

# Verbale dell'incontro in video conferenza del 19 ottobre 2020

tra la Società Terminali Italia s.r.l.

e

le Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-UILT, UGL Ferrovieri, SLM-FAST Confasal e ORSA Ferrovie.

Con riferimento ai punti all'ordine del giorno:

1. Definizione dei mansionari
2. Modello di organizzazione del lavoro nei Terminal del network gestito
3. Criteri generali per la definizione del premio di risultato 2020

dopo ampia discussione, le parti si danno atto di quanto segue.

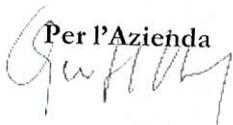
I mansionari relativi alle figure professionali presenti in Azienda, sono stati definiti tra le Parti negli incontri svolti dall'apposito tavolo tecnico: si allega il verbale della riunione finale del tavolo tecnico in parola (allegato 1).

Con riferimento al secondo punto all'ordine del giorno, la Società ha illustrato una metodologia per la definizione del dimensionamento delle risorse necessarie nonché del modello di organizzazione ottimali per l'erogazione dei servizi nei terminal del network in funzione ai livelli di qualità da erogare e nel rispetto delle norme di sicurezza. In allegato 2 è riportato il documento contenente i dettagli di quanto illustrato. Le OOSS si riservano un approfondimento sugli aspetti rappresentati dalla società e si rimanda ad un successivo incontro che si terrà il prossimo 26 ottobre alle Ore 16.

Con riguardo ai criteri per l'individuazione del premio di risultato, le parti si aggiornano al prossimo 29 ottobre 2020 alle ore 16, mentre per la tematica legata al rinnovo del contratto aziendale le parti concordano di incontrarsi il 3 novembre 2020 alle ore 14.30.

Letto, confermato e sottoscritto

Per l'Azienda



Per le Segreterie Nazionali

FILT-CGIL



FIT-CISL



UILTRASPORTI



UGL FERROVIERI



SLM FAST CONFASAL



ORSA FERROVIE



TAVOLO TECNICO

Verona, 15/10/2020

Per Terminali Italia	Salvatore Castello Onofrio Mendoza Roberto Tigano Lorenzo Costantino
Per FILT-CGIL	Luigi Squecco
Per FIT-CISL	Francesco Tromba
Per UIL-UILT	Mirko Addolorato
Per UGL Ferrovieri	Valerio Maggio
Per SLM FAST	Aniello Carpenito
Per ORSA Ferrovie	Enzo Lentini

In data 15/10/2020 tramite l'applicativo Teams, si è riunito il Tavolo Tecnico come concordato in sede di riunione del 07/10/2020.

Per quanto riguarda i mansionari, restano concordati i mansionari dei seguenti ruoli:

- Agente di manovra (mansionario in allegato 1)
- Agente di condotta (mansionario in allegato 2)

Per quanto attiene i seguenti ruoli:

- Gruista (mansionario in allegato 3)
- Operatore di sala (mansionario in allegato 4)
- Coordinatore di Sala (mansionario in allegato 5)

a seguito delle osservazioni e delle modifiche introdotte nella istruzione operativa di erogazione del servizio di handling (TMI-DO-P713) e della conseguente verifica di congruenza, i mansionari si ritengono concordati.

Si ritiene concordato anche il mansionario del ruolo di Capo Squadra Manovra (mansionario in allegato 6).

In merito al ruolo di Coordinatore di Sala le OO.SS. evidenziano l'esigenza di stabilire al tavolo nazionale i criteri per l'individuazione del numero di coordinatori di sala necessari in un impianto

Terminali Italia Srl



FILT-CGIL



FIT-CISL

UIL UILT

UGL Ferrovieri

SLM-FAST

Orsa Ferrovie

## TAVOLO TECNICO

Verona, 15/10/2020

Per Terminali Italia	Salvatore Castello Onofrio Mendozza Roberto Tigano Lorenzo Costantino
Per FILT-CGIL	Luigi Squecco
Per FIT-CISL	Francesco Tromba
Per UIL-UILT	Mirko Addolorato
Per UGL Ferrovieri	Valerio Maggio
Per SLM FAST	Aniello Carpenito
Per ORSA Ferrovie	Enzo Lentini

In data 15/10/2020 tramite l'applicativo Teams, si è riunito il Tavolo Tecnico come concordato in sede di riunione del 07/10/2020.

Per quanto riguarda i mansionari, restano concordati i mansionari dei seguenti ruoli:

- Agente di manovra (mansionario in allegato 1)
- Agente di condotta (mansionario in allegato 2)

Per quanto attiene i seguenti ruoli:

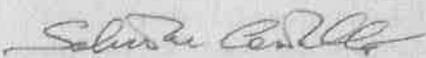
- Gruista (mansionario in allegato 3)
- Operatore di sala (mansionario in allegato 4)
- Coordinatore di Sala (mansionario in allegato 5)

a seguito delle osservazioni e delle modifiche introdotte nella istruzione operativa di erogazione del servizio di handling (TMI-DO-P7I3) e della conseguente verifica di congruenza, i mansionari si ritengono concordati.

Si ritiene concordato anche il mansionario del ruolo di Capo Squadra Manovra (mansionario in allegato 6).

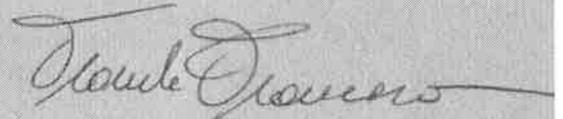
In merito al ruolo di Coordinatore di Sala le OO.SS. evidenziano l'esigenza di stabilire al tavolo nazionale i criteri per l'individuazione del numero di coordinatori di sala necessari in un impianto.

Terminali Italia Srl



FILT-CGIL

FIT-CISL



UIL UILT

UGL Ferrovieri

SLM-FAST

Orsa Ferrovie

TAVOLO TECNICO

Verona, 15/10/2020

Per Terminali Italia	Salvatore Castello Onofrio Mendoza Roberto Tigano Lorenzo Costantino
Per FILT-CGIL	Luigi Squecco
Per FIT-CISL	Francesco Tromba
Per UIL-UILT	Mirko Addolorato
Per UGL Ferrovieri	Valerio Maggio
Per SLM FAST	Aniello Carpenito
Per ORSA Ferrovie	Enzo Lentini

In data 15/10/2020 tramite l'applicativo Teams, si è riunito il Tavolo Tecnico come concordato in sede di riunione del 07/10/2020.

