

## EDITO-RAIL: tutto è bene ciò che finisce bene?

**Care colleghe e cari colleghi,**

Lo scorso 14 aprile si è avuto il primo sciopero “nazionale” di Trenitalia dopo tanto tempo. Le virgolette sono d’obbligo perché con la “Lombardexit” ed “Emiliexit” non si può più parlare di un’unica grande impresa ferroviaria ma una serie di consorelle, con i pregi e i difetti di tale scelta.

Ad ogni modo per lo sciopero indetto in Trenitalia il risultato è stato eclatante per quanto riguarda la Long Haul dato che perfino le Frece per 8 ore non hanno viaggiato, e la causa non è stata qualche guasto sulla linea ma la netta adesione allo sciopero.

Per quanto riguarda il comparto regionale tantissimi colleghi hanno deciso di aderire all’agitazione sindacale indetta da tutte le OO.SS., segno del fatto che una collaborazione tra tutte le sigle possa favorire la riuscita di queste azioni.

Resta il marinarico per il mancato coordinamento con le

partecipate TrenitaliaTper e Trenord.

Quindi, tutto è bene quel che finisce bene?



Non esattamente.

Il successo di questo sciopero (con punte dell’80%) rischia di essere un mero colpo a salve dato che non essendo ancora stato rinnovato il nuovo CdA e l’AD di Trenitalia SpA, data la girandola di nomine dei vari AD per lo spoil system italiano, la sollevazione non ha avuto un interlocutore certo.

Ciò che resta sul tavolo però è l’ennesimo segnale della stan-

chezza del personale.

Il ricambio generazionale ha dato slancio e nuova linfa alla forza lavoro, ma il già alto livello di efficienza e di produttività soprattutto dei settori della produzione ove è praticamente impossibile prendere ferie anche tre mesi prima, stanno minando la qualità del lavoro, la salute e la sicurezza del personale.

Se in Trenord si conta uno sciopero al mese e in TrenitaliaTper (statisticamente) uno ogni due mesi, non sono segnali da ignorare bensì da indagare, considerando che si tratta delle due regioni principali motori del paese.

Per non essere da meno anche in MercitaliaRail Emilia Romagna l’11 maggio dalle 21.00 e per 24 ore tutto il personale sciopererà.

Non siamo ai livelli di Germania, Francia, Spagna e Portogallo in quanto a proteste, ma il malessere persiste e non sono questioni di lana caprina!

**Pronti**  
**Buon viaggio...**

### Sommario:

<b>Edito-Rail: tutto è bene quel che finisce bene?</b>	1
<b>L’occasione persa di “ingaggio e benessere”</b>	1-2
<b>L’insostenibile “tenuità” della Riforma Cartabia</b>	2
<b>Continua lo scontro tra i partiti di governo per le nomine FS</b>	2
<b>La rete ferroviaria italiana, un gigante dai piedi di balsa</b>	3
<b>Lo stress e la vita in ferrovia</b>	4
<b>Le FS e l’obsolescenza programmata</b>	4
<b>OBOE, senti chi parla!</b>	4
<b>Pausa refezione, un diritto-dovere</b>	5
<b>Capotreno secondo agente di condotta, almeno ogni 12 mesi</b>	5
<b>Fondo Pensione Eurofer, andamento</b>	6
<b>Corso di formazione Fisco e Previdenza</b>	6

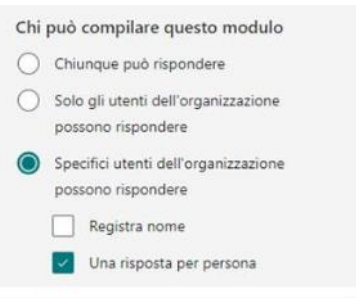
## L’occasione persa di “Ingaggio e benessere”

Cominciamo spezzando una lancia in favore di Risorse Umane: nessun ferroviere è stato sottoposto a controllo per poter compilare il questionario di “Ingaggio e Benessere”.

Il motivo per il quale era richiesto di inserire i propri dati di accesso era quello di garantire che ogni singolo collega compilasse un solo questionario e che solo il personale mobile potesse farlo.

In una delle mail inviate per invitare alla compilazione del sondaggio era infatti stata inserita un’immagine che mostrava come fosse stato im-

stato il criterio ma purtroppo non era stata adeguatamente spiegata:



Per fare ciò senza spendere un’enormità in codici sorgente da scrivere era necessario sfruttare le potenzialità di Mi-

crosoft e creare una banca dati da cui fare un controllo incrociato con chi si connetteva al questionario e permettere solo ai colleghi del Viaggiante di compilarlo.

Sappiamo di non poter convincere i “no-sondaggio” a compilarlo qualora dovesse venir riproposto ma, almeno, abbiamo dato a Cesare ciò che è di Cesare.

Passiamo ora ad analizzare nei particolari il sondaggio.

Partiamo dalla considerazione su chi ha partecipato. In tutto ci sono state 353 risposte, quindi possiamo dire che siamo nettamente sotto la →



28 aprile 2023  
Giornata mondiale per la salute e la sicurezza sul lavoro

Per info, segnalazioni e proposte scrivi a:  
[pronti@sindacatofast.it](mailto:pronti@sindacatofast.it)

## L'occasione persa di "Ingaggio e benessere"

→ (segue da pagina 1) la metà del totale dei possibili partecipanti.

Di costoro la maggior parte (279) è under 45 mentre solo 74 colleghi over 45 ha deciso di compilare il sondaggio.

