

VERBALE DI ACCORDO FRA RFI SPA E OO.SS.NAZIONALI FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTrasporti, SMA-Fast, UGL Ferrovie in data 21 maggio 2004 a Roma

Oggetto: riorganizzazione processo manutenzione infrastruttura.

PREMESSA:

Lo scenario introdotto dalla liberalizzazione del trasporto ferroviario con la distinzione tra Gestore dell'Infrastruttura e le Imprese Ferroviarie, il forte sviluppo infrastrutturale indispensabile per il riequilibrio modale del sistema dei trasporti, l'introduzione nel sistema ferroviario di tecnologie innovative sempre più complesse (ACS, SCC, SCMT, GSM-R,...; l'imminente entrata in esercizio del sistema AV/AC richiedono una rivisitazione del modelli organizzativo della manutenzione infrastrutture che punti ad un elevato incremento dei livelli di sicurezza e dell'accesso alla rete ferroviaria, attraverso l'individuazione:

- delle titolarità ai fini manutentivi degli asset, evitando che su un singolo asset siano competenti più strutture;
- delle responsabilità nelle varie fasi del ciclo manutentivo, eliminando le sovrapposizioni;
- di un livello di specializzazione delle strutture adeguato alla complessità tecnologica;
- di un nuovo modello di pianificazione delle Attività manutentive separato dalle esecuzioni delle stesse.

In tale quadro di riferimento il processo industriale legato al mantenimento in efficienza ed alla manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura deve avere una connotazione organizzativa sempre più rispondente alle impegnative esigenze tese allo sviluppo della modalità ferroviaria nel nostro Paese ed in Europa.

La necessità di una sempre più efficace pianificazione delle risorse tecniche ed economiche, legata ad un reale contenimento dei costi operativi, non può prescindere da Piani delle Attività che tengano conto degli strumenti, dei mezzi e delle risorse umane da utilizzare nell'obiettivo di un miglioramento della qualità del servizio, in termini di sicurezza e di maggiore disponibilità della rete.

Tra l'altro l'elevato sviluppo tecnologico unito alla realizzazione di nuove infrastrutture, produrrà a breve un aumento della capacità della rete, che attraverso il nuovo modello gestionale potrebbe garantire il raggiungimento di risultati apprezzabili, sia sotto l'aspetto della disponibilità reale dell'infrastruttura che della capacità di trasportare.

Per tali ragioni, RFI si adopererà per una più efficace ottimizzazione degli spazi manutentivi a vantaggio degli spazi disponibili per l'attività commerciale utilizzando:

- sistemi di diagnostica, per passare velocemente da un sistema di "manutenzione ciclica" ad un sistema di "manutenzione on condition";
- sistemi informativi per la pianificazione e la programmazione delle attività manutentive, ottimizzando l'utilizzo degli spazi manutentivi,

favorendo nel contempo il mantenimento delle attività all'interno di RFI ed un efficace processo di reinternalizzazione.

In tale contesto RFI S.p.A. ha illustrato alle Segreterie Nazionali delle OO. SS. FILT-FITUILT-SMA-UGL il nuovo assetto della microstruttura organizzativa a livello territoriale e quindi, ai sensi dell'articolo 2, punto 4.2.2 k) del Contratto Aziendale di Gruppo FS e Accordo di confluenza al CCNL delle Attività Ferroviarie del 16 Aprile 2003, le proposte dei nuovi modelli di organizzazione del lavoro e del processo produttivo.

1. STRUTTURA ORGANIZZATIVA:

Fermo restando le attuali articolazioni dirigenziali territoriali:

- Direzioni Compartimentali Infrastrutture (DCI)
- Mantenimento in Efficienza (S.O. M.E.)
- Unità Territoriali (UT)

la Società espone l'assetto organizzativo che intende realizzare a livello territoriale: 1.1. **Struttura Organizzativa Mantenimento in Efficienza:**

