

## EDITO-RAIL: Il paradosso dello sciopero del 14 p.v

Premesso che,  
In data 8 Marzo, a seguito della convocazione Trenitalia pervenuta mezzo mail in data 3-3-23 ore 14:30, con riferimento all'attivazione da parte delle scriventi Segreterie Nazionali delle procedure di raffreddamento e conciliazione in data 27.02.23 (Prot. N 29/2023/SU/AF/de), sono state esperite con esito negativo e la Società non si è resa disponibile a redigere un verbale.

Si ricordano le motivazioni della vertenza:  
nelle more della presentazione del Piano di Impresa Trenitalia 2022-2031 le scriventi hanno richiesto in data 10.06.22 l'avvio del confronto di merito su alcune tematiche specifiche a partire dal settore della Manutenzione Rotabili, condividendo nel confronto del 28.6.22 un calendario di incontri allargato anche ai settori Equipaggi, Commerciale ed Uffici.

Negli incontri tenutesi il 6 e 29.10.22, 10 e 24.11.22, 5.12.22, 10.1.23 e 7.2.23 Trenitalia si è rifiutata di entrare nel merito del confronto, limitandosi a dare al Sindacato rassicurazioni verbali, puntualmente disattese da conseguenti atti unilaterali messi in atto dalla Società, tra i quali: modifiche organizzazione degli orari dei turni di lavoro; corresponsione assegni ad personam; modifiche turnazione ferie estive; forzature normative; modifiche reticolo impianti. Così come sono state ignorate le criticità segnalate dalle Organizzazioni Sindacali nelle note inviate alla Società in data: 20.7.22, 19.9.22, 3.2.23 e nella richiesta di incontro del 20.1.23.

Le Organizzazioni Sindacali hanno ribadito la necessità di riprendere un confronto serio finalizzato a risolvere le criticità per le lavoratrici e i lavoratori di Trenitalia che nell'ultimo triennio hanno lavorato con impegno, professionalità e a rischio dell'incolumità personale, per consentire il diritto alla mobilità della cittadinanza durante la fase pandemica di emergenza sanitaria, denunciando a Trenitalia, in più di un'occasione, che l'indeterminatezza di riferimenti precisi sul futuro e lo sviluppo dell'azienda e l'assenza di un adeguato piano assunzionale, scarica tutte le tensioni sul costo del lavoro. Di fatto si sono andate a peggiorare le condizioni di lavoro sia dei ferrovieri che di quelli delle ditte appaltatrici di pulizia e di ristorazione, situazione aggravata anche dal mancato rispetto del verbale del 29.03.2022 e dei verbali di accordo del 23.4.18, 18.3 e 14.11.2019.

Alla luce di quanto su premesso e ricostruito, le scriventi Segreterie Nazionali proclamano una prima azione di sciopero nazionale di 8 ore dalle 9:01 alle 16:59 per il giorno 14 Aprile 2023 di tutte le lavoratrici e i lavoratori Trenitalia

Le motivazioni dello sciopero nazionale di Trenitalia

### Care colleghe e cari colleghi,

"Niente di nuovo sul fronte orientale", come recita il titolo di un film appena premiato nella notte degli Oscar.

Anzi, a ben guardare, per gli altri punti cardinali possiamo dire che ci siano novità, qui in Emilia-Romagna almeno.

Nel resto del Paese invece assistiamo a uno strano paradosso: il prossimo 14 aprile ci sarà uno sciopero di 8 ore a cui parteciperanno oltre a FAST Confisal, la "triplice" (CGIL, CISL, UIL), IORSA e UGL.

Fin qui niente di incredibile non fosse che gli argomenti di questo sciopero del 14 aprile in TRENITALIA siano incredibilmente gli stessi che la sola FAST sta portando avanti in TRENITALIA Tper. Per i colleghi dell'Emilia-Romagna sembra proprio una

situazione simile a un film di qualche anno fa, "Split", in cui il protagonista a causa di un disturbo di personalità multiple viveva più vite con personalità totalmente differenti.

Ci chiediamo quindi se anche in questo caso finirà come luglio dell'anno scorso, quando dopo aver battuto i pugni sul tavolo i rappresentanti degli altri sindacati firmeranno un qualche verbale d'incontro pieno di fuffa che mai verrà messo in opera o, magari, dopo qualche cambio ai vertici, a seguito del cambio di governo, si deciderà di fermare l'agitazione sindacale per una "sopraggiunta intesa" tra le parti più a parole che nei fatti. Padre tempo risolverà il dubbio. Ciò su cui dobbiamo ragionare è che questo immobilismo gatto-

pardiano rischia di farci perdere delle occasioni come a livello macro sta dimostrando l'Italia.

