

SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA



Nel nuovo contesto operativo della Polizia Ferroviaria come Specialità della Polizia di Stato

Bologna 27 maggio 2026 – Convegno Nazionale

Cantieri Temporanei o Mobili

Relatore: Marco Prosperi Sostituto Commissario (Polfer)



Decreto del Ministro dell'Interno 15 Agosto 2025

Direttiva per il coordinamento delle attività di Polizia nelle Infrastrutture Ferroviarie

RIAFFERMA I PRINCIPI DEL DECRETO MINNITI 2017, RIBADENDO L' **ESCLUSIVITÀ** E LA **PREMINENZA** DELLA POLIZIA FERROVIARIA IN AMBITO FERROVIARIO E PRECISANDO LIMITI E COMPITI DELLE ALTRE FORZE DI POLIZIA

CONTESTO

- Crescita mobilità post-pandemia
- Stazioni = nodi intermodali / aree aggregazione
- Rafforzamento delle unità per la specialità nel 2024
- Piano «Stazioni Sicure» (Roma, Milano, Napoli)

COMPETENZE POLFER

- Servizi «ferroviari in senso stretto» (esclusivi)
- Prevenzione generale + Ordine Sicurezza Pubblica in stazioni presidiate
- Accertamento violazioni DPR 753/1980 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto)

ALTRE FORZE POLIZIA

- GdF: economico-finanziario / doganale
- CC NAS: igiene e sanità
- Attività da **preannunciare a PolFer**

POLIZIE LOCALI

- Ammesse solo per materie amministrative/commerciali
- **Preclusi:** Polizia Ferroviaria, O.S.P., accertamenti DPR 753/1980
- Patti urbani vincolati a tali limiti

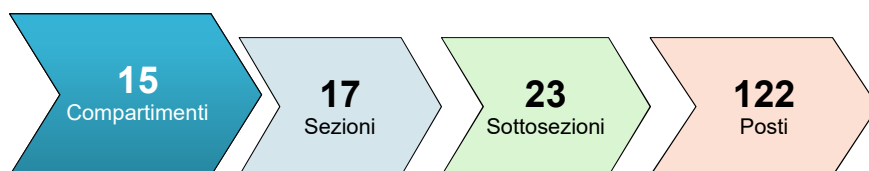
PRESIDI IN STAZIONE

- Ammessi: solo PolFer + CC (polizia militare)
- Preclusi: altri presidi statali/locali

ASSOCIAZIONI D' ARMA

- Ammesso volontariato/assistenza viaggiatori
- Vietato ogni equivoco con funzioni di polizia

Organizzazione sul territorio



Forza effettiva
(al 30 Aprile 2026)

3.974

In quale contesto



2.200
STAZIONI



10.600
TRENI



16.800 km
LINEE FERROVIARIE



5.590.000
VIAGGIATORI AL GIORNO



I Nuclei Specialistici

La Polizia Ferroviaria si avvale di **Nuclei Specialistici** per gestire scenari complessi e garantire la sicurezza ferroviaria



NOIF

Nucleo Operativo Incidenti Ferroviari

istituito per supportare l'Autorità
Giudiziaria con personale
specificamente qualificato nelle
**investigazioni relative a disastri
ferroviari** o incidenti
particolarmente gravi o complessi



NOIMP

Nucleo Operativo e Informativo Merci Pericolose

istituito per conferire ulteriore
**impulso e qualità alle attività di
controllo nel trasporto ferroviario
di merci pericolose**



NVC

Nucleo di vigilanza e controllo

Istituito con l'art.7 del DM 154/2009 per
verificare il **rispetto delle previsioni di
legge e degli standard di qualità**
richiesti nell'ambito delle attività di
security svolte dalle Guardie Giurate



Modalità operativa è necessità di richiesta di sospensione della circolazione ferroviaria

Nel contesto operativo, la Polizia Ferroviaria spesso ha l'esigenza di realizzare l'attività interagendo con la linea ferroviaria per tale motivo, in considerazione della delicatezza dell'intervento caratterizzato dall'alto rischio per la sicurezza e l'incolumità degli operatori della Specialità, si rende necessario adottare sulla base della natura dell'intervento, le seguenti misure operative:

