

Documento Finale incontro Delegati Manutenzione Trenitalia.

In data 26/27 marzo 2024 si è svolto un incontro tra la Segreteria nazionale UILTRASPORTI e i delegati del settore manutenzione Trenitalia. La riunione, pianificata a seguito della revisione del modello organizzativo della manutenzione di Trenitalia, è stata programmata al fine fare il punto sulla situazione in generale e per analizzare le criticità presenti nel comparto sul territorio nazionale. La relazione della Segreteria Nazionale ha descritto la situazione partendo dal Piano Industriale di Trenitalia 2022/2031 ha percorso i contenuti dei vari incontri sindacali, soffermandosi sui punti di maggior impatto delle innovazioni in materia di revisione del modello organizzativo del settore.

I delegati presenti hanno espresso soddisfazione per l'adunanza e per la posizione assunta, nel tempo, dalla Segreteria Nazionale, che ha sempre definito la manutenzione rotabili, quale fulcro su cui poggia l'efficienza di un'impresa ferroviaria moderna in materia di qualità e sicurezza. Grande attenzione dei partecipanti ai contenuti dell'incontro. Gli interventi hanno manifestato particolari preoccupazioni e interesse alla revisione del modello organizzativo del settore. Grande apprensione per l'evoluzione del modello che prevede una netta separazione dei ruoli tra: la Direzione Tecnica destinata a un modello di impresa quale proprietaria dei processi e d'ingegneria e il consolidamento dell'esecuzione della manutenzione sui loro asset delle Direzioni di Business, che assorbendo le attività di 2° livello di alcune OMC, ne devono eseguire le attività.

Progetto che potrebbe portare ad una ingente riduzione del reticolo manutentivo OMC, una fusione di attività di 1° e 2° livello con conseguente diminuzione degli organici e a un depotenziamento della Direzione Tecnica che ne vedrebbe la riduzione del proprio core business. Preoccupa il disegno di cessione delle OMC di Rimini/Bologna/Voghera a Società partecipate Trenitalia, delle quali non si conosce il progetto industriale, la destinazione delle attività e, in un caso, la continuità contrattuale. Allarmante il disegno aziendale di ridurre il reticolo degli IMC, che produrrebbe la diminuzione di interventi specifici e di personale. Inammissibile il protrarsi di contratti Full Time della Direzione Business AV, assegnati a Imprese esterne, condizione che non produce conoscenze core e ne impedisce l'internalizzazione delle attività. Preoccupa il principio che i processi di internalizzazione possano concretizzarsi, in maniera progressiva, solo a fronte di una riarticolazione dei turni e a una integrazione delle attività di verifica e manutenzione.

Tutti da verificare gli investimenti nelle attrezzature/impianti annunciati dal Piano Industriale e lo sviluppo quali/quantitativo degli organici, comprese le valorizzazioni dei ruoli in linea e nelle attività. Continuano le criticità legate ai ruoli e inquadramenti delle figure professionali Gestore treno, Controllo pulizie e Performance Regime, incarichi ancora in attesa di dignità professionale. Necessari, tra gli altri, adeguati riconoscimenti economici legati alle attività svolte e alla riarticolazione dei turni del settore manutenzione rotabili.

Infine, in riferimento agli obiettivi di sviluppo, contenuti nel Piano Industriale 2022/2031 ci aspettiamo azioni concrete, finalizzate al rilancio industriale della manutenzione rotabili di Trenitalia, propedeutiche alla ripresa del core business interno, alla modernizzazione della logistica, alla valorizzazione delle attività, compresi riconoscimenti economici, anche in ambito delle abilitazioni conseguite e delle attività e rischi di sicurezza svolte.

Roma, 27 marzo 2024.

La Segreteria Nazionale