Per quanto riguarda i mansionari, restano concordati i mansionari dei seguenti ruoli:

- Agente di manovra (mansionario in allegato 1)
- Agente di condotta (mansionario in allegato 2)

Per quanto attiene i seguenti ruoli:

- Gruista (mansionario in allegato 3)
- Operatore di sala (mansionario in allegato 4)
- Coordinatore di Sala (mansionario in allegato 5)

a seguito delle osservazioni e delle modifiche introdotte nella istruzione operativa di erogazione del servizio di handling (TMI-DO-P713) e della conseguente verifica di congruenza, i mansionari si ritengono concordati.

Si ritiene concordato anche il mansionario del ruolo di Capo Squadra Manovra (mansionario in allegato 6).

In merito al ruolo di Coordinatore di Sala le OO.SS. evidenziano l'esigenza di stabilire al tavolo nazionale i criteri per l'individuazione del numero di coordinatori di sala necessari in un impianto.

Terminali Italia Srl



FILT-CGIL

FIT-CISL

UIL UILT



UGL Ferrovieri



SLM-FAST



Orsa Ferrovie

TAVOLO TECNICO

Verona, 15/10/2020

Per Terminali Italia	Salvatore Castello Onofrio Mendoza Roberto Tigano Lorenzo Costantino
Per FILT-CGIL	Luigi Squecco
Per FIT-CISL	Francesco Tromba
Per UIL-UILT	Mirko Addolorato
Per UGL Ferrovieri	Valerio Maggio
Per SLM FAST	Aniello Carpenito
Per ORSA Ferrovie	Enzo Lentini

In data 15/10/2020 tramite l'applicativo Teams, si è riunito il Tavolo Tecnico come concordato in sede di riunione del 07/10/2020.

Per quanto riguarda i mansionari, restano concordati i mansionari dei seguenti ruoli:

- Agente di manovra (mansionario in allegato 1)
- Agente di condotta (mansionario in allegato 2)

Per quanto attiene i seguenti ruoli:

- Gruista (mansionario in allegato 3)
- Operatore di sala (mansionario in allegato 4)
- Coordinatore di Sala (mansionario in allegato 5)

a seguito delle osservazioni e delle modifiche introdotte nella istruzione operativa di erogazione del servizio di handling (TMI-DO-P713) e della conseguente verifica di congruenza, i mansionari si ritengono concordati.

Si ritiene concordato anche il mansionario del ruolo di Capo Squadra Manovra (mansionario in allegato 6).

In merito al ruolo di Coordinatore di Sala le OO.SS. evidenziano l'esigenza di stabilire al tavolo nazionale i criteri per l'individuazione del numero di coordinatori di sala necessari in un impianto.

Terminali Italia Srl



FILT-CGIL

FIT-CISL

UIL UILT

UGL Ferrovieri

SLM-FAST

Orsa Ferrovie



TAVOLO TECNICO

Verona, 15/10/2020

Per Terminali Italia	Salvatore Castello Onofrio Mendoza Roberto Tigano Lorenzo Costantino
Per FILT-CGIL	Luigi Squecco
Per FIT-CISL	Francesco Tromba
Per UIL-UILT	Mirko Addolorato
Per UGL Ferrovieri	Valerio Maggio
Per SLM FAST	Aniello Carpenito
Per ORSA Ferrovie	Enzo Lentini

In data 15/10/2020 tramite l'applicativo Teams, si è riunito il Tavolo Tecnico come concordato in sede di riunione del 07/10/2020.

Per quanto riguarda i mansionari, restano concordati i mansionari dei seguenti ruoli:

- Agente di manovra (mansionario in allegato 1)
- Agente di condotta (mansionario in allegato 2)

Per quanto attiene i seguenti ruoli:

- Gruista (mansionario in allegato 3)
- Operatore di sala (mansionario in allegato 4)
- Coordinatore di Sala (mansionario in allegato 5)

a seguito delle osservazioni e delle modifiche introdotte nella istruzione operativa di erogazione del servizio di handling (TMI-DO-P7I3) e della conseguente verifica di congruenza, i mansionari si ritengono concordati.

Si ritiene concordato anche il mansionario del ruolo di Capo Squadra Manovra (mansionario in allegato 6).

In merito al ruolo di Coordinatore di Sala le OO.SS. evidenziano l'esigenza di stabilire al tavolo nazionale i criteri per l'individuazione del numero di coordinatori di sala necessari in un impianto.

Terminali Italia Srl



FILT-CGIL

FIT-CISL

UIL UILT



UGL Ferrovieri



SLM-FAST



Orsa Ferrovie

TAVOLO TECNICO

Verona, 15/10/2020

Per Terminali Italia	Salvatore Castello Onofrio Mendozza Roberto Tigano Lorenzo Costantino
Per FILT-CGIL	Luigi Squecco
Per FIT-CISL	Francesco Tromba
Per UIL-UILT	Mirko Addolorato
Per UGL Ferrovieri	Valerio Maggio
Per SLM FAST	Aniello Carpenito
Per ORSA Ferrovie	Enzo Lentini

In data 15/10/2020 tramite l'applicativo Teams, si è riunito il Tavolo Tecnico come concordato in sede di riunione del 07/10/2020.

Per quanto riguarda i mansionari, restano concordati i mansionari dei seguenti ruoli:

- Agente di manovra (mansionario in allegato 1)
- Agente di condotta (mansionario in allegato 2)

Per quanto attiene i seguenti ruoli:

- Gruista (mansionario in allegato 3)
- Operatore di sala (mansionario in allegato 4)
- Coordinatore di Sala (mansionario in allegato 5)

a seguito delle osservazioni e delle modifiche introdotte nella istruzione operativa di erogazione del servizio di handling (TMI-DO-P713) e della conseguente verifica di congruenza, i mansionari si ritengono concordati.

Si ritiene concordato anche il mansionario del ruolo di Capo Squadra Manovra (mansionario in allegato 6).

In merito al ruolo di Coordinatore di Sala le OO.SS. evidenziano l'esigenza di stabilire al tavolo nazionale i criteri per l'individuazione del numero di coordinatori di sala necessari in un impianto.

