

## EDITO RAIL: se la paura diventa una caratteristica

Care colleghe e cari colleghi, Se avete notato, ultimamente tra tutto il personale di bordo vi è una parola che viene nominata spesso: "paura".

Certo, nella situazione attuale tra pandemia, guerre, cambiamento climatico e un'economia sempre più fragile a livello nazionale un certo timore per il futuro non solo è prevedibile ma potremmo dire sacrosanto.

Eppure non sono i discorsi sui massimi sistemi a far fiorire questo termine sulle labbra di tante colleghe e tanti colleghi.

Nella maggior parte dei casi la paura infatti nasce dalla situazione così difficile che stiamo vivendo sui treni da mesi a questa parte.

Solo nell'ultimo periodo, a ridosso del ponte di Ognissanti, sono avvenuti almeno due atti gravi di aggressione su due linee solitamente molto frequentate come la Fidenza-Salsomaggiore e la Milano C.le-Bologna C.le.

Sono solo gli ultimi due casi di un periodo nero per l'attività di scorta ai treni, dove solo nelle prime due settimane di agosto sono avvenute almeno dieci aggressioni ai colleghi. E stiamo parlando solo dell'Emilia-Romagna e delle Marche.

Proprio per questo motivo, per la mancanza di sicurezza per il personale, sono stati indetti diversi scioperi, sia a livello regionale che a livello nazionale, la cui eco purtroppo è stata quasi ignorata dal resto del Paese ma che in realtà sono stati davvero partecipati da tutto il personale.

Come se non bastasse, a questa paura per la difficile situazione sui treni si sta aggiungendo anche un altro timore: quello delle ritorsioni da parte aziendale.

Nell'ultimo periodo molti colleghi hanno notato come i tutor siano diventati molto più presenti sui treni e come stiano fioccando diversi provvedimenti disciplinari, con pene che definirei draconiane è un eufemismo.

Con quale sentimento possono mai recarsi a lavoro le nostre colleghe e i nostri colleghi sapendo che da una parte c'è una clientela turbolenta e

pericolosa e dall'altra un'azienda pronta a punire piuttosto che ad aiutare il personale?

Questa situazione ha un inevitabile effetto sul livello generale della sicurezza: lavorare sotto forte stress porta il lavoratore a commettere più facilmente errori, dato che una mente non lucida non riesce a valutare in maniera corretta le situazioni.

Come se non bastasse, questo clima oppressivo spinge i dipendenti a non comunicare più i problemi che possono aver incontrato durante il turno, prefe-

Ma bisogna mettere queste percentuali in relazione alla stessa tipologia di infortunio in tutte le altre attività lavorative, ovvero quanto l'infortunio è "caratteristico" dell'attività lavorativa.

A questo punto scopriamo che nel primo caso parliamo di un'incidenza "sei volte e mezzo" maggiore che nelle altre professioni, mentre per la seconda si arriva addirittura a quasi nove volte e mezzo. Questo vuol dire che lavorando in ambito ferroviario vi sono veramente molte

più possibilità di subire un infortunio a causa di atti di violenza o intimidatori rispetto media lavoratori assicurati INAIL.

E, a guardare quanto sta accadendo negli ultimi dodici mesi, ci sembra difficile ipotizzare che questo rapporto si riduca nel breve periodo.

Data la situazione socio-economica in essere ci è difficile poter dire che si tratta solo di un periodo passeggero, tutt'altro: una società che attraversa un periodo economico poco florido difficilmente può essere una società in cui la rabbia non affiori in atti di violenza verbale se non addirittura fisica nei confronti di coloro che di fatto rappresentano lo Stato.

A questo punto è necessario cominciare a rivalutare il modo di gestire l'attività di scorta al treno; è necessario cominciare a chiedere con gran voce un maggiore rispetto per un'attività, quella del capotreno, che è in primo luogo di sicurezza sul convoglio e solo quando la situazione lo permette, di controlleria.

Nelle prossime pagine troverete diverse proposte elaborate dal nostro collega sulla base dei dati raccolti.

Oltre a ciò nei restanti articoli saranno presenti alcune proposte e riflessioni su quanto proposto dall'Azienda come mitigazione del rischio.

Chiediamo invitando tutti gli iscritti e i simpatizzanti a continuare a sostenere l'agitazione sindacale aderendo allo sciopero indetto per il prossimo 11 e 12 dicembre.

Pronti  
Buon Viaggio...