Per quanto riguarda il genere abbiamo una netta predominanza di uomini rispetto alle colleghe: 292 vs 61.

Questo dato non è una eccessiva sorpresa perché tra il personale mobile sappiamo che la percentuale di colleghe è molto bassa, specie per quanto riguarda la condotta dove si arriva quasi al 100% di macchinisti maschi.

Già da questi dati possiamo ipotizzare che "l'intervistato tipo" sia un collega giovane, maschio, mentre per quanto riguarda il ruolo potrebbe essere macchinista o capotreno indistintamente (vi è la quasi parità di qualifiche tra chi ha partecipato al questionario).

Passiamo ora ad analizzare il metodo di raccolta dei dati utilizzato da RU.

In primo luogo, le domande che sono state sottoposte ai partecipanti sono troppo generiche: se il titolo del questionario è "ingaggio e benessere" possiamo dire che la maggior parte siano afferenti all'ingaggio (conosco l'azienda, so come muovermi al suo interno, conosco i benefit aziendali...) e solo 6 domande sono realmente relative al benessere (mi trovo a mio agio sul luogo di lavoro, mi sento valorizzato, penso che le mie competenze siano abbastanza...).

Come se non bastasse non è stato possibile dare delle risposte argomentate ma soltanto selezionare un valore numerico da 1 a 5 e i dati finali sono stati desunti con una mera media aritmetica.

Scorrendo il documento di analisi finale infatti può sembrare che quasi tutte le domande abbiano ricevuto una risposta media, dato che i valori si sono mantenuti tutti sul "3" ma il motivo è

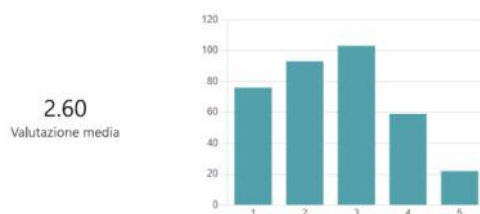
da ricercarsi appunto nei parametri utilizzati.

In primo luogo sarebbe stato più corretto utilizzare una scala su 10 valori (1-10) per poter avere più sfumature nelle risposte.

Secondariamente sarebbe stato opportuno effettuare una media ponderata delle risposte, calcolando anche il peso delle singole risposte: sarebbe stato cioè opportuno anche valutare quante volte per ogni singola domanda è stata selezionata ad esempio la risposta "2" e quindi non mettere tutti i valori sullo stesso piano.

Nonostante questi parametri che falsifi-

20. Il mio lavoro è valorizzato



cano a nostro avviso i risultati bisogna sottolineare che per alcune risposte ci sono stati dei risultati al di sotto del valore "3" che possiamo considerare il valore di sufficienza per la scala scelta.

E non a caso si tratta di domande relative al benessere.

Il valore più basso è "ritengo che la mia divisa rappresenti TrenitaliaTper" che ottiene un misero 2,55 ma, a ben guardare l'istogramma proposto, la risposta "1" stacca nettamente le altre con 1/3 dei partecipanti che ha risposto con il valore più basso disponibile alla domanda.

Poco sopra (2,60) abbiamo "il mio lavoro è valorizzato", e anche qui 2 colleghi su 10 hanno risposto con il valore più basso e, in generale, solo un'ottantina di colle-

ghi ha risposto in maniera positiva alla domanda, praticamente lo stesso numero di colleghi che ha risposto "1"(!).

Sempre sotto il 3 troviamo "Ritengo che la mia attività lavorativa offra opportunità di ampliamento/diversificazione delle competenze professionali", "ritengo che gli aggiornamenti tecnici/professionali legati allo svolgimento delle mie mansioni siano chiari ed esaustivi", "l'Azienda mi fornisce tutti gli strumenti per svolgere compiutamente la mia attività lavorativa".

È evidente che il nostro collega under 45 sia profondamente deluso da come l'Azienda si ponga sia nei suoi confronti sia verso l'esterno, dato che non ritiene all'altezza né la sua valorizzazione né quella della divisa.

E tutto ciò nonostante il sistema di raccolta dei dati sia, non sappiamo quanto casualmente, studiato affinché la media delle risposte sia se non positiva quantomeno neutra.

Forse sarebbe più opportuno riscrivere il sondaggio, magari consegnandolo in formato cartaceo durante le scuole di aggiornamento che l'Azienda dice di tenere in maniera costante e capillare, e utilizzare una scala su 10 valori invece che 5.

Sarebbe forse anche opportuno ascoltare quando il personale mobile aderisce in massa agli scioperi e cercare di venire incontro al malessere che viene esposto dai colleghi.

Intanto si potrebbe prendere atto dei dati appena ottenuti e cominciare a rispondere alle problematiche emerse (valorizzazione dei singoli, rivedere il logo e la divisa facendo partecipare anche il pdb/pda, aprire più opportunità di crescita).

Anche perché tra pochi anni molti colleghi assunti negli anni Ottanta andranno in pensione e la maggioranza dei dipendenti sarà under 45, quindi sarà difficile continuare ad ignorare l'"ingaggio e malessere".

## Continua lo scontro tra i partiti di Governo per le nomine in TRENITALIA e RFI

Continuano la girandola intorno alle nomine delle partecipate statali di questo 2023 e per quanto riguarda il mondo ferroviario ancora non ci sono certezze.

