ORSANOTIZIE

NEWSLETTER SINDACALE REGIONE UMBRIA

FEBBRAIO 2024
Volume 5 numero 2

OR.S.A. Regione Umbria,
Via Piave 2 - 06034 FOLIGNO (PG)
Tel. 0742.668510
sr.foligno.orsaferrovie@sindacatoorsa.it
www.orsaumbria.it

OR.S.A.
REGIONE UMBRIA

IN QUESTO NUMERO

1. L'ORARIO È SERVITO
2. RFI: RIORGANIZZAZIONE DELLA MANUTENZIONE INFRASTRUTTURA
3. ACCORDO NAZIONALE DEL 10 GENNAIO 2024

L'ORARIO È SERVITO

Il giorno 31 gennaio 2024, si sono incontrate presso la sala Volponi della DPT di Ancona le OO.SS. territoriali di Marche, Umbria e Abruzzo e la società Rete Ferroviaria Italiana.

L'incontro nasce a seguito dall'accordo nazionale del 10 gennaio 2024 sottoscritto da tutte le sigle sindacali per far fronte alla mole di lavoro derivanti dai fondi PNRR.

L'accordo oltre a prevedere una nuova rimodulazione dell'orario di lavoro prevede l'intera riorganizzazione del settore manutentivo nel quale si stabilisce chiaramente come e da chi deve essere composta persino la singola squadra manutentiva, si parla di reinternalizzare le attività definite "pregiate", di investire in nuovi mezzi d'opera, assunzioni di personale e un forte richiamo ai principi della sicurezza che scaturisce da un a maggior formazione del personale al fine di evitare incidenti mortali; purtroppo notizia di questi giorni di un incidente mortale accaduto a Chiari in provincia di Brescia vittima un LAVORATORE mentre svolgeva il proprio dovere, alcuni avrebbero anche la sfrontatezza di derubricare un tale grave fatto causato da un "indebito attraversamento dei binari", insomma un accordo nazionale ove le modifiche dell'orario di lavoro è tra le ultime pagine a valle di tutta una serie di azioni che vanno ad incidere profondamente nel mondo manutenzione e nella vita dei lavoratori.

Prosegue a pagina 39

RFI: RIORGANIZZAZIONE DELLA MANUTENZIONE INFRASTRUTTURA

Un confronto iniziato nell'anno 2020 dalla necessità di traguardare un nuovo assetto della Manutenzione Infrastruttura che tenga conto della centralità del sistema ferroviario nazionale, influenzato dalla crescente domanda di mobilità delle persone, dal piano di ripresa e resilienza che concentra in pochi anni la spesa per infrastrutture ferroviarie di 24 miliardi di euro e dalle scadenze imposte con la transizione ecologica, che prevedono un aumento massiccio del traffico merci su rotaia nei prossimi anni.

A questo si è aggiunto il degrado della rete ferroviaria, che negli ultimi 3 anni sta segnando le peggiori performance di puntualità del decennio trascorso, oltre ad altri eventi sentinella dello stato di salute della rete ferroviaria, tra i quali il precario controllo della filiera della manutenzione effettuata in appalto e altre circostanze pericolose nelle quali è emersa l'imperizia nell'effettuazione delle attività lavorative.

A novembre del 2022, nella stipula del nuovo contratto di servizio con RFI, il committente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha imposto al gestore un radicale cambiamento di rotta sia in termini di puntualità dei treni che di affidabilità della rete ferroviaria.

Sotto il punto di vista della qualità lavorative e professionale posseduta dai manutentori di RFI, i tragici eventi accaduti negli ultimi anni (Pioltello, Livraga, Brandizzo) ci hanno spinto a rivedere e rilanciare il ruolo

del Gestore dell'infrastruttura e dei suoi dipendenti verso un maggiore presenziamento degli impianti, una diversa cultura della sicurezza per i lavoratori diretti e indiretti ed un aumento della professionalità degli addetti ai lavori.

Con questi presupposti il Sindacato si è confrontato con la dirigenza di Rete Ferroviaria Italiana, proponendo mediazioni e soprattutto rilanciando i temi esposti. Dal canto suo l'azienda, a distanza di tre anni dall'inizio del confronto, nell'estate scorsa ha chiuso il tavolo di trattativa nazionale uscendo allo scoperto nelle regioni, ovvero chiedendo l'attuazione di un turno h24 (pom/mat/not) in tutte le Direzioni regionali. Dopo aver realizzato che nessuna Organizzazione Sindacale è disponibile a trattare un così radicale cambiamento del turno di lavoro, che tra l'altro farebbe arretrare sensibilmente la busta paga dei manutentori poiché contrattualmente "tarati" su un regime di orario a prestazione unica giornaliera, la Società ha deciso di riaprire al confronto nazionale e addivenire ad un'intesa complessiva che risponda alle istanze di tutti.

L'accordo, siglato il 10 gennaio 2024, per la parte di riorganizzazione del settore è operativo. Diversamente per quanto riguarda la contrattazione dell'orario di lavoro le Organizzazioni Sindacali hanno pattuito una serie di nuovi strumenti normativi ed economici, ai quali le Segreterie territoriali e le RSU potranno attingere nel caso ritengano di poter mediare l'esigenza datoriale di un maggiore presenziamento degli impianti della Manutenzione Infrastruttura.

Di seguito si espongono le principali novità organizzativa sottoscritte con l'accordo in linea con quanto sopra esplicato: la prima parte della presente informativa tratta gli aspetti organizzativi. Nella seconda parte invece riportiamo i nuovi accorgimenti normativi ed economici messi a disposizione delle trattative territoriali in funzione della possibile stipula di nuovi orari di lavoro.

- **Parte Prima**

Internalizzazione delle attività di interlocking building, cambio filo e revisione TE, livello del binario, risanamento di tratti di binario, sostituzione rotaie. Il progetto prevede una fase di addestramento

pratico dei lavoratori e l'acquisto di mezzi e strumenti necessari per le attività lavorative. Aumenta il numero degli istruttori dedicati all'attività di formazione.

Sicurezza sul lavoro. Acquisto e adeguamento tecnologico dei Sistemi automatici atti alla protezione dei cantieri (SIPAC), sperimentazione dei rilevatori di tensione 3 KW c.c. per i lavoratori della TE, progetto "sicuri insieme" rivolto ai lavoratori delle imprese appaltatrici che verranno sensibilizzati maggiormente sui temi della sicurezza, anche attraverso sopralluoghi congiunti (RFI – Impresa appaltatrice) nei luoghi di lavoro.

Direzione lavori. Vengono inquadrati al livello A (impiegato direttivo) i dipendenti che svolgono attività di CSE/DL per un valore economico complessivo (derivante dalla somma degli importi contrattuali gestiti) fino a 20 milioni di euro per gli appalti civili ed interessanti l'intero ciclo di vita dell'appalto e quelli che svolgono le medesime attività (CSE/DL) per un valore economico complessivo (derivante dalla somma degli importi contrattuali gestiti) fino a 12 milioni di euro per gli appalti tecnologici ed interessanti l'intero ciclo di vita dell'appalto. I lavoratori che svolgono attività di CSE/DL per importi superiori vengono inquadrati al livello Q2 Professional.

Progettazione. I lavoratori che svolgono lavori di progettazione, se svolgono solo compiti di verifica di progetti realizzati da terzi, sono inquadrati nel livello A (impiegato direttivo), mentre quelli che svolgono progettazione di lavori internalizzati sono inquadrati nel livello Q2 Professional.

Ponti e Verifiche Opere d'Arte. I lavoratori del reparto Ponti e Verifiche Opere d'Arte di SO ingegneria, in possesso di abilitazione OC2, svolgono compiti di verifica dello stato strutturale dell'opera e sono inquadrati nel profilo Q2 Professional.

Gestione dei materiali. L'attività di gestione dei materiali, attualmente inserita nelle Unità Manutentive, viene spostata, centralizzata e specializzata all'interno di Programmazione e Controllo dell'Unità Territoriale. Resta in capo alle Unità manutentive la gestione operativa dei materiali correnti e di pronto intervento utilizzati nelle attività non pianificate, In questo caso, la valutazione tecnica e la compilazione del registro carico/scarico rifiuti e tolto d'opera sarà svolta da una figura professionale non inferiore al livello B Capo Tecnico.
Nei magazzini materiali saranno presenti due Specialisti Tecnici Amministrativi (livello B) che svolgeranno in maniera esclusiva la gestione dei materiali.
I lavoratori attualmente impiegati nell'attività di gestione materiali all'interno delle U.M. possono decidere se continuare a svolgere l'attività, quindi transitare nella località dove è ubicato il magazzino e assumere la qualifica di specialista tecnico amministrativo (livello B), oppure scegliere di restare all'interno del Nucleo Manutentivo ed essere collocati all'interno del Nucleo Manutentivo con l'incarico di Capo Tecnico infrastruttura.

Viste Opere d'Arte. Anche questa attività esce dai compiti dell'Unità Manutentiva lavori e viene ricostruita e specializzata con la creazione del Nucleo visite Opere d'Arte, che opera alle dipendenze dell'unità territoriale. La responsabilità del nucleo sarà affidata ad un Professional RLO di livello Q2 e presenti, inoltre, almeno 2 addetti Capi tecnici (livello B) in possesso dell'abilitazione OC1. Ad alcuni degli specialisti opere d'arte (Q2) che attualmente svolgono l'attività verrà affidata la responsabilità del nuovo nucleo. Gli altri verranno comunque utilizzati in sussidio all'interno del Nucleo Visite Opere d'Arte e conserveranno l'attuale sede di lavoro.

Unità Manutentive IS-TE-Lavori. Le unità manutentive con estensione superiore a 300 km di linea verranno "spacchettate" con la creazione di un'ulteriore UM. In tutte le Unità Manutentive definite di Nodo, AV e quello con estensione superiore a 180 km di linea viene collocato un ulteriore specialista livello Q2 Professional. Nelle UM IS con nuclei SCC viene inserito uno specialista SCC profilo Q2 Professional. Le UM vengono dotate di una Segreteria Amministrativa (2 livelli B Amministrativi).

Nuclei Manutentivi IS-TE-LAVORI. La composizione della squadra di lavoro dovrà corrispondere, in termini numerici, abilitativi e professionali, a quanto previsto dalle procedure di sicurezza e in funzione delle attività da svolgere. Il riferimento per la composizione tipo della squadra sono le MOL/MOV.
Il Capo squadra è individuato nella figura professionale livello B il quale, per le attività complesse che comprendono anche la responsabilità di proposto Decreto 81, viene sussidiato da un livello C Tecnico.
Per ogni nucleo manutentivo sono previste almeno 4 squadre di lavoro. In quei Nuclei dove, a seguito di accordo sindacale regionale, potrebbe essere stabilito un turno del mattino con inizio alle 6, al quale non segue la prestazione notturno, sono previste 5 squadre di lavoro.

Mantenimento infrastrutture (MAI)
Nelle Unità Manutentive Cantieri Meccanizzati è presente un Q1 RSO responsabile, uno specialista Diagnostica Q2, uno Specialista CMA. Nei cantieri TE (laddove esistenti) è presente un Q2 Professional.
Le UM vengono adottate di una Segreteria Amministrativa (2 livelli B Amministrativi)
Nelle UM CM sono individuati i nuclei manutentivi CMA, DIAGNOSTICA e TE (laddove previsti).
Nell'Unità Manutentiva TLC è presente un responsabile Q1 RSO, uno specialista GSMR, uno specialista IAP e uno Specialista Cavi.
Le UM vengono dotate di una Segreteria Amministrativa (2 livelli B Amministrativi).
Nelle UM SSE/LP è presente un Q1 RSO responsabile, uno Specialista Infrastrutture (Q2), uno Specialista Telecomando TE (Q2) e un ulteriore Specialista Infrastrutture AV (Q2) laddove interessata.
Le UM vengono dotate di una Segreteria Amministrativa (2 livelli B Amministrativi).
Nella Gestione Esercizio è presente un Q1 RSO responsabile, uno Specialista Analisi Esercizio territoriale (Q2), uno Specialista Gestione esercizio (Q2), due addetti amministrativi livello B.
Nella DOIT di Bologna è presente l'UM Gallerie con responsabile livello Professional Q1.

In ambito Mai viene rivista l'ubicazione di alcune sedi di lavoro. Ai lavoratori già in forza alle attuali UM o nuclei manutentivi, in caso di cambio sede di lavoro, è garantito il mantenimento della propria sede di lavoro attraverso l'assegnazione ad un nucleo manutentivo che rientra nella giurisdizione dell'UM nella quale è impiegato.

Organizzazione dei Nuclei Manutentivi in ambito MAI
SSE e TLC: la composizione della squadra di lavoro dovrà corrispondere, in termini numerici, abilitativi e professionali, a quanto previsto dalle procedure di sicurezza e in funzione delle attività da svolgere. Il riferimento per la composizione tipo della squadra sono le MOL/MOV.
Il Capo squadra è individuato nella figura professionale livello B il quale, per le attività complesse che comprendono anche la responsabilità di preposto Decreto 81, viene sussidiato da un livello C Tecnico.
Per ogni nucleo manutentivo sono previste almeno 4 squadre di lavoro.
CMA: la composizione della squadra CMA – sulla rincalzatrice prevede la figura di un capo tecnico (caposquadra) e tre addetti. Per le attività complesse il capo squadra è sussidiato da un Tecnico livello C. Sui mezzi stabilizzatrice e profilatrice è presente un tecnico livello C.
CMTE: la composizione della squadra prevede la figura di un caposquadra livello B che coordinerà 2 addetti.
Per le attività complesse il capo squadra è sussidiato da un Tecnico livello C.
Diagnostica:
PV7 – La composizione della squadra prevede la figura di un caposquadra livello B che coordinerà 2 addetti.

ULTRASUONI – La composizione della squadra prevede la figura di un caposquadra livello B e che coordinerà 2 addetti.

A margine dell'accordo è stato definito un nuovo mansionario che distingue le attività lavorative di pertinenza del Capo Tecnico, del Tecnico e dell'Operaio Specializzato della Manutenzione, Documento che individua il valore professionale delle abilitazioni possedute dai manutentori. Di conseguenza, oltre a qualificare il Capo Squadra al livello B – Capo Tecnico, si apre la strada al riconoscimento delle mansioni superiori per i Tecnici e OSM qualora impiegati in mansioni non proprie del profilo.

- **Parte seconda**

L'accordo non modificato l'articolazione dell'orario giornaliero. I manutentori mantengono la prerogativa di lavoratori che effettuano una prestazione unica giornaliera.
Non viene modificato l'impegno settimanale notturno che resta di due notti tra i due riposi settimanali.

