

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

EDITO RAIL

Cari colleghi, in questo editorail, che sarà più lungo dei precedenti, cercheremo di pensare alle evoluzioni enormi che il Next Generation EU (NG-EU) e il Green Deal dovrebbero (il condizionale è d'obbligo) apportare al trasporto ferroviario. Ma partiamo con ordine. Il NG-EU che fa parte del complesso sistema di Recovery Fund, prevede diversi miliardi di euro da concedere, in parte a fondo perduto e in parte come prestito, ai Paesi Membri dell'UE per rialzarsi dalla pandemia di COVID.

Per poter accedere a tali fondi è necessario che ogni Paese elabori un Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza (PNRR) e lo presenti entro il 30 aprile 2021. Il piano deve essere coerente e promuovere diverse importanti riforme in più ambiti: in tale contesto il nostro Paese ha individuato come pilastri per il proprio rilancio anche le infrastrutture, insieme alla parità di genere, l'impatto ambientale, la digitalizzazione, l'istruzione e la salute.

Essendo uno dei punti cardine del piano per i trasporti sono in studio diversi aggiornamenti e implementazioni delle infrastrutture e dei mezzi che devono percorrere.

Le linee di azione sono principalmente due:

- * Alta Velocità di rete e manutenzione stradale 4.Q;
- * Intermodalità e logistica integrata;

e prevedono 4 grandi progetti per un ammontare di circa 27, 7 miliardi di euro:

1. Opere Ferroviarie per la mobilità e connessione veloce del Paese: opere ferroviarie volte a realizzare l'AVR (Alta Velocità Regionale), a rafforzare i collegamenti Nord-Sud ed Est-Ovest del Paese così come i corridoi europei TEN-T, e a innalzare gli standard tecnologici e di sicurezza della rete e dei suoi principali nodi. Un obiettivo chiave è estendere l'Alta Velocità al Sud per migliorare la connettività del paese, riducendo significativamente i tempi di viaggio. Le opere ferroviarie al Nord sono invece sinergiche con gli investimenti previsti sui porti di Genova e Trieste (aumenteranno la capacità di trasporto merci su ferro dai porti verso l'Europa centrale), men-

tre le opere ferroviarie nel Centro miglioreranno i collegamenti di rete Est-Ovest. Gli investimenti previsti sullo sviluppo tecnologico di vari nodi e direttrici della rete (applicazione della tecnologia ERTMS), infine, aumenteranno significativamente la capacità e sicurezza del trasporto ferroviario, con effetti importanti anche sul trasporto ferroviario regionale e sulla frequenza del traffico pendolari in entrata a Milano, Roma e Napoli.



- 2. Messa in sicurezza e monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti:** modernizzazione e messa in sicurezza di collegamenti stradali strategici in termini di coesione territoriale, a forte rischio strutturale e con un elevato livello di incidentalità. Si tratta di opere immediatamente cantierabili, per le quali si prevede un intervento straordinario di messa in sicurezza e l'inserimento di un sistema di sensoristica avanzata per il monitoraggio delle opere, rafforzandone la resilienza. Questi interventi saranno agevolati dalla riforma attuata con il "D.L. Semplificazioni" che ha recepito anche le pertinenti disposizioni in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.
- 3. Porti e intermodalità collegata alle grandi linee di comunicazione europea.** Sono i porti maggiori interessati dall'intervento (Genova e Trieste), snodi strategici per l'Italia e per il commercio nel Mediterraneo per i quali si prevede lo sviluppo delle infrastrutture portuali e delle infrastrutture terrestri di interconnessione.
- 4. Altri interventi su porti, infrastrutture e reti TEN-T.** Sono previsti interventi di sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico dei porti (Green ports) per la conversione della flotta navale con mezzi

aventi un minor impatto ambientale, per l'elettificazione delle banchine (Cold ironing), per il rinnovo in logica sostenibile del parco auto-trasporto e del trasporto ferroviario merci e per la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali e aeroportuali.

