

- avere la certificazione d'abilitazione alla qualifica;
- ⇒ I tempi accessori che vanno applicati nel caso di utilizzo del minuetto e dei nuovi mezzi di trazione;
 - ⇒ Definizione di un calcolo condiviso dei tempi necessari – i quaranta minuti - per far sì che una prestazione ad AU passi dalle sette alle otto ore;
 - ⇒ La sicurezza del Personale di Scorta soggetto a sempre più frequenti aggressioni da parte della clientela;
 - ⇒ Risolvere le problematiche connesse all'effettuazione di servizi promiscui, ossia quando una parte di prestazione viene effettuata ad AU e l'altra parte a doppio agente;
 - ⇒ La risoluzione delle problematiche connesse alla continua modifica della programmazione PAX ed ai progetti di riduzione del traffico notturno anticipato dall'amministratore delegato di Trenitalia;
 - ⇒ Nuove organizzazioni di lavoro nel campo della controlleria in stazione e della lotta all'elusione del pagamento dei titoli di viaggio. Uno specifico incontro di merito è stato fissato per lunedì 26 Febbraio p.v. dove auspichiamo di chiudere definitivamente questa querelle con l'azienda.

Inoltre, in questa fase negoziale, non potevamo comunque esimerci dall'affrontare tutte quelle tematiche proprie della Divisione Cargo, le quali, sicuramente, hanno contribuito in modo significativo, a portarla fino a questo livello di crisi.

Infatti, venerdì scorso, la Società ci ha rappresentato ancora una volta lo scenario drammatico in cui versa questo particolare settore, inoltre, il calo di produzione che essa sta programmando, rende ancora più preoccupato il sindacato.

Il decremento in questione è stato quantificato fra il 10 e il 15 % su base nazionale con una



SEGRETERIA NAZIONALE
Roma, 06 novembre 2006
Prot. n° 796/0.SN

www.fastferrovie.it

Trenitalia S.p.A.
Amministratore Delegato
Vincenzo Soprano

Direttore Risorse Umane e Organizzazione
Luciano Carbone

Responsabile Relazioni Industriali
Michele Bruno

Oggetto: Simulatore Sidac

La scrivente O.S. è stata informata, dalle proprie strutture regionali, che codesta Società sta procedendo con una programmazione di corsi di aggiornamento del Personale di Macchina a mezzo del simulatore di guida SIDAC.

Tali giornate di "aggiornamento", prevedono l'invio del personale in trasferta presso gli ITP di Milano o l'ITR di Firenze.

In merito a tale problematica ci corre l'obbligo di rammentare che, in data 26 gennaio 2004, abbiamo stilato un verbale d'incontro con Trenitalia che prevedeva una visita ai simulatori di Firenze e Milano, al fine di prendere diretta conoscenza del funzionamento del sistema e, perché no, poter fare le nostre osservazioni.

Tali sopralluoghi ad oggi non sono ancora avvenuti; pertanto nel rispetto dell'articolo contrattuale e dell'accordo sottoscritto, si chiede un urgente incontro al fine di organizzare detti sopralluoghi.

Certi di una vostra celere risposta si coglie l'occasione per inviare i saluti più distinti

Il Segretario Nazionale
Pietro Serbassi



forte riduzione soprattutto concentrata nel traffico diffuso e in quello combinato.

Ci dispiace dover dire "lo avevamo detto", ma abbiamo avuto la conferma che il progetto "treno espresso" merci è fallito quasi completamente, con evidenti le ricadute negative sul lavoro. Riteniamo, infatti, che se la Cargo, anziché ricercare forme di progetti mirati a scardinare l'orario di lavoro del CCNL delle attività Ferroviarie, avesse lavorato a ottimizzare il lavoro del personale di macchina con l'orario di lavoro disponibile, il minor risultato possibile, oggi, sarebbe stato quello di avere le idee chiare sul da fare anziché dover ancora ricercare soluzioni.



Direzione Risorse Umane e Organizzazione
Il Direttore

Segreterie Nazionali
FILT
FIT
UILTRASPORTI
FAST Ferrovie
UGL A.F.

Segreteria Generale
Or.S.A. Ferrovie

Loro Sedi

Roma, 21 febbraio 2007

Con riferimento alle problematiche sollevate durante l'incontro di ieri 20 febbraio 2007, riguardanti la tematica del c.d. "agente solo", Trenitalia conferma che non procederà alla realizzazione di alcun esperimento né procederà con iniziative unilaterali.

Cordiali saluti

Domenico Braccialarghe

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Capitale Sociale: Euro 2.569.984.000 i.v.
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 - R.E.A. 883047

Oggi l'unica cosa certa che ci è stata detta è che a fronte di un impegno del personale di macchina, per la produzione sino al 11/12/2006, che ammontava a circa 4488 macchinisti con il calo della produzione si ha un fabbisogno atteso di 4220 unità, ciò sta a significare che 268 macchinisti in forza alla cargo sono in "esubero" (?) in percentuale circa il 6% - 7%.