Rispetto a Trenitalia la poltrona di Ferraris pare essere molto salda: la Premier Meloni ha chiarito infatti in alcune interviste come intende affrontare solo le varie posizioni in scadenza immediata, dichiarazione che lascerebbe pensare ad un rinvio del tema per la fine dell'anno, quando sarà appunto in scadenza il CdA guidato da Ferraris. Quello che mette in dubbio l'eventuale permanenza per un secondo mandato (il primo iniziato nel 2021) dell'uomo appena nominato ambasciatore di Genova nel mondo, nelle grazie per altro dell'attuale Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, è la sua potenziale candidatura come CEO di Enel, dove già aveva ricoperto il ruolo di CFO (Chief Financial Officer - Direttore Finan-

ziario).

Oltre a questo scenario si aggiunge la riconferma, con eventuale possibile ricollocazione alla guida di RFI, di Luigi Corradi, attuale AD Trenitalia e anche lui molto gradito a Matteo Salvini.

Infatti la sua esperienza come manager e la conoscenza del mondo dei progetti ingegneristici che stanno dentro "Ferrovie dello Stato" lo vedono in vantaggio rispetto agli altri nomi papabili, come Vincenzo Macello (Vicedirettore di RFI) e Umberto Lebruto (CEO di FS Sistemi Urbani). La partita pare giocarsi più che altro sul grande interesse mostrato dal Carroccio verso la possibilità di nominare uomini di fiducia in quello che sarà uno dei settori più strategici nella gestione dei fondi in arrivo dal PNRR. Si dovrà quindi attendere ancora, osservando attentamente le mosse all'interno della maggioranza, in questo

risiko senza esclusione di colpi, sperando che oltre alle logiche puramente politiche di controllo dei vari miliardi in arrivo dall'Europa, si tenga conto della strategicità del momento che il mondo ferroviario sta vivendo, specie rispetto ad investimenti ed ammodernamenti. Non è infatti solo la possibilità di un ruolo chiave in grandi opere pubbliche, come quella dell'eventuale e fantomatico Ponte sullo Stretto, che dovrebbe ingolosire gli occhi dei vari personaggi attualmente al governo, ma l'idea che veramente la realtà delle Ferrovie dello Stato possano essere uno dei principali motori di rilancio del Paese, sia in chiave di impatto ambientale che di investimenti infrastrutturali.



## La Rete Ferroviaria Italiana, un gigante dai piedi di balsa

Lo scorso 20 aprile l'Italia ha scoperto nuovamente che basta un errore, un guasto, e la Penisola rischia di restare spezzata in due.

Tra le 2 e le 3 di notte, come tutti i colleghi sanno, un treno è sviato presso la stazione di Firenze Castello, per motivi ancora da appurare, distruggendo un portale di linea. Il risultato è stato un intricato mosaico di carri che solo dopo parecchie ore è stato possibile rimuovere completamente e ripristinare la linea.

Questa volta la notizia ha avuto un'eco nazionale dati gli effetti devastanti sul traffico ferroviario (specie quello dell'Alta Velocità), però è bene sottolineare che solo pochi giorni prima era avvenuto un altro incidente tra due treni merci, fortunatamente anche in questo caso senza vittime, che per qualche ora aveva perturbato la circolazione, e sempre nel nodo di Firenze.

In questo secondo caso sembrerebbe (il condizionale è d'obbligo) che un segnale sia stato disposto a via libera nonostante la sezione fosse occupata da un altro treno merci e il risultato è stato un tamponamento, fortunatamente a bassa velocità.

Ci sembra il caso quindi di aprire una riflessione dato il grande impegno sulla sicurezza ferroviaria intrapreso da FAST e dalla Comunità Europea per il 2023.

Gli incidenti, purtroppo, possono sempre capitare ma siamo sicuri di star davvero lavorando affinché questi siano sempre più rari?

Chi scrive ha in questo caso una teoria: uno dei problemi principali è la liberalizzazione delle imprese ferroviarie rispetto al Gestore Infrastrutturale.

Ma andiamo con ordine.

Spostiamoci per un attimo sul parallelo automobilistico: in Italia come in quasi tutti i paesi europei le autostrade sono un ente privato, gestito da privati, che fornisce la manutenzione e altre comodità agli utenti in cambio di un pedaggio (pagato annualmente o a km).

In questo contesto non ci sono grossi problemi: un'autostrada necessita di costante manutenzione ma gli utenti sono per la maggior parte privati e per la maggior parte non sono vincolati da un orario fisso; oltre a ciò non devono occupare a turno una sezione della strada che fino a quando non viene lasciata libera da chi li precede non può essere occupata nuovamente.

Se poi per un qualche motivo un tratto di autostrada dovesse venir chiusa si può sempre ricorrere ad altre strade (regionali/provinciali) per bypassare l'intoppo e reimmettersi sull'autostrada al casello successivo.

Nelle ferrovie invece è diverso: un blocco nella circolazione ha effetti a catena enormi, senza contare che nonostante la presenza di una rete alta velocità non esistono percorsi preferenziali per tutte le categorie di treno presenti in Italia (regionali, Long Haul, merci), o strade alternative, e quindi non si può realmente bypassare il problema.

Come se non bastasse, in quale modo si è lavorato per aumentare ricavi e produttivi-

tà?

Si sono aumentate le sezioni di linea affinché si potesse saturare la linea e si è ridotta la manutenzione ordinaria.

Con una metafora: si sono aumentati combustibile e comburente, basta solo una scintilla nel posto giusto per fare un bel botto.

