazio per la preparazione dei pasti. Per squadre di tre addetti in reperibilità continuativa il nuovo modello non individua una soluzione equivalente, profilo che rileva ai sensi del D.Lgs. 81/2008 e del relativo Allegato IV.

Natura della fonte. L'Istruzione del 2004 documenta la configurazione del servizio quale storicamente erogata e va letta congiuntamente alla IT 10005/02 e alla procedura Trenitalia SO_P n. 3 v. 1 del 17 giugno 2026 per la consistenza attuale dei mezzi.

Edizione vigente dell'Istruzione e dell'Allegato sui mezzi di soccorso, con la consistenza attuale dei carri Vs e Vsz e delle relative attrezzature.

6. Proposta

Impostazione. Il servizio di rerailing, per la sua complessità, richiede un'analisi che separi nettamente l'attività di condotta della locomotiva dalla gestione del carro soccorso e delle relative apparecchiature. Alla luce della documentazione esaminata, la

Federazione propone di superare l'alternativa secca fra carro soccorso e furgone e di adottare un modello integrato, coerente con l'indicazione dell'ART di assicurare efficacia, efficienza e ottimale allocazione dei mezzi lungo la rete.

Rerailing leggero su gomma. Le squadre RFI intervengono con attrezzature trasportate su furgone negli eventi raggiungibili da strada e di complessità contenuta, quali svii di singoli carrelli o assi bloccati, eventi in stazioni, scali e durante le manovre, veicoli di massa compatibile con le attrezzature in dotazione.

Soccorso pesante su rotaia. Per gli eventi in galleria o su viadotto, sulle tratte non accessibili da strada, con veicoli rovesciati o deformati, con locomotive o convogli pesanti e con più veicoli coinvolti resta necessario il carro soccorso attrezzato **garantisce**:

1. **un intervento tempestivo tramite "officine su rotaia" (carri attrezzi tradizionali), evitando il ricorso al trasporto limitato di attrezzature su gomma con furgoni**
2. **l'utilizzazione della locomotiva nel ruolo attivo nella fase di recupero dei rotabili sviati. Infatti, di solito si sfrutta la sua potenza per generare la forza necessaria per la risalita del veicolo sul binario quando si utilizzano le rampe a coda di rondine**
3. **la disponibilità sul posto di energia elettrica, pneumatica e idraulica, di illuminazione del cantiere e di una base logistica per il personale, con una dotazione imbarcata dell'ordine di dodici tonnellate sui carri a carrelli, non replicabile con la portata utile di un furgone stradale**

Pertanto, l'organizzazione del soccorso dei veicoli sviati, che può essere assicurato secondo tre scenari operativi alternativi.

Opzione 1. Cessione o noleggio dei carri a RFI con manutenzione a carico di Trenitalia. Trenitalia noleggia o cede a RFI, dietro corrispettivo, i carri soccorso attualmente dislocati sul territorio, garantendo la manutenzione dei veicoli e delle attrezzature di recupero e la formazione del personale di rerailing RFI all'uso dei macchinari. RFI mantiene la facoltà di acquistare nuove apparecchiature in sostituzione di quelle obsolete, assicurando gli attuali standard qualitativi. La soluzione si giustifica tecnicamente perché RFI non dispone oggi di Officine Manutenzione Veicoli idonee alla gestione di questi veicoli e delle loro attrezzature, e consente di intervenire in emergenza con officine su rotaia anziché con il trasporto limitato di attrezzature su gomma. La procedura Trenitalia del 17 giugno 2026 conferma che Trenitalia è soggetto responsabile della manutenzione dei carri soccorso e nomina per ciascuno un responsabile proveniente dalla manutenzione rotabili, assetto che questa opzione conserverebbe. Sul piano autorizzativo l'opzione richiede di definire il titolo di circolazione dei carri, oggi ammessi in forza dell'Autorizzazione Cimoli del 2000 con modifiche gestite secondo la COCS 45/DT, e il loro trasferimento al Gestore. RFI è peraltro già detentore e soggetto responsabile della manutenzione dei propri veicoli circolanti come treno, e dispone quindi di un assetto compatibile con la titolarità dei carri, ferma la possibilità di affidarne la

manutenzione a Trenitalia.