Terminali Italia Srl


FILT-CGIL

FIT-CISL

UIL UILT

UGL Ferrovieri

SLM-FAST

Orsa Ferrovie

## TAVOLO TECNICO

Verona, 15/10/2020

Per Terminali Italia	Salvatore Castello Onofrio Mendozza Roberto Tigano Lorenzo Costantino
Per FILT-CGIL	Luigi Squecco
Per FIT-CISL	Francesco Tromba
Per UIL-UILT	Mirko Addolorato
Per UGL Ferrovieri	Valerio Maggio
Per SLM FAST	Aniello Carpenito
Per ORSA Ferrovie	Enzo Lentini

In data 15/10/2020 tramite l'applicativo Teams, si è riunito il Tavolo Tecnico come concordato in sede di riunione del 07/10/2020.

Per quanto riguarda i mansionari, restano concordati i mansionari dei seguenti ruoli:

- Agente di manovra (mansionario in allegato 1)
- Agente di condotta (mansionario in allegato 2)

Per quanto attiene i seguenti ruoli:

- Gruista (mansionario in allegato 3)
- Operatore di sala (mansionario in allegato 4)
- Coordinatore di Sala (mansionario in allegato 5)

a seguito delle osservazioni e delle modifiche introdotte nella istruzione operativa di erogazione del servizio di handling (TMI-DO-P7I3) e della conseguente verifica di congruenza, i mansionari si ritengono concordati.

Si ritiene concordato anche il mansionario del ruolo di Capo Squadra Manovra (mansionario in allegato 6).

In merito al ruolo di Coordinatore di Sala le OO.SS. evidenziano l'esigenza di stabilire al tavolo nazionale i criteri per l'individuazione del numero di coordinatori di sala necessari in un impianto.

Terminali Italia Srl



FILT-CGIL

FIT-CISL

UIL UILT

UGL Ferrovieri

SLM-FAST

Orsa Ferrovie

## MANSIONARIO AGENTE DI MANOVRA

**Unità Produttiva:** Direzione Operativa

<b>Compiti e mansioni generali</b>	<b>Normativa di riferimento</b>
Prepararsi alla missione, dotarsi degli strumenti necessari in relazione alla tipologia di servizio da svolgere;	Istruzione Operativa Erogazione Servizio Manovra TMI-DO-P7I2;
Conoscere il ruolo e le relative responsabilità, derivanti dalla normativa vigente e dall'organizzazione del servizio;	Disposizione di Esercizio TMI-DE-4-
Assicurare la continuità del servizio, rilevare e riferire le consegne all'inizio e al termine del servizio stesso, secondo le modalità stabilite;	DOMxx Documento organizzativo delle Manovre;
Muoversi in sicurezza nell'ambito degli spazi ferroviari e sui veicoli in relazione al servizio da svolgere;	manuale di mestiere PDM RET MAN AIM cautele personali
Identificare le parti dell'infrastruttura ferroviaria (località di servizio, e relativo modalità di esercizio, binari, deviatoi); I sistemi di alimentazione dell'energia ed i documenti che li rappresentano graficamente;	manuale di mestiere PDT NET INF infrastruttura
<b>Compiti specifici relativi ai veicoli</b>	<b>Normativa di riferimento</b>
Collegare e scollegare i veicoli nel risetto della normativa vigente	Manuale di mestiere RET PDT MAN U UNI Unione e distacco veicoli
Eseguire sui veicoli le operazioni preliminari ai movimenti di manovra	
Rilevare le restrizioni relative al movimento nel rispetto delle indicazioni riportate sui veicoli (etichette longherone), o sui carichi, all'attivazione del freno continuo, comunicando le relative informazioni al personale interessato.	Manuale di mestiere RET PDT FOR ETC Disposizioni sull'uso delle etichette
Identificare i segnali dei treni e delle locomotive utilizzate per le manovre, posizionamento sul materiale dei mezzi di segnalamento	Manuale di mestiere RET PDT MAN ESE ORG
Stazionamento	Manuale di mestiere PDT STA
Verifica della continuità della condotta del freno	Stazionamento MAN RET PDT STA
Sapere provocare l'arresto dei convogli delle manovre spinte	Manuale di mestiere PDT PRF PFC Prova del freno RET PDT PRF PFC
<b>Compiti specifici relativi all'infrastruttura</b>	<b>Normativa di riferimento</b>
Eseguire ai fini della predisposizione degli istradamenti la manovra dei deviatoi e degli altri enti/meccanismi, utilizzando gli organi di manovra presenti e la tecnologia applicata (unità bloccabile, ecc.)	Manuale di mestiere PDT MAN ESE DEV Manovra deviatoi
Eseguire la manovra dei commutatori da palo	Manuale di mestiere PDT MAN ESE MTE manovra sezionatori da palo
Ordinare i movimenti di manovra, in relazione agli strumenti utilizzati, all'istradamento predisposto, ai segnali ed agli altri enti presenti sull'istradamento stesso.	Manuale di mestiere PDT MAN ESE Esercizio manovra.



<p>Adottare i provvedimenti e le precauzioni previste nelle situazioni particolari di esercizio derivanti dal degrado dell'infrastruttura, delle apparecchiature di sicurezza, delle locomotive, da situazioni di emergenza, nelle anomalie occorse nei movimenti di manovra al fine di garantire la sicurezza dell'esercizio e delle persone.</p>	<p>Disposizione di Esercizio TMI-DE-4-DOMxx Documento organizzativo delle Manovre; Istruzioni Operative TMI-DO-P7I9 Gestione Emergenze Disposizione di esercizio TMI-DE-5-PEIxxx</p>
--	--