È notizia ormai di qualche giorno che alcuni fondi del PNRR sono stati bloccati a causa dei ritardi e di alcuni dubbi sui cantieri che lo Stato italiano vorrebbe inaugurare per investire i soldi prestati dall'Europa. Questi soldi riguardano direttamente anche la nostra attività lavorativa perché il trasporto ferroviario è uno dei punti focali per lo sviluppo economico del Paese e la sua "Resilienza": tra i principali progetti



Difficile non pensare a "Split" dopo aver letto dello sciopero del 14 aprile...

c'è quello di completare i raccordi ferroviari con i porti del Belpaese per velocizzare attraverso una piattaforma intermodale il trasporto delle merci.

Perdere altro tempo vorrebbe dire abdicare definitivamente alla possibilità di migliorare la nostra rete ferroviaria e, a cascata, la nostra attività.

Forse dovremmo cominciare a guardare oltre i turni, le salette, e iniziare a sentirci un tessuto non solo vitale (come ci ha dimostrato la pandemia) ma vivo di questo sistema Paese.

Farlo costerebbe fatica, ci costringerebbe a uscire dal giardino della nostra routine per abbracciare l'ignoto della lotta.

Ma provate a pensarci: se dovessimo riuscire a tornare ad essere una classe lavorativa cosciente della propria importanza e capace di far cambiare rotta alle aziende, tutto ciò che avremmo investito sarebbe perso?

Noi continueremo a sognare, Voi, colleghe e colleghi, non toglieteci la speranza.

### Sommario:

<b>Edito-Rail: Il paradosso dello sciopero del 14 p.v.</b>	1
<b>ANSFISA, il nuovo direttore</b>	1
<b>Occhi stanchi? Ci pensa l'azienda! (in teoria)</b>	2
<b>Ritorna il Bonus trasporti: stessi soldi per meno persone</b>	2
<b>Consigli di lettura per una vigilanza consapevole</b>	3
<b>Conosci la novità? Il Dispositivo Contatto Fungo (DCF)</b>	3
<b>RFI: presentata la nuova struttura del MA.I.</b>	4
<b>Protocollo conciliazione tra Asso Consumers e TTX</b>	5

### CAMPAGNA FISCALE

**2023**

**Prenotazioni al numero:**

**391.1049832**

**Sig. Alfonso De Lellis**

**Lunedì, martedì, giovedì: dalle ore 17,30 alle ore 19,30.**

**Mercoledì e Venerdì dalle ore 15,30 alle 19,30.**

**Mod. 730 o UNICO**

**GRATUITO**

**PER ASSOCIATI**

**SLM-FAST Emilia R.**

## Occhi stanchi? Ci pensa l'azienda! (in teoria)

Al giorno d'oggi siamo abituati a passare tantissimo tempo con gli occhi fissi sullo schermo di un pc, di un tablet o di un telefonino. Di solito si tratta del nostro tempo libero ma nella nostra attività lavorativa esistono anche altri tipi di terminale, come ben sanno i macchinisti: in cabina tra lo schermo dell'SCMT, gli indicatori di stato, il terminale della patente, quello del GSMR e il tablet con le fermate ci troviamo di fronte ad almeno 5 schermi accesi contemporaneamente!

Per i capitreno sono presenti molti meno schermi da osservare ma per un tempo prolungato: sul tablet di servizio ormai girano tutti gli applicativi necessari, oltre ai documenti da consultare, per non parlare dell'attività di controlleria che ormai viene fatta quasi completamente in maniera informatica.

Ora però una circolare INAIL (n.11 del 24/3/2023) mette in chiaro un concetto: Ai sensi dell'articolo 176 del Dlgs 9/04/2008 n. 81, i lavoratori che utilizzano un'attrezzatura munita di videoterminali, in modo sistematico o abituale, per venti ore settimanali, dedotte le interruzioni previste per le pause [15 minuti ogni 2 ore], sono sottoposti alla sorveglianza sanitaria di cui all'articolo 41 del citato decreto, con particolare riferimento ai rischi per la vista e per gli occhi e ai rischi per l'apparato muscolo scheletrico [...].

Non è ancora stato calcolato il tempo passato effettivamente a fissare un videoterminale per il personale ferroviario però ci sembra che il minimo di 20 ore sia abbastanza raggiunto non solo dal personale amministrativo ma anche da quello viaggiante. Esattamente, però, qual è il rischio per il lavoratore che passa molte tempo di fronte



a un videoterminale?

Chi non porta gli occhiali non è detto che non abbia dei piccoli disturbi visivi, praticamente insignificanti, che però possono essere acuiti da uno schermo.

