

## EDITO RAIL

Cari colleghi,

**Pronti** nasce dall'esigenza che abbiamo sentito come personale da un lato di mantenere un legame con la storia professionale del ferroviere e del capotreno in particolare, in una fase storica dove con il ricambio generazionale anche per come si pone l'organizzazione del lavoro si rende difficile tramandare esperienze, competenze e conoscenze di generazione in generazione, facilitando pertanto la cancellazione di quella memoria storica fatta di diritti ai più sconosciuti. D'altro canto la curiosità e gli stimoli di coloro che sanno di non sapere abbastanza e la voglia di apprendere sono l'ispirazione e il faro a cui cerchiamo di aggrapparci.

Siamo pertanto lieti di accogliervi tra le rubriche pensate e scritte da un gruppo di capireno e destinato principalmente ai capireno, anche se non ci dispiace - anzi - di accogliere e dialogare con l'altra metà del cielo che vorrà partecipare.

Abbiamo scelto di non firmare gli articoli (eccetto rubriche istituzionali o politiche) perché essi sono il frutto di un lavoro di squadra: chi vorrà fare parte di questo progetto crede nell'importanza del dialogo e dell'inte-



razione che vogliamo creare tra i colleghi che avranno l'interesse di leggere i contenuti e di dividerne le osservazioni.

Parliamo di dialogo perché nel **numero zero** troverete la mail dedicata a Pronti, un canale Telegram, la Pagina Facebook tramite cui potrete inviare domande, suggerimenti, commenti e anche critiche e apprezzamenti per aiutarci a crescere e a trovare spunti, convinti che ai problemi individuali la risposta sia collettiva.

Nel format troverete una serie di rubriche che cercheranno di analizzare la mansione di accompagnamento del treno in tutti i possibili ambiti: dai consigli su come gestire il materiale e sulle novità relative al lato commerciale, ai cambiamenti che le riforme giuridiche italiane e le normative europee impongono all'attività di capotreno, senza dimenticare informazioni utili per garantire la nostra sicu-

rezza e di chi ci sta intorno, non trascurando l'orario di lavoro e la retribuzione, con focus sulla previdenza obbligatoria e quella integrativa.

**Pronti** tenterà con l'aiuto di tutti coloro che vorranno partecipare di essere uno strumento costruttivo, una bussola dinamica, per orientarci in un ambiente mutevole come quello ferroviario in un periodo storico particolare, di transizione per l'economia, la politica e il lavoro con l'aggravante della crisi di salute pubblica indotta dal virus Covid19 che si sta riflettendo e si rifletterà sull'economia e lo stato sociale.

**Pronti** più che un titolo vuole essere un augurio di buon viaggio per ricordare a chi scrive e chi legge il momento più entusiasmante e al contempo il più critico del nostro mestiere:

### JOB RAIL, ricerche in corso:

- **MERCITALIA RAIL** (Gruppo FSI SpA) **ricerca personale** età max 29 anni per profilo di Macchinisti sedi, ovunque (scad. 30/10/2020)
- **Tper**, **selezione** Periti ELETTRONICI-ELETTROTECNICI addetti ai reparti di manutenzione presso i depositi aziendali o di società controllate con contratto di apprendistato professionalizzante. (scad. 31/12/2020)

### Sommario:

<b>Edito Rail</b>	<b>1</b>
<b>Art. 20</b>	<b>1-2</b>
<b>In &amp; Out</b>	<b>2</b>
<b>L'errore di cifratura</b>	<b>2-3</b>
<b>Covid-19</b>	<b>3</b>
<b>Train-Tip</b>	<b>3</b>
<b>Interfaccia</b>	<b>3-4</b>
<b>Contestazioni Disciplinari</b>	<b>4</b>
<b>Fondo Eurofer al 30/9</b>	<b>4</b>