## MANSIONARIO AGENTE DI CONDOTTA

**Unità Produttiva:** Direzione Operativa

Compiti e mansioni	Documenti di riferimento
Prepararsi alla missione, dotarsi degli strumenti necessari in relazione alla tipologia di servizio da svolgere;	Istruzione Operativa Erogazione Servizio Manovra TMI-DO-P7I2;
Conoscere il ruolo e le relative responsabilità, derivanti dalla normativa vigente e dall'organizzazione del servizio;	
Assicurare la continuità del servizio, ricevendo le consegne all'inizio del servizio stesso, secondo le modalità stabilite;	
Muoversi in sicurezza nell'ambito degli spazi ferroviari e sulle locomotive da manovra in relazione al servizio da svolgere;	Manuale di mestiere Condotta NET ASE CON
Utilizzare le locomotive da manovra rispetto alla programmazione prevista effettuando i previsti controlli;	Manuale di mestiere Condotta RET LOC PRE preparazione delle locomotive
Eseguire le manovre alla guida della locomotiva in considerazione alle caratteristiche infrastrutturali dell'impianto ed all'organizzazione del servizio relazionandosi con gli interlocutori previsti anche mediante l'utilizzo dei supporti tecnologici, ove previsti	Manuale di mestiere Condotta RET LOC PRE preparazione delle locomotive Manuale di mestiere Condotta RET
Eseguire:	MAN ESE esercizio delle manovre
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ controlli preliminari sulla locomotiva;</li> <li>✓ prove messa in servizio;</li> <li>✓ prove prima dei movimenti di manovra;</li> <li>✓ stazionamento delle locomotive;</li> <li>✓ prova del freno del mezzo;</li> <li>✓ rifornimento delle locomotive.</li> </ul>	Istruzione Operativa Erogazione Servizio Manovra TMI-DO-P7I2; Manuale di mestiere Condotta RET LOC PDF Prova del Freno delle locomotive; Manuale di mestiere Condotta RET STA LOC stazionamento delle locomotive; Disposizione di esercizio TMI-DE-4-GAS disposizione rifornimento gasolio



<p>Adottare i provvedimenti e le precauzioni previste nelle situazioni particolari di esercizio derivanti dal degrado dell'infrastruttura, delle apparecchiature di sicurezza, delle locomotive, da situazioni di emergenza, nelle anomalie occorse nei movimenti di manovra al fine di garantire la sicurezza dell'esercizio e delle persone.</p>	<p>Disposizione di esercizio TMI-DE-5-PEIxx Istruzione Operativa gestione emergenze TMI-DO-P7I9; TMI-DO-P7I</p>
--	---

## MANSIONARIO GRUISTA

**Unità Produttiva:** Direzione Operativa

<b>Compiti e mansioni</b>	<b>Documenti di riferimento</b>
Prepararsi alla missione, dotarsi degli strumenti necessari in relazione alla tipologia di servizio da svolgere;	TMI-DO-P7I3 cap. 4.3 TMI-DO-P7I3 cap. 12
Conoscere il ruolo e le relative responsabilità, derivanti dalla normativa vigente e dall'organizzazione del servizio;	TMI-DO-P7I3 cap. 1.5 TMI-DO-P7I3 cap. 4.2
Assicurare la continuità del servizio, ricevendo le consegne all'inizio del servizio stesso, secondo le modalità stabilite;	TMI-DO-P7I3 cap. 4.3
Muoversi in sicurezza nell'ambito degli spazi ferroviari e sui mezzi operativi in relazione al servizio da svolgere;	TMI-DO-P7I3 cap. 12
Utilizzare i mezzi operativi rispetto alla programmazione prevista effettuando i previsti controlli provvedendo anche al rifornimento di gasolio;	TMI-DO-P7I3 cap. 3.1.1 TMI-DO-P7I3 cap. 4.3; Manuali di uso dei mezzi. Istruzione operativa di sicurezza n. 2/2017 rifornimento gasolio.
Operare in relazione alle caratteristiche infrastrutturali dell'impianto ed all'organizzazione del servizio relazionandosi con l'interlocutore previsto (preparazione carri, carico e scarico UTI, attività di supporto ad operatore a bordo gru, movimentazione UTI). Utilizzare i supporti tecnologici, ove richiesti, per lo svolgimento delle suddette attività e per relazionarsi con l'interlocutore previsto.	TMI-DO-P7I3 cap. 5 in particolare: TMI-DO-P7I3 cap. 5.3, 5.4, 5.5, 5.7, 5.10, 5.11. TMI-DO-P7I3 cap. 7
Adottare i provvedimenti e le precauzioni previste nelle situazioni particolari di esercizio derivanti dal degrado dell'infrastruttura, delle apparecchiature di sicurezza, dei mezzi operativi, da situazioni di emergenza, nelle anomalie occorse nei movimenti di manovra dei mezzi operativi al fine di garantire la sicurezza della circolazione e delle persone.	TMI-DO-P7I3 cap.9; TMI-DO-P7I3 cap. 11; TMI-DO-P7I3 cap. 12. TMI-DO-P7I5 TMI-DO-P7I8 TMI-DO-P7I9

## MANSIONARIO OPERATORE DI SALA

**Unità Produttiva:** Direzione Operativa

<b>Compiti e mansioni</b>	<b>Documenti di riferimento</b>
Prepararsi alla missione, dotarsi degli strumenti necessari in relazione alla tipologia di servizio da svolgere;	TMI-DO-P7I3 cap. 4.3 TMI-DO-P7I3 cap. 12
Conoscere il ruolo e le relative responsabilità, derivanti dalla normativa vigente e dall'organizzazione del servizio;	TMI-DO-P7I3 cap. 1.5 TMI-DO-P7I3 cap. 4.2
Assicurare la continuità del servizio, redigendo e ricevendo le consegne all'inizio e al termine del servizio stesso, secondo le modalità stabilite;	TMI-DO-P7I3 cap. 2.5 TMI-DO-P7I3 cap. 4.3
Muoversi in sicurezza nell'ambito degli spazi ferroviari in relazione al servizio da svolgere;	TMI-DO-P7I3 cap. 12
Operare in relazione alle caratteristiche infrastrutturali dell'impianto ed all'organizzazione del servizio mediante l'utilizzo dei supporti tecnologici (accettazione UTI, controlli UTI, liste carico treni, spunta dei materiali in arrivo e partenza, chiusura e messa a disposizione dei treni, inserimento anomalie Sistema Informatico, rilevazione danni, gestione interferenze manovra ferroviaria).	TMI-DO-P7I3 cap. 5.2, 5.3 5.6, 5.7, 5.8, 5.9, 5.10; TMI-DO-P7I3 cap. 9; TMI-DO-P7I3 cap. 10.
Adottare i provvedimenti e le precauzioni previste nelle situazioni particolari di esercizio derivanti dal degrado dell'infrastruttura, delle apparecchiature di sicurezza, dei mezzi operativi, da situazioni di emergenza, nelle anomalie occorse nei movimenti di manovra dei mezzi operativi al fine di garantire la sicurezza dell'esercizio e delle persone.	TMI-DO-P7I3 cap.9; TMI-DO-P7I3 cap. 11; TMI-DO-P7I3 cap. 12; TMI-DO-P7I5 TMI-DO-P7I8 TMI-DO-P7I9