Alle dipendenze del Mantenimento in Efficienza vengono istituiti

- **Staff**, per le attività di: Coadiutore del Dirigente, Sicurezza esercizio/lavoro/ambienteambiente.
- **Reparto Tecnico/G L**, per le attività di segreteria tecnica e gestione lavori;
- **Reparto Logistica**, per le attività di logistica dei materiali, Acquisti ed Inventario, Gestione delle utenze;
- **Reparto Pianificazione**, per le attività di pianificazione, programmazione e controllo delle attività delle strutture operative del S.O.M.E ed il coordinamento di quelle delle U.T.; presidio specialistico, Diagnostica mobile ed ultrasuoni;
- **Reparto CEI**, per le attività di controllo esercizio/coordinatori, DOTE, analisi criticità, Zona SCC;
- **Reparto TLC**, per le attività di manutenzione degli impianti di informazione al pubblico, apparecchi telefonici, cavi telefonici, centrali telefoniche, sistemi AF, GSM-R.
- **Reparto SSE/LP**, per le attività di manutenzione alle linee primarie, agli impianti SSE/Cabine TE e ai posti pilota.

Per quanto riguarda le attività di gestione del personale, relazioni industriali, contabilità analitica viene confermata l'organizzazione attuale.

A livello territoriale, fermo restando la dipendenza dal Mantenimento in Efficienza, verrà definita la dipendenza gerarchica delle attività specialistiche di officina ancora presenti, in relazione alla loro specificità.

I cantieri TE manterranno le attività attualmente svolte in costanza di dipendenza funzionale e gerarchica.

1.2 Cantieri Meccanizzati Armamento:

Vengono istituiti i cantieri meccanizzati armamento (CMA-UT) in luogo degli attuali cantieri meccanizzati nel numero complessivo di 37, in corrispondenza di ogni UT.

Ogni CMA-UT sarà dotato dei seguenti mezzi d'opera:

Carrelli potenza <170 kw	1
Carrelli potenza ca250 kw	1
Caricatore pesante	2
Rincalzatrici da linea/scambi	2
Profilatrici	1
<u>Tipologia mezzi d'opera</u>	<u>Quantità</u>
Serie di 4 portali varo scambi	1

Resta inteso che ai mezzi indicati nella tabella sopra riportata si aggiungono gli ulteriori mezzi in carico agli attuali Cantieri Meccanizzati (Pale meccaniche, mezzi gommati, etc.). La missione dei CMA-UT deve essere orientata ad una sempre più elevata capacità di internalizzazione delle attività manutentive, comprese quelle oggi affidate ad appalti. In particolare dovranno essere sviluppate le attività di rincalzatura linea/scambi, revisione linea/scambi.

A tal fine, alla luce delle positive esperienze maturate nelle realtà che presentano caratteristiche di baricentricità ed alta densità di infrastrutturazione ferroviaria, in connessione con l'esigenza di sviluppo della cantieristica interna e di realtà che, invece, presentano complessità geografiche e strutturali diverse, sarà realizzata la seguente organizzazione:

- nelle DCI di Milano, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Torino, i CMA-UT sono posti alla diretta dipendenza del Responsabile del Mantenimento in Efficienza;
- nelle DCI di Ancona, Palermo, Reggio Calabria, Verona, Venezia, Bari, i CMA-UT sono posti alla diretta dipendenza del Responsabile dell'Unità Territoriale (UT).
- nelle DCI di Cagliari e Trieste, con unica UT, il CMA è posto alla diretta dipendenza del Responsabile del Mantenimento in Efficienza;

Le parti, entro il mese di febbraio 2005, al fine di verificare l'effettiva capacità di internalizzazione dei nuovi CMA-UT, esamineranno i dati di produzione del semestre giugno/dicembre per verificare la rispondenza agli obiettivi.

1.3 Struttura Organizzativa delle Unità Territoriali

Alle dipendenze delle Unità Territoriali vengono istituiti:

- **Staff**, per le attività di Coadiutore del Dirigente, Sicurezza esercizio/lavoro/ambiente.
- **Reparto Tecnico/GL**, per le attività di Segreteria Tecnica e Gestione Lavori;
- **Reparto Pianificazione**, per le attività di pianificazione, programmazione e controllo delle attività delle strutture operative della UT; presidio specialistico; logistica materiali;
- **Reparti Lavori, IE, IS, TE, UN** per le attività di manutenzione degli impianti del relativo settore specialistico di giurisdizione, come individuati con il verbale del 15 marzo 2004.

