



ASSEMBLEA NAZIONALE LAVORATORI MANUTENZIONE

c.a. Responsabile DOIT Ancona
CONVERTINO Ing. Emilio
e.convertino@rfi.it
rfi-dpr-dtp.an@pec.rfi.it

Ispettorato del Lavoro di Ancona
RAUSEI Dott. Pierluigi
ITL.Ancona@pec.ispettorato.gov.it

Ispettorato del Lavoro di Chieti-Pescara
CAMPLESE Dott. Luca
ITL.Chieti-Pescara@pec.ispettorato.gov.it

Ispettorato del Lavoro di Perugia
BENEDETTI Dott. Andrea
ITL.Perugia@pec.ispettorato.gov.it

Presidente Regione Marche
ACQUAROLI Francesco
presidente@regione.marche.it
regione.marche.protocollogiunta@emarche.it

Presidente Regione Abruzzo
MARSILIO Marco
presidenza@regione.abruzzo.it
presidenza@pec.regione.abruzzo.it

Ufficio investigativo in ambito ferroviario e marittimo Div 2 -
Investigazioni ferroviarie
ABBASCIANO Emanuele
emanuele.abbasciano@mit.gov.it
digifema@pec.mit.gov.it

Unità di missione per il PNRR - Ufficio di monitoraggio
BARTOLINI Francesco
francesco.bartolini@mit.gov.it
unitadimissione.pnrr@pec.mit.gov.it

Segreteria del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
BERTANA Daniele
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Segreteria Tecnica del Ministro delle Infrastrutture e dei
Trasporti
LUCIANO' Francesco
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

OGGETTO: SEGNALAZIONE SPRECO RISORSE – CRITICITÀ COMPARTO MANUTENZIONE INFRASTRUTTURA ANCONA

La scrivente, dopo non aver ricevuto risposta in merito alla richiesta di incontro del 17/05/2025, e venendo a conoscenza di alcuni comportamenti aziendali discutibili, richiede con urgenza di affrontare le gravi criticità emerse nel comparto manutenzione infrastruttura di Ancona settore TE, comparto comprendente anche le regioni Marche e Abruzzo, con un particolare riferimento a:



ASSEMBLEA NAZIONALE LAVORATORI MANUTENZIONE

- tutela della salute e sicurezza dei lavoratori
- processi di esternalizzazione di attività
- organizzazione e gestione del lavoro e dei lavoratori

Nello specifico siamo venuti a conoscenza che nella DOIT di Ancona, nella UM di Ancona, è iniziato un grosso cantiere per la sostituzione del filo della linea di contatto della Trazione Elettrica.

Sempre all'interno del perimetro dell'UM di Ancona è presente il personale del Cantiere Meccanizzato attrezzato già con i mezzi d'opera adeguati all'operazione da fare, perfettamente efficienti e con un numero di risorse più che sufficienti a svolgere la lavorazione. Nonostante l'alta professionalità e competenza del personale di RFI, l'azienda ha deciso che l'esecuzione del cantiere in questione andasse appaltato ad una ditta esterna, utilizzando il personale sopra citato per attività di scorta dei mezzi d'opera e di protezione dei passaggi a livello, derubricando quindi il compito del personale ferroviario a semplice osservatore e conduttore dei mezzi d'opera dalla stazione di ricovero alla zona di cantiere.

Questa tipologia di gestione non è un caso isolato: è successo infatti anche nella regione Abruzzo, sempre di competenza della DOIT di Ancona, dove nella tratta Giulianova/Teramo la medesima lavorazione è stata avviata per un brevissimo periodo come internalizzata utilizzando mezzi e risorse di RFI, salvo poi far terminare il restante 85% circa ad una ditta esterna, riportando l'utilizzo del personale di RFI impiegato alle stesse condizioni del caso precedente.

Inoltre sono state portate alla nostra attenzione le modalità operative a cui la DOIT di Ancona sta facendo capo, e nello specifico nel settore TE dove il rapporto tra il personale esperto ed abilitato e il personale ancora in formazione e privo di adeguate abilitazioni e conoscenze è di circa 1 a 3, in cui viene dato sempre più tempo per le lavorazioni appaltate a ditte esterne, e sempre meno tempo per le interruzioni di binario inerenti le attività di manutenzione internalizzate, elemento importantissimo oltre che per il mantenimento in perfetta efficienza dell'infrastruttura, anche per la formazione del nuovo personale e la trasmissione delle conoscenze e competenze.