### Ferro News

- **Confisal e FAST/Confisal, position paper: Italia Velocemente Connessa;**

- **Richiesta ad associazioni datoriali di ripresa rinnovo CCNL Mobilità;**

- **Gruppo FSI, nuova piattaforma Welfare;**

- **Incontro TRENITALIA, DPLH Commerciale;**

- **Verbale di Accordo TTX 24/10/2020 e chiusura procedure di raffreddamento**

## ART. 20 — di Gianluca Fortunati, RLS Equipaggi TT

Con questa rubrica tramite Pronti cercheremo di condividere le conoscenze e quelle buone pratiche in coerenza con il TUSL (testo unico sicurezza del lavoro) che dovrebbero permettere alle persone di lavorare in sicurezza o comunque mitigando i rischi nello svolgimento del proprio lavoro e non solo.

Partiamo proprio dall'illustrazione dell'art.20, probabilmente l'articolo più importante del [D.lgs. 81/2008](http://www.gazzettaufficiale.it/eli/2008/08/15/018), almeno per i lavoratori.



Segue a pag. 2

### Ultim' ora

#### Aperte procedure di raffreddamento in Trenitalia SpA

L'emergenza sanitaria in atto e la conseguente forte flessione della domanda di trasporto rendono necessario procedere, **entro il 4 novembre pv, ad una prima rimodulazione dell'offerta commerciale**

**DPLH - AV di**

**Trenitalia con la soppressione di n. 15 coppie di treni, a seguito della quale potrà essere valutata, in relazione all'andamento della pandemia, l'opportunità di ulteriori riduzioni.**

**Art. 20** segue da pag. 1

1. Ogni lavoratore deve prendersi cura della propria salute e sicurezza e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, su cui ricadono gli effetti delle sue azioni o omissioni, conformemente alla sua formazione, alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro.

2. I lavoratori devono in particolare:

a) contribuire, insieme al datore di lavoro, ai dirigenti e ai preposti, all'adempimento degli obblighi previsti a tutela della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro;

b) osservare le disposizioni e le istruzioni impartite dal datore di lavoro, dai dirigenti e dai preposti, ai fini della protezione collettiva e individuale;

c) utilizzare correttamente le attrezzature di lavoro, le sostanze e i preparati pericolosi, i mezzi di trasporto, nonché i dispositivi di sicurezza;

d) utilizzare in modo appropriato i dispositivi di protezione messi a loro disposizione;

e) segnalare immediatamente al datore di lavoro, al dirigente o al preposto le deficienze dei mezzi e dei dispositivi di cui alle lettere c) e d), nonché qualsiasi eventuale condizione di pericolo di cui vengano a conoscenza, adoperandosi direttamente, in caso di urgenza, nell'ambito delle proprie competenze e possibilità e fatto salvo l'obbligo di cui alla lettera f) per eliminare o ridurre le situazioni di pericolo grave e incombente,

dandone notizia a rappresentante dei lavoratori per la sicurezza;

f) non rimuovere o modificare senza autorizzazione i dispositivi di sicurezza o di segnalazione o di controllo;

g) non compiere di propria iniziativa operazioni o manovre che non sono di loro competenza ovvero che possono compromettere la sicurezza propria o di altri lavoratori;

h) partecipare ai programmi di formazione e di addestramento organizzati dal datore di lavoro;

i) sottoporsi ai controlli sanitari previsti dal presente decreto legislativo o comunque disposti dal medico competente.

3. I lavoratori di aziende che svolgono attività in regime di appalto o subappalto, devono esporre apposita tessera di riconoscimento, corredata di fotografia, contenente le generalità del lavoratore e l'indicazione del datore di lavoro. Tale obbligo grava anche in capo ai lavoratori autonomi che esercitano direttamente la propria attività nel medesimo luogo di lavoro, i quali sono tenuti a provvedervi per proprio conto. Questo articolo del TUSL si definisce "bilaterale" in quanto tutela chi lo attua prima, se un lavoratore segnala un pericolo per cui non può svolgere compiutamente il suo lavoro, esimendosi dalla prestazione,

applica l'art.20. Se invece un lavoratore svolge il suo lavoro nonostante il pericolo rilevato e si infortuna o peggio si infortunano altre persone, sarà il datore di lavoro a sanzionare il lavoratore perché ha disatteso l'art.20 e se ciò ha comportato danni a terzi il lavoratore può essere chiamato a risponderne.