Opzione 2. Trazione affidata a imprese ferroviarie per ambiti territoriali. RFI contrattualizza il servizio di trazione per il trasporto del carro soccorso sul luogo dell'evento, ricorrendo anche a più imprese ferroviarie in relazione alle rispettive zone di operatività e nel rispetto delle procedure a evidenza pubblica richiamate dalla delibera ART n. 70/2014. I carri soccorso e le relative attrezzature sono trasferiti al Gestore dell'infrastruttura e mantenuti da Trenitalia, mentre personale di condotta, disponibilità e manutenzione delle locomotive restano in capo all'impresa ferroviaria assegnataria.

Opzione 3. Trazione con risorse interne RFI. RFI garantisce autonomamente la trazione del carro soccorso sul luogo dell'intervento. I carri e le attrezzature sono trasferiti al Gestore e mantenuti da Trenitalia. I macchinisti dedicati potrebbero essere individuati tra il personale di SERODI Esercizio o tra il personale delle DOIT abilitato alla condotta dei treni. La documentazione del gennaio 2023 conferma che SERODI Esercizio dispone già di agenti di condotta per i treni diagnostici, che circolano in regime di treno secondo la procedura DPR P 05 1 0. Erano però 35, assegnati a Torino, Genova, Pisa, Ancona, Roma, Napoli e Lamezia, senza impianti in Lombardia, nel Triveneto, in Emilia-Romagna, in Puglia e nelle isole, e già impegnati su percorrenze diagnostiche in crescita. Consistenza attuale e disponibilità residua andrebbero verificate prima di fondare la proposta su queste risorse. Data la scarsa disponibilità di locomotive diesel in RFI, occorrerebbe noleggiare le locomotive oggi impiegate per i carri soccorso e, successivamente, locomotive diesel reperite sul mercato, allocate in relazione alla dislocazione dei carri. Le locomotive D.145 cedute in passato da Trenitalia Cargo a RFI per i servizi di manovra di pertinenza del Gestore sono macchine vetuste, di scarsa affidabilità, con evidenti problemi manutentivi e spesso dislocate lontano dalle officine di manutenzione, e non risultano pertanto idonee a garantire la trazione dei carri soccorso. Secondo l'Allegato 2 della procedura Trenitalia del 17 giugno 2026, la trazione dei carri soccorso è oggi assicurata in prevalenza da coppie di E.464 e da locomotive diesel D.445. Va considerato infine il requisito della conoscenza delle linee. Già oggi, per il carro di Milano, l'Allegato 1 della procedura Trenitalia prevede l'affiancamento di personale di condotta Trenord sulle linee per le quali il personale Trenitalia non è abilitato, e un nucleo di macchinisti RFI dedicati dovrebbe essere abilitato sull'intera zona di azione di ciascun carro.

Tutela del personale nella transizione. In ciascuna opzione occorre salvaguardare le professionalità oggi impiegate da Trenitalia sui carri soccorso, valutando percorsi di mobilità infragruppo su base volontaria verso le Unità Rotabili, con riconoscimento dell'esperienza maturata. La soluzione consentirebbe di ridurre in tempi brevi il divario di competenze rilevato nella sezione 2.

Condizioni preliminari all'estensione sull'intera rete. La Federazione ritiene che l'entrata in vigore della prescrizione su scala nazionale debba essere subordinata alle condizioni che seguono.

Valutazione dei rischi. Consegna alle Organizzazioni Sindacali e ai RLS del DVR aggiornato, della relazione finale richiamata nella bozza e della valutazione di significatività ai sensi del Reg. (UE) n. 402/2013.

Squadre e abilitazioni. Definizione, per tipologia di evento, della composizione minima delle squadre, dei profili abilitativi e della catena di comando sul posto, e completamento documentato delle abilitazioni in ogni sede con un numero minimo di interventi reali in affiancamento prima del passaggio all'autonomia.

Intervento congiunto con le DOIT. Definizione di un modello unico di intervento fra SERODI e DOIT, con ruoli, responsabilità e documenti di interfaccia noti a tutto il personale coinvolto, e sospensione delle esercitazioni non strutturate secondo un format unico.

Formazione e ritorno di esperienza. Completamento dell'iter formativo, integrazione del piano con le esigenze emerse sul campo, istruttori dedicati di filiera e ritorno di esperienza con il personale Trenitalia dei carri soccorso, anche con il coinvolgimento diretto delle maestranze.

