



Emilia Romagna

Pronti n. 04/2020 del 30/11/2020

# Pronti

dal PdB, per il PdB e ...

SCARICA LA



TUA COPIA



COMUNICAZIONE PERIODICA INTERNA DI FORMAZIONE E INFORMAZIONE DEL SINDACATO SLM-FAST/CONFASAL EMILIA ROMAGNA  
Pronti – Via A. Algardi, 09 – Bologna - Email: [pronti@sindacatofast.it](mailto:pronti@sindacatofast.it) - Tel: 051.233924 - [www.slm.sindacatofast.it/pronti](http://www.slm.sindacatofast.it/pronti)

## EDITORAIL

Cari lettori,

in queste settimane il personale di Trenitalia sta vivendo una fase lavorativa impensabile: da un lato cronicamente a corto di personale lato produzione, dall'altro con l'esubero causato dalla riduzione delle Freccie al 30%, mentre il fondo di sostegno al reddito è praticamente prosciugato.

Probabilmente, solo da febbraio 2021 almeno una parte potrà beneficiare nuovamente del Fondo; per cercare di tamponare la situazione si sta sperando su base volontaria il passaggio dal segmento AV al LONG HAUL e alla DPR, dove nonostante il 50% dei posti, l'offerta commerciale resta invariata.

Le domande di distacco temporaneo su base volontaria al momento per la LH sono un centinaio, mentre per la DPR sono appena iniziate e si avrà un primo focus il 03 dicembre: tutto questo per cercare di distribuire il personale che altrimenti non troverebbe una proficua utilizzazione.

Se Sparta piange, Atene non ride:

Trenitalia in questo contesto si appresta a chiudere l'anno con perdite di 2Mld di euro, senza fondo di sostegno e con personale in esubero; fino al 31/12/2020 il personale di Italo è in gran parte in CIGO. Se Trenitalia riuscirà a compensare minimamente le perdite sarà solo grazie allo smaltimento di ferie degli anni precedenti e dal fondo di solidarietà...ma parliamo di decine di milioni rispetto a miliardi di euro. Pensiamo però al progetto del Governo di ferie degli anni fa: se si fosse quotato in Borsa il segmento FRECCIE e LH con una società a parte, solo con le perdite intorno al 85% del 2020 la società in Borsa sarebbe probabilmente crollata e sarebbe stata oggetto di speculazione e magari di acquisto a mani basse da parte di Fondi Sovrani stranieri. Ciò avrebbe significato che per molti anni a seguire i profitti e quote societarie rilevanti sarebbero passati a paesi stranieri.

In questa tristissima esperienza pandemica per la quale solo il conto delle vittime è maggiore di quello delle perdite economiche per il Paese, speriamo che la Politica e gli Amministratori Pubblici abbiano imparato che il servizio pubblico deve essere sì efficiente,

efficace e avere un giusto costo, ma deve restare saldamente pubblico e, soprattutto, più che dividere le società (per creare poltrone) occorrerebbe unirle per ridurre i costi, fare sinergia e rendere le aziende solide.

Anche nel TPL dove la moltitudine delle società hanno un bacino provinciale, e sono devastate dalla crisi, l'unica vera alternativa è una sinergia per integrarsi almeno su base regionale di modo da essere efficienti ed efficaci quanto serve, e poter competere negli affidamenti dei servizi del TPL rispetto a competitor stranieri.

Se la globalizzazione ha spinto molte imprese a pensare globale, cioè delocalizzare, con questa crisi si è reso evidente come in caso di isolamento siano importanti le infrastrutture fisiche e digitali, per la produzione di prodotti essenziali come i reagenti chimici o i DPI e, soprattutto, a non lasciar scappare le competenze formate nei nostri atenei come i Medici espatriati per mancanza di alternative. Con i fondi europei che arriveranno negli anni a seguire vincolanti o meno, servirà una visione sistemica e industriale riportare Servizi Pubblici al loro giusto posto: a favore del Paese e dei Cittadini.

