

TRENITALIA: Prosegue il confronto su Manutenzione Rotabili

Il 20 aprile si è svolto il programmato incontro con la dirigenza di Trenitalia dedicato al settore della manutenzione rotabili, in continuità con il confronto del 23 marzo scorso. Un tavolo che nonostante qualche approfondimento richiede un salto di qualità deciso per poter produrre risultati concreti nei confronti dei lavoratori e per il futuro del settore.

L'Azienda ha ribadito la propria intenzione di rafforzare le attività manutentive interne e di valorizzare le competenze già esistenti. Sul fronte degli investimenti, è stato confermato un impegno complessivo di 1,7 miliardi di euro nell'arco di piano, destinati a infrastrutture, attrezzature, ambienti di lavoro. Cifre che testimoniano come il settore possa e debba tornare ad essere un presidio strategico del Gruppo.

Un segnale positivo che però porta con sé un elemento che non può essere eluso: l'internalizzazione delle lavorazioni e la conseguente riduzione dell'utilizzo di ditte esterne al gruppo, per Trenitalia, passa attraverso una riarticolazione organizzativa, senza la quale ogni dichiarazione d'intenti rimane tale. La dirigenza lo ha detto con chiarezza: questa condizione risulta essere indispensabile a ridurre i tempi di attraversamento dei materiali. Come organizzazioni sindacali abbiamo ribadito con fermezza che in materia di *core business*, le attività devono essere mantenute all'interno con specifiche internalizzazioni, al fine equilibrare la riduzione delle lavorazioni interne, causate dal mutato processo industriale dei materiali.

Le azioni concrete previste per contenere la riduzione del fabbisogno interno si muovono su più fronti:

- estensione della manutenzione ciclica e della revisione dei componenti non solo alle società del Gruppo FS, ma anche oltre i suoi confini;
- internalizzazione di alcune attività sugli ETR 700, finora appaltate all'esterno;
- mantenimento in servizio di diverse unità ETR 500, non più destinate alla rete Alta Velocità;
- redistribuzione delle attività dell'OMC.

Un pacchetto di misure che, sulla carta, ha una sua logica ma la cui efficacia resta però vincolata al rafforzamento delle trattative locali e dalla reale intenzione, a tutti i livelli, di preservare il perimetro delle attività di manutenzione all'interno del Gruppo.

Dando seguito alle richieste avanzate nel precedente incontro, l'Azienda ha portato al tavolo i dati sulle consistenze e sulla composizione, nelle varie officine, dei livelli D e C. Un passo avanti di cui prendiamo atto, fondamentale per procedere con le dovute analisi, così da capire se il percorso intrapreso sia quello giusto e quali siano le ulteriori aree di miglioramento su cui intervenire. L'Azienda ha anche aperto alla valorizzazione professionale del personale, tra cui quello addetto a specifiche attività tecniche manutentive, dal livello D al livello C, prevedendo criteri misurabili e condivisi evitando discrezionalità. Ha inoltre confermato di voler procedere con il progetto di strutturazione della linea qualità, lasciando intendere che questo percorso potrebbe portare anche ad un piano assunzionale che però ad oggi è di difficile definizione.

Prendendo atto dei segnali incoraggianti forniti dall'azienda abbiamo però ribadito chiaramente la nostra posizione: il ragionamento sulla valorizzazione non può fermarsi ai livelli D e C e non può essere limitata

a poche unità ma deve prevedere l'adeguata valorizzazione dell'attività svolta che, nel tempo, si è evoluta e specializzata. Deve inoltre abbracciare anche gli altri livelli, e deve affrontare in modo serio la disomogeneità della distribuzione dei livelli professionali e delle competenze che convivono nelle officine. Gli istruttori certificati, ad esempio, sono personale altamente qualificato: il loro riconoscimento non è una concessione, è una necessità di sistema. È stato ribadito come la figura del preposto debba trovare il giusto riconoscimento anche in virtù delle responsabilità normate dal vigente Dlgs 81/08.

Chi ogni giorno tiene alti gli standard di sicurezza e qualità non può essere lasciato senza riconoscimento: sarebbe un controsenso per un settore che vuole rilanciarsi.

L'abbiamo ripetuto: la manutenzione rotabili ha bisogno di essere rivitalizzata, non rattoppata. Serve una visione d'insieme, coerente e ambiziosa, che metta al centro i lavoratori, le loro competenze e la dignità professionale di un settore che è parte essenziale del sistema ferroviario italiano. Un settore che non può però permettersi il lusso di guardare solo all'oggi: le gare imminenti sui servizi a lunga percorrenza, la competizione crescente e il rischio concreto di veder uscire dal perimetro interno attività strategiche impongono la capacità di anticipare il mercato, non solo di rincorrerlo. Il futuro industriale della manutenzione dipenderà dalle decisioni che verranno prese oggi.

Le parti si sono aggiornate ad un prossimo incontro che si terrà nel mese di maggio per gli opportuni approfondimenti.

21 aprile 2026

Le Segreterie Nazionali