Per quanto riguarda le attività di gestione del personale, relazioni industriali, contabilità analitica viene confermata l'organizzazione attuale.

Zone e Tronchi:

alle dirette dipendenze dei Reparti Territoriali opereranno le Zone (IS – TE – Unificate) ed i Tronchi Lavori.

Di norma le zone seguiranno la specializzazione dei Reparti dai quali dipendono. Nei Reparti specialistici IS e TE, nei Nodi e nelle linee principali (tipologia A e B) di norma saranno previste Zone IS o TE.

2. NUOVI MODELLI DI ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO E DEL PROCESSO PRODUTTIVO

Sulla base delle premesse e del modello di struttura organizzativa territoriale su esposto le parti concordano quanto segue:

2.1 Organizzazione dei Reparti

Nei Reparti Pianificazione del Mantenimento in Efficienza saranno previste le seguenti posizioni:

n. 1 Responsabile del Reparto Operativa	- Responsabile Struttura
n. 1 Specialista settore Lavori	- Professional
n. 1 Specialista settore IE	- Professional
Addetto/addetti, in relazione alla complessità	- Tecnico Specializzato

Nei Reparti Pianificazione delle Unità Territoriali saranno previste le seguenti posizioni:

n. 1 Responsabile del Reparto Operativa - Responsabile Struttura

n. 1 Specialista settore Lavori - Professional

n. 1 Specialista settore IE - Professional

Addetto, in relazione alla complessità - Tecnico Specializzato

Nei Reparti Territoriali IS/TE/LV, IE, UN e nei Reparti TLC e SSE/LP saranno previste le seguenti posizioni

n. 1 Responsabile del Reparto Operativa - Responsabile Struttura

n. 1 Specialista supporto tecnico - Professional

n. 1 addetto gestione tecnica e sistema informativo - Tecnico Specializzato

2.2. Zone e Tronchi dei Reparti Territoriali Infrastrutture Giurisdizione territoriale

2.2.1 - Criteri generali

Per la definizione della giurisdizione territoriale delle Zone e dei Tronchi si terrà conto della sommatoria dei km di binario da mantenere, sommando, se presenti, i Km di binario di tipologia e di classificazione diversa (Nodo, A,B,C e D). Nella fase di individuazione dei nuovi impianti tale somma sarà rapportata al range di Km più basso previsto nei criteri di massima di cui al successivo punto 2.2.2

Oltre ai criteri di cui sopra i progetti che saranno presentati a livello territoriale:

ü per l'individuazione delle zone terranno conto della presenza di impianti di medie e grandi dimensioni, di scali merci, del numero dei PL, della frequenza dei treni, del numero e della complessità degli enti, della vetustà delle linee e degli impianti, di linee di prossima attivazione e di quanto altro possa determinare l'individuazione di una zona;

ü Per l'individuazione dei Tronchi terranno conto della presenza di impianti di medie e grandi dimensioni, di scali merci, della frequenza dei treni, del numero e della complessità delle opere d'arte, dei chilometri di linea in galleria, dei chilometri di linea in trincea, del numero e della complessità degli enti, della vetustà delle linee e degli impianti, di linee di prossima attivazione e di quanto altro possa determinare l'individuazione di un tronco.

2.2.2 - Criteri di massima

Alla luce dell'avvenuta specializzazione e del conseguente aumento della giurisdizione dei Reparti, le articolazione delle Zone IS risponderanno ai criteri di massima di seguito illustrati:

- Nodi: in stretta relazione alla complessità degli impianti;

- Linee di tipo A: da 35 Km a 45 Km di linea a doppio binario (da 70 a 90Km di binari di corsa);

Linee di tipo B: da 40 Km a 55 Km di linea a doppio binario (da 80 a 110 Km di binari di corsa), ovvero da 70 km a 90 km di linea a semplice binario.

- Linee di tipo C: da 70 km a 110 km di linea a semplice binario;
- Linee di tipo D: da 80 km a 120 km di linea a semplice binario.

