



Addì, 16 marzo 2018 in Milano

Tra

La Società ALSTOM FERROVIARIA SPA presente nelle persone dei Sigg.: Alberi Raffaella, D'Addea Dario, Candini Gabriella, Pattano Luigi e Tocco Alessandra assistita da Assolombarda Confindustria Milano, Monza e Brianza nella persona del Sig. Livio Lannutti

e

la FIM-CISL rappresentata dai Sigg.: Sansone Antonio, De Salve Sergio, Beccastrini Alessandro, Corcella Damiano, Castronuovo Roberta e Arnoldi Pierangelo
la FIOM-CGIL rappresentata dai Sigg.: Pagano Alessandro, Larghi Alberto, Mandrini Marco, Colli Marco, Collini Daniele, Calabrese Domenico, Cesari Claudio e Cantatore Giuseppe
la UILM-UIL rappresentata dai Sigg.: Colonna Luca, Caruso Francesco e Gosmar Bruno

e il Coordinamento Sindacale Nazionale (CSN) delle RSU

Premesso che:

- Il Gruppo Alstom nel corso degli ultimi anni ha effettuato una profonda riorganizzazione all'interno della quale ha rifocalizzato le proprie attività nel settore "ferroviario" dopo aver ceduto, come noto, le società operanti nel settore "energia".
- In ragione dell'operazione di cui al punto precedente, oggi, all'interno del Gruppo, Alstom Ferroviaria SpA costituisce il principale soggetto giuridico che gestisce ed opera sul mercato italiano nell'ambito dei seguenti settori di mercato o business: progettazione e realizzazione materiale ferroviario, progettazione e sviluppo di sistemi di segnalamento ferroviario, progettazione e sviluppo di sistemi di trazione, progettazione ed implementazione di sistemi ed infrastrutture ferroviarie ed attività di manutenzione.
- A decorrere dal 2016 in avanti, la Società, così come venuta a determinarsi in conseguenza di quanto esposto ai punti precedenti, ha rappresentato alle OO.SS.LL. nazionali e al Coordinamento Sindacale Nazionale (CSN) in appositi incontri: il piano strategico, la mission della società, di ogni singolo business e di ogni sito produttivo anticipando in tal senso le operazioni di riorganizzazione e riconversione previste per alcuni siti/attività, le previsioni per gli anni a venire, l'andamento a consuntivo delle attività, i carichi di lavoro già consolidati e le relative previsioni per il periodo considerato.
- In occasione di tali incontri la Società ha evidenziato come i mercati di riferimento all'interno dei quali opera siano caratterizzati da un livello di competizione sempre più alto con la presenza di operatori nuovi particolarmente agguerriti e concorrenziali soprattutto sotto il profilo dei prezzi, del costo orario e della flessibilità del servizio proposto al cliente.
- La necessità per la Società di accrescere la propria competitività risulta elemento prioritario e fondamentale. In questo senso la Società ha rappresentato la necessità di rivedere gli accordi di secondo livello vigenti con l'obiettivo di costruire una nuova regolamentazione contrattuale integrativa di quanto previsto dal CCNL, più rispondente alle esigenze di maggior competitività e flessibilità che i mercati oggi richiedono e che, nel contempo, armonizzi e uniformi condizioni contrattuali assai difformi in conseguenza della diversa origine dei vari siti produttivi.
- Il confronto sindacale, sviluppatosi a decorrere dall'inizio del corrente anno su iniziativa aziendale e successivamente alla luce della richiesta di rinnovo presentata dalle OO.SS., ha visto le Parti incontrarsi in diversi appuntamenti a decorrere dal gennaio scorso.



Come evidenziato e illustrato nei recenti incontri, è in corso un'operazione societaria con il gruppo Siemens finalizzata alla creazione di un nuovo player nel mercato ferroviario. L'operazione, così come già comunicato, sta proseguendo nelle sedi competenti.

Premesso, altresì, che la Società ha illustrato negli incontri di cui ai punti precedenti il piano strategico, la mission della società nonché lo scenario industriale e di mercato nel breve e medio termine, di seguito, vengono rappresentati i contenuti, già oggetto di illustrazione e confronto nei citati incontri intercorsi.

- Lo scenario industriale con cui Alstom dovrà confrontarsi nei prossimi anni sarà sempre più caratterizzato da una crescente competitività e concorrenza, anche da parte di soggetti imprenditoriali privi di unità industriali in Italia.

Attualmente, si registra un mercato ferroviario in tendenziale crescita, con una positiva visibilità a breve/medio termine supportata da un importante piano di investimenti pluriennale da parte di FSI. FSI ha infatti annunciato una nuova visione del mercato, che non si limita al solo trasporto ferroviario ma si muove verso un concetto di mobilità integrata e internazionale (integrazione modale, infrastruttura e logistica integrata, internazionalizzazione e digitalizzazione).