Attrezzature e logistica. Dotazione di ausili meccanici per la movimentazione dei carichi, di sistemi di illuminazione ed energia adeguati e di mezzi d'opera idonei per il trasbordo in galleria e su viadotto, con aree coperte per il ricovero delle attrezzature e supporto organizzativo ai coordinatori delle Unità Rotabili.

Personale di condotta delle imprese ferroviarie. Revisione delle disposizioni che attribuiscono all'AdC la scelta dei punti di misurazione delle boccole e disciplina della presenza dell'agente RFI a bordo.

Reperibilità. Accordo sulla disciplina della reperibilità, dei riposi compensativi e delle trasferte.

Trasparenza e monitoraggio. Pubblicazione delle tabelle delle sedi e delle zone di azione e definizione di indicatori sui tempi di arrivo e di ripristino, con monitoraggio congiunto a cadenza trimestrale.

Continuità del servizio. Mantenimento del contratto con Trenitalia, o di un presidio equivalente, come riserva operativa fino al raggiungimento di livelli di servizio almeno pari a quelli attuali, e allineamento della data di entrata in vigore all'effettiva autonomia delle squadre.

Fonti consultate

ART, delibera n. 70/2014, Allegato A, par. 4.5 e 4.6.1; delibere n. 140/2016 e n. 130/2019.

ART, delibera n. 213/2025 del 4 dicembre 2025, Allegato A, prescrizione 3.1.3.1 e sez. 6.3 (autorita-trasporti.it).

RFI, Prospetto Informativo della Rete 2026 e 2027, edizioni di dicembre 2025, elenco delle modifiche e par. 1.5.1 (rfi.it).

RFI, Direzione Tecnica, bozza di prescrizione di esercizio sul servizio di rerailing, e-POD, download del 9 settembre 2026.

RFI, Unità Rotabili – Incontro con OO.SS. del 4 marzo 2026 (documento riservato).

RFI, Servizi per i Rotabili e la Diagnostica – Incontro RFI-OO.SS. del 17 gennaio 2023 (informazione ad uso interno).

RFI, Servizi per i Rotabili e la Diagnostica, Manutenzione – Unità Rotabili e Officine Nazionali, Incontro con OO.SS. del 26 novembre 2024 (informazione confidenziale).

RFI, CO n. 597/AD del 7 ottobre 2021; DOr n. 549/AD del 12 gennaio 2024; procedura DOI PA SE FU 02.10 1 1; procedura di interfaccia RFI-DCIOVA0011\2025\0000418 del 3 dicembre 2025. La procedura di interfaccia per la sperimentazione è stata consultata nella rev. 1 del 4 novembre 2025, prima emissione del 14 ottobre 2024.

Trenitalia, Istruzione Tecnica IT 10005/02; contratto RFI–Trenitalia per il servizio di sgombero in vigore dal 1° luglio 2021. Contratto rinnovato dal 7 giugno 2025 secondo la procedura Trenitalia SO_P n. 3 v. 1.

Trenitalia, Istruzione «Sistema di Soccorso» (2004), Allegato 8 «Mezzi di soccorso. Tipologia e caratteristiche tecniche», par. 4.1 e 4.2, Tabelle 5-7 e Figure 8-10.

Trenitalia, procedura SO_P n. 3 v. 1 del 17 giugno 2026 «Sistema di Soccorso: gestione dei mezzi di soccorso per il recupero dei rotabili e lo sgombero dell'infrastruttura ferroviaria del Gestore RFI», Allegati 1-4 e Appendice 1 (procedura d'interfaccia RFI–Trenitalia), informazione ad uso interno.

FAST-Confisal, Segreterie Nazionali, comunicato «RFI Servizi per i Rotabili e la Diagnostica – Manutenzione», 10 gennaio 2025.

FAST-Confisal, nota della struttura sindacale territoriale «SERODI – giugno 2026» (documento interno).

Comunicati sindacali sui confronti con la struttura Se.Ro.Di. del giugno 2022, del marzo 2023 e del 5 marzo 2026 (fitcisl.org, sindacatofast.it).

Holmatro, documentazione tecnica «Rerailing Systems» e schede dei distributori.

D.Lgs. 81/2008; D.Lgs. 66/2003; D.Lgs. 50/2019; Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i.; CGUE, sentenze del 9 marzo 2021, C-344/19 e C-580/19.