

LA VOCE

TRASPORTI & DIRITTI



VADEMECUM RFI

ACCORDO DEL 10 GENNAIO 2024
RIORGANIZZAZIONE SETTORE MANUTENZIONE RFI
Commissione Tecnica SLM FAST Confisal

Elaborato della segreteria SLM FAST-CONFSA

Allegato a "La Voce Trasporti & Diritti"

stampato in proprio dalla Segreteria Generale FAST-Confasal

Via Prenestina 170 - 00176 Roma

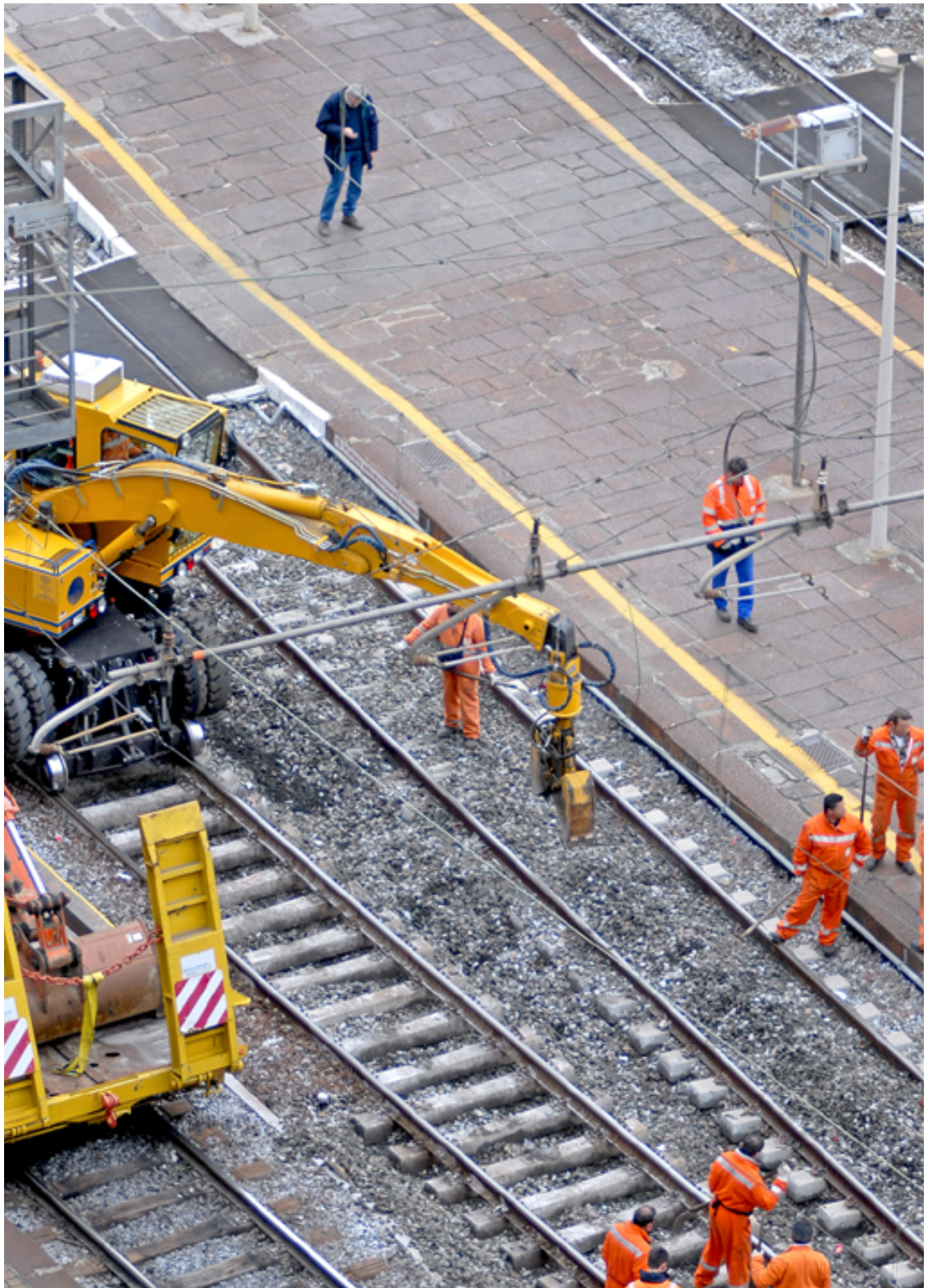
Tel 0689535974- fax0686535976 e-mail: sg@sindacatofast.it

www.sindacatofast.it, - www.lavocetrasportiediritti.it

Impaginazione di Andrea Blasi

INDICE

PREMESSA	5
COERENZA E COMPLETEZZA	5
FORMAZIONE E PROFESSIONALITÀ.....	5
DISPONIBILITÀ DELLA RETE.....	5
MEZZI D’OPERA E INTERNALIZZAZIONE.....	6
PRESEZIAMENTO.....	6
ORARIO DELLA MANUTENZIONE.....	6
PERSONALE UFFICI	6
CONCLUSIONI.....	7
COSA SI STABILISCE NELL’ACCORDO	9
OSSERVATORIO	9
DIREZIONE LAVORI.....	9
PROGETTISTI.....	10
PONTI E VERIFICHE OPERE D’ARTI	10
GESTIONE MATERIALI.....	10
GESTIONE DELLE VISITE ANNUALI ALLE OPERE D’ARTE	10
UNITÀ MANUTENTIVE IS -TE – LAVORI.....	10
NUCLEI MANUTENTIVI IS – TE LAVORI.....	11
ORGANIZZAZIONE DEI NUCLEI MANUTENTIVI IN AMBITO MAI	12
PROGRAMMAZIONE DEL LAVORO.....	12
SEGUE PROGRAMMAZIONE DEL LAVORO	13
CONTRATTAZIONE TERRITORIALE.....	14
REPERIBILITÀDISPONIBILITÀ	14
DISPOSIZIONI FINALI.....	14
TRASFERIMENTI	14
VERBALE “ACCORDO NAZIONALE DEL 10 GENNAIO 2024” SETTORE INFRASTRUTTURE RFI	15



PREMESSA

Prima di delineare un modello organizzativo concreto che riaffermi il ruolo centrale del manutentore di Rfi, è inevitabile ricordare il passato per evitare di ripetere gli stessi errori precedenti (vedi accordo del 2015). Riteniamo che il contesto lavorativo sia cambiato e che sia necessario un aggiornamento, aspetto che non abbiamo mai messo in dubbio. La nostra cultura sindacale ci spinge sempre a guardare avanti, nell'interesse del lavoro, dei lavoratori e della nostra azienda. Siamo stati e siamo aperti ai cambiamenti condivisi, che mirano alla reciprocità degli impegni. Pertanto, il cambiamento deve offrire prospettive per tutti gli attori coinvolti, ciascuno chiamato a contribuire in modo diverso, tradotto in un cambiamento partecipativo e consapevole. I nostri principi guida nel negoziato sono, come abbiamo sempre sostenuto, rimasti gli stessi.

COERENZA E COMPLETEZZA

Un accordo è sostenibile se non lascia nessuna parte dell'attività diretta e indiretta della rete indefinita. Non saremmo mai d'accordo con organizzazioni che lasciano parti in sospeso (la famosa frase usata di norma in ferrovia). Quindi non abbiamo scelto solo la qualità, ma qualità e quantità rapportate al lavoro e alla responsabilità delle figure professionali.

FORMAZIONE E PROFESSIONALITÀ

Per adempiere in maniera efficace ai propri compiti, sono necessari investimenti e risorse umane adeguate, materiali idonei e un'organizzazione capillare pronta a rispondere alla manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché a gestire le emergenze. La formazione di alto livello, come quella avviata nel settore della circolazione, rimane un elemento vincente per il futuro, insieme all'alta professionalità degli addetti ai lavori (non sono necessari istruttori e tutor immaginari). La competenza acquisita nel percorso abilitativo è in corso ma necessita di una revisione: è importante verificare lo stato attuale, valutare il reale bisogno abilitativo individuale, garantire tempi certi di attuazione e uniformare i processi. Tutti necessitano di formazione tramite progetti specifici per istruttori e tutor, come forma di identificazione del ruolo e di mantenimento e aggiornamento sulle innovazioni.

DISPONIBILITÀ DELLA RETE

Come abbiamo sempre sostenuto, l'efficienza e la sicurezza della rete sono strettamente legate alla disponibilità di accedere al binario, non solo di notte. Deve essere data la giusta dimensione di tempo per eseguire, a regola d'arte, il lavoro in sicurezza, su tracce dedicate e garantite. Non è possibile sacrificare gli spazi manutentivi ad ogni piè sospinto. Troppo spesso le manutenzioni e i rinnovi scontano un'indeterminatezza degli spazi disponibili. Inoltre, RFI richiede un netto

aumento del lavoro notturno, imputandolo principalmente alle indicazioni di Ansfisa. Se questa è la richiesta, dobbiamo comprenderla. Non possiamo ignorare le direttive UE sul lavoro notturno, poiché il sistema viaggia in parallelo con il lavoro notturno 66/2003, l'attuazione delle direttive 93/104/CE e 200/34/CE."

MEZZI D'OPERA E INTERNALIZZAZIONE

100 anni fa, con un considerevole impiego di risorse, si faceva molto lavoro manuale; oggi la tecnologia e la meccanizzazione contribuiscono enormemente. È necessario disporre di risorse qualificate fin dall'assunzione. Spesso l'attrezzatura disponibile è insufficiente e inadeguata per svolgere il lavoro, quindi è necessario riequipaggiare le unità di manutenzione; ricollegare le risorse al territorio, fornendo un adeguato numero minimo di mezzi disponibili e sviluppare attività centrali, come il cambio del filo, completamente internalizzate, a differenza di altri tipi di lavoro di armamento; puntare sul ritorno di professionalità e favorire la conoscenza interna. Non sono sufficienti elenchi superficiali, ma sono necessari piani precisi e completi.

PRESEZIAMENTO

Nella flessibilità si richiede la partecipazione e possiamo comprendere che in un sistema così complesso non essere in grado di disporre di manodopera (dalle 06:00 alle 09:00 e dalle 18:00 alle 21:00) può comportare delle difficoltà. Tuttavia, alcune precisazioni sono necessarie: cosa si intende per presenziamento, come avviene e dove è effettivamente necessario. Inoltre, la logistica, Mdo, l'accesso alla rete e le specializzazioni richieste (supporto in sala) devono essere considerate. La flessibilità (accordo ponte fino al rinnovo del Ccnl in cui viene strutturato un accordo di settore specifico) deve essere organizzata per integrarla nel nuovo Ccnl, l'accordo di settore. Pertanto, si richiede un accordo con validità fino al nuovo Ccnl.

ORARIO DELLA MANUTENZIONE

Oltre alla necessità di organizzare i turni di lavoro, è importante favorire la negoziazione a livello territoriale per coordinare le esigenze specifiche del territorio.

PERSONALE UFFICI

Il personale degli uffici, sia nel settore amministrativo che in quello tecnico, dovrebbe lavorare secondo un orario che riconosca le specifiche professionalità, anziché semplicemente distribuire le ore in modo variabile, il che sarebbe solo penalizzante. Dovrebbero essere stabilite norme per garantire il riconoscimento delle specifiche esigenze e professionalità, nonché per la formazione, l'organizzazione e le risorse disponibili nei cantieri e nelle grandi opere. Le figure chiave comprendono progettisti, direttori dei lavori, coordinatori della sicurezza e as-

sistenti ai lavori. Dovrebbe essere prevista una formazione dedicata e specifica di alta qualità per i cantieri/grandi opere sia come squadra che per i cantieri meccanizzati, insieme a una normativa per ogni passaggio che faccia riferimento alle norme professionali. Dovrebbe essere prevista un'adeguata reperibilità e adeguamenti in tema di indennità economiche (per turni notturni, pasti, trasferte, pernottamenti fuori sede e trasferimenti il preposto riferimenti secondo la legge).

CONCLUSIONI

Siamo convinti che il dialogo e l'attenzione alle proposte dei rappresentanti dei lavoratori possano certamente portare a miglioramenti organizzativi, maggiore efficienza, qualità e professionalità, contribuendo a modellare un'azienda vincente e ricca di prospettive.