Intervento che riveste carattere di urgenza:

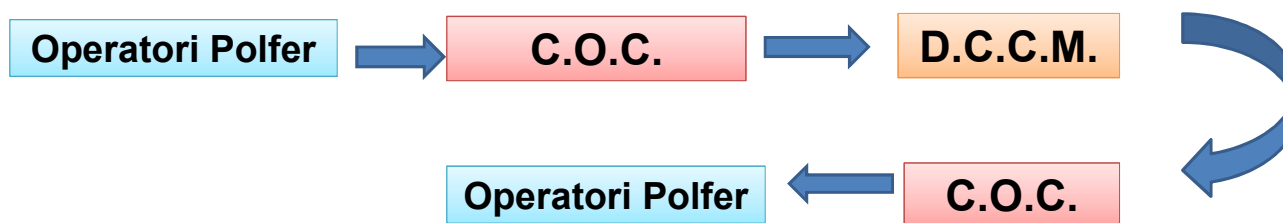
- Investimento di persona
- Inseguimento di persone sospette in fuga o persone con intenti suicida
- Segnalazione di ordigno in linea

Intervento che non riveste carattere di urgenza:

- Attività di acquisizione reperti
- Sopralluoghi di Polizia Giudiziaria



Procedura per l'interruzione e ripristino della Circolazione Ferroviaria



Tutte le comunicazioni relative all'interruzione e ripresa della circolazione devono avvenire tra **le Sale Operative** in modo che ne rimanga traccia, tramite comunicazione scritta o, laddove esistente, registrazione telefonica

Tipologie di incidente ferroviario

- 1) Collisione
- 2) Svio/Deragliamento
- 3) Investimento di persone/Incidente a persone in cui è coinvolto materiale rotabile in movimento (sia esso di natura accidentale o volontaria)
- 4) Incendio a bordo del materiale rotabile (conseguente a guasto o malfunzionamento)
- 5) Problematiche ai treni trasportanti merci pericolose
- 6) Incidente sul lavoro diverso dall'investimento/incidente provocato da: caduta, folgorazione e schiacciamento
- 7) Folgorazione
- 8) Tallonamento deviatoio
- 9) Presenza indebita senza impatto / persona con intenti suicidi in linea

Definizioni

- 1) **«collisione»:** tutti i casi in cui si verifica l'impatto frontale, laterale o posteriore fra una parte di un treno e una parte di un altro treno o veicolo ferroviario (anche mezzo d'opera), anche in manovra, ovvero contro oggetti fissi o temporaneamente presenti sopra o vicino al binario, compresa la collisione con la linea aerea di contatto.
- 2) **«svio o deragliamento di treno»:** tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno, anche in manovra, esce dai binari;
- 3) **«investimento di persone o incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento»:** gli incidenti che coinvolgono una o più persone urtate da un veicolo ferroviario o da un oggetto che vi è attaccato o che si è staccato dal veicolo. Sono incluse le persone che cadono dai veicoli ferroviari, nonché le persone che cadono o che sono colpite da oggetti mobili quando viaggiano a bordo dei veicoli; poiché in alcuni casi tali eventi avvengono in corrispondenza dei passaggi a livello occorre prestare molta attenzione alla corretta localizzazione;
- 4) **«incendio a bordo del materiale rotabile»:** incendio o esplosione, dovuto a guasto o malfunzionamento, che si verifica in un veicolo ferroviario (compreso il relativo carico) durante il percorso fra la stazione di partenza e la destinazione, anche durante la sosta nella stazione di partenza, a destinazione o nelle fermate intermedie, nonché durante le operazioni di smistamento dei carri;