Secondo l'azienda il calo maggiore di produzione si è avuto sulla Tirrenica-Sud e nel Nord-Ovest nella precisione del Piemonte e Liguria, mentre tiene o va leggermente meglio la cosa nel Nord-Est e Adriatica.

Il Dott. Domenico Braccialarghe, nuovo responsabile delle Relazioni Industriali e Organizzazione del Personale, presiedendo in prima persona tutte le trattative svoltesi dopo il suo incarico, ha già manifestato i necessari segnali di attenzione che Trenitalia oggi ha nei riguardi del lavoro e si è impegnato a dare risposte nel più breve tempo possibile.

E' stato affrontato anche il problema SIDAC, l'azienda ha proposto a tutte le O.S. di effettuare un visita congiunta al simulatore che si terrà martedì 6 Marzo alle ore 11,00 a Milano Martesana (nдр: come da allegato sollecitata dalla Fast Ferrovie già in data 06 novembre 2006).

In conclusione si è parlato anche della disposizione dell'agente solo "paventata" dall'ing. Borgia in via sperimentale, ma anche qui - per ora - vi è stata una smentita ufficiale dal Dott. Domenico Braccialarghe, prima in forma verbale, confermata poi

con apposita comunicazione formale.

F.A.S.T. - CONFSAI

Via Indirizzo ufficio 1
Indirizzo 2
Indirizzo 3
Indirizzo 4

Tel.: 555-555 5555
Fax: 555-555 5555
E-mail: prova@example.com

**INSERIRE LO SLOGAN
QUI.**

Siamo su internet

www.fastferrovie.it

- Confronto con RFI -

Il 22 febbraio u.s. è ripreso il confronto con la Società RFI S.p.A. sul progetto Operation. Il confronto cui hanno partecipato (su richiesta delle OS) anche i Direttori delle due Divisioni interessate ossia il Movimento e la Manutenzione non ha fornito i chiarimenti necessari richiesti nel precedente incontro del 13 febbraio u.s.

Unica cosa certa è il grave tributo che dovrà pagare il Movimento e quindi i Capo Stazione. Infatti con l'introduzione di nuove tecnologie e la finalità dichiarata di " riagggregazione funzionale" da un lato vengono ad aumentare le responsabilità/competenze delle grandi stazioni, per intenderci quelle indicate di categoria "A" nelle slide aziendali, a fronte di una parziale riduzione di personale/mansioni di quelle classificate di Ctg "B" ossia di quelle che saranno parzialmente telecomandate

(regolazione e comando della circolazione) con la conseguente "chiusura" di tutte le stazioni, classificate di categoria "C" che saranno completamente telecomandate.

Quanto sopra, tradotto in parole povere, sta a significare 2000 esuberi o forse più nel Movimento ed un aumento di competenze/funzioni per il personale della manutenzione, che, dovrebbe svolgere (secondo RFI) tra l'altro, anche le mansioni che attualmente sono proprie del Capo Stazione in particolare in quelle stazioni telecomandate.

Abbiamo quindi ricordato alla società che la realtà del Movimento in questo periodo si divide tra situazioni cui l'innovazione tecnologica, sia dei sistemi di blocco che degli impianti è ancora lontana a venire, e realtà dove è sempre più crescente l'attivazione di nuove e sempre più avanzate tecnologie come l'SCC (Sistema Comando e Controllo) l'ACS (Apparati Centrali Statici) e via dicendo fino ad arrivare ai siste-

mi di controllo dell' AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità).

Una situazione quindi di disomogeneità, che ci deve far riflettere in quanto non stiamo parlando di linee tradizionali che vengono man mano sostituite da linee in SCC ma anche di molte situazioni dove la nuova tecnologia non è prevista dal piano d'impresa 2006/2010 di Rete Ferroviaria Italiana. **Altro che "Operation"!!**

In merito all'attribuzione di ulteriori mansioni ai tecnici/operatori della manutenzione, abbiamo fatto presente che occorre rivedere le declaratorie/classificazione del personale e che è pur vero che CCNL è scaduto ma fino a quando non facciamo il prossimo è sempre in vigore.

Il confronto quindi si è chiuso con la riconferma da parte sindacale del NO alla sperimentazione e con l'impegno di proseguire il confronto nei prossimi giorni (non è stata fissata alcuna data visto il fitto calendario già programmato).

PER CONTARE DI PIU' 

... PER TUTELARTI

... E CRESCERE INSIEME

**ISCRIVITI ALLA
FAST-FERROVIE**