Per questo che il lavoratore deve sempre segnalare al Datore di Lavoro tramite i preposti (Istruttori, Capo Impianto, Dirigente Delegato alla sicurezza) eventuali pericoli o deficienze che possono procurare danni a persone o incidenti.

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)

## IN & Out: segnalare

Prendiamo per esempio un turno di mattina. Siamo appena arrivati alla stazione di destino del primo treno e siamo già con la testa alla meritata colazione da fare al bar prima di cominciare con gli accessori per il materiale successivo. Proprio quel giorno ci è capitata un'inezia, una delle tante che possono capitare: un nottolino dell'intercomunicante che non funziona o delle luci fulminate all'interno di una vettura o in una stazione, un bagno che non funziona bene... .

Lo abbiamo riferito, tra le tante altre informazioni, al nostro cambio volante che giustamente ci chiede: "hai fatto la segnalazione?"

A questo punto ci passano in testa tante possibili

risposte: "no, tanto è una cosa da niente"; "avevo altre cose da fare più importanti"; "tanto, chi vuoi che se ne occupi..."

Ma è davvero così?

Non ci siamo forse indispettiti quando uno di queste "cose da niente" ci hanno messo in difficoltà e ci siamo chiesti perché non ne sapevamo nulla?

Davvero, se avessimo scritto queste informazioni sul libro di bordo, non avrebbero potuto fare niente né il DCTR, né l'officina?

E poi, chi ci dice che un "problemino" non

segnalato non possa aggravare una situazione di degrado?

Per questa volta il collega ci grazia: "non ti

preoccupare, ci penso io, tu vai a fare colazione".

Lo ringraziamo viva-

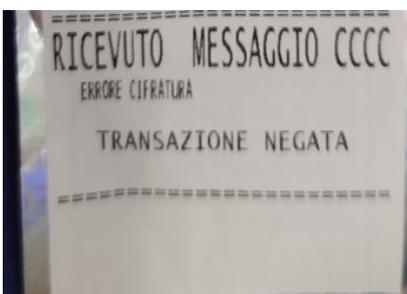
cemente per la disponibilità e, mentre ci dirigiamo verso il bar, ci ripromettiamo di essere più presenti in queste situazioni.

**Davvero, se avessimo scritto queste informazioni sul libro di bordo, non avrebbero potuto fare niente né il DCTR, né Manutenzione?**

## L'errore di cifratura: cos'è?

Negli ultimi tempi alcuni agenti hanno avuto difficoltà nell'emettere un biglietto con carta di debito/credito a causa di un errore di cifratura. Questo malfunzionamento è dovuto al fatto che il Termine-ID associato al nostro POS venga utilizzato erroneamente col POS di un altro agente creando, di conseguenza, una collisione dei dati nel sistema. Tale evento si può verificare dopo un aggiornamento del POS. Se dovreste riscontrare questo errore, occorre portare il POS alla Segreteria d'impianto affinché venga effettuato un nuovo aggiornamento del dispositivo. Inoltre, è importante ribadire che il viaggiatore non ha alcuna responsabilità in merito e, quindi, ha tutto il diritto di pagare il biglietto senza ulter-

riori maggiorazioni, così come previsto dalla [Parte 7 di Trenitalia](#).



Il messaggio di errore del POS

E se non avesse contanti? Come fare?

