

## **Latina, 26/27 marzo 2024 - La Manutenzione Rotabili Trenitalia. La Segreteria Nazionale incontra i Delegati del Settore.**

### **Relazione di Riccardo Mussoni, Segreteria nazionale.**

Il Gruppo Ferrovie dello Stato è il fulcro del sistema mobilità italiano, un ruolo di importanza vitale per lo sviluppo e il rilancio del Paese, sfide che impegnano il Gruppo al fine dare riscontro alle continue richieste di mobilità e di efficientamento tecnologico/armamento dell'infrastruttura. Con 16.800 Km di linee (di cui circa 700 AV), 82.000 dipendenti, 10.000 treni/2,8 milioni passeggeri al giorno e 45 milioni di merci trasportate all'anno, il Gruppo FS affronta lo sfidante obiettivo di concretizzare un sistema di infrastrutture e di mobilità intensamente integrati e sostenibili a vantaggio del Paese. Il piano industriale di Gruppo 2022/2031, presentato il 16 maggio 2022, prevede un investimento decennale per un totale di 190 miliardi e 40.000 assunzioni.

Trenitalia, capo gruppo del polo passeggeri, ha presentato il proprio piano industriale decennale 2022/2031 (9 giugno 2022) all'interno del quale sono previsti 15 mld di investimenti per acquisto materiale rotabile/bus, manutenzione e ammodernamento, tecnologie/sistemi informativi e per impianti/depositi. Per materiale rotabile acquisti così distribuiti: 46 treni AV, 34 treni IC, 495 treni regionali e 4660 bus. Importante la parte dedicata all'evoluzione del modello organizzativo della manutenzione rotabili che prevede le funzioni di Sviluppo e Governo in ambito di Direzione Tecnica e funzione di Esecuzione della manutenzione in ambito direzioni di business. **Per quanto riguarda la governance** prendiamo atto: del Mantenimento dell'attuale rapporto attività interne/esterne, conferma internalizzazione Rock e POP e full service per ETR 1000 e Blues, revisione dei cicli manutentivi e del mantenimento e sviluppo know-how manutentivo. **Per quanto riguarda gli obiettivi e gli interventi organizzativi riscontriamo:** valutazione passaggio delle OMC alle Direzioni di Business per specializzazione di prodotto, valutazione passaggio di tre OMC (Voghera, Rimini, Bologna) da Trenitalia verso società controllate/collegate, evoluzione del network della DBR verso un plant regionale. Il materiale rotabile ferroviario ha un costo di acquisto elevato; pertanto, l'impresa proprietaria di tali mezzi si aspetta una lunga durata degli stessi, che devono mantenere, nel tempo, le stesse caratteristiche di affidabilità, qualità e sicurezza originali. Come UILTRASPORTI consideriamo, la manutenzione rotabili, quale fulcro di ogni impresa ferroviaria. Il mantenimento in efficienza del materiale rotabile è essenziale per evitare l'insorgenza di guasti, assicurare la regolarità e la sicurezza dell'esercizio e garantire un elevato comfort per i viaggiatori.

È per tali ragioni che è necessario un consolidamento del settore manutenzione di Trenitalia dirigendo progetti industriali e investimenti a potenziare tutto il comparto salvaguardando: il know-How aziendale, mantenimento/internalizzazione del core business e l'ammmodernamento/reticolo degli impianti. I contenuti del piano industriale, ovvero la revisione del modello organizzativo della manutenzione di Trenitalia non ci convince. La definizione del ruolo della Direzione tecnica quale Proces Owner/ingegneria e l'esecuzione/organizzazione, da parte delle Direzioni Business, delle attività di 1° e 2° livello, potranno portare ad una razionalizzazione del reticolo manutentivo e all'attuazione di un unico livello di manutenzione con una perdita di livelli occupazionali. In pratica la Direzione Tecnica, che conserva il ruolo di governance della manutenzione, passerebbe la gestione degli impianti di 2° livello: alcuni alle Direzioni di Business, altri a Società partecipate da Trenitalia. La revisione dell'articolazione del modello organizzativo, che ha determinato pareri negativi delle parti sindacali, è prevista in due step con destinazioni delle OMC verso le DB per specializzazioni di prodotto:

- Nel 2024: OMC di Vicenza ⇒ DBAV - OMC di SM La Bruna e OMC di Verona ⇒ DBIC.
- Nel 2025: OMC di Fi Osmannoro, OMC Foggia e OMC Foligno ⇒ DBRSI
  - OMC Rimini ⇒ Treni Turistici Italiani,
  - OMC Bologna ⇒ TTPER,
  - OMC Voghera ⇒ Trenord.

Tra il 2025/2030 prevista la dismissione di 7 IMC.

Per quanto riguarda le internalizzazioni potranno concretizzarsi in maniera crescente, dove necessarie, comunque a seguito della revisione dei turni integrando attività di verifica e manutenzione. Le nuove flotte della DBAV saranno gestite con contratti Full Service con i costruttori dei rotabili, la governance e le attività core di sicurezza saranno gestite internamente da Trenitalia.

Ci preoccupa l'articolazione e l'ampiezza della revisione del modello organizzativo della manutenzione Trenitalia. L'assorbimento, da parte delle DB, delle OMC a equivalenza di prodotto potrebbe impoverire il know-how di quest'ultime, costrette a interventi troppo specialistici e, così facendo, dissiperebbero le conoscenze acquisite nell'asset manutentivo di riferimento. La destinazione delle tre OMC a Società esterne necessita la certezza industriale della continuità manutentiva dei siti e il rispetto delle norme contrattuali applicate. Ancora elevata la percentuale di esternalizzazioni presenti in Trenitalia, specie in alcuni siti produttivi. Preoccupa la gestione, con contratti Full Time della flotta AV, assegnata ad altre Imprese, condizione che non produce conoscenze core e ne impedisce l'internalizzazione delle

attività. Va affrontata la tematica della razionalizzazione degli impianti, un progetto da approfondire, in un contesto di sviluppo territoriale.

Consapevoli della dinamicità del comparto ferroviario, nel ribadire l'importanza della manutenzione, è giunto il momento delle risposte. Trenitalia si deve presentare con un modello organizzativo esigibile, che dia concretezza alle richieste della parte sindacale, in particolar modo alla richiesta dell'aggiornamento delle consistenze nel settore, regolarizzando le carenze di personale. Infine, oltre ai dovuti approfondimenti del percorso relazionale manutenzione Trenitalia, dobbiamo evidenziare la necessità di valorizzare il fattore umano. Mancano all'appello: il riconoscimento di figure professionali legate a nuove attività, l'incremento economico delle indennità legate ai turni, adeguate crescite professionali e un esigibile programma di mobilità personale.

*Roma, 27 marzo 2024.*