In questo contesto Alstom è, ad oggi, riconosciuta come un fornitore affidabile per rispetto dei tempi e qualità dei prodotti/servizi in virtù di un buon posizionamento per quanto riguarda i prodotti, la base industriale e il know-how. Nonostante ciò, Alstom deve comunque focalizzare i propri sforzi sul miglioramento della competitività.

L'obiettivo di Alstom è quello di essere identificati come il partner preferito dei nostri clienti per le soluzioni di trasporto e diventare il fornitore "italiano" di servizi ferroviari di riferimento, riconosciuto da clienti e stakeholders.

Di seguito le azioni:

- Focalizzazione dell'organizzazione sul cliente (customer oriented).
- Rinnovamento della gamma completa di soluzioni investendo su digitalizzazione e su mobilità integrata.
- Creazione di valore attraverso l'innovazione.
- Consolidamento dell'eccellenza operativa ed ambientale.

Come già ricordato, in un contesto sempre più concorrenziale, anche sui mercati esteri, continuare ad anticipare il mercato grazie all'innovazione tecnologica sarà l'unica via per continuare ad essere competitivi e soprattutto adattabili all'evoluzione del business ferroviario in senso lato.

A questo fine Alstom si propone di continuare ad investire nella creazione di relazioni sempre più strategiche con le università, nonché di esplorare e intensificare le relazioni con gli enti pubblici per ottenere l'accesso a fonti di finanziamento per lo sviluppo di nuove tecnologie.

Gli investimenti e le opportunità derivati dai piani di digitalizzazione e innovazione (industria 4.0) nonché il consolidamento tra business complementari (RS/SER e S&I/SIG) risultano fondamentali.

Per quanto riguarda il sito Rolling Stock di Savigliano, si conferma, ad oggi, una visibilità rispetto ai carichi di lavoro a breve/medio termine, ad eccezione di un temporaneo periodo di parziale scarico nel corso del 2018, dovuto alla fase avanzata di produzione dei progetti Z1 (revamping 53 casse) e NTV (12 treni). La ripresa dovrebbe essere prevista in concomitanza con la salita produttiva conseguente al nuovo progetto dei treni regionali (POP). La conferma dei successivi contratti applicativi sarà determinante per i carichi di lavoro nel medio termine.

Le ulteriori commesse Amtrak (fornitura di 252 casse lastrate e verniciate), RO (7 treni), progetto AREA (15 treni), 5 NTV e 27 Jazz completano l'attuale carico produttivo.

Nel corso dei prossimi anni l'avvicendamento tra contratti giunti ormai al termine della fase produttiva con contratti in fase di crescita e/o acquisizione sarà condizione necessaria per garantire la continuità produttiva.

P.L.

Handwritten initials: A, B, C, D, E

Handwritten initials: S, G

Handwritten initials: J

Handwritten initials: RA

Handwritten initials and signatures: PR, AS, MG, J, AP, etc.



Alstom sta comunque verificando tutte le possibilità derivanti dallo sviluppo dei progetti di ultima generazione tra le quali si evidenziano le opportunità del Pendolino per l'Iran, TCDD (Turchia) e l'attività di promozione del nuovo treno ad idrogeno Alstom (I-Lint) per il mercato italiano.

Il piano di investimenti si articola attraverso un processo di ammodernamento del reparto lastratura cassa (tavole di saldatura Loma, nuovo robot di saldatura) e verniciatura (robot di levigatura automatica) per un valore complessivo di oltre 2 Milioni di euro.

A questo seguirà l'implementazione della nuova linea produttiva dei treni regionali (2 Milioni di euro circa di investimenti) che consentirà al sito di raggiungere la capacità produttiva massima di 7 treni al mese, così come richiesto dal contratto.

Sono inoltre state lanciate una serie di azioni volte all'incremento di competitività del sito, in particolare per le aree Carrelli e linea fitting NTV (Kata Workshop).

La formazione e l'addestramento si confermano di importanza strategica, focalizzate sui processi industriali, sulla salute e sicurezza e sulle competenze tecniche e di sviluppo prodotto. Si conferma, inoltre, l'importanza dell'attività di ingegneria del sito sia per la parte di progettazione di treni ad alta velocità che per i treni regionali di nuova generazione.

Lo scenario sopra evidenziato e la complessità del quadro commerciale rafforzano la generale necessità del sito di contenere la struttura dei costi, sia di prodotto che di processo, attraverso una maggiore efficienza produttiva e un continuo recupero di competitività.

Per quanto concerne i business del Segnalamento e S&I, di recente, è stata varata una nuova organizzazione che vede al vertice un unico responsabile delle due unità. Questo con l'obiettivo di rafforzare la presenza di Alstom sul mercato e cogliere le opportunità di business, soprattutto nell'ambito dei progetti di sistema.

