

TRENITALIA: STOP ALLE INTERLOCUZIONI INFORMALI, SI PARTA COL NEGOZIATO!

Crescita del settore, investimenti infrastrutturali, adeguamento delle postazioni di lavoro, avanzamento professionale collegato alle abilitazioni comprese quelle agli organi di sicurezza, indennità specifiche, assunzioni: sono alcune delle rivendicazioni della vertenza che ha visto una grande partecipazione agli scioperi di Aprile e Luglio 2023 dei lavoratori della manutenzione rotabile. Rivendicazioni che come Organizzazioni Sindacali abbiamo ribadito ancora con più forza alla controparte datoriale nell'incontro di ieri e che riteniamo essere irrinunciabili e vincolanti a qualsiasi apertura di una discussione sul settore della manutenzione rotabili.

Nella riunione del 9 ottobre, l'AD di Trenitalia ha reintrodotta l'idea aziendale inerente alla riorganizzazione del settore della Manutenzione, presentata già lo scorso 20 settembre, sul quale il Sindacato ha evidenziato alcune preoccupazioni. L'Amministratore Delegato ha più volte ripetuto l'importanza di volere avviare un percorso che vuole essere tracciato attraverso un confronto con il sindacato, al fine di raggiungere un accordo complessivo per il rilancio del settore, che ha come punti cardine :

il rafforzamento della direzione tecnica e della sua funzione di collaudo (a garanzia della qualità del lavoro) attuando un passaggio di responsabilità e trasferendo la manutenzione ciclica, al pari di quella di primo livello, all'interno delle direzioni di business;

il tema del make or buy, ovvero delle internalizzazioni / esternalizzazioni. Attraverso un'analisi dei costi in una logica di efficienza e mercato aperto, lo sviluppo del settore si concentrerebbe su una manutenzione fortemente internalizzata per quanto riguarda il livello Regionale e quello IC. Mentre su AV, data la graduale sostituzione dei mezzi esistenti con gli ETR1000, l'idea è di muoversi con contratti full service, senza variazioni per quanto riguarda le flotte esistenti, fino alla loro dismissione;

il terzo punto riguarda la razionalizzazione del reticolo produttivo degli impianti di manutenzione, che in base a quanto propone Trenitalia, dovrebbe prevedere un'unica officina per la manutenzione dei mezzi del trasporto regionale per ogni realtà regionale, pur affrontato attraverso un ragionamento che va impostato nei modi e nei tempi corretti.

Come Organizzazioni Sindacali, abbiamo espresso più di qualche perplessità e preoccupazione per quanto dichiarato, pur apprezzando le notizie di possibili internalizzazioni.

Rispetto ad un restringimento del reticolo degli impianti di manutenzione, abbiamo dichiarato la nostra contrarietà, ritenendo che la questione necessiti di un più ampio approfondimento e che la definizione di "un impianto per regione" è inaccettabile.

Così come preoccupante risulta essere l'affermazione di esternalizzare tutto il segmento AV degli ETR1000, anche alla luce della mancanza di un dettaglio del progetto nel quale si possa comprendere se e quale flusso manutentivo rimarrebbe in Trenitalia, per questo motivo al tavolo abbiamo manifestato la nostra contrarietà. Come OO.SS. da sempre riteniamo fondamentale internalizzare attività core, così come traspare nel progetto lato IC e Regionale.

Ciò che desta ancora più preoccupazione è il progetto di “verticalizzazione” del processo manutentivo sotto le varie Direzioni. Nello specifico siamo preoccupati che la nuova organizzazione possa depauperare ulteriormente il lavoro nelle officine di secondo livello, soprattutto quelli più grandi, che non potrebbero operare più su materiale rotabile eterogeneo ma solo sul materiale rotabile utilizzato dalla direzione di riferimento.

In tale contesto gli impianti manutentivi di secondo livello rischiano di diventare degli impianti di primo livello di maggior dimensioni da cui attingere personale per sopperire alle carenze del primo livello ed a cui affidare lavorazioni non proprie. Il rischio è motivato dalla “mission” delle Direzioni che avrebbero come scopo, quasi esclusivo, quello di fare produzione a prescindere dalle esigenze manutentive di secondo livello che solo una struttura autonoma, come l’attuale DT, può riconoscere e rispettare.

Quindi, in merito alla nuova organizzazione della manutenzione rotabili, è prioritario entrare nel dettaglio della proposta, e chiediamo a Trenitalia di esplicitare gli elementi cardine di un confronto complessivo: l’evoluzione e il percorso organizzativo-gestionale di attività nelle quali la gestione del processo produttivo deve essere elemento qualificante oltre alla gestione completa delle attività collegate – direttamente o indirettamente – agli organi e alla sicurezza di esercizio, oltre alla qualità del servizio stesso.

In conclusione, abbiamo ricordato che, oltre ai dovuti approfondimenti richiesti sui vari nodi del progetto, le tematiche non si possono ritenere esaurite. D’altronde riteniamo che sia giunto il momento anche di ridefinire tutto ciò che è legato alla valorizzazione del fattore umano. Dalla valorizzazione professionale al miglioramento ed omogeneizzazione dell’organizzazione del lavoro, passando anche per il miglioramento delle indennità economiche legate ai turni ed alle specificità proprie del settore.

Va affrontato, infine, il tema della formazione e della riqualificazione professionale come pure va ben definita la questione relativa all’uso del ticket restaurant. In sintesi tutto ciò che dia garanzie per il futuro.

Chiaramente, per poter proseguire nel confronto ed entrare nel vivo della discussione, abbiamo richiesto di approfondire tutti gli aspetti legati al progetto, a partire da quali e quanti investimenti sono in programma. Come pure abbiamo chiesto di conoscere le consistenze attuali ed i numeri previsti degli ingressi e delle uscite distinte per officina. Vanno, altresì, dettagliate le previste internalizzazioni, in maniera da permetterci di comprendere lo sviluppo della manutenzione ordinaria.

L’AD si è reso disponibile ad entrare nel vivo della discussione, portando al tavolo maggiori dettagli, rispetto al reale numero di personale coinvolto, all’attuale resa oraria del lavoro esternalizzato e rispetto ai tempi di realizzazione dell’intero progetto approfondendo i temi fondamentali (investimenti, risorse, etc.). Dettagliando le attività che saranno internalizzate, anche in termini di omogeneità tra siti. Così come ha confermato che l’azienda non ha intenzione di esimersi dall’affrontare la tematica relativa al personale, in modo da rafforzare le attività sul fattore umano.

Abbiamo più volte esplicitato all’AD di avviare un confronto serrato, seppur assai articolato, che si concluda in tempi brevi andando realmente a riportare la manutenzione al centro dell’attenzione. I lavoratori attendono risposte, si faccia presto!

Roma, 10 ottobre 2023