### Sommario:

Edito Rail	1
La violenza di genere sui treni regionali	1-2
Le prove freno dei materiali leggeri	2
Incontro del TPL con la regione Emilia-Romagna	2
Train-tip	2
TRENITALIATPER Comitato Covid	3
TRENITALIATPER, cambio orario	3
Ferie Personale Equipaggi	4

## Ferro News

- [Italo, riduzione servizi e CIGO;](#)
- [Trenitalia, tavolo monitoraggio AV/LH e DPR;](#)
- [Notiziario Sindacale FAST/Confasal;](#)

## La violenza di genere sui treni regionali

In occasione della giornata contro la violenza sulle donne vogliamo interrogarci su come questa tematica sia presente nel nostro mestiere.

Secondo i dati dell'ISTAT il 20,2% delle 16-70enni in Italia ha subito nel corso della propria vita una qualche forma di violenza fisica, cioè 4 milioni 353 mila (!) donne. Il 24,7% delle violenze è stato commesso da una persona non partner della vittima e, tra queste, per il 13,2% si è trattato di un estraneo.

In generale, i principali atti di violenza fisica, escludendo lo stupro o il tentativo di stupro, sono state spintoni o stratonamenti (11,5%), schiaffi, calci, pugni e morsi (7,3%) mentre per la violenza verbale le minacce sono state il 12,3% delle volte.

Alla base di tali comportamenti non vi è un fattore contingente ma un fattore culturale, come rileva l'ISTAT: in quasi la metà degli atti violenti registrati dall'Istituto Nazionale di Statistica (comprensivi quindi anche delle violenze in ambito familiare), per circa il 28,1% dei casi si è trattato di motivi futili e, nel 9,3% dei casi, addirittura nessun motivo.

Lo vediamo quotidianamente anche sui nostri treni, laddove la violenza verbale o fisica spesso non è scatenata solo dal semplice fatto di non avere il titolo di viaggio o, in questo periodo, dal non aver rispettato appieno le regole del covid.

Infatti, se la reazione aggressiva degli "sprovvisi" è dettata principalmente dal fatto di non essere in possesso del biglietto, situazione che spinge il "reo" ad attaccare il capotreno per mascherare il senso di vergogna e la colpevolezza, quando il capotreno è donna tale aggressione scivola immancabilmente verso gli insulti sessisti.

In questo modo il colpevole pensa di poter stabilire una situazione di vantaggio nei confronti di chi ha di fronte, ponendosi su di un piano di superiorità di genere frutto di secoli di cultura maschilista, che hanno cercato di inculcare in tutte le donne l'idea di essere inferiori in qualsiasi ambito se non quelli della casa e dell'allevamento dei figli.

Purtroppo, la presenza sulla stessa vettura di altre persone non è sempre un utile deterrente: secondo l'ISTAT nel 37,2% dei casi valutati nessuno è intervenuto e, addirittura, nel 33,2% nessuno si è accorto della violenza in atto.

## JOB RAIL, ricerche in corso:

- **MERCITALIA RAIL:** selezione diplomati per profilo Tecnici Polifunzionali Treno, scadenza 04/12/2020
- **TRENITALIATPER:** selezione per Macchinisti, Capotreno/ Specialisti tecnico-commerciali, Operatore manutenzione Rotabili e Tecnico di Manovra e Condotta, scadenza 09/12/2020.
- **Tper,** selezione Periti ELETTRONICI-ELETTROTECNICI addetti ai reparti di manutenzione presso i depositi aziendali o di società controllate con contratto di apprendistato professionalizzante. (scad.

## Nel prossimo numero



# 1522

NUMERO ANTI VIOLENZA E STALKING



Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per le Pari Opportunità

essere pericolosa per l'atteggiamento di un viaggiatore, è bene evitare lo scontro diretto.

Secondariamente consigliamo di procurarsi degli strumenti di difesa passiva: un utile esempio è l'app antiviolenza del 1522 (il numero del Governo per tali emergenze).