Nel Segnalamento, il principale obiettivo dei siti di Bologna, Firenze e Bari è quello di confermare ed accrescere la propria considerazione quali fornitori chiave, riconosciuti per esperienza, portafoglio e rapporto complessivo, differenziandosi dai competitor attraverso l'efficacia dei prodotti e delle soluzioni.

Tutto ciò potrà avvenire solo anticipando le necessità tecniche dei clienti, garantendo tempi rapidi di commercializzazione dei nuovi prodotti e migliorando la relazione con gli stessi clienti attraverso una manutenzione customer oriented, ottimizzata attraverso l'introduzione di nuove tecnologie digitali.

In particolare tra le azioni volte all'incremento dell'efficacia del prodotto, possiamo menzionare gli sviluppi collegati ai seguenti prodotti:

- RBC on MooN for HD nodes ERTMS
- SCMT Upgrade to ERTMS ERTMS
- ERTMS evolution to BL3 ERTMS
- PAI-PL Homologation PAI-PL
- Axle Counter Roadmap BCA2; Wheel Sensors; SCA3
- Point Machines Roadmap Smart Drive; P80; MET

In questo contesto potrebbe essere possibile acquisire nuove quote di mercato che potranno essere ottenute e mantenute solo incrementando la competitività e la produttività (anche attraverso una semplificazione dell'organizzazione e dei processi, oltre a investimenti sui tool di progettazione).

Nel mercato del segnalamento la competizione si svolgerà su alcuni segmenti chiave, quali:

- I grandi sistemi multi-tecnologia (quali ad esempio il Nodo di Roma e la Milano-Monza-Chiasso);
- I prodotti meccanici di piazzale (quali le P80, MET, CTS2);
- Le riconfigurazioni legate a prodotti storici (quali SML300 e CTC);
- Gli apparati di bordo SCMT

[Handwritten notes and signatures in blue ink are scattered throughout the page, including initials like 'P.L.', 'S&I', 'AA', 'MG', 'NG', 'AP', 'IA', '3', and various scribbles.]



in cui i competitor difendono le proprie quote di mercato attraverso politiche molto aggressive sui prezzi e sui quali anche nuovi concorrenti stanno provando ormai da tempo ad entrare.

La mission, allo stato attuale, rimane quella di capitalizzare la ripresa degli investimenti da parte dei maggiori clienti italiani, che riguarderanno in particolare:

- Nodi delle linee principali ad alta densità,
- ERTMS "a basso costo" per linee regionali,
- Aumento della sicurezza dei passaggi a livello (PAI-PL),
- Miglioramento della sicurezza sulle linee regionali
- Passaggio all' «appalto concorso» da parte di RFI in fase di gara ed «accordo quadro» per la manutenzione di sistemi/prodotti.

Relativamente al mercato estero, vengono confermati gli obiettivi della leadership nel TMS mainline nonché lo sviluppo e promozione del portafoglio prodotti (Romania/CFR, Metrorex; Danimarca/BDK; Svezia/TRV and SL).

Le unità di ingegneria di prodotto del Regional Center stanno oggi lavorando sui seguenti prodotti al fine di aumentare il nostro vantaggio competitivo:

- Nuove funzionalità IXL per il mercato italiano,
- Nuova piattaforma Moon RBC per nodi ad alta densità,
- L'aggiornamento del SCMT all'ERTMS,
- L'evoluzione dell'ERTMS alla BL3,
- Il passaggio a livello PAI/PL,
- Un nuovo conta assi ferroviario.

L'attuale strategia dei prodotti si basa su una gamma completa di soluzioni costituita da cinque elementi (Customer, Solutions, Innovation, Excellence, People).

L'obiettivo nel medio termine rimane quello di mantenere la leadership del ETCS e CBTC aumentando il segmento F&M e della mobilità digitale. In sintesi:

- Rafforzando la leadership nelle soluzioni chiave esistenti: ERTMS/CBTC/Smartlock;
- Sfruttando le soluzioni F&M pervenute attraverso l'acquisizione di GE Signalling
- Sviluppando l'offerta della mobilità digitale;
- Fornendo soluzioni per ottimizzare il rendimento OPEX del cliente;
- Adattando le soluzioni per il cambiamento del modello di business.

Dal punto di vista service saranno fondamentali l'ottimizzazione della gestione dell'obsolescenza dal punto di vista del cliente (partecipando alla fase di progettazione dei sistemi e dei prodotti e proponendo tecnologie di segnalamento sviluppate per far fronte alle necessità di ciclo di vita del cliente) e il miglioramento delle performance attraverso la manutenzione predittiva e le Control rooms: ciò consentirà di essere un partner globale per i clienti (dentro e fuori Italia) con l'obiettivo comune di preservare e migliorare la circolazione dei treni sulla rete, passando da un approccio reattivo ad un approccio proattivo/predittivo (basato sulla responsabilità di monitorare l'efficienza del sistema di segnalamento, sull'indirizzare l'intervento del cliente in caso di rischio potenziale di degrado della circolazione dei treni, sullo sviluppo di strumenti di manutenzione dedicati e focalizzati, sul supporto in caso di evoluzione del prodotto/sistema, sulla raccolta delle reali necessità del cliente in termini di assistenza).