Semplice, basterà emettere un verbale di accertamento e specificare in - Dichiarazioni Verbalizzante che "non è stato possibile mettere il biglietto Da ... a ... al prezzo di ... con sovrattassa di ... (o esente qualora il viaggiatore salga da una delle 35 stazioni della T39/6 ER) per malfunzionamento POS". Il viaggiatore ha tempo 3 giorni per presentare il verbale in biglietteria e pagare quanto dovuto a bordo treno.

## Obbligo maschere facciali a bordo treno

Il Capotreno, in forza del ruolo di pubblico ufficiale non ha nessun potere e nessuna autorità per imporre l'obbligo di indossare le mascherine a bordo treno. DPCM e le Ordinanze assegnano alle forze dell'ordine il ruolo di obbligare e sanzionare chi non indossa le mascherine.

Il PdB se rileva utenti senza mascherina che a seguito di invito ad indossarla persistono, deve richiedere intervento delle forze dell'ordine.

Spesso il PdB e Personale di Assistenza sono oggetto di aggressioni per il solo invitare ad indossare la mascherina, **la FAST/Confsal Emilia Romagna ha invitato Prefetti, OdV e Imprese di trasporto** del TPL ad un concreto supporto al PdB e di Assistenza in coerenza con Leggi vigenti.

## Train-tip

Durante la scorta del treno può capitare di venir fermati al segnale di protezione di una stazione, in attesa di effettuare l'itinerario di arrivo e il servizio viaggiatori.

Il primo messaggio da inviare tramite MAB è il C. 24:

**"Attenzione! Il treno è fermo in un punto vietato alla discesa dei passeggeri"**

Vi suggeriamo però di integrare tale messaggio con il C.27:

**"Informiamo i gentili passeggeri che siamo in attesa dell'autorizzazione ad entrare in stazione"**

In questo modo possiamo fornire un'informazione più completa ai viaggiatori.

## TRENITALIATPER: nuova riunione del comitato Covid19

Lo scorso 15 ottobre si è tenuto il decimo incontro del Comitato Covid19 tra Dirigenti della Società e rappresentanti designati dalle OO. SS

Il Comitato Covid nelle aziende nasce per contemperare le esigenze di produzione con quelle di salute e sicurezza del personale, derogando anche il TUSL ma rifacendosi a DPCM emergenziali, Protocolli e Ordinanze, di fatto il Comitato si riunisce a seguito di ogni DPCM, Ordinanza Regionale ecc...

Gia il 30 c.m. si riunirà nuovamente a seguito dell'ultimo DPCM che di fatto riduce mobilità studenti e affollamento ma innesca la problematica serale delle refezioni dopo le ore 18 per i residui lavoratori.

I rappresentanti FAST nel Comitato sono i Sig. Roberto Di Maio e il Sig. Enrico Chiesa.

Come SLM-FAST abbiamo scelto di non inserire RLS nel Comitato affinché gli stessi mantengano la totale autonomia che il ruolo gli consente rispetto ad un comitato collettivo.

La principale novità positiva illustrata è un nuovo sistema di sanificazione già testato dal 15 settembre, una sanificazione con nebulizzazione a secco di acido ipocloroso a treno completo, dalle parti di contatto di uso comune fino agli angoli più nascosti, compresi i punti di aereazione.

L'acido ipocloroso testato presso l'Ospedale S. Orsola risulta fino a 120 volte più efficace dell'ipoclorito.

L'azione dell'acido ipocloroso rispetto al SARS-Cov2 avviene tra i 10 secondi e i 5 minuti.

La sanificazione con acido ipocloroso è per-

tanto programmata su base settimanale a seguito di pulizia PR3.

Per il resto il Comitato ha analizzato la situazione attuale ovvero casi di Covid19 tra il personale e la relativa gestione.

Ha fatto il punto sulla presenza di maschere facciali DPI e come FAST abbiamo chiesto di fornirne in maggiore quantità di mascherine nei KIT mensili ovvero una più puntuale ed efficace pulizia oltre che sanificazione dei luoghi di lavoro, oltre a verificare la possibile riduzione di RFR almeno rispetto a località dove hanno sede impianti o turni di zona.