Questi grandi progetti si intersecano con le linee guida verdi approvate dalla Commissione europea che prevedono entro il 2030 dei traguardi ambiziosi:

- * come almeno 30 milioni di veicoli a emissioni zero in circolazione,
- * il raddoppio del traffico ferroviario (in modalità intermodale);
- * la mobilità automatizzata su larga scala;
- * almeno 100 città in Europa a impatto ambientale zero.

Gli investimenti sulla base di queste indicazioni dovrebbero portare la quota di risorse prevista per il gruppo FSI fino a 42 miliardi di euro da investire entro la fine del 2026.

Non stupisce quindi che, sulla base dei tanti soldi che Gruppo FSI come stazione appaltante dovrà gestire, ci sia una lotta per la nomina dei vertici delle società del gruppo, vedremo se nel **prossimo CdA ordinario del 17 dicembre riuscirà a definire le leadership almeno delle principali società Trenitalia ed RFI.**

In un contesto con possibili crisi di Governo e difficoltà a nominare i vertici delle società pubbliche riusciranno le Istituzioni a mantenere il bandolo della matassa con cambi di Governo fisiologico, ovvero a riuscire ad investire circa 209 miliardi di euro tra finanziamenti a tasso agevolato e a fondo perduto entro il 2026 per rilanciare l'economia italiana e proiettare il paese verso un futuro sostenibile? O i giochi di potere, cambi di Governo e i veti degli enti locali che vorranno avere voce in capitolo bloccheranno gli investimenti vanificando questo New-deal?

Come Paese e come Gruppo, saremo Pronti?

Sommario:

Edito Rail	1
Pronti, si può partire	2
Train Tip	2
Microclima	3
Previdenza integrativa e deducibilità extra	3
Ferie, alcuni casi	4
Intervallo tecnico	4

Ferro News

- * [Trenitalia AV/ LH, Verbale di Accordo treni garantiti in caso di sciopero;](#)
- * [Trenitalia, incontro monitoraggio gestione personale AV in LH e DPR;](#)
- * [Trenitalia informativa incontro Direzione Commerciale;](#)

JOB RAIL, ricerche in corso:

- Tper , **selezione** Periti ELETTRONICI-ELETTROTECNICI addetti ai reparti di manutenzione presso i depositi aziendali o di società controllate con contratto di apprendistato professionalizzante. (scad. 31/12/2020).
- **Ferrovie dello Stato, lavora con noi:**

Pronti, si può partire

Il nome del nostro giornale, come specificato nell'editorial del numero 00 cioè nello stesso nome "Pronti", vuole sottolineare come importanza e ruolo stesso del PdB probabilmente quella che è l'attività essenziale da svolgere per l'equipaggio: la procedura di partenza.

Può sembrare con il tempo un gesto banale – quante volte lo ripetiamo in un giorno? – ma non sono mancati in tanti anni di servizio delle situazioni potenzialmente pericolose, perché è bene ricordarlo sempre: si tratta di un'attività in primo luogo di sicurezza e attuarla professionalmente equivale a non svalutare il ruolo stesso dei soggetti coinvolti.

Per questo motivo abbiamo deciso di ripercorrere brevemente i gesti e le attività da tenere bene a mente quando si richiede cioè si concede il "pronti".

Una domanda che sarebbe buona norma fare all'inizio di ogni treno è: "Maestro, che orario fai?".

È vero, al giorno d'oggi quasi tutti gli orologi digitali dei quali siamo a disposizione si sincronizzano con l'UTC (Tempo Coordinato Universale) ma tra un dispositivo e l'altro possono esserci degli scarti anche di 30 secondi; va inoltre tenuto bene a mente che l'orario di riferimento per il treno è quello presente sull'SCMT di bordo e, quindi, in caso di partenze anticipate rispetto all'orario della Scheda Treno per determinare l'effettivo momento in cui il treno si è mosso verrà controllata la scatola nera di quest'ultimo.

Perché sottolineiamo questa cosa? Perché a volte le applicazioni che monitorano gli arrivi e le partenze dei treni possono riportare dei dati sballati di qualche minuto, generando magari delle incomprensioni con i viaggiatori che potrebbero accusarci – ed è successo – di essere partiti in anticipo rispetto all'orario previsto, ma si tratta di una "svista" del sistema, non dell'equipaggio. In primo luogo è **obbligatorio che sia il macchinista a richiedere il "pronti"**, dopo essersi accertato che il **segnale sia disposto a via libera** o abbia ottenuto specifica autorizzazione al movimento e che **sia orario di partenza**.

