

# Manutenzione DT

## Io speriamo che me la ca

L' 11 maggio scorso, si è tenuto un incontro Nazionale con la Direzione Tecnica e le OO.SS., l'Impresa era rappresentata dal dott. Romani, responsabile Risorse Umane di Trenitalia, il dott. Terzi, responsabile Risorse Umane della DT, e l'ing. Carillo, responsabile della DT.

Dopo un confronto preliminare tra le parti che ha riguardato una panoramica generale del difficile momento del settore, la Società è passata poi all'illustrazione di diverse slide subito pubblicate sul nostro sito [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it).

La prima racchiude gli indicatori di produzione, dove il consuntivo 2009 vede un calo degli organici pari allo 0,5%, la capacità produttiva dell'1,2% e lo straordinario del 17,7% con un conseguente meno 1,6% di ore medie per addetto.

Nel consuntivo 2010 si discerne come obiettivo un aggiuntivo calo dello 0,8%, un aumento dei diretti di produzione dello 0,4%, della capacità produttiva dell' 1,7%, delle ore medie per addetto del 1,48% e un interrogativo sul più 10,7% dello straordinario.

La seconda slide indica l'evoluzione della capacità produttiva per l'anno 2009 dove le ore previste per addetto erano 1423 mentre il consuntivo è pari a 1401. Solo alcune officine hanno raggiunto e superato questo obiettivo, con tutti gli strumenti previsti dal contratto:

- OMC ETR Foggia/Melfi con 1484 ore per addetto
- OMC Carrozze Napoli con 1467 ore per addetto
- OMC Carrozze Firenze con 1442 ore per addetto

Per quanto riguarda il rapporto diretti/indiretti, dove l'obiettivo era 80/20%, l'odierna percentuale è del 75,7%.

La terza slide disegna l'evoluzione della capacità produttiva per l'anno 2010, in cui si vede che in tutte le officine, le ore pianificate a budget 2010 sono in misura minore rispetto al 2009, le assunzioni ad oggi concordate sono 96 con 56 da definire, si ipotizza un incremento di un punto percentuale sul rapporto diretti/indiretti.

La quarta slide distingue la dinamica degli organici.

Gli addetti al 1/1/2009 erano 3756, con una proiezione al 31/12/2009 di 3829, mentre l'obiettivo dichiarato era quello di un restringimento fino a 3742 unità per il 31/12/2010.

La quinta slide intravede il piano di immissione risorse aggiornato all'11 maggio 2010 nelle realtà firmatarie di accordi territoriali.

**Impianti come Voghera dove, però, erano previste 20 assunzioni e sono state fatte 16 o Vicenza, dove erano previste 28 e sono state fatte 19, Foligno dove erano previste 10 e sono state fatte 9 e Foggia, dove erano previste 38 e sono state fatte 23, con un delta di 37 assunzioni in meno e ulteriori 56 negli altri impianti alla stipula degli accordi territoriali.**

**Quindi, non può stupire più di tanto, per il 2010, l'avvio di ulteriori riequilibri territoriali attraverso l'emissione di specifiche interpellanze.**

**La sesta slide illustra la ripartizione per profilo, la settima il posizionamento degli impianti.**

**La slide n° 8 ci indica la gestione dell'eccedenza della capacità produttiva, a Verona verranno trasferite 19 unità a DPR e, con decorrenza 1 marzo, ci saranno 17 unità in trasferta a Vicenza, dove se ne aggiungeranno 14 al primo maggio; a Rimini, invece, ci sarà una manifestazione di interesse per il trasferimento su Napoli di 5 unità.**

**La slide n° 9 ci da il quadro di riferimento, la 10, l'11 e la 12, l'andamento di produzione per prodotto, dove si evidenzia una riduzione progressiva fino ad approdare al 2013 con un' abbassamento della produzione pari al 24%, una contrazione quasi interamente preventivata in ambito manutenzione carrozze.**

**La slide n° 13 illustra i trasferimenti al primo livello verso DPNI e DPR.**

**Una situazione finale raffigurata nella slide n° 14 enuncia:**

- **Concentrazione della grande manutenzione delle flotte ETR a Vicenza**
- **Concentrazione della grande manutenzione dei mezzi leggeri a Foggia**
- **Concentrazione della grande manutenzione delle locomotive TE a Foligno**
- **Concentrazione della manutenzione Cargo nella OMC Verona**
- **Le lavorazioni accentrate di componenti vengono distribuite sugli impianti in relazione al Know How specifico.**

**La slide n°15 denota una diminuzione da 11 a 8 il numero degli impianti di secondo livello della Direzione Tecnica.**

**La slide 16 enuncia la chiusura di Melfi dove il personale verrà riallocato in parte all'OMC di Foggia e parte, nelle intenzioni della Società, dovrebbe rientrare nel fondo per l'accompagnamento alla pensione.**

**Nella slide n°17 il progetto di concentrazione locomotive con il progetto di trasferimento dell'impianto di Verona a Cargo nel 2011.**

**Nello stesso progetto di concentrazione flotte ETR e mezzi leggeri, la slide 18, prevede la chiusura di Melfi (31/12/2010) e Bologna (31/12/2013), dettagliandone i modi nella slide 19 e 20, con conseguente impatto sulle altre OMC, definendone inoltre con la slide 21 la ricollocazione del personale.**

**In fin dei conti, ecco come ci viene illustrata, per quanto riguarda la DT, la mancata applicazione di quel famoso accordo del 15 maggio, tutte le famigerate internalizzazioni previste sono risultate così un vero bluff, le assunzioni solo un mascherato tour-over.**

**Sembra alla fine, un gran gioco di scatole cinesi, svuoto un impianto e ne riempio un altro, creando così esuberi per l'applicazione del fondo, ed io?**

**Io Speriamo che me la cavo!**