### Sommario:

Edito Rail	1
SLM-FAST Emilia Romagna Sondaggio Aggressioni Personale Front line	2-3
Dubbi amletici, nuove misure post aggressione	3
SLM FAST E.R. Aggressioni, quali azioni	4
Convegno CONFISAL Bologna 24/11 Aggressioni al personale del TPL, un rischio sottovalutato	5
Una proposta per aumentare i profitti e diminuire le liti	5
Micro Corsi Formazione SLM-FAST (ferie, orario di lavoro, retribuzione)	6
Corso Associati SLM-FAST 23/11 – Previdenza integrativa e fiscalità.	7

deviazione	% sul totale degli infortuni nel Trasporto ferroviario di passeggeri	% sul totale degli infortuni in tutti gli altri settori	MD a / b
	a	b	
Violenza, aggressione, minaccia proveniente da persone esterne	7,4%	1,1%	6,50
Spavento, violenza, minaccia non ulteriormente precisata	5,7%	0,6%	9,49
Sorpresa o spavento	1,6%	0,1%	19,94

rendo tacere per evitare provvedimenti disciplinari.

A poco può servire una mail aziendale che sprona i lavoratori a denunciare i mancati incidenti (cd. Near Miss), se ogni cosa riportata dal dipendente può essere utilizzata contro di lui.

Perfino il prefetto, sollecitato dagli ultimi fatti, si è espresso affinché venga aumentata la presenza del personale sui treni per abbassare il rischio di aggressioni ma una soluzione del genere difficilmente verrà presa in considerazione in maniera capillare, dato l'elevato costo in termini di personale ed economico.

Grazie al lavoro del collega Gianluca Fortunati (a cui va il nostro sincero ringraziamento), il FAST ha effettuato un sondaggio tra i colleghi proprio per analizzare il problema sicurezza sui nostri treni; abbiamo deciso di dedicare questo numero in toto sull'argomento partendo proprio dai risultati che sono stati ottenuti dalle interviste a 90 colleghe e colleghi.

Oltre a ciò vogliamo qui riportare un dato molto importante, derivante dall'ultima analisi Inail sulle cause di infortunio.

**Nel quinquennio 2017-2021 nel trasporto ferroviario passeggeri si è registrato che il 7,4% degli infortuni deriva da "atti di violenza, aggressione, minaccia, provenienti da persone esterne alla ferrovia" mentre un altro 5,7% da "Spavento, violenza, minaccia non ulteriormente precisata".**

Non sembrano dati molto elevati, vero?



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



## Viaggio nell'(in)sicurezza quotidiana: indagine SLM-FAST ER

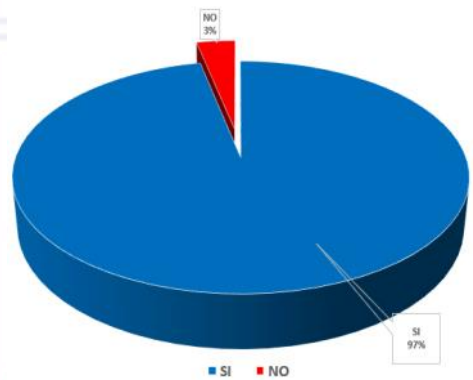
Cosa succede quando chiediamo ai nostri colleghi associati di compilare un sondaggio sulla sicurezza?

Il frutto di questa indagine è stato presentato all'inaugurazione della nuova sede SLM-FAST di Piacenza, lo scorso 16 settembre alla presenza oltre che dei Dirigenti Sindacali FAST/Confsal, di rappresentanti politici quali la Sen. Elena Murelli, l' On. Tommaso Foti e il Cons. Reg. Dott. Gianfranco Tagliaferri. Sintetizzando lo riproporremo in questo numero del nostro Pronti completamente dedicato alla sicurezza.

Quasi tutti i 90 partecipanti al sondaggio fossero a conoscenza delle definizioni di "rischio", "percezione del rischio" e "pericolo" e la quasi totalità degli associati che hanno partecipato si è dichiarato a conoscenza dell'art. 20 del D.lgs 81/2008.

Possiamo pertanto affermare senza tema di smentita che i nostri associati siano quantomeno coscienti di cosa si intenda per Sicurezza Sul Lavoro (SSL) ma, ancora più interessanti sono altre informazioni desumibili dalle risposte successive.

In primo luogo, quasi tutti gli agenti hanno affermato di aver subito aggressioni verbali o fisiche (97% dei partecipanti); come se non bastasse, tra coloro che hanno risposto positivamente ben il 71% è dovuto ricorrere alle cure mediche dopo l'aggressione fisica.