Definizioni

- 5) **«problematiche ai treni trasportanti merci pericolose»:** qualsiasi problematica relativa al trasporto ferroviario di merci pericolose (ad es. perdita di sostanza), fermo restando che altri tipi di incidenti (collisioni, svii, ecc.) rientrano in quelle specifiche tipologie di evento, salvo poi evidenziare, nelle informazioni di dettaglio relativa al treno coinvolto, che si tratta di un convoglio trasportante merci RID;
- 6) **«incidente sul lavoro diverso dall'investimento/incidente provocato da materiale rotabile in movimento»:** qualsiasi incidente o infortunio sul lavoro in linea (folgorazioni o altro, ad eccezione degli incidenti provocati da materiale rotabile in movimento che rientrano nell'apposita categoria) che coinvolge il personale ferroviario o uno o più dipendenti da ditte appaltatrici;
- 7) **«folgorazione»:** qualsiasi evento, al di fuori dei casi di infortunio sul lavoro di cui al punto precedente, nei quali una persona resti folgorata sui convogli o, più in generale, in ambito ferroviario;
- 8) **«tallonamento deviatoio»:** tallonamento di deviatoio da parte del materiale rotabile in movimento, anche in manovra;
- 9) **«presenza indebita senza impatto/ persona con intenti suicidi in linea»:** presenza indebita sui binari o sulla sede ferroviaria di persona che manifesti intenti suicidi. Per quanto non si tratti di veri e propri eventi incidentali mancando l'impatto, si ritiene fondamentale tracciare il fenomeno dei tentativi di suicidio lungo la linea ferroviaria.

Sopralluogo

Il sopralluogo

Consiste in un'attenta analisi della scena dove è avvenuto l'incidente e assume una notevole importanza per l'attività di indagine ai fini della ricostruzione della dinamica dei fatti e all'accertamento delle eventuali responsabilità. Tale attività si svolge attraverso le seguenti fasi:

- Controllo materiale rotabile
- Controllo armamento
- Controllo impianti di sicurezza
- Sequestri e Acquisizioni
- Raccolta testimonianze

Il controllo materiale Rotabile

Si tratta di una vera e propria «*check list*» e consiste nel verificare:

- Posizione del materiale (*Locomotiva – Vetture*)
- Condizioni dell'impianto di frenatura
- Ispezione della cabina di guida solo se non danneggiata (*posizione leve di comando e di frenature*)
- Acquisizione libro di bordo
- In caso di decesso dei macchinisti verificare la posizione per capire se al momento dell'impatto gli stessi potevano essere vigili (*ad esempio il cadavere trovato nel corridoio della locomotiva*)



Controllo Armamento

Armamento

- Distribuisce i carichi sul piano stradale
- Realizza le condizioni geometriche di posa del binario durante la costruzione
- Coregge i difetti di geometria del binario

Durante il controllo dell'armamento occorre controllare con particolare attenzione le condizioni dei binari in particolare nella parte dove è iniziato l'incidente, evidenziando il tratto di binario fino al «*punto di sormonto*» ovvero l'inizio dell'incidente . Altri particolari da controllare sono la posizione del deviatoio, lo stato della massicciata, le traversine, gli organi di aggancio tra le rotaie e le traversine ed eventuali giunzioni/saldature tra le rotaie

Attività propedeutiche

Dell'armamento, al fine di poter effettuare ulteriori accertamenti tecnici, valutare il sequestro di un intero tratto, acquisendo e ponendo a disposizione dell'A.G. anche il registro relativo ai lavori di manutenzione effettuati.

Incidente sul lavoro

Tipologia

- 1) Investimento
- 2) Caduta
- 3) Folgorazione
- 4) Schiacciamento



Cause maggiormente rilevate

- L'eccessiva «**confidenza**»
- La «**fretta**» e «**ritmi serrati**» che portano all'inosservanza delle procedure di sicurezza previste
- Criticità maggiormente rilevate
 - «**Subappalti**» e «**Carenza di Vigilanza**» – Le società esterne appaltatrici che effettuano lavorazioni sui binari adiacenti a quelli aperti al traffico, presentano carenza nella pianificazione e supervisione da parte delle figure responsabili della sicurezza con comunicazioni errate tra squadre e responsabili RFI