Quali sono le nuove regole sull'orario di lavoro pattuite con l'accordo nazionale

Rispetto alla richiesta datoriale di attuare turni in terza con undici ore di riposo tra un turno e l'altro, al fine di presenziare gli impianti h 24 sette giorni su sette, le Organizzazioni Sindacali Nazionali hanno messo a disposizione i seguenti strumenti di contrattazione territoriale:

- È stata allargata la fascia manutentiva diurna, ovvero è stata anticipata di un'ora al mattino alle 6 e posticipata alle 22 al pomeriggio. Nel caso che si pattuisca un turno di lavoro con inizio alle 6 del mattino, il lavoratore non potrà quindi essere impegnato in servizio notturno, nell'eventualità di prestazione pomeridiana la stessa dovrà terminare alle 22;
- In caso di effettuazione della terza notte settimanale, il riposo tra il mattino e la notte è aumentato ad almeno 9 ore consecutive;
- Nel caso in cui, per i lavoratori dei servizi IS, TE, LAV, TLC, SSE, Gallerie, si stabilisca l'effettuazione del turno settimanale pomeridiano per almeno 6 prestazioni nell'arco di 28 giorni, al dipendente compete un'indennità economica di 4 euro per tutte le presenze mensili (4x20=80 euro);
- Il lavoratore che nell'arco dei 28 giorni mensili, comprensivi dei riposi settimanali (20 presenze e 8 riposi), effettua oltre alle predette prestazioni pomeridiane anche 6 prestazioni notturne, percepisce ulteriori euro 3,50 a presenza (3,50x20=70 euro);
- Nel caso di prestazioni lavorative effettuate di sabato e/o di domenica, al lavoratore compete l'indennità del sesto giorno – al sabato (24 euro) – e del settimo giorno alla domenica (34 euro);
- Qualora si pattuiscano nuovi turni di lavoro settimanali comprendenti il sabato e/o la domenica, al lavoratore devono essere garantiti nell'arco del mese almeno 2 domeniche ed un sabato interamente liberi dal servizio. Tale previsione neutralizza la possibilità del datore di lavoro di spostare il riposo settimanale che cade in tali giorni, oltre ad evitare che si inizi la settimana lavorativa con la prestazione notturna della domenica/lunedì se non turnificata.

Reperibilità e disponibilità

Cosa cambia

Vengono eliminate le interpretazioni aziendali rispetto al pagamento dello straordinario.
Viene sancito il diritto del lavoratore a riposare almeno otto ore tra una prestazione lavorativa e l'altra. In caso di intervento in reperibilità che interrompa il riposo giornaliero, il riposo deve essere

restituito per intero. Pertanto, l'azienda si farà carico di compensare l'eventuale orario di lavoro mancante della prestazione successiva e al lavoratore verrà erogato lo straordinario effettuato con l'intervento in reperibilità.
Viene ribadita nelle norme della reperibilità l'ulteriore protezione delle ore di intervento effettuate nel periodo notturno nella fascia 00:00-05:00, ovvero nel caso di intervento che interessi per almeno 2 ore e 30 minuti il predetto periodo, il lavoratore potrà scegliere se effettuate o meno la prestazione lavorativa della giornata successiva. Anche in questo caso l'Azienda compenserà l'orario di lavoro settimanale mancante.

Altre novità concordare

- Ai lavoratori neo assunti impegnati nella formazione teorica in una sede di lavoro diversa da quella assegnata, l'azienda assicurerà il vitto e l'alloggio. In questo caso ai lavoratori non spetterà l'indennità di trasferta;
- Prima di effettuare assunzioni dal mercato di lavoro l'azienda soddisferà un numero di domande di trasferimento di personale sia "extra compartimentali" nonché all'interno dell'Unità produttiva interessata dalle assunzioni;
- Il contributo aziendale, in caso di recupero di punti della patente a causa di infrazioni commesse alla guida per cause di servizio, aumenta a 600 euro;
- In caso di utilizzo del mezzo privato per cause di servizio, inserito nell'accordo l'impegno aziendale a risarcire il danno dell'automobile eccedente la copertura assicurativa aziendale kasko.

VERBALE DI ACCORDO

tra

La Società RFI S-p-A.

e

le Segreterie Nazionali delle organizzazioni sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, SLM Fast/Confsal e ORSA Ferrovie,

premesso che;

In coerenza con le linee di azione individuate nel documento strategico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), il Gestore dell'infrastruttura è chiamata alla realizzazione di progetti trainanti lo sviluppo del paese quali:

- La realizzazione del programma d'investimento del PNRR, impiegando al meglio le ingenti risorse previste per il superamento dei gap infrastrutturali, l'innalzamento degli standard prestazionali e di accessibilità della rete nonché per l'implementazione delle tecnologie. Tutto questo determinerà una significativa accelerazione della spesa per gli investimenti.
- L'estensione e il potenziamento dell'Alta Velocità (AV), per il miglioramento dell'integrazione e dell'accessibilità delle principali aree urbane del Paese il potenziamento e l'estensione dell'Alta Velocità (AV) affiancando alla realizzazione di nuove linee, interventi di velocizzazione e superamento delle situazioni di saturazione, per massimizzare l'offerta di collegamenti veloci nord-sud /est-ovest;
- L'incremento del livello di connettività con il trasporto pubblico locale, la sharing mobility e la mobilità attiva per rispondere sempre meglio alle esigenze del viaggiatore, e più in generale del cittadino;
- L'estensione del sistema ERTMS a tutta la rete (con complementare dell'attrezzaggio di tutta la rete prevista entro il 2036) per garantire interoperabilità, sicurezza ed efficienza della circolazione;
- L'incremento della resilienza al climate change, ovvero il rafforzamento della resilienza infrastrutturale e della sicurezza per prevenire potenziale rischi di natura climatica (es. dissesto idrogeologico, eventi metereologici avversi);
- La valorizzazione del ruolo delle stazioni quale elemento centrale dei nuovi paradigmi di mobilità, attribuendo alla situazione una duplice veste di nodo intermodale e polo di servizi, in un'ottica di sviluppo sostenibile del territorio e del suo sistema di mobilità.
- I progetti di potenziamento della rete e di specializzazione dei flussi tra le varie tipologie di servizi, dato il livello di performance attese e l'incremento dell'offerta commerciale, tali da limitare al massimo eventuali turbative della circolazione, la realizzazione entro il 2026 delle opere infrastrutturali ferroviarie individuate o comunque riferite al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ancorché di quelle già previste degli Accordi di Programma sottoscritti da RFI con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, rappresentano quindi una condizione fondamentale e necessario per la crescita e lo sviluppo socio-economico del Paese:
- In tale contesto si rende indispensabile ed inderogabile garantire:
    - Presidi manutentivi che consentono di estendere le fasce orarie giornaliere interessate dalle attività di manutenzione preventiva, nonché, attraverso la riduzione dei tempi di intervento in caso di guasto, di assicurare una maggiore regolarità e puntualità dei

servizi di trasporto ferroviario, in particolare, di quelli che interessano le c.d. “fasce pendolari”;

- Una organizzazione del lavoro che, nel rispetto dell’esercizio ferroviario e primariamente della sicurezza del lavoro, ricerchi articolazioni di orario in tutte le fasce orarie/giornaliere permettendo di ottenere il massimo rendimento in tutti gli spazi temporali dedicati allo svolgimento delle attività manutentive in assenza di circolazione;

- È obiettivo comune delle parti garantire che tutto il sistema produttivo aziendale agisca con la celerità prevista per la realizzazione delle opere infrastrutturali ferroviarie evidenziate ai precedenti punti condividendo misure che possano agevolare la conciliazione dei tempi di vita e lavoro, quali l’individuazione di articolazioni degli orari di lavoro che consentano di soddisfare le precedenti necessità di presidio manutentivo nell’ambito dell’orario ordinario ed ottenere una equa ripartizione della prestazioni lavorative tra le persone interessate dal processo;
- Le parti ritengono importante accompagnare lo sviluppo del Piano Investimenti di RFI con ulteriori tipologie di intervento quali l’acquisizione di treni e mezzi d’opera strumentali per:
  - Consentire l’aumento del parco mezzi per la diagnostica mobile al fine di incrementare i livelli di manutenzione preventiva;
  - Rendere realizzabile l’effettuazione in house di attività core della Manutenzione Infrastrutture attualmente affidate in appalto quali per esempio:
    - Attività di Interloking Bulding;
    - Alcune attività tipiche delle Unità Manutentive (es. cambio filo e revisione TE, livello del binario, risanamento di piccoli tratti di binario, sostituzione tratti di rotaie, ecc.).

    In tale prospettiva, e prioritariamente per quelle attività che non necessitano di ulteriori mezzi d’opera da acquisire con il suddetto Piano Investimenti, saranno avviati percorsi formativi che, attraverso un apprendimento sul campo, consentano di far acquisire alle persone di RFI, interessate al processo manutentivo, competenze specifiche relative alle suddette attività core da effettuare internamente all’organizzazione aziendale, senza il coinvolgimento di soggetti esterni.

  A tal fine è istituito un Osservatorio che, di norma, si riunirà semestralmente, e comunque su richiesta di una delle stesse parti, per un monitoraggio congiunto sullo stato evolutivo del Piano Investimenti dei mezzi d’opera RFI (riportato in allegato 1 al presente verbale) e che, tenuto conto della pianificazione temporale delle fasi di internalizzazione nonché della verifica relativa agli esiti dei percorsi formativi, permetterà ai soggetti titolari competenti di avviare la prevista negoziazione per l’organizzazione delle attività medesime.

- Le parti condividono, altresì, quale priorità, la prosecuzione delle iniziative già intraprese e pianificate sui temi dell’occupazione e della Sicurezza sul Lavoro attraverso:
  - Un rafforzamento del ruolo di controllo e verifica nei cantieri di lavoro, anche nei confronti delle Imprese Appaltatrici;
  - Un incremento del numero di istruttori esclusivamente dedicati al ruolo di formatori nell’ambito della “Technical Accademy”;

- L'implementazione delle attività finalizzate allo sviluppo della "*Cultura della Sicurezza*" che – con priorità ed in continuità con quegli eventi/progetti che già rappresentano, per le persone di RFI, momenti di condivisione e riflessione sulle tematiche della sicurezza del lavoro (es: "Raccontare può salvare", "Mettiamo in cantiere la sicurezza", "Safery day" "Human Factor", percorsi di formazione ogni lavoratore la consapevolezza circa l'importanza del rispetto delle procedure e delle norme comportamentali poste a presidio della sicurezza sul lavoro e dell'esercizio ferroviario.

  In tale contesto, si inserisce anche il progetto "Sicuri insieme", volto a sperimentare un uovo approccio condiviso con le Imprese Appaltatrici finalizzato a sensibilizzare i lavoratori delle stesse sui temi della sicurezza e a rafforzare la consapevolezza sui rischi ferroviari, mediante sopralluoghi congiunti con le Imprese e con il coinvolgimento diretto del personale delle Imprese Appaltatrici

- Dare continuità agli investimenti di upgrade tecnologici volti al:
  - Progetto "Sistema integrato per la Produzione Automatica dei Cantieri (SIPAC)", di ausilio per la protezione cantieri del personale impiegato in attività manutentive negli ambiti di applicazione del SIPAC stesso;
  - Progetto sperimentale per l'ingegnerizzazione di rilevatori di tensione 3 kV c.c. non a contatto per gli operatori della manutenzione degli impianti di trazione elettrica;

In tale ambito, assume maggiore rilievo il ruolo della "*Sede permanente di incontro sulle tematiche riconducibili alla formazione ed alla sicurezza del lavoro*" che si nutrirà, a livello nazionale, trimestralmente per una valutazione congiunta sulle tematiche interessanti l'organismo suddetto e, principalmente, sugli argomenti da attenzionare durante gli eventi organizzati in materia di sicurezza del lavoro.

Analoga iniziativa sarà attuata a livello territoriale individuando riunioni che si terrano, di norma, con cadenza semestrale, e comunque su richiesta di una delle stesse parti per una fase informativa caratterizzata dalle specificità dei singoli territori.

- La continuità del Piano di acquisizione di persone da mercato, avviato da RFI negli ultimi anni, finalizzato ad un adeguamento rispetto ai volumi di produzione e al nuovo modello organizzativo, nonché alla necessita derivante dalla pianificata effettuazione in house delle attività core della Manutenzione Infrastrutture

si conviene quanto segue

A - Nuova organizzazione della Manutenzione Infrastrutture a livello territoriale

La nuova organizzazione delle Direzione Operative Infrastrutture Territoriale e delle Strutture Organizzative da esse dipendenti è quella definita dal presente Accordo ed è sinteticamente rappresentata negli organigrammi riportati nell'allegato 2.

Gli inquadramenti ed i corrispondenti livelli professionali del personale operante presso le Direzioni Operative Infrastrutture e le strutture Organizzative da esse dipendenti, così come previsti nella scala classificatoria di cui all'art.27 del CCNL Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022, sono riportati nell'allegato 2 che costituisce parte integrante al presente verbale.

Fermo restando quanto previsto nell'allegato 2 al presente verbale:

2. I lavoratori che svolgono compiti di CSE/DL sono inquadrati nel *livello professionale A figura professionale Impiegato Direttivo* se svolgono compiti:
   a) Fino ad un valore economico complessivo (derivante dalla somma degli importi contrattuali gestiti) di €20 MLN per gli appalti civili ed interessanti l'intero "ciclo di vita" dell'appalto
   b) Fino ad un valore economico complessivo (derivante dalla somma degli importi contrattuali gestiti) di €12 MLN per gli appalti tecnologici ed interessanti l'intero "ciclo di vita" dell'appalto.
3. I lavoratori che svolgono compiti di Progettazione sono inquadrati *nel livello professionale A figura professionale Impiegato Direttivo*, se svolgono solo compiti di verifica di progetti realizzati da terzi.
4. I lavoratori in forza al reparto Ponti e verifiche opere d'arte di SO Ingegneria e che, essendo in possesso dell'abilitazione OC2, svolgono compiti di verifica dello stato strutturale sono inquadrati *nel livello professionale Q parametro retributivo Q2 figura professionale Professional*.

Nell'ottica di rafforzare il ruolo di controllo e verifica del committente RFI per le attività di Manutenzione Infrastrutture nei confronti delle Imprese Appaltatrici, le parti a livello di Unità Produttive negozieranno quanto previsto in materia di orario di lavoro per individuare, per le attività della Gestione Lavori (*Coordinatori Sicurezza Esecuzione, Direttore Lavori e Assistenti Lavoro*), articolazione di orario di lavoro interessanti prevalentemente le fasce orarie/giornaliere caratterizzate dai Cantieri di lavoro dedicati allo svolgimento delle attività manutentive da parte di Imprese Appaltatrici, tenendo conto anche di quanto riportato al punto "Contrattazione Territoriale" del presente verbale.