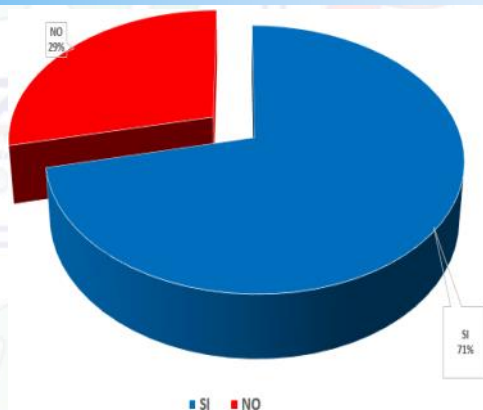


Su 90 partecipanti, il 97% riporta di aver subito almeno una minaccia fisica o verbale

Tutto ciò ha avuto naturalmente un effetto sull'attività lavorativa delle vittime, che nell'89% dei casi ha preferito cambiare approccio alla mansione per evitare rischi.

Insieme a questo quadro sicuramente non positivo, dobbiamo anche registrare che almeno un quarto di coloro che hanno partecipato non si sono sentiti assistiti da parte dell'Azienda, e che ben l'82% degli intervistati afferma di aver ricevuto rimproveri aziendali o contestazioni a seguito di un'aggressione, come se al danno dovesse per forza seguire anche la beffa di sentirsi inadempienti/inadeguati alla mansione.

E la "scelta clientela" autrice delle minacce o delle botte vere e proprie? Per la maggior parte dei colleghi sentiti si tratta sempre (17%) o quasi sempre

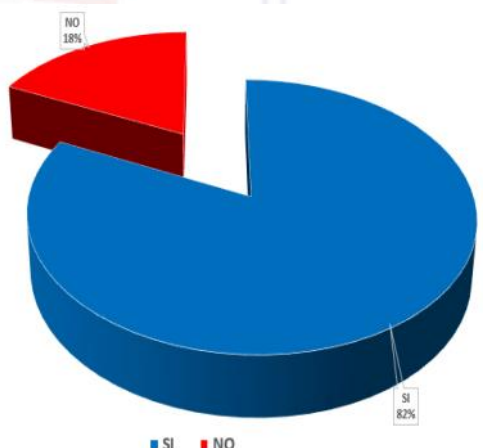


Circa 2/3 degli aggrediti afferma di aver fatto ricorso a cure mediche

(77%) di persone non in possesso del titolo di viaggio e altrettanto non desiderosi di venir regolarizzate.

Non deve stupire che il restante 6% sia convinto che solo qualche volta si tratti di evasori tariffari e che nessuno dei 90 intervistati ritenga che in nessun caso si parli di "portoghesi" tra gli aggressori.

**Dalla disamina di questi dati possiamo ben vedere come il quadro non sia minimamente positivo: tra la quasi certezza di venir aggrediti prima o poi sui treni regionali vi è una ulteriore convinzione: chi è vittima di violenza a bordo treno**



Per circa i 4/5 degli intervistati dopo un'aggressione ci sono stati dei richiami da parte dell'Azienda.

**sarà anche probabilmente richiamato dall'azienda come se fosse l'aggredito causa scatenante.**

Definita la situazione, ai colleghi è quindi stato chiesto quali secondo loro potrebbero essere le soluzioni per mitigare il pericolo.

**Nonostante la rabbia e il desiderio che gli aggressori venissero pagati con la loro stessa moneta, il 94% degli intervistati si è detto comunque favorevole a una soluzione più giudiziaria, ossia alla certezza della pena per chi commette fatti tanto gravi contro un pubblico ufficiale amministrativo.**

Anche per le altre proposte di mitigazione quelle che hanno ottenuto un risultato più che positivo sono state quelle di au-

mentare il personale sul treno (92%), un aumento del presidio della PolFer anche in orari mattutini e serali (90%) e "attività di filtro a terra" (88%), oppure un servizio di guardie private a bordo treno (87%) o il potenziamento della presenza di personale antievasione (85%).

Altre soluzioni molto approvate dal personale vi sono l'introduzione del DASPO per i soggetti già segnalati (87%) e il reato di "evasione tariffaria" (86%).

Meno approvate anche se l'apprezzamento per le proposte supera il 70% sono quello di dotare di tornelli le grandi stazioni (78%) o addirittura tutte (71%); anche per quanto riguarda gli strumenti di difesa personale si deve registrare il favore (77%) per l'uso di spray urticante, già in dotazione al personale di protezione aziendale.

Infine è bene segnalare che vi è un maggiore pessimismo nei confronti di quelle che sono le forme di protezione "passiva" cioè l'uso di cartellonistica e annunci sonori per dissuadere i malintenzionati (69% circa) o le body-cam indossabili (46%).