Stiamo parlando di astigmatismo, ipermetropia e simili. Oltre a ciò quasi tutti gli schermi elettronici producono la cosiddetta luce blu: si tratta di una luce con una grande energia ma una corta lunghezza d'onda; i suoi effetti sono tuttora sotto studio, però è stato confermato che la vista viene effettivamente affaticata da questa luce.

Il risultato di tutto ciò è la "Sindrome da PC vision" o, per dirla in termini medici, astenopia.

Di fatto si tratta di una condizione transitoria caratterizzata da mal di testa, nausea, capogiro, fastidio per la luce.

Per proteggere la vista ed evitare che l'occhio si stanchi troppo sono disponibili alcuni speciali occhiali detti "occhiali da riposo" che permettono di correggere questi piccoli problemi di vista e impedire che il videoterminale aggravi il fastidio.

Proprio perché si tratta di una situazione non permanente che non richiede l'obbligo degli occhiali l'INAIL specifica che solo in questo caso il datore di lavoro è tenuto a fornire gli occhiali "da office" per proteggere la vista del lavoratore.

Per quanto riguarda i normali occhiali da vista invece non è previsto che vengano forniti dal datore di lavoro perché gli studi scientifici attualmente non hanno evidenziato la pericolosità dei videoterminali per il lavoratore ma solo una situazione da mitigare. Ovviamente questa circolare non si applica solo al personale viaggiante ma, soprattutto, per il personale amministrativo e in generale degli uffici che, *ça va sans dire*,

di tempo di fronte allo schermo ne passa davvero tanto.

Per ottenere gli occhiali da riposo è necessario che il medico del lavoro durante le visite previste rilevi la situazione di astenopia e la certifichi.

Solo in presenza di una diagnosi infatti si può richiedere che il datore di lavoro fornisca gli occhiali da office.

In quale modo si può diagnosticare l'affaticamento della vista?

Oltre all'esame oculistico vero e proprio consigliamo di segnalare durante il questionario anamnestico se dopo aver passato un certo tempo osservando uno schermo soffriamo di mal di testa, nausea, fastidio per la luce, capogiri...

Si tratta comunque di una circolare molto recente, sicuramente non è ancora stata applicata nella nostra azienda.

Vi invitiamo a salvare il testo di questa circolare nel caso fosse necessario ricordarlo al datore di lavoro in occasione della richiesta degli occhiali da riposo.

*Ai sensi dell'articolo 176 del Dlgs 9/04/2008 n. 81, i lavoratori che utilizzano un'attrezzatura munita di videoterminali, in modo sistematico o abituale, per venti ore settimanali, dedotte le interruzioni previste per le pause, sono sottoposti alla sorveglianza sanitaria di cui all'articolo 41 del citato decreto, con particolare riferimento ai rischi per la vista e per gli occhi e ai rischi per l'apparato muscolo scheletrico [...].*

## Ritorna il Bonus Trasporti

Se c'è una cosa che abbiamo imparato con l'attuale governo è che per molti benefici riconosciuti dall'esecutivo precedente è stato effettuato un importante giro di vite per ridurne il peso sulle casse dello Stato. Tra i bonus rivisti vi è anche quello per i trasporti pubblici.

Rispetto allo scorso anno è infatti stato abbassato il valore ISEE per poter richiedere il sussidio: da 35 mila euro si è passati a 20 mila; resta invece invariato lo sconto previsto, 60 euro, sull'abbonamento mensile/plurimense/annuale per treni, bus o metro.

Il decreto però non è ancora stato autorizzato in via definitiva dalla Corte dei Conti, quindi anche se nelle intenzioni del Governo dovrebbe essere disponibile da aprile, è possibile che venga rimandato di altri 30 giorni l'entrata in vigore.

Rispetto al provvedimento precedente il nuovo bonus dovrebbe essere richiesto tramite un nuovo sito ([www.bonustrasporti.lavoro.gov.it](http://www.bonustrasporti.lavoro.gov.it)) che però non è ancora stato attivato per l'attesa del via libera a cui abbiamo accennato. Il bonus potrà essere richiesto anche per i minori, ma dovrà essere il loro tutore a

fare la domanda tramite il sito.

Ancora da verificare, ma sembra probabile, che come nel provvedimento precedente si possa richiedere più volte il bonus per gli

### Bonus trasporti 2023

<p style="color: #ffc107; font-weight: bold;">Quanto vale</p> <p style="font-size: 24px; font-weight: bold;">60€</p>	<p style="color: #ffc107; font-weight: bold;">Requisiti</p> <p style="font-size: 10px;">Reddito 2022 fino a 20mila euro</p>	<p style="color: #ffc107; font-weight: bold;">Scadenza</p> <p style="font-size: 10px;">Può essere richiesto fino al 31 dicembre</p>
--	---	---

abbonamenti mensili ma, anche in questo caso, è necessario attendere le FAQ del governo.