Ad ogni modo, l'unica vera difesa della parità di genere e dell'incolumità per le colleghe è la cultura: solo educando i nostri concittadini a rispettare le donne (e l'autorità che ad esse viene assegnata), si eviteranno numeri tanto spaventosi nelle statistiche annuali.

In primo luogo è sempre bene tenere a mente l'art. 20: qualora le nostre colleghe dovessero avere anche solo l'impressione che la situazione possa

## Le prove freno dei materiali leggeri: che ruolo ha il CT?

Come anticipato nello scorso numero, oggi parleremo delle prove freno sui mezzi leggeri e di come il capotreno debba, in particolari casi, coadiuvare il macchinista.

Tutte le DPC dei materiali leggeri, nel capitolo riguardante le prove freno, citano l'articolo 15 del MMIEFCA. Che cosa ci dice?

Tale articolo, al comma 1, ci ricorda che la prova freno deve essere effettuata prima dell'uscita dal deposito o all'atto del rilevamento dei mezzi dal banco di manovra che sarà utilizzato per l'effettuazione del treno.

E se il mezzo venisse rilevato in stazione? Il comma 4 risponde a questa domanda e dice testualmente che qualora la prova debba eseguirsi in stazione, per gli accertamenti diretti sui ceppi o per il controllo degli indicatori visivi di controllo frenatura, il

guidatore **deve essere coadiuvato dall'agente addetto alla verifica o, in mancanza, dal capotreno.**

Inoltre, è importante ricordare che quando un coadiutore (Personale di Verifica o Capotreno) partecipa alla prova questi, eseguiti gli accertamenti specificati precedentemente, darà l'ordine sfnate al macchinista con l'apertura del rubinetto della Condotta Generale posto sulla testata posteriore del rotabile (Art. 9 Ter MM.IEFCA). In alternativa si può utilizzare la valvola a fungo posta sul banco di manovra della cabina posteriore, qualora presente.

*Il nostro consiglio è di chiedere al Macchinista se il treno ha sostato in stazione. Ricordiamoci che se il materiale avesse sostato per più di due ore in stazione è necessaria una prova completa tipo A e, pertanto, diventiamo necessari per la corretta esecuzione della prova freno.*

## Incontro del TPL con la Regione Emilia Romagna

Si è svolto nel pomeriggio del 12 c.m. in videoconferenza coordinato dall' Assessore Regionale Andrea Corsini il confronto tra le istituzioni, le società, gli utenti e le organizzazioni sindacali sottoscrittrici del Patto del TPL per fare il punto sulla situazione del Trasporto Pubblico Locale e Ferroviario nel contesto emergenziale Covid19, per organizzare un ipotetica fase della ripresa della scuola in presenza nel gennaio 2021, sia per porre le basi per il nuovo Patto del TPL Emilia Romagna tenendo conto del fattore "Covid19" ovvero che si cali nella riforma del TPL auspicata dal Governo e che entro marzo 2021 dovrebbe produrre una prima analisi tecnica.

L' Assessore ha ribadito che non ridurre i servizi offerti in Emilia Romagna è scelta politica, anzi c'è stato un incremento n. 350 mezzi con circa 280 ulteriori risorse umane impiegate per fornire ulteriori 6mlnKm/gomma con bus da turismo, con ulteriore disponibilità regionale non attivata a seguito dell'attivazione della didattica a distanza. Servizi integrativi attivati con risorse regionali e nazionali.

Sul fronte dell'affluenza non si sono riscontrate criticità.

Anche sul ferro l'indice di riempimento è nettamente inferiore al 50% nonostante soppressioni delle Freccie di Trenitalia.

In accordo con Prefettura di Bologna quale coordinatore delle Prefetture regionali si sono coordinati controlli nelle fermate più "calde" ovvero quelle scolastiche nel periodo di scuola in presenza.

La linea governativa è che "la capienza dei mezzi del TPL sarà del 50% fino al termine dell'emergenza sanitaria".