Nell'ambito di System & Infrastructure, il sito di Roma (ex Guidonia) sta riscontrando una timida ripresa delle vendite (pur in presenza di una crescita degli investimenti) nonostante i ritardi di alcuni progetti.

Ciò avviene in tutte le tre aree di attività del sito: RFI e Mainline, Alta Velocità e Trasporto Urbano. Nel mondo RFI si è assistito ad una ripresa degli ordini per la manutenzione ed i rinnovi delle infrastrutture, con la recentissima acquisizione di tre accordi quadro per la linea di contatto, le

Handwritten notes in blue ink on the left margin, including the letters 'ab', 'D', 'E', 'a', 'Soft', 'G', 'H', 'R', and 'M'.

Handwritten initials 'pl' in blue ink on the right margin.

Handwritten scribble in blue ink on the right margin.

Handwritten vertical line in blue ink on the right margin.

Handwritten vertical line in blue ink on the right margin.

Handwritten notes and signatures in blue ink at the bottom of the page, including '4', 'EM', 'MG', and various initials.



sottostazioni ed i piazzali di segnalamento. Si attendono per l'anno prossimo nuove gare per i rinnovi di sottostazioni e linea di contatto (piano straordinario 5).

Per quanto riguarda l'Alta Velocità, dopo la messa in servizio a fine 2016 della Treviglio-Brescia, è stato firmato il contratto per la Milano-Genova (Terzo valico) e si attende il finanziamento e la firma del contratto per il proseguimento della linea da Brescia fino a Padova. Come noto, i contratti dell'Alta Velocità impegnano da subito ingegneria e acquisti, mentre per le attività di campo, a parte interventi puntuali di tipo propedeutico alle lavorazioni dei civili, i lavori veri e propri dovrebbero iniziare dal 2020 in avanti.

Il trasporto urbano è quello che sta soffrendo maggiormente il ritardo degli investimenti. Il tram di Firenze è in via di definizione ma le estensioni dello stesso sistema tramviario, la Desio-Seregno e le nuove opportunità come Palermo o Catania stanno accumulando ritardi rispetto alle date inizialmente previste.

Per il sito prosegue il rafforzamento sul mercato estero con i progetti in UK e le offerte fatte in Francia e in Belgio, con alterne fortune. Per quanto concerne gli investimenti è stato acquistato un nuovo treno di tesatura di ultima generazione, in sostituzione di quello che rimarrà in UK. Inoltre, è stato completato il trasferimento nella nuova sede, più adatta alla missione che è ubicata nei pressi di Porta Pia, in prossimità degli uffici dei nostri principali clienti.

Il sito di Lecco ha consolidato negli ultimi anni la sua missione di centro di eccellenza per i prodotti di Infrastruttura. I prodotti necessari ai progetti di infrastruttura, come terza rotaia, APS, catenaria rigida e più in generale, mensole e prodotti per la catenaria vengono affidati da tutti i siti del gruppo a Lecco, con l'eccezione in caso di particolari e speciali richieste da parte del cliente.

Il mercato, al di fuori del gruppo, è soggetto a dinamiche di concorrenza molto competitive ed a risentirne è la marginalità dei progetti. Un grande sforzo di razionalizzazione del processo produttivo è ancora in corso e deve proseguire nel prossimo futuro. Tale razionalizzazione ha coinvolto l'attività dei condotti (ed il relativo sito), con la riconversione del personale su altre lavorazioni maggiormente redditizie.

Anche il sito di Lecco come quello di Roma risente dei ritardi di alcuni investimenti, sia in Italia sia all'estero, in particolare per quanto riguarda la terza rotaia, di conseguenza nei prossimi anni l'azione commerciale prevedrà una concentrazione degli sforzi su opportunità in nuovi mercati.

Per quando riguarda gli investimenti, dopo quello relativo alla macchina per la produzione automatizzata della terza rotaia e alle razionalizzazioni per la gestione dei flussi di produzione e della gestione del magazzino, l'attenzione sarà concentrata sulla ricerca e la definizione di un nuovo sito unico che riunisca Olginate e Pescate e che risulti più adatto alle mutate esigenze della produzione.

Il mercato del Service in Italia si conferma tendenzialmente in crescita nel breve/medio periodo.