Alla diminuzione della manutenzione ordinaria bisogna corrispondere anche l'estremizzarsi dei fenomeni atmosferici derivanti dal cambiamento climatico: i colleghi più anziani sicuramente avranno notato che nelle ultime



Foto (Sestini/Cambi) tratta da [Corriere Fiorentino](#) © RIPRODUZIONE RISERVATA

estati i casi in cui si è interrotta la linea per incendi improvvisi, folate di vento e alluvioni/frane sono aumentati in maniera oseremmo dire esponenziale.

L'eccessiva suddivisione delle divisioni regionali (così come quella delle imprese ferroviarie per l'Alta Velocità) non fa altro che acuire i problemi quando si deve poi gestire un guasto grave: la moltiplicazione di Sale Operative che possono parlare solo con il personale mobile della propria regione rende macchinosa la comunicazione tra i treni, le SO e il GI rendendo necessarie spesso più telefonate con i più disparati intermediari per comunicare informazioni basilari.

Un esempio: immaginate un treno regionale Piacenza-Genova effettuato dal personale TrenitaliaTper ma di proprietà della regione Toscana, bloccato in linea a Tortona.

Il personale parla solo con la propria SO, che si deve interfacciare con altre 3 sale operative (Piemonte, Lombardia e Liguria) dato che il treno attraversa 4 regioni e deve comunicare con RFI che ovviamente dovrà rispondere a ciascuna di esse.

Il tutto ovviamente mentre i viaggiatori tempestano il personale/centralino del treno con domande su quando verrà risolto il guasto e le coincidenze che immancabilmente dovranno essere garantite.

Se non avete ancora il mal di testa, a voi lettori i nostri complimenti.

Il quadro a questo punto comincia a farsi più chiaro: abbiamo da una parte una serie di problemi strutturali che possono essere risolti con un maggior numero di investimenti.

In tal senso il PNRR sembrava essere una boccata d'ossigeno indispensabile per alleviare molte criticità: il completamente degli allac-

ciamenti ferroviari con i porti della Penisola, il raddoppio e l'elettificazione di alcune linee e tanti altri progetti approvati sono sicuramente dei passi importantissimi nella giusta direzione.

Non saremmo l'Italia se a questo punto non apparisse qualche "però": però è necessario rispettare i tempi dati dall'Europa per far partire i cantieri; però è necessario che i progetti approvati siano fattibili con il budget stanziato (e l'aumento delle materie prime è un pericolo in tal senso); però è necessario alleggerire la burocrazia per velocizzare le

gare di appalto; però il governo ha varato una nuova gestione delle gare di appalto che mette a rischio lo svolgimento delle gare stesse (con successivi scontri giudiziari tra chi vince l'assegnazione e chi arriva dietro)...

Insomma sembra che le famose calende greche anche questa volta stiano diventando l'orizzonte di questi interventi.

Per quanto riguarda la gestione delle emergenze che, ineluttabilmente, avverranno sempre in ambito ferroviario, bisogna cominciare a ragionare non più come eventi randomici e rarissimi ma come possibilità molto meno remote.

Per farvi fronte quindi sarebbe opportuno in primo luogo formare veramente il personale, a tutti i livelli, a saper prendere decisioni in pochi minuti, attivare pattern funzionanti anche in situazioni di degrado (anche gravissimo), effettuare

continue esercitazioni congiunte delle varie Sale Operative per gestire situazioni che ormai non sono né impossibili né rarissime.

Si potrebbe anche aumentare il personale dato che non è pensabile che una/due persone possano gestire un'interruzione della linea su cui viaggiano *contemporaneamente* più di 50 treni il cui personale cercherà sicuramente di mettersi in contatto con loro.

L'unico ostacolo a queste proposte è uno solo e ha un nome ben preciso: costi.

È ovvio che aumentare formazione, manutenzione, personale abbia un valore economico importante.

Però è anche vero questo: la sicurezza e la gestione delle emergenze non dovrebbe essere conteggiata come un costo ma come una necessità.

Un treno, per usare una definizione spuria, "è una scatola di metallo che corre su ruote di metallo al massimo della velocità consentita su binari di metallo": possiamo davvero permetterci di fare economia sulla rete che dovrebbe garantire impatti fatali?

Se continuiamo a considerare il trasporto pubblico come una costellazione di aziende semi-private che devono produrre degli utili sicuramente nei prossimi anni si otterranno dei risultati positivi, ma a quale prezzo?

Quanto possiamo ancora tirare la corda sperando che non si spezzi?

Viareggio non dovrebbe essere solo una meta balneare per noi ferrovieri, dovrebbe essere un monito a vigilare sempre, a vigilare anche per chi non ha cognizione di cosa voglia dire trasportare persone e merci sui binari.

## Lo stress e la vita in ferrovia

In molti meme (quelle foto simpatiche che vediamo postate sui social o nelle chat) troviamo un *topos* ricorrente: la foto di una persona anziana con scritto "fare/essere X, non stanca, lo dice tizio, 20 anni".

Sono sicuramente immagini molto divertenti, che raccolgono grande seguito perché molti vi si riconoscono.

Su Repubblica negli scorsi giorni Elena Dusi ha raccontato di uno studio condotto dalle università di Harvard e Duke che hanno dimostrato come gli stress significativi abbiano un effetto "invecchiante" sul nostro organismo: in alcuni casi l'età metabolica risulterebbe essere addirittura superiore di 5-6 anni a quella anagrafica.