Ricevuta la richiesta, il PdB può completare la procedura di partenza effettuando l'**incarozzamento**, chiudere le porte remote e pertanto **concedere il "pronti"**.

Per farlo è obbligatorio che si **utilizzi lo stesso canale comunicativo prescritto ed adottato dall' AdC**: se è stato chiesto con la mano il PdB utilizzerà la bandiera o torcia verde per rispondere, altrimenti utilizzeremo la voce o il telefono/citofono se è stata scelta questa modalità.



Tipologia Autorizzazione Movimento	SCMT SSC	Richiesta pronti AdC	Conferma pronti CT
Concessa dal sistema "specifica in caso di degrado" 	 ACCESI	 Oppure affacciandosi senza muovere il braccio se: - segnale luminoso a via libera e distinto per binario - perfetta visibilità In caso di difficoltà	Verifica l'aspetto del segnale In caso di difficoltà
Concessa dal sistema 	 SPENTI	 Treno privo della protezione SCMT/SSC. Confermate aspetto del segnale che comanda la partenza. Se nulla osta concedete "pronti"	Verifica l'aspetto del segnale Segnale che comanda la partenza con aspetto: ... (specificare). Se del caso aggiungere: si conferma riduzione di limitazione di velocità inferiore a 30 km/h sull'itinerario di partenza. Pronti
In degrado, concessa con prescrizione 	 INDIFFERENTE	 Ottenuta autorizzazione al movimento con specifica prescrizione dal Regolatore della circolazione, dispaccio n.... del RC e n.... del AdC oppure Procedura da applicare codice trasmessa alle ore ... Se nulla osta concedete "pronti".	 Inteso ottenuta autorizzazione al movimento con apposita prescrizione. Pronti

Train-tip

Effettuando treni con materiale Rock (ETR 521/421) può capitare che il sistema non sia in grado di rilevare quanto sia pieno il **serbatoio d'acqua** dei bagni. Una spia d'allarme in questo senso sono le luci di controllo poste all'esterno del treno, sulle paratie più vicine alla porta d'accesso del bagno: se premiamo sul tasto e vediamo che si illuminano e lampeggiano tutte e quattro le spie relative al riempimento vuol dire che il sistema non è in grado di stabilire quanta acqua vi sia, altrimenti si illuminerebbero solo quelle relative alla effettiva quantità di liquido contenuto (da 1/4 a 4/4).

Un ulteriore controllo può essere quello attraverso la cabina di guida: possiamo chiedere al macchinista di rilevare dal monitor l'acqua presente e se al posto della quantità dovesse comparire un rettangolo rosso, allora il sistema di rilevazione è in blocco.

Se, effettuando un reset, la situazione non dovesse risolversi abbiamo solo due possibilità: possiamo chiedere a chi ha portato il treno nella stazione dove effettuiamo il cambio se sa dove e quando è stato effettuato un rifornimento idrico oppure, se non abbiamo questi dati, chiedere in ogni caso un rifornimento nelle stazioni opportune. In questo modo potremo essere sicuri che il materiale abbia sempre i bagni disponibili che, purtroppo, sui Rock sono soltanto due.

Con il termine microclima si intende il complesso di parametri ambientali (temperatura, ventilazione e umidità) che caratterizzano localmente l'ambiente in cui l'individuo vive e lavora e che congiuntamente a parametri individuali quali l'attività metabolica correlata al compito lavorativo, la resistenza termica del vestiario determinata dalle caratteristiche dell'abbigliamento indossato, condizionano gli scambi termici tra soggetto e ambiente circostante. L'approccio al problema, la metodologia d'indagine e le relative norme di riferimento, dipendono dalla tipologia di ambiente termico in questione.

Per questo motivo gli ambienti termici vengono distinti generalmente in ambienti moderati e severi (caldi o freddi).