Veniamo però ora ad analizzare la situazione dal nostro punto di vista.

Se i viaggiatori che hanno diritto al bonus come nello scorso anno possono fare l'abbonamento solo attraverso le biglietterie in stazione e non online, tutto ciò porterà a un aumento delle code nei primi giorni del mese. Questo perché il bonus deve essere utilizzato solo nel mese di emissione e quindi non è possibile rinnovare l'abbonamento in

anticipo come già previsto dalle CGT; oltre a ciò bisogna tener conto che proprio per la natura farraginoso del bonus quasi tutti i beneficiari preferiranno farsi aiutare da un operatore della biglietteria piuttosto che provare a fare da sé.

Ricordiamo che purtroppo solo per ritardi fino a mezz'ora nelle biglietterie, che deve essere comunque riferito da Sala Operativa, il capotreno può emettere biglietti senza sovrattassa, senza tener conto il gran numero di viaggiatori che arriverà sul treno dicendo di non esser riuscito a rinnovare l'abbonamento per la fila e chiederà il piacere di poter arrivare a destino senza titolo di viaggio.

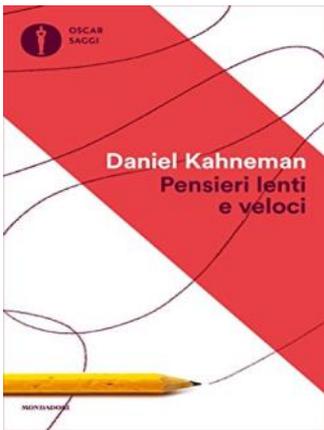
Ovviamente il viaggiatore è da regolarizzare e, se ci ha avvertito, la sovrattassa è solo di 5 euro ma, ci chiediamo, in quale modo un sistema tanto bizantino rende veramente il viaggiatore sprovisto "colpevole"?

In un contesto come questo è davvero necessario renderci invisibili a chi vuole onestamente viaggiare con un titolo di viaggio dato che il sistema non è in grado di garantire un accesso fluido ai sistemi di vendita?

*Spes ultima dea.*

## Consigli di lettura per una vigilanza consapevole

Cavalcando il ritorno in auge in azienda dell'argomento "vigilanza consapevole"



Il libro del premio Nobel D. Kahneman (cliccando sull'immagine vi è il link per acquistare il libro)

dopo ben 6 anni dalla prima e ultima volta, ci sentiamo di dare il nostro contributo prendendo spunto da quanto fu divulgato dal dottor Indulgenza nell'ambito del relativo programma di stimolo/indagine/ formazione. Il concetto di fondo, tralasciando tutte le considerazioni sui fatti specifici, è che indagare alla ricerca di elementi che possano portare a creare una statistica sulle concause che portano al verificarsi di eventi critici come il salto di una fermata per poi elaborare azioni correttive, risulta essere un percorso inadeguato.

Infatti, nonostante la gravità che un evento del genere possa avere sul servizio e i viaggiatori sia grande, si tratta pur sempre di un evento veramente raro (sotto l'1%) per ogni singolo macchinista che ogni giorno effettua centinaia di fermate. Ciò che davvero deve far scattare un campanello di allarme non è il verificarsi del singolo episodio ma l'accumularsi di tali

situazioni in un periodo ridotto di tempo.

Come è altrettanto vero che cercare la risposta nella colpa del singolo, oltre a non essere utile, è anche dannoso e rischia di innescare un'auto alimentazione negativa del fenomeno.

Un chiaro esempio è il video che la Divisione regionale Sicilia fece per sensibilizzare sul salto di fermata, che ebbe un *backlash* (contraccollo per i rampelliani) fortissimo da parte di tutti i colleghi, sentitisi estremamente colpevolizzati per un evento che a chiunque può capitare nel corso della propria attività lavorativa.

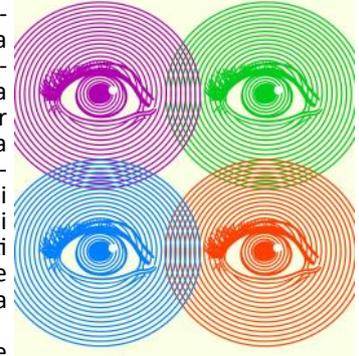
Non siamo certo noi a dirlo, ma studi ed evidenze pratiche a livello internazionale che confermano la positiva correlazione tra una bassa incidenza dell'errore umano e un umanamente sano ambiente di lavoro. Le aziende possono essere intese come organismi viventi, mutevoli come lo sono le persone che le compongono. È prendendosi cura dei dipendenti che le aziende restano in salute. Se le persone stanno male, anche le aziende vanno male. I fattori SLC (stress lavoro correlato), molto attinenti a questo discorso, non sono solo utili a riempire questionari. Sono quelli che, tanto utili quanto scomodi, se ben raccolti e interpretati, delineano lo stato di salute dei lavoratori e, quindi, dell'azienda.

