

Nuova Articolazione Territoriale di Rete Ferroviaria Italiana

In applicazione del punto 1 dell'allegato A all'Accordo programmatico del 15 maggio 2009, con DO nr. 56/2009, si sono resi operativi 15 Direzioni Territoriali Produzione e 13 COER (Centri Operativi Esercizio Reti).

Contestualmente all'istituzione delle nuove strutture le attività e le risorse dei Team Brownfield - allocate presso le ex Direzioni Compartimentali Infrastruttura - sono state allocate, mantenendo le preesistenti sedi territoriali, presso la Direzione Investimenti.

Nell'allegato 1 al presente verbale è rappresentata l'organizzazione *tipo* delle strutture territoriali.

La nuova configurazione organizzativa lascia inalterato quanto previsto dall'accordo nazionale del 21 maggio 2004, a questo proposito le parti convengono di dare attuazione in tempi brevi a quanto previsto dal punto 10 dell'accordo stesso circa l'organizzazione delle Zone SCC che vengono collocate alle dipendenze del Reparto IS/IE di giurisdizione; a tal fine viene fissato un incontro nazionale per il giorno __/01/10.

Le parti convengono che non oltre il mese di gennaio si avvieranno i percorsi relazionali a livello di Unità Produttiva; in relazione a quanto rappresentato nell'allegato 1 le realtà caratterizzate da più elevata complessità/produzione potranno avere un'organizzazione in micro-strutture più articolata per specializzazioni; viceversa nelle realtà di minore complessità/produzione alcune micro-strutture potranno essere accorpate

Considerato che la nuova organizzazione vede la presenza dei profili professionali della circolazione e della manutenzione sia nelle DTP che nei COER, si conviene che gli Avvisi al Personale emessi territorialmente in materia di mobilità territoriale e di sviluppo professionale, saranno rivolti sia ai dipendenti delle DTP che dei COER.

Per quanto riguarda le relazioni sindacali a livello territoriale di Unità Produttiva [art. 2 CA punti 3.1.4 e 4.2.4] RFI SpA precisa che la titolarità continua a far capo ai Responsabili delle strutture di linea interessate (DTP o COER) che la esercitano con il supporto della struttura Personale ed Organizzazione competente per territorio. Sempre ai Responsabili di Linea (DTP e COER) continua a far capo la responsabilità della formazione "Tecnico Professionale" [abilitativa e specialistica d'esercizio].

* * *

Manutenzione Infrastruttura

Con riferimento a quanto previsto al punto 2 dell'allegato A all'accordo programmatico del 15 maggio 2009 le parti, nel ribadire la validità dell'accordo nazionale del 21 maggio 2004 hanno esaminato la situazione delle lavorazioni internalizzate/esternalizzate condividendo lo specifico programma di internalizzazione di attività di cui all'Allegato 2 al presente verbale.

A tal fine RFI SpA renderà operativo il piano di investimenti, riportato nell'Allegato 3 al presente verbale, finalizzato ad incrementare l'operatività e la capacità produttiva dei Cantieri Meccanizzati.

Più in particolare:

I 37 cantieri meccanizzati, che si confermano nelle attuali sedi ex-compartimentali, saranno suddivisi in due tipologie di cantiere con dotazione standard di mezzi e personale per ciascun cantiere Meccanizzato.

A regime:

28 Cantieri base, per tutti i cantieri che insistono sulle linee di gruppo A –B –C –D, con la seguente dotazione di mezzi: 1 Rincalzatrice linea/scambi, 1 Rincalzatrice Combi, 1 Profilatrice;

9 Cantieri Plus, per i cantieri che insistono sulle linee AV/AC con la seguente dotazione di mezzi: 1 Rincalzatrice linea, 1 Rincalzatrice scambi, 1 Rincalzatrice Combi, 2 Profilatrice, 1 stabilizzatrice;

8 cantieri meccanizzati TE, divisi per direttrice: 1 Nord Ovest (Torino/Genova), 1 Nord (Milano), 1 Nord Est (Verona/Venezia/Trieste) 1 Centro Nord (Bologna), 1 Centro Sud (Firenze), 1 Adriatica (Ancona/Bari), 1 Tirrenica (Roma/Napoli), 1 Tirrenica Sud (Reggio Calabria/Palermo) che avranno la seguente dotazione di mezzi: 1 carro tesatura frenata, 1 carro recuperatore, 1 autoscala pesante, 2 autoscale leggere, 2 scale motorizzate.

Nella consapevolezza che l'obiettivo di internalizzazione non può essere raggiunto solo con un miglioramento della capacità produttiva ma richiede anche interventi finalizzati a migliorare la produttività, le parti convengono che le trattative a livello territoriale dovranno perseguire modalità di organizzazione delle attività lavorative e di articolazione dei turni delle attività internalizzate che consentano l'esecuzione delle stesse ai minori costi e con tempi più contenuti possibili.

Resta confermato che per il personale impiegato nei cantieri notturni, nei giorni in cui espleta le prestazioni Mattina e Notte, si applica il trattamento previsto dal punto 1.1 lettera B, 1^a alinea dell'art. 19 del Contratto Aziendale.

L'utilizzo del personale nel lavoro notturno resta subordinato ai limiti previsti dall'art. 22 punto 1.9 del CCNL delle AF.

Le parti al fine di incrementare, in termini di puntualità, la qualità del trasporto ferroviario concordano sui seguenti ulteriori interventi:

velocizzare la ripresa della circolazione in caso di guasti interessanti impianti in telecomando anche mediante l'utilizzazione di CS allocati presso gli RTM della DTP;

minimizzare gli effetti negativi dei guasti agli impianti di sicurezza e segnalamento interessanti le fasce di più intensa circolazione (di norma 6.30/9.30 e 17/21); modulando, attraverso la contrattazione territoriale/RSU, gli orari di lavoro dei dipendenti delle Zone IS dei grandi impianti della rete.

A tal proposito, si conviene che le DTP individueranno le zone IS per le quali si renderà necessaria l'istituzione di turni di lavoro che coprano, con due lavoratori (1 di livello E ed 1 di livello F) le fasce orarie sopra richiamate nei giorni feriali dal lunedì al venerdì ed attiveranno il confronto per la definizione dei turni di lavoro, così come previsto dal CCNL delle AF all'articolo 22 e dall'Accordo di confluenza articolo 14.

Le parti convengono che, in ogni caso, l'aumento di attività derivante dal programma di internalizzazioni e dalla più ampia articolazione dei turni di lavoro nei grandi impianti della rete potrà essere assorbito solo in parte dall'aumento della produttività del lavoro e dalla mobilità professionale richiedendo anche l'acquisizione di risorse aggiuntive che verranno determinate entro il prossimo mese di gennaio in occasione del monitoraggio del turn-over, attivando le procedure di reperimento sia dal mercato esterno, in coerenza con l'accordo a livello di Gruppo FS dell'8/10/2009, che nell'ambito del Gruppo FS.

Entro il mese di febbraio 2010 si procederà ad una verifica complessiva del presente accordo.