RIORGANIZZAZIONE SETTORE MANUTENZIONE RFI

Accordo nazionale del 10 gennaio 2024

L'accordo raggiunto segna un cambiamento epocale rispetto al modello organizzativo, gestionale e negoziale. I tempi per la sua realizzazione si sono dilatati a causa di molteplici fattori che hanno reso necessario un negoziato complesso prima di giungere all'intesa. Dopo quasi tre anni di trattative a livello nazionale, dal maggio 2020 al 10 gennaio 2024, l'accordo è stato finalmente raggiunto. Un'intesa difficile ma necessaria, fondamentale per garantire un futuro nel settore della manutenzione. In tale settore, l'esternalizzazione del lavoro è diventata prassi consolidata, ma le numerose tragedie sul luogo di lavoro hanno messo in luce in modo drammatico i rischi connessi a queste attività lavorative, sia quando svolte dai lavoratori di RFI, sia, ancor di più, quando affidate alle imprese appaltatrici. L'intesa si basa su punti sostanziali e praticabili, con l'accento sulla capacità delle relazioni industriali tra le parti, partendo dagli investimenti sul PNRR, l'estensione e il potenziamento della AV, il sistema ERMTS, il cambiamento climatico, il ruolo delle stazioni e il potenziamento della rete, a cui si aggiungono investimenti concreti. Le assunzioni di OSMI dal 2019 al 2023 sono state circa 6300, alle quali si aggiungono 400 nuove assunzioni nel mese di gennaio 2024. Ulteriori necessità saranno discusse in un incontro specifico. La tecnologia, l'attrezzatura/MdO, la formazione e la professionalità del personale, la sicurezza e un'organizzazione dettagliata degli spazi per la manutenzione sono necessarie per consolidare il processo manutentivo, anche internalizzato, in cui gli investimenti concreti nel settore diagnostico consentiranno un graduale e costante ritorno a una rete sempre più efficiente e affidabile. Le richieste aziendali includevano l'implementazione di un turno di lavoro 24 ore su 24 con presenza principalmente sugli impianti strategici di Nodo e AV. Fin dall'inizio del confronto è stato evidente che l'attuale organizzazione del lavoro non era adeguata a sostenere l'efficienza e lo sviluppo dell'intera rete. Questa impostazione era evidenziata dalle molte situazioni presenti, e gli eventi negativi hanno spinto ANFISA a normare, dopo diversi rinvii, un modello che consenta di lavorare sui binari solo ed esclusivamente in regime di interruzione della circolazione ferroviaria. A ciò si aggiunge la costante richiesta di mobilità, che ha portato da 2009 al 2023 a un aumento dei treni da 16.500 a quasi 52.000.

COSA SI STABILISCE NELL'ACCORDO

- 1) Estensione delle fasce giornaliere per la manutenzione preventiva.
- 2) Riduzione dei tempi di intervento sui guasti con la presenza nelle fasce orarie 6:00-9:00 e 18:00-21:00 (fasce pendolari).
- 3) Organizzazione delle attività con interruzioni temporanee dei binari per garantire la sicurezza sul lavoro.
- 4) Internalizzazione delle attività normalmente appaltate: Interlocking Building, cambio filo, revisione TE, risanamento delle sezioni dei binari e sostituzione delle rotaie, insieme alle attività dei cantieri meccanizzati e di SeRoDi.
- 5) Formazione del personale tramite apprendimento sul campo e l'istituzione di un'Accademy per formatori specializzati, diversamente da quanto avveniva in precedenza in cui i CUM svolgevano anche il ruolo di formatori. A regime sono previsti più di 100 nuovi formatori dedicati.
- 6) Adeguata distribuzione del lavoro e della forza lavoro.

OSSERVATORIO

L'accordo prevede l'istituzione di un osservatorio nazionale che si riunirà ogni 6 mesi e, su richiesta delle parti, potrà essere convocato per discutere argomenti legati all'accordo sottoscritto (investimenti MdO, internalizzazione dei percorsi formativi, ecc.). Inoltre, le parti concordano sul rafforzamento dei controlli e delle verifiche nei cantieri di lavoro in relazione alle imprese appaltatrici, anche in forma congiunta tra RFI e le imprese appaltatrici. Dare continuità al SIPAC per la protezione dei cantieri ferroviari e avviare sperimentazioni con rilevatori di tensione 3kV. Assumerà centralità il ruolo della SEDE PERMANENTE in questioni legate alla formazione e alla sicurezza, organismo che verrà istituito anche a livello territoriale e dovrà tener conto della nuova organizzazione e delle esigenze produttive del territorio, in particolare armonizzando il personale neoassunto con quello più esperto.

DIREZIONE LAVORI

Il CSE/DL è inquadrato come livello A se svolge attività che rappresentano un valore complessivo fino a 20 milioni di euro per appalti civili ed interessanti l'intero "ciclo di vita" dell'appalto, oppure se per appalti tecnologici le attività raggiungono un valore di 12 milioni di euro ed interessanti l'intero "ciclo di vita" dell'appalto. Coloro che svolgono attività CSE/DL con valori economici superiori a quelli precedentemente menzionati sono classificati come livello Q 2 figura professionale Professional. Con l'obiettivo di rafforzare i controlli sulle imprese appaltatrici (Coordinatori Sicurezza, Esecuzione, Direttori lavori e assistenti lavori), le parti negozieranno eventuali regola-

mentazioni degli orari finalizzate a intensificare i controlli nei cantieri., le parti negozieranno articolazioni di orario tese a rafforzare i controlli sui cantieri.

PROGETTISTI

I lavoratori che eseguono lavori di progettazione, che svolgono verifica di progetti da terzi, sono inquadrati nel livello A, mentre la progettazione di attività internalizzata, al livello Q2 Professional.

PONTI E VERIFICHE OPERE D'ARTI

Analogamente i lavoratori del reparto Ponti in possesso della abilitazione OC2 sono inquadrati Q2 Professional.

GESTIONE MATERIALI

Le attività di gestione dei materiali transitano dall'Unità Manutentiva alle dipendenze delle Unità Territoriali. Il personale è inquadrato nel livello B con ruolo amministrativo. La gestione del materiale corrente per il pronto intervento rimane di pertinenza dell'UM, con valutazioni tecniche e compilazione dei registri sul tolto d'opera e dei rifiuti generici affidati alle UM con incarico attribuito ai capi tecnici del nucleo interessato. Nei magazzini identificati nell'allegato dell'accordo nazionale saranno presenti due CT amministrativi di livello B per svolgere le attività inerenti. I capi tecnici addetti ai materiali che erano impiegati come addetti possono continuare a svolgere l'attività trasferendosi presso la collocazione dei magazzini o svolgendo il ruolo di Capo tecnico operativo all'interno del nucleo manutentivo.

GESTIONE DELLE VISITE ANNUALI ALLE OPERE D'ARTE

Nella nuova distribuzione delle attività delle visite (con la costituzione dei Nuclei O.P.), la responsabilità si sposta dai responsabili UM alle dirette dipendenze delle Unità Territoriali. Le attività saranno svolte da personale in possesso dell'abilitazione OC1. Nei Nuclei O.P., oltre al responsabile Q2 Professional, sono presenti 2 addetti CT infrastruttura di livello B. Le sedi di lavoro sono individuate nell'allegato 3 dell'accordo; in situazioni in cui lo Specialista Opere d'Arte risulti avere una consistenza superiore, rimane in supporto alla struttura conservando la sede di lavoro.

UNITÀ MANUTENTIVE IS -TE - LAVORI

L'Unità Manutentiva, da cui dipendono i Nuclei manutentivi, la giurisdizione di ciascuna UM, si configura su un'estensione almeno da Km 150 a Km 300, per i Nodi e le UM AV/AC che non superano i 300 Km permangono alla situazione in essere. Mentre se l'UM supera l'estensione di 300 Km linea di viene istituita una nuova UM. Nella UM oltre al responsabile Q1, sono previsti 1 specialista infrastrutture Professional livello Q2, 2 Addetti di livello B Tecnici/Amministrativi. Nelle UM IS, con nuclei SCC è previsto 1 Specialista SCC livello Q2 Nelle UM con estensione di giurisdizione compresa tra 180 Km e 300 Km e nelle UM

di Nodo sarà istituito un 2° Specialista. Salvaguardando l'attuale sede di lavoro di coloro che risultano in forza alle UM, la sede di UM sarà individuata all'interno della giurisdizione in modo baricentrico, mentre la sede dello specialista infrastrutture potrà essere anche non coincidente con la sede della UM.

NUCLEI MANUTENTIVI IS – TE LAVORI

Le squadre di lavoro dovranno corrispondere tenendo conto del numero delle risorse, degli aspetti abilitativi/professionali tenendo sempre conto che in funzione delle attività la squadra preveda 1 CT che coordina Tecnici/OSMI certificando le attività svolte, mentre nelle attività di maggiore complessità il CT sarà sussidiato dal Tecnico di manutenzione. In ogni nucleo manutentivo e per specializzazione sono previste 4 squadre anche per disporre quanto previsto nella reperibilità art .79A seguito di accordo territoriale il turno di mattina con inizio h 6,00 - h 9,00 necessiterà di 5 squadre .Nei nuclei manutentivi individuati, ricadenti nelle linee o nodi interessati da AV e nei nuclei IS TE Lavori ritenuti strategici, qualora si registrino a livello territoriale, specifiche esigenze utili ad assicurare la puntualità dei servizi, altri impianti potranno essere oggetto di valutazione territoriale. Manutenimento infrastrutture UM (TLC-SSE/LP – CM -Gestione Esercizio) Nei Cantieri Meccanizzati è presente 1 Q1, lo specialista Diagnostica Q2, lo specialista TE - Q2 nei Cantieri TE dove esistenti.

Le UM sono dotate di segreteria amministrativa con 2 livelli B amministrativi. (dove sono individuati nucleo CMA-DIAGNOSTICA-Cantieri TE) Ulteriori CMTE saranno individuati contestualmente al piano di investimenti previsti nel verbale di accordo.

UM TLC è costituita da responsabile Q1, specialista Q2 GSMR e specialista Q2 IAP e specialista Cavi le UM sono dotate di 2 addetti amministrativi di livello B (vedi allegato 3) sono confermati il numero complessivo dei nuclei e le sedi.

UM SSE/LP responsabile Q1 e 3 specialisti Q2 (1 Infrastruttura, 1 Telecomando DOTE e 1 Infrastruttura AV).

Sono presenti 2 addetti amministrativi livello B, mentre i nuclei individuati sono elencati nell'allegato 3.

Gestione esercizio 1 responsabile Q1, specialista Q2 Analisi di esercizio, specialista Q2 Gestione esercizio con 2 addetti amministrativi di livello B-

Nell'ambito della Gestione esercizio sono confermati i nuclei CEI/ DOTE riportati nell'allegato 3 dell'accordo

UM Gallerie nella DOIT di Bologna con responsabile Q1 con i relativi nuclei (ulteriori UM Gallerie /nuclei saranno individuati con l'ampliamento delle gallerie attrezzate con impianti speciali.

ORGANIZZAZIONE DEI NUCLEI MANUTENTIVI IN AMBITO MAI

Nei nuclei TLC e SSE/LP nel rispetto delle procedure sulla sicurezza e alle attività sono previste squadre composte da 1 CT che coordina TMI /OSM, mentre per attività più complesse al CT si aggiunge nella squadra composta TMI analogamente agli altri nuclei saranno previste 4 squadre ai fini della programmazione della reperibilità, in ogni squadra resta l'individuazione minima di 1 TMI.

Nuclei CMA la squadra è composta da 1CT che coordina 3 addetti (TMI/OSM) a secondo della complessità delle attività e della tipologia del MdO sarà presente 1TMI, ogni MdO del CMA è prevista 1 squadra.

Nuclei CMTE ogni MdO prevede 1 CT che coordina 2 addetti (TMI/OSM) in attività complesse è previsto il del TMI tra gli addetti in alle attività svolte dal CT. Ogni nucleo CMTE e prevista 1 squadra con lo stesso modello degli altri nuclei manutentivi.

La Diagnostica per le attività della PV7/ FALCO è composta da 1 CT che coordina 2 operatori specializzati, in ogni nucleo per le attività della PV7 è prevista 1 squadra per ogni MdO. Mentre le attività degli ULTRASUONI e composta da 1 CT e da 2 Operatori Specializzati.

PROGRAMMAZIONE DEL LAVORO

L'accordo non produce variazioni all'articolazione dell'orario di lavoro, altrettanto non modifica il numero delle notti previste nel corso della settimana che restano 2 come i riposi che scaturiscono dalla prestazione notturna , ma permettono nel confronto territoriale di modificare le articolazioni che devono essere collegate agli investimenti, agli spazi manutentivi ,alle capacità tecnologiche/attrezzatura/ MdO, oltre ad una adeguata forza lavoro professionalizzata e formata (Abilitata) come da disposizioni vigenti nel SAMAC.

Quali sono le regole convenute nell'accordo Nazionale?

Come già descritto la società richiedeva nei suoi obiettivi turni in terza h24 nell'intero arco mensile con le 11 ore di riposo tra un turno e l'altro. L'accordo nazionale mette a disposizione alla contrattazione territoriale le regole e gli strumenti utili per la contrattazione:

- 1) Possibilità di articolazioni di orari diversificati da una distribuzione con prestazioni lavorative comprensive del sabato e/o la domenica con indennità specifiche previste nel Ccnl art.36 punto 2 (sabato 24 euro e domenica 34 euro) anche cumulabili in occasione di effettuazione di entrambe le prestazioni.
- 2) Sempre attraverso la contrattazione territoriale tra la fine della prestazione antimeridiana e l'inizio della prestazione notturna programmata, potrà essere concordata una compressione del riposo a 8 h.
- 3) Per attività che, tra due riposi settimanali, interessano la 1° e

Segue
**PROGRAMMAZIONE
DEL LAVORO**

- la 2° notte che prevede l'alternarsi della prestazione antimeridiana e notturna con riposo almeno di 8 h la somma delle due prestazioni sarà equivalente 15,12h.
- 4) Per attività concordate che, tra 2 riposi settimanali, producano la 3 notte il riposo giornaliero minimo è di 9 h consecutive la somma delle due prestazioni sarà equivalente a 15,12h.
 - 5) Nelle settimane in cui sono previsti servizi che alternano le prestazioni (antimeridiane e notturne) l come richiamato al punto 2, l'inizio della prestazione è fissata all'h 7,00 considerando quanto disposto al punto 7 successivo. (la prestazione notturna di norma inizieranno tra le 21,00 e le 23,00.
 - 6) La prestazione lavorativa pomeridiana comprensiva del nastro orario nella fascia 18,00 - 21,00 prevede di avere termine entro le 22,00 (quindi non può essere impegnato in attività notturna.)
 - 7) Ai nuclei richiamati nel punto D dell'accordo sarà assicurata una prestazione che comprende le fasce 18,00 -21,00 con orario che termina alle 22,00.
 - 8) L'articolazione/ programmazione del turno dovrà prevedere il riposo settimanale che comprende in una settimana l'intera giornata di sabato e domenica libere da prestazioni, mentre una settimana libera da prestazione giornaliera domenica.
 - 9) La programmazione/articolazione delle 4 settimane (oppure nelle 5 settimane come dal precedente punto 7) le 38 h settimanali si calcoleranno come media nel periodo di programmazione. Pertanto, per tutti i sopraelencati punti nel periodo programmato per i lavoratori dei settori IS, TE, LAVORI, TLC, SSE, GALLERIA, a cui viene concordato un turno settimanale pomeridiano con 6 prestazioni nell'arco mensile 28 giorni, al lavoratore spetterà una indennità pari a 4 euro per le presenze del mese.