Stilare elenchi procedurali e di buone pratiche è utile ma non sufficiente. Perché, comunque, anche questo materiale è quotidianamente gestito dalla mente del singolo operatore, con tutta una serie di meccanismi psicologici che determinano, più della qualità di tale materiale, l'esito delle azioni. È per questo che ci sentiamo di sposare e riprendere qui l'invito alla lettura di un paio di libri: "Una

cosa alla volta. Le regole dell'attenzione" di C. Umiltà e P. Legrenzi, ed. Il Mulino, e "Pensieri lenti e veloci" di D. Kahneman (trad. di L. Serra), ed. Mondadori.

Riteniamo che la strada giusta da percorrere sia quella di un approccio di crescita personale, per aumentare la nostra consapevolezza nei confronti di quegli aspetti psicologici che concorrono a determinare come e dove si sposti la nostra attenzione e come il nostro cervello funzioni quando dobbiamo prendere delle decisioni. In questi testi viene sottolineato anche quanto l'interazione tra mente e ambiente determini il nostro atteggiamento: esserne consapevoli può portarci a disinnescare, riconoscendoli, alcuni tranelli cognitivi o messaggi fuorvianti. Insomma, conoscersi meglio per essere più vigili, razionali e meno in balia del mondo che ci circonda. Non solo a lavoro ma nella vita di tutti i giorni.

**PAOLO LEGRENZI  
CARLO UMILTÀ**  
**UNA COSA ALLA VOLTA**  
Le regole dell'attenzione



il Mulino

Clicca sull'immagine per il link al sito dove acquistare il libro.

## Conosci la novità? Il Dispositivo Contatto Fungo

Il Dispositivo Contatto Funghi (DCF) nasce dell'esigenza di estendere i punti in cui viene controllata la posizione degli aghi in deviatori di rilevante lunghezza.

Infatti questi tipi di scambi, percorribili a velocità massima di 60km/h, nascono con una configurazione che prevede un unico punto di manovra e controllo della posizione, proprio in corrispondenza della cassa di manovra.

Questa situazione non è sufficiente a verificare la corretta posizione degli aghi per tutta la loro estensione (11 metri), ponendo il rischio che si possa verificare una situazione di scartamento ridotto, causa corpi estranei e/o attriti tra ago e contrago.

Il DCF quindi va a garantire uno spazio minimo nella zona di "contatto funghi" di 58mm, utile al libero e corretto passaggio del bordino della ruota nel punto tra l'ago discorso e il relativo contrago. Per farlo, il DCF è costituito da una cerniera elastica che unisce gli aghi del deviatoio, creando un collegamento rigido onde evitare l'occupazione del circuito di binario), poi il tutto è poggiato insieme al corpo ottagonale ad una piastra, anch'essa fissata tramite due zatteroni isolati. Insieme alle scatole di



controllo (che danno controllo elettrico dell'ago accosto) consente di fornire la conferma che la distanza tra ago e contrago sia sempre minima di 58mm. Grazie al DCF non vi è più bisogno dell'indicatore di fine manovra presente in cassa di manovra e viene pertanto sostituito dal Segnale indicatore di Deviatoio (SID). DCF e SID consentono, anche in mancanza di controllo, di impegnare lo scambio di calcio e di punta perché questi due sistemi da soli bastano a confermare la regolarità della fermascambiatrice e dello scartamento. Oltre a ciò DCF e SID non necessitano di manutenzione ordinaria, grazie a boccole in materiale autolubrificante. Se invece in

caso di mancato controllo del deviatoio il SID dovesse risultare spento, lo scambio va posto fuori servizio e non potrà essere impegnato in alcun senso, finché un Agente di Manutenzione non ne accerti di persona sul posto le condizioni e autorizzi poi, con comunicazione registrata, il Regolatore della Circolazione di poterlo utilizzare. Per questo motivo in molti impianti stanno venendo inseriti questi nuovi sistemi di controllo dei deviatori ed è bene accertarsene controllando periodicamente le circolari RFI di aggiornamento.