Quest'ultimo dato è il più basso tra le proposte, molto probabilmente perché sarebbe una ridondanza con le telecamere che ormai abbiamo su quasi tutti i treni della flotta e, soprattutto, un'ulteriore pensiero nella gestione dell'equipaggiamento che già oggi non è poco.

Come possiamo ben comprendere, la maggior parte delle soluzioni a queste problematiche non può essere appannaggio di uno solo degli attori in gioco (Legislatore, Imprese Ferroviarie, Gestore Infrastrutturale), in quanto il trasporto ferroviario è un sistema complesso e non "a compartimenti stagni" come un lavoratore del settore potrebbe pensare.

Ciò che dovrebbe venire spontaneo in questo contesto è l'idea di una sinergia tra tutti i coinvolti dall'inciviltà dilagante.

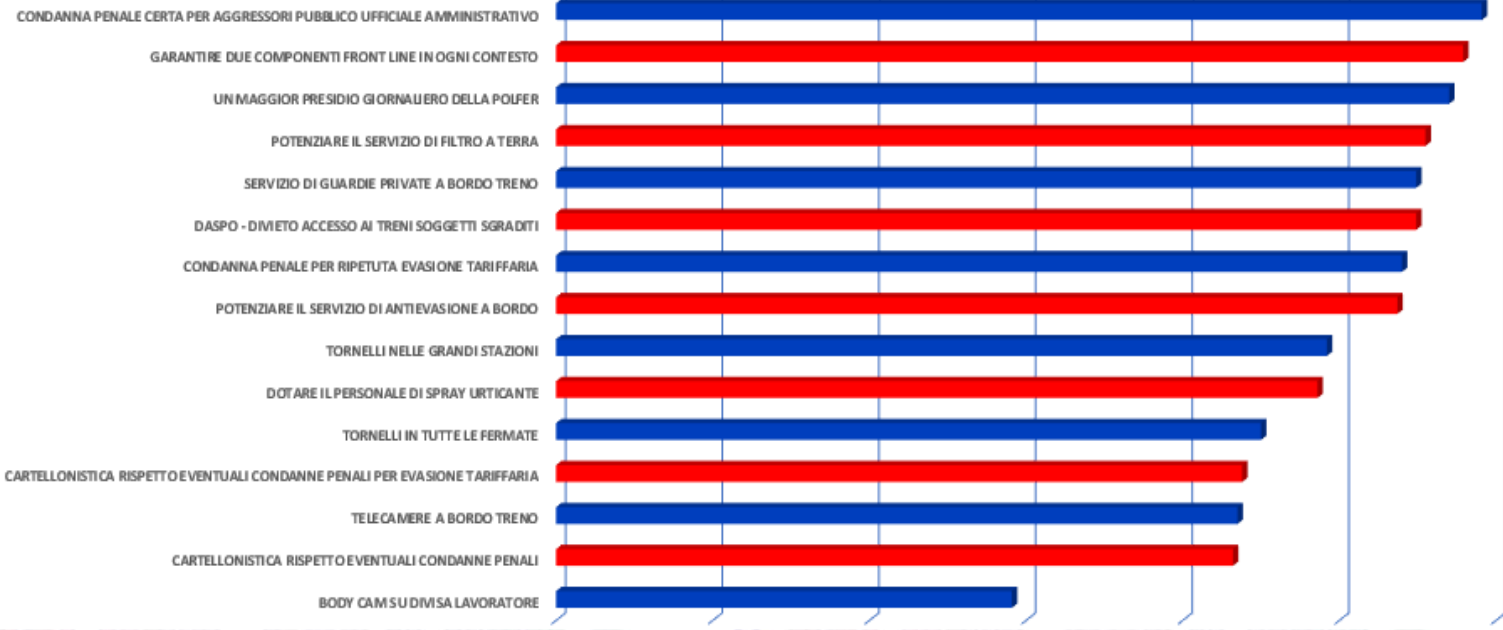
Sicuramente per quanto riguarda il lato legislativo sarebbe bene reintrodurre l'equiparazione del Capotreno a un Agente di Pubblica sicurezza qualora dovesse subire un'aggressione, fatto che costituisce un'aggravante per l'aggressore.

Anche il rendere l'evasione tariffaria non più solo un reato amministrativo ma penale per chi dovesse reiterarlo sarebbe un ottimo modo per dissuadere i "portoghesi", che approfittano della tenuità delle multe e delle possibili conseguenze per perseguire nel loro comportamento.