Qualora il lavoratore alle 6 prestazioni giornaliere uniche individuate siano caratterizzate da prestazione notturne l'indennità del calcolo sulle prestazioni di cui (20 presenze e 8 riposi) l'importo giornaliero dell'indennità passa a 7,50 per ogni giornata di lavoro.

Qualora siano concordate prestazioni oltre la sesta prestazione notturna programmata verrà riconosciuta un'ulteriore indennità dell'importo di 15 euro per la settima notte, 18 euro per ottava notte e 20 euro per nona notte.

Per memoria si rammenta che nei turni concordati e programmati che le prestazioni effettuate di sabato e domenica sono liquidate per il sabato euro 24 mentre la domenica euro 34.

Quando la turnificazione comprende ambedue (sabato e domenica)

nell'arco del mese il lavoratore avrà completamente libere dal servizio 2 domeniche un sabato.

CONTRATTAZIONE TERRITORIALE

A livello di Unità Produttiva, nella elaborazione dei Piani di Attività annuali, l'Azienda oltre ad esporre le attività manutentive (preventiva, correttiva, straordinaria e conto investimenti: Presenterà gli spazi manutentivi disponibili alla manutenzione.

Le fasce orarie/giornaliere che necessitano alle attività di presidio manutentivo.

L'evoluzione dei piani formativi/abilitativi con chiaro riferimento alle fasi di apprendimento pratico. Le consistenze del personale.

Nell'ambito delle riunioni periodiche territoriali sulla Sede Permanente sarà costantemente monitorata l'evoluzione della formazione dedicata soprattutto in materia di sicurezza.

L'accordo confermando quanto disposto dall'articolo 79 del Ccnl Mobilità / AF in materia di Reperibilità / Disponibilità chiarisce diversi travisamenti applicativi della normativa vigente.

REPERIBILITÀ DISPONIBILITÀ

Facciamo chiarezza

Il lavoratore dovrà riposare almeno otto ore tra una prestazione lavorativa e l'altra. Se non si è fruito delle 8 ore di riposo la prestazione successiva inizierà 8 ore dalla fine dell'ultimo intervento e terminerà alla fine della prestazione pomeridiana considerandola in ogni caso come intera prestazione a carico dell'azienda.

Intervento pari o superiore a 2h e 30' nel periodo 00.00-05.00 (sarà facoltà del lavoratore non presentarsi in servizio il giorno successivo) anche in questo caso la prestazione sarà considerata intera e a carico dell'azienda.

DISPOSIZIONI FINALI

Per i lavoratori neoassunti impegnati nella formazione presso sedi diverse da quelle di lavoro assegnate, l'azienda garantirà vitto, alloggio e viaggio al fine di favorire l'apprendimento; in tali casi non è prevista l'indennità di trasferta.

È stato aumentato il contributo aziendale per il recupero dei punti della patente a causa di infrazioni durante l'utilizzo dei mezzi di servizio, portandolo da 500€ a 600€.

Inoltre, l'azienda risarcirà i danni derivanti dall'utilizzo di mezzi propri per cause di servizio che eccedono la copertura assicurativa.

TRASFERIMENTI

L'accordo prevede che prima di effettuare nuove assunzioni, dovranno essere effettuati i trasferimenti sia extra-compartimentali che all'interno delle Unità Produttive.

ACCORDO NAZIONALE del 10 gennaio 2024

Settore Infrastrutture RFI

Verbale di accordo



VERBALE DI ACCORDO

Addì 10 gennaio 2024

la Società RFI S.p.A.

tra

e

le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Ultrasporti, Ugl Ferrovieri, SLM Fast/Confasal e ORSA Ferrovie,

premessi che:

In coerenza con le linee di azione individuate nel documento strategico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), il Gestore dell'infrastruttura è chiamato alla realizzazione di progetti trainanti lo sviluppo del paese quali:

- **la realizzazione del programma d'investimenti del PNRR**, impiegando al meglio le ingenti risorse previste per il superamento dei gap infrastrutturali, l'innalzamento degli standard prestazionali e di accessibilità della rete nonché per l'implementazione delle tecnologie. Tutto questo determinerà una significativa accelerazione della spesa per gli investimenti.
- **l'estensione e il potenziamento dell'Alta Velocità (AV)**, per il miglioramento dell'integrazione e dell'accessibilità delle principali aree urbane del Paese il potenziamento e l'estensione dell'Alta Velocità (AV) affiancando alla realizzazione di nuove linee, interventi di velocizzazione e superamento delle situazioni di saturazione, per massimizzare l'offerta di collegamenti veloci nord-sud/est-ovest;
- **l'incremento del livello di connettività con il trasporto pubblico locale, la *sharing mobility* e la mobilità attiva** per rispondere sempre meglio alle esigenze del viaggiatore, e più in generale del cittadino;
- **l'estensione del sistema ERTMS a tutta la rete** (con completamento dell'attrezzaggio di tutta la rete previsto entro il 2036) per garantire interoperabilità, sicurezza ed efficienza della circolazione;
- **l'incremento della resilienza al *climate change***, ovvero il rafforzamento della resilienza infrastrutturale e della sicurezza per prevenire potenziali rischi di natura climatica (es. dissesto idrogeologico, eventi meteorologici avversi).
- **la valorizzazione del ruolo delle stazioni quale elemento centrale** dei nuovi paradigmi di **mobilità**, attribuendo alla stazione una duplice veste di nodo intermodale e polo di servizi, in un'ottica di sviluppo sostenibile del territorio e del suo sistema di mobilità.
- **i progetti di potenziamento della rete e di specializzazione dei flussi** tra le varie tipologie di servizi, dato il livello di performance attese e l'incremento dell'offerta commerciale, tali da limitare al massimo eventuali turbative della circolazione,

- la realizzazione entro il 2026 delle opere infrastrutturali ferroviarie individuate o comunque riferite al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ancorchè di quelle già previste dagli Accordi di Programma sottoscritti da RFI con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, rappresentano quindi una condizione fondamentale e necessaria per la crescita e lo sviluppo socio-economico del Paese;

- in tale contesto si rende indispensabile ed inderogabile garantire:

- o presidi manutentivi che consentono di estendere le fasce orarie giornaliere interessate dalle attività di manutenzione preventiva, nonché, attraverso la riduzione dei tempi di intervento in caso di guasto, di assicurare una maggiore regolarità e puntualità dei servizi di trasporto ferroviario, in particolare, di quelli che interessano le c.d. "fasce pendolari";
- o una organizzazione del lavoro che, nel rispetto dell'esercizio ferroviario e primariamente della sicurezza del lavoro, ricerchi articolazioni di orario in tutte le fasce orarie/giornaliere permettendo di ottenere il massimo rendimento in tutti gli spazi temporali dedicati allo svolgimento delle attività manutentive in assenza di circolazione

- è obiettivo comune delle parti garantire che tutto il sistema produttivo aziendale agisca con la celerità prevista per la realizzazione delle opere infrastrutturali ferroviarie evidenziate ai precedenti punti condividendo misure che possano agevolare la conciliazione dei tempi di vita e lavoro, quali l'individuazione di articolazioni degli orari di lavoro che consentano di soddisfare le predette necessità di presidio manutentivo nell'ambito dell'orario ordinario ed ottenere una equa ripartizione delle prestazioni lavorative tra le persone interessate dal processo;

- le parti ritengono importante accompagnare lo sviluppo del Piano Investimenti di RFI con ulteriori tipologie di intervento quali l'acquisizione di treni e mezzi d'opera strumentali per:

- o consentire l'aumento del parco mezzi per la diagnostica mobile al fine di incrementare i livelli di manutenzione preventiva;
- o rendere realizzabile l'effettuazione in house di attività core della Manutenzione Infrastrutture attualmente affidate in appalto quali per esempio
 - o attività di Interlocking Building;
 - o alcune attività tipiche delle Unità Manutentive (es. cambio filo e revisione TE, livello del binario, risanamento di piccoli tratti di binario, sostituzione tratti di rotaie, ecc.).

In tale prospettiva, e prioritariamente per quelle attività che non necessitano di ulteriori mezzi d'opera da acquisire con il suddetto Piano Investimenti, saranno avviati percorsi formativi che, attraverso un apprendimento sul campo, consentano di far acquisire alle persone di RFI, interessate al processo manutentivo, competenze specifiche relative alle suddette attività core da effettuare internamente all'organizzazione aziendale, senza il coinvolgimento di soggetti esterni.

A tal fine è istituito un Osservatorio che, di norma, si riunirà semestralmente, e comunque su richiesta di una delle stesse parti, per un monitoraggio congiunto sullo stato evolutivo del Piano Investimenti dei mezzi d'opera RFI (riportato in allegato 1 al presente verbale) e che, tenuto conto della pianificazione temporale delle fasi di internalizzazione nonché della verifica relativa agli esiti dei percorsi formativi, permetterà ai soggetti titolari competenti di avviare la prevista negoziazione per l'organizzazione delle attività medesime

- le parti condividono, altresì, quale priorità, la prosecuzione delle iniziative già intraprese e pianificate sui temi dell'occupazione e della Sicurezza sul Lavoro attraverso:

- o un rafforzamento del ruolo di controllo e verifica nei cantieri di lavoro, anche nei confronti delle Imprese Appaltatrici;
- o un incremento del numero di istruttori esclusivamente dedicati al ruolo di formatori nell'ambito della "Technical Accademy";
- o l'implementazione delle attività finalizzate allo sviluppo della "Cultura della Sicurezza" che - con priorità ed in continuità con quegli eventi/progetti che già rappresentano, per le persone di RFI, momenti di condivisione e riflessione sulle tematiche della sicurezza del lavoro (es: "Raccontare può salvare", "Mettiamo in cantiere la sicurezza", "Safety day" "Human Factor", percorsi di formazione abilitativa e in materia di sicurezza sul lavoro, ecc.) con l'obiettivo di accrescere in ogni lavoratore la consapevolezza circa l'importanza del rispetto delle procedure e delle norme comportamentali poste a presidio della sicurezza sul lavoro e dell'esercizio ferroviario.

In tale contesto, si inserisce anche il progetto "Sicuri insieme", volto a sperimentare un nuovo approccio condiviso con le Imprese Appaltatrici finalizzato a sensibilizzare i lavoratori delle stesse sui temi della sicurezza e a rafforzare la consapevolezza sui rischi ferroviari, mediante sopralluoghi congiunti con le Imprese e con il coinvolgimento diretto del personale delle Imprese Appaltatrici

- o dare continuità agli investimenti di upgrade tecnologici volti al:
 - progetto "Sistema Integrato per la Protezione Automatica dei Cantieri (SIPAC)", di ausilio per la protezione cantieri del personale impiegato in attività manutentive negli ambiti di applicazione del SIPAC stesso;
 - progetto sperimentale per l'ingegnerizzazione di rivelatori di tensione 3 kV c.c. non a contatto per gli operatori della manutenzione degli impianti di trazione elettrica;

In tale ambito, assume maggiore rilievo il ruolo della "Sede permanente di incontro sulle tematiche riconducibili alla formazione ed alla sicurezza del lavoro" che si riunirà, a livello nazionale, trimestralmente per una valutazione congiunta sulle tematiche interessanti l'organismo suddetto e, principalmente, sugli argomenti da attenzionare durante gli eventi organizzati in materia di sicurezza del lavoro.

Analoga iniziativa sarà attuata a livello territoriale individuando riunioni che si terranno, di norma, con cadenza semestrale, e comunque su richiesta di una delle stesse parti per una fase informativa caratterizzata dalle specificità dei singoli territori.

