

## **TRENITALIA**

### **1. Equipaggio treno**

L'ampio confronto, iniziato tra il febbraio e l'aprile 2008 e proseguito a partire dallo scorso mese di settembre 2008, ha avuto per oggetto sia gli aspetti tecnici, regolamentari e di sicurezza del lavoro, sia quelli organizzativi ed operativi correlati all'esercizio delle nuove tecnologie per la protezione della marcia dei treni.

Ad esito dell'approfondito confronto, la Società ha illustrato la tipologia degli investimenti e delle innovazioni tecnologiche introdotte e la corrispondenza delle normative emanate e adottate, in particolare in materia di sicurezza.

La Società ha illustrato le procedure di gestione dell'emergenza in linea in caso di necessità di soccorso sanitario adottate dal Gestore dell'Infrastruttura, trasmesse dallo stesso GI a tutti gli Assessorati Sanità delle Regioni e ai Dirigenti responsabili delle ASL e in relazione alle quali sono già operativi appositi protocolli con il Servizio 118.

La Società Trenitalia ha anche previsto l'impiego di propri mezzi, personale e strutture, al fine di consentire che il personale e le attrezzature di soccorso possano raggiungere con la massima rapidità possibile, il personale che avesse eventualmente necessità di soccorsi sanitari sui convogli in linea.

In tale ottica, Trenitalia ha comunicato che le preesistenti procedure di gestione dell'emergenza sono state integrate con specifiche modalità di intervento affinché tutti i soggetti interessati all'attivazione del soccorso sanitario (medici, infermieri, ecc.) e le attrezzature necessarie possano nel più breve tempo possibile raggiungere il luogo dell'intervento, anche utilizzando mezzi ferroviari (locomotive di soccorso localizzate negli impianti di alcune località strategiche, locomotive diesel in particolare nel caso di mancanza di alimentazione della linea di contatto, locomotive dei carri soccorso, treni circolanti, incrocianti o al seguito, ove consentito dalla normativa vigente).

Per quanto attiene agli aspetti riguardanti la sicurezza sul lavoro, la Società Trenitalia comunica di aver proceduto all'aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi e di aver avviato gli adempimenti previsti dalle vigenti norme in materia.

In considerazione di quanto sopra, le parti hanno raggiunto in data odierna l'intesa di cui al verbale allegato 1 al presente accordo, con la quale hanno definito la nuova disciplina di utilizzazione del personale di macchina e di bordo correlata all'introduzione del nuovo modulo di equipaggio con un solo

agente di condotta in cabina di guida, sia sotto il profilo della normativa, sia delle corrispondenti competenze economiche, necessaria a soddisfare le specificità delle diverse condizioni lavorative nell'ambito delle Divisioni Passeggeri di Trenitalia.

In relazione ad alcune richieste di valutare la possibilità di prevedere che il Personale di Bordo acquisisca una specifica abilitazione che consenta, in caso di necessità di soccorso, di spostare il treno fino al punto individuato per l'intervento sanitario, la Società ha confermato di ritenere tale abilitazione non necessaria, ribadendo la piena rispondenza delle proprie procedure alla legislazione vigente

Roma, 15 maggio 2009

## VERBALE DI ACCORDO

### Personale di macchina

Le parti convengono sull'attivazione, con decorrenza dal prossimo cambio orario estivo (giugno 2009) e comunque entro il 1° luglio 2009, per le Divisioni Passeggeri di Trenitalia, del modulo di equipaggio con un solo agente addetto alla condotta, nel rispetto delle prescrizioni normative vigenti.

In fase di avvio del nuovo modulo, i servizi individuati verranno effettuati sulla base delle seguenti condizioni operative:

1. servizi di trasporto passeggeri effettuati su linee attrezzate con SCMT e con mezzi di trazione attrezzati con SCMT, GSM/GSM-R e comunicanti con la parte rimorchiata, con esclusione delle pilota NPBB;
2. servizi programmati nella fascia oraria 05.00-24.00.

Le parti si danno atto che il Personale di Bordo mantiene le attuali competenze e funzioni relative alla circolazione e alla sicurezza dei treni.