B - RIORGANIZZAZIONE ATTIVITÀ ATTUALI MANUTENTIVE

I. GESTIONE DEI MATERIALI

Al fine di ridistribuire su altre strutture alcune delle responsabilità attualmente attribuite ai Responsabili delle Unità manutentive e favorendo una specializzazione dell'attività, le operazioni di gestione dei materiali vengono accentrate sulle strutture di Programmazione e Controllo delle Unità Territoriali con il coordinamento funzionale dei Reparti Gestione, Pianificazione e Controllo Territoriale delle Direzioni Operative Infrastrutture Territoriali.

Pianificazioni e Controllo Territoriale delle Direzioni Operative Infrastrutture Territoriali.

Fa eccezione la sola gestione operativa dei materiali correnti e di pronto intervento (attività non pianificate), la valutazione tecnica e compilazione del registro carico/scarico rifiuti del tolto d'opera e dei rifiuti generici, che resta nell'ambito della UM con attribuzione delle relative attività ai Capi Tecnici presenti nel Nucleo Manutentivo interessato.

In ciascun "Magazzino Materiali" dipendente dalle strutture Programmazione e Controllo di ciascuna Unità Territoriale sono presenti un minimo di 2 addetti alla gestione dei materiali – (figura professionale Speciale Tecnico Amministrativo – livello professionale b) che svolgeranno tutte le attività di gestione, ivi compresa la registrazione contabile (ARC).

Le sedi dei Magazzini sono individuate nelle località riportate nell'allegato 3 che costituisce parte integrante al presente verbale.

Restano confermati gli esiti delle Manifestazioni di interesse rivolte al personale con figura professionale di Capo Tecnico, attualmente utilizzato come Addetto Materiali presso le Unità Manutentive, per manifestare il proprio interesse:

1. A continuare a svolgere mansioni di Capo Tecnico presso le sedi di Nuclei Manutentivi del proprio contesto specialistico;
2. A svolgere le attività di Gestione Materiali presso le sedi dei magazzini individuate dalla Società, con contestuale cambio di figura professionale a Specialista Tecnico Amministrativo.

Le domande del personale di cui ai precedenti punti avranno priorità rispetto ad istanze manifestate da latri lavoratori non rientranti nelle medesime condizioni. Nel caso di più domande per medesime località le stesse saranno accolte fino alla disponibilità prevista, tenendo conto:

a) Della maggiore anzianità maturate nella figura professionale rivestita;
b) Della maggiore anzianità di servizio complessiva in azienda;
c) Della maggiore età anagrafica.

II. GESTIONI DELLE VISITE ANNUALI ALLE OPERE D'ARTE

Sempre nell'ottica di ridistribuire su altre alcune delle responsabilità attualmente attribuite ai Responsabili delle Unità manutentive, la gestione delle visite annuali alle Opere d'Arte viene accentrata nei costituendi "Nuclei Visite Opere d'Arte", posti alle dirette dipendenze dei responsabili delle Unità Territoriali.

L'attività sarà assicurata con risorse in possesso di abilitazione OC1.

Nella UO "Nucleo Visite Opere d'Arte" oltre al Responsabile (*figura professionale RLO, livello professionale Q, posizione retribuzione Q2*) sono presenti un minimo di 2 addetti (*figura professionale Capo Tecnico Infrastrutture – livello professionale B*).

Le sedi dei Nuclei Visite Opere d'Arte sono individuate nelle località riportate nell'allegato 3 che costituisce parte integrante al presente verbale.

Tenuto conto delle competenze e attitudini possedute, nonché dell'esperienza lavorativa maturata presso le Unità Manutentive Lavori, i lavoratori che attualmente ricoprono l'incarico di "Specialista Opere d'Arte" presso le medesime UM, saranno, sino a completamento della disponibilità organizzativa, prioritariamente assegnati su posizioni previste nel Nucleo Visite Opere d'Arte o UM Lavori (Specialista Infrastrutture).

Nelle Unità Territoriali in cui risulterà una consistenza di risorse, che attualmente ricoprono l'incarico di "Specialista Opere d'Arte", superiore a quanto sopra indicato, il personale medesimo continuerà ad essere utilizzato in sussidio al Responsabile Nucleo Visite Opere Arte, conservando l'attuale sede di lavoro.

C – ORGANIZZAIONE DELLE UNITÀ MANUTENTIVE IS TE LAV

Nel confermare il modello organizzativo che individua come impianto/CdL l'Unità Manutentiva, da cui dipendono i Nuclei Manutentivi, va ricercata una verifica dello stesso focalizzando il core business delle Unità Manutentive e rivedendo l'estensione dei limiti delle medesime.

A tale scopo, a livello di Unità Produttività, le parti avvieranno un confronto finalizzato alla rivisitazione dell'ambito di giurisdizione di ciascuna Unità Manutentiva, individuando una estensione pari ad almeno 150 kM di linea (ad eccezione delle UM di Nodo e di quella AV/AC) e non superiore a 300 Km di linea che, fermo restando la sussistenza degli attuali impianti, prevede anche l'istituzione di nuove UM ove tale giurisdizione superi i 300 Km di linea.

Nelle Unità Manutentive è presente, oltre al Responsabile (*figura professionale RSO, livello professionale Q, posizione retributiva Q1*), uno Specialista Infrastrutture *(figura professionale Professional, livello professionale Q, posizione retributiva Q2*), nonché 2 Addetti (*figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo – livello professionale b*) per attività tecnico-amministrative;

Nelle UM IS, con nuclei SCC, è presente anche uno Specialista SCC (*figura professionale Professional, livello professionale Q, posizione retributive Q2*).

Al fine di rafforzare il presidio dell'infrastruttura, - presente un secondo Specialista Infrastrutture:

- ✓ In tutte le UM con estensione compresa tra 180 e 300 Km di linea;
- ✓ Nelle UM aventi giurisdizione su linee definite Nodo dal "Contratto di programma – Parte servizi".

L'ubicazione della Sede della UM sarà individuata all'interno dell'ambito di giurisdizione della medesima e di norma in località maggiormente baricentrica rispetto ai confini territoriali e ai dipendenti Nuclei Manutentivi;

Le sedi di lavoro delle posizioni di Specialista Infrastrutture potranno essere individuate anche presso località diverse da quella coincidente con quella della Unità Manutentiva.

In relazione all'individuazione delle sedi di lavoro di cui ai precedenti punti, il periodo che alla data del presente verbale risulta in forza alle UM interessate manterrà l'attuale sede di lavoro.

D – ORGANIZZAZIONE DEI NUCLEI MANUTENTIVE IS TE LAV

Fermo restando l'attuale reticolo di Nuclei Manutentivi, a livello di Unità Produttività le parti attiveranno un percorso relazionale relativo ad una rimodulazione degli stessi al fine di perseguire un obiettivo di omogeneità organizzativa, in termini di Km di giurisdizione, su tutti i territori della rete.

In rapporto a ciascuna specifica attività da espletare, sul presupposto che la composizione quantitativa delle squadre di manutenzione terrà conto naturalmente di quanto previsto dalle procedure in materia di sicurezza (es. MOL/MOV, ecc.) e in funzione delle attività da svolgere:

a) La composizione qualitativa delle squadre di manutenzione prevedrà 1 Capo Tecnico che coordinerà gli addetti (TMI/OSMI) in composizione alla squadra, certificandone le attività espletate.
b) Per quelle attività complesse che richiedano un "sussidio" per le attività del Capo Tecnico sarà presente, tra gli addetti, 1 lavoratore che rivesta la figura professionale di Tecnico della Manutenzione.

In ciascun nucleo manutentivo IS LAV TE saranno previste n.4 squadre di manutenzione, anche al fine di assicurare turni programmati di reperibilità che rispettino l'impegno individuale fissato dall'rt.79 del CCNL Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022.

In relazione a quanto previsto al precedente punto c), in ciascun nucleo manutentivo ogni 5 addetti 1 dovrà rivestire la figura di Tecnico della Manutenzione Infrastruttura e i rimanenti la figura di Operatore Specializzato Manutenzione Infrastruttura, fermo restando l'individuazione minima di 1 Tecnico della Manutenzione Infrastruttura per ogni Nucleo.

Al fine di estendere le attività di manutenzione preventiva nella intesa fascia oraria 06:00-09:00, nonché di assicurare una maggiore regolarità e puntualità dei servizi ferroviari sarà prevista una 5^ squadra:

- Nei nuclei manutentivi IS LAV TE ricadenti nelle linee e/o Nodi interessati dalla tratta AV Torino-Milano-Venezia-Bologna-Firenze-Roma-Napoli;
- Nei nuclei manutentivi afferenti ad altre Direttrici/linee/Nodi ritenute strategiche e maggiormente funzionali a tale scopo e che sono quelle riportate, unitamente al numero massimo dei nuclei individuati, nell'allegato 4 che costituisce parte integrante al presente verbale;

  Qualora si registrino, a livello territoriale, specifiche esigenze interessanti altre località, sempre finalizzate ad assicurare una maggiore regolarità e puntualità dei servizi ferroviari, le stesse saranno oggetto di una valutazione in sede di verifica nazionale nell'ambito di una omogeneità sull'intera rete.

E – ORGANIZZAZIONE AMBITO MANTENIMENTO INFRASTRUTTURE

Nell'ambito del Mantenimento Infrastrutture (MAI) sono poste le UM TLC-SSE/LP-CM e la Gestione Esercizio.

L'organizzazione delle Unità Manutentive TLC_SSE/LP e Cantieri Meccanizzati si riconfigura sulla base del modello attuato per le altre Unità Manutentive in ambito Direzione Operativa Infrastruttura Territoriale.

I. Nell'Unità Manutentiva CANTIERI MECCANIZATI (CM) è presente, oltre al Responsabile (*figura professionale RSQ, livello professionale Q, posizione retributiva Q1*), uno "Specialista Diagnostica", uno "Specialista CMA" e laddove presenti i Cantieri Meccanizzati TE, uno "Specialista CMTE" (*tutti con figura professionale Professional, livello professionale Q, posizione retributiva Q2*).

   Inoltre, sono presenti 2 Addetti (figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo – livello professionale B) per attività tecnico-amministrative.

   Ai quadri presenti in dette strutture e che, alla data del presente accordo, rivestono la figura professionale di Responsabile di linea operativa tecnica (RLO) e che per effetto do quanto sopra restano inquadrati nella figura professionale di Professional, verrà riconosciuto un assegno ad personam riassorbibile (in caso di passaggio alla posizione retributiva superiore) pari alla differenza tra l'importo mensile lordo del Salario Professional previsto per le due figure professionali all'art.72 del CCNL Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022.

   In ambito UM CM sono individuati i nuclei manutentivi "CMA" "DIAGNOSTICA" e laddove presenti, "CMTE" le cui sedi sono individuate nelle località riportate nell'allegato 3 che costituisce parte integrante al presente verbale.

   Fermo restando il numero complessivo dei Nuclei/Sedi individuale nel predetto allegato, a livello territoriale sarà possibile determinare Sedi alternative a quelle previste purchè le

stesse siano ugualmente funzionali alle esigenze tecniche, produttive ed organizzative della Società. Ulteriori sedi dei nuclei manutentive CMTE stanno individuate contestualmente all'acquisizione dei mezzi d'opera previsti dal Piano Investimenti di cui in premessa al presente verbale.

I lavoratori che, alla data del presente verbale, risultano in forza a sedi di lavoro diverse da quelle individuate nell'allegato 3, fermo restando il mantenimento dell'attuale sede di lavoro, saranno assegnati al Nucleo Manutentivo che avrà giurisdizione sulla medesima.

Il personale che, alla data del presente verbale, risulta in forza alle attuali sedi di lavoro CMA e DIAGNOSTICA potrà produrre domanda di trasferimento presso le sedi di Lavoro, ricadenti nell'ambito UM CM ed individuate nel citato allegato.

Le domande pervenute saranno accolte fino alla disponibilità prevista, tenendo conto nell'ordine:

1. Della maggiore anzianità maturate nella figura professionale rivestita
2. Della maggiore anzianità di servizio complessiva in azienda
3. Della maggiore età anagrafica

II. Nell'Unità Manutentiva TELECOMUNICAZIONI /TLC) è presente, oltre al Responsabile (*figura professionale RSQ, livello professionale Q, posizione retributiva Q1*), uno "Specialista GSMR"; uno "Specialista IaP" e uno "Specialista Cavi" (tutti con *figura professionale Professional, livello professionale Q, posizione retributiva Q2*).

Inoltre, sono presenti 2 Addetti (*figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo – livello professionale B*) per attività tecnico-amministrative.

In ambito UM TLC sono individuati i nuclei manutentive "TLC" le cui sedi sono individuate nelle località riportate nell'allegato 3 che costituisce parte integrante al presente verbale.

Fermo restando il numero complessivo dei Nuclei/Sedi individuato nel predetto allegato, a livello territoriale sarà possibile determinare Sedi alternative a quelle previste purchè le stesse siano ugualmente funzionali alle esigenze tecniche, produttive ed organizzative della Società.

I lavoratori che, alla data del presente verbale, risultano in forza a sedi di lavoro diverse da quelle individuate nell'allegato 3, fermo restando il mantenimento dell'attuale sede di lavoro, saranno assegnate al Nucleo Manutentivo che avrà giurisdizione sulla medesima.

Il personale che, alla data del presente verbale, risulta in forza alle attuali sedi di lavoro TLC potrà produrre domande di trasferimento presso le sedi di Lavoro ricadenti nell'ambito UM TLC ed individuate nel citato allegato.

Le domande pervenute saranno accolte fino alla disponibilità prevista, tenendo conto nell'ordine:

1. Della maggiore anzianità maturate nella figura professionale rivestita
2. Della maggiore anzianità di servizio complessiva in azienda
3. Della maggiore età anagrafica

III. Nell'Unità Manutenzione SOTTOSTAZIONI ELETTRICHE LP (SSE/LP) è presente, oltre al Responsabile (figura professionale RSO, livello professionale Q, posizione retributiva Q1), uno "Specialista Infrastrutture"; uno "Specialista Telecomando Dote" e, laddove presenti linee AV, un ulteriore "Specialista Infrastrutture" (tutti con figura professionale Professional, livello professionale Q, posizione retributiva Q2).

Inoltre, sono presenti 2 Addetti (figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo – livello professionale B) per attività tecnico-amministrative.

In ambito UM SSE/LP sono individuati i nuclei manutentivi "SSE" le cui sedi sono individuate nelle località riportate nell'allegato 3 che costituisce parte integrante al presente verbale.

Fermo restando il numero complessivo di Nuclei/Sedi individuato nel predetto allegato, a livello territoriale sarà possibile determinare Sedi alternative a quelle previste purché le stesse siano ugualmente funzionali alle esigenze tecniche, produttive ed organizzative della Società.

I lavoratori che, alla data del presente verbale, risultano in forza a sedi di lavoro diverse da quelle individuate nell'allegato 3, fermo restando il mantenimento dell'attuale sede di lavoro, saranno assegnati al Nucleo Manutentivo che avrà giurisdizione sulla medesima.