- o la continuità del Piano di acquisizioni di persone da mercato, avviato da RFI negli ultimi anni, finalizzato ad un adeguamento rispetto ai volumi di produzione e al nuovo modello organizzativo, nonché alla necessità derivante dalla pianificata effettuazione in house delle attività core della Manutenzione Infrastrutture

si conviene quanto segue:

(Area containing multiple handwritten signatures in blue ink)

Allegato 1

Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024
Settore Infrastrutture RFI

Piano investimenti dei mezzi d'opera RFI



Allegati Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

[Handwritten signatures and initials]

Mezzi d'opera: As Is

Categoria mezzo	Quantità (*)	Età media in anni
Autocarrello	323	21
Autocarrello sgombraneve	6	22
Autoscala	515	18
Autoscala sgombraneve	11	3
Autocarrelli ispezioni ponti	3	21
Mezzi strada-rotala ispezioni ponti	11	5
Carro	139	23
Carro tesatura	4	14
Locomotore	15	15
Caricatore strada-rotala	382	9
Mezzi Strada-rotala di soccorso VVFF	33	4
Mezzo strada-rotala altri	11	25
Profilatrice	40	18
Rimorchio	91	18
Rincalzatrice	83	13
Scala motorizzata	104	23
Stabilizzatrice/Compattatrice	5	17
Svolgibobine	217	20
Veicoli diagnostici	25	16
Totale complessivo	2018	17



(*) Veicoli registrati in RUMOWEB in stato ESER ed OFF

Allegati Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

[Handwritten signatures and initials]

Rinnovo flotta diagnostica

Allegato 1

1 ^a Classe	TRENI DIAGNOSTICI AV: Tipo 3		<ul style="list-style-type: none"> Quantità: 2 (Diamante 2.0 in pre-esercizio) Consegna treni: a partire dal 2022 fino a fine 2024 		
	2 ^a Classe	TRENI DIAGNOSTICI BIMODALI: Tipo 1			
		3 ^a Classe	<ul style="list-style-type: none"> Quantità: 5 Consegna treni: a partire dal 2023 fino al 2026 	ALDEBARAN 2.0 <ul style="list-style-type: none"> In esercizio 	
Nodi, piazzali e interconnessioni	AUTOCARRELLI BIMODALI: Tipo 4 <ul style="list-style-type: none"> Quantità: 15 Consegna: a partire dal 2023 fino a 2027 		K12 <ul style="list-style-type: none"> Quantità: 3 Consegna: a partire dal 2022 fino a 2024 	SIRTER <ul style="list-style-type: none"> In esercizio 	FALCO 1 e 2 <ul style="list-style-type: none"> Quantità: 2 In esercizio
	Materie prime	Tipo 2 	TRENI PER ULTRASUONI <ul style="list-style-type: none"> Quantità: 7 (produzione internalizzata CNM Carini 2024) 	DIC-80 US <ul style="list-style-type: none"> In esercizio 	AUTOMOTORE PER DIAGNOSTICA A ULTRASUONI (DIC-80) <ul style="list-style-type: none"> In esercizio

Allegati Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

Rinnovo mezzi d'opera e unità di trazione (breve/medio termine)

Allegato 1

N° 14 Matisa D66 U 	N° 52 Plasser 08-275 + N°4 Plasser 08-275 E3 	CARRI TRAMOGGIA E PIANALE <ul style="list-style-type: none"> Quantità: 75 Tramogge e 135 Pianali Consegna carri: a partire dal 2025
	CARICATORI STRADA/ROTAMA Consegnate/Totale: 141/141	CARRI TESATURA FRENATA <ul style="list-style-type: none"> 4 carri tesatura frenata Consegna: a partire dal 2025
	AUTOSCALE: DCP400 <ul style="list-style-type: none"> Consegnate/Totale: 28/30 	GARA AGGIUDICATA AUTOCARRELLI PESANTI <ul style="list-style-type: none"> Quantità: 44 Consegna: a partire dal 2025
	AUTOSCALE: DCP600 <ul style="list-style-type: none"> Consegnate/Totale: 26/26 	ACQUISIZIONE IN CORSO LOCOMOTIVE E464 «BENATE» <ul style="list-style-type: none"> Quantità: 5 Consegna: a partire dal 2024
	AUTOSCALE: DCP001 <ul style="list-style-type: none"> Consegnate/Totale: 54/56 	GARA DA RILANCIARE UNITA' DI TRAZIONE <ul style="list-style-type: none"> Quantità: 20 Bimodali + 10 Trimodali Consegna: a partire dal 2025

Allegati Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

A) NUOVA ORGANIZZAZIONE della MANUTENZIONE INFRASTRUTTURE A LIVELLO TERRITORIALE

La nuova organizzazione delle Direzioni Operative Infrastrutture Territoriali e delle Strutture Organizzative da esse dipendenti è quella definita dal presente Accordo ed è sinteticamente rappresentata negli organigrammi riportati in allegato 2.

Gli inquadramenti ed i corrispettivi livelli professionali del personale operante presso le Direzioni Operative Infrastrutture e le Strutture Organizzative da esse dipendenti, così come previsti nella scala classificatoria di cui all'art.27 del CCNL Mobilità /Area AF del 22 marzo 2022, sono riportati nell'allegato 2 che costituisce parte integrante al presente verbale.

Fermo restando quanto previsto nell'allegato 2 al presente verbale:

1. i lavoratori che svolgono compiti di CSE/DL sono inquadrati nel *livello professionale A figura professionale Impiegato Direttivo* se svolgono compiti:
 - a) Fino ad un valore economico complessivo (derivante dalla somma degli importi contrattuali gestiti) di € 20 MLN per gli appalti civili ed interessanti l'intero "ciclo di vita" dell'appalto
 - b) Fino ad un valore economico complessivo (derivante dalla somma degli importi contrattuali gestiti) di € 12 MLN per gli appalti tecnologici ed interessanti l'intero "ciclo di vita" dell'appalto

I lavoratori che svolgono compiti di CSE/DL per valori economici superiori ai precedenti punti sono inquadrati nel *livello professionale Q parametro retributivo Q2 figura professionale Professional*

2. I lavoratori che svolgono compiti di Progettazione sono inquadrati nel *livello professionale A figura professionale Impiegato Direttivo*, se svolgono solo compiti di verifica di progetti realizzati da terzi.

I lavoratori che svolgono compiti di Progettazione relativi a progetti internalizzati sono inquadrati nel *livello professionale Q parametro retributivo Q2 figura professionale Professional*

3. I lavoratori in forza al reparto Ponti e verifiche opere d'arte di SO Ingegneria e che, essendo in possesso dell'abilitazione OC2, svolgono compiti di verifica dello stato strutturale sono inquadrati nel *livello professionale Q parametro retributivo Q2 figura professionale Professional*

Nell'ottica di rafforzare il ruolo di controllo e verifica del committente RFI per le attività di Manutenzione Infrastrutture nei confronti delle Imprese Appaltatrici, le parti a livello di Unità Produttiva negozieranno quanto previsto in materia di orario di lavoro per individuare, per le attività della Gestione Lavori (*Coordinatori Sicurezza Esecuzione, Direttori Lavori e Assistenti Lavori*), articolazioni di orario di lavoro interessanti prevalentemente le fasce orarie/gioernaliere caratterizzate dai Cantieri di lavoro dedicati allo svolgimento delle attività manutentive da parte di Imprese Appaltatrici, tenendo conto anche di quanto riportato al punto "Contrattazione Territoriale" del presente verbale.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Multiple handwritten signatures in blue ink]

[Handwritten mark]

Allegato 2

Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

Nuova organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale



Allegati Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

[Handwritten signatures and initials]

Nuova organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale

La nuova organizzazione delle Direzioni Operative Infrastrutture Territoriali e delle Strutture Organizzative da esse dipendenti è quella sinteticamente rappresentata negli organigrammi riportati;

La Direzione Operativa Infrastruttura è articolata in 15 Direzioni Operative Infrastrutture Territoriali e 37 Unità Territoriali;

Nel documento sono riportati anche gli inquadramenti ed i corrispettivi livelli professionali del personale operante presso le Direzioni Operative Infrastrutture e le Strutture Organizzative da esse dipendenti, così come previsti nella scala classificatoria di cui all'art.27 del CCNL Mobilità /Area AF del 22 marzo 2022.

Nell'ambito delle verifica che si terrà entro il mese di luglio 2024, in relazione ad attività che richiedono, per lo svolgimento delle stesse, specifica preparazione e/o competenza professionale, nonché discrezionalità e facoltà di iniziativa, per l'attuazione di obiettivi produttivi anche attraverso il coordinamento di altro personale, saranno individuati determinati ruoli amministrativi e tecnici da assegnare a lavoratori inquadrati nel livello professionale A figura professionale Impiegato Direttivo



Allegati Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

[Handwritten signatures and initials]

Nuova organizzazione
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriali



Allegato 2



Handwritten signature

Handwritten initials



Handwritten signatures and notes

Allegati Accordo Nazionale del 30 gennaio 2014 Settore Infrastrutture RFI

Nuova organizzazione
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriali



Allegato 2



Handwritten signature

Handwritten initials

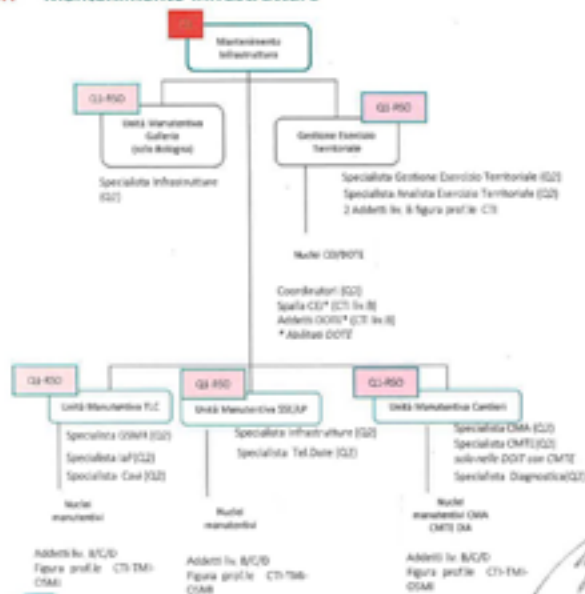


Handwritten signatures and notes

Allegati Accordo Nazionale del 30 gennaio 2014 Settore Infrastrutture RFI

Nuova organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale
DOIT – Manutenzione infrastrutture

Allegato 2 



- ◆ Le posizioni parametro retributivo G1 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional Senior
- ◆ Le posizioni parametro retributivo G2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional
- ◆ In ciascuna Unità Operativa T.C. S&UP O&M sono presenti 2 Addetti (figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo livello professionale B) per attività tecnico-amministrative

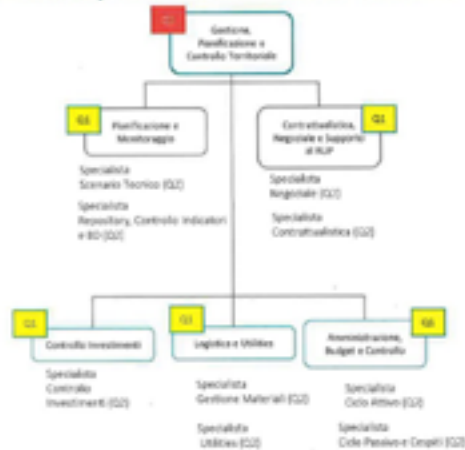


Allegati Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

[Handwritten signatures and notes in blue ink]

Nuova organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale
DOIT – Gestione, Pianificazione e Controllo Territoriale

Allegato 2 



- ◆ Le posizioni parametro retributivo G1 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional Senior
- ◆ Le posizioni parametro retributivo G2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional
- ◆ In ciascuna posizione di microstruttura è presente almeno un addetto di livello professionale B che, se non diversamente indicato, prevede la figura professionale di Specialista Tecnico Amministrativo

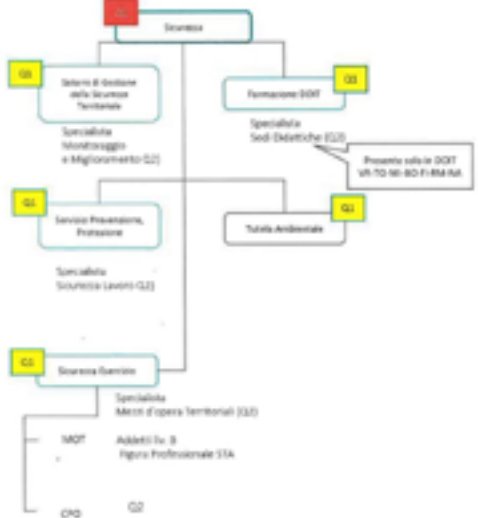


Allegati Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

[Handwritten signatures and notes in blue ink]

**Nuova organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale
DOIT--Sicurezza**

Allegato 2



Le posizioni parametro retributivo G2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional Senior
 Le posizioni parametro retributivo C2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional
 In ciascuna posizione di microstruttura è presente almeno un addetto di livello professionale B che, se non diversamente indicato, prevede la figura professionale di Specialista tecnico Amministrativo

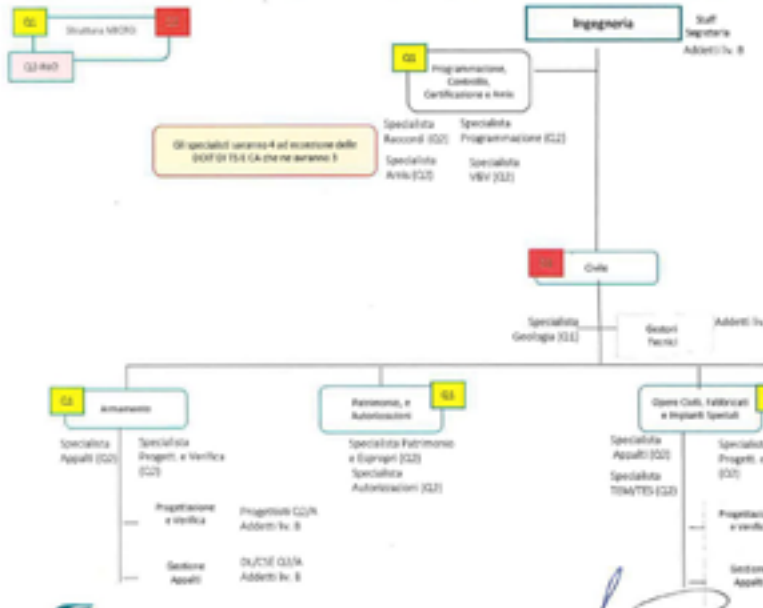


Allegati Accordo Nazionale del 20 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