Modalità di intervento in caso di Infortunio – Attività Svolte

In caso di Infortunio le attività svolte dalla Polizia Ferroviaria si sviluppano principalmente in tre fasi

- **Gestione dell'emergenza**
- **Sopralluogo e adempimenti sul posto**
- **Accertamenti e redazione atti**

La fase della **Gestione dell'emergenza** viene svolta esclusivamente dai *Centri Operativi Compartimentali* della Polizia Ferroviaria i quali una volta individuata la località dell'incidente attivano il flusso comunicativo interno ed esterno. In particolare modo mantengono lo stretto contatto con il **Regolatore della Circolazione** se il sinistro è avvenuto in un'area dove vi è una circolazione ferroviaria attiva, inviano sul posto il personale dipendente, richiedono l'intervento del personale medico e se occorre i Vigili del Fuoco, informano personale dello SPreSAL o Ispettorato Nazionale del Lavoro tenendo conto delle varie direttive emanate dalle rispettive Autorità Giudiziarie.

Nella fase del **Sopralluogo** vengono preliminarmente presi contatti con il referente F.S. ai fini di monitorare l'interruzione o la limitazione della circolazione qualora l'infortunio sia avvenuto in prossimità di linee ferroviarie attive e consentire al personale intervenuto di effettuare in sicurezza tutti gli adempimenti previsti (ricognizione dei luoghi, rilievi fotografici e video, assunzione di informazioni di eventuali testimoni, presenza di impianti di videosorveglianza e prime valutazioni per determinare le cause dell'incidente, viene notiziata l'Autorità Giudiziaria competente)

Nell fase degli **Accertamenti e Redazione Atti** vengono esaminati una serie di documenti richiesti alle ditte appaltatrice e alla stessa società appaltante RFI – Rete Ferroviaria Italiana o ad altre società. Al termine delle verifiche vengono inoltrate le comunicazioni di rito alle Autorità Giudiziarie e Enti competenti come SPreESAL e Ispettorato nazionale del Lavoro a secondo delle direttive presenti e sulla base di dislocazione sul territorio.

Documentazione richiesta alla ditta appaltatrice

- 1) DVR - Documento valutazione rischi e piano d'emergenza (art.25 D.lgs.81/2008;)
- 2) Designazione del Responsabile dei Lavori o del Responsabile del procedimento;
- 3) Atto di Delega di funzioni (art.16 D.lgs.81/2008);
- 4) Designazione del Coordinatore per la progettazione e quello per l'esecuzione (art.90 c.3 e c.4 D.lgs.81/2008);
- 5) Piano di sicurezza e di coordinamento (PSC) o piano sostitutivo di sicurezza (art.100 D.lgs.81/2008);
- 6) Piano operativo di sicurezza (POS) (art.89 c.1 lettera b D.Lgs.81/2008);
- 7) Fascicolo con le caratteristiche dell'opera (art.91 c.1 lettera b D.lgs 81/2008);
- 8) DVR - Documento valutazione rischi e coordinamento imprese appaltatrici (art.26 c.3 D.lgs.81/2008);
- 9) Verifica tecnico-professionale delle imprese esecutrici e/o lavoratori autonomi (art.90 c.9 lettera a D.lgs 81/2008);
- 10) Verifica tecnico-professionale delle imprese esecutrici dell'organico medio annuo e denunce dei lavoratori all'INPS, INAIL, Casse Edili e contratto collettivo (art.90 c.9 lettera b D.lgs.81/2008);
- 11) Nomina Responsabile Servizio Prevenzione Protezione (RSPP) (art.14 c.1 lettera b D.lgs81/2008);

Documentazione di avvenuta informazione dei lavoratori (art.36 D.lgs81/2008)