Il personale che, alla dta del presente verbale, risulta in forza alle attuali sedi di lavoro SSE/LP potrà produrre domanda di trasferimento presso le sedi di Lavoro ricadenti nell'ambito UM SSE&LP ed individuate nel citato allegato.

Le domande pervenute saranno accolte fino alla disponibilità previste, tenendo conto nell'ordine:

1. Della maggiore anzianità maturate nella figura professionale rivestita
2. Della maggiore anzianità di servizio complessiva in azienda
3. Della maggiore età anagrafica

Qualora si registrino, a livello territoriale, specifiche esigenze interessanti ulteriori sedi "CMA" "DIAGNOSTICA" "TLC" "SSE", le stesse saranno oggetto di una valutazione in sede di verifica nazionale nell'ambito di una omogeneità sull'intera rete

IV. Nella GESTIONE ESERCIZIO è presente, oltre al Responsabile (*figura professionale RSO, livello professionale Q, posizione retributiva Q1*), uno "Specialista Analista Esercizio Territoriale" e uno "Specialistica Gestione Esercizio" (*entrambi figura professionale Professional, livello professionale Q, posizione retributiva Q2*), nonché 2 Addetti (*figura professionale Capo Tecnico Infrastrutture – livello professionale B*) per attività tecnico-amministrative.

In ambito GESTIONE ESERCIZIO sono confermati i nuclei "CEI/DOTE" la cui sedi sono individuate nelle località riportate nell'allegato 3 che costituisce parte integrante al presente verbale.

Nell'ambito del Mantenimento Infrastrutture (MAI) sono previste anche le UM GALLERIE con i relativi Nuclei Manutentivi e, alla data del presente verbale, presente solo presso DOIT Bologna.

Ulteriori UM e/o Nuclei GALLERIE saranno individuate presso le rimanenti DOIT in coerenza con l'implementazione del numero di gallerie attrezzate con impianti speciali.

F – ORGANIZZAZIONE DEI NUCLEI MANUTENTIVI AMBITO MAI

In rapporto a ciascuna specifica attività da espletare presso i nuclei manutentive TLC e SSE/LP, sul presupposto che la composizione quantitativa delle squadre di manutenzione terrà conto naturalmente di quanto previsto dalle procedure in materia di sicurezza (es. MOL/MOV, ecc..)e in funzione delle attività da svolgere:

a) La composizione qualitativa delle squadre di manutenzione prevedrà 1 Capo Tecnico che coordinerà gli addetti (TMI/OSMI) in composizione alla squadra, certificandone le attività espletate.
b) Per quelle attività complesse che richiedano un sussidio per le attività del Capo Tecnico sarà presente, tra gli addetti, 1 lavoratore che rivesta almeno la figura professionale di Tecnico della Manutenzione Infrastrutture.

In ciascun nucleo manutentivo TLC e SSE/LP saranno previste n.4 squadre di manutenzione anche al fine di assicurare turni programmati di reperibilità che rispettino l'impegno individuale fissato dall'art.79 del CCNL Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022.

In relazione a quanto previsto al precedente punto c) in ciascun nucleo manutentivo ogni 5 addetti 1 dovrà rivestire la figura di Tecnico della Manutenzione Infrastruttura e i rimanenti la figura di Operatore Specializzato Manutenzione Infrastruttura, fermo restando l'individuazione minima di 1 Tecnico della Manutenzione Infrastruttura per Nucleo.

In rapporto a ciascuna specifica attività da espletare presso i nuclei manutentivi CMA:

a) La composizione quali-quantitativa delle squadre CMA per ciascun Mezzo rincalzatrice prevedrà 1 Capo tecnico che coordinerà 3 addetti (TMI/OSMI) in composizione alla squadra, certificandone le attività espletate. Uno degli addetti può essere in sussidio dalle UM lavori di giurisdizione.
b) Per quella attività complesse che richiedano un sussidio per le attività del Capo Tecnico sarà presente, tra gli addetti, 1 lavoratore che rivesta almeno la figura professionale di Tecnico della Manutenzione.
c) Sui mezzi Profilatrice e Stabilizzatrice opererà 1 addetto che rivesta almeno la figura professionale di Tecnico della Manutenzione.

In ciascun nucleo manutentivo CMA sarà prevista almeno 1 squadra per ogni mezzo.

In relazione a quanto previsto al precedente punto b), oltre alle necessità per il punto c), in ciascun nucleo manutentivo ogni 5 addetti, 1 dovrà rivestire la figura di Tecnico della Manutenzione Infrastruttura e i rimanenti la figura di Operatore Specializzato Manutenzione Infrastruttura, fermo restando l'individuazione minima di 1 Tecnico della Manutenzione Infrastruttura per Nucleo.

In rapporto a ciascuna specifica attività da espletare presso i nuclei manutentivi CMTE:

a) La composizione quali-quantitativa delle squadre CMTE per ciascuna Autoscala/mdO TE prevedrà 1 Capo Tecnico che coordinerà 2 addetti (TMI/OSMI) in composizione alla squadra, certificandone le attività espletate.
b) Per quelle attività complesse che richiedano un sussidio per le attività del Capo Tecnico sarà presente, tra gli addetti, 1 lavoratore che rivesta almeno la figura professionale di Tecnico della Manutenzione.

In ciascun nucleo manutentivo CMTE sarà prevista almeno 1 squadra per ogni mezzo.

In relazione a quanto previsto al precedente punto b), in ciascun nucleo manutentivo ogni 5 addetti, 1 dovrà rivestire la figura di Tecnico della Manutenzione Infrastruttura e i rimanenti la figura di operatore Specializzato manutenzione Infrastruttura, fermo restando l'individuazione minima di 1 Tecnico della Manutenzione Infrastruttura per Nucleo.

In rapporto a ciascuna specifica attività da espletare presso i nuclei manutentivi DIAGNOSTICA:

Per le attività PV7 GEOMETRIA:

a) La composizione quali-quantitativa delle squadre per ciascun mezzo PV//FALCO prevedrà 1 Capo tecnico che coordinerà 2 addetti, con figura professionale Operatore Specializzato manutenzione Infrastrutture, in composizione alla squadra, certificandone le attività espletate.

In ciascun nucleo manutentivo DIAGNOSTICA per le attività PV7 GEOMETRIA sarà prevista almeno 1 squadra per ogni mezzo.

Per le attività ULTRASUONI in ciascuna sede di lavoro individuata, saranno previsto 1 Capo Tecnico Infrastrutture e 2 addetti con figura professionale Operatore Specializzato Manutenzione Infrastrutture.

G. MODALITÀ DI PROGRAMMAZIONE

In relazione all'art.13 punto 1,6 del Contratto aziendale di Gruppo FS Italiane del 22 marzo 2022, per le attività direttamente connesse alla Manutenzione Infrastrutture (preventiva, correttiva, straordinaria e conto investimenti) svolte su Prestazione Unica Giornaliera, le Parti, in attuazione della lettera a) del punto 1.9 e del 3° capoverso del punto 1.10 dell'art.27 del CCNL Mobilità/AF, concordano le seguenti modalità di programmazione:

1) In caso di articolazioni di orario contraddistinti da una distribuzione delle attività interessanti prestazioni nei giorni di sabato e/o domenica, il personale interessato avrà titolo agli specifici compensi di cui all'art.36 punto 2 (6°/7° giorno) del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane del 22 marzo 2022 anche cumulati fra di essi;
2) L'articolazione delle prestazioni, con contrattazione territoriale, potrà prevedere tra la fine di una prestazione antimeridiana e l'inizio di una prestazione notturna orari programmati con la riduzione del riposo giornaliero fino ad un minimo di 8 ore consecutive tra le due prestazioni;
3) Per le attività che, tra due tipi di riposi settimanali, interessano la 1^ e 2^ notte e che prevedono l'alternarsi di prestazioni antimeridiane e notturne con riduzione del normale riposo giornaliero fino ad un limite pari ad almeno 8 ore consecutive, la somma delle due prestazioni (diurna e notturna) sarà considerato equivalente a 15h e 12 min;
4) Per le attività che, tra due riposi settimanali, interessano la 3^ notte e che prevedono l'alternarsi di prestazioni antimeridiane e notturne con riduzione del normale riposo giornaliero fino ad un limite pari ad almeno 9 ore consecutive, la somma delle due prestazioni (diurna e notturna) sarà considerata equivalente a 15h e 12min;
5) Nelle settimane in cui insistono servizi che prevedono l'alternarsi di prestazioni antimeridiane e notturne definite con le modalità di cui al precedente punto 2):
    - ✓ L'orario di inizio della prestazione antimeridiana non potrà essere fissato prima delle ore 07:00 fermo restando quanto previsto al successivo punto 7;

- ✓ L'orario di inizio delle prestazioni notturne potrà essere stabilito, di norma, tra le ore 21:00 e le ore 23:00; le stesse avranno durata di 7h e 36 minuti;

6) La prestazione lavorativa pomeridiana comprende la fascia oraria 18:00-21:00 e prevede che l'orario di lavoro termini entro le ore 22:00;
7) Nei nuclei manutentivi di cui all'ultimo capoverso del punto D del presente accordo sarà assicurata una prestazione antimeridiana che comprende la fascia oraria 06:00-09:00;
8) L'articolazione oraria programmata dovrà prevedere che il Riposo minimo settimanale di cui al punto 1.11 dell'art.27 del vigente CCNL Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022:
   a) In una settimana, comprenda interamente le giornate di sabato e domenica libere da prestazione giornaliere;
   b) In un'altra settimana, comprenda interamente la giornata di domenica libera da prestazione giornaliera;
9) Si potrà individuare un'articolazione degli orari interessanti un periodo di programmazione paria a 4 settimane (o 5 settimane nel caso di nuclei manutentivi di cui al precedente punto 7). In tal caso l'orario settimanale di 38 ore si calcola come media nel suddetto periodo di programmazione.

   A tal riguardo, nel periodo di programmazione così individuato, se, oltre ad almeno 6 prestazioni pomeridiane di cui al precedente punto 6)**,

   a) Sono previste fino a 5 prestazioni uniche giornaliere individuali caratterizzate da un orario notturno, al personale impiegato in dette prestazioni verrà riconosciuta una specifica indennità giornaliera dell'importo di € 4 per ogni giornata di lavoro effettivamente prestata nel periodo di programmazione di cui sopra;
   b) Sono previste almeno 6 prestazioni uniche giornaliere individuali caratterizzata da un orario notturno, al personale impiegato in dette prestazioni verrà riconosciuta una specifica indennità giornaliera dell'importo di € 7,50 per ogni giornata di lavoro effettivamente prestata nel periodo di programmazione di cui sopra;

      Qualora l'articolazione oraria preveda nel periodo di programmazione prestazioni notturne oltre la 6*, per ciascuna delle prestazioni notturne (oltre la 6^) programmate ed effettivamente svolte verrà riconosciuta, in aggiunta, un ulteriore indennità dell'importo di € 15 per la 7^ notte, € 18 per la 8^ e € 20 per la 9^ notte.

   *** il limite minimo delle prestazioni pomeridiane è riferito ai soli nuclei manutentivi dei contesti specialistici IS-TE-ARM-TLC-SSE-UM e/o Nuclei Gallerie.*

H – CONTRATTAZIONE TERRITORIALE

Le parti considerando fondamentale condividere misure che possano agevolare la conciliazione dei tempi di vita e lavoro, intendendo individuare articolazioni degli orari di lavoro giornaliero che consentano di soddisfare le predette necessità di presidio manutentivo nell'ambito dell'orario ordinario, riducendo l'esigenza di prestazione straordinarie ed ottenendo una equa ripartizione delle prestazioni lavorative tra le persone interessate dal processo.

A livello di unità Produttiva, nell'elaborazione dei Piani di attività annuali, la Società per lo svolgimento delle attività di manutenzione infrastruttura (preventiva, correttiva, straordinaria e contro investimenti) individuerà oggetto di informativa, per ciascuna Unità Territoriale:

- ✓ Gli spazi manutentivi disponibili in programmazione;
- ✓ Le fasce orarie/giornaliere in cui necessita il presidio manutentivo
- ✓ L'evoluzione dei piani formativi, con riferimento all'apprendimento sul campo/training on the job.

In tale contesto le parti negozieranno quanto previsto in materia di orario di lavoro dall'art.27 del CCNL Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022 e dall'art.13 del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane del 22 marzo 2022 con particolare riferimento all'individuazione dell'articolazione dell'orario di lavoro giornaliero di cui al punto 1.6 del citato art.27 e nel rispetto della fase della informazione e della fase della contrattazione stabilita dall'art.2 del medesimo Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane, ai punti 3 e 4.

Per soddisfare le necessità tecniche organizzative e produttive che la Società individua per ciascuna fascia oraria/giornaliera, la contrattazione territoriale potrà confermare la tradizionale articolazione dell'orario di lavoro giornaliero su prestazione unica giornaliera e, a tal fine, le Parti potranno concordare un'articolazione degli orari con le modalità di programmazione fissate al punto g del presente verbale, condividendo un orario/sviluppo/cadenza dei turni programmati coerente con le predette necessità, anche ricercando la fattibilità di individuare una rimodulazione della ciclicità che possa essere estesa ad un 5° squadra.

Inoltre a livello territoriale di Unità produttiva, come contrattualmente previsto, le parti, sulla base dei piani di attività quadrimestrali programmati per Unità Territoriale, svolgeranno appositi incontri di negoziazione su eventuali variazioni alle articolazioni d'orario in vigore che si rendano necessarie per modifiche intervenute rispetto a quanto evidenziato nel Piano Annuale e inerente all'attuazione di quanto contenuto nel piano quadrimestrale.

Resta fermo l'avvio di farsi di contrattazione territoriale ogni qualvolta le esigenze tecniche produttive e organizzative impongono una negoziazione di quanto fissato al punto 4.2.4 a) b) c) dell'art.2 del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane del 22 marzo 2022.

Nell'ambito delle periodiche riunioni territoriali della "Sede permanente di incontro sulle tematiche riconducibili alla formazione ed alla sicurezza del lavoro" sarà costantemente attenzionata l'evoluzione del percorso formativo che, tramite l'apprendimento sul campo/traning on the job, consente di far acquisire alle persone di RFI, interessate al processo manutentivo, competenze specifiche relative alle suddette attività core da effettuare internamente all'organizzazione aziendale.

I – REPERIBILITÀ/DISPONIBILITÀ

Fermo restando quanto previsto nell'art.79 del CCNL Mobilità/AF ed in linea con esso vengono definite le seguenti modalità.

Il turno di reperibilità, per ogni nucleo manutentivo della Manutenzione Infrastrutture in cui necessita applicarlo, interesserà la squadra che effettua un orario di servizio individuato nella fascia pomeridiana e che non interessi prestazioni notturne durante il periodo temporale del turno medesimo.