Oltre ai recenti contratti, tra i quali in particolare:

- NTV, estensione del contratto di Full Service da 25 a 30 anni per i nuovi 8 Pendolini EVO
- NTV, nuovo contratto di Full Service di 30 anni per ulteriori 4 nuovi Pendolini EVO
- FNM, estensione dei contratti per la manutenzione dei treni Regionali EMU
- FNM, contratto per la revisione periodica a 1,2MKm dei treni Regionali EMU
- Trentino Trasporti, estensione dei contratti per la manutenzione dei treni Regionali DMU
- Trentino Trasporti, contratto per la revisione periodica a 1,2MKm dei treni Regionali DMU,

si evidenzia che stanno giungendo alla fase finale di negoziazione e/o formalizzazione altri importanti contratti.

In primo luogo si conferma l'importanza delle attività di manutenzione preventiva e correttiva, sia presso i nostri depositi (NTV) sia presso i depositi cliente (Trenitalia, FNM, Trentino Trasporti, ecc.), con l'intenzione di aumentare il numero di depositi coinvolti.

Relativamente alle attività di revisione periodica di treni ad alta velocità e regionali, viene confermata la centralità del deposito di Nola per la revisione dei treni AGV e dei treni regionali EMU, del sito di Savigliano per grandi manutenzioni e importanti rinnovamenti dei treni della



famiglia Pendolino mentre si verificheranno soluzioni personalizzate, in funzione delle varie disponibilità, per revisioni o riparazioni speciali, anche per il tramite di partner dedicati.

Il terzo filone è costituito dalla revisione di sistemi, relativamente ai quali si confermano le potenzialità del sito di Savigliano (carrelli e assili), del deposito di Nola (motori, ammortizzatori, parti freno, etc.) e del sito di Sesto San Giovanni (sistemi elettrici ed elettromeccanici).

Il sito di Sesto San Giovanni sarà centrale anche per le attività di riparazione e gestione logistica centralizzata del Service.

In sintesi, il trend di mercato e la diversificazione messa in atto da tempo (manutenzione preventiva, manutenzione correttiva, revisioni rotabili, parti e riparazioni, revisioni di sistemi, rinnovamenti tecnologici ecc..) consentono di esprimere, allo stato attuale, un moderato ottimismo circa i carichi di lavoro.

Restano, quindi, gli obiettivi per i prossimi anni del completamento dell'integrazione di Sesto San Giovanni (rinforzando la sua presenza nel Service Alstom mondiale), la riduzione dei costi dei prodotti e servizi per assicurare la competitività necessaria per mantenere ed eventualmente ampliare le quote di mercato, l'incremento del livello tecnologico dei prodotti offerti (Control Room, gestione obsolescenze, Sistemi per nuove produzioni e rinnovamento - trazione, Banchi di manovra, Antincendio, Illuminazione, parti elettriche, ecc.) e il rafforzamento dell'integrazione con le altre linee di business (Treni, Segnalamenti ed Infrastrutture) al fine di promuovere pacchetti completi.

Il sito di Sesto San Giovanni è un sito multi-specialista. Le sue attività sono:

- Sistemi di trazione per Treni ad alta velocità e Regionali, Tram e Metropolitane
- Riparazione e manutenzione dei sistemi di trazione ed elettronica.
- Gestione dei ricambi
- Supporto alle flotte dei treni attraverso la Control Room
- Altri sotto sistemi per i treni (banco di manovra, quadri elettrici, anti-incendio...)

I progetti su cui il sito è impegnato sono i seguenti:

- Fornitura di 70 convertitori di trazione, 8 convertitori ausiliari, 47 cassa A.T, 94 banchi di manovra, 47 quadri elettrici, 47 sistemi antincendio per 47 treni regionali Trenitalia, Italia
- Fornitura di oltre 150 convertitori di trazione per i veicoli metropolitani di Panama L1, Panama L2, Lima e metro Santiago NS16
- Fornitura di 48 convertitori di trazione, 24 cassa A. T., 60 carica batterie, 14 banchi di manovra per 12 treni alta velocità per NTV, Italia
- Fornitura di oltre 250 convertitori per installazione sui tram di Nizza, Avignon, Caen, Parigi, Bordeaux, Strasburgo (Francia), Casablanca (Marocco), Dublino (Irlanda), Sydney (Australia), Lusail (Qatar), Kaohsiung (Taiwan) e sul Tram-treno TTNG di SNCF (Francia)
- Progettazione e realizzazione dei sistemi di trazione di 20 convogli composti da 4 carrozze ciascuno per la Metropolitana di Lucknow (India)
- Progettazione e realizzazione dei sistemi di trazione di 52 convogli composti da 2 carrozze ciascuno per la Metropolitana di Los Angeles (Programma di riammodernamento treni)
- Progettazione e realizzazione dei sistemi di trazione di 38 convogli composti da 6 carrozze ciascuno per il Sud Africa

Lato riparazione e gestione ricambi i clienti principali sono Trenitalia, NTV e Trenord.