Per cui se permarrà nelle scuole la didattica a distanza l'offerta di TPL con capienza al 50% sarà sufficiente, ma nel caso di un ritorno alla didattica in presenza (per ipotesi dopo l'Epifania) l'offerta dei TPL con capienza al 50% non sarà sufficiente e in tal senso e occorrerà già da ora avviare un patto "TPL-Scuola" per riprogrammare il servizio.

Priorità politica in evidenza anche delle criticità emerse nell'emergenza Covid è l'auspicata riforma del TPL da parte del Governo, visto che l'attuale assetto ha messo in evidenza pregi e limiti. Riforma che non potrà prescindere dagli attori del TPL, enti locali, aziende e OO.SS.

Anche il nuovo Patto del TPL Emilia Romagna che si andrà a definire dovrà calarsi in questa riforma del TPL:

- riprendere percorso per una Holding Regionale del TPL, per partecipare a gare per affidamento del TPL su gomma;
- maggiore digitalizzazione (es. App come ROGER che permette acquisti di tutti mezzi TPL, Taxi e NCC);
- fornire informazioni su capienza e posti disponibili dei mezzi in tempo reale;
- mobilità eco sostenibile (infrastrutture/mezzi);
- investimenti triennali per elettrificazione linee ferroviarie regionali e soppressione PL;
- estensione "progetto Grande" percorso casa-scuola gratuito a studenti fino a 19 anni.

Sul fronte del bilancio, sono previsti incrementi di risorse per il TPL oltre alla stabilizzazione dei contratti di servizio.

La fase post Covid del TPL richiederà risorse ulteriori, serviranno nel futuro del TPL a sostegno della mobilità sostenibile sia lato infrastrutture che lato gestione ma soprattutto per soddisfare una diversa mobilità nelle città e tra le città ovvero il fabbisogno di nuova mobilità ridisegnata anche da una quota di lavoro agile che permarrà.

Sul fronte del ferro, lato TRENITALIATPER verrà riattivato il tavolo di monitoraggio previsto dall'accordo quadro del 2019, convocato per 04/12 p.v.

## Train-Tip

Il gruppo statico OCEM dovrebbe essere sempre attivo, anche in inverno. Per provare a resettarlo, escludete gli apparati nel seguente ordine: Uscita (stotz in basso a destra, Gruppo Statico da ON a OFF (in alto a destra), Batteria (in basso a sinistra) e Ventilazione (in basso a sinistra, da 1 a 0).

Dopodiché procedete a reinserire, nell'ordine inverso, la ventilazione insieme alla batteria verificando che le spie "ON" e "Presenza 24V Batterie" siano verdi. Attendete 1-2 minuti e girate il commutatore del GS da OFF a ON in alto a destra. Se tutto è andato per il meglio, le spie verdi dovrebbero essere:

- Presenza 3000 Vcc;
- Presenza 380V INVER;
- Presenza Tens DC/DC;
- Presenza 24V Batteria;
- ON.

Infine, non appena la spia "T" si sarà accesa, alzare lo stotz "USCITA" su ON. Se neanche così le prese non dovessero funzionare, annotate l'anomalia sul libro di bordo e TMS Link.

**In distribuzione gratuita per gli Associati FAST, il Vademecum interattivo del Capotreno del Trasporto Regionale Emilia Romagna.**



Richiedilo a [pronti@sindacatofast.it](mailto:pronti@sindacatofast.it)

## TRENITALIA TPER, Comitato Covid19 del 20/11/2020

In data 20 novembre si è svolto il dodicesimo incontro del Comitato Paritetico Trenitalia Tper come previsto dal Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus COVID-19 negli ambienti di lavoro del 14 marzo 2020.

La società, rappresentata dal D.O. Ing. Filoni Alberto, RUO Dott. Castagnetti Filippo e RSPD Sig. Mattiolo Daniele, ha aperto l'incontro illustrando al comitato le integrazioni al documento "Gestione Emergenza Pubblica Corona-virus", giunto alla nona revisione, riguardanti le disposizioni previste dagli ultimi DPCM del 24 ottobre 2020 e del 03 novembre 2020, Decreto Legge del 09 novembre 2020 e l'Ordinanza del Ministero della Salute del 10 novembre 2020.