Nel rispetto delle precedenti condizioni operative, fermo restando quanto disciplinato dagli accordi vigenti per le parti non indicate nel presente verbale, che saranno oggetto di revisione tra le parti nell'ambito del già programmato rinnovo contrattuale, le modalità di utilizzazione del Personale di Macchina assegnato come solo agente addetto alla condotta dei treni, sono così disciplinate:

- lavoro giornaliero: 8 ore e 30 minuti, comprensive della pausa per la refezione
- condotta massima giornaliera:
  - 4 ore e 30 minuti, al netto delle soste programmate, per i servizi AV
  - 4 ore, al netto delle soste programmate, per i restanti servizi della Divisione Passeggeri Nazionale e Internazionale e per i servizi della Divisione Passeggeri Regionale.

Qualora i servizi di condotta di cui sopra siano programmati eccedendo i limiti di cui ai punti 2.10.3.a e 2.10.3.b dell'art. 22 del CCNL AF, per ciascun servizio verrà riconosciuta l'indennità di flessibilità di cui al punto 4.2. dell'art. 78 del CCNL AF.

Con riferimento all'art. 34.8.3 (Tabella A) dell'Accordo di Confluenza FS 16.4.2003, per il Personale di Machina in servizio come solo agente addetto alla condotta, la parte variabile dell'indennità di utilizzazione professionale viene determinata:

- aggiungendo €1,70 all'importo delle indennità orarie attualmente previste per la condotta ad agente unico;
- aggiungendo €0,19 all'importo attualmente previsto per l'indennità kilomtrica.

#### Personale di bordo

Con riferimento all'art. 35.3 dell'Accordo di Confluenza FS 16.4.2003, nei servizi di scorta sui treni effettuati con materiali appartenenti al Gruppo A individuati con i criteri stabiliti dall'ANSF (telechiusura automatica con comando e controllo porte in cabina di guida), le parti convengono che la squadra minima di scorta sia così composta:

- per i treni della DPNI: 1 CT/CST per le prime 4 carrozze assegnate;  
1 CT/CST + 1 CT/CST fino a 12 carrozze;
- per i treni della DPR: 1 CT/CST per le prime 8 carrozze assegnate;  
1 CT/CST per moduli superiori.

Resta confermato il compenso per vetture eccedenti previsto dall'art. 35 dell'Accordo di Confluenza FS 16.4.2003.

Con riferimento all'art. 34.8.3 (Tabella A) dell'Accordo di Confluenza FS 16.4.2003, la parte variabile dell'indennità di utilizzazione professionale da corrispondere al personale di scorta che opera nelle condizioni definite sopra è determinata aggiungendo € 0,75 agli importi delle indennità orarie attualmente previste per la scorta.

Le parti convengono altresì di fissare le percentuali di cui al punto 2 dell'art. 75 del CCNL AF rispettivamente nelle misure del 35% e del 10%.

Roma, 15 maggio 2009

## **2. Manutenzione Rotabili**

In una logica di potenziamento e sviluppo del settore della Manutenzione rotabili, le parti hanno assunto come prioritari gli obiettivi di miglioramento della disponibilità all'esercizio e dell'affidabilità del materiale rotabile e di incremento degli attuali livelli di produzione e produttività del settore stesso.

In tale ottica è stata effettuata un'analisi sul complesso delle attività manutentive svolte procedendo ad una perimetrazione delle stesse al fine di:

1. valutare e selezionare, tra quelle affidate all'esterno, le lavorazioni suscettibili di essere reinternalizzate;
2. ridistribuire in modo coerente con le finalità di cui sopra alcune attività di manutenzione programmata tra il livello della manutenzione corrente ed il livello della manutenzione ciclica.

Con riferimento al primo dei sopra elencati aspetti, le parti convengono su un modello che prevede di effettuare direttamente all'interno:

- attività specialistiche ferroviarie aventi un elevato contenuto professionale e/o riguardanti mezzi ad elevata tecnologia e relative alla manutenzione degli apparati dei mezzi di trazione elettrici e diesel e delle carrozze, attinenti alla dinamica di marcia e segnalamento;
- attività a queste complementari relative alla manutenzione degli impianti di climatizzazione.

Pertanto, si è convenuto sull'avvio di un processo che traguardi, nell'arco del periodo 2009/2010 la reinternalizzazione di ore di attività manutentiva come da programmazione allegata (all. 1), riguardante sia la manutenzione corrente svolta dalle Divisioni commerciali che quella ciclica svolta dalla Direzione Tecnica e Acquisti Industriali di Trenitalia.