## MANSIONARIO COORDINATORE DI SALA

**Unità Produttiva:** Direzione Operativa

Compiti e mansioni	Documenti di riferimento
Prepararsi alla missione, dotarsi degli strumenti necessari in relazione alla tipologia di servizio da svolgere;	TMI-DO-P7I3 cap. 4.3 TMI-DO-P7I3 cap. 12
Conoscere il ruolo e le relative responsabilità, derivanti dalla normativa vigente e dall'organizzazione del servizio;	TMI-DO-P7I3 cap. 1.5 TMI-DO-P7I3 cap. 4.2
Assicurare la continuità del servizio, redigendo e ricevendo le consegne all'inizio e al termine del servizio stesso, secondo le modalità stabilite;	TMI-DO-P7I3 cap. 4.3
<p>Operare in relazione all'organizzazione del servizio mediante l'utilizzo dei supporti tecnologici, supportando il RI nel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• compilare il piano occupazionale giornaliero (soppressioni, ritardi, g.o., manutenzioni in genere di mezzi o infrastrutture Terminal).</li> <li>• gestire quotidianamente il personale di sala operativa ed i gruisti (ferie, permessi, assenze varie ed eventuali riformulazioni turno);</li> <li>• gestire le attività fra il piazzale e la sala operativa.</li> </ul> <p>Specificatamente alla sala operativa, supporta il RI nel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• assegnare la lavorazione treni agli operatori di sala;</li> <li>• supervisionare le attività di sala;</li> <li>• gestire gli operatori di sala in relazione al traffico giornaliero distribuendoli nelle varie postazioni di servizio;</li> </ul> <p>Specificatamente al piazzale, supporta il RI nel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• coordinare le attività dei gruisti e la movimentazione delle UTI;</li> <li>• assumere il ruolo di Referente verso il personale di ditte terze che svolgono attività terminalistiche;</li> <li>• gestire l'utilizzo dei mezzi operativi in base alle necessità giornaliere.</li> </ul> <p>Specificatamente alla manovra, supporta il RI nel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• assumere il ruolo di interfaccia verso le IF;</li> <li>• ricevere i moduli 6/a e trasmette i moduli 6/b alle IF;</li> <li>• redigere il prospetto delle manovre da eseguire ed eseguite;</li> </ul>	<p>TMI-DO-P7I3 cap. 2.5 TMI-DO-P7I3 cap. 4.3</p> <p>TMI-DO-P7I2 TMI-DE-4-DOM</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• coordinare una o più squadre di manovra nelle situazioni di gestione operativa;</li> <li>• gestire l'utilizzo dei mezzi operativi in base alle necessità giornaliere;</li> <li>• assumere il ruolo di Referente verso la competente struttura che gestisce la manutenzione dei mezzi.</li> </ul>	
È di supporto alla sala operativa svolgendo anche le mansioni di operatore di sala	TMI-DO-P7I3 cap. 4.3
Muoversi in sicurezza nell'ambito degli spazi ferroviari in relazione al servizio da svolgere;	TMI-DO-P7I3 cap. 12
Adottare i provvedimenti e le precauzioni previste nelle situazioni particolari di esercizio derivanti dal degrado dell'infrastruttura, delle apparecchiature di sicurezza, dei mezzi operativi, da situazioni di emergenza, nelle anomalie occorse nei movimenti di manovra dei mezzi operativi al fine di garantire la sicurezza dell'esercizio e delle persone.	TMI-DO-P7I3 cap.9; TMI-DO-P7I3 cap. 11; TMI-DO-P7I3 cap. 12; TMI-DO-P7I5 TMI-DO-P7I8 TMI-DO-P7I9

## MANSIONARIO CAPO SQUADRA MANOVRA

Unità Produttiva: Direzione Operativa

Compiti e mansioni generali	Normativa di riferimento di riferimento
Prepararsi alla missione, dotarsi degli strumenti necessari in relazione alla tipologia di servizio da svolgere;	Istruzione Operativa Erogazione Servizio Manovra TMI-DO-P7I2 paragrafo 2.2.2.;
Conoscere il ruolo e le relative responsabilità, derivanti dalla normativa vigente e dall'organizzazione del servizio;	
Assicurare la continuità del servizio, rilevare e riferire le consegne all'inizio e al termine del servizio stesso, secondo le modalità stabilite;	Disposizione di Esercizio TMI-DE-4-DOMBA Documento organizzativo delle Manovre paragrafo 3
Coordinare e svolgere le attività di manovra e della/e squadre di manovra sulla base del programma di manovra ricevuto dal RI o coordinatore;	Istruzione Operativa Erogazione Servizio Manovra TMI-DO-P7I2 paragrafo 2.2.3  Disposizione di Esercizio TMI-DE-4-DOMBA Documento organizzativo delle Manovre paragrafo 3.3.1
Cura i rapporti con il Gestore Infrastruttura ed il Terminal limitatamente all'attività operativa;	Disposizione di Esercizio TMI-DE-4-DOMBA Documento organizzativo delle manovre paragrafo 4.3.
Gestione della modulistica interna (segnalazione guasti, anomalie);	
Redige e controfirma le consegne;	Istruzione Operativa Erogazione Servizio Manovra TMI-DO-P7I2 paragrafo 2.2.3.
Controlla e compila il registro staffe;	
Adottare i provvedimenti e le precauzioni previste nelle situazioni particolari di esercizio derivanti dal degrado dell'infrastruttura, delle apparecchiature di sicurezza, delle locomotive, da situazioni di emergenza, nelle anomalie occorse nei movimenti di manovra al fine di garantire la sicurezza dell'esercizio e delle persone.	Istruzioni Operative TMI-DO-P7I9 Gestione Emergenze; TMI-DO-P7I8; TMI-DO-P7I5; Disposizione di esercizio TMI-DE-5-PEIxxx

# Incontro Terminali Italia – OO.S Nazionali del 19 ottobre 2020

Metodologia per la determinazione delle risorse necessarie  
per l'erogazione dei servizi nei terminal del network



## Scopo

La nuova strategia aziendale, orientata al rafforzamento della posizione nel mercato della logistica intermodale di primo e ultimo miglio è attuabile solo se la gestione dei servizi è efficace e efficiente.