Al fine di garantire la fruizione del riposo settimanale, le parti a livello di unità produttiva individueranno, laddove possibile, articolazioni di orario che consentano l'esclusione del giorno individuato come riposo settimanale dal turno di reperibilità.

Il riposo giornaliero del personale reperibile è fissato in minimo 8 ore consecutive che decorrono dal termine della prestazione giornaliera ordinaria (*comprensivo di eventuali prolungamenti di orario straordinario*),

Nel caso in cui il riposo giornaliero di cui sopra non sia stato fruito interamente dal termine della prestazione giornaliera ordinaria (comprensiva di eventuali prolungamenti di orario straordinario), la fruizione dello stesso dovrà decorrere dalla fine dell'ultimo intervento in reperibilità.

Pertanto il lavoratore inizierà la successiva prestazione giornaliera con un orario che inizi non prima della intera fruizione delle 8 ore di riposo di cui sopra e termini entro la fine della prestazione pomeridiana per i nuclei manutentivi in cui è prevista o, per quanto concerne impianti (diversi dai nuclei manutentivi di cui sopra) che non prevedono una prestazione pomeridiana programmata, non oltre le ore 22. Se la prestazione così fornita è comunque inferiore alla durata della normale prestazione giornaliera la stessa sarà considerata effettuata nella sua interezza.

Nel caso di un intervento di durata pari o superiore a 2h 30' effettuato nella fascia 00:00-05:00, resta salva la facoltà del lavoratore a non presentarsi in servizio per l'intera giornata solare.

In tal caso, il lavoratore ne dovrà dare comunicazione al proprio Responsabile non oltre l'ora in cui termina l'intervento e verrà considerato in servizio per tutta la normale prestazione interessante quella giornata.

L'impiego massimo (durata della prestazione giornaliera effettuabile) a valle di un riposo giornaliero fruito + fissato dalla somma della durata di una prestazione media giornaliera programmata (7 ore e 36 minuti), quando prevista, più ulteriori 4 ore, comprensive di eventuale prolungamento orario straordinario e interventi in reperibilità, conteggiate a partire dall'inizio del primo servizio (prestazione giornaliera programmata o primo intervento in reperibilità).

Nelle giornate in cui non è prevista la prestazione programmata si assume lo stesso tempo di impiego massimo.

Tale limite può essere superato esclusivamente per necessità di continuità dell'ultimo servizio in atto, senza comunque superare la durata massima di ulteriori 4 ore.

Raggiunta la durata massima di cui sopra, il lavoratore prima di poter essere impiegato in altro servizio così come esplicitato in precedenza dovrà aver fruito di un riposo giornaliero come sopra definito.

Le modalità disciplinate nel presente punto saranno oggetto di applicazione presso tutte le strutture di RFI in cui è previsto l'utilizzo dell'istituito della Reperibilità/Disponibilità.

J – DISPOSIZIONI FINALI

Tenuto conto dei rilevanti obiettivi del piano industriale legati al processo manutenzione e dei significativi piani di assunzioni in atto, le Parti confermano che, qualora la sede formativa sia diversa dalla sede di lavoro prevista, per l'intento periodo di formazione teorica che termina dopo aver espletato anche le previste giornate di addestramento/tirocinio propedeutico per il primo inserimento lavorativo nella sede di lavoro assegnata, l'azienda assicurerà ai neoassunti nel processo manutenzione un completi trattamento (vitto, alloggi, viaggi) con modalità residenziali atte a favorire al massimo l'apprendimento r l'integrazione in azienda.

Le parti si danno atto che tale trattamento residenziale, in considerazione del servizio riservato ai neoassunti, è integralmente sostitutivo rispetto a quanto previsto dall'art.77 del vigente CCNL Mobilità/Area AF del 23 marzo 2022.

La Società, prioritariamente alle fasi di acquisizioni da mercato ed in proporzione al numero delle medesime, valuterà. Tenendo conto delle esigenze di servizio, di dare seguito ad un numero di domande di trasferimento prodotte verso le località individuate e i settori/contesti specialistici dell'ambito territoriale oggetto di assunzioni, dando priorità a quelle prodotte da lavoratori già in forza presso sedi di lavoro dell'Unità Produttiva (così come individuata dall'Accordo nazionale RSU vigente) interessata dalle assunzioni. Analoga modalità sarà adottata prioritariamente ai percorsi di sviluppo professionale fino al livello professionale B.

Ciò premesso, le domande saranno valutate tenendo conto dei criteri fissati dall'art.50, punto 7 del vigente CCNL Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022.

Le parti si danno atto che in presenza di spostamenti durante l'orario di lavoro, il trattamento dei lavoratori interessati da queste attività osserverà quanto stabilito dalle vigenti norme contrattuali anche in relazione al lavoro straordinario eccedente il periodo di lavoro giornaliero programmato al netto del periodo di intervallo fruito in caso di orario spezzato.
A livello territoriale le parti, nel rispetto di quanto stabilito dall'articolo 2, punti 3.1.4 e 4.2.4 del Contratto Aziendale di Gruppo FS attiveranno specifici incontri sugli aspetti richiamati nel presente Accordo che, per quanto concerne la contrattazione territoriale di cui al punto H, dovranno concludersi entro il 29.02.2024.

Al fine di monitorare costantemente la messa a regime della nuova organizzazione e l'andamento dei previsti tavoli territoriali, si conviene di fissare una specifica riunione entro il mese di luglio 2024 e, in ogni caso, di prevedere incontri nazionali a richiesta di una delle parti.

Inoltre, ove nella fase di implementazione della nuova organizzazione emergessero esigenze che determinino la necessità di rivedere alcuni assetti dell'organizzazione stessa, le parti, a livello nazionale, valuteranno congiuntamente le azioni necessarie.

La Società conferma che si farà carico di contribuire, fino ad un massimo di € 600,00, alle spese sostenute per gli eventuali corsi di recupero che fossero conseguenza di infrazioni connesse alla guida di automezzi per esigenze di servizio.

Inoltre, in caso di utilizzo dell'automezzo privato con copertura di apposita polizza Kasko stipulata dalla Società, in presenza di un danno subito che acceda in concreto il massimale previsto dalla copertura assicurativa, l'azienda assumerà a proprio carico la differenza.

Anche in riferimento al punto 1.6 dell'art. 13 del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 22 marzo 2022, il presente accordo costituisce. unitamente al vigente CCNL Mobilità/Area AF ed al relativo Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane – il riferimento per il settore della Manutenzione Infrastrutture, fermo restando che gli accordi nazionali precedentemente sottoscritti restano confermati per le parti dallo stesso non modificate.

ALLEGATO 1

Mezzi d'opera: As Is

Categoria mezzo	Quantita *	Età media in anni
Autocarrello	323	21
Autocarrello sgombraneve	6	22
Autoscala	515	18
Autoscala sgombraneve	11	3
Autocarrelli ispezioni ponti	3	21
Mezzi strada-rotaia ispezioni ponti	11	5
Carro	139	23
Carro tesatura	4	14
Locomotore	15	15
Caricatore strada-rotaia	382	9
Mezzi strada-rotaia di soccorso VVFF	33	4
Mezzo strada-rotaia altri	11	25
Profilatrice	40	18
Rimorchio	91	18
Rincalzatrice	83	13
Sacala motorizzata	104	23
Stabilizzatrice/Compattatrice	5	17
Svolgibobine	217	20
Veicoli diagnostici	25	16
Totale complessivo	2018	17

ALLEGATO 1

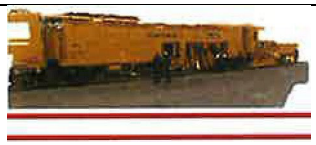
Rinnovo flotta diagnostica

TRACK – OCS – SIG - TLC	**1° Classe**		***TRENI DIAGNOSTICI AV: Tipo 3*** • Quantità: 2 • Consegna treni: a partire dal 2022 fino a fine 2024
	2° Classe		**TRENI DIAGNOSTICI BIMODALI: Tipo 1** • Quantità: 5 • Consegna treni: a partire dal 2023 fino a fine 2026
	3°/4° Classe		***ALDEBARAN 2.0*** • In esercizio
	Nodi, piazzali e interconnessioni		***AUTOCARRELLI BIMODALI: Tipo 4*** • Quantità:15 • Consegna treni: a partire dal 2023 fino a fine 2027
	Nodi, piazzali e interconnessioni		***K12*** • Quantità:15 • Consegna treni: a partire dal 2022 fino a fine 2024
	Nodi, piazzali e interconnessioni		***SIRTER*** • In esercizio
	Nodi, piazzali e interconnessioni		***FALCO 1 e 2*** • Quantità: 2 • In esercizio

UT - MUIF	**Intera Rete**		***TIPO 2 – Treni per Ultrasuoni*** • Quantità: 7 (produzione internalizzata ONAI Carini 2024)
	Intera Rete		***DIC-80 US*** Autocarrelli Pesanti • Quantità: 44 • Consegna: a partire dal 2025
	Intera Rete		**MUIF** • In esercizio

ALLEGATO 1

Rinnovo mezzi d'opera e unità di trazione (breve/medio termine)

	N° 14 Matisa 866U
	**N° 12 Plasser 08-275 + N° 4 Plasser 08.275 E3**
	CARICATORI STRADA/ROTAIA
	AUTOSCALE: OCPC400
	AUTOSCALE: OCPC600
	AUTOSCALE: OCPD001
	CARRI TRAMOGGIA E PIANALE • Quantità: 75 Tramogge e 135 Pianali • Consegna carri: a partire dal 2025
	CARRI TESATURA FRENATA • 4 carri tesatura frenata • Consegna: a partire dal 2025
	GARA AGGIUDICATA Autocarrelli Pesanti • Quantità: 44 • Consegna: a partire dal 2025
	ACQUISIZIONE IN CORSO Locomotive E464 "binate" • Quantità:5 • Consegne: a partire dal 2024
	GARA DA RILANCIARE Unità di Trazione • Quantità: 20 Binodale + 10 Trimodali • Consegna: a partire dal 2025

Allegato 2

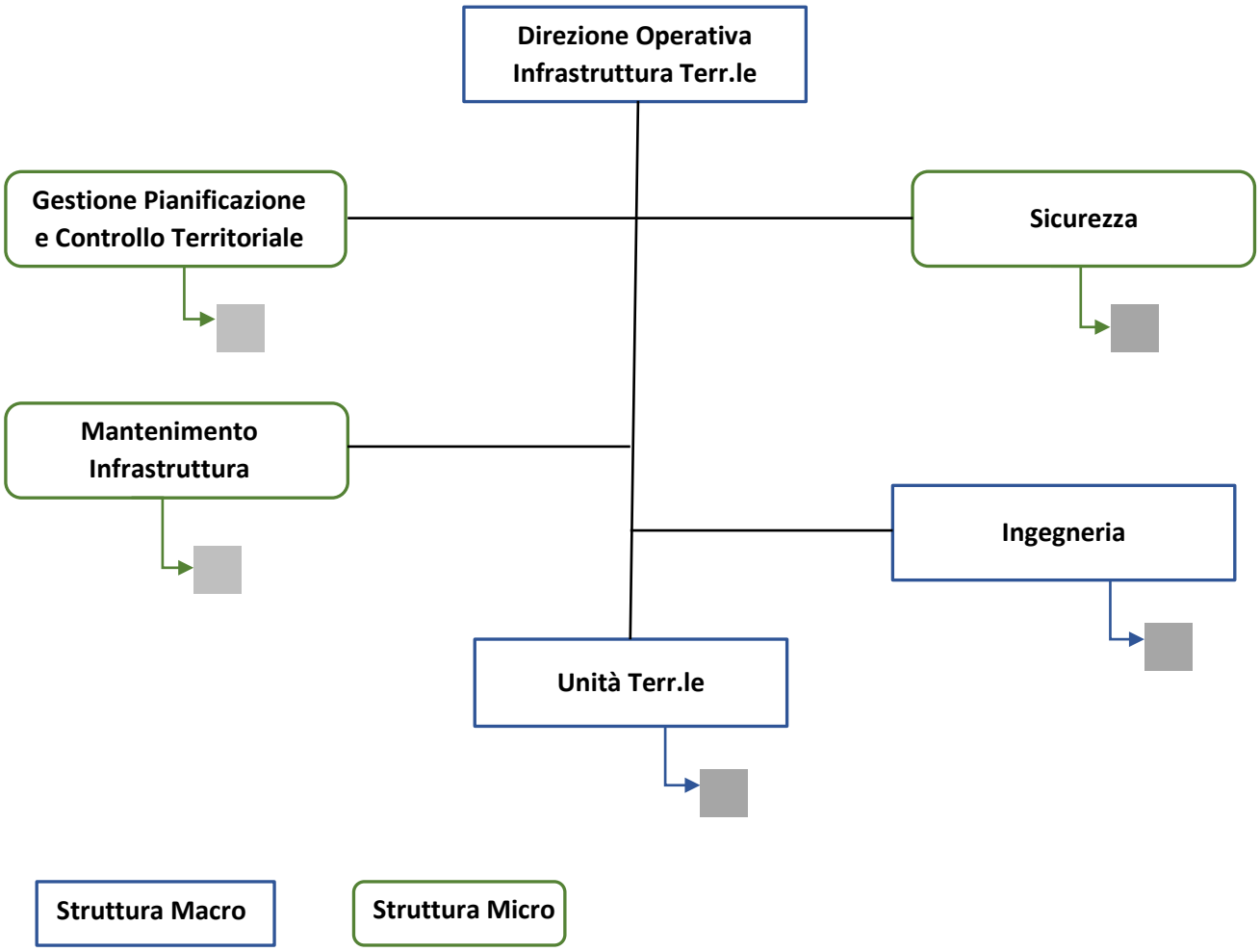
Nuova Organizzazione
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale

La nuova organizzazione delle direzioni Operative Infrastrutture Territoriali e delle strutture Organizzative da esse dipendenti è quella sinteticamente rappresentata negli organigrammi riportati;

La Direzione Operativa Infrastruttura è articolata in 15 Direzioni Operative Infrastrutture Territoriali e 37 Unità Territoriali;