Relativamente al secondo dei suddetti aspetti, confermatane la validità, verrà avviato il progetto aziendale denominato "Manutenzione per moduli" finalizzato:

- all'aumento della disponibilità operativa dei rotabili in esercizio;
- alla riduzione dei costi e dell'impegno delle tracce per il trasferimento dei rotabili;
- alla razionalizzazione delle scadenze manutentive,

attraverso il progressivo trasferimento, a partire dal 2009, delle attività di manutenzione programmata dalla manutenzione ciclica alla manutenzione corrente e il progressivo spostamento delle attività di manutenzione ciclica verso la manutenzione dei componenti, come da allegato 1.

Trenitalia è impegnata a realizzare una serie di azioni tese all'incremento degli attuali livelli di produttività che saranno oggetto di successivi incontri tra le parti; rientrano in tale contesto la razionalizzazione del ciclo degli acquisti e dei magazzini oltre che la realizzazione degli investimenti necessari per il potenziamento e l'ammodernamento di alcuni siti manutentivi.

In relazione al condiviso intento di assicurare i livelli di produzione e produttività attesi degli Impianti, le parti convengono sull'individuazione e sull'adozione di parametri/obbiettivo di produttività rispetto ai quali correlare:

- l'adeguamento degli organici attuali per renderli coerenti con il fabbisogno manutentivo programmato per l'anno di riferimento;
- la quantità degli inserimenti di risorse necessarie alla implementazione del programma di internalizzazione.

I parametri/obbiettivo convenuti (corrispondenti a 1450 h di attività manutentiva "utile" o "versata" nel sistema RSMS per l'adeguamento rispetto al fabbisogno e pari a 1500 h per l'internalizzazione) saranno rapportati al consuntivo equivalente rilevato in ogni Impianto, determinando la quantità e la progressione delle integrazioni di risorse risultanti.

In particolare, le integrazioni di risorse potranno essere realizzate in coincidenza o al raggiungimento di tali indici ovvero saranno proporzionalmente ridotte in ragione della distanza percentuale dagli stessi.

La Società dichiara di voler perseguire negoziabilmente, a livello territoriale, i seguenti obiettivi di recupero di efficienza degli impianti al fine di:

- rendere operative nuove articolazioni di orario intese a garantire la presenza negli Impianti delle risorse necessarie a svolgere le lavorazioni in coincidenza con la disponibilità del materiale rotabile alla manutenzione. In tale logica, gli orari di lavoro applicati negli Impianti dovranno essere riadeguati in occasione di ogni significativa variazione dell'offerta commerciale;
- rivedere le flessibilità in ingresso/uscita tenuto conto delle specificità dei singoli Impianti e del fatto che il processo di lavoro necessita della contemporanea presenza di tutti i componenti delle squadre manutentive;
- variare la durata dell'intervallo tra i due periodi di prestazione giornaliera, in caso di applicazione di un orario di lavoro spezzato ai sensi dell'art. 14, punto 1.6, comma 1 dell'Accordo di Confluenza FS e adottare in maniera generalizzata sistemi automatizzati di rilevazione delle presenze.
- procedere, in coerenza con la perimetrazione delle attività svolte ed allo scopo di improntare l'organizzazione aziendale a criteri di maggiore efficienza delle risorse disponibili, all'adozione di specifici interventi

finalizzati al miglioramento dei processi produttivi e alla riduzione del rapporto diretti/indiretti in ragione di un parametro fissato, per il 2009, pari a 80/20.

In considerazione di quanto sopra, l'Azienda procederà all'attivazione del piano di integrazione delle risorse con priorità per i siti produttivi maggiormente in linea con gli standard quantitativi e qualitativi di produzione attesi e interessati dall'implementazione delle suddette azioni di reinternalizzazione di lavorazioni, secondo le priorità riportate in allegato (all. 2).

Le esigenze di riequilibrio interdivisionale eventualmente necessarie saranno esaminate a livello territoriale come stabilito al punto 4.2.3 a) del vigente Contratto Aziendale del Gruppo FS.

L'allegato di cui sopra considera la situazione in relazione all'anno 2009 e pertanto le Parti concordano sulla necessità di verificare, nell'ambito dei confronti semestrali programmati, la situazione del turn over degli anni successivi.

Roma, 15 maggio 2009

Per TRENITALIA S.p.A.

