



Segreterie Nazionali

MANUTENZIONE INFRASTRUTTURA DI R.F.I. Comunicato unitario del 01 ottobre 2025

Nella giornata di ieri si è svolto un primo incontro di verifica sullo stato di applicazione del nuovo modello manutentivo definito con l'accordo del 10 gennaio 2024, sulla riorganizzazione della Manutenzione Infrastruttura.

L'azienda, inizialmente, ha riassunto i dati che riguardano il reclutamento di nuovo personale. Nel biennio 2023/2024 sono stati assunti 3124 Operatori Specializzati della Manutenzione Infrastrutture a cui si aggiungono altre 587 unità realizzate fino a settembre del corrente anno e ulteriori 300 da completarsi entro dicembre 2025.

Relativamente al tema di internalizzazione di attività di manutenzione, RFI ha illustrato i numeri riferiti all'anno 2024, che vedono un aumento della percentuale delle attività di livellamento del binario e dei deviatori oltre a quella delle attività di sostituzione della linea di contatto.

Le organizzazioni sindacali, ribadendo con forza la validità dell'accordo nazionale, hanno evidenziato come, ad oltre un anno di distanza dall'avvio della nuova organizzazione si registrano ancora notevoli difficoltà nelle trattative territoriali nell'adattare il nuovo modello manutentivo alle esigenze produttive e nello stesso tempo conciliare al meglio i tempi di vita e di lavoro del personale così come previsto dall'accordo stesso. Difficoltà determinate molto spesso da una rigidità interpretativa dell'accordo da parte aziendale, che impedisce di procedere alla rimodulazione delle turnazioni più rispondente alle diverse esigenze di produzione. Inoltre si registra diffusamente una carente pianificazione delle attività che, di conseguenza, determina l'attuazione di numerose modifiche alle turnazioni concordate. Una tendenza che va assolutamente corretta per rendere produttivi ed efficaci i confronti territoriali sui piani di attività in modo da realizzare una organizzazione del lavoro più adeguata per lo svolgimento delle lavorazioni e ridurre alla straordinarietà le variazioni ai turni previsti in modo da generare minore disagio ai lavoratori.

Inoltre, abbiamo evidenziato come RFI non abbia ancora presentato un piano di acquisizione dei nuovi mezzi d'opera e un report rispetto alla formazione cosiddetta "on the job", entrambi dati essenziali per poter valutare una vera ripresa delle attività manutentive svolte integralmente dai lavoratori di R.F.I.

E' stato sottolineato come, a fronte delle migliaia di assunzioni effettuate negli ultimi anni, anche in ottica PNRR, sia ancora notevole il ricorso agli affidamenti ad altre imprese appaltatrici di un gran numero di attività di manutenzione ordinaria, mentre stenta a decollare il piano di rientro progressivo di lavorazioni così come previsto dall'accordo nazionale. **E' fondamentale iniziare a procedere alla graduale internalizzazione di attività, anche in prospettiva del termine degli impegni inerenti al PNRR.**

Con tale obiettivo le OOSS hanno chiesto un dettaglio più approfondito dei dati presentati ovvero, il delta occupazionale degli ultimi 4 anni al netto delle uscite complessive (pensionamenti-dimissioni), il piano di acquisizione dei nuovi mezzi d'opera e il report delle ore dedicate alla formazione on the job distinte per DOIT.

Per quanto riguarda l'emanazione della disposizione di esercizio n°12 dell'agosto 2025, con la quale si estende la possibilità di affidare anche a personale delle IF la protezione ed il

presenziamento dei passaggi a livello aperti su linee a binario unico o alle Imprese Appaltatrici in ambito cantiere di lavoro, le OO.SS., pur consapevoli che la disposizione recepisce i principi introdotti da un decreto legislativo che apre a tale ipotesi, hanno criticato R.F.I. rispetto alla mancata preventiva condivisione ed all'opportunità di "disperdere" una delicata attività di sicurezza da sempre svolta dal Gestore. Dal punto di vista delle organizzazioni sindacali, rimanendo da accertare la concreta fattibilità che tale attività possa essere svolta dal personale delle imprese ferroviarie presenti a bordo treno, le stesse ritengono che ciò risulti non attuabile considerate le modalità operative richieste, di interfaccia necessarie e le condizioni variabili della linea. Così anche per quanto attiene il trasferimento dell'attività, in via interpretativa della legge, a soggetti terzi.

Rispetto invece alla cessione di parte dell'attività (agente di coda al convoglio) alle Imprese Appaltatrici, in occasione di lavori di cantiere svolti in regime di interruzione della circolazione ferroviaria, **si è osservato che l'attuale dirigenza ha inteso rompere il patto con i sindacati fatto nell'anno 2020 ovvero l'impegno a mantenere nel loro complesso, all'interno dell'azienda, le attività che attengono alla sicurezza.** Tutto ciò costituisce un pericoloso precedente sul quale non si è disponibili a soprassedere. Pertanto come OOSS è stata reiterata la richiesta di soppressione delle modifiche operate nella Istruzione di scorta ai Mezzi d'Opera. La riunione è stata aggiornata al 21 ottobre 2025.

Roma, 01/10/2025

Le Segreterie Nazionali