Condizione necessaria per realizzare ciò è una adeguata analisi dei processi e dei modelli organizzativi ottimali in relazione alle tecnologie presenti: la conoscenza di tali elementi consente di individuare per ogni terminal, in funzione dei volumi di produzione e dei livelli di qualità contrattualizzati, la migliore organizzazione (tecnica ed operativa) da adottare.

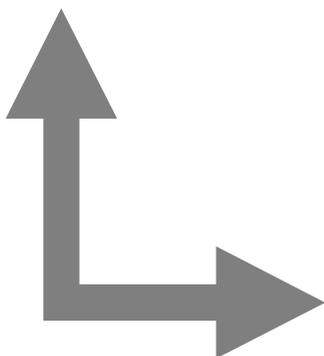
Per la costruzione di un siffatto modello è di fondamentale importanza, definire - sulla scorta dei vincoli gestionali esistenti - i parametri unitari onde stimare, in funzione della domanda di servizi nei terminal e della tecnologia presente, il giusto dimensionamento delle risorse necessarie (**valori unitari di produzione -  $V_{up}$** ).

Al variare **dei livelli di qualità da garantire** e fermi restando gli **standard di sicurezza** previsti dalle norme, la conoscenza degli elementi cui sopra, unitamente alle risorse economiche disponibili, consente anche di stimare per ogni contesto operativo oltre la quota residua di domanda ancora «acquisibile», anche l'entità degli investimenti eventualmente necessari (quantità e qualità)

# Obiettivi

## Considerazioni di carattere generale

1. Poiché i dati di produzione storici esaminati sono quelli effettivamente prodotti, la natura e la caratteristica dei dati consente di poter affermare che i valori statistici dei parametri ottenuti sono attendibili e pertanto sono affidabili anche per essere utilizzati nei processi di pianificazione/prograzione in quanto essi tengono «statisticamente» conto anche di eventuali imprevisti (perditempo, diversa produttività individuale, gestione di situazioni o circostanze specifiche, ecc...)
2. La metodologia descritta è stata «tarata» prendendo a riferimento i dati riferiti ai terminal più importanti e pertanto i risultati dell'analisi sono applicabili a tutti i terminal del network

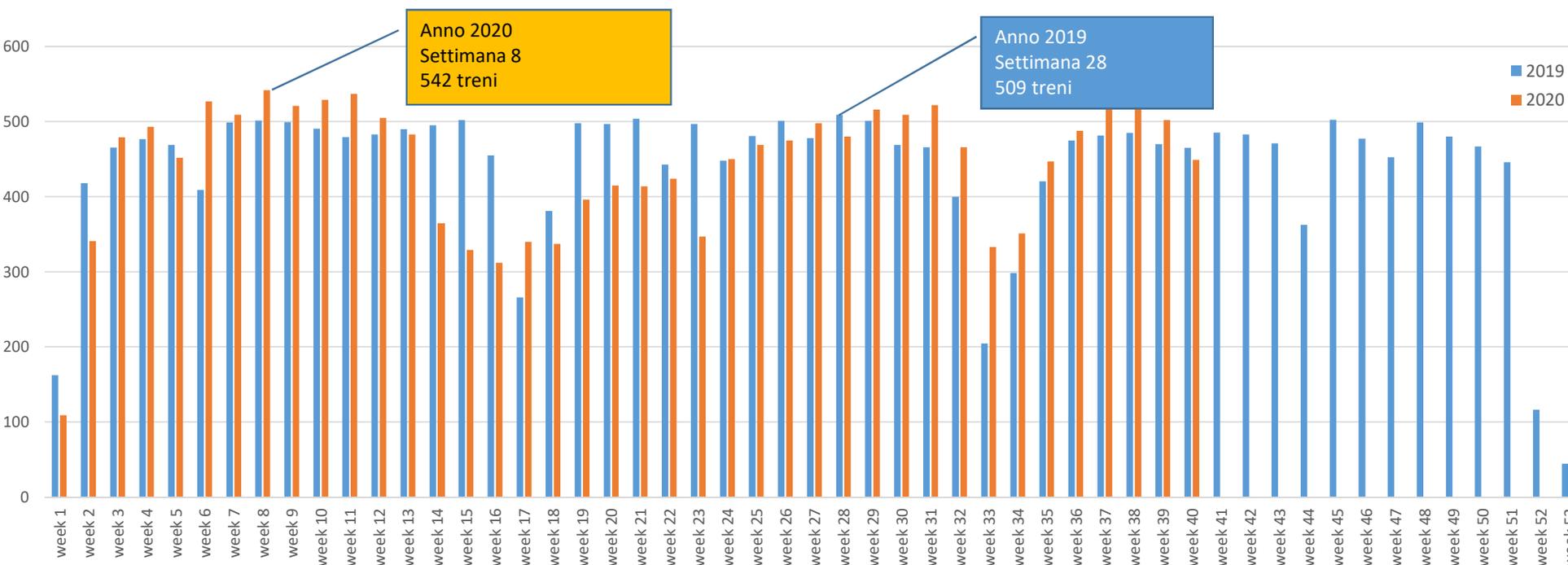


**La metodologia descritta nel seguito ha consentito di:**

- A. definire i *valori unitari di produzione* per singolo profilo professionale (*VUPx*):**
  - Gruisti
  - Operatori di sala
  - Tecnici di manovra e condotta
- B. definire un criterio per la individuazione della necessità della figura professionale «coordinatore di sala»**

# Analisi storica della produzione e individuazione dei fattori di produzione

## Picchi di produzione intero network 2019 e 2020 (numero treni per settimana)



1. Sono stati esaminati i dati di produzione dei terminal di Verona, Segrate e Bari degli anni 2019 e 2020;
2. Per ciascuno di essi è stata considerata la settimana a massima produzione e il numero di persone presenti

# Analisi storica della produzione e individuazione dei fattori di produzione

## Individuazione del «valore unitario massimo di produzione» ( $V_{UP}$ ) per addetto e per ora

### Gruisti:

- $V_{UP}$  = numero massimo di tiri gru per ora con gru gommata = 25 [Tg/ora]
- $V_{UP}$  = numero massimo di tiri gru per ora con gru portale = 40 [Tg/ora]
- $V_{UP}$  = numero massimo di tiri gru per ora con carro ponte > 40 [Tg/ora]

