

Verbale della riunione del 16 settembre 2013 tra RFI S.p.A. - Direzione Territoriale Produzione Torino e le OO.SS. Regionali Piemonte e Valle D'Aosta congiuntamente alla RSU n° 2 Torino Infrastruttura.

Sono presenti:

- Per RFI: Grassi, Siccardi
- per le OO.SS. (Segreterie Regionali): Trovato, Fuggetta e Stranges (FILT), Munegato (FIT), Mazzilli e Zappia (UILT), Leto e Caccavo (FAST), Girardi (UGL) Campanella, Spataro e Cappiello (Or.SA)
- per le RSU: Calcagno, Esposto, Drago, Ragusa, Gragnaniello, Oddone, Vetrangia, Pavese, Mazzone, Plano, Valz Brenta, Costantino, Vessicelli.

La riunione inizia alle ore 10.00.

Sono all'ordine del giorno le seguenti tematiche.

Orario di lavoro e cantieri notturni

La Società, nel ribadire le proposte già avanzate durante la riunione del 26/7, illustra con maggior dettaglio le motivazioni delle proposte stesse mediante la documentazione che viene allegata al presente verbale (v. all. 1), che verrà ulteriormente integrata nel corso del prosieguo del confronto.

Reperibilità

Le OS/RSU chiedono il mantenimento delle attuali condizioni/organizzazione, ribadiscono la loro contrarietà agli accorpamenti fra impianti e chiedono un confronto globale sull'istituto; esprimono il loro dissenso sia per quanto riguarda il prolungamento della reperibilità da 7 a 10 giorni sia per quanto riguarda la cessazione della possibilità di presenziamento degli impianti da parte del personale reperibile nei giorni di sabato e domenica, come da prassi consolidata. La Società ribadisce la sua disponibilità al confronto e l'intendimento di presentare un progetto complessivo di riordino, ma conferma che dal 1° ottobre 2013 cesserà il presenziamento di cui sopra.

Logistica degli impianti di produzione

Le parti convengono di riprendere il confronto sulla tematica in occasione delle riunioni sui Piani di Attività del trimestre ottobre/dicembre 2013, che vengono fissate: il 27/9/2013 per le UT Torino Linee Nord Est e Centro Sud, il 30/9/2013 per il GOT e FUT Torino Nodo.

Recupero professionalità Settore Circolazione dal Settore Manutenzione

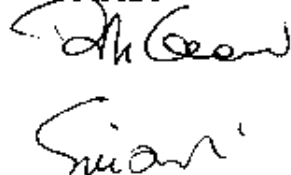
Le OS/RSU chiedono di valutare la possibilità di rientro nel settore circolazione, su base volontaria, dei Tecnici abilitati e utilizzati nella Circolazione - ricollocati nel settore Manutenzione alla chiusura dell'impianto di manovra. La Società si riserva di approfondire e valutare la richiesta e di fornire riscontro durante la prossima riunione.

Le parti convengono di proseguire il confronto il 1° ottobre 2013 presso la sala Palmeri alle ore 9.30.

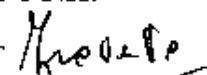
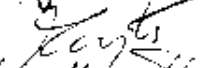
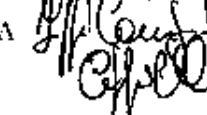
Convengono altresì di fissare per il giorno 3 ottobre 2013 alle ore 9.30 presso la sala Palmeri riunione per il Progetto compartimentale Pulizia e Decoro; la Società si impegna a fornire il dettaglio del progetto in precedenza all'incontro.

Le OS/RSU chiedono il dettaglio del personale inidoneo.

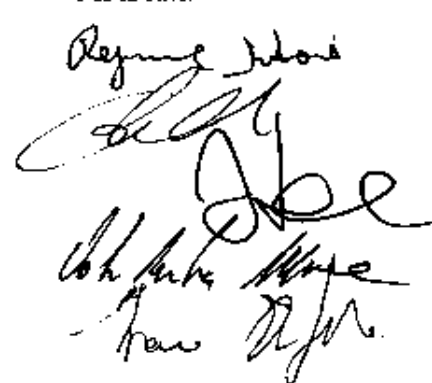
Per RFI



Per le OO.SS.

