




## VERBALE DI ACCORDO



In data 23.04.2018 si sono incontrate la Società Trenitalia S.p.A., con il supporto di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.


e

le Segreterie nazionali delle OO.SS. FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI, UGLTAF, SLM FAST Confsal,



per la finalizzazione del percorso relazionale sulla Manutenzione rotabili di Trenitalia intrapreso il 24.11.2017 e proseguito nei successivi incontri del 6.12.2017, 10.01.2018, 7.02.2018, 19.03.2018 e 29.3.2018.

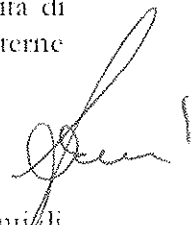
In occasione delle suddette riunioni l'Azienda ha fornito sia un quadro generale, sia una dettagliata illustrazione della situazione attuale e dello scenario evolutivo della Manutenzione Trenitalia per ciascuna Divisione/Direzione (DPLH, DPR, e DT). In tale contesto, si è tenuto conto altresì di alcune richieste di chiarimento/approfondimento avanzate dalle OOSS nel corso della discussione svolta, con particolare riferimento a specifiche azioni di aumento delle internalizzazioni e di riduzione dei volumi di attività affidati all'esterno.








Inoltre, è stato confermato il ruolo strategico della Manutenzione dei rotabili e della funzione ECM (soggetto responsabile della manutenzione) che svolge la Società, che rimane centrale nel concorrere al miglioramento continuo della qualità, affidabilità e puntualità dei servizi erogati alla clientela. In considerazione di ciò, l'Azienda ha ribadito il proprio impegno per lo sviluppo di un sistema manutentivo sempre più efficiente e funzionale al perseguimento degli obiettivi industriali, anche attraverso:

- investimenti mirati al potenziamento delle capacità produttive interne, (sia sul versante della manutenzione corrente che della manutenzione ciclica) ed all'accrescimento/aggiornamento delle competenze e del know-how dei propri dipendenti;
- interventi finalizzati al ridisegno e all'ottimizzazione dei flussi produttivi e delle modalità di approvvigionamento dei materiali e dei ricambi in modo da utilizzare al meglio le risorse interne disponibili, riducendo al minimo ritardi e inefficienze.

Nel merito, Trenitalia ha preliminarmente chiarito che:



- 
- 
- 
- a) alla luce dell'evoluzione dei servizi e dei rotabili, è allo studio un riassetto degli impianti di Manutenzione al fine di concentrare le operazioni in alcuni siti dotati di necessarie infrastrutture sempre più specializzate. In quest'ottica, sono previsti investimenti mirati in attrezzature/postazioni per adattare gli impianti alle nuove tipologie di materiale rotabile, con particolare riferimento ai treni a 2 piani, ai treni IC bloccati ed al nuovo materiale ETR. Allo stato, fermo restando l'assetto del sistema manutentivo attuale, dette azioni determinano modifiche al reticolo solo limitatamente a specifiche realtà residuali. Negli impianti nei quali il fabbisogno complessivo in ore tende a diminuire nel corso degli anni, si attiveranno, in occasione della scadenza dei contratti di esternalizzazione e sulla base di un'analisi costi/benefici, azioni mirate alla riduzione delle esternalizzazioni ed al conseguente incremento della produzione e dell'attività produttiva interna;
  - b) la fondamentale funzione di governance del processo è e continuerà ad essere esercitata da Trenitalia, che mantiene la funzione di ECM (Entity in Charge of Maintenance) e quindi la possibilità di modificare i Piani di Manutenzione sulla base dei ritorni di esercizio. In tale quadro ed in un'ottica di pieno controllo del sistema, Trenitalia, per tutti i rotabili che esercisce, gestisce e analizza i dati provenienti dalla diagnostica attraverso il sistema DMMS
- 
- 

ed effettua direttamente sia i controlli ultrasuoni alle sale montate, sia la tornitura delle ruote. A questi fini, gli impianti devono essere dotati di skills sempre più specializzati.

- c) al fine di ottimizzare la disponibilità dei rotabili all'esercizio, è solo in fase di studio una maggiore integrazione tra Manutenzione di primo livello e Manutenzione di secondo livello, attribuendo alla Direzione Tecnica un ruolo di indirizzo e controllo della Manutenzione dei rotabili nel suo complesso e sulla sicurezza, nonché di gestione delle commesse che, prima di essere implementata, sarà oggetto di confronto tra le parti a livello nazionale.

Ciò premesso, le parti convengono su quanto segue:

1. il presente verbale di accordo definisce il quadro generale di riferimento per la Manutenzione dei rotabili;
2. in funzione delle specificità di ciascun territorio, saranno immediatamente attivati a livello territoriale di unità produttiva appositi percorsi relazionali sugli aspetti di cui al successivo paragrafo intitolato "Tavoli sindacali territoriali", che dovranno concludersi entro luglio 2018.