### Operatori di sala

a.  $T_{OS1}$  = tempo massimo per effettuare una spunta treno = **30 minuti**

b.  $T_{OS2}$  = tempo massimo per effettuare una operazione di pre check-in + check in/out = **3,3 minuti**

Per determinare il tempo necessario per effettuare le operazioni di spunta ( $N_t$ ) e le operazioni di pre e check I/O ( $N_{ch}$ ) per ogni fascia giornaliera (mattina, pomeriggio, notte) si utilizza la formula:

$$(1) \quad T_{tot} = (T_{OS1} * N_t) + (T_{OS2} * N_{ch}) \quad [min]$$

Dividendo il valore risultante della (1) per 456 (= 7,36 ore = prestazione giornaliera di un operatore) si ottiene il **numero di operatori necessari per effettuare tutte le attività  $N_t + N_{ch}$  nella fascia giornaliera considerata.**

**N.B.:** i valori cui sopra, sono da considerarsi quali **valori minimi necessari** per erogare i servizi **con gli attuali livelli qualitativi previsti**: in determinate fasce giornaliere e in determinate circostanze e ove le circostanze lo consentono, possono essere tollerati livelli di qualità più bassi cui corrispondono valori maggiori (Tg/h) ovvero tempi minori ( $T_{tot}$ )

# Determinazione del numero di operatori necessari per erogare il servizio

## Items del modello applicato ai gruisti

I. In primo luogo si costruisce il cosiddetto *Piano delle Attività del Terminal (PAT) corrispondente ai tiri gru*

*Esempio PAT tiri gru*

		GIORNO XXX																				
orario		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21				
ZONA GRU A BINARI SERVITI A-H																						
UTi/h		4	15	15	16	15	15	16	10	13	13	17	19	18	17	4	0	0				
ZONA GRU B BINARI SERVITI J-K		MATTINO										POMERIGGIO										
UTi/h		9	37	36	29	28	26	15	16	23	21	29	23	28	26	17	8	0				
ZONA GRU C BINARI SERVITI W-Z																						
UTi/h		9	37	36	43	41	35	33	34	18	30	32	36	39	34	37	28	0				
prod. oraria totale		22	89	87	88	84	76	64	60	54	64	78	78	85	77	58	36	0				
gru necessarie		1,5	5,9	5,8	5,9	5,6	5,1	4,3	4,0	3,6	4,3	5,2	5,2	5,7	5,1	3,9	2,4	0,0				

- II. Dividendo il valore della «*produzione oraria totale di piazzale*» così ottenuto del POT per il valore  $V_{UP}$  (numero massimo di tiri gru per ora e per gru), si ottiene il **valore teorico minimo delle gru necessarie nel piazzale per ogni fascia della giornata** (riga fuxia) che va arrotondato all'unità successiva: quest'ultimo valore rappresenta il numero di gru teoriche che si devono avere per ogni fascia oraria giornaliera (mattina, pomeriggio, notte) nel giorno xxx
- III. Ripetendo lo stesso procedimento per i rimanenti giorni della settimana si ottiene il **numero di presenze settimanale  $N_p$  necessarie di gruisti**
- IV. Il numero di gruisti (N) necessario per quel dato valore di qualità atteso si ottiene quindi con la seguente formula:

$$(2) \quad F = [(N_p * \beta) / \delta] * \alpha,$$

dove:

$\alpha$  è un coefficiente (>1) che tiene conto delle scorte

$\beta$  e  $\delta$  sono rispettivamente la prestazione giornaliera e settimanale di 1 addetto

# Determinazione del numero di operatori necessari per erogare il servizio

## Items del modello per le sale operative

I. In primo luogo si costruisce il cosiddetto *Piano delle Attività della «sala operativa»*

ATTIVITA' DI SALA OPERATIVA	GIORNO XXX																				
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21					
PRE e CHECK IN/OUT	9	35	20	16	31	44	40	26	38	43	44	38	15	2	195	401					
spunte treni x turno	4								7												
Numero totale di operazioni di pre e check in/out per fascia giornaliera	221										180										
minuti necessari per pre check e check I/O = $T_{OS2}$	729,3										594										
Tempo necessario per effettuare le spunte treni = $T_{OS1}$	120										210										
<b>FABBISOGNO TERORICO OPERATORI DI SALA</b> (tempo x check + tempo x treni) / (prestazione giornaliera)	1,86										1,76										

- II. Per ciascuna fascia oraria si indicano il numero precheck-in e di check IN/OUT da effettuare: questo valore moltiplicato per 3.3 fornisce i minuti necessari per eseguire queste attività;
- III. Per ciascuna fascia giornaliera (mattino, pomeriggio, notte) si riporta il numero di spunte treno da effettuare: questo valore moltiplicato per 30 fornisce i minuti necessari per effettuare queste attività
- IV. Il numero di operatori necessario per ogni fascia giornaliera è ottenuto dividendo la somma dei valori precedenti per la prestazione giornaliera di un addetto

*Procedendo analogamente ai punti III e IV della diapositiva 6 si ottiene il numero di operatori di sala necessari a garantire l'erogazione del servizio considerato per il livello di qualità attuale.*

# Determinazione del numero di tecnici di manovra e condotta

## Ipotesi e assunzioni

I tempi della manovra e il numero di squadre che devono essere contemporaneamente presenti dipendono principalmente dai seguenti fattori:

- caratteristiche geometriche dello scalo
- attrezzaggio tecnologico dello scalo
- Numero di manovre primarie, secondarie ed accessorie richieste per unità di tempo

L'analisi dei tempi caratteristici dell'impianto di Bari Lamasinata ha consentito di stimare i seguenti valori:

- $T_m = 50$  minuti = tempo massimo necessario per effettuare una manovra primaria
- $T_a =$  tempo accessorio statistico per ogni treno =  $\rho * T_m$

dove  $\rho$  è un coefficiente che varia da 0,40 a 0,50 in funzione della tipologia di «cliente».