Le parti si danno atto che una volta individuate con i suddetti criteri le Zone IS, i singoli progetti di riorganizzazione territoriale, dovranno soddisfare anche i seguenti requisiti:

- per quanto possibile, fermo restando i criteri del precedente punto 2.2.1, le giurisdizioni di Zone e Tronchi dovranno essere coincidenti;
- le Zone TE non potranno essere numericamente superiori alle Zone IS;
- il numero complessivo delle nuove Zone IS + TE + UN non potrà essere superiore all'attuali Zone IS + TE + UN;
- il numero complessivo dei nuovi Tronchi non potrà essere inferiore alle Zone IS né essere superiore al n° dei Tronchi attuali;
- in relazione alla particolare morfologia e complessità del territorio ed alla conseguente necessità di prevedere una maggiore attività di vigilanza del Capo Impianto, potranno essere previsti ulteriori Tronchi seguendo, per quanto possibile, coerentemente con i criteri previsti al punto 2.2.1, il criterio di suddivisione della giurisdizione della corrispondente Zona IS, senza comunque superare il rapporto massimo di 1 : 1,5 rispetto al n° complessivo delle Zone IS.

Di norma saranno mantenute secondo l'attuale giurisdizione le Zone ed i Tronchi che risultano già avere una estensione territoriale maggiore dei suddetti criteri di massima.

2.3 Zone TLC

Le Zone TLC saranno organizzate per specializzazione

- o TLC1: informazione al pubblico/apparecchi telefonici/centrali telefoniche;
- o TLC2: cavi telefonici;
- o TLC3: sistemi AF / GSM-R.

Al fine di garantire la ottimale presenza sul territorio dei manutentori degli impianti di informazione al pubblico, le zone TLC 1 di norma saranno due (TLC1 a, TLC1b).

2.4 Zone SSE/LP

I piani di attività terranno conto della programmazione delle attività elaborate dai Reparti Pianificazione in funzione della consistenza degli enti, degli impianti e delle risultanze dei rilevamenti diagnostici e saranno suddivisi per manutenzione ordinaria, straordinaria, di rinnovo, adeguamento e miglioria, di vigilanza, di pronto intervento, di verifiche tecniche, servizi e scorte, controlli allo stato dei manufatti e formazione professionale.

I piani di attività conterranno i volumi orari necessari all'espletamento di tutte le lavorazioni pianificate e sulla base di tali volumi le parti valuteranno gli effetti occupazionali ai sensi dell'art. 4.2.4 lettera b) dell'art. 2 dell'Accordo di Confluenza.

CANTIERI NOTTURNI

La società è impegnata a concretizzare ogni opportunità per articolare le interruzioni per la manutenzione allo scopo di assicurare maggiori spazi operativi diurni.

In tale ambito ricercherà uno spazio diurno minimo di 90' giornalieri, compresi sabato e domenica.

I piani di attività verranno redatti prevedendo il ricorso alle lavorazioni notturne solo dopo aver verificato l'utilizzo prioritario e proficuo degli spazi diurni.

A livello di Unità produttiva le parti concorderanno l'articolazione dell'orario delle notti da effettuare sulla base del Piano di Attività.

Nell'ambito dell'elaborazione dei Piani di Attività la società ridurrà all'indispensabile il ricorso alle lavorazioni notturne nei periodi stagionali di particolare avversità atmosferica.

L'intervallo della fascia notturna inizierà possibilmente non oltre le ore 23.00.

La prestazione notturna individuale programmata, comprensiva dei tempi di spostamento dal luogo di raduno abituale a quello dell'intervento, sarà di norma di 7 ore e 12 minuti. Solo per interventi di particolare complessità (ad es. varo deviatore, etc.) sarà possibile concordare una prestazione fino ad un massimo di 9 ore.

In considerazione della tradizionale articolazione dei turni notturni le parti a livello territoriale contratteranno, ai sensi dell'art. 14 punto 1.8, 2° comma dell'AC, la riduzione del riposo giornaliero tra la fine della prestazione mattutina e l'inizio della prestazione notturna fino ad un minimo di 8 ore consecutive. Al solo fine di garantire il riposo minimo giornaliero di 8 ore consecutive, la somma delle due prestazioni (diurna e notturna) sarà considerata equivalente

a 14,24 ore.

Sempre nel caso di riduzione del riposo giornaliero ad 8 ore la società garantirà adeguata sistemazione logistica per garantire il riposo fra un turno di lavoro e l'altro, nonché la fruizione dei pasti.

compartimentale.