Quindi, restando in tema meme, se dovessimo fare la foto di un macchinista o un CT non avremmo un collega di 20 anni che ne dimostra 70 però magari ne avremmo uno di 62 che ne dimostra 68...

Il punto infatti è che chi scrive (ma crediamo anche chi legge) sia convinto che lo stress a cui siamo sottoposti sia assolutamente da considerarsi significativo.

Anche solo tralasciando il rapporto con la clientela (da tempo peggiorato), i ritmi circadiani distorti, l'impossibilità di mangiare in maniera tranquilla a volte né a pranzo né a cena, le pressioni per riuscire a far funzionare tutto a volte in situazioni di estrema difficoltà per eventi avversi esterni (maltempo) o interni (guasti), tutto concorre ad accrescere quando non a mantenere costante lo stress del personale mobile.

Su questo argomento consigliamo il breve saggio di M. Mariani "Lavoro a turni e salute", edito dalle edizioni "Ancora in Marcia!".

Nel testo, corredato da un'ottima bibliografia, l'autore spiega come il lavoro del macchinista (e del CT) sia ancora più gravoso e usurante rispetto a quello a turni di altre aziende perché non solo si hanno "pomeriggio, mattino e notte" ma questi turni non sono regolari né nel loro susseguirsi, né negli orari di inizio e di fine.

I risultati sulla salute del personale sono mol-

to negativi a cominciare da una maggiore difficoltà nel mantenere il peso-forma (anche a causa dei pasti usufruiti in fretta e sulla loro qualità), la gestione dell'umore, le capacità cognitive, fino ad arrivare ai gravi effetti sulla salute vera e propria, con una maggiore incidenza di tumori, malattie cardiovascolari e intestinali.

Un altro punto sottolineato da Mariani è che la mancanza di una lotta sindacale vera e propria ha permesso la permanenza in vigore del Dlgs 66/2003 che permette al datore di lavoro di organizzare i turni in deroga al riposo minimo di 11 ore (previsto dalle direttive europee) tra un turno e l'altro. La riduzione del riposo a 6-7 ore è il praticamente il motivo per il quale esistono ancora gli RFR che altrimenti non avrebbero alcun modo di esistere, oltre all'appiglio con cui in sede di contrattazione alcuni colleghi vengono convinti a non rispettare le 14 ore di riposo minimo tra un turno e l'altro.

Consigliamo a tutti di procurarsi il pamphlet di "Ancora in Marcia!" e, dopo averlo letto attentamente, di ragionare su quanto sarebbe opportuno rivedere la gestione dell'orario di lavoro, tanto più che per l'INPS i neoassunti dovranno lavorare fino a 74 anni e 4 mesi, ma dubitiamo che gli ultimi anni di questa maratona lavorativa potranno essere svolti lontano da un reparto di geriatria con questi ritmi.

Chiudiamo con una nota positiva: i ricercatori americani hanno scoperto che la condizione di iper-invecchiamento può essere contrastata con relax, esercizio fisico e buona alimentazione.

A maggior ragione quindi invitiamo anche Trenitalia e consorelle a ragionare sul rivedere gli orari di lavoro del personale viaggiante per garantire migliori performance durante l'orario di lavoro, meno malattie specie negli ultimi anni di servizio e, magari per i dirigenti la possibilità di andare a dormire (loro che possono) con la coscienza a posto.

## F5 e l'obsolescenza programmata

Nuovi problemi di carattere informatico per Trenitalia.

Questa volta al centro delle sventure ci sono i tablet in dotazione al personale viaggiante. Da un paio di settimane ormai non è più possibile accedere da parte dei dipendenti la posta elettronica sui dispositivi portatili forniti dall'azienda.

Questo disagio è conseguenza dell'arretratezza software del sistema operativo attualmente installato: infatti il Server di Outlook non concede più i certificati di sicurezza necessari al corretto funzionamento degli account mail ai dispositivi ancora rimasti a Windows 7, e/o versioni precedenti.

W7 infatti è stato definitivamente dismesso da Microsoft che non rilascia più aggiornamenti di sicurezza: per evitare perciò che i malintenzionati sfruttino un vecchio sistema operativo non più difeso per hackerare i server di posta elettronica l'accesso da questi dispositivi è stato completamente inibito. L'azienda per ora si è spesa solo per mandare una mail "autodidattica" ai lavoratori, quindi ancora una volta (come nel Gennaio 2020 con l'applicativo Hermes, sostituito Tper del compianto Timoti ex-Trenitalia, per la biglietteria a bordo treno) sono gli operatori in prima linea a doversi improvvisare tecnici sistemisti per sopperire a mancanze che potremmo definire basilari. Il risultato adesso è che il personale si deve ricordare ogni volta (quando riesce) di accedere alla casella di posta elettronica dal browser internet. Si potrebbe anche obiettare che non è così essenziale l'accesso alla casella di posta elettronica durante il servizio se questo non fosse obbligatorio in caso di degrado dei sistemi informatici (DEIF 35 r.v.) per ricevere il Kit oppure per segnalare ad Infomirs delle anomalie (graffiti, ritardi gravi).

Ovviamente una soluzione è quella di utilizzare il proprio cellulare ma, secondo il codice etico, è vietato utilizzare i propri dispositivi...

L'unica vera soluzione è quella di sostituire per tutti i dipendenti il tablet con una versione più recente, il treno eppur si muove... Chi vivrà vedrà...

## OBOE, senti chi parla!

L'Italia come tutti gli altri stati europei sta oramai diventando una società multi-etnica e, per il suo enorme patrimonio artistico e culturale, ogni anno viene visitata da sempre più turisti europei ed extraeuropei.