Nelle previsioni ci si attende un volume di circa 12000 riparazioni nel corso dell'anno dovuto principalmente alle riparazioni dell'elettronica; volume in crescita a seguito del trasferimento di attività da Bologna e Sesto. Obiettivo di Sesto è quello di diventare il centro delle riparazioni dell'elettronica per l'Italia.

Per migliorare la competitività del sito, si continua ad investire sulle linee di produzione (creazione di una linea per i banchi di manovra) e di riparazione (nuova area dedicata ai sistemi compressore

Handwritten notes in blue ink on the left margin, including the letters 'DD', 'el', 'SST', 'R', 'RR', 'Ab', and 'EM'.

Handwritten initials 'Pl' in blue ink on the right margin.

Handwritten mark in blue ink on the right margin.

Handwritten initials 'AA' in blue ink on the right margin.

Handwritten signature in blue ink on the right margin.

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including '6', 'MG', and 'AG'.



e tilting). E' stato inoltre deciso di trasferire il laboratorio per il TCMS del treno NTV da La Rochelle (Francia) a Sesto.

Sempre nell'ottica della competitività, per sostenere tutte le attività del sito, sono state avviate riorganizzazioni ed altre ne seguiranno nel prossimo futuro. L'innovazione è oggi sempre più indispensabile all'azienda: dopo la creazione del processo aziendale "Liberamente", si continueranno ad esplorare possibilità di miglioramento anche su altre attività del sito, con particolare riferimento alle potenzialità derivanti della trasformazione digitale.

Tutto ciò premesso, la Società dichiara che le informazioni contenute nelle premesse includono dichiarazioni previsionali fondate su attese, stime e proiezioni attuali sui settori in cui la società opera e che la Direzione aziendale ritiene, alla luce delle informazioni disponibili allo stato attuale, raggiungibili.

Le Parti, in seguito all'ampio confronto intercorso, hanno convenuto nella definizione di una nuova disciplina contrattuale di secondo livello integrativa di quanto previsto dal vigente CCNL applicato, coerente con le necessità di miglioramento della competitività aziendale rispetto ai mercati di riferimento nei quali la Società opera e rispondente anche al bisogno di contenimento dei costi.

1. **Sistema di Relazioni Sindacali e Mercato del Lavoro.**

Le Parti, fermo restando quanto previsto dal vigente CCNL in materia di Sistema di relazioni sindacali, ritengono importante dare continuità al modello di relazioni già adottato e consolidato nel tempo all'interno del quale viene confermata l'importanza del ruolo del Coordinamento Sindacale Nazionale (CSN) delle RSU cui spetta il compito di analizzare e di discutere le strategie di politiche industriali e di indicare, demandandole alle RSU sotto il profilo operativo, le linee esecutive per la conseguente diffusione e/o applicazione a livello locale. Al riguardo, le Parti hanno convenuto sulla definizione di un nuovo accordo nazionale che sostituisce tutti gli accordi nazionali disciplinanti le Relazioni Industriali/Sindacali esistenti che cessano di avere efficacia definitivamente alla data di sottoscrizione del presente accordo.

2. **Orario di Lavoro e istituti collegati.**

Tenuto conto dello scenario competitivo in cui opera la Società, caratterizzato da una costante riduzione dei prezzi e dalla necessità di migliorare la produttività, le Parti hanno convenuto sulla necessità di definire una nuova regolamentazione aziendale in materia di orari di lavoro e istituti collegati al fine di migliorare la produttività, la competitività aziendale e le condizioni di lavoro del personale. A tale riguardo le Parti hanno definito con apposito verbale di accordo stipulato in data odierna le relative intese in materia.

3. **Welfare, Assistenza Sanitaria e Previdenza integrativa.**

Le Parti hanno convenuto che i fondi MetàSalute e Cometa costituiscono i fondi di riferimento per la Società.

Previdenza integrativa.

Si conviene che, a decorrere dal 1 gennaio 2018, l'unico fondo di previdenza integrativa sarà il Cometa fermo restando il mantenimento degli attuali fondi FPQ (Fondo Previdenza Quadri) nei siti di Sesto San Giovanni e Savigliano e Previlabor nel sito di Bologna. Il personale, aderente ai sopra citati fondi (FPQ e Previlabor), potrà gestire la propria posizione nel rispetto delle possibilità previste dalla legislazione vigente.

Assistenza Sanitaria integrativa.

Per quanto concerne l'assistenza sanitaria integrativa, fermo restando che l'unico fondo, a regime, sarà il MetàSalute, la Società ha già proceduto alla disdetta al 31 dicembre 2017 dell'attuale polizza sanitaria (Unisalute) e, di conseguenza, la copertura assicurativa ad ogni effetto è terminata al 31 dicembre 2017. La società nel mese di ottobre 2017 ha

Handwritten notes and signatures in blue ink on the left margin, including the letters "SFT", "PR", and "H".

