

In data **13 febbraio 2025**, in continuità rispetto all'incontro del 9 gennaio 25 con Trenitalia, **settore manutenzione rotabili**, si è ancora affrontata la tematica inerente all'eventuale nuovo modello organizzativo del comparto, in relazione altresì, alla dinamicità dell'attività manutentiva di Trenitalia.

L'azienda ha presentato ulteriori elementi sugli attuali criteri di composizione delle squadre.

I riferimenti, tenuti in considerazione, sono i seguenti:

- **Asset e tipologia di materiale rotabile;**
- **Caratteristiche dell'impianto;**
- **Tipologia della manutenzione e tipologia della lavorazione;**
- **Produzione assegnata.**

Con questi riferimenti, l'azienda ha indicato il rapporto medio nazionale, tra impianti e direzioni di Business, **di 1 tecnico per ogni 2 operatori**. Nonostante tali indicazioni, si nota una composizione media delle squadre molto diversa rispetto al Business di appartenenza e non certo come istruito dall'azienda. Inoltre, dobbiamo registrare una tratteggiata serie di dati forniti, visto che l'analisi non comprende, nel calcolo medio, i Capitecnici e le composizioni precise (livelli D, C e B) delle squadre.

Comprendiamo, che l'articolazione delle attività del settore, crea difficoltà nell'individuare modelli standard organizzativi tuttavia, sono necessari i dovuti chiarimenti. Per tale ragione abbiamo richiesto maggiore precisione dei dati, al fine individuare la giusta relazione tra Business, tipologia di attività e grandezza dell'impianto. Rapporto che ci consente di sviluppare un percorso di confronto verso un accordo quadro nazionale, con l'obiettivo di fornire i giusti strumenti al territorio per negoziare l'organizzazione, la valorizzazione degli impianti e del personale. **Compresi i passaggi di livello e gli adeguati riscontri economici generali.**

**Richiesti i dati: degli ingressi di personale preventivati nel 2025, divisi per impianto; le ore di attività internalizzate nell'anno in corso, per singolo impianto.**

A termine dell'incontro, Trenitalia ci ha informato quanto accaduto sul treno 8583 il 03 febbraio scorso nella stazione di Lastra a Signa. In materia, ha specificato che il malfunzionamento della sonda misurazione temperatura dell'olio degli ammortizzatori ha provocato l'avvio delle scaldiglie elettriche anomalia che ha causato, a treno fermo per i controlli del caso, un aumento della temperatura e la combustione dei dispositivi citati. Durante l'incontro è emerso, che sono state rispettate tutte le procedure di sicurezza previste e che il personale di bordo e di macchina ha gestito egregiamente l'inconveniente. L'episodio si è verificato senza conseguenze per il personale e per i passeggeri. Infine, Trenitalia ha reso noto che è in corso un'analisi tecnica, sul materiale ETR485, in particolare sui sistemi interessati dall'inconveniente tecnico, evento mai accaduto.

*Roma, 14 febbraio 2025.*

**La Segreteria Nazionale.**