Nel [link l' informativa completa](#) dell'incontro redatta dai componenti FAST del Comitato.

## Interfaccia: l'accesso in ufficio movimento in DCO

Può capitare che, non disponendosi a via libera il segnale di partenza di una stazione impresenziata, il DCO chieda (verbalmente) all'Agente di Condotta di verificare in Ufficio movimento l'efficienza o meno del blocco e accertare alcuni enti di linea come:

- L'esistenza o meno del consenso degli eventuali PL;
- Lo stato di allarme o meno degli eventuali PL Automatici;
- L'esistenza o meno del controllo dell'eventuale deviatoio in linea.

L'agente di condotta può demandare, con richiesta scritta, il controllo degli enti del posto al

Capotreno. Prima di entrare in UM, consigliamo di avvisare i viaggiatori che il treno è fermo per un controllo tecnico sulla linea, in modo da poterli allontanare dal materiale senza destare sospetti o preoccupazione. Le chiavi per entrare in Ufficio si trovano, generalmente, nella cassetta bloccabile che contiene la RAR o, raramente, nella cabina telefonica.

Una volta entrato il CT dovrà avere con sé il Tablet, per controllare il Fasciolo Linea qualora vi siano state delle modifiche al banco ACEI, e l'M40 per riferire lo stato degli enti di linea. In caso di

necessità il CT potrà avere contatti diretti con il Regolatore della Circolazione.

Ci sono due commutatori sul banco Acei indicati con Acc linea e Acc stazione. Azioniamo il primo in quanto il DCO, salvo problemi ben più gravi di connessione, riesce a controllare gli enti di stazione in autonomia.

*Segue a pag. 4*



Consulenze tecniche e servizi di assistenza ai clienti del Capotreno  
 Coordinamento tecnico e gestione attività di segnalazione alla Circolazione da parte dell'AdC

Vale M. 40 n. \_\_\_\_\_

Treno \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ fermo al segnale di \_\_\_\_\_ Stazione di \_\_\_\_\_

Da Capotreno all'Agente di Condotta	Da Agente di Condotta a DCO/DPC/DM
Si dà avviso all'Agente di Condotta:	Dispaccio n. _____ / _____ (progressivo/saltuario dell'AdC)
	Ore trasmissione _____
	Si dà avviso al DCO/DPC/DM (1): _____

Coda treno \_\_\_\_\_ (2)

Reinserita chiave nell'unità bloccabile n. \_\_\_\_\_ (3)

\_\_\_\_\_ (esiste/manca) consenso di blocco verso \_\_\_\_\_ per freccia accesa e correttamente orientata (4)

ESISTE consenso di chiusura PL Km (5) \_\_\_\_\_

MANCA consenso di chiusura PL Km (5) \_\_\_\_\_

PLA km \_\_\_\_\_ (efficiente/in allarme) (6)

\_\_\_\_\_ (esiste/manca) controllo deviatolo ubicato in linea al Km \_\_\_\_\_

Treno giunto a \_\_\_\_\_ ore \_\_\_\_\_ azionata maniglia RAR (7)

Ripiombato tasto TIBca \_\_\_\_\_ stazione di \_\_\_\_\_ lato \_\_\_\_\_ con esito \_\_\_\_\_ (positivo/negativo) (8), tolto sigillo \_\_\_\_\_ applicato sigillo \_\_\_\_\_ (9)

Il Capotreno \_\_\_\_\_ L'Agente di Condotta \_\_\_\_\_

Cognome AdC (in stampatello) \_\_\_\_\_ Dispaccio n. \_\_\_\_\_  
 DCO/DPC/DM (1) di \_\_\_\_\_

(da compilare o completamento del dispaccio)

M40 precompilato in possesso del CT

Verificati gli enti di linea, il Capotreno trascriverà il tutto sull'apposito M40 (o in alternativa su M40a) e lo consegnerà all'Agente di Condotta, che rilascerà la firma di ricevuta sulla copia che rimane in possesso del CT. Ricordiamo che la trasmissione del dispaccio al Regolatore della Circolazione avverrà sempre a cura dell'Agente di Condotta.