- 1) Documentazione di avvenuta formazione dei lavoratori (art.37 D.lgs81/2008);
- 2) Documentazione di avvenuta formazione del Responsabile dei Lavoratori per la Sicurezza (art.37 c.10 D.lgs81/2008)
- 3) Documentazione di avvenuta formazione dei lavoratori addetti per la gestione dell'emergenza (art.37 c.9 D.lgs 81/2008)
- 4) Fornitura dei Dispositivi Protezione Individuale (art.18 c.1 lettera d D.lgs81/2008)
- 5) Giudizi di idoneità alla mansione specifica dei lavoratori (art.41 c.2 lettera b e c.6 D.lgs 81/2008)
- 6) Relazione tecnica sulla valutazione dell'esposizione al rumore (art.190 D.lgs81/2008)
- 7) Documento Circolazione macchina;
- 8) Documentazione manuale condotta e Manuale d'Uso;

Documentazione che viene richiesta a RFI – Rete Ferroviaria Italiana

1. Istruzione per la Circolazione dei Mezzi D'Opera (Manuale Operativo Gestione Anormalità Rilevanti e Incidenti di Esercizio)
2. Autorizzazione alla circolazione dei Mezzi d'Opera di RFI e delle imprese appaltatrici, esclusivamente in regime di interruzione, sulla rete RFI
3. Acquisizione e Mantenimento delle Competenze del personale non dipendente da RFI che svolge attività di Sicurezza Manutentiva sull'Infrastruttura Nazionale
4. Modulistica relativa alla documentazione di interruzione linea e tolta alta tensione
5. Piano di lavoro titoli autorizzativi alla conduzione dei mezzi e documenti abilitativi alla circolazione dei mezzi d'Opera
6. Assegnazione degli incarichi di lavoro per l'esecuzione delle attività all'infrastruttura ferroviaria e briefing
7. Ordine di servizio.
8. Modello Organizzativo 231/2001 in riferimento all'art.30 del D.L.vo 81/08

Discussione – Esperienze Polfer

- **Sinistri Ferroviari** – La *Polfer* interviene immediatamente nella gestione dell'emergenza, isolando l'area dell'incidente creando una zona di sicurezza, viene supportata da personale di *RFI*, esamina il luogo dell'incidente per risalire alle cause che lo hanno provocato.
- **Infortuni sul Lavoro** - La *Polfer* attiva i soccorsi e mette in sicurezza l'area interessata, svolge gli accertamenti.
- **Rapporti con l'Autorità Giudiziaria** – La *Polfer* avvisa immediatamente il *Pubblico Ministero* di turno e fornisce tutte le informazioni utili per la ricostruzione delle cause che hanno determinato l'evento.
- **Collaborazioni Enti** - La *Polfer* collabora con il personale di *ANSFISA* per indagini tecniche sugli incidenti che coinvolgono personale lavorativo per determinare eventuali cause tecniche, collabora con il personale dell'*INL* e dello *SPreESAL* per accertare il rispetto delle normative di sicurezza e la ricostruzione di eventuali responsabilità delle imprese. Inoltre con *RFI* e *Trenitalia* partecipa ai Comitati Territoriali per migliorare la sicurezza e per lo scambio di informazioni.

Caso pratico – Infortunio diverso dall'investimento



Infortunio avvenuto durante un'attività notturna tra un Mezzo d'Opera e un escavatore con trivella utilizzato per la realizzazione di buche della palificazione elettrica. Il conducente della trivella si infortunava gettandosi dal mezzo

Caso pratico – Infortunio per folgorazione



Infortunio avvenuto ad un operaio all'interno di un'officina F.S. addetto alla sostituzione di componenti elettrici a bordo del locomotore

Caso pratico – Infortunio per schiacciamento



Infortunio avvenuto nel corso di un'attività notturna di manutenzione della linea ferroviaria. In particolare un operaio durante un inconveniente tecnico ad un mezzo d'opera rimaneva schiacciato dalla catena di una risanatrice



Caso pratico – Infortunio per schiacciamento



Infortunio avvenuto ad un operaio all'interno di officine F.S. mentre attraversava il ponte meccanico in movimento. L'incidente ha fatto emergere le cause maggiormente rilevate negli infortuni ovvero la «fretta» e l'eccessiva «confidenza»

Grazie per
la vostra
attenzione