Le medesime condizioni sono applicate al personale della diagnostica sia nazionale che ex

FORMAZIONE

Le parti convengono di avviare un progetto formativo di settore per adeguare le conoscenze specialistiche ai continui e veloci cambiamenti tecnologici, attraverso una attività formativa continua che mediante un adeguata programmazione di percorsi formativi assicuri elevati livelli di professionalità.

Nei piani di attività dovrà essere prevista la realizzazione di specifici momenti formativi in attuazione dei programmi definiti dall'art.43 CCNL AF, in particolare per la formazione continua e l'aggiornamento professionale.

Particolare cura dovrà essere posta per gli adempimenti previsti dall'art.44 CCNL delle Attività Ferroviarie in ordine alla formazione in materia di sicurezza, igiene e ambienti di lavoro da svolgersi durante l'orario di lavoro ai sensi del punto 10 del medesimo art .44.

Le parti per quanto riguarda la formazione Professionale confermano per il settore Manutenzione il fabbisogno formativo medio annuo pari ad un minimo di 5 giornate individuato dall'art.43 punto 4 del CCNL delle Attività ferroviarie.

SICUREZZA

Con l'intento di migliorare sempre di più la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, in linea con gli indirizzi e le procedure previste dalla legislazione di riferimento, RFI procederà:

- ad informare costantemente il personale sull'innovazione tecnologica e sulle modifiche normative alla circolazione ;
- a sviluppare ulteriormente la formazione specifica dei lavoratori, con particolare riferimento ai cantieri operativi e il ricorso alle necessarie cautele per i lavori in presenza di circolazione treni (protezione cantieri), accompagnate da sussidi tecnologici nella direzione della massima efficacia (dispositivi di allarme automatico, sistemi di illuminazione, ecc..)

PASTI AZIENDALI

Ai fini dei pasti aziendali il personale dei CMA è considerato personale operante sui mezzi speciali.

Quando, per utilizzare gli spazi manutentivi diurni disponibili, al personale addetto alle attività manutentive vengono richieste prestazioni che comprendono interamente la fascia 12.00 – 14.00 e/o la fascia 19.00-2100 con la conseguente impossibilità di consumare il pasto nelle mense aziendali agli stessi sarà garantita la fruizione del pasto mediante erogazione di Ticket Restaurant.

Per il personale impiegato nei cantieri notturni, nelle giornate in cui espleta le prestazioni Mattina e Notte ,con riduzione del riposo giornaliero a 8 ore , si applica il trattamento previsto dal punto 1.1 lettera B, 1^ alinea dell'art. 19 dell'accordo di confluenza.

POSTI TELECOMANDO TE

Le parti si impegnano ad avviare contestualmente alle contrattazioni territoriali il confronto nazionale sulla riorganizzazione dei Posti Telecomando TE.

10. SCC

Le parti si impegnano ad avviare contestualmente alle contrattazioni territoriali il confronto nazionale sulla struttura organizzativa del sistema SCC.

11. S.O. TECNICO

La Società si impegna a presentare, entro il mese di ottobre 2004, l'assetto della microstruttura organizzativa delle S.O. Tecnico delle Direzioni Compartimentali infrastrutture.

EFFETTI OCCUPAZIONALI DEL NUOVO MODELLO ORGANIZZATIVO

Sulla base del quadro complessivo delle attività previste nel biennio 2004/2005 valutato in funzione delle rilevazioni statistiche offerte dal sistema INRETE 2000 ed in relazione alla specializzazione delle strutture, all'obiettivo di implementazione delle conoscenze e specializzazioni professionali e del connesso turn-over, la società RFI fornisce un quadro macro delle stimate ricadute complessive sulla forza lavoro, presentando l'allegato piano di acquisizione di nuove risorse (Allegato 1).

Roma, 21 maggio 2004

Per RFI SpA

Per le OO.SS.

Allegato 1

**DIREZIONE MANUTENZIONE - PIANO DI ACQUISIZIONE RISORSE BIENNIO
2004 -2005**

	Anno 2004			Anno 2005	AV/AC	
	nuove tecnologie	tradizionali	totale		2004	2005
totale DCI	158	272	430	350	27	193