I nostri treni quindi rispecchiano perfettamente questa nuova realtà, anzi, sui regionali è sempre più facile trovare stranieri che preferiscono la comodità del TPL al noleggio delle automobili per spostarsi da una città all'altra. Dobbiamo quindi riconoscere un merito al personale di bordo che quotidianamente si impegna a migliorare ed adattare le proprie capacità relazionali alle varie situazioni, specialmente linguistiche, oltre le normali operazioni dentro e fuori dal convoglio. Per aiutare i capitreno e i CST nella comunicazione sarebbe opportuno anche rivedere il nostro sistema di informazione per i viaggiatori, l'OBOE. Volendo affrontare la questione da un punto di vista sia statistico che pragmatico si pone evidente la mancanza di alcune tra le lingue più parlate, non solo nel nostro con-

tinente: ovvero Francese e Spagnolo. Se l'inglese oramai è una lingua franca mondiale e il tedesco per motivi di tutela della minoranza altoatesina è obbligatoria, bisogna ricordare che a causa del passato coloniale di Spagna e Francia tantissimi paesi utilizzano queste due lingue neolatine (che per quanto simili non saranno mai identiche all'italiano) come lingua franca.

Stiamo parlando di due lingue non troppo difficili da implementare nei sistemi OBOE, tanto più che già in Puglia viene utilizzato il francese per gli annunci (dato l'alto afflusso di transalpini durante l'estate) che apporterebbero sicuramente un vantaggio in termini di comunicazione con la clientela.

Se, poi, si potesse fare un ulteriore sforzo e si proiettassero almeno sugli schermi gli annunci in cinese (come già succede sulle frecce), arabo e hindi, si potrebbe aiutare e molto il PdA nel gestire le comunicazioni essenziali con chi non ha dimestichezza con le lingue neolatine.

Anche qui lo scoglio maggiore è ovviamente

il costo delle traduzioni, però, ci chiediamo: quante persone eviterebbero comportamenti inadeguati se fossero in grado di comprendere quanto viene loro detto sul treno? Quanto tempo in meno impiegherebbe il CT a spiegare come raggiungere la località che desiderano e dedicarsi ad altre mansioni?

Inoltre una volta effettuata la spesa non sarebbe più necessario spendere la stessa cifra per effettuare solo qualche aggiornamento.

Si potrebbe obiettare che se si aggiungessero troppe lingue si sentirebbe una cantilena di annunci sul treno ma, obiettiamo, così come già adesso si può selezionare quali annunci e in quali lingue far recitare l'OBOE, non vediamo perché non si possa fare altrettanto (magari mettendo un limite di 3 lingue per annuncio).

Così facendo Trenitalia e le consorelle potrebbero dimostrare al resto d'Europa di essere una società all'avanguardia e client-oriented, aumentando sicuramente il gradimento da parte dell'utenza.



## PERSONALE MOBILE TRENI VIAGGIATORI

Per la fruizione del pasto ai sensi dei punti 1 e 3 dell'art. 48 del vigente CCNL (AF 2022), **nella programmazione dei turni dovrà essere prevista una pausa di almeno 30 minuti**, considerata all'interno del periodo di lavoro giornaliero; tale pausa non è assorbita dall'eventuale RFR diurno qualora interessi le fasce orarie 11.00-15.00 e/o 18.00-22.00 e la durata dello stesso RFR sia quella minima, mentre invece negli altri casi è confermato che la pausa è assorbita dal RFR qualora lo stesso interessi le suddette fasce orarie.

La fruizione del pasto, che dovrà avvenire nelle mense aziendali o negli esercizi convenzionati che effettuino il servizio sostitutivo di mensa aziendale, dovrà essere **programmata dall'azienda nelle fasce orarie 11.00-15.00 o 18.00-22.00**.

Nel caso in cui il lavoratore effettui la propria prestazione giornaliera in impianti sprovvisti di mensa aziendale o di esercizi convenzionati che effettuino il servizio sostitutivo di mensa aziendale verrà riconosciuto un ticket per il pasto il cui valore nominale sarà definito a livello aziendale.

Per il personale di macchina (PDM), di bordo (PDB) e polifunzionale (PPT) che, **per effetto del ritardo del treno, non possa fruire del pasto aziendale come previsto al precedente primo capoverso, le modalità di fruizione saranno definite a livello aziendale.**

(Art. 18 CCNL FSI 2022)

Per il personale mobile restano confermate le norme sulla fruizione dei pasti definite al comma 2 dell'art. 13 (Orario di lavoro) del presente contratto.

Le aziende porranno attenzione alle situazioni in cui, per effetto di anomalie nella circolazione ferroviaria, **si renda difficoltosa la fruizione del pasto nelle condizioni previste in programmazione, e ricercheranno possibili soluzioni in grado di mitigare il disagio per i lavoratori.**

## QUANDO SI DEFINISCE "PAUSA PASTO DI REFEZIONE" ?

Quando la **pausa pasto DOVRA' essere indicata nel turno** ovvero se la prestazione lavorativa occupa interamente le fasce 11:29-14:31 o 18:29-21:31 quando cioè non rimangano almeno 30 minuti prima o dopo la prestazione lavorativa per usufruire del **pasto aziendale** nella fascia 11-15 o 18-22.