Più difficile sarebbe applicare un DASPO per chi dovesse venir identificato come facinoroso sul treno perché diventerebbe difficile controllare che non prenda più i treni dato che solo i titoli di viaggio digitali riportano il nome dell'acquirente.

Infine, sarebbe opportuno garantire la presenza degli agenti PolFer sul territorio in maniera più massiccia e negli orari dove viaggiano meno pendolari e più facinorosi.

Per quanto riguarda le stazioni, queste ultime sono sempre di più luoghi isolati e dove



la presenza dei colleghi della biglietteria o dei Dirigenti Movimento è ormai ridotta al minimo: se costoro non sono più presenti sarebbe quindi opportuno garantire la protezione delle cose e delle persone con guardie giurate quando non vi è la PolFer e anche un costante annuncio delle pene per chi si comporta male in un luogo pubblico.

Sarebbe bello poter mettere i tornelli in ogni stazione perché, come ben sappiamo, avere i tornelli solo nelle principali non impedisce agli indesiderati di riuscire comunque ad accedere ai treni, sfruttando le adiacenti stazioni sprovviste di tale filtro; del resto sarebbe economicamente impossibile mettere i tornelli in tutte le stazioni e garantirne la funzionalità.

Veniamo ora alle possibilità per le Imprese Ferroviarie.

Purtroppo il pericolo non ha orario e non ha pace, però possiamo comunque ipotizzare che la maggior parte dei rischi risieda in quelle fasce orarie in cui i viaggiatori sono pochi e la maggior parte di essi non è pen-



tendo ai colleghi che devono scortare i treni "capiturno" o "fineturno" di arrivare in sicurezza a destino. Questa soluzione permetterebbe di venire incontro alla cronica mancanza di organico che affligge da anni il Tpl. Un'altra soluzione potrebbe essere quella di avere un filtro a terra con il personale di protezione aziendale per i treni capiturno e fine turno, il quale poi potrebbe agire da squadra volante nelle restanti ore; altrimenti,

dolore, quindi prima delle 7:00 di mattina e dopo le 19:00.

Una soluzione potrebbe essere quella di aumentare il personale sui treni che intaccano queste fasce, garan-

ti, si potrebbe ricorrere a guardie giurate private, il cui costo potrebbe essere compensato dall'evasione riscossa.

Per quanto riguarda la protezione individuale, in questo periodo molto difficile la cui fine non sappiamo quando possa arrivare è necessario ragionare sulla possibilità per i capiturno e tutto il personale mobile di difendersi in qualche modo.

Possiamo scartare la body-cam per i motivi riportati sopra, ma resta comunque un deterrente per chi dovesse sentirsi più sicuro indossandola. Per quanto riguarda lo spray urticante, esso è già in dotazione al personale di protezione aziendale: se venisse opportunamente spiegato al personale, inserito nel DVR, potrebbe essere comunque un deterrente. Sarebbe opportuno anche pensare alla possibilità per il personale di seguire corsi di autodifesa, come già [altre Imprese ferroviarie](#) stanno facendo.

## Dubbi amletici sulle nuove misure post-aggressione

Qualche giorno fa i dipendenti hanno ricevuto una mail da parte dell'Ufficio Risorse Umane (sia di Trenitalia che di TRENITALIA TPER scarl) per comunicare le "nuove misure a supporto delle lavoratrici e dei lavoratori vittime di aggressione".

Sicuramente si tratta di buone notizie che mitigano le incombenze post-aggressione ma permangono dei dubbi.

In primo luogo viene scritto che il tempo impiegato per effettuare la denuncia verrà ritenuto orario di lavoro ma, ci chiediamo, in quale modo verrà conteggiato questo orario? Sulla denuncia compare solo il momento in cui questa viene presentata, perciò come calcolare il tempo di attesa e di redazione del documento?

Dovremo forse chiamare la Distribuzione quando ci presentiamo in commissariato e, una volta finito, richiamare per comunicare la fine delle operazioni? Emitteremo un M40 per registrare inizio e fine denuncia? Come se non bastasse, questo orario di "lavoro extra" quando dovrebbe essere impiegato?

Con gli attuali orari sarà difficile recarsi a presentare denuncia durante un normale turno di lavoro salvo rinunciare a qualche pausa se non, addirittura, a quella di refezione.

L'unica vera soluzione, che crediamo verrà utilizzata in massima parte, sarà che il personale si rechi a svolgere quest'operazione durante il suo tempo libero, comunichi al distributore il tempo impiegato e quest'ultimo lo segni (molto probabilmente

dove lo ritiene più opportuno) su di un turno.