Risulta evidente che in un contesto del genere, in caso di problematiche o guasti, la mancanza di esperienza e di abilitazioni rende certe tipologie di interventi molto difficili da gestire, in quanto i pochi responsabili abilitati devono sovrintendere ad un congruo numero di colleghi non abbastanza autonomi, aumentando in maniera esponenziale il rischio di infortuni, incidenti ed errori.

Non dovremmo sindacare sull'importanza di scortare personale non abilitato sulla sede ferroviaria, quanto più ci stiamo domandando cosa potrebbe succedere se ad esempio, mancando di esperienza tangibile, in caso di necessità il personale di RFI dovesse ritrovarsi a dover sistemare o sostituire una sezione della linea di contatto da sola. Possono delle abilitazioni o delle parole dette da un docente in aula, sostituire completamente l'esperienza manuale? L'aula è utile per la trasmissione della teoria ma non è sufficiente. Ogni attrezzatura ha delle sue caratteristiche ed un suo modo di essere usata. L'utilizzo improprio, anche accidentale, non è altro che un incremento della probabilità di incidenti e di infortuni. Ridurre i tempi di manutenzione, che dovrebbero essere utilizzati anche per l'apprendimento sul campo, non aiuta la crescita della professionalità dei neo assunti e il mantenimento delle competenze specifiche di tutto il personale.

Nell'accordo del 10 gennaio 2024 l'azienda ha espresso la volontà di centrare gli obiettivi del PNRR e degli accordi presi col Ministero dei Trasporti attuando alcune politiche, tra cui la presenza del personale h 24



ASSEMBLEA NAZIONALE LAVORATORI MANUTENZIONE

7/7 giorni mediante l'introduzione di turni, l'aumento del parco mezzi per le attività manutentive e l'internalizzazione di attività tipiche quali ad esempio il cambio filo e la revisione TE.

In questo contesto quindi l'accordo prevede anche un aumento del personale, nonché la formazione in aula e il cosiddetto training on the job, volto a far acquisire al personale delle competenze specifiche relative alle attività da effettuare internamente all'organizzazione aziendale migliorando così le abilità pratiche, il livello di competenza e, di conseguenza, la consapevolezza delle lavorazioni. Il tutto ovviamente porta intrinsecamente in sé anche un aumento sul fronte della sicurezza, anche se, considerando i reali comportamenti che vengono attuati, sembrerebbe quasi che l'azienda stia tentando non solo di minimizzare i loro stessi propositi, ma addirittura di retrocedere da essi, imponendo un sistema che ridurrà sempre più la professionalità dei ferrovieri che verranno utilizzati sempre più frequentemente solamente come agenti di scorta, facendoci domandare quindi, ad un certo punto, chi eseguirà interventi o manutenzioni particolari e in che modo, se le capacità di un soggetto vengono sempre più identificate solo in una firma su un'abilitazione, scaricando ogni responsabilità dall'azienda al lavoratore.

L'azienda è ad un punto di svolta, con una intera generazione di professionisti prossimi alla pensione, e con molte giovani promesse che andrebbero addestrate e formate in maniera adeguata anche sul campo.

La sicurezza si crea anche grazie al passaggio di consegne e di esperienze fatte. Se questo passaggio viene impedito, la catena della sicurezza rischia di tendersi sempre di più fino a spezzarsi.

Le domande che ci poniamo quindi sono: nell'ambito del soddisfare le aspettative relative agli impegni presi nei confronti del PNRR e del Ministero dei Trasporti, è lecito passare sopra alla sicurezza dei lavoratori?

Perché RFI, che dispone di mezzi, uomini e attrezzature efficienti, abilitati e specializzati, invece di risparmiare risorse pubbliche internalizzando le lavorazioni, le affida a ditte esterne, aumentando così la spesa per una sola lavorazione, riducendo il budget complessivo e la possibilità di ulteriori migliorie e implementazioni?

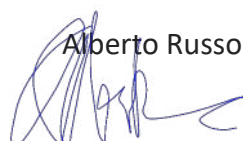
Per quale motivo i mezzi del cantiere meccanizzato, efficienti ma fermi da mesi (per cui improduttivi), ora che potrebbero essere utilizzati e produrre, non vengono utilizzati, preferendo l'utilizzo dei mezzi di ditte esterne?

Per quale motivo nella DOIT di Ancona si sta sposando una dismissione del ruolo dei ferrovieri costringendoli non solo a dover rinunciare ad esprimere nella quotidianità la loro funzione, ma anche a tamponare poi le emergenze esponendoli a rischi sul piano penale e di sicurezza sul lavoro?

In attesa di riscontro, si porgono distinti saluti.

Roma, lì 01/09/2025

ASSEMBLEA NAZIONALE LAVORATORI MANUTENZIONE

Alberto Russo


Daniele Biondo