[Handwritten signatures and notes]

**Nuova organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale
Ingegneria-- Programmazione, Controllo, Certificazione e Amis e Civile (1/2)**

Allegato 2



Le posizioni parametro retributivo G2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional Senior
 Le posizioni parametro retributivo C2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional
 Ad eccezione della UD Opere metalliche in ciascuna posizione di microstruttura amministrativa è presente almeno un addetto di livello professionale B che, se non diversamente indicato, prevede la figura professionale di Specialista tecnico Amministrativo

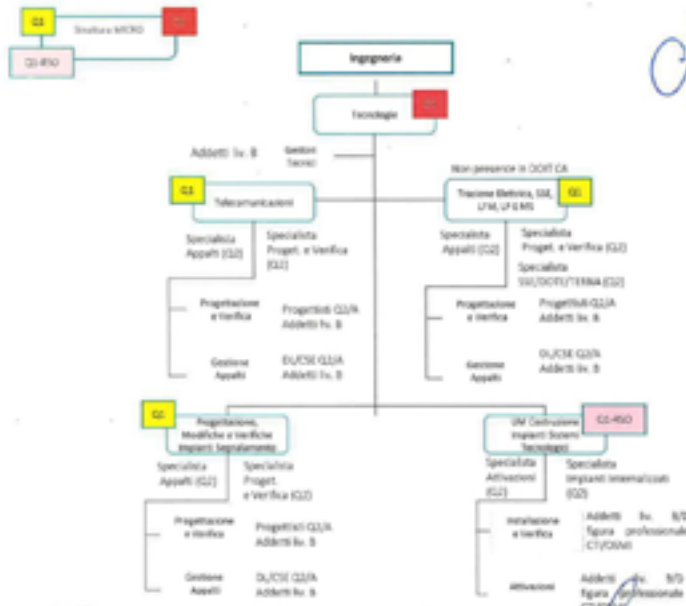


Allegati Accordo Nazionale del 20 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

[Handwritten signatures and notes]

Nuova organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Ingegneria--Tecnologie

Allegato 2

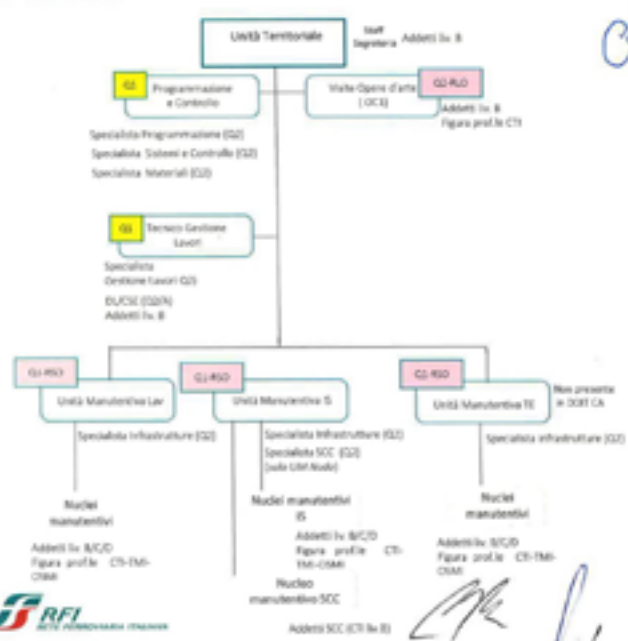


- Le posizioni parametro retributivo G2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional Senior
- Le posizioni parametro retributivo G2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional
- In ciascuna posizione di microstruttura è presente almeno un addetto di livello professionale II che, se non diversamente indicato, prevede la figura professionale di Specialista tecnico Amministrativo

RFI
Allegati Accordo Nazionale del 30 gennaio 2010 Settore Infrastrutture RI

Nuova organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Unità Territoriale

Allegato 2



- Le posizioni parametro retributivo G2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional Senior
- Le posizioni parametro retributivo G2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional
- In ciascun Magazzino Materiali dipendente da Programmazione e controllo sono presenti almeno 2 addetti (figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo- livello professionale II)
- In ciascuna Unità Manutenzione S LAR TE sono presenti 2 Addetti (figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo- livello professionale II) per attività tecnico-amministrative
- In ciascuna delle restanti posizioni di microstruttura è presente almeno un addetto di livello professionale II che, se non diversamente indicato, prevede la figura professionale di Specialista tecnico Amministrativo

RFI
Allegati Accordo Nazionale del 30 gennaio 2010 Settore Infrastrutture RI

B) RIORGANIZZAZIONE ATTIVITA' ATTUALI UNITA' MANUTENTIVE

I. GESTIONE DEI MATERIALI

Al fine di ridistribuire su altre strutture alcune delle responsabilità attualmente attribuite ai Responsabili delle Unità manutentive e favorendo una specializzazione dell'attività, le operazioni di gestione dei materiali vengono accentrate sulle strutture di Programmazione e Controllo delle Unità Territoriali con il coordinamento funzionale dei Reparti Gestione, Pianificazione e Controllo Territoriale delle Direzioni Operative Infrastrutture Territoriali. Fa eccezione la sola gestione operativa dei materiali correnti e di pronto intervento (attività non pianificate), la valutazione tecnica e compilazione del registro carico/scarico rifiuti del tolto d'opera e dei rifiuti generici, che resta nell'ambito della UM con attribuzione delle relative attività ai Capi Tecnici presenti nel Nucleo Manutentivo interessato.

In ciascun "Magazzino Materiali" dipendente dalle strutture Programmazione e Controllo di ciascuna Unità Territoriale sono presenti un minimo di 2 addetti alla gestione dei materiali-*(figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo- livello professionale B)* che svolgeranno tutte le attività di gestione, ivi compresa la registrazione contabile (ARC).

Le sedi dei Magazzini sono individuate nelle località riportate nell'allegato 3 che costituisce parte integrante al presente verbale.

Restano confermati gli esiti delle Manifestazioni di interesse rivolte al personale con figura professionale di Capo Tecnico, attualmente utilizzato come Addetto Materiali presso le Unità Manutentive, per manifestare il proprio interesse:

1. a continuare a svolgere mansioni di Capo Tecnico presso le sedi di Nuclei Manutentivi del proprio contesto specialistico;
2. a svolgere le attività di Gestione Materiali presso le sedi dei magazzini individuate dalla Società, con contestuale cambio di figura professionale a Specialista Tecnico Amministrativo.

Le domande del personale di cui ai precedenti punti avranno priorità rispetto ad istanze manifestate da altri lavoratori non rientranti nelle medesime condizioni. Nel caso di più domande per medesime località le stesse saranno accolte fino alla disponibilità prevista, tenendo conto:

- a) della maggiore anzianità maturate nella figura professionale rivestita;
- b) della maggiore anzianità di servizio complessiva in azienda;
- c) della maggiore età anagrafica.

Tm

rw

Handwritten signatures and initials: m, d, P. Dall'ora, R, J, Lh, S, M, L, R, R

Allegato 3

**Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024
Settore Infrastrutture RFI**

Elenco sedi Nuclei MAI, Opere d'Arte e Magazzini materiali



Allegati Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

[Handwritten signatures and initials]

Elenco sedi Nuclei e Magazzini materiali

Magazzini Materiali

Allegato 3

DOIT	Sede Magazzino*
Ancona	FOLIGNO
Ancona	PESCARA
Ancona	FALCONARA
Bari	BARI
Bari	BRINDISI
Bari	FOGGIA
Bari	POTENZA
Bari	TARRANTO
Bologna	BOLOGNA
Bologna	FARENZA
Bologna	FERRARA
Bologna	PIACENZA
Bologna	RAVENNA
Bologna	REGGIO NELL'EMILIA
Cagliari	CAGLIARI
Cagliari	SASSARI
Firenze	AREZZO
Firenze	CHIESI
Firenze	EMPOLI
Firenze	FIRENZE
Firenze	GROSSETO
Firenze	LA SPEZIA
Firenze	LIVORNO
Firenze	ORVIETO
Firenze	PISA
Genova	ARQUATA SCRIVIA
Genova	GENOVA SAMPERDARENA
Genova	GENOVA BRIGNOLE
Genova	SAVONA

DOIT	Sede Magazzino
Milano	ARCINA
Milano	BRESCIA
Milano	CREMONA
Milano	GALLARATE
Milano	LECCO
Milano	LODI
Milano	MILANO
Milano	MONZA
Milano	VOGHERA
Napoli	VILLA LITERNO
Napoli	BENEVENTO
Napoli	NAPOLI (TRACCA)
Napoli	SARNO
Napoli	MATRICE
Napoli	TORRE A.
Napoli	PONTICAGNANO
Napoli	MIGNANO MONTILLINGO
Palermo	CALTANISSETTA
Palermo	CANCATTI
Palermo	CATANIA
Palermo	MESSINA
Palermo	PALERMO (DINA CARAI)
Palermo	SANT'AGATA DI MILITELO
Reggio Calabria	LAMEZIA TERME
Reggio Calabria	PIOLA
Reggio Calabria	REGGIO DI CALABRIA
Reggio Calabria	SAPRI
Roma	CAMPOLIONI (APRILIA)
Roma	MACCARESE
Roma	ROCCANECCA
Roma	ORTE
Roma	ROMA
Roma	TIVOLI (CAROLI)

DOIT	Sede Magazzino
Torino	ASTI
Torino	FOSSANO
Torino	MONARA
Torino	CRSALE
Torino	ORBIASSANO
Torino	TORINO (Bramante)
Trieste	AURONZA
Trieste	UDINE
Venezia	CASTELFRANCO VENETO
Venezia	PADOVA (Interporti)
Venezia	TRIVISO
Venezia	VENEZIA (Mestre)
Verona	BOLZANO * BOVIN
Verona	DOGA DELLA SCALA
Verona	TRENTO
Verona	VERONA



Allegati Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

[Handwritten signatures and initials]

II. GESTIONE DELLE VISITE ANNUALI ALLE OPERE D'ARTE

MW

Sempre nell'ottica di ridistribuire su altre strutture alcune delle responsabilità attualmente attribuite ai Responsabili delle Unità manutentive, la gestione delle visite annuali alle Opere d'Arte viene accentrata nei costituendi "Nuclei Visite Opere d'Arte", posti alle dirette dipendenze dei responsabili delle Unità Territoriali.

L'attività sarà assicurata con risorse in possesso di abilitazione OCI.

Tm

Nella UO "Nucleo Visite Opere d'Arte" oltre al **Responsabile** (*figura professionale RLO, livello professionale Q, posizione retributiva Q2*) sono presenti un minimo di **2 addetti** (*figura professionale Capo Tecnico Infrastrutture- livello professionale B*).

Le sedi dei Nuclei Visite Opere d'Arte sono individuate nelle località riportate nell'allegato 3 che costituisce parte integrante al presente verbale.

Tenuto conto delle competenze e attitudini possedute, nonché dell'esperienza lavorativa maturata presso le Unità Manutentive Lavori, i lavoratori che attualmente ricoprono l'incarico di "Specialista Opere d'Arte" presso le medesime UM, saranno, sino a completamento della disponibilità organizzativa, prioritariamente assegnati su posizioni previste nel Nucleo Visite Opere d'Arte o UM Lavori (Specialista Infrastrutture).

Nelle Unità Territoriali in cui risulterà una consistenza di risorse, che attualmente ricoprono l'incarico di "Specialista Opere d'Arte", superiore a quanto sopra indicato, il personale medesimo continuerà ad essere utilizzato in sussidio al Responsabile Nucleo Visite Opere Arte, conservando l'attuale sede di lavoro.

Quilmer

h
M
L
A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M
N
O
P
Q
R
S
T
U
V
W
X
Y
Z

Allegato 3

Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

Elenco sedi Nuclei MAI, Opere d'Arte e Magazzini materiali



Allegato Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

Elenco sedi Nuclei e Magazzini materiali

Nucleo «CEI DOTE»

Dott	Sede di Lavoro
AN	PESCARA
BA	BARI
BO	BOLOGNA
CA	CAGLIARI
FI	FIRENZE
PI	PISA
GE	GENOVA
MI	MILANO
NA	NAPOLI
PA	PALERMO
RC	REGGIO DI CALABRIA
RM	ROMA
TO	TORINO
TS	UDINE*
VE	VENEZIA
VR	VERONA

Nuclei Opere d'arte

UT	Sede di Lavoro	UT	Sede di Lavoro
ANM1	Areona	NAM3	Caserta, Benevento
ANM2	Feligno	PAM1	Polignano
ANM3	Pescara	PAM2	Caltanisotta
BAM1	Bari	PAM1	Catania
BAM2	Foggia	RCM1	Paola
BOM1	Bologna	RCM2	Reggio Calabria, Lamezia Terme
BOM2	Bologna	RMM1	Roma A
BOM3	Bologna	RMM2	Roma B
BOM4	Rimini	RMM3	Roma C-Roma D
CAM1	Cagliari	TOM1	Torino
FIM1	Firenze	TOM2	Chivasso, Novara
FIM2	Arezzo, Orvieto	TOM3	Asti, Isonzo
FIM3	Pisa	TSM1	Udine
FIM4	Livorno	VEN1	Padova
GEM1	Genova	VEN2	Treviso
GEM2	Genova	VRM1	Verona
MIM1	Milano A	VRM2	Bolzano
MIM2	Milano B-Milano C		
MIM3	Milano D-Milano E		
NAM1	Napoli		
NAM2	Salerno, Sarno		



Allegato Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

C) **ORGANIZZAZIONE DELLE UNITA' MANUTENTIVE IS TE LAV** W

Nel confermare il modello organizzativo che individua come impianto/CdL l'Unità Manutentiva, da cui dipendono i Nuclei Manutentivi, va ricercata una verifica dello stesso focalizzando il core business delle Unità Manutentive e rivedendo l'estensione dei limiti delle medesime.