# Determinazione del numero di tecnici di manovra e condotta

## Algoritmo

1. Per ogni fascia giornaliera si considera quindi il numero di treni in lavorazione ( $N_t$ )
2. Il numero di macchine di manovra necessarie si ottiene con la formula:

$$(3) N_m = [N_t * T_m + \rho * (N_t * T_m)] / \beta = (T_p + T_a) / \beta$$

In cui

- $T_p$  è il tempo totale necessario per effettuare le manovre primarie nella fascia giornaliera considerata
- $T_a$  è l'analogo necessario per eseguire tutte le manovre accessori (tagli, scarti, secondarie, ecc...)
- $\beta$  è la prestazione giornaliera di 1 addetto

Una volta ottenuto il numero di macchine di manovra che si devono avere nella fascia giornaliera considerata, si ottiene il numero di addetti. A tale scopo, in virtù delle norme attuali ogni squadra deve avere **n addetti**: in determinate condizioni impiantistiche e in presenza di più squadre, tuttavia, potrebbe essere necessario un ulteriore addetto su una delle squadre operanti in contemporanea e ciò al fine di velocizzare talune attività.

A questo punto, procedendo analogamente a quanto visto per gruisti e operatori di sala (vedasi punti III e IV diapositiva 6), una volta determinate il numero di presenze settimanali necessarie, si ottiene il numero di addetti necessari per settimana.

## Determinazione della necessità del «Coordinatore di sala»

### Items del modello per le sale operative

In generale la conoscenza delle attività del piazzale e la relativa sequenza temporale di esecuzione fanno parte delle competenze operative (organizzazione del terminal) dell'operatore di sala sotto il coordinamento e la supervisione del Responsabile del Terminal.

Tuttavia, ove sussistono **tutte** le seguenti condizioni:

- A. i volumi sono tali da pregiudicare la erogazione in qualità dei servizi ed è pertanto necessario prevedere più di un operatore di sala contemporaneamente
- B. I volumi e la tipologia della produzione sono tali che il Responsabile del terminal non riesce ad adempiere all'attività di coordinamento dei vari operatori di sala (> 2) e a tutte le attività amministrative di istituto e di coordinamento

allora vi è la necessità di istituire anche **la figura del «coordinatore di sala»**, il quale oltre a coadiuvare, ove necessario, gli operatori di sala nello svolgimento delle loro attività, ne coordina le attività e svolge anche alcune attività proprie del Responsabile del terminal (registrazioni, consuntivazioni, gestione rapporti con clienti e/o terzi, ecc...)



Segreterie Nazionali

## *Incontro Nazionale con Terminali Italia*

### **DEFINITI I MANSIONARI E PRESENTATA LA PROPOSTA DI NUOVO MODELLO ORGANIZZATIVO**

**In calendario anche gli incontri su Premio di Risultato e Contratto Aziendale**

Nella mattinata di oggi, si sono incontrate, in modalità videoconferenza, le Segreterie Nazionali delle OO.SS. e la Società Terminali Italia, a valle del lavoro svolto, dal tavolo tecnico Azienda – OO.SS., sui mansionari relativi alle varie figure professionali di esercizio, per approfondire gli aspetti legati al modello organizzativo dei terminal ed al dimensionamento delle risorse.

In apertura d'incontro l'A.D. della Società ha voluto rimarcare la sostanziale tenuta industriale della Società ed il mantenimento dei volumi di produzione che fanno ben sperare per la chiusura positiva di un anno "horribilis" come quello del 2020, nonostante qualche preoccupazione legata al forte rallentamento del traffico dalla Germania che sta penalizzando il terminal di Verona. La crescita industriale ripartita nel 2017, dopo un periodo di difficoltà, non si interrompe per la pandemia, consolidando il ruolo di Terminali Italia nel mercato della logistica; un ruolo che si intende sviluppare per rafforzare la posizione, soprattutto nel servizio di primo e ultimo miglio.

Si è poi passati alla proposta di modello organizzativo che, a detta della Società, si fonda su parametri calibrati per ciascuna attività, tenuto conto dei carichi di lavoro (tiri/gru – spunte treni e check in/out – manovre primarie ed accessorie) e dei dati di produzione. È stato preso a riferimento un grande terminal, in una settimana di picco lavorativo, per garantire adeguati livelli qualitativi e rispondere alle necessità del servizio senza penalizzare la sicurezza sul lavoro.

L'A.D. ha inoltre precisato, a richiesta delle OO.SS., che la nuova macro-struttura della Società, presentata nel luglio scorso, è ancora al vaglio della Holding FSI e si pensa possa essere attivata nel prossimo mese di novembre. Infine, il nuovo terminal di Marzaglia sarà attivo per il servizio camion/camion da metà novembre, mentre i primi treni arriveranno a metà dicembre ed il terminal sarà a regime entro la fine del marzo 2021.

Sulla sostenibilità industriale di T.I. le OO.SS. hanno espresso soddisfazione per gli obiettivi sin qui raggiunti e sottolineato come questo sia frutto del lavoro svolto da tutti i dipendenti di Terminali Italia, ai quali va fatto un plauso particolare per l'impegno e la dedizione dimostrati in questi difficili mesi.

Rispetto alla proposta di organizzazione degli Impianti, il Sindacato ha precisato come questa vada necessariamente approfondita, soprattutto negli aspetti legati ai carichi di lavoro ed alla composizione delle



# INFORMA

[www.sindacatofast.it](http://www.sindacatofast.it)

squadre di manovra. Va posta attenzione alle particolarità infrastrutturali e tecnologiche dei terminal per un serio dimensionamento delle risorse da utilizzare. Lo stesso dicasi per i tempi persi, per le attività accessorie e per la tipologia dei mezzi, il tutto tenendo sempre ben presente la salvaguardia dei livelli di sicurezza.

Per le OO.SS infine, rispetto anche agli impegni assunti nel verbale di Luglio, occorre finalizzare il confronto relativo al rinnovo del contratto aziendale (che deve riguardare la piena confluenza nel Contratto Aziendale di Gruppo FSI) e ai criteri del Premio di Risultato che dovranno tenere conto delle importanti performance aziendali confermate anche quest'anno.

Per queste ragioni le OO.SS. hanno chiesto di approfondire i vari punti in una serie di successivi incontri tematici. Le Parti hanno quindi convenuto di incontrarsi lunedì **26/10** per proseguire il confronto sul modello organizzativo; il **29/10** sui criteri del premio di risultato ed il **03/11** sul rinnovo del contratto aziendale.

19 ottobre 2020

**Le Segreterie Nazionali**



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI

Via Prenestina n° 170 – 00176 Roma

Tel. 06 89535974 Fax. 06 89535976

Email: [sn@slm.sindacatofast.it](mailto:sn@slm.sindacatofast.it) Pec: [sg@pec.sindacatofast.it](mailto:sg@pec.sindacatofast.it)