Pertanto se la prestazione programmata inizia alle ore 11,30 o termina alle 14,30 la pausa pranzo non va programmata nel turno, così come pure **non va programmata** la pausa pasto per la cena se si inizia a lavorare alle 18,30 o altresì si termina entro le ore 21,30.

Tipologia	Corsa	Da	A	Inizio	Fine	Personale	Tipologia mezzo	Pasto turno guida
Accessori in partenza	PC	PC	BOCL	11:19	11:49		5A6x21-DM	1
Corsa di linea	3821	PC	BOCL	11:49	13:25	Agente Solo/1	5A6x21-DM	1
Cambio Viante in arrivo		BOCL	BOCL	13:25	13:35		5A6x21-DM	1
Pausa di refezione		BOCL	BOCL	13:35	14:18			1
Cambio Viante in partenza		BOCL	BOCL	14:18	14:33		5A6x21-DM	1
Corsa di linea	3816	BOCL	PC	14:33	15:10	Agente Solo/1	5A6x21-DM	1
Cambio Viante in arrivo		PC	PC	15:10	15:34		5A6x21-DM	1

## PAUSA PASTO A RISCHIO PER RITARDO TRENO ?

Se per ritardo treno o perturbazione circolazione la fruizione del pasto programmata sarà a rischio, di difficile fruizione o non sia proprio possibile effettuare la pausa programmata per la fruizione del pasto, **la stessa potrà essere riprogrammata all'interno del servizio purché (la pausa di almeno 30 minuti) intercetti le fasce orarie 11.00 - 15.00 o 18.00-22.00.**

Ovvero, la pausa potrà essere riprogrammata entro le ore 14,30-15,00 o entro le ore 21,30-22,00 fermo restando la disponibilità di locali in cui fruirla effettivamente e che la prestazione non ecceda in lavoro straordinario (che comunque non sarebbe retribuito).

**Qualora la pausa pasto non potrà essere riprogrammata** in altra località o in altra fascia oraria all'interno del servizio programmato o l'eventuale riprogrammazione comporti di eccedere nella prestazione programmata o comunque non sia garantita la fruizione del pasto, **il lavoratore/la lavoratrice potrà richiedere con mod.M40a al Gestore Risorse di fruire della pausa refezione nella località programmata o dove realmente fruibile in coerenza al dettato contrattuale e all' art. 20 D.lgs 81/2008.**

## M40 DA EMETTERE PdB/PdM

Si dà avviso al Gestore Risorse di \_\_\_\_\_ che avendo il treno \_\_\_\_\_ un ritardo di \_\_\_\_\_ min, viene a mancare la pausa refezione prevista dal servizio, si chiede pertanto di conoscere l'ora e la località per la fruizione del pasto, così come previsto dall'Art. 27 2.6 CCNL AF e art. 13 CCNL FS vigenti.

Data .....

Firma .....

## Gestore Risorse EMETTE M40

Si ordina di attenersi al turno programmato (ovvero di condurre/scortare treno senza fruire pausa pasto)

## M40 DA EMETTERE DAL PdB/PdM DOPO ORDINE DEL G.R. DI SCORTARE/CONDURRE TRENO SENZA PAUSA

Si dà avviso al G.R. di \_\_\_\_\_ il sottoscritto PdM/PdB \_\_\_\_\_ in riferimento vostro M40 n° \_\_\_\_\_, reitera la richiesta in coerenza art. 20 D.lgs 81/2008 di poter fruire della pausa pasto al fine del necessario reintegro psico-fisico, per poter garantire la sicurezza, la regolarità e la continuità del servizio. In caso di vostro ordine ribadito saranno a carico dell'ordinante ogni responsabilità ne possa scaturire.

Data .....

Firma .....

## Capotreno secondo agente di condotta, almeno ogni 12 mesi

Con decorrenza dal 25 aprile cambiano le norme in TrenitaliaTper per il mantenimento delle competenze ASC (attività supporto alla condotta) in funzione di secondo agente.

A partire da questa data infatti tra i requisiti per mantenere la competenza troviamo: "Se possibile, la partecipazione a specifica attività di ricomposizione competenze comprensiva di un viaggio in cabina di guida ogni 3 anni per gli agenti per i quali non è comprovata l'utilizzazione con funzione di secondo agente in turni in cui sono programmati servizi ad *agente unico*. **Qualora, nell'arco dei 12 mesi, compreso quello del rilascio, non vengano garantite le attività di cui sopra, l'abilitazione ASC è da considerarsi sospesa** e potrà essere riattivata solo dopo la partecipazione all'attività formativa di cui al precedente punto 2 [partecipazione a sessioni formative in ambito professionale con trattazione di specifici argomenti *nda*"]".

La situazione è pertanto questa: a partire da fine aprile i capotreno dovranno effettuare almeno un servizio all'anno come secondo agente per poter mantenere tale competenza, altrimenti sarà necessaria una giornata di scuola sull'argomento e almeno un viaggio in cabina di guida ogni 3 anni sempre come secondo agente.

Potrebbe sembrare una situazione molto distante dalla quotidianità ma a ben guardare non è così: sulle linee FER il secondo agente è spesso necessario e non è da escludere che si verifichino quelle situazioni di degrado in cui è necessario avere il CT in cabina come secondo agente.

Spetterà pertanto all' Ufficio turni prevedere turni da AU altrimenti potrebbe capitare che occorra utilizzare l'equipaggio con due macchinisti.