A tale scopo, a livello di Unità Produttiva, le parti avvieranno un confronto finalizzato alla rivisitazione dell'ambito di giurisdizione di ciascuna Unità Manutentiva, individuando una estensione pari ad almeno 150 Km di linea (ad eccezione delle UM di Nodo e di quelle AV/AC) e non superiore a 300 Km di linea che, fermo restando la sussistenza degli attuali impianti, prevede anche l'istituzione di nuove UM ove tale giurisdizione superi i 300 Km di linea.

Nelle Unità Manutentive è presente, oltre al **Responsabile** (*figura professionale RSO, livello professionale Q, posizione retributiva Q1*), uno **Specialista Infrastrutture** (*figura professionale Professional, livello professionale Q, posizione retributiva Q2*), nonché **2 Addetti** (*figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo- livello professionale B*) per attività tecnico-amministrative; Nelle UM IS, con nuclei SCC, è presente anche uno **Specialista SCC** (*figura professionale Professional, livello professionale Q, posizione retributiva Q2*).

Al fine di rafforzare il presidio dell'infrastruttura, è presente un secondo Specialista Infrastrutture:

- ✓ in tutte le UM con estensione compresa tra 180 e 300 Km di linea;
- ✓ nelle UM aventi giurisdizione su linee definite Nodo dal "Contratto di programma - Parte servizi".

L'ubicazione della Sede della UM sarà individuata all'interno dell'ambito di giurisdizione della medesima e di norma in località maggiormente baricentrica rispetto ai confini territoriali e ai dipendenti Nuclei Manutentivi;

Le sedi di lavoro delle posizioni di Specialista Infrastrutture potranno essere individuate anche presso località diverse da quella coincidente con quella della Unità Manutentiva.

In relazione all'individuazione delle sedi di lavoro di cui ai predetti punti, il personale che alla data del presente verbale risulta in forza alle UM interessate manterrà l'attuale sede di lavoro.

D) ORGANIZZAZIONE DEI NUCLEI MANUTENTIVI IS TE LAV

Fermo restando l'attuale reticolo di Nuclei Manutentivi, a livello di Unità Produttiva le parti attiveranno un percorso relazionale relativo ad una rimodulazione degli stessi al fine di perseguire un obiettivo di omogeneità organizzativa, in termini di km di giurisdizione, su tutti i territori della rete.

In rapporto a ciascuna specifica attività da espletare, sul presupposto che la composizione quantitativa delle squadre di manutenzione terrà conto naturalmente di quanto previsto dalle procedure in materia di sicurezza (es. MOL/MOV, ecc.) e in funzione delle attività da svolgere:

- a) La composizione qualitativa delle squadre di manutenzione prevedrà 1 Capo Tecnico che coordinerà gli addetti (TMI/OSMI) in composizione alla squadra, certificandone le attività espletate.
- b) Per quelle attività complesse che richiedano un "sussidio" per le attività del Capo Tecnico sarà presente, tra gli addetti, 1 lavoratore che rivesta almeno la figura professionale di Tecnico della Manutenzione.

In ciascun nucleo manutentivo IS LAV TE saranno previste n. 4 squadre di manutenzione, anche al fine di assicurare turni programmati di reperibilità che rispettino l'impegno individuale fissato dall'art.79 del CCNL Mobilità/Arca AF del 22 marzo 2022.

In relazione a quanto previsto al precedente punto c), in ciascun nucleo manutentivo ogni 5 addetti 1 dovrà rivestire la figura di Tecnico della Manutenzione Infrastruttura e i rimanenti la figura di Operatore Specializzato Manutenzione Infrastruttura, fermo restando l'individuazione minima di 1 Tecnico della Manutenzione Infrastruttura per ogni Nucleo.

Al fine di estendere le attività di manutenzione preventiva nella intera fascia oraria 06:00 - 09:00, nonché di assicurare una maggiore regolarità e puntualità dei servizi ferroviari sarà prevista una 5^a squadra:

- nei nuclei manutentivi IS LAV TE ricadenti nelle linee e/o Nodi interessati dalla tratta AV Torino-Milano-Venezia-Bologna-Firenze-Roma-Napoli;
- nei nuclei manutentivi afferenti ad altre Direttrici/Linee/Nodi ritenute strategiche e maggiormente funzionali a tale scopo e che sono quelle riportate, unitamente al numero massimo dei nuclei individuati, nell'allegato 4 che costituisce parte integrante al presente verbale;

Qualora si registrino, a livello territoriale, specifiche esigenze interessanti altre località, sempre finalizzate ad assicurare una maggiore regolarità e puntualità dei servizi ferroviari, le stesse saranno oggetto di una valutazione in sede di verifica nazionale nell'ambito di una omogeneità sull'intera rete.

E) **ORGANIZZAZIONE AMBITO MANTENIMENTO INFRASTRUTTURE**

Nell'ambito del Mantenimento Infrastrutture (MAI) sono poste le UM TLC-SSE/LP-CM e la Gestione Esercizio.

L'organizzazione delle Unità Manutentive TLC- SSE/LP e Cantieri Meccanizzati si riconfigura sulla base del modello attuato per le altre Unità Manutentive in ambito Direzione Operativa Infrastruttura Territoriale.

I. Nell' Unità Manutentiva **CANTIERI MECCANIZZATI(CM)** è presente, oltre al **Responsabile** (figura professionale R50, livello professionale Q, posizione retributiva Q1), uno **"Specialista Diagnostica"**; uno **"Specialista CMA "** e, laddove presenti i Cantieri Meccanizzati TE, uno **"Specialista CMTE"** (tutti con figura professionale Professional, livello professionale Q, posizione retributiva Q2).

Inoltre, sono presenti 2 Addetti (figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo- livello professionale B) per attività tecnico-amministrative

Ai quadri presenti in dette strutture e che, alla data del presente accordo, rivestono la figura professionale di Responsabile di linea operativa-tecnica (RLO) e che per effetto di quanto sopra saranno inquadrati nella figura professionale di Professional, verrà riconosciuto un assegno ad personam riassorbibile (in caso di passaggio alla posizione retributiva superiore) pari alla differenza tra l'importo mensile lordo del Salario Professionale previsto per le due figure professionali all'art.72 del CCNL Mobilità / Area AF del 22 marzo 2022.

In ambito **UM CM** sono individuati i nuclei manutentivi **"CMA"** **"DIAGNOSTICA"** e, laddove presenti, **"CMTE"** le cui sedi sono individuate nelle località riportate nell'allegato 3 che costituisce parte integrante al presente verbale.

Fermo restando il numero complessivo dei Nuclei/Sedi individuato nel predetto allegato, a livello territoriale sarà possibile determinare Sedi alternative a quelle previste purchè le stesse siano ugualmente funzionali alle esigenze tecniche, produttive ed organizzative della Società. Ulteriori sedi dei nuclei manutentivi CMTE saranno individuate contestualmente all'acquisizione dei mezzi d'opera previsti dal Piano Investimenti di cui in premessa al presente verbale.

Debbio

I lavoratori che, alla data del presente verbale, risultano in forza a sedi di lavoro diverse da quelle individuate nell'allegato 3, fermo restando il mantenimento dell'attuale sede di lavoro, saranno assegnati al Nucleo Manutentivo che avrà giurisdizione sulla medesima.

Il personale che, alla data del presente verbale, risulta in forza alle attuali sedi di lavoro CMA e DIAGNOSTICA potrà produrre domanda di trasferimento presso le sedi di Lavoro, ricadenti nell'ambito UM CM ed individuate nel citato allegato.

Le domande pervenute saranno accolte fino alla disponibilità prevista, tenendo conto nell'ordine:

1. della maggiore anzianità maturate nella figura professionale rivestita
2. della Maggiore anzianità di servizio complessiva in azienda
3. della Maggiore età anagrafica

[Multiple handwritten signatures and initials in blue ink]

II. Nell' Unità Manutentiva **TELECOMUNICAZIONI (TLC)** è presente, oltre al **Responsabile** (figura professionale RSO, livello professionale Q, posizione retributiva Q1), uno **"Specialista GSMR"**; uno **"Specialista IaP"** e uno **"Specialista Cavi"** (tutti con figura professionale Professional, livello professionale Q, posizione retributiva Q2).

Inoltre, sono presenti 2 Addetti (figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo- livello professionale B) per attività tecnico-amministrative

In ambito **UM TLC** sono individuati i nuclei manutentivi **"TLC"** le cui sedi sono individuate nelle località riportate nell'allegato 3 che costituisce parte integrante al presente verbale.

Fermo restando il numero complessivo dei Nuclei/Sedi individuato nel predetto allegato, a livello territoriale sarà possibile determinare Sedi alternative a quelle previste purchè le stesse siano ugualmente funzionali alle esigenze tecniche, produttive ed organizzative della Società.

I lavoratori che, alla data del presente verbale, risultano in forza a sedi di lavoro diverse da quelle individuate nell'allegato 3, fermo restando il mantenimento dell'attuale sede di lavoro, saranno assegnati al Nucleo Manutentivo che avrà giurisdizione sulla medesima.

Il personale che, alla data del presente verbale, risulta in forza alle attuali sedi di lavoro TLC potrà produrre domanda di trasferimento presso le sedi di Lavoro ricadenti nell'ambito UM TLC ed individuate nel citato allegato.

Le domande pervenute saranno accolte fino alla disponibilità prevista, tenendo conto nell'ordine:

1. della maggiore anzianità maturate nella figura professionale rivestita
2. della Maggiore anzianità di servizio complessiva in azienda
3. della Maggiore età anagrafica

III. Nell' Unità Manutentiva **SOTTOSTAZIONI ELETTRICHE LP (SSE/LP)** è presente, oltre al **Responsabile** (figura professionale RSO, livello professionale Q, posizione retributiva Q1), uno **"Specialista Infrastrutture"**; uno **"Specialista Telecomando Dote"** e, laddove presenti linee AV, un ulteriore **"Specialista Infrastrutture"** (tutti con figura professionale Professional, livello professionale Q, posizione retributiva Q2).

Inoltre, sono presenti 2 Addetti (figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo- livello professionale B) per attività tecnico-amministrative

In ambito **UM SSE/LP** sono individuati i nuclei manutentivi **"SSE"** le cui sedi sono individuate nelle località riportate nell'allegato 3 che costituisce parte integrante al presente verbale

Fermo restando il numero complessivo dei Nuclei/Sedi individuato nel predetto allegato, a livello territoriale sarà possibile determinare Sedi alternative a quelle previste purchè le stesse siano ugualmente funzionali alle esigenze tecniche, produttive ed organizzative della Società.

I lavoratori che, alla data del presente verbale, risultano in forza a sedi di lavoro diverse da quelle individuate nell'allegato 3, fermo restando il mantenimento dell'attuale sede di lavoro, saranno assegnati al Nucleo Manutentivo che avrà giurisdizione sulla medesima.

Il personale che, alla data del presente verbale, risulta in forza alle attuali sedi di lavoro SSE/LP potrà produrre domanda di trasferimento presso le sedi di Lavoro ricadenti nell'ambito UM SSE/LP ed individuate nel citato allegato.

Le domande pervenute saranno accolte fino alla disponibilità prevista, tenendo conto nell'ordine:

Handwritten signature in blue ink

Handwritten signature in black ink

Handwritten signature in blue ink

Handwritten signature in black ink

Handwritten signature in blue ink

1. della maggiore anzianità maturate nella figura professionale rivestita
2. della Maggiore anzianità di servizio complessiva in azienda
3. della Maggiore età anagrafica



Qualora si registrino, a livello territoriale, specifiche esigenze interessanti ulteriori sedi "CMA" "DIAGNOSTICA" "TLC" "SSE", le stesse saranno oggetto di una valutazione in sede di verifica nazionale nell'ambito di una omogeneità sull'intera rete.

IV. Nella **GESTIONE ESERCIZIO** è presente, oltre al **Responsabile** (*figura professionale RSO, livello professionale Q, posizione retributiva Q1*), uno "**Specialista Analista Esercizio Territoriale**" e uno "**Specialista Gestione Esercizio**" (*entrambi figura professionale Professional, livello professionale Q, posizione retributiva Q2*), nonché **2 Addetti** (*figura professionale Capo Tecnico Infrastrutture- livello professionale B*) per attività tecnico-amministrative
In ambito **GESTIONE ESERCIZIO** sono confermati i nuclei "**CEI/DOTE**" le cui sedi sono individuate nelle località riportate nell'allegato 3 che costituisce parte integrante al presente verbale.

Nell'ambito del **Mantenimento Infrastrutture (MAI)** sono previste anche le **UM GALLERIE** con i relativi Nuclei manutentivi e, alla data del presente verbale, presente solo presso la DOIT Bologna.