Però anche qui sorge una domanda: questo tempo con quale identificativo verrà riportato? "Pausa retribuita"? "Riserva"? Quindi, siamo contenti per questa apertura dell'Azienda sul risarcimento per il tempo impiegato ma non sappiamo in quale modo effettivamente verrà riconosciuto.

Per quanto riguarda gli ultimi due punti riteniamo ci siano altri dubbi; leggiamo infatti "sarai altresì affiancato dall'Azienda, per adire l'Autorità Giudiziaria competente al fine di ottenere il risarcimento dei danni, diretti e/o indiretti patiti dalla Società in conseguenza e/o concomitanza dei fatti esposti nella richiesta di tutela legale, a riconoscimento di quest'ultima".

Quindi, se e soltanto se, una volta esposta all'Azienda il nostro desiderio di andare a processo e se quest'ultima dovesse ritenere "conveniente" il processo ci verrà riconosciuta la tutela legale? Non dovrebbe essere conferita a prescindere dato i danni subiti personalmente? E, sempre nella mail, viene detto che soltanto se dovesse venir riconosciuta la tutela legale si otterrà il risarcimento anche come trasferta delle ore necessarie a partecipare alle udienze.

In conclusione, la mail ricevuta ci sembra un gran passo avanti da parte dell'Azienda ma, al tempo stesso, una dichiarazione un po' fumosa e che potrebbe lasciare all'atto pratico delusi coloro che già hanno subito un danno non da poco. "Forse" sarebbe più opportuno prevenire che curare.

## RIDURRE LE AGGRESSIONI, cosa fare ...

La lettura che possiamo dare a questa indagine contemporanea con l'esperienza quotidiana per ridare serenità e dignità a queste categorie di lavoratori nonché all'utenza del trasporto ferroviario e del TPL, è porre in essere alcune misure in maniera integrata. Le proposte avanzate da quella che ha ottenuto il 94% a quella che ha ottenuto il 46% hanno evidentemente degli impatti diversi sia in termini di attuazione se legislativa sia in termini di costi. Le misure possiamo dividerle tra quelle in capo al potere legislativo, quelle attuabili dal gestore infrastruttura e quelle attuabili dalle imprese di trasporto ferroviario.

LEGISLATIVO	IMPRESE TRASPORTO FERROVIARIO E TPL	GESTORE INFRASTRUTTURA
<p><b>Reintrodurre il Decreto Sicurezza con cui il Pubblico Ufficiale Amministrativo rispetto alle aggressioni viene equiparato ad Agente di Pubblica Sicurezza.</b></p>	<p>Tappezzare carrozze/casse ETR con <b>cartelli</b> oltre ad annunci <b>rispetto al Decreto Sicurezza e relative pene in caso di aggressioni e minacce.</b></p>	<p>Tappezzare stazioni con <b>cartelli e annunci</b> rispetto al <b>Decreto Sicurezza e relative pene per aggressioni.</b></p>
<p>Come emerge dall'indagine, <b>per il 94% dei casi «evasore = aggressore»</b>, per cui risolvendo l'uno si risolverebbe l'altro. <b>Introdurre il reato per reiterata evasione tariffaria</b> come per altro presente in altri paesi potrebbe dare quell'input se massivamente comunicata e attuata tale da ripristinare un contesto civile a bordo treno.</p>	<p>Il <b>filtro a terra</b> nelle stazioni principali, nei treni capoturno e fine turno potrebbe essere una misura attuabile, mentre lo stesso personale potrebbe fungere da <b>squadre volanti antievasione</b> per restante parte del turno, ma anche qui ci si scontra con le risicate consistenze del personale. Il ricorso a <b>Guardie Giurate private</b> (come fece Trenord) potrebbe essere compensato dal recupero dell'evasione tariffaria.</p>	<p>Introdurre i <b>tornelli nelle grandi stazioni</b>, in passato c'erano, furono tolti, attualmente nelle grandi stazioni Milano Cle, Roma Termini, sono stati reintrodotti anche se i soggetti sgraditi entrano in stazione salendo sul treno in altre stazioni prive di tornelli o con un mero biglietto urbano.</p>
<p><b>Presidio della Polfer</b>, problema che si protrae e peggiora, sedi chiuse, impresenziate, presenziate ad orari indefiniti, occorrerebbe un potenziamento organico anche perché loro sui treni vanno in coppia mentre il capotreno è solo. Presenziamenti garantiti fasce dalle ore 5.00 e serali fino alle 23.00.</p>	<p>Complicato poter garantire <b>un ulteriore capotreno o personale di assistenza</b> su tutti i treni (già sotto organico) potrebbe essere attuabile <b>per i treni capoturno e i treni fine turno.</b></p>	<p>Di impossibile attuazione <b>dotare tutte le stazioni di tornelli</b>, sia per il costo che per l'attuazione pratica, il riscontro sarebbe comunque limitato dall'elusione.</p>
<p>Complicato a nostro avviso introdurre un «<b>daspo</b>», anche fosse chi poi controllerebbe e provvederebbe all'esecuzione.</p>	<p>Vista l'emergenza in atto, il perdurare di azioni concrete tese ad arginare il fenomeno nonché i fenomeni di aggressioni anche molto violente, considerata anche la rilevante quota di donne, <b>saremmo favorevoli a fornire il personale pubblico ufficiale amministrativo di spray urticante</b> (per altro come già fatto per il personale di protezione aziendale FS), ciò <b>previa formazione sull'utilizzo e introducendo la misura nel DVR aziendale.</b></p>	<p>Presenza di <b>guardie giurate</b> nelle stazioni capoluogo di provincia, ove non presente ne protezione aziendale e negli orari di chiusura Polfer.</p>
<p>Per tutte le imprese ferroviarie passeggeri <b>introdurre l'App Board Support di Trenitalia SpA</b>, con cui avere riscontri a sistema della presenza a bordo del proprio treno di agenti delle forze dell'ordine e con cui personale di bordo può richiedere discretamente assistenza tramite tablet.</p>		
	<p>Rispetto alle <b>body cam</b> già sperimentate da Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia SpA almeno 5/6 anni indietro, come anche si evince dall'indagine (<b>in cui ha ottenuto il 46% del punteggio massimo</b>) sarebbero un ulteriore zavorra in dotazione e non darebbero particolari contributi a supporto, considerato che <b>già tutti i nuovi treni sono dotati di telecamere.</b> Tuttavia <b>su base volontaria per maggiore serenità del personale e per eventuali denunce, ben vengano.</b></p>	
	<p><b>Su base volontaria</b> le aziende potrebbero promuovere <b>corsi di autodifesa</b>, Italo SpA li ha organizzati per il personale femminile.</p>	