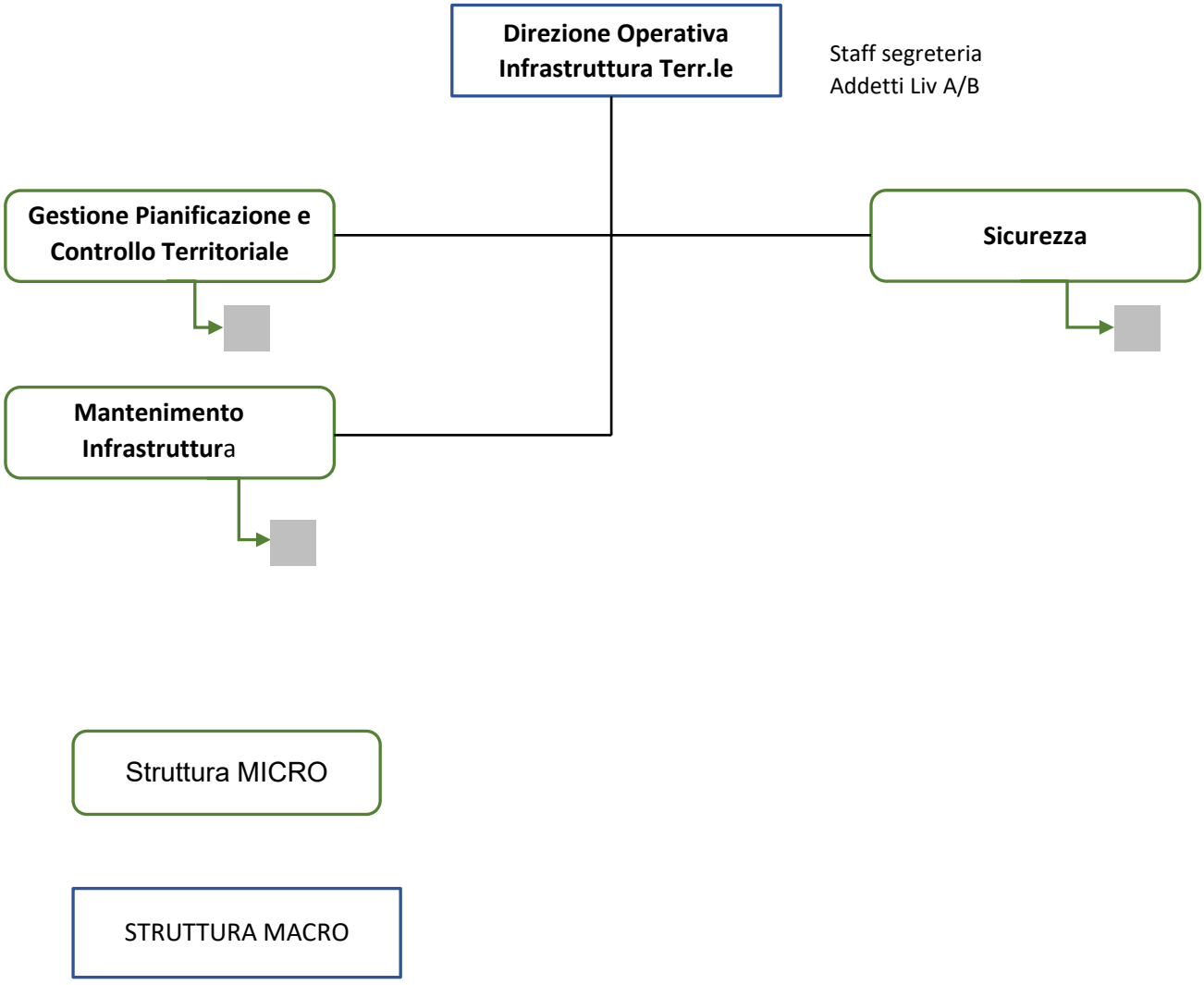
Nel documento sono riportati anche gli inquadramenti ed i corrispettivi livelli professionali del personale operante presso le Direzioni Operative Infrastrutture e le Strutture Organizzative da essa dipendenti, così come previsti nella scala classificatoria di cui all'art.27 del CCNL Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022;

Nell'ambito della verifica che si terrà entro il mese di luglio 2024, in relazione ad attività che richiedono, per lo svolgimento delle stesse, specifica preparazione e/o competenza professionale, nonché discrezionalità e facoltà di iniziativa, per l'attuazione di obiettivi produttivi anche attraverso il coordinamento di altro personale, saranno individuati determinati ruoli amministrativi e tecnici sa assegnare a lavoratori inquadrati nel livello professionale A figura professionale Impiegato Direttivo



ALLEGATO 2

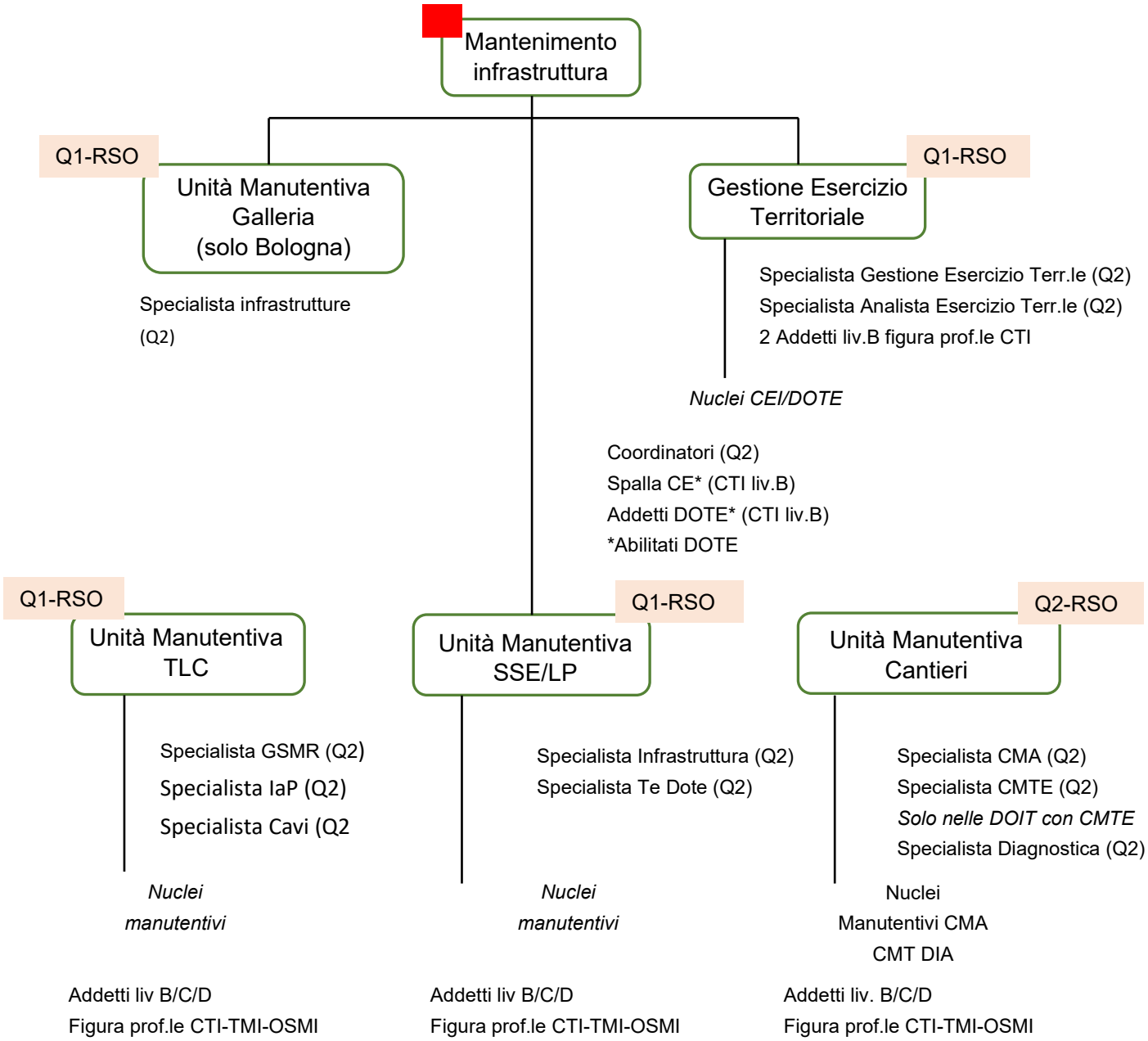
Nuova Organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale



ALLEGATO 2

Nuova Organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale

DOIT – Mantenimento Infrastrutture

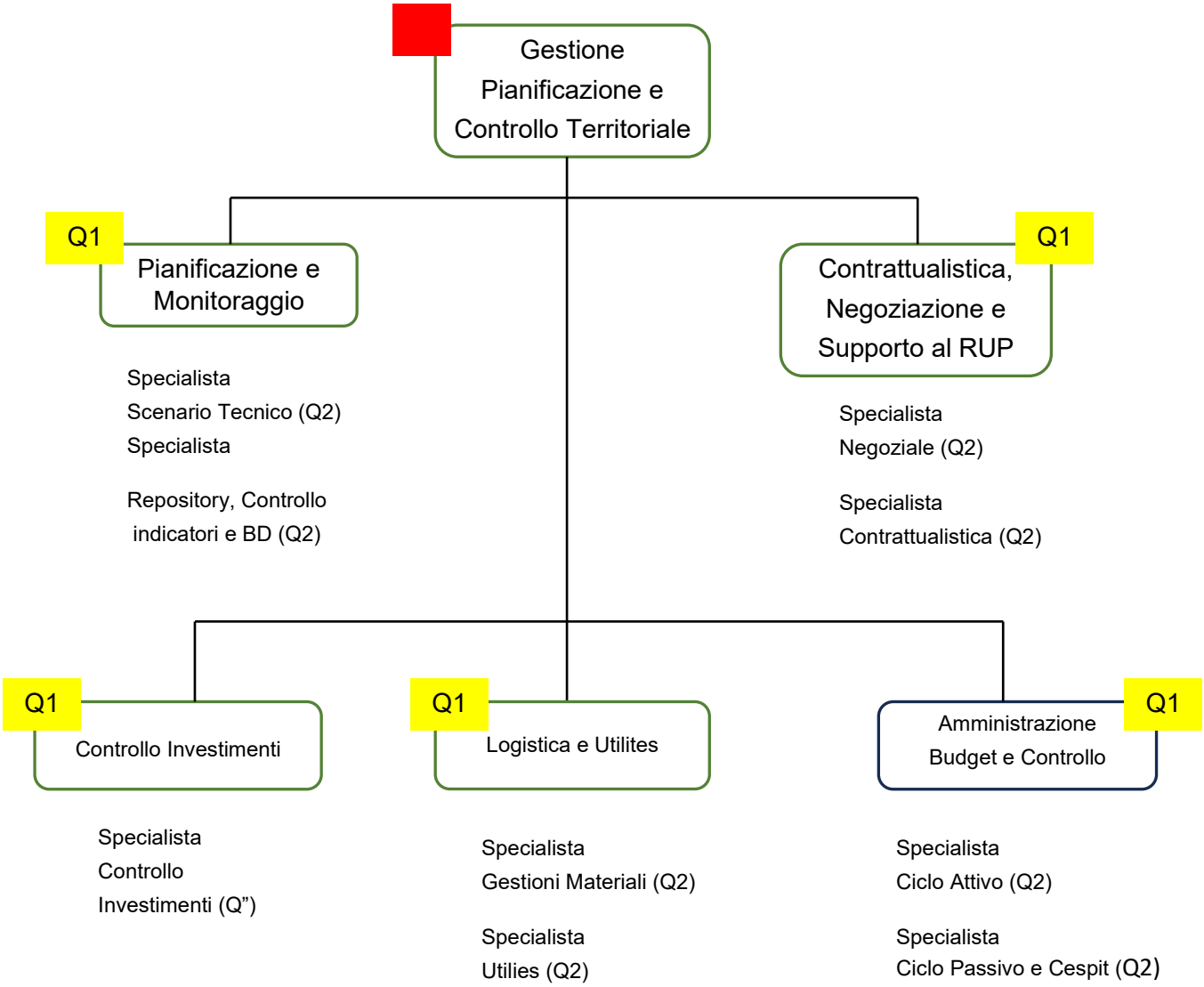


- Le posizioni parametro retributivo Q1 se non diversamente indicato prevedono la figura Professional Senior.
- Le posizioni parametro retributivo Q2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional.
- In ciascuna Unità Manutentiva TLC SSE CM sono presenti 2 Addetti (figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo livello professionale B) per attività tecnico-amministrative

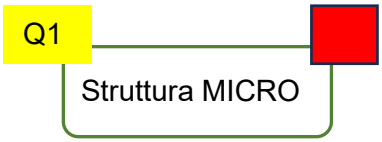
ALLEGATO 2

Nuova Organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale

DOIT – Gestione, Pianificazione e Controllo Territoriale



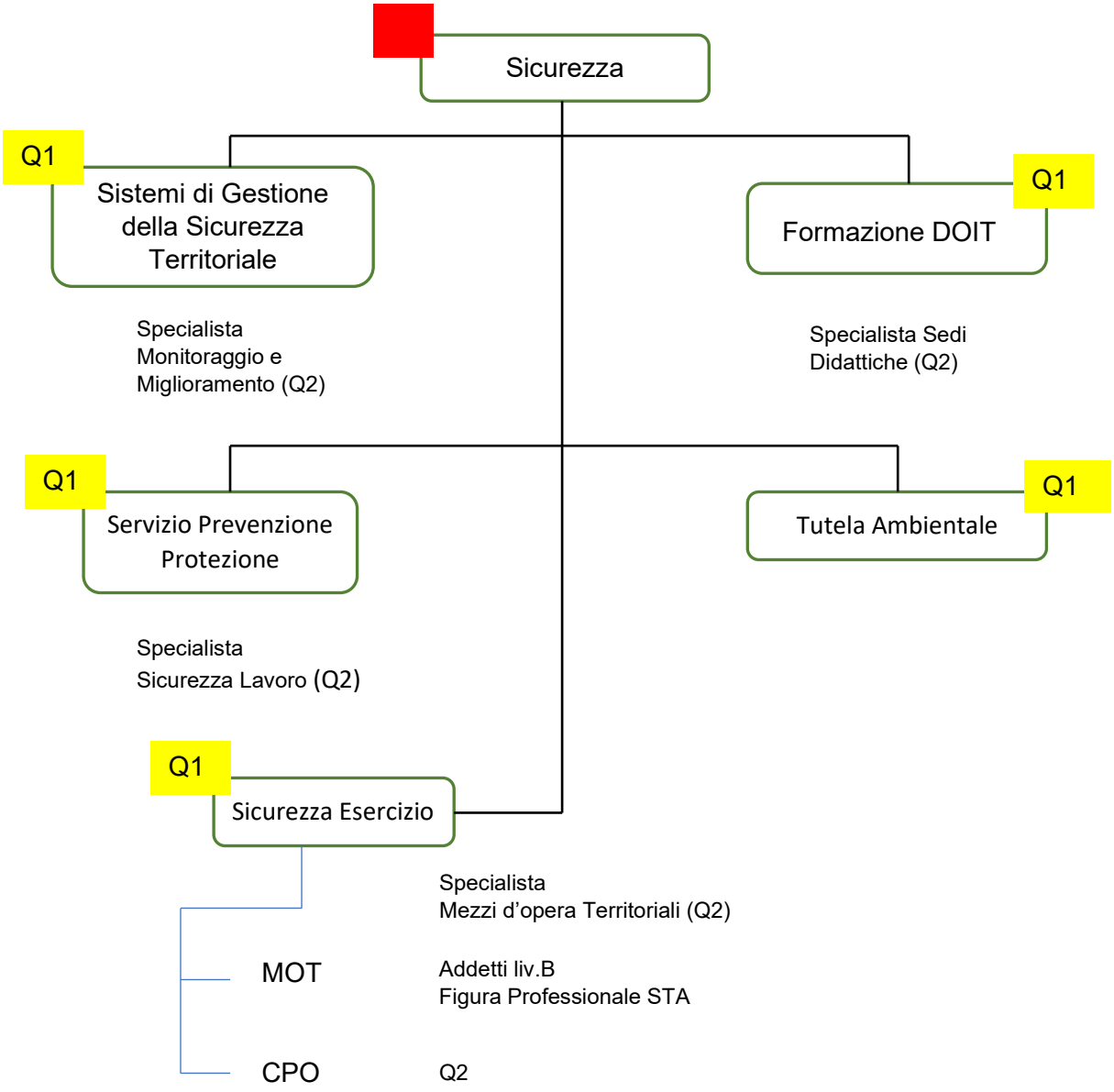
- Le posizioni parametro retributivo Q1 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional Senior
- Le posizioni parametro retributivo Q2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional
- In ciascuna posizione di microstruttura è presente almeno un addetto di livello professionale B che, se non diversamente indicato, prevede la figura professionale di Specialista Tecnico Amministrativo