controllo (che danno controllo elettrico dell'ago accosto) consente di fornire la conferma che la distanza tra ago e contrago sia sempre minima di 58mm. Grazie al DCF non vi è più bisogno dell'indicatore di fine manovra presente in cassa di manovra e viene pertanto sostituito dal Segnale indicatore di Deviatoio (SID). DCF e SID consentono, anche in mancanza di controllo, di impegnare lo scambio di calcio e di punta perché questi due sistemi da soli bastano a confermare la regolarità della fermascambiatrice e dello scartamento. Oltre a ciò DCF e SID non necessitano di manutenzione ordinaria, grazie a boccole in materiale autolubrificante. Se invece in caso di mancato controllo del deviatoio il SID dovesse risultare spento, lo scambio va posto fuori servizio e non potrà essere impegnato in alcun senso, finché un Agente di Manutenzione non ne accerti di persona sul posto le condizioni e autorizzi poi, con comunicazione registrata, il Regolatore della Circolazione di poterlo utilizzare. Per questo motivo in molti impianti stanno venendo inseriti questi nuovi sistemi di controllo dei deviatori ed è bene accertarsene controllando periodicamente le circolari RFI di aggiornamento.

## SPOIL SYSTEM

*Sono in scadenza i mandati di molti Amministratori Delegati e Presidenti di SpA "pubbliche", quotate e non.*

*E' del 03 u.s. la nomina dei nuovi vertici dell'ENAV (ente nazionale assistenza al volo), dove Pasqualino Monti assume l'incarico di AD e Alessandra Bruni quello di Presidente.*

*Tra le cariche in scadenza ci sono anche quelle di Trenitalia SpA e RFI SpA, mentre l'AD di FSI SpA Luigi Ferraris che avrebbe ancora un anno di mandato sarebbe tra i papabili per la guida dell'ENEL.*

*Per cui si prospetta un mese di cambi ai vertici e rimpasti sicuramente nelle principali società del Gruppo FSI SpA e un po' in tutta la galassia.*

*Indubbiamente la "poltrona" più discussa (tra i decisori) è quella di RFI SpA che dovrà gestire 24MLD di euro in investimenti del PNRR.*

## RFI: presentata la nuova struttura del MA.I.

Lo scorso 4 aprile è stato presentato alle OO.SS., dopo richiesta la nuova struttura del MAntenimento Infrastrutture (MA.I.) delle DOIT (Direzioni Operative Infrastrutturali Territoriali) da parte di RFI.

Per le UM (Unità Manutenzione) Telecomunicazioni viene prevista la banalizzazione dell'operatività degli addetti (Cavi, GSMR, IAP) e la loro dislocazione territoriale in Nuclei Manutentivi di 8 persone di cui 4 Capi Tecnici (CT). Per il coordinamento è previsto un Responsabile, 3 Specialisti e 2 Specialisti Tecnici Amministrativi (STA).

Stesso concetto è alla base della riforma per le UM Sottostazioni Elettriche/Linee Primarie: Nuclei Manutentivi con 8 unità di cui 4 CT, la banalizzazione delle specializzazioni (linee AV e Storiche); un responsabile 3 Specialisti (Storica/AV/Telecomando Dote) e 2 STA.

Anche per le UM Cantieri viene prevista la dislocazione di nuove sedi di lavoro per le squadre Meccanizzate Armamento e per quelle di Ultrasuoni della Diagnostica. Per quest'ultima struttura rimane confermata nella sede della DOIT la presenza dei mezzi per i rilievi della Geometria del binario e l'equipaggio necessario al loro utilizzo (1CT e 2 Operatori Specializzati Manutenzione Infrastruttura/ OSMI) sebbene per entrambi (mezzi ed equipaggi) è previsto un aumento numerico. La composizione prevista delle squadre dei Mezzi del CMA è di 4 unità (1 Capo Squadra - CT e di 3 OSMI) per le rincalzatrici Combi - Linea e Scambi, mentre alla guida delle Profilatrici e delle Stabilizzatrici è previsto un solo Tecnico. Invariata nelle UM la presenza a supporto del Responsabile dei 3 Specialisti (CMA-CMTE- Diagnostica) e dello staff con 2 STA.

La struttura Gestione Esercizio Territoriale (ex Controllo Produzione Infrastruttura) viene potenziata con 1 Specialista Infrastrutture che si aggiunge all'Analista Guasti e allo staff composto da 2 Capi Tecnici.

Per quanto riguarda l'orario di lavoro RFI ha confermato la necessità di applicare la stessa articolazione oraria e di distribuzione settimanale prevista per i nuclei manutentivi delle Unità Territoriali.

Siccome si tratta di una ristrutturazione ancora in divenire le OO.SS. Si riservano di esprimere un giudizio solo dopo aver eseguito un'attenta analisi

si su quanto riportato dall'azienda.

Resta però essenziale che la mobilità del personale debba essere svolta solo su base volontaria.

Riguardo i mezzi assegnati alle squadre tutti i sindacati concordano sulla necessità di un loro potenziamento e, soprattutto, l'internalizzazione dei mezzi che attualmente sono affidati a operatori esterni.