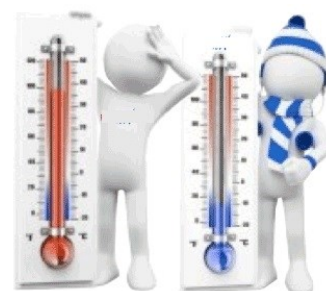
Fondamentalmente, **negli ambienti moderati** l'obiettivo da perseguire è il raggiungimento di una condizione di **comfort (20-22°C in inverno e 24-26°C d'estate, con umidità relativa 45-55% e velocità dell'aria 0,10-0,15m/s)**, non essendo presente in genere, in questa tipologia di ambienti, un vincolo dettato da esigenze produttive tali da impedire un intervento di carattere tecnico, organizzativo o procedurale che possa rendere l'ambiente termico confortevole ai fini dell'espletamento delle attività ivi svolte.

Negli ambienti severi, al contrario, esiste di solito un vincolo legato alle necessità produttive o alle condizioni ambientali che non consente di poter conseguire le condizioni di comfort. In tal caso, l'obiettivo da porsi è la salvaguardia della sicurezza e della salute dei lavoratori, il cui sistema di termoregolazione può essere sollecitato in maniera significativa nel tentativo di mantenere la temperatura centrale nei limiti fisiologici.

Il D.Lgs. 81/08, all'art. 180 del Titolo VIII – Agenti fisici, ha inserito il Microclima tra gli agenti fisici per i quali viene resa obbligatoria la valutazione del rischio ai sensi dell'art.181. Tale valutazione deve essere *programmata ed effettuata con cadenza almeno quadriennale da personale qualificato nell'ambito del servizio di prevenzione e protezione in possesso di specifiche conoscenze in materia*. La valutazione dei rischi è aggiornata ogni qual volta si verificano mutamenti che potrebbero renderla obsoleta, ovvero, **quando i risultati della sorveglianza sanitaria rendano necessaria la sua revisione**. I dati ottenuti dalla valutazione, misurazione e calcolo dei livelli di esposizione costituiscono parte integrante del documento di valutazione del rischio.

In aggiunta alle disposizioni contenute nel titolo VIII, il d.lgs. 81 del 9 aprile 2008 e s.m.i si occupa di microclima anche in una parte dell'allegato IV (Luoghi di lavoro), a sua volta richiamato dall'art. 63 (Requisiti di salute e sicurezza), il quale richiede la conformità dei luoghi di lavoro agli elementi ivi indicati, **i rotabili ferroviari e le relative cabine di guida sono a tutti gli effetti luoghi di lavoro**.

Quando pertanto **un lavoratore percepisca** che le **condizioni climatiche o microclimatiche** (moderate o severe) **non risultino tollerabili per la propria salute e sicurezza, deve emettere obbligatoriamente segnalarlo al datore di lavoro ai sensi dell' art. 20 D.lgs 81/2008.**



DEDUCIBILITÀ EXTRA DEI VERSAMENTI A PREVIDENZA COMPLEMENTARE PER I LAVORATORI CON PRIMA OCCUPAZIONE DAL 01 GENNAIO 2007

Per i lavoratori di **prima occupazione con posizione INPS dal 1° gennaio 2007** è previsto – limitatamente ai **primi cinque anni di partecipazione alle forme pensionistiche complementari** – un **più elevato limite di deduzione fiscale sino ad euro 7.746,86** (rispetto ai 5164,0 tradizionali). Inoltre, per facilitare la costituzione, da parte dei giovani neoassunti di una posizione previdenziale, la normativa vigente consente a **chi non utilizza per intero il plafond di deducibilità nei primi cinque anni, di poter usufruire della parte residua nei 20 anni successivi**.

