

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cade l'ultima diga per il macchinista unico sui treni merci

Nicola Capuzzo · Monday, October 13th, 2025

La possibilità di utilizzare un macchinista unico sui treni merci (e su quelli passeggeri dove ciò non avviene: lunga percorrenza non trainata da elettrotreno) sarà dal 25 ottobre molto più concreta.

In Gazzetta Ufficiale, infatti, è stato pubblicato tre giorni fa un Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che dà sostanziale attuazione a [quanto dispose l'ultima Legge sulla concorrenza](#) approvata nel dicembre 2023. La norma va a modificare l'articolo di un Decreto del Mit del 2011 dedicato all'organizzazione del pronto soccorso in ambito ferroviario, richiamandosi alla Technical Opinion n. 2022-4 del 13 giugno 2022 con cui l'Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie (Era) ha espresso una “valutazione negativa” in merito ad alcune dello stesso e alla decisione di esecuzione del 18 luglio 2024 con cui la Commissione europea “ha imposto all'Italia di modificare il citato decreto ministeriale n. 19 del 2011”.

In pratica, all'entrata in vigore, alle singole imprese ferroviarie verrà concessa molta più autonomia nella predisposizione di procedure che prevedano – non più “per ciascun punto della rete ferroviaria” ma “lungo” di essa – le modalità più efficaci al fine di garantire un soccorso qualificato anche per il trasporto degli infortunati, con la cancellazione per quest'ultimo caso della dicitura “nei tempi più rapidi possibili”.

Detto che il tema è da tempo appannaggio soprattutto del settore cargo (sui regionali e sugli altri convogli passeggeri trainati da elettrotreni è grossomodo pacifico il ricorso al macchinista unico), il busillis stava nei tempi di intervento di soccorso per un macchinista colto da malore. Per i rappresentanti dei lavoratori, dati i molti punti della linea ferroviaria difficilmente raggiungibili da mezzi di soccorso (in primis gallerie, ponti, etc.), la ratio del doppio macchinista sta nel fatto che, in caso di infortunio, solo la presenza di un altro conduttore potrebbe garantire lo spostamento del convoglio verso il punto maggiormente idoneo a un soccorso che il sistema di arresto automatico del treno, attivo in presenza di macchinista unico, invece non permetterebbe. Una questione che per Era non si pone purché si resti nel rispetto del criterio della cosiddetta “golden hour” per i tempi di soccorso.

Ad ogni modo, considerata la richiesta di macchinisti da parte del mercato e il valore per le imprese di personale formato, si ritiene che difficilmente un ricorso anche massiccio all'utilizzo del macchinista unico possa causare problematiche di esuberi. Forse anche per questo al momento non si registrano reazioni sindacali alla pubblicazione del decreto.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Monday, October 13th, 2025 at 10:00 am and is filed under [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.