Ulteriori **UM e/o Nuclei GALLERIE** saranno individuate presso le rimanenti DOIT in coerenza con l'implementazione del numero di gallerie attrezzate con impianti speciali.



Allegato 3

Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

Elenco sedi Nuclei MAI, Opere d'Arte e Magazzini materiali



Allegati Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

Elenco sedi Nuclei e Magazzini materiali

NM TLC

Dott	Sede NM	Dott	Sede NM	Dott	Sede NM
AN	Ancona	MI	Gallarate	TO	Alessandria
AN	Pescara	MI	Seregno	TO	Novara
AN	Foligno	MI	Treviglio	TO	Fossano
BA	Bari	NA	Napoli	TO	Torino
BA	Foggia	NA	Vi rano	TS	Udine
BA	Taranto	NA	Battipaglia	TS	Monfalcone
BO	Bologna	NA	Benevento	VE	Treviso
BO	Parma	PA	Catania	VE	Mestre
BO	Cesena	PA	Messina	VR	Verona
BO	Ferrara	PA	Palermo	VR	Bolzano
CA	Cagliari	PA	Ca'tanissetta	VR	Tranto
CA	Sassari	RC	Reggio C.		
FI	Firenze	RC	Paola		
FI	Arezzo	RC	Catanzaro Lido		
FI	Pisa	RC	Sapri		
FI	Cecina	RM	Roma		
FI	Campiglia	RM	Orte		
GE	Savona	RM	Anagni		
GE	Genova	RM	Campoleone		
MI	Milano C.le				
MI	Rogoredo				

NM SSE/LP

Dott	Sede NM	Dott	Sede NM
AN	Ancona	NA	Napoli
AN	Pescara	NA	Battipaglia
AN	Foligno	NA	Benevento
BA	Bari	PA	Concesse
BA	Foggia	PA	Palermo
BO	Bologna	PA	Agrigento
BO	Fidenza	RC	Reggio C.
BO	Ferrara	RC	Scalea
BO	Cesena	RM	Roma
BO	Grizzana	RM	Orte
CA	Cagliari*	RM	Anagni
FI	Firenze	RM	Campoleone
FI	S.G. Valdarno	TO	Alessandria
FI	Orvieto	TO	Santhià
FI	Pisa	TO	Torino
FI	Follonica	TS	Udine
GE	Savona	TS	Monfalcone
GE	Genova	VE	Treviso
MI	Milano C.le	VE	Mestre
MI	Rogoredo	VR	Verona
MI	Gallarate	VR	Bolzano
MI	Lecco		
MI	Treviglio		

* In creazione a seguito elettrificazione

Allegati Accordo Nazionale del 27 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI



Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page.

Elenco sedi Nuclei e Magazzini materiali

NM CMA

DOIT	Sede di Lavoro	DOIT	Sede di Lavoro
AN	Ancona	NA	Volturno
AN	Pescara	NA	Napoli
AN	Foligno	NA	Benevento
BA	Bari	PA	Giarre
BA	Foggia	PA	Aragona
BO	Bologna	PA	Palermo
CA	Cagliari	RC	Reggio C.
FI	Firenze	RC	Sapri
FI	Pisa	RM	Roma Tuscolana
GE	Ge. Sampiordarena	TO	Fossano
GE	Genova Principe	TO	Vercelli
MI	Milano Lambrate	TO	Asi
MI	Gallarate	TS	Cervignano
MI	Codogno	VE	Padova
		VE	Treviso
		VR	Verona
		VR	Bolzano

NM CMTE

DOIT	Sede di Lavoro
AN	ANCONA
RM	ROMA
BO	BOLOGNA**
MI	MILANO**



Chelton *W*

Allegato 3



NM DIAGNOSTICA

DOIT	Sede di Lavoro PV7	DOIT	Sedi di Lavoro (DIA U.S.)	DOIT	Sedi di Lavoro (DIA U.S.)
AN	ANCONA	AN	Ancona	NA	Napoli
BA	BARI		Pescara		Volturno
BO	BOLOGNA		Foligno		Benevento
CA	CAGLIARI	BA	Bari	PA	Aragona
FI	FIRENZE		Foggia		Messina
FI	PISA	BO	Bologna	RC	Palermo
GE	GENOVA		Parma		Reggio C.
MI	MILANO		Cesena		Pacifi
NA	NAPOLI	CA	Ferrara	RM	Roma
PA	PALERMO		Cagliari		Orte
RC	REGGIO DI CALABRIA	Sassari	Firenze		Anagni
RM	ROMA	FI	Arezzo	TO	Campoleone
TO	TORINO		Pisa		Alessandria
TS	UDINE		Campiglia		Novara
VE	Mestre	GE	La Spezia	TS	Torino
VR	VERONA		Genova Rivarolo		Udine
			Genova Principe	VE	Manfalcone
		MI	Treviglio		Treviso
			Rho	Padova	
			Gallarate	Verona	
			Lecco	Bolzano	
			Pavia	Trento	
			Cremona		

[Handwritten signatures and initials]

F) ORGANIZZAZIONE DEI NUCLEI MANUTENTIVI AMBITO MAI *W*

In rapporto a ciascuna specifica attività da espletare presso i nuclei manutentivi TLC e SSE/LP, sul presupposto che la composizione quantitativa delle squadre di manutenzione terrà conto naturalmente di quanto previsto dalle procedure in materia di sicurezza (es. MOL/MOV, ecc..) e in funzione delle attività da svolgere:

- a) La composizione qualitativa delle squadre di manutenzione prevedrà 1 Capo Tecnico che coordinerà gli addetti (TMI/OSMI) in composizione alla squadra, certificandone le attività espletate.
- b) Per quelle attività complesse che richiedano un sussidio per le attività del Capo Tecnico sarà presente, tra gli addetti, 1 lavoratore che rivesta almeno la figura professionale di Tecnico della Manutenzione Infrastrutture.

In ciascun nucleo manutentivo TLC e SSE/LP saranno previste n. 4 squadre di manutenzione anche al fine di assicurare turni programmati di reperibilità che rispettino l'impegno individuale fissato dall'art.79 del CCNL Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022.

In relazione a quanto previsto al precedente punto c) in ciascun nucleo manutentivo ogni 5 addetti 1 dovrà rivestire la figura di Tecnico della Manutenzione Infrastruttura e i rimanenti la figura di Operatore Specializzato Manutenzione Infrastruttura, fermo restando l'individuazione minima di 1 Tecnico della Manutenzione Infrastruttura per Nucleo.

In rapporto a ciascuna specifica attività da espletare presso i nuclei manutentivi CMA:

- a) La composizione quali-quantitativa delle squadre CMA per ciascun Mezzo Rincalzatrice prevedrà 1 Capo Tecnico che coordinerà 3 addetti (TMI/OSMI) in composizione alla squadra, certificandone le attività espletate. Uno degli Addetti può essere in sussidio dalle UM lavori di giurisdizione.
- b) Per quelle attività complesse che richiedano un sussidio per le attività del Capo Tecnico sarà presente, tra gli addetti, 1 lavoratore che rivesta almeno la figura professionale di Tecnico della Manutenzione
- c) Sui mezzi Profilatrice e Stabilizzatrice opererà 1 addetto che rivesta almeno la figura professionale di Tecnico della Manutenzione

In ciascun nucleo manutentivo CMA sarà prevista almeno 1 squadra per ogni mezzo.

In relazione a quanto previsto al precedente punto b) , oltre alle necessità per il punto c), in ciascun nucleo manutentivo ogni 5 addetti, 1 dovrà rivestire la figura di Tecnico della Manutenzione Infrastruttura e i rimanenti la figura di Operatore Specializzato Manutenzione Infrastruttura, fermo restando l'individuazione minima di 1 Tecnico della Manutenzione Infrastruttura per Nucleo

In rapporto a ciascuna specifica attività da espletare presso i nuclei manutentivi CMTE:

- a) La composizione quali-quantitativa delle squadre CMTE per ciascuna Autoscala/MdO TE prevedrà 1 Capo Tecnico che coordinerà 2 addetti (TMI/OSMI) in composizione alla squadra, certificandone le attività espletate.
- b) Per quelle attività complesse che richiedano un sussidio per le attività del Capo Tecnico sarà presente, tra gli addetti, 1 lavoratore che rivesta almeno la figura professionale di Tecnico della Manutenzione;

Handwritten signatures and initials:
 - Top right: *W*
 - Middle left: *DeL...*
 - Middle right: *g*
 - Bottom right: *tu*
 - Bottom left: *h*
 - Bottom center: *g...*
 - Bottom right: *pe all*, *28*, *AR*, *sc*

In ciascun **nucleo manutentivo CMTE** sarà prevista almeno 1 squadra per ogni mezzo. In relazione a quanto previsto al precedente punto b), in ciascun nucleo manutentivo ogni 5 addetti, 1 dovrà rivestire la figura di Tecnico della Manutenzione Infrastruttura e i rimanenti la figura di Operatore Specializzato Manutenzione Infrastruttura, fermo restando l'individuazione minima di 1 Tecnico della Manutenzione Infrastruttura per Nucleo.

In rapporto a ciascuna specifica attività da espletare presso i nuclei manutentivi DIAGNOSTICA:

Per le attività **PV7 GEOMETRIA:**

- a) La composizione quali-quantitativa delle squadre per ciascun mezzo PV7/FALCO prevedrà 1 Capo Tecnico che coordinerà 2 addetti, con figura professionale Operatore Specializzato Manutenzione Infrastrutture, in composizione alla squadra, certificandone le attività espletate.

In ciascun **nucleo manutentivo DIAGNOSTICA** per le attività PV7 GEOMETRIA sarà prevista almeno 1 squadra per ogni mezzo.

Per le attività **ULTRASUONI** in ciascuna sede di lavoro individuata, saranno previsti 1 Capo Tecnico Infrastrutture e 2 addetti con figura professionale Operatore Specializzato Manutenzione Infrastrutture.

G) MODALITA' DI PROGRAMMAZIONE



In relazione all'art.13 punto 1.6 del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane del 22 marzo 2022, per le attività direttamente connesse alla Manutenzione Infrastrutture (preventiva, correttiva, straordinaria e conto investimenti) svolte su Prestazione Unica Giornaliera, le Parti, in attuazione della lettera a) del punto 1.9 e del 3° capoverso del punto 1.10 dell'art.27 del CCNL Mobilità/AF, concordano le seguenti modalità di programmazione:

- 1) in caso di articolazioni di orario contraddistinte da una distribuzione delle attività interessanti prestazioni nei giorni di sabato e/o domenica, il personale interessato avrà titolo agli specifici compensi di cui all'art.36 punto 2 (6°/7°giorno) del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane del 22 marzo 2022 anche cumulati fra di essi;
- 2) l'articolazione delle prestazioni, con contrattazione territoriale, potrà prevedere tra la fine di una prestazione antimeridiana e l'inizio di una prestazione notturna orari programmati con la riduzione del riposo giornaliero fino ad un minimo di 8 ore consecutive tra le due prestazioni;
- 3) per le attività che, tra due riposi settimanali, interessano la 1^ e 2^ notte e che prevedono l'alternarsi di prestazioni antimeridiane e notturne con riduzione del normale riposo giornaliero fino ad un limite pari ad almeno 8 ore consecutive, la somma delle due prestazioni (diurna e notturna) sarà considerata equivalente a 15h e 12min;
- 4) per le attività che, tra due riposi settimanali, interessano la 3^ notte e che prevedono l'alternarsi di prestazioni antimeridiane e notturne con riduzione del normale riposo giornaliero fino ad un limite pari ad almeno 9 ore consecutive, la somma delle due prestazioni (diurna e notturna) sarà considerata equivalente a 15h e 12min;
- 5) nelle settimane in cui insistono servizi che prevedono l'alternarsi di prestazioni antimeridiane e notturne definite con le modalità di cui al precedente punto 2):
 - ✓ l'orario di inizio della prestazione antimeridiana non potrà essere fissato prima delle ore 07:00 fermo restando quanto previsto al successivo punto 7
 - ✓ l'orario di inizio delle prestazioni notturne potrà essere stabilito, di norma, tra le ore 21:00 e le ore 23:00; le stesse avranno durata di 7h e 36 minuti.
- 6) la prestazione lavorativa pomeridiana comprende la fascia oraria 18,00-21,00 e prevede che l'orario di lavoro termini entro le ore 22,00
- 7) nei nuclei manutentivi di cui all'ultimo capoverso del punto D del presente accordo sarà assicurata una prestazione antimeridiana che comprende la fascia oraria 06,00-09,00
- 8) l'articolazione oraria programmata dovrà prevedere che il Riposo minimo settimanale di cui al punto 1.11 dell'art.27 del vigente CCNL Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022 :
 - a) in una settimana, comprenda interamente le giornate di sabato e domenica libere da prestazioni giornaliere,
 - b) in un' altra settimana, comprenda interamente la giornata di domenica libera da prestazione giornaliera .




9) si potrà individuare un'articolazione degli orari interessanti un periodo di programmazione pari a 4 settimane (o 5 settimane nel caso di nuclei manutentivi di cui al precedente punto 7). In tale caso l'orario settimanale di 38 ore si calcola come media nel suddetto periodo di programmazione.