FILT 
FIT 
UILT 
UGL 
FAST 
Or.SA 

Per la RSU



*All. 1 al verbale
DTP TO/OS-RSU del 16/9/2013*

Riunione OOSS DTP TORINO

16 Settembre 2013

INDICE

- ☐ Analisi della situazione attuale
- ☐ Risposta della DTP Torino
- ☐ Progetti già avviati e da avviare
- ☐ Proposte

CONTESTO DTP TORINO

Trend

Manutenzione
Ordinaria e
straordinaria
appaltata

-30%

Necessità di ridurre i costi
operativi per minori
finanziamenti pubblici



Manutenzione
Straordinaria
Internalizzata

+30%

Necessità di capitalizzare i
costi del personale per
ridurre i tagli ai costi
operativi



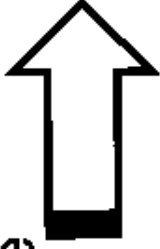
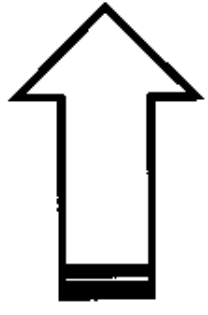
Dati basati sull'anno 2012

SITUAZIONE ATTUALE

- ☐ Necessità di investire sulle innovazioni tecnologiche
- ☐ Necessità di ridurre i costi operativi per il periodo di congiuntura e recessione
- ☐ Minori finanziamenti per manutenzione straordinaria da appaltare

INTERNALIZZAZIONI DTP TORINO

Progetti di upgrade tecnologico:

- ❑ Sostituzione integrale casse da PL:
1000 gg/uomo impiegate nel 2012/2013  1200 gg/uomo impiegate nel 2014
- ❑ Sostituzione registratori cronologici di eventi con registrazione da carta a RAM  700 gg/uomo previste per 2013/2014
- ❑ Sostituzione segnali con quelli a modello LED
- ❑ Sostituzione centraline di continuità

INTERNALIZZAZIONI DTP TORINO

- Internalizzazione della progettazione SCMT di piccoli medi modifiche di stazioni



2012	2013	2014
Speso in appalto: 440.000 Euro	Spesa prevista a fine anno 450.000	Spesa 200.000 in appalto 200.000 con progetta zione interna

INTERNALIZZAZIONI DTP TORINO

☐ Settore TE: cambio filo

2012

Speso in
 appalto: 50
 % del tot.

Consunto
 con
 risorse
 interne:
 50%

2013

Spesa in
 appalto:
 30% del
 tot.

Consunto
 ad oggi
 con
 risorse
 interne:
 70%

2014

Spesa in
 appalto:
 0% del
 tot.

Spesa
 internalizz
 ata: 100%



INTERNALIZZAZIONI DTP TORINO

□ Settore TE: piccoli rinnovi

2013

Spesa in
appalto:
90%

Consunto
ad oggi
internalizza
to: 10%

2014

Spesa in
appalto:
70%

Spesa
internalizza
ta
ipotizzata:
30%



INTERNALIZZAZIONI DTP TORINO

□ Settore IS: Riparazione cavi guasti ↔ posa nuovi cavi



2012

Speso in
appalto:
60%

Consunto
con
risorse
interne:
40%

2013

Spesa in
appalto:
50%

Consunto
ad oggi
internalizz
ato: 50%

2014

Spesa in
appalto:
30%

Spesa
internalizz
ata: 70%

Ulteriori esigenze contingenti

- ☐ Necessità di garantire l'operatività delle ditte con continuità nei cantieri sulle linee ferroviarie per evitare la lievitazione dei costi d'appalto
- ☐ Spostamento delle lavorazione nei periodi notturni dovuto alla nuova politica dei trasporti con la nascita del Servizio Ferroviario Metropolitano

PROPOSTE

Modifica normale orario di riferimento

- Mattina: 08.00 – 13.00
- Pomeriggio: 14.00 – 16.36

Orario di riferimento mattina/notte

- Mattina 07.36 – 13.00 (pausa pranzo 13.00 – 14.00)
- Notte 22.00 – 05.36

Risultati attesi:

- Riunificazione nel periodo mattutino delle squadre con orario giornaliero e quelle con prestazione mattino-notte;
- Interruzioni meglio utilizzate
- Sfruttamento del periodo giornaliero di maggiore prontezza psico-fisica

PROPOSTE

Ricorso alla terza notte fra due riposi settimanali

Risultati attesi:

- possibilità di sfruttare maggiormente i periodi liberi da treni, attivando maggiori lavorazioni internalizzate e garantendo maggiore continuità ai cantieri appaltati