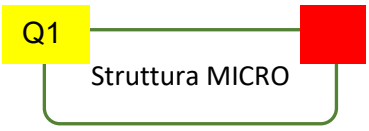
ALLEGATO 2

Nuova Organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale

DOIT – Sicurezza



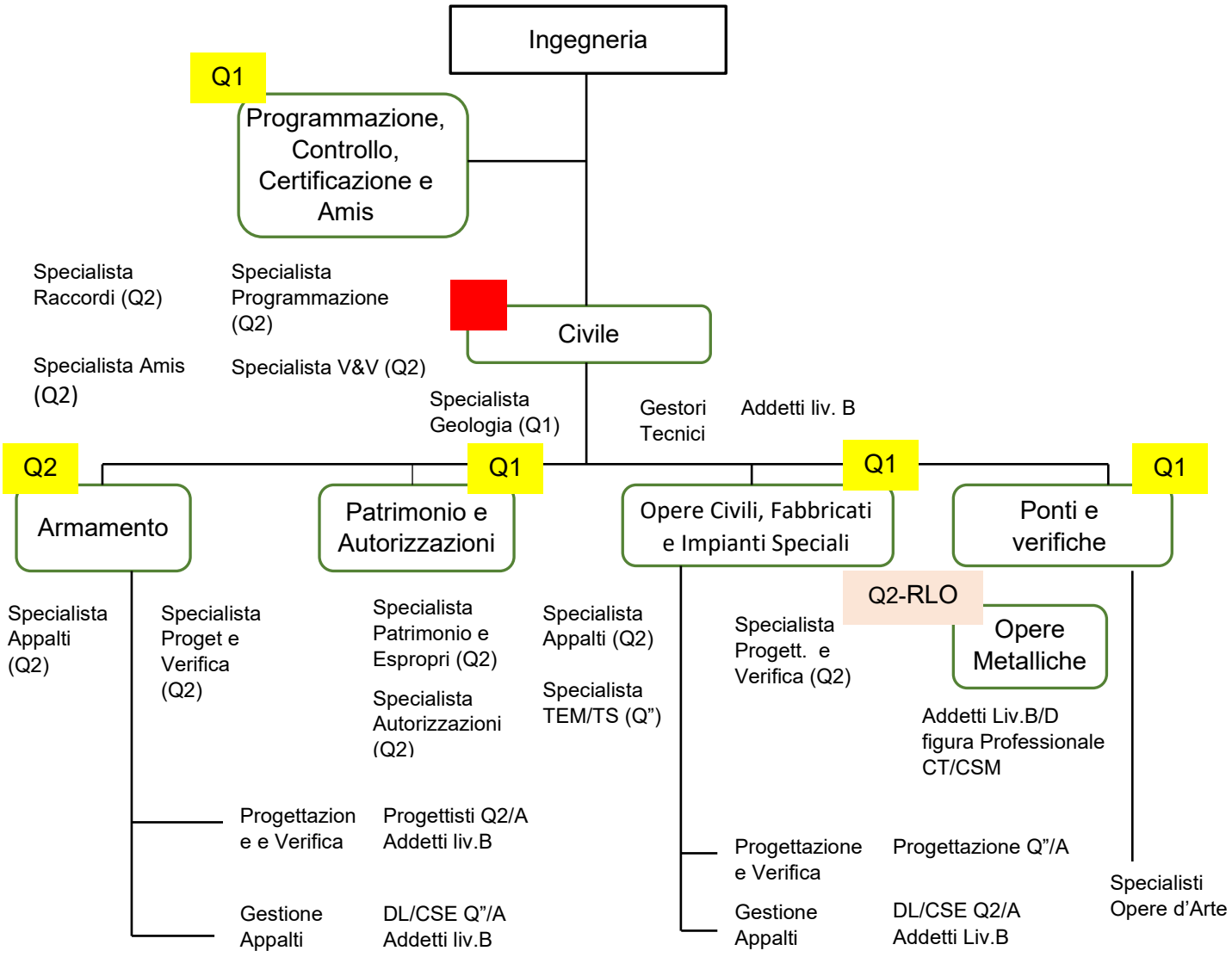
- Le posizioni parametro retributivo Q1 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional Senior
- Le posizioni parametro retributivo Q2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional
- In ciascuna posizione di microstruttura è presente almeno un addetto di livello professionale B che, se non diversamente indicato, prevede la figura professionale di Specialista tecnico Amministrativo



ALLEGATO 2

Nuova Organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale

INGEGNERIA – Programmazione, Controllo, Certificazione e Amis e Civile (1/2)

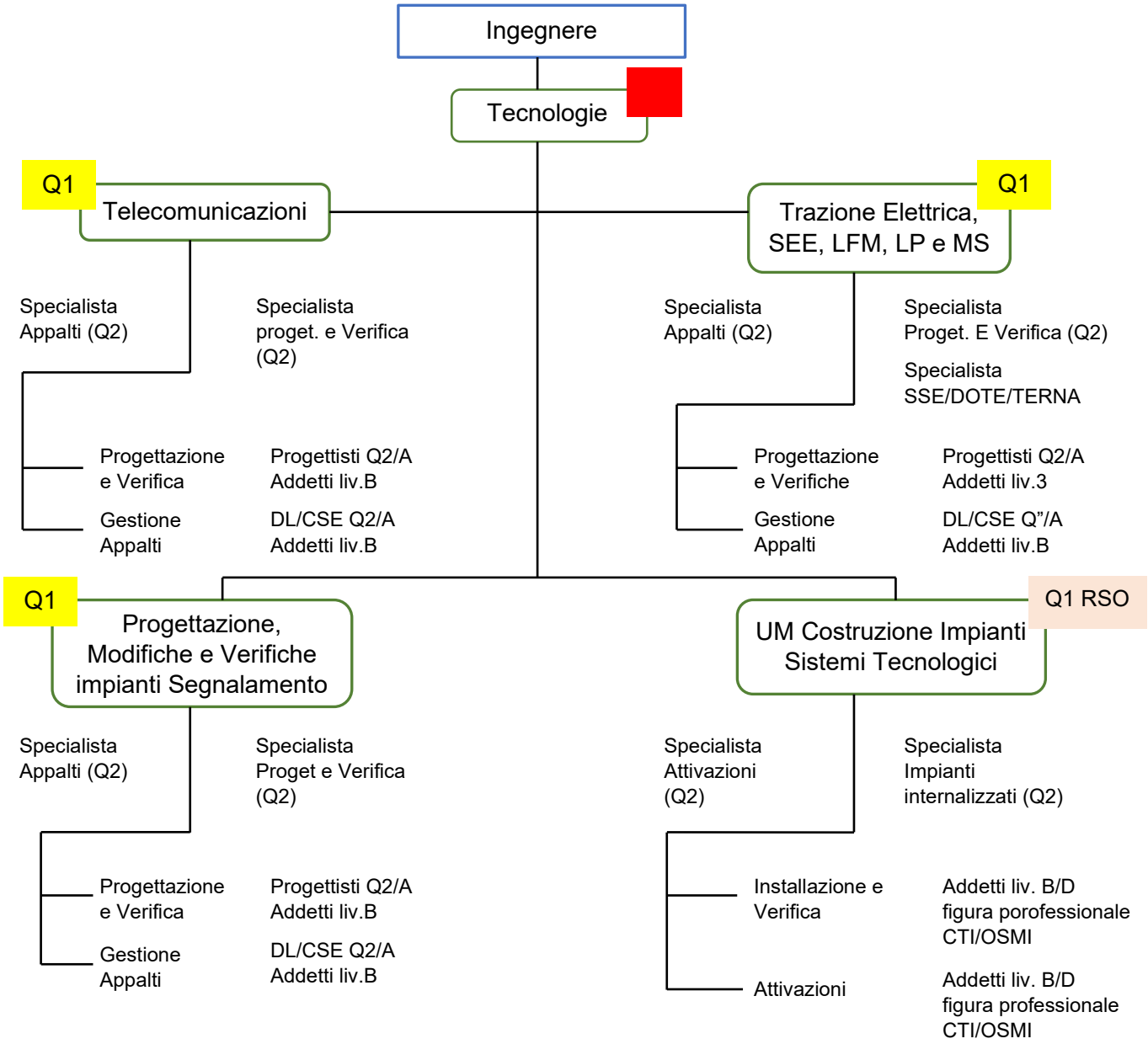


- Le posizioni parametro retributivo Q1 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional senior
- Le posizioni parametro retributivo Q2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional.
- Ad eccezione della UO Opere metalliche in ciascuna posizione di microstruttura amministrativa è presente almeno un addetto di livello professionale B che, se non diversamente indicato , prevede la figura professionale di Specialista tecnico Amministrativo

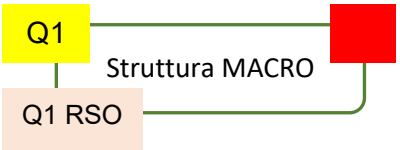
ALLEGATO 2

Nuova Organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale

INGEGNERIA – Tecnologie



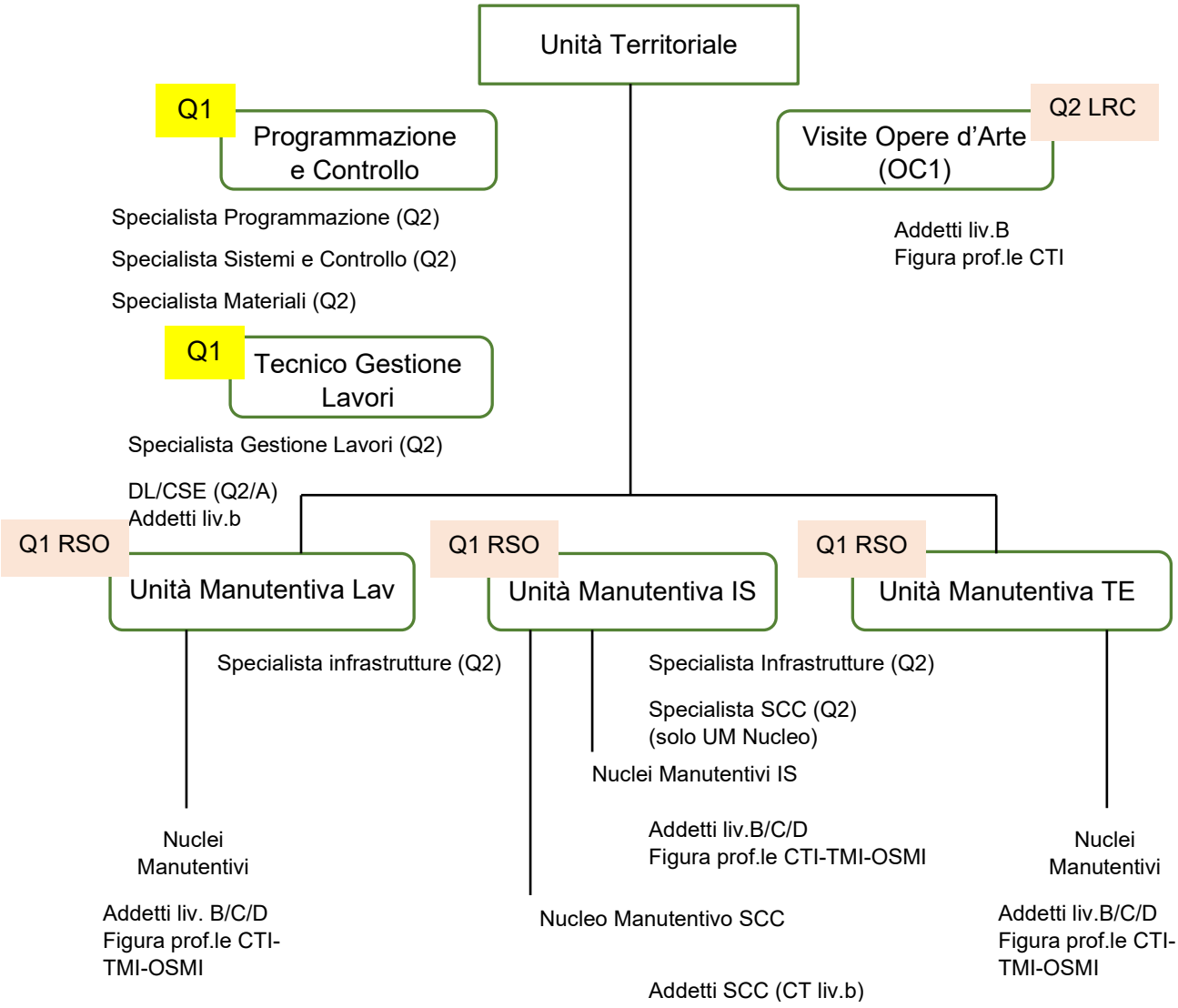
- La posizione parametro retributivo Q1 se non diversamente
- Le posizioni parametri retributivo Q2 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional
- In ciascuna posizione di microstruttura è presente almeno un addetto di livello B che, se non diversamente indicato, prevede la figura professionale di Specialista tecnico Amministrativo



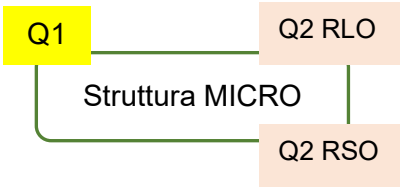
ALLEGATO 2

Nuova Organizzazione Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale

Unità Territoriale



- La posizione parametro retributivo Q1 se non diversamente indicato prevedono la figura professionale di Professional Senior
- Le posizioni parametro retributivo Q2 se non diversamente indicato prevedono la figura Professionale di Professional.
- In ciascun Magazzino Materiale dipendente da Programmazione e controllo sono presenti almeno 2 addetti (figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo – livello professionale B).
- In ciascuna Unità Manutentiva IS LAV TE sono presenti 2 Addetti (figura professionale Specialista Tecnico Amministrativo – livello professionale B) per attività tecnico-amministrative.
- In ciascun delle restanti posizioni di microstrutture è presente almeno un addetto di livello professionale B che, se non diversamente indicato. Prevede la figura professionale di Specialista Tecnico Amministrativo.