Con riferimento allo schema generale di cui al precedente punto 1, si specifica che:

- Trenitalia avvierà, sempre in una logica di *make or buy*, il rientro di alcune lavorazioni svolte da ditte esterne in occasione della scadenza dei relativi contratti;
- in relazione alla sottoscrizione dei nuovi contratti di servizio "lunghi" con le Regioni e sulla base di specifiche analisi costi-benefici, Trenitalia realizzerà all'interno la manutenzione per i nuovi treni Rock e Pop della DPR. In tale quadro, assumono particolare rilevanza tutte le azioni finalizzate all'accrescimento della produttività negli impianti manutentivi nell'ambito delle Direzioni Regionali Emilia Romagna, Lazio, Liguria, Veneto e Toscana, interessate dalla prima fase di acquisizione dei suddetti nuovi treni. In particolare, in ciascuno degli impianti di cui sopra si rileva la necessità di rivedere, ferma restando la vigente normativa contrattuale e previa specifica contrattazione, i nastri lavorativi e l'orario di lavoro nell'ottica di:

- potenziare i turni avvicendati nelle 24 ore (turni in terza), ridimensionando le prestazioni uniche giornaliere, e/o attivare gli stessi turni in terza con il principale intento di svolgere attività di manutenzione correttiva in arco notturno, al fine di assicurare la regolare ripresa dei servizi nel giorno successivo;
- ridefinire, posticipandoli, gli orari di inizio delle prestazioni uniche giornaliere, in modo da renderli più coerenti con gli effettivi orari di rientro dei treni negli impianti;
- attivare turni avvicendati su 2 periodi giornalieri (turni in seconda) 6/7 o 7/7 per avere massima capacità produttiva nelle ore centrali della giornata.

Nei suddetti impianti le modifiche di cui trattasi dovranno interessare tutti gli addetti alle attività manutentive e di supporto, comprese quelle svolte su rotabili diversi dai treni Rock e Pop, in quanto eventuali diversificazioni comporterebbero diseconomie dovute alle mancate sinergie tra lavoratori in possesso delle medesime competenze sugli organi di sicurezza, nonché maggiori costi di gestione.

Inoltre, le sopra elencate variazioni ai regimi di orario contrattuale -- che si attueranno previa contrattazione territoriale -- si renderanno necessarie, in tutto o in parte, anche nelle altre realtà territoriali che progressivamente acquisiranno nelle proprie flotte i nuovi treni Rock e Pop.

UR

## TAVOLI SINDACALI TERRITORIALI

Con riferimento ai tavoli relazionali da attivare a livello territoriale di Unità Produttiva, di cui al precedente punto 2, si conviene che nell'ambito degli stessi le parti, nel rispetto di quanto stabilito dall'articolo 2, punti 3.1.4 e 4.2.4 del vigente Contratto Aziendale di Gruppo FS, procederanno con:

- la ridefinizione dei nastri lavorativi e degli orari di lavoro nel senso sopra illustrato, a cominciare dai citati impianti delle DR Emilia Romagna, Lazio, Liguria, Veneto e Toscana, con riferimento a ciascuno dei quali, a fronte dell'implementazione delle suddette misure di incremento della produttività che rendano economicamente sostenibile la scelta di internalizzare le relative lavorazioni, Trenitalia effettuerà al proprio interno la manutenzione dei nuovi treni Pop e Rock.

Come detto, tali tavoli territoriali dovranno concludersi entro luglio 2018, fermo restando che le variazioni concordate ai regimi di orario contrattuale e il riconoscimento dei relativi compensi ai sensi dell'art. 36, p. 13 del vigente Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane decorreranno dalla data in cui avranno effettivamente inizio le attività manutentive sui suddetti nuovi treni Pop e Rock.

R

Nel caso in cui, alla suddetta scadenza di luglio 2018, non sia ancora stata definita un'intesa tra Trenitalia S.p.A. e le competenti Segreterie Regionali/RSU, le ragioni del mancato accordo saranno oggetto di confronto tra le parti a livello nazionale al fine di ricercare eventuali soluzioni condivise.

3

## DISPOSIZIONI FINALI

La configurazione del reticolo degli impianti sarà oggetto di verifica tra le parti a livello nazionale con cadenza annuale, anche in coerenza con il cosiddetto "parto della fabbrica" del 9 marzo 2018. In fase di prima applicazione la suddetta verifica sarà effettuata in occasione di un apposito incontro che si terrà entro il prossimo mese di settembre 2018, fatta salva la possibilità di anticipare tale scadenza ove richiesto.

In questo quadro, qualora emergessero esigenze nel senso della modifica di alcuni aspetti, saranno valutate le azioni necessarie.

Trenitalia S.p.A.

FS Italiane S.p.A.

FILIT/CGIL

FIT/CISL

UILTRASPORTI

UGL TAF

SLM EAST Confasal