Handwritten signature in blue ink on the right margin.

Handwritten signature in blue ink on the right margin.

Handwritten signature in blue ink on the right margin.

Handwritten signature in blue ink on the right margin.

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including "HJ", "MG", "Mg", "HJC", "AP", and "A".



provveduto all'iscrizione di tutto il personale al fondo MetàSalute, come previsto dal vigente CCNL.

Welfare.

In relazione a quanto previsto dall'art. 17 "Welfare", Sez. Quarta – Titolo IV – del vigente CCNL, la Società ha messo a disposizione di tutto il personale strumenti di welfare tramite lo specifico portale (piattaforma) web nelle modalità e con le possibilità previste dallo stesso portale. Tale nuovo strumento costituisce l'unica modalità per la fruizione dei servizi di welfare.

A decorrere dal 1 gennaio 2018 nell'ottica di modernizzare i servizi di welfare già esistenti nelle sedi di Sesto San Giovanni e Savigliano, le Parti riconoscono al personale occupato nelle predette sedi, che ha carichi familiari certificati in base alla vigente normativa fiscale, un valore annuo lordo, a titolo di welfare, pari ad euro 40,00 per la sede di Sesto San Giovanni e 100,00 per la sede di Savigliano. Pertanto a decorrere dal 1 gennaio 2018 vengono a decadere ad ogni effetto i seguenti servizi di welfare aziendale esistenti ad oggi nelle predette sedi: Colonie per figli dei dipendenti, Borse di studio per figli dei dipendenti, facilitazioni scolastiche per i dipendenti, cure termali e "medaglie di anzianità". Resta inteso che tale valore verrà fruito tramite lo specifico portale di cui al capoverso precedente e verrà maturato annualmente dal personale dipendente che al 1 gennaio di ogni anno abbia carichi familiari certificati entro il 31 dicembre precedente in base alla vigente normativa fiscale.

Inoltre, a tutto il personale dipendente in forza alla data del 1 giugno 2018 e del 1 giugno 2019, verrà erogato un valore lordo annuo a titolo di welfare pari a 50,00 euro.

Le modalità di erogazione per fruire dei valori di welfare di cui ai capoversi precedenti saranno quelli previsti dal CCNL così come disciplinati dall'art. 17 del CCNL ed il termine entro cui fruirne è la vigenza del presente accordo entro il 31 marzo 2020.

Si allega tabella riepilogativa dei trattamenti di welfare spettanti annualmente.

4. Premio di Risultato.

Le Parti hanno realizzato un Premio di Risultato, con apposito verbale di accordo stipulato in data 5 marzo u.s. sostitutivo dei precedenti accordi, in materia di PDR, decaduti ad ogni effetto al 31 marzo 2017.

Tale nuovo Premio di risultato ha le caratteristiche di cui all'art. 12 Sezione Quarta – Titolo IV – "Retribuzione ed altri istituti economici" del vigente CCNL conseguibile al raggiungimento di obiettivi di incremento della redditività, produttività e qualità aziendale.

5. Formazione.

Le Parti, anche alla luce di quanto previsto dal rinnovo del CCNL in tema di "Formazione Continua" e nella consapevolezza dell'importanza che percorsi di formazione strutturati e personalizzati possano avere nel supportare le necessità di adeguamento costante delle competenze e delle capacità dei lavoratori rispetto all'evoluzione tecnologica e digitale, confermano le buone prassi aziendali vigenti. In questo contesto, si intende strutturare dei momenti di confronto specifici, tra Direzione e RSU locale, con la finalità di esaminare i fabbisogni formativi anche con riferimento all'evoluzione tecnologica (industria 4.0), i programmi di formazione e le professionalità maggiormente interessate, l'andamento delle specifiche iniziative formative e il numero e la qualifica dei lavoratori coinvolti. In tale sede la RSU potrà svolgere un ruolo propositivo, formulando proposte di merito con riferimento sia agli specifici contenuti formativi che alle professionalità coinvolte. Resta inteso che il confronto con la RSU localmente si svilupperà secondo quanto disciplinato dal rinnovo del CCNL in materia di formazione.

Handwritten initials in blue ink: "JD", "P.L.", "el", "P.L."

Handwritten initials in blue ink: "FSA", "G", "P.L."

Handwritten initials in blue ink: "RR", "dbr", "SI", "EM", "MA", "10", "A", "8", "My", "f", "MG", "P.L.", "A"

Handwritten initials in blue ink: "P.L."

Handwritten initials in blue ink: "P.L."

Handwritten initials in blue ink: "P.L."



ASSOLOMBARDA

Confindustria Milano Monza e Brianza

Le Parti convengono, altresì, sull'opportunità di costituire una commissione paritetica aziendale per la formazione professionale, così come previsto dal vigente CCNL, costituita da 6 componenti (3 in rappresentanza della Direzione aziendale e 3 in rappresentanza del CSN) con il compito di svolgere le attività di seguito riportate e, nel contempo, verificare la coerenza delle attività formative sviluppate a livello locale con gli indirizzi strategici.