Inoltre sono state inserite le misure d'integrazione al sistema di sanificazione nei luoghi di lavoro (nello specifico riguardanti l'OMC), una Disposizione Operativa riguardante la **gestione dei dispositivi anticovid** che ne prevede la registrazione ad ogni consegna con **firma da parte del personale per attestarne il ritiro e la procedura per il rientro al lavoro dopo essere risultati positivi al covid-19, la quale prevede (una volta risultati negativi) di effettuare una visita medica presso la struttura sanitaria di appartenenza.**

**La società ha poi informato il comitato che:**

- Verrà allargata la platea di personale a cui verranno consegnate mascherine ffp2 (SOR, Distribuzione, assistenza alla clientela) e per il personale viaggiante ha rimarcato di farne richiesta al capo impianto in caso di esaurimento.
- I corsi di formazione, non essendovi state modifiche restrittive in decreti o altro, il loro svolgimento avviene regolarmente.

- Visto l'aumento dei contagi all'interno della società si è passati da un monitoraggio manuale tramite file Excel ad un database che interagisce con tutti i settori di appartenenza della società.
- È stato rigettato dalla regione Emilia Romagna un piano di cancellazioni mirate, data l'affluenza viaggiatori che si attesta attorno al 35% (dato aggiornato al 17 novembre), che la società aveva sottoposto, per cui non vi è possibilità di tagli a riposi fuori residenza o altro.

**Come O.S. è stato:**

- Segnalato il continuo peggioramento degli standard di pulizia sia dei materiali rotabili che dei locali e pertanto intensificare i controlli.
- La società, ha sottolineato che l'unica arma a disposizione sono le penali e che oltre ai controlli che vengono effettuati servono segnalazioni da parte del personale corredate da foto per poter metterle in atto.
- Richiesta la consegna dei guanti in lattice. La società ha ribadito che vengono consegnati a chi ne fa richiesta.
- Richiesto il profilo del personale risultato positivo. La società ha informato che non hanno identificazioni precise ma solo per area di lavoro. Nello specifico i casi di positività riguardano: staff, manutenzione, biglietterie, bordo BUA/BUB, condotta BUA/BUB e manutenzione.

**Come FAST abbiamo inoltre chiesto:**

- Di reintegrare i posti del CT ove sono stati rimossi e di ripristinarli in posti da quattro e non in quelli da due. La società preso atto ha informato che sta già provvedendo al ripristino e che eviterà di collocare l'area nei posti da due.
- Di trovare locali più salubri delle sale sosta per la consumazione del pasto. La società ha fatto presente che la disponibilità di locali è scarsa.
- Segnalato che, dato il persistere di viaggiatori restii ad indossare la mascherina a bordo treno e dato che la Polfer, se richiesto l'intervento, si limita alla richiesta delle generalità senza vietarne il proseguo del viaggio, di

prendere provvedimenti per la tutela verso viaggiatori e personale. La società ha informato che ha inviato richiesta ufficiale all'assessore regionale dei trasporti perché si mobiliti in merito per sollecitare le prefetture.

Rimarcato la mancanza delle cassette di primo soccorso (DM388) in alcune sale sosta e per tanto di installarle. La società ha informato che nei prossimi giorni verranno implementate nelle sale sosta di Parma e Reggio Emilia.

Richiesto di ridurre il numero di lavoratori all'interno della stanza dei distributori e SOR e che la sala sosta di Porretta è piccola per la consumazione del pasto con più persone. La società ha informato che è già stato ridotto di due persone il numero di lavoratori all'interno della stanza dei distributori e SOR, riguardo la sala sosta di Porretta ha risposto che per il numero di agenti che ne usufruirebbe giornalmente 16 metri quadri sono sufficienti.