Esempio di **costruzione del plafond** per un lavoratore di prima occupazione nel 2007

	2007	2008	2009	2010	2011
Contributi versati	1.500,00	2.500,00	3.000,00	3.658,28	5164,57
Differenza rispetto al limite di € 5.164,57	3.664,57	2.664,57	2.164,57	1.506,29	0
Plafond accumulato	3.664,57	6.329,14	8.493,71	10.000,00	10.000,00

Esempio di **utilizzo del plafond** accumulato di 10.000 euro

	2012	2013	2014	2015	2016
Contributi versati	6.000,00	5.000,00	7.746,86	7.746,86	5.000,00
Utilizzo plafond oltre il limite di € 5.164,67	835,43	0	2.582,29	2.582,29	0
Plafond residuo	9.164,57	9.164,57	6.582,28	3.999,99	3.999,99

In sostanza, nel caso in cui nei primi cinque anni di partecipazione a forme pensionistiche complementari i contributi versati siano stati inferiori al limite di deducibilità previsto, ad iniziare dal sesto anno (e per vent'anni) l'importo massimo annuale complessivamente deducibile può aumentare sino a euro 7.746,86, nel limite massimo della differenza tra 25.822,85 euro e l'importo dei contributi versati nei primi cinque anni dall'aderente al Fondo e comunque per un importo non superiore a euro 2.582,29 annui. Nel caso in specie dal 6° anno (2012) fino all'anno fiscale 2031, il lavoratore potrà versare alla previdenza integrativa e dedurre il plafond residuo di 10.000,0 euro da aggiungere ai 5.164,0 euro/annui tradizionali. *Questa poco nota possibilità consente ai giovani neoassunti di integrare il fondo pensione con ulteriori 25.000 euro beneficiando di un extra deduzione che equivale a risparmi fiscali complessivi per oltre 10.000,0 euro, un'occasione di "investire risparmiando sulle tasse" da non trascurare.* **La guida alla destinazione del TFR e alla previdenza complementare.**

Segnalazioni

Proseguendo quanto chiesto nel precedente numero, riguardo alla "call for action", chiediamo ai capitreno che dovessero scortare i treni con partenza da Milano Porta Garibaldi di segnalare se il materiale sia stato "battezzato" dal DM. Capita infatti spesso che quando viene inoltrato il "pronto treno" da tale stazione non vi sia alcun riscontro automatico dei sistemi. Vi preghiamo di segnalare tale situazione al vostro tutor ogniqualvolta dovesse presentarsi. Ricordiamo inoltre che il "pronto treno" da Milano Porta Garibaldi è previsto al punto 3.2 del FL 27 (Milano – Lecco) ma purtroppo non è ribadito nel FL 36 (cintura di Milano) riferimento per i treni che scortiamo solitamente.



Per info, segnalazioni e proposte scrivi a: pronti@sindacatofast.it

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

Richiedilo a pronti@sindacatofast.it



Ferie richieste su turno programmato:

Il lavoratore chiede n.4 giorni di ferie dal 26 al 29/10 con decorrenza dalle ore 18.34 del 26, 24 ore per ciascuna giornata sommate alle 48h di riposo settimanale fanno sì che il lavoratore rientri in servizio il 01/11 alle ore 18.34 in posizione di disponibile fino alla prima occasione utile al rientro in turno programmato.

25/10/20	26/10/20	27/10/20	28/10/20	29/10/20	30/10/20	31/10/20	01/11/20
EM1078 07:49 PC 14:51 PC	EM1987 (RFR) 18:34 PC 13:58+ F PC	F	EM1533 (RFR) 13:07 PC 10:45+ F PC	F	Riposo	Intervallo	EM1069 4:51 DISP PC 10:22 18.34 PC

E' tuttavia facoltà del lavoratore previa rinuncia ad una parte delle ore di ferie/riposo riprendere il proprio turno, nel caso 130h,17m di assenza decurtate di 48h, divise per 24h, si evidenzia che con 3 gg di ferie ed un resto 18≥ R >6 che è **facoltà del lavoratore accettare ½ F e riprendere il proprio turno.**

25/10/20	26/10/20	27/10/20	28/10/20	29/10/20	30/10/20	31/10/20	01/11/20
EM1078 07:49 PC 14:51 PC	EM1987 (RFR) 18:34 PC 13:58+ F PC	F	EM1533 (RFR) 13:07 PC 10:45+ F PC	1/2 F	Riposo	Intervallo	EM1069 4:51 PC 10:22 PC

Ferie richieste su turno in bianco (solo riposi):

Nel caso il lavoratore prenota su visibilità dei soli riposi 4gg di ferie dal 26 al 29/10, le ferie decorrono dalle 4:51 del 26/10, ovvero dopo il riposo giornaliero di 14h a seguito del servizio del 25/10, le 4gg di ferie (da 24h ciascuna) sommate alle 48h di riposo settimanale terminano alle 4:51 del 01/11.