Verificare a consuntivo il numero delle iniziative formative realizzate nell'anno precedente, la tipologia, il numero delle giornate erogate ed il numero complessivo dei lavoratori coinvolti;

Verificare l'evoluzione delle professionalità con particolare riferimento ai processi organizzativi e di digitalizzazione attinenti Industria 4.0 al fine di fornire indicazioni strategiche in materia di formazione continua a supporto dei processi di evoluzione;

Verificare le modalità di applicazione di quanto previsto dall'art. 7 Sezione Quarta – titolo VIII del vigente CCNL;

Verificare, coerentemente alle esigenze e ai programmi strategici aziendali, le possibilità di attivazione di iniziative formative fruendo delle progettualità eventualmente presenti sul territorio locale;

Esaminare le esigenze specifiche di formazione con riferimento all'evoluzione delle tecnologie impiegate dalla Società al fine di rispondere in modo tempestivo ed adeguato alle necessità del mercato, all'evoluzione dei prodotti nell'ottica di poter accrescere l'impiegabilità delle professionalità esistenti nei vari siti aziendali. In questo contesto potranno essere analizzate le professionalità critiche e le competenze strategiche nella loro evoluzione dinamica all'interno della Società.

6. **Salute e sicurezza.**

La Parti confermano l'obiettivo prioritario di perseguire il miglioramento continuo delle misure generali di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro anche tramite un continuo e costruttivo monitoraggio sui temi della sicurezza, non solo in riferimento al personale dipendente della Società ma anche nei confronti del personale dipendente di Società terze operanti presso le sedi della Società.

Infatti la tutela della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro, il rispetto dell'ambiente, lo sviluppo sostenibile delle attività produttive sono valori condivisi dalle Parti costituendo, nella comune consapevolezza che il tema della sicurezza e della salute ha un ruolo centrale in Azienda, obiettivi comuni della Società e dei rappresentanti dei lavoratori a tutti i livelli interpretandolo non solo come obbligo da adempiere in relazione all'evoluzione della normativa in materia ma come fattore di crescita della competitività aziendale.

In tale prospettiva le Parti, pur nel rispetto della diversità di ruolo e responsabilità, concordano sulla opportunità di collaborare concretamente al miglioramento continuo dei livelli di sicurezza.

Conseguentemente, le Parti, nella consapevolezza degli ottimi risultati raggiunti in materia, concordano sull'opportunità di proseguire nell'opera di accrescimento della cultura della prevenzione, a tutti i livelli aziendali. A tale scopo ritengono fondamentale la costante sensibilizzazione dei responsabili operativi aziendali e dei lavoratori affinché, in base ai rispettivi ruoli e responsabilità, operino sempre e comunque nel puntuale rispetto delle norme e delle disposizioni aziendali vigenti in materia al fine di raggiungere l'obiettivo zero infortuni.

La Società conferma, altresì, il proprio impegno a pretendere (anche tramite specifiche clausole contrattuali) la garanzia dell'applicazione degli stessi livelli di sicurezza applicati al proprio personale nei confronti delle Società terze operanti all'interno delle sedi aziendali o dei siti dei clienti presso i quali la Società opera. A tale fine la Società conferma l'attività di informazione e sensibilizzazione già adottata da tempo nei confronti di tali aziende tramite le proprie strutture adibite alla gestione di questi temi.

Handwritten notes in blue ink on the left margin, including initials and symbols: "DD", "R", "el", "SST", "FR", "Si", "EM", "10", "AP", "M", "MY", "MB", "AP", "19".

Handwritten initials "P.L." in blue ink on the right margin.

Handwritten symbol in blue ink on the right margin.

Handwritten initials "RA" in blue ink on the right margin.

Handwritten notes and initials in blue ink at the bottom of the page, including "JTC", "MB", "AP", "19".



ALLEGATO N.1
DETERMINAZIONE WELFARE

SEDE	GIUGNO 2018			GIUGNO 2019		
	CCNL	2 ^a LIVELLO	2 ^a LIVELLO	CCNL	2 ^a LIVELLO	2 ^a LIVELLO
SAVIGLIANO	150	50	100 (*)	200	50	100 (*)
SSG	150	50	40 (*)	200	50	40 (*)
LECCO	150	50		200	50	
BOLOGNA	150	50		200	50	
FIRENZE	150	50		200	50	
ROMA	150	50		200	50	
BARI	150	50		200	50	

(*) personale occupato nelle predette sedi, che ha carichi familiari certificati in base alla vigente normativa fiscale

Handwritten signatures and initials in blue ink, including: PR, JIC, EM, a, Solt., and various other illegible marks.