Legenda Ripetizioni

RIPETIZIONE (1)	SIMBOLO	ASPETTO	INFORMAZIONE	ALTRO ASPETTO O RIPETIZIONE SPENTA
consenso di blocco	→	luce bianca fissa	presa di senso libertà blocco	assenza presa di senso occupazione blocco
TIB.ca	⊗ TIB.ca	luce bianca fissa	libertà blocco	occupazione blocco
PL Km	⊗ PL Km	luce verde fissa	consenso PL	assenza consenso PL
PLAut. Km	⊗ PLAut. Km	luce bianca fissa	assenza allarme PLAut	allarme PLAut
Racc. Km	⊗ Racc. Km	luce bianca fissa	controllo deviatolo di linea	assenza controllo deviatolo di linea

Quadro riepilogativo enti di linea

## Contestazioni disciplinari

Ricolliegandoci a quanto scritto nell'articolo precedente, per la rubrica "Art. 20", è importante che il lavoratore sappia cosa sia una contestazione disciplinare e quali diritti ha qualora ne riceva una.

Una contestazione disciplinare consiste nell'addebito da parte di un'azienda al proprio dipendente di una condotta scorretta. Le contestazioni sono disciplinate dallo Statuto dei Lavoratori, articolo 7, e dal CCNL Attività ferroviarie articoli n° 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67.

- La scelta del Collegio (Aziendale o DTL) spetta al lavoratore, mentre l'azienda può adire all'autorità giudiziaria;

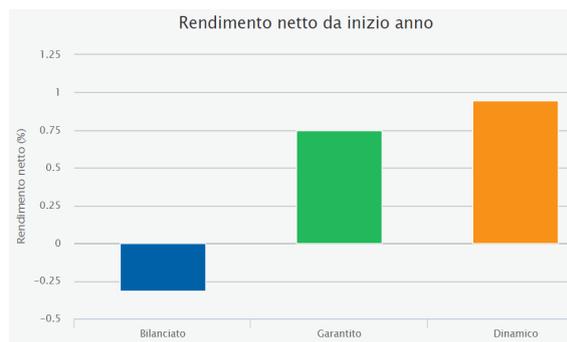


- Se l'azienda non provvede entro 10 giorni dall'invito dell'ufficio del lavoro a nominare il proprio rappresentante per il Collegio di conciliazione, la sanzione non ha effetto;
- La sanzione è sospesa fino al pronunciamento del Collegio;
- Il collegio può: CONFERMARE, ANNUL-LARE o RIDURRE la sanzione, MAI può aumentare la sanzione disciplinare;
- Recidive: non può tenersi conto ad alcun effetto delle sanzioni disciplinari decorso 1 anno dalla loro applicazione.



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

## Fondo EUROFER, al 30/9/2020



Eccetto il comparto Bilanciato che dal 01/01/2020 al 30/9/2020 ha perso lo 0,25%, i comparti Garantito e Dinamico hanno recuperato le perdite accumulate nei mesi iniziali dell'anno e sono entrambi in positivo, 0,75% il Garantito e quasi l'1% il comparto Dinamico.



Vi ricordiamo che entro il 31/10/2020 è possibile modificare la percentuale di contribuzione aggiuntiva con decorrenza 01/01/2021.

Switch da un comparto all'altro sono possibili una volta ogni 12 mesi, qualora richiesti entro il giorno 15 del mese saranno effettuati alla fine dello stesso mese, mentre le richieste dal giorno 16 del mese saranno effettuate alla fine del mese successivo.