ALLEGATO 3

Elenco sedi Nuclei e Magazzini materiali

Magazzini Materiali

DOIT	SEDE MAGAZZINO
Ancona	Foligno
Ancona	Pescara
Ancona	Falconara
Bari	Bari
Bari	Brindisi
Bari	Foggia
Bari	Potenza
Bari	Taranto
Bologna	Bologna
Bologna	Faenza
Bologna	Ferrara
Bologna	Fidenza
Bologna	Piacenza
Bologna	Ravenna
Bologna	Reggio Emilia
Cagliari	Cagliari
Cagliari	Sassari
Firenze	Arezzo
Firenze	Chiusi
Firenze	Empoli
Firenze	Firenze
Firenze	Grosseto
Firenze	La Spezia
Firenze	Livorno
Firenze	Orvieto
Firenze	Pisa
Genova	Arquata Scrivia
Genova	Genova Sampierdarena
Genova	Genova Brignole
Genova	Savona
Milano	Arona
Milano	Brescia
Milano	Cremona
Milano	Gallarate
Milano	Lecco
Milano	Lodi
Milano	Milano
Milano	Monza
Milano	Voghera

DOIT	SEDE MAGAZZINO
Napoli	Villa Literno
Napoli	Benevento
Napoli	Napoli (Traccia)
Napoli	Sarno
Napoli	Matrice
Napoli	Torre A.
Napoli	Pontecagnano
Napoli	Magnano Montelungo
Palermo	Caltanisetta
Palermo	Canicattì
Palermo	Catania
Palermo	Messina
Palermo	Palermo (Onai Carini)
Palermo	Sant'Agata di Militello
Reggio Calabria	Lamezia Terme
Reggio Calabria	Paola
Reggio Calabria	Reggio Calabria
Reggio Calabria	Sapri
Roma	Campaleone
Roma	Maccarese
Roma	Roccasecca
Roma	Orte
Roma	Roma
Roma	Tivoli (Carsoli)
Torino	Asti
Torino	Fossano
Torino	Novara
Torino	Casale
Torino	Orbassano
Torino	Torino (Bramante)
Trieste	Aurisina
Trieste	Udine
Venezia	Castelfranco Veneto
Venezia	Padova
Venezia	Treviso
Venezia	Venezia (Mestre)
Verona	Bolzano
Verona	Isola della Scala
Verona	Trento
Verona	Verona

ALLEGATO 3

Elenco sedi Nuclei e Magazzini materiali

Nucleo "CEI DOTE"

DOIT	Sede di Lavoro
AN	Pescara
BA	Bari
BO	Bologna
CA	Cagliari
FI	Firenze
FI	Pisa
GE	Genova
MI	Milano
NA	Napoli
PA	Palermo
RC	Reggio Calabria
RM	Roma
TO	Torino
TS	Udine
VE	Mestre
VR	Verona

Nuclei Opere d'Arte

UT	Sede di lavoro
ANM1	Ancona
ANM2	Foligno
ANM3	Pescara
BAM1	Bari
BAM2	Foggia
BOM1	Bologna
BOM2	Bologna
BOM3	Bologna
BOM4	Rimini
CAM1	Cagliari
FIM1	Firenze
FIM2	Arezzo, Orvieto
FIM3	Pisa
FIM4	Livorno
GEM1	Genova
GEM2	Genova
MIM1	Milano A
MIM2	Milano B- Milano C
MIM3	Milano D-Milano E
NAM1	Napoli
NAM2	Salerno, Sarno
NAM3	Caserta, Benevento
PAM1	Palermo
PAM2	Caltanisetta
PAM1	Catania
RCM1	Paola
RCM2	Reggio C., Lamezia Terme
RMM1	Roma A
RMM2	Roma B
RMM3	Roma C-Roma D
TOM1	Torino
TOM2	Chivasso, Novara
TOM3	Asti, Fossano
TSM1	Udine
VEM1	Padova
VEM2	Treviso
VRM1	Verona
VRM2	Bolzano

ALLEGATO 3

Elenco sedi Nuclei e Magazzini Materiali

NM TLC

DOIT	Sede NM
AN	Ancona
AN	Pescara
AN	Foligno
BA	Bari
BA	Foggia
BA	Taranto
BO	Bologna
BO	Parma
BO	Cesena
BO	Ferrara
CA	Cagliari
CA	Sassari
FI	Firenze
FI	Arezzo
FI	Pisa
FI	Cecina
FI	Campiglia
GE	Savona
GE	Genova
MI	Milano C.le
MI	Rogoredo
MI	Gallarate
MI	Seregno
MI	Treviglio
NA	Napoli
NA	Vairano
NA	Battipaglia
NA	Benevento
PA	Catania
PA	Messina
PA	Palermo
PA	Caltanisetta
RC	Reggio C.
RC	Paola
RC	Catanzaro L.
RC	Sapri
RM	Roma
RM	Orte
RM	Anagni
RM	Campoleone

NM TLC

DOIT	Sede NM
TO	Alessandria
TO	Novara
TO	Fossano
TO	Torino
TS	Udine
TS	Monfalcone
VE	Treviso
VE	Mestre
VR	Verona
VR	Bolzano
VR	Trento

NM SSE/LP

DOIT	Sede NM
AN	Ancona
AN	Pescara
AN	Foligno
BA	Bari
BA	Foggia
BO	Bologna
BO	Fidenza
BO	Ferrara
BO	Cesena
BO	Grizzana
CA	Cagliari *
FI	Firenze
FI	S.G. Valdarno
FI	Orvieto
FI	Pisa
FI	Follonica
GE	Savona
GE	Genova
MI	Milano C.le
MI	Rogoredro
MI	Gallarate
MI	Lecco
MI	Treviglio
NA	Battipaglia
NA	Benevento
NA	Contesse
PA	Palermo
PA	Agrigento
PA	Reggio C.
RC	Scalea
RC	Roma
RM	Orte
RM	Anagni
RM	Campoleone
RM	Alessandria
TO	Santhià
TO	Torino
TO	Udine
TO	Monfalcone
TS	Treviso

NM SSE/LP

DOIT	Sede NM
VE	Mestre
VR	Verona
VR	Bolzano

**In creazione a seguito elettrificazione*

ALLEGATO 3

Elenco sedi Nuclei e Magazzini materiale

NM CMA

DOIT	Sede NM
AN	Ancona
AN	Pescara
AN	Foligno
BA	Bari
BA	Foggia
BO	Bologna
CA	Cagliari
FI	Firenze
FI	Pisa
GE	Genova S.
GE	Genova P.
MI	Milano L.
MI	Gallarate
MI	Codogno
NA	Napoli
NA	Benevento
PA	Giarre
PA	Aragona
PA	Palermo
RC	Reggio C.
RC	Sapri
RM	Roma Tusc.
TO	Fossano
TO	Vercelli
TO	Asti
TS	Cervignano
VE	Padova
VE	Treviso
VR	Verona
VR	Bolzano

NM CMTE

DOIT	Sede	
AN	Ancona	
RM	Roma	
BO	Bologna**	In via di istituzione
MI	Milano**	

NM DIAGNOSTICA

DOIT	Sede PV7
AN	Ancona
BA	Bari
BO	Bologna
CA	Cagliari
FI	Firenze
FI	Pisa
GE	Genova
MI	Milano
NA	Napoli
PA	Palermo
RC	Reggio C.
RM	Roma
TO	Torino
TS	Udine
VE	Mestre
VR	Verona

DOIT	Sede DIA US
AN	Ancona
	Pescara
	Foligno
BA	Bari
	Foggia
BO	Bologna
	Parma
	Cesena
	Ferrara
CA	Cagliari
	Sassari
FI	Firenze
	Arezzo
	Pisa
	Campiglio
	La Spezia
GE	Genova Riv
	Genova Pri
MI	Treviglio
	Rho
	Gallarate
	Lecco
	Pavia
	Cremona
NA	Napoli
	Vairano
	Benevento
	Aragona
	Messina
	Palermo
RC	Reggio C.
	Paola
RM	Roma
	Orte
	Anagni
	Campoleone
TO	Alessandria
	Novara
	Torino
TS	Udine
	Monfalcone

DOIT	Sede DIA US
VE	Treviso
	Padova
VR	Verona
	Bolzano
	Trento

ALLEGATO 4

Altre direttrici/linee/nodi strategiche con Nuclei manutentivi IS con 5^ squadra

Direttrice/linea/nodo	DOIT Interessata	N° massimo Nuclei IS
Genova-Ventimiglia	Genova	1
Genova-Milano	Milano	1
Genova-Pisa-Grosseto-Roma	Genova	3
	Firenze	4
	Roma	2
Pisa-Firenze	Firenze	1
Roma-Formia-Napoli-Reggio C.	Roma	1
	Napoli	2
	Reggio Calabria	5
Sicilia	Palermo	3
Bologna-Verona-Brennero	Verona	3
Bologna-Padova	Venezia	1
Milano-Venezia	Milano	1
	Verona	3
	Venezia	2
Venezia-Udine	Venezia	1
	Trieste	1
Trieste-Udinese	Trieste	3
Bologna-Ancona-Pescara-Brindisi	Bologna	1
	Ancona	5
	Bari	3
Bologna-Prato	Bologna	2
	Firenze	1
Viareggio-Prato	Firenze	1
Faentina	Firenze	1
Roma-Pescara	Ancona	1
Roma-Viterbo	Roma	1
Caserta-Foggia	Napoli	2
Nodo Metropolitano Napoli	Napoli	1
Sardegna	Cagliari	1

Nell'incontro territoriale, con profondo rammarico, abbiamo constatato che circa dopo mezz'ora di introduzione alla discussione, l'azienda ha presentato un Verbale di Accordo già bello che confezionato nel quale si sono individuati solo i punti G e H dell'accordo nazionale, inerenti alla riorganizzazione dell'orario di lavoro del personale, per poi aprire il dibattito alle varie sigle sindacali.

A questo punto, dato che gran parte del tavolo di trattative non erano stati esplicitati in quel verbale (punti A, B,C, D, E, F del verbale di Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024), abbiamo presentato come Segreterie Regionali ORSA un verbale ove veniva elencato punto per punto tutto ciò che peraltro è contenuto nell'accordo nazionale.

Nonostante ciò, l'azienda si è trincerata sul fatto di non poterlo modificare perché gli argomenti da noi citati non sono competenza territoriale, dunque una trattativa ridotta all'osso il cui proseguo sarà d'ora in avanti accentrato sull'orario di lavoro perché il resto è già tutto scritto.

Noi riteniamo che prima di stravolgere la vita dei colleghi e delle loro famiglie si debba discutere di Formazione, Reinternalizzazioni, Rinnovo mezzi d'opera, Riorganizzazione delle squadre e dei nuclei, dei Magazzini Materiali, del Mantenimento Infrastrutture MAI, e di tutte quelle problematiche che si trascinano da anni senza che se ne veda una soluzione e…….. **Poi si potrà parlare di Orario di lavoro.**

Pertanto, come segreterie Regionali, avendo a cuore anche la sicurezza e salute dei lavoratori oltre al salario non abbiamo ritenuto opportuno sottoscrivere un verbale il cui contenuto è stato **ben compreso da OR.S.A. in quanto siamo costantemente sui binari e nelle officine al fianco dei lavoratori, tutti i giorni.**

Le Segreterie Regionali

PROPOSTA OR.S.A. DI VERBALE DI INCONTRO

La Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Le Segreterie Regionali Marche, Abruzzo e Umbria delle Organizzazioni Sindacali …… e ORSA Ferrovie Congiuntamente alle RSU 13

Premesso che:

a) In data 01 agosto 2023 tra le parti è stata avviata la fase di negoziazione territoriale relativa alla variazione dell'articolazione dell'orario di lavoro giornaliero di cui all'ultimo comma del punto 1.6 dell'art. 27 del CCNL Mobilità/Area AF del 22 marzo 2022 e riguardante l'orario di lavoro dei Nuclei Manutentivi del settore infrastrutture della DOIT di Ancona;
b) Alla data odierna la medesima fase negoziale è ancora in atto e dovrà in atto e dovrà essere definita entro il 31.01.2024;
c) In data 10 gennaio 2024 con Accordi Nazionale, tra RFI e le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovie , SLM fast/Confsal e ORSA Ferrovie, sulla base dei punti A B C D E F verranno ridefiniti i ruoli, i livelli professionali e la composizione delle squadre di lavoro per ogni ambito manutentivo del settore infrastrutture, individuando e fornendo le risorse necessarie a svolgere tali mansioni, con l'ausilio di eventuali nuovi apporti;
d) Al punto G del medesimo Accordo Nazionale sono stabilite "Modalità di Programmazione" che consentono di svolgere su prestazione unica giornaliera attività direttamente connesse alla Manutenzione Infrastrutture;
e) Per soddisfare le necessità tecniche organizzative e produttive che la Società individua per ciascuna fascia oraria/giornaliera, la contrattazione territoriale potrà confermare la tradizionale articolazione dell'orario di lavoro giornaliero su prestazione unica giornaliera per poter svolgere attività direttamente connesse alla Manutenzione Infrastrutture;
f) Sulla base di quanto previsto al punto H dal suddetto Accordo nazionale , le Prti, a livello di Unità Produttiva e nel rispetto di quanto stabilito dall'art. 2, punti 3.14 e 4.2.4 del Contratto Aziendale di gruppo FS del 22 marzo 2022, potranno concordare un'articolazione degli orari con modalità di programmazione

si conviene

di proseguire la fase negoziale, di cui ai precedenti punti a) e b), oltre la data del 31 gennaio 2024 al fine di definire quanto di cui al punto c) e addivenire ad una soluzione condivisa che, confermando l'articolazione su prestazione unica giornaliera, potrà (se condiviso tra le parti) prevedere orari conformi alle "Modalità di programmazione" definite al punto G dell'Accordo Nazionale del 10 gennaio 2024.

Nel convenire possibilmente il rispetto della tempistica fissata del medesimo Accordo Nazionale, le parti proseguiranno il confronto il giorno ……. .

Tesseramento 2024

ABBIAMO LE NOSTRE IDEE

NON CI METTIAMO IN RIGA

iscriviti all'ORSA Trasporti