Per le OO.SS.:

FILT/CGIL

FIT/CISL

UILTRASPORTI

UGL Trasporti

FAST Ferrovie

## Allegato 1

a Manutenzione Rotabili di Trenitalia del 15.5.2009

DPR	REGIONE	IMPIANTO	Ore lavorazioni assegnate	TOT Reinternizzazioni previste
		ABRUZZO	OML Sulmona	32.937
		Pescara	15.950	
	BOLZANO	OMR Bolzano	19.664	7.000
	CALABRIA	Reggio Calabria OML	68.182	3.954
		Paola OML	11.600	
		OML Catanzaro	10.150	3.000
	CAMPANIA	Na Campi Flegrei	57.123	627
		OMV Napoli C.le	73.000	
		PMC Salerno	17.000	-
		Benevento OML	55.000	-
		Campobasso PMC		-
	EMILIA R	Bologna C.LE	119.900	1.500
		Bologna Ravone	86.793	600
	FRIULI	OMR Trieste	44.442	4.000
	LAZIO	Roma S.to	155.238	9.700
	LIGURIA	GE Brignole	128.378	-
		Savona OMR	42.200	3.500
	LOMBARDIA	Milano S.Rocco	17.113	-
		OML Lecco	29.874	4.700
		OMR Cremona	55.470	4.700
		Milano Farini	137.036	24.600
	MARCHE	OML Fabriano	26.000	-
	MARCHE	OMR Ancona	159.002	25.300
	PIEMONTE	Alessandria OML OMV	109.399	6.601
		OML Cuneo	25.420	1.500
		OML Novara	29.000	-
		OML TO Smis	91.350	5.000
	PUGLIA	OMR Foggia	82.251	5.401
		OMR Taranto	45.542	6.000
	SARDEGNA	OMR Cagliari	59.576	11.699
		Sassari OMR	15.850	8.000
	SICILIA	OMR Catania	34.050	2.000
		Palermo OMR	104.326	14.501
	TOSCANA	Pisa OML OMV	39.115	6.500
		OML Siena	30.300	4.500
		IDP Osmannoro	123.850	8.400
	TRENTO	Trento PMC	2.277	1.792
	VENETO	OML Treviso	55.250	8.500
		OMR Verona	82.982	10.500
		OMV Padova	24.200	8.000
	<b>Totale DPR</b>		<b>2.316.791</b>	<b>205.974</b>



DPNI	REGIONE	IMPIANTO	Ore lavorazioni assegnate	TOT Reinternizzazioni previste
	PIEMONTE		IMC Torino	97.000
LOMBARDIA		IMC - Martesana / Greco	373.000	13.000
		IMC ETR Firenze	162.000	32.000
VENETO		IMC - Mestre	206.000	11.000
LAZIO		IMC ETR Roma	179.000	18.000
		IMC Roma	180.000	15.000
CAMPANIA		IMC ETR Napoli	184.000	130.500
PUGLIA		IMC Bari/ Lecce	77.500	12.000
CALABRIA		IMC Reggio Calabria	80.000	5.800
SICILIA		IMC Palermo	64.000	7.000
<b>Totale DPNI</b>			<b>1.602.500</b>	<b>249.300</b>
CARGO	IMPIANTO		Ore lavorazioni assegnate	TOT Reinternizzazioni previste
	Area Ancona Bari		5.250	-
Area Bologna		32.350	-	
Area Livorno		42.400	-	
Area Napoli Reggio Cal.			3.850	
Area Palermo			-	
Area Roma		700	-	
Manutenzione Liguria		68.150	-	
Manutenzione Lombardia		90.400	14.000	
Manutenzione Nord Est		133.450	11.250	
Manutenzione Piemonte		37.400	-	
<b>Totale Cargo</b>			<b>410.100</b>	<b>29.100</b>
DTAI	IMPIANTO		Ore lavorazioni assegnate	TOT Reinternizzazioni previste
	OMC Locomotive Rimini		337.844	-
OMC Locomotive Foligno		570.764	-	
OMC Locomotive Verona		366.251	-	
OMC Carrozze Firenze		220.349	11.150	
OMC Carrozze Messina		108.569	-	
OMC Carrozze Voghera		335.500	23.800	
OMC Carrozze Napoli		474.282	-	
OMC ETR Bologna		387.710	12.000	
OMC ETR Vicenza		345.039	13.603	
OMC ETR Foggia		332.166	20.000	
Linea componenti			79.000	
<b>Totale DTAI</b>			<b>3.478.474</b>	<b>159.553</b>
<b>TOTALE</b>			<b>7.807.865</b>	<b>643.927</b>
<b>TOTALE complessivo</b>			<b>8.451.792</b>	