# CONVEGNO

## L'IMPEGNO DELLA CONFSAL PER LA PREVENZIONE PARTECIPATA

**Giovedì 24 Novembre 2022 dalle ore 9.00**

**DOVE:** Viale della Fiera, 20 - Bologna

**SALA:** Sala Bolero - Blocco B (1° piano) - Centro Servizi

**ORGANIZZATORE:** Osservatorio Sicurezza sul Lavoro - CONFSAL

**Ore 09,15: PANEL 01**

### **LE AGGRESSIONI AL PERSONALE DEL TRASPORTO PUBBLICO, UN RISCHIO SOTTOVALUTATO**

**Primo Evento Campagna TRA.IN-S. 2022-2023**  
*I datori di lavoro devono prevedere tutti i rischi che corrono i lavoratori, compreso quello delle aggressioni. Nel trasporto pubblico il fenomeno ormai ha assunto dimensioni rilevanti e pericolose. Evidentemente il rischio non è correttamente valutato e mitigato secondo le prescrizioni di legge. Su questa tematica di ordine pubblico, ma di rilevanza rispetto alla prevenzione, discuteremo in questo primo evento della seconda campagna TRA.IN-S 2022-2023, per una maggiore sensibilizzazione al problema che vada oltre lo sciopero di protesta.*

**Ore 11,15: PANEL 02**

### **I NUMERI PARLANO – IL DECALOGO CONFSAL PER UNA PREVENZIONE PIU' EFFICACE NELLA SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO**

*Non è sufficiente l'inasprimento della repressione ma serve un forte sostegno alla prevenzione partecipata, azione complementare alla vigilanza. Una partecipazione nella tramite un'applicazione massiccia dei MOG-SGSL sostenuti con esoneri temporanei al pagamento delle tariffe Inail e/o con credito di imposta. Un vero Piano Marshal che dia sistematicità all'organizzazione della sicurezza in ogni Azienda. Questi e molti altri aspetti concreti sono l'essenza di un'azione di proposta della Confsal che sosteniamo da tempo e che vogliamo proporre al mondo imprenditoriale, al nuovo Parlamento e al nuovo Governo del Paese per far sì che i drammatici numeri "parlanti" degli infortuni e delle malattie professionali davvero inizino a scendere.*