Sempre per quanto riguarda gli operatori esterni si è sottolineato come sia necessario

incontro.

Al termine della riunione la società ci ha informato che è di prossima emissione l'interpellanza riservata agli attuali Addetti Materiali con cui dovranno manifestare l'interesse a proseguire l'attività nelle nuove strutture dedicate o di preferire di essere impiegati come Capi Tecnici in ambito Nuclei Manutentivi delle UM.

### Criteri



- **DISLOCAZIONE TERRITORIALE**
- **Specializzazione:** Banalizzata Cavi, GSMR e IAP
- **3 Specialisti:** GSMR; IAP; CAVI
- **Staff:** 2 STA



- **DISLOCAZIONE TERRITORIALE**
- **Specializzazione:** Banalizzata AV e Storica
- **2 Specialisti:** Specialista Infrastruttura + Telec.DOTE
- **1 Specialista** Infrastruttura (Solo per DOIT con 25kV)
- **Staff:** 2 STA



- **REVISIONE STRUTTURA**
- **2 Specialisti:** Analista; Specialista Infr.(NEW)
- **Staff:** 2CT Supporto GET



- **DISLOCAZIONE SEDI DI LAVORO CMA**
- **DISLOCAZIONE SQUADRE DIA (u.s.)**
- **3 Specialisti:** CMA + CMTE + DIA
- **Staff:** 2 STA

vigilare sulla presenza di Tecnici negli equipaggi dei mezzi d'opera.

Si è infine chiesta ragione di come mai l'Azienda non abbia illustrato lo stato dei cantieri meccanizzati TE ma RFI ha risposto confermando gli attuali 4 cantieri in essere e ribadito che fornirà ulteriori informazioni nel prossimo

## ANSFISA, il nuovo Direttore

Nello scorso numero avevamo parlato del clamoroso passo indietro di Carpaneto, ex manager di RINA consulting in quota Lega che aveva deciso per motivi personali di non diventare il nuovo direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali.

Dopo quasi un mese un nuovo *protégé* del Carroccio ha ottenuto il via libera per la guida dell'Agenzia, l'ingegnere Domenico Capomolla, classe '59.

Calabrese, dopo una laurea in ingegneria presso l'università Federico II di Napoli (1983), ottiene l'anno successivo l'abilitazione alla professione di ingegnere che svolge dapprima in Calabria e quindi a Trento.



Domenico Capomolla

Assunto in Italpost SpA (gruppo IRI) si occupa fin da subito di ingegneria civile: inizialmente cura la realizzazione degli edifici dell'università locale, mentre dal 1997 entra in ANAS SpA per la regione Veneto.

Dal '97 al 2012 il Capomolla svolge diversi incarichi dirigenziali per la SpA, curando diversi cantieri in tutta la Penisola, da nord a sud; successivamente passa al Ministero dei Trasporti dove ricopre il ruolo di Dirigente di 2ª fascia con il compito di svolgere attività di vigilanza sulle concessioni autostradali per le regioni centro-settentrionali della Penisola fino ad oggi.

Si tratta sicuramente di un profilo ottimo per quanto riguarda le ultime tre lettere dell'acronimo ANSFISA; speriamo che an-



che per quanto riguarda le prime sappia svolgere appieno il compito di vigilare sulle Imprese Ferroviarie italiane dato che da qui a pochi mesi i miliardi previsti dal PNRR (salvo ulteriori figuracce europee) comincino a innescare i progetti previsti. Ci auguriamo ad ogni modo che ANSFISA svolga appieno il suo ruolo di garante della sicurezza su tutto il territorio nazionale, garantendo così un miglioramento dei servizi e, soprattutto, del benessere del personale viaggiante.

Lo scorso mese è stato firmato un protocollo d'intesa tra 11 associazioni di consumatori dell'Emilia-Romagna e TrenitaliaTper per la conciliazione a seguito di disservizi da parte della società di trasporto ferroviario.

Lo scopo è quello di fornire una piattaforma di confronto con gli utenti nel caso in cui, a seguito di una mancata risposta al reclamo presentato o se questa non fosse ritenuta soddisfacente, i viaggiatori dovessero rilevare una mancata osservanza degli obblighi del vettore ferroviario.

Per parte sua TrenitaliaTper si è impegnata costituendo un Organo Paritetico di Garanzia della Negoziazione Paritetica, una commissione formata da 6 membri di cui 3 di TTX, 3 in rappresentanza delle 11 associazioni dei consumatori e 1 supplente per ciascuna parte.

Lo scopo dell'Organo, come suggerisce il nome sesquipedale, è quello di coadiuvare e coordinare le parti in causa, oltre a quello di vigilare affinché i conciliatori nominati dalle associazioni degli utenti siano in possesso dei requisiti e delle competenze per rappresentare i ricorrenti.