**INSERIMENTI**

<b>DPR</b>	<b>REGIONE</b>	<b>IMPIANTO</b>	<b>Totale inserimenti prima del riequilibrio</b>
		ABRUZZO	OML Sulmona
	BOLZANO	OMR Bolzano	<b>4</b>
	CALABRIA	Reggio Calabria OML	<b>9</b>
	CAMPANIA	Na Campi Flegrei	<b>6</b>
	EMILIA R	Bologna C.LE	<b>21</b>
		Bologna Ravone	<b>25</b>
	FRIULI	OMR Trieste	<b>1</b>
	LAZIO	Roma S.to	<b>1</b>
	LIGURIA	GE Brignole	<b>17</b>
		Savona OMR	<b>7</b>
	LOMBARDIA	Milano S Rocco	<b>9</b>
		OMR Cremona	<b>2</b>
		Milano Farini	<b>21</b>
	MARCHE	OMR Ancona	<b>10</b>
	PIEMONTE	Alessandria OML OMV	<b>2</b>
	PUGLIA	OMR Foggia	<b>5</b>
		OMR Taranto	<b>5</b>
	SARDEGNA	OMR Cagliari	<b>7</b>
		Sassari OMR	<b>3</b>
	SICILIA	OMR Catania	<b>1</b>
		Palermo OMR	<b>20</b>
		OML Siena	<b>6</b>
		IDP Osmannoro	<b>5</b>
	TRENTO	Trento PMC	<b>3</b>
	VENETO	OML Treviso	<b>4</b>
		OMR Verona	<b>19</b>
		OMV Padova	<b>1</b>
	<b>Totale DPR</b>		<b>218</b>

segue: **INSERIMENTI**

<b>DPNI</b>	<b>REGIONE</b>	<b>IMPIANTO</b>	<b>Totale inserimenti prima del riequilibrio</b>	
	PIEMONTE	IMC _ Torino	<b>5</b>	
	LOMBARDIA	IMC - Martesana / Greco	<b>27</b>	
		IMC ETR Fiorenza	<b>37</b>	
	VENETO	IMC - Mestre	<b>6</b>	
	LAZIO	IMC ETR Roma	<b>13</b>	
		IMC Roma	<b>12</b>	
	CAMPANIA	IMC ETR Napoli	<b>4</b>	
	PUGLIA	IMC Bari/ Lecce	<b>2</b>	
	<b><i>Totale DPNI</i></b>			<b>106</b>
<b>CARGO</b>	<b>IMPIANTO</b>		<b>Totale inserimenti prima del riequilibrio</b>	
	Area Bologna		<b>1</b>	
	Area Livorno		<b>2</b>	
	Area Napoli Reggio Cal.		<b>3</b>	
	Manutenzione Liguria		<b>1</b>	
	Manutenzione Lombardia		<b>14</b>	
	Manutenzione Nord Est		<b>14</b>	
	Manutenzione Piemonte		<b>1</b>	
	<b><i>Totale Cargo</i></b>			<b>36</b>

segue: **INSERIMENTI**

<b>DTAI</b>	<b>IMPIANTO</b>	<b>Totale inserimenti prima del riequilibrio</b>
		OMC Locomotive Rimini
	OMC Locomotive Foligno	<b>4</b>
	OMC Locomotive Verona	<b>2</b>
	OMC Carrozze Firenze	<b>1</b>
	OMC Carrozze Voghera	<b>5</b>
	OMC Carrozze Napoli	<b>65</b>
	OMC ETR Bologna	<b>49</b>
	OMC ETR Vicenza	<b>58</b>
	OMC ETR Foggia	<b>25</b>
	Linea componenti	<b>53</b>
	<b>Totale DTAI</b>	<b>266</b>
<b>TOTALE complessivo (A)</b>		<b>626</b>

**RISORSE DISPONIBILI  
PER IL RIEQUILIBRIO INTERDIVISIONALE**

LIGURIA	<b>6</b>
VENETO	<b>26</b>
EMILIA ROMAGNA	<b>14</b>
TOSCANA	<b>6</b>
CAMPANIA	<b>9</b>
PUGLIA	<b>2</b>
SICILIA	<b>15</b>
<b>TOTALE complessivo (B)</b>	<b>78</b>

<b>TOTALE COMPLESSIVO INSERIMENTI (A - B)</b>	<b>548</b>
---	------------