A tal riguardo, nel periodo di programmazione così individuato, se, oltre ad almeno 6 prestazioni pomeridiane di cui al precedente punto 6)**,

- a) sono previste fino a 5 prestazioni uniche giornaliere individuali caratterizzate da un orario notturno, al personale impiegato in dette prestazioni verrà riconosciuta una specifica indennità giornaliera dell'importo di € 4 per ogni giornata di lavoro effettivamente prestata nel periodo di programmazione di cui sopra;
- b) sono previste almeno 6 prestazioni uniche giornaliere individuali caratterizzate da un orario notturno, al personale impiegato in dette prestazioni verrà riconosciuta una specifica indennità giornaliera dell'importo di € 7,50 per ogni giornata di lavoro effettivamente prestata nel periodo di programmazione di cui sopra;

Qualora l'articolazione oraria preveda nel periodo di programmazione prestazioni notturne oltre la 6^a, per ciascuna delle prestazioni notturne (oltre la 6^a) programmate ed effettivamente svolte verrà riconosciuta, in aggiunta, un'ulteriore indennità dell'importo di € 15 per la 7^a notte, € 18 per la 8^a e € 20 per la 9^a notte.

** il limite minimo delle prestazioni pomeridiane è riferito ai soli nuclei manutentivi dei contesti specialistici IS-TE-ARM- TLC-SSE- UM e/o Nuclei Gallerie

Im

W

G. Bellini

h

f

M. all

RR

R



H) CONTRATTAZIONE TERRITORIALE

Le parti considerando fondamentale condividere misure che possano agevolare la conciliazione dei tempi di vita e lavoro, intendono individuare articolazioni degli orari di lavoro giornaliero che consentano di soddisfare le predette necessità di presidio manutentivo nell'ambito dell'orario ordinario, riducendo l'esigenza di prestazioni straordinarie ed ottenendo una equa ripartizione delle prestazioni lavorative tra le persone interessate dal processo.

A livello di Unità Produttiva, nell'elaborazione dei Piani di attività annuali, la Società per lo svolgimento delle attività di manutenzione infrastruttura (preventiva, correttiva, straordinaria e conto investimenti) individuerà e renderà oggetto di informativa, per ciascuna Unità Territoriale:

- ✓ gli spazi manutentivi disponibili in programmazione;
- ✓ le fasce orarie/giornaliere in cui necessita il presidio manutentivo;
- ✓ l'evoluzione dei piani formativi, con riferimento all'apprendimento sul campo / training on the job.

In tale contesto le parti negozieranno quanto previsto in materia di orario di lavoro dall'art.27 del CCNI. Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022 e dall'art.13 del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane del 22 marzo 2022 con particolare riferimento all'individuazione dell'articolazione dell'orario di lavoro giornaliero di cui al punto 1.6 del citato art.27 e nel rispetto della fase della informazione e della fase della contrattazione stabilita dall'art.2 del medesimo Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane, ai punti 3 e 4.

Per soddisfare le necessità tecniche organizzative e produttive che la Società individua per ciascuna fascia oraria/giornaliera, la contrattazione territoriale potrà confermare la tradizionale articolazione dell'orario di lavoro giornaliero su prestazione unica giornaliera e, a tal fine, le Parti potranno concordare un'articolazione degli orari con le modalità di programmazione fissate al punto G del presente verbale, condividendo un orario/sviluppo/cadenza dei turni programmati coerente con le predette necessità, anche ricercando la fattibilità di individuare una rimodulazione della ciclicità che possa essere estesa ad una 5^a squadra.

Inoltre a livello territoriale di Unità produttiva, come contrattualmente previsto, le parti, sulla base dei piani di attività quadrimestrali programmati per Unità Territoriale, svolgeranno appositi incontri di negoziazione su eventuali variazioni alle articolazioni d'orario in vigore che si rendano necessarie per modifiche intervenute rispetto a quanto evidenziato nel Piano Annuale e inerente all'attuazione di quanto contenuto nel piano quadrimestrale.

Resta fermo l'avvio di fasi di contrattazione territoriale ogni qualvolta le esigenze tecniche produttive e organizzative impongono una negoziazione di quanto fissato al punto 4.2.4 a) b) c) dell'art.2 del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane del 22 marzo 2022

Nell'ambito delle periodiche riunioni territoriali della "Sede permanente di incontro sulle tematiche riconducibili alla formazione ed alla sicurezza del lavoro" sarà costantemente attenzionata l'evoluzione del percorso formativo che, tramite l'apprendimento sul campo / training on the job, consente di far acquisire alle persone di RFI, interessate al processo manutentivo, competenze specifiche relative alle suddette attività core da effettuare internamente all'organizzazione aziendale.





I) REPERIBILITÀ / DISPONIBILITÀ

Fermo restando quanto previsto nell'art. 79 del CCNL Mobilità/AF ed in linea con esso vengono definite le seguenti modalità.

Il turno di reperibilità, per ogni nucleo manutentivo della Manutenzione Infrastrutture in cui necessita applicarlo, interesserà la squadra che effettua un orario di servizio individuato nella fascia pomeridiana e che non interessi prestazioni notturne durante il periodo temporale del turno medesimo.

Al fine di garantire la fruizione del riposo settimanale, le parti a livello di unità produttiva individueranno, laddove possibile, articolazioni di orario che consentano l'esclusione del giorno individuato come riposo settimanale dal turno di reperibilità.

Il riposo giornaliero del personale reperibile è fissato in minimo 8 ore consecutive che decorrono dal termine della prestazione giornaliera ordinaria (*comprensiva di eventuali prolungamenti di orario straordinario*).

Nel caso in cui il riposo giornaliero di cui sopra non sia stato fruito interamente dal termine della prestazione giornaliera ordinaria (*comprensiva di eventuali prolungamenti di orario straordinario*), la fruizione dello stesso dovrà decorrere dalla fine dell'ultimo intervento in reperibilità. Pertanto il lavoratore inizierà la successiva prestazione giornaliera con un orario che inizi non prima della intera fruizione delle 8 ore di riposo di cui sopra e termini entro la fine della prestazione pomeridiana per i nuclei manutentivi in cui è prevista o, per quanto concerne impianti (diversi dai nuclei manutentivi di cui sopra) che non prevedono una prestazione pomeridiana programmata, non oltre le ore 22. Se la prestazione così fornita è comunque inferiore alla durata della normale prestazione giornaliera la stessa sarà considerata effettuata nella sua interezza.

Nel caso di un intervento di durata pari o superiore a 2h30' effettuato nella fascia 00:00-05:00, resta salva la facoltà del lavoratore a non presentarsi in servizio per l'intera giornata solare. In tal caso, il lavoratore ne dovrà dare comunicazione al proprio Responsabile non oltre l'ora in cui termina l'intervento e verrà considerato in servizio per tutta la normale prestazione interessante quella giornata.








L'impiego massimo (durata della prestazione giornaliera effettuabile) a valle di un riposo giornaliero fruito è fissato dalla somma della durata di una prestazione media giornaliera programmata (7 ore e 36 minuti), quando prevista, più ulteriori 4 ore, comprensive di eventuale prolungamento orario straordinario e interventi in reperibilità, conteggiate a partire dall'inizio del primo servizio (prestazione giornaliera programmata o primo intervento in reperibilità).

Nelle giornate in cui non è prevista la prestazione programmata si assume lo stesso tempo di impiego massimo.

Tale limite può essere superato esclusivamente per necessità di continuità dell'ultimo servizio in atto, senza comunque superare la durata massima di ulteriori 4 ore.

Raggiunta la durata massima di cui sopra, il lavoratore prima di poter essere impiegato in altro servizio così come esplicitato in precedenza dovrà aver fruito di un riposo giornaliero come sopra definito

Le modalità disciplinate nel presente punto saranno oggetto di applicazione presso tutte le strutture di RFI in cui è previsto l'utilizzo dell'istituto della Reperibilità/Disponibilità.



J) DISPOSIZIONI FINALI

Tenuto conto dei rilevanti obiettivi del piano industriale legati al processo manutenzione e dei significativi piani di assunzioni in atto, le Parti confermano che, qualora la sede formativa sia diversa dalla sede di lavoro prevista, per l'intero periodo di formazione teorica che termina dopo aver espletato anche le previste giornate di addestramento/tirocinio propedeutico per il primo inserimento lavorativo nella sede di lavoro assegnata, l'azienda assicurerà ai neoassunti nel processo manutenzione un completo trattamento (vitto, alloggio, viaggi) con modalità residenziali atte a favorire al massimo l'apprendimento e l'integrazione in azienda.

Le parti si danno atto che tale trattamento residenziale, in considerazione del servizio riservato ai neoassunti, è integralmente sostitutivo rispetto a quanto previsto dall'art. 77 del vigente CCNL Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022.

La Società, prioritariamente alle fasi di acquisizioni da mercato ed in proporzione al numero delle medesime, valuterà, tenendo conto delle esigenze di servizio, di dare seguito ad un numero di domande di trasferimento prodotte verso le località individuate e i settori /contesti specialistici dell'ambito territoriale oggetto di assunzioni, dando priorità a quelle prodotte da lavoratori già in forza presso sedi di lavoro dell'Unità Produttiva (così come individuata dall'Accordo nazionale RSU vigente) interessata dalle assunzioni. Analoga modalità sarà adottata prioritariamente ai percorsi di sviluppo professionale fino al livello professionale B.

Ciò premesso, le domande saranno valutate tenendo conto dei criteri fissati dall'art. 50, punto 7 del vigente CCNL Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022.

Le parti si danno atto che in presenza di spostamenti durante l'orario di lavoro, il trattamento dei lavoratori interessati da queste attività osserverà quanto stabilito dalle vigenti norme contrattuali anche in relazione al lavoro straordinario eccedente il periodo di lavoro giornaliero programmato al netto del periodo di intervallo fruito in caso di orario spezzato.

A livello territoriale le parti, nel rispetto di quanto stabilito dall'articolo 2, punti 3.1.4 e 4.2.4 del Contratto Aziendale di gruppo FS attiveranno specifici incontri sugli aspetti richiamati nel presente Accordo che, per quanto concerne la contrattazione territoriale di cui al punto H, dovranno concludersi entro il 29.02.2024.

Al fine di monitorare costantemente la messa a regime della nuova organizzazione e l'andamento dei previsti tavoli territoriali, si conviene di fissare una specifica riunione entro il mese di luglio 2024 e, in ogni caso, di prevedere incontri nazionali a richiesta di una delle parti.

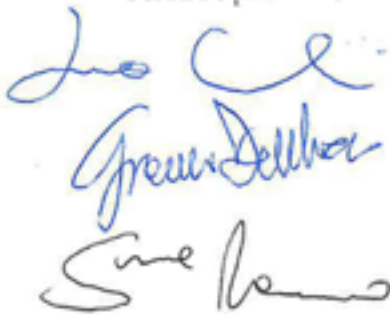
Inoltre, ove nella fase di implementazione della nuova organizzazione emergessero esigenze che determinino la necessità di rivedere alcuni assetti dell'organizzazione stessa, le parti, a livello nazionale, valuteranno congiuntamente le azioni necessarie.

La Società conferma che si farà carico di contribuire, fino ad un massimo di € 600,00, alle spese sostenute per gli eventuali corsi di recupero che fossero conseguenza di infrazioni connesse alla guida di automezzi per esigenze di servizio.

Inoltre, in caso di utilizzo dell'automezzo privato con copertura di apposita polizza Kasko stipulata dalla Società, in presenza di un danno subito che ecceda in concreto il massimale previsto dalla copertura assicurativa, l'azienda assumerà a proprio carico la differenza.

Anche in riferimento al punto 1.6 dell'art. 13 del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 22 marzo 2022, il presente accordo costituisce – unitamente al vigente CCNL Mobilità/Area AF ed al relativo Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane - il riferimento per il settore della Manutenzione Infrastrutture, fermo restando che gli accordi nazionali precedentemente sottoscritti restano confermati per le parti dallo stesso non modificate.

Per RFI S.p.A.



Per le Segreterie Nazionali

FILT/CGIL

FIT/CISL

UILTRAVIOLETTI

UGL FERROVIERI

S.L.M. FAST Confasal

ORSA Ferrovie



Allegato 4

Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

Elenco altre direttrici/linee/nodi strategiche con Nuclei manutentivi con 5^a squadra



Allegati Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

21

Handwritten signatures and initials in blue ink.

Altre direttrici/linee/nodi strategiche con Nuclei manutentivi IS con 5^a squadra

direttrice/linea/nodo	DOF interessata	n° massimo nuclei IS
Genova - Ventimiglia	Genova	1
Genova-Milano	Milano	1
	Genova	3
Genova - Pisa-Grosseto-Roma	Firenze	4
	Roma	2
Pisa - Firenze	Firenze	1
	Roma	1
Roma - Fiumicino - Napoli-Reggio C.	Napoli	2
	Reggio Calabria	5
Solla	Palermo	3
Bologna - Verona-Brennero	Verona	5
Bologna - Padova	Venezia	1
	Milano	1
Milano-Venezia	Verona	3
	Venezia	2
Venezia - Udine	Venezia	1
Trieste - Udine	Trieste	1
Trieste - Udine	Trieste	3
	Bologna	1
Bologna-Ancona-Pescara-Brindisi	Ancona	5
	Bari	3
Bologna - Prato	Bologna	2
	Firenze	1
Vareggio - Prato	Firenze	1
Faenza	Firenze	1
Roma - Pescara	Ancona	1
Roma - Viterbo	Roma	1
Caserta - Foggia	Napoli	2
Nodo Metropolitano Napoli	Napoli	1
Sardinia	Cagliari	1

Allegato 4



Allegati Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024 Settore Infrastrutture RFI

22

Handwritten signatures and initials in blue ink.





WWW.SINDACATOFAST.IT

WWW.LAVOCETRASPORTEDIRITTI.IT