Visti i recenti casi di presunti viaggiatori positivi al COVID-19 a bordo treno, di rivederne le procedure visti i materiali ROCK, POP, ETR 350 che non permettono un isolamento corretto essendo tutto un unico ambiente e di conseguenza anche il luogo dove effettuare la sanificazione prevista.

Di verificare le condizioni di degrado in cui versa l'albergo per il pernottamento a Ravenna e nel caso ricercarne uno più appropriato. Se la società è intenzionata ad effettuare il test antigenico rapido (tampone rapido) al personale che ha avuto contatti stretti con colleghi risultati positivi e che ad oggi non sono ancora stati contattati dall'ASL.

Seppur comprendendone le difficoltà in assenza di una riduzione dell'offerta commerciale, ribadito di rivedere quei servizi dove vi sono riposi fuori residenza (n.18) in sedi d'impianto o turni di zona e cercare il più possibile di far fruire la refezione in località ben attrezzate o in residenza.

**Data l'emergenza e le restrizioni in atto chiediamo a tutto il personale di segnalare tempestivamente tutte le criticità che rilevate su pulizie cabine di guida, treni, sale sosta, alberghi, refezioni ecc., oltre che alla società, anche a :**

**[pronti@sindacatofast.it](mailto:pronti@sindacatofast.it)**

## TRENITALIA TPER, incontro cambio orario dicembre 2020

In data 26-11-2020 si è svolto in videoconferenza l'incontro programmatico riguardante il CO di dicembre, la logistica a formazione fra la società Trenitalia Tper, rappresentata dal D.O. Ing. Filoni Alberto, R.P. Genesini Alex e il responsabile Ufficio Turni Sig. Ossino Riccardo, e le OO.SS, RSU e RSA.

La società prevede **entro la VO di giugno di completare l'integrazione fra tutti gli impianti in unica BU.**

Riguardo la fornitura delle **divise** è stato effettuato un ordine con affido diretto per sanare le mancanze, per le **scarpe DPI** ve ne sono a disposizione 400 paia che saranno consegnate su richiesta scritta al capo impianto da parte dei lavoratori che le abbiano rotte o scadute.

Per quanto concerne la **logistica**, sono stati completati i lavori di ristrutturazione della sala sosta di Reggio Emilia, iniziati quelli per la sala sosta di Suzzara e successivamente inizieranno i lavori nella sala sosta di Porretta e poi di Modena.

Grazie alle segnalazioni del personale e persistenza che abbiamo messo in campo sia nel Comitato paritetico che come RSU/RLS, a **Parma verrà messa a disposizione nei prossimi giorni una stanza dedicata per la consumazione del pasto.**

Ha poi concluso l'intervento informando che i dati sulle consistenze e fabbisogni consegnati alle O.S. non sono comprensivi dei trasferimenti che avranno luogo dal 01 gennaio 2021.

**Come O.S. RSU e RSA** sono state portate all'attenzione della società diverse problematiche tra cui:

Accessori materiali ROCK e POP.

La società ha comunicato di assegnare i tempi accessori ufficiali previsti a livello nazionale

Mancato rispetto accordo riguardo la percentuale giornaliera di assegnazione delle **ferie**.

La società ha ribadito quanto detto nella riunione tecnica inerente proprio le ferie del 4 Novembre 2020 che per far fronte alle varie assenze e agevolare la formazione non riesce a garantire il rispetto dell'accordo ma che si tornerà alla normalità con l'avanzare del completamento della formazione e per il bordo con **l'inserimento ai treni di 25 CT (14 entro Natale e 11 entro gennaio).**

Maggiori dettagli rispetto **l'interruzione prevista sulla linea Bologna-Prato** e l'impatto che avrà sui turni.

La società non ha ancora avuto ufficialità da parte di RFI i turni verranno elaborati in base alle decisioni che attuerà RFI

Gli scenari possibili sono la chiusura parziale per 7 ore al giorno lunedì-venerdì e chiusura per 38 week-end (i 14 week-end non interessati dall'interruzione saranno elaborati in gestione operativa) ovvero chiusura totale della linea.