25/10/20	26/10/20	27/10/20	28/10/20	29/10/20	30/10/20	31/10/20	01/11/20
EM1078 07:49 PC 14:51 PC	F	F	F	F	Riposo	Intervallo	EM1069 4:51 PC 10:22 PC

L'intervallo tecnico liquidabile come straordinario

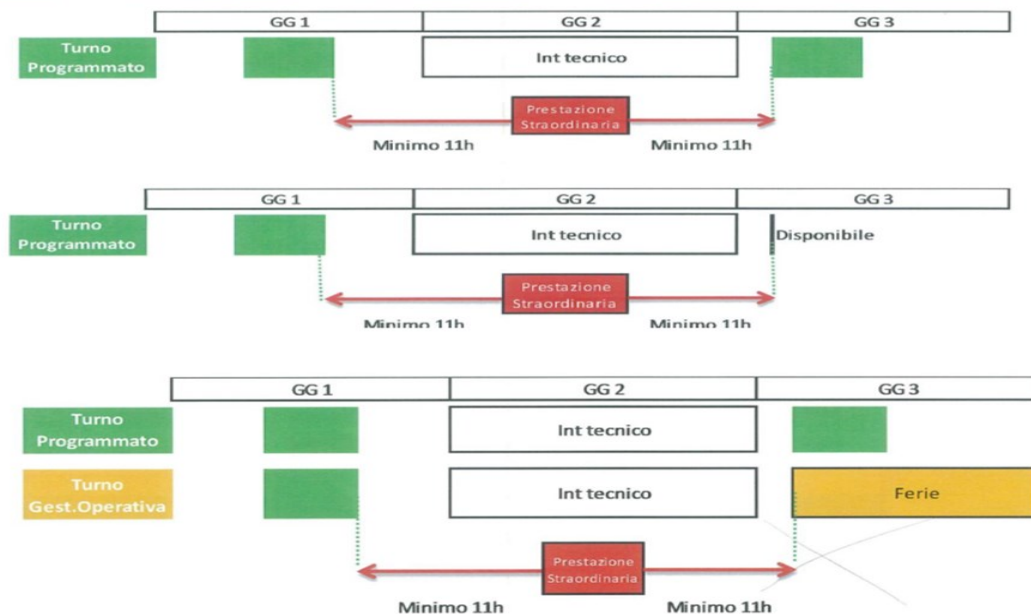
L'intervallo tecnico (NON ABBINATO A RIPOSO) può essere liquidato come prestazione straordinaria, fermo restando il rispetto del turno programmato del giorno precedente e del giorno successivo.

a) Devono essere rispettate le 11 ore di riposo giornaliero tra il termine dell'ultimo servizio di turno svolto e l'inizio della prestazione straordinaria

b) Devono essere rispettate le 11 ore di riposo giornaliero tra il termine della prestazione straordinaria e il successivo servizio di turno

c) Un'assenza il giorno precedente l'intervallo tecnico fa decadere l'intervallo stesso per cui la prestazione non sarà liquidata come intervallo a pagamento.

Un'assenza il giorno successivo l'intervallo tecnico mantiene l'intervallo stesso, per cui la prestazione lavorata sull'intervallo tecnico sarà liquidata come intervallo a pagamento.



Consigli per gli acquisti

Un collega ci ha consigliato questo strumento per aiutarci durante le giornate più fredde: Al costo di circa 25 euro si potrà avere un utile strumento in grado di scaldare



le mani, illuminare tramite la torcia a led e ricaricare i dispositivi elettronici. A questo [link](#) troverete il sito dove potrete acquistarlo.

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

Vademecum del **Macchinista Regionale Emilia Romagna**



Richiedilo a pronti@sindacatofast.it