Ma chi sono esattamente questi "conciliatori"?

Si tratta di uomini e donne che devono avere specifiche competenze riguardo sia l'impresa ferroviaria che il diritto dei consumatori e sono coloro che in prima persona rappresentano i viaggiatori che si sentono vittima di un disservizio durante gli incontri di conciliazione.

Quando però si mette in moto tutto questo sistema? In primo luogo è necessario che il viaggiatore presenti reclamo (corredato dal biglietto acquistato per quel viaggio) tramite gli usuali canali.

A questo punto se TrenitaliaTper non dovesse presentare nei tempi previsti (30 giorni) la motivazione per il disservizio oppure se questa dovesse venir ritenuta non soddisfacente l'utente potrà presentare ricorso all'Organismo di Conciliazione Paritetica chiedendo alle associazioni dei consumatori firmatarie del protocollo di rappresentarlo. Può in questo momento nominare una di sua preferenza oppure non specificarlo: nel secondo caso saranno le associazioni a scegliere chi ritengono possa essere il miglior rappresentante. A questo punto viene nominato il conciliatore che avrà la facoltà di controllare gli atti dell'indagine che TrenitaliaTper farà per stabilire come si siano svolti i fatti e parlerà a nome del (o dei) ricorrente.

Ovviamente in tutto ciò l'Organo di Garanzia controllerà che il conciliatore abbia le competenze necessarie e abbia partecipato ai corsi di aggiornamento biennali che vengono organizzati per conservarle oltre a valutare se il ricorso sia effettivamente lecito: nel caso in cui dovesse essere ritenuto "temerario" oppure dovrebbe già essere stato intrapreso un processo non verrà permesso di procedere.

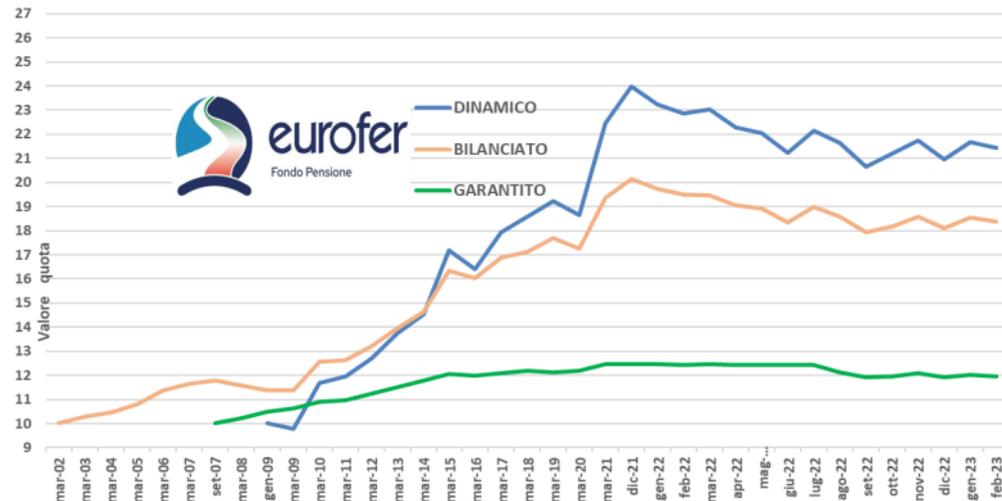
Lo scopo di questo protocollo è infatti questo: uno strumento "stragiudiziale" (quindi non connesso ai tribunali) per conciliare le parti, di modo da non dover ricorrere a processi, costosi e molto lunghi per entrambe le parti in causa e in generale per la società.

Non si può certo dire che anche in questo senso l'Azienda non si dimostri "client-oriented".



Il corso di formazione per conciliatori.

## Fondo Pensione Eurofer



### RENDIMENTI NETTI ANNUALI COMPARTI FONDO PENSIONE e TFR, al 28-02-2023:

- COMPARTO GARANTITO + 0,27%
- COMPARTO BILANCIATO + 1,46%
- COMPARTO DINAMICO + 2,30%
- TFR (INPS o DdL) + 0,36%

### CONTRIBUTO AZIENDALE EUROFER

Da Gennaio 2023 per i lavoratori a cui si applica il CCNL Gruppo FSI SpA '22, il contributo versato a fondo pensione Eurofer da parte aziendale (agli aderenti volontari) è passato dall' 1% al 2%.

Un ulteriore vantaggio per aderire al fondo pensione negoziale Eurofer.

Per coloro che versavano un contributo aggiuntivo al fondo pensione prossimo al massimo deducibile, potrebbe essere opportuno ricalcolare la percentuale da versare mensilmente onde evitare sforamenti del tetto limite di deducibilità.