**Se il G.R non reitera ordine**, il PdM/PdB fruirlà del pasto ove previsto premurandosi di comunicare al Regolatore Circolazione di vincolare treno a proprio nulla osta;

## Se il G.R reitera ordine:

- il PdM/PdB può disattendere l'ordine che mette a repentaglio sicurezza del lavoro e dell'esercizio e reiterare con ulteriore M40a al GR comunicando che fruirlà del pasto e poi effettuerà il servizio programmato;

- il PdM/PdB può eseguire il comando reiterato rinunciando alla pausa pasto, sono entrambi corresponsabili per eventuali eventi imputabili alla mancata pausa.

La fruizione della pausa pasto assorbe la la pausa di 15 minuti. Queste pause sono funzionali ad ottemperare agli obblighi di salute e sicurezza prescritti dall' art. 20 D.lgs 81/2008 rispetto ai bisogni fisici e fisiologici.

**Non è ammesso comunque mangiare mentre si svolge attività di condotta/scorta.**

<https://www.fanpage.it/attualita/boccone-di-traverso-mentre-e-sul-treno-studente-19enne-in-gita-muore-soffocato-alla-stazione-di-arezzo/>

Tipologia	Corsa	Da	A	Inizio	Fine	Personale	Tipologia mezzo	Pasto turno guida
Cambio Viante in partenza	PC	PC	BOCL	14:17	14:32		5A6x21-DM	1
Corsa di linea	2096	PC	VOGH	14:32	15:20	Agente Solo/1	5A6x21-DM	1
Accessori in arrivo - Raccostamento	VOGH	VOGH	15:20	15:30			5A6x21-DM	1
Pausa di refezione	VOGH	VOGH	15:30	16:40				1
Accessori in partenza	VOGH	VOGH	16:40	16:50			5A6x21-DM	1
Corsa di linea	2095	PC	BOCL	16:47	16:47	Agente Solo/1	5A6x21-DM	1
Tempo di regresso	PC	PC	BOCL	16:47	16:48		5A6x21-DM	1
KC	PC	PC	BOCL	16:54	17:19		5A6x21-DM	1
Corsa di linea	2098	PC	VOGH	17:19	18:04	Agente Solo/1	5A6x21-DM	1
Tempo di regresso	VOGH	VOGH	18:04	18:11			5A6x21-DM	1
Tempo giro	VOGH	VOGH	18:11	18:13			5A6x21-DM	1
Corsa di linea	2099	PC	PC	18:13	18:13	Agente Solo/1	5A6x21-DM	1
Cambio Viante in arrivo	PC	PC	BOCL	18:13	18:13		5A6x21-DM	1
Pausa di refezione	PC	PC	BOCL	18:13	18:34			1
Cambio Viante in partenza	PC	PC	BOCL	18:34	18:49		5A6x21-DM	1
Corsa di linea	2091	PC	PC	18:49	20:20	Agente Solo/1	5A6x21-DM	1
Cambio Viante in arrivo	PC	PC	BOCL	20:20	20:20		5A6x21-DM	1
Pausa di refezione	PC	PC	BOCL	20:20	21:20			1
Cambio di shift	2045	PC	PC	21:20	22:19			1



## RENDIMENTI NETTI ANNUALI COMPARTI FONDO PENSIONE e TFR, al 31-3-2023

- COMPARTO GARANTITO	+ 1,30%
- COMPARTO BILANCIATO	+ 2,30%
- COMPARTO DINAMICO	+ 3,57%
- TFR (INPS o DdL)	+ 0,31%



## Corso di formazione Fisco e Previdenza

### GIORNATE DELLA PREVIDENZA 2023

Tornano le giornate di **formazione, informazione e consulenza** in materia previdenziale e fiscale. Un focus ormai consolidato sulle scelte da adottare per ottimizzare i vantaggi e le opportunità che la previdenza integrativa offre agli aderenti sia nella fase contributiva che in quella delle prestazioni.

**WEBINAR**  
**08 Maggio 2023**  
Sessione mattina o pomeriggio



**PRENOTA**

## CAMPAGNA FISCALE

### 2023

Prenotazioni al n:

**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 ore 19,30.

**Mod. 730**

**GRATUITO**

**PER ASSOCIATI**

**SLM-FAST Emilia R.**

**Prezzi scontati per**

**Associati, congiunti**

**e familiari di Associati**

**FAST e Confasal.**

- Il sistema previdenziale italiano;
- In pensione, quando e con quanto;
- Il TFR dove destinarlo, ovvero, come investirlo;
- Fondo Pensione, prestazioni in fase di accumulo e finali;
- Andamento Fondo Pensione EUROFER dalla nascita ad oggi;
- I primi 20 anni del Fondo EUROFER a confronto con TFR in azienda;
- Incidenza costi nei prodotti previdenziali a confronto e impatto sul capitale finale;
- Deducibilità fiscale contributi destinati a previdenza integrativa;
- Investire nel fondo pensione, risparmiando sulla fiscalità;
- Come investire versando a fondo pensione;
- Extra deduzione contributi per i neo-assunti post 1° gennaio 2007;
- Fondo pensione, costante manutenzione;
- RITA, il fondo pensione anticipa il pensionamento;
- Prestazioni finali del fondo pensione, le rendite;
- Le rendite del Fondo EUROFER stipulate entro il 15.3.2029, il simulatore;
- Risposte a domande dei curiosi previdenti.

Come essere previdenti per la vecchiaia?

Essendo curiosi e studiosi da giovani!

(ovvero fino alla vecchiaia)



Per qualsiasi segnalazione, dubbio o informazione

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