**Abilitazioni non omogenee** negli impianti e tra impianti e **abilitazione commerciale mancante o incompleta** ai CT.

La società ha sottolineato che la formazione viene erogata secondo delle priorità dettate dagli impianti con più criticità e ammodernamenti delle linee da parte di RFI. Resta comunque la necessità e la volontà aziendale di raggiungere entro giugno 2021 l'integrazione di tutti gli impianti BUA per giungere poi all'integrazione delle due Business Unit.

Ha inoltre aggiunto che la prossima settimana verrà data la circolabilità ai materiali POP sulle linee FER.

Come **FAST** abbiamo puntualizzato che:

Ad oggi molti agenti sono sforniti di **divisa** e soprattutto **scarpe DPI** a cui si rifiutano sostituzioni;

La società ha risposto che per le divise la priorità è di fornirle ai neo assunti e che per i DPI chi ne necessita di scrivere al capo impianto data la fornitura di 400 paia di scarpe;

Data la situazione pandemica che si sta protrarre, la costruzione dei turni è stata fatta senza tenerne conto, come se nulla fosse, mentre **si sarebbero dovute rivedere le refezioni** (da effettuarsi in residenza o trovare locali adeguati alla consumazione dell'asporto) e i **riposi fuori residenza** soprattutto quelli effettuati in località sede d'impianto o turno di zona;

Il netto calo rispetto a marzo della qualità di **sanificazione e pulizia dei treni** e locali comuni.

**Microclimatizzazione**, se per i materiali POP seppur non vi è possibilità (ancora) di spegnere la climatizzazione la stessa regolabile in temperature e velocità è sufficientemente efficiente, per i materiali ROCK invece con l'arrivo della stagione invernale si sta acuitizzando quanto abbiamo segnalato più volte e cioè problemi di climatizzazione che unita a infiltrazioni d'aria frontali rendono in molti complessi fredda la cabina di guida soprattutto in corrispondenza pedana vigilante, tra i tanti difetti questo in fase pandemica acuisce il rischio di malanni che possono ridurre le difese immunitarie, e facilitare la contrazione di virus. E abbiamo ribadito in riunione che con temperature inferiori a 20°C in cabina di guida, è riserva!

Il calo di un terzo delle **ferie giornaliere** ed errati computi stanno inducendo sempre più a conflitti tra RLP e personale.

Manifestazione di interesse per **trasferimenti**, la motivazione per cui per il PDC BUB è stato fatto un solo trasferimento nonostante vi siano state molte richieste, era auspicato un programma cadenzato di trasferimenti;

La società ha risposto che assunzioni e trasferimenti vengono effettuati in base a fabbisogni e consistenze e che le domande erano sebbene inferiori rispetto a quelle del PdB non si combinavano rispetto a squilibri degli impianti;

**Insufficienza dei tempi medi** ai materiali POP e ROCK in alcune località come ad esempio Parma dove i materiali vengono tutti ricoverati negli scali e per raggiungerli il percorso è piuttosto lungo come per esempio quello lato Milano.

Quando entreranno, dove e come in servizio i **POP in comando multiplo**;

La società ha risposto che i POP in comando multiplo entreranno in servizio, con tutte le cautele del caso, nei giorni festivi sulla linea Bologna-Prato e affidandoli in primis ai Tutor.

Il confronto a nostro modesto avviso si è conclamato più per la sommatoria tra le problematiche pregresse dei due rami d'azienda, sommate alle problematiche di integrazione nella NewCo il tutto aggravato, rallentato e ostacolato dalla crisi sanitaria ed economica che il virus Covid19 sta inducendo. Alcune cose possiamo comprenderle, altre accettarle altre no, il giorno 04 dicembre in ambito Assessorato Regionale Mobilità si terrà il tavolo di monitoraggio sulle ferrovie e sulla NewCo e confidiamo in quell contesto di avere risposte evase e perplessità risolte.

p.s. La **visibilità dei turni** è prevista entro il giorno 07 dicembre 2020.