## INTERVERRANNO:

<b>MATTEO PIANTEDOSI</b>	<b>Ministro dell' Interno</b>
<b>RAFFAELLA PAITA</b>	<b>Senatrice della Repubblica</b>
<b>ANDREA GIBELLI</b>	<b>Presidente di ASSTRA</b>
<b>MASSIMO BRUNO</b>	<b>Chief Corporate Affairs Officer Ferrovie dello Stato Italiane</b>
<b>GABRIELE CERRATTI</b>	<b>Direttore Human Resources &amp; Organization – Ntv ITALO SpA</b>
<b>CESARE DAMIANO</b>	<b>Consigliere CdA INAIL</b>

## MODERA:

<b>LUIGI MONFREDI</b>	<b>Caporedattore Rai News 24</b>
-----------------------	----------------------------------

22 • 24 novembre 2022 • Bologna

22 • 24 novembre 2022 • Bologna

22 • 24 novembre 2022 • Bologna

## Una proposta per aumentare i profitti e diminuire le liti

Come a quasi tutto il PdB sarà capitato, durante l'attacco hacker al Gruppo FSI degli scorsi mesi, siamo stati autorizzati a emettere in qualsiasi stazione i biglietti senza maggiorazione. In quell'occasione forse non tutti si sono accorti di come in generale le transazioni e la gestione degli "irregolari" fosse molto più semplice e veloce.

Certo, si potrebbe rispondere che abolire le maggiorazioni non sarebbe una buona cosa perché potrebbe incentivare l'evasione, dato che i "portoghesi" potrebbero scegliere di non comprare il biglietto fino a quando questo non gli viene richiesto dal capotreno.

È pur vero però che una maggiorazione di 5 euro su di un biglietto che ne costa 1,5 (tariffa minima in Emilia-Romagna) equivale a un rincaro del 433%.

Oltre a ciò bisogna considerare che in media i biglietti che vengono acquistati sulle nostre linee non superano i 10 euro, pertanto la maggiorazione di 5 euro equivale comunque a un rincaro del 50%. Ricordiamo inoltre che il biglietto non è soltanto "l'obolo" che il viaggiatore versa all'Azienda per poter usufruire del treno: si tratta di un'assicurazione che garantisce il risarcimento dello stesso nel momento in cui mette piede sul convoglio fino a quando non ne scende (ed esce dalla stazione).

Per quale motivo allora dobbiamo applicare una maggiorazione fissa di questo tipo?

Aiuta davvero a disincentivare l'evasione tariffaria? Facciamo un esempio pratico.

Un aspirante evasore tariffario sale sul treno 2477 per spostarsi da Reggio Emilia a Modena. Il biglietto attualmente costa 3,50 euro; la tratta dura 15 minuti (per la fermata di Rubiera tra le due stazioni).

Il nostro sale perciò a Reggio Emilia e si accorge che, per colpa della sfortuna, nella carrozza in cui si siede il capotreno sta effettuando la controlloria. A questo punto nella testa del "portoghese" si presentano due opzioni: allontanarsi alla chetichella verso una delle due estremità del treno, sperando che il capotreno non se ne accorga e li attendere l'arrivo in stazione, oppure andare direttamente da lui e chiedere di fare il biglietto a bordo del treno.

La maggiorazione di 5 euro su di un biglietto di 3,5 è pari al 243%, quindi possiamo ipotizzare che il nostro evasore sia più propenso a scegliere di fuggire che a pagare il biglietto.

Mettiamo che invece scelga di fare la cosa giusta e chiedere al capotreno di venir regolarizzato e pagare il totale di 8,50 euro: a questo punto l'aspirante portoghese ha speso in una volta sola di più che se avesse acquistato l'andata e il ritorno. Possiamo perciò ipotizzare che molto probabilmente nel momento in cui dovesse prendere il treno per tornare indietro, magari un regionale veloce che non ferma a Rubiera, cercherà in ogni modo di non farsi trovare nei 12 minuti necessari per raggiungere la destinazione, in modo da rientrare almeno in parte della perdita. Questo po-

trebbe sembrare un esempio banale ma, in realtà, la maggior parte dei viaggiatori durante l'anno sono pendolari che prendono il treno tra due località molto vicine, e il costo del biglietto grossomodo è simile a quello descritto.

Teniamo inoltre conto che spesso i sistemi di vendita non sono così "smart" come l'Azienda crede: il sito a volte si blocca, le macchinette self-service e i bar non sempre funzionano oltre al fatto che, purtroppo, i viaggiatori hanno un'elevata età media e, quindi, sono anche "analfabeti digitali".

Non sarebbe pertanto più semplice stabilire, come per la scontistica, una maggiorazione percentuale? Tra pagare un biglietto 1 euro e 50 centesimi, oppure 1 euro e 65 centesimi (maggiorazione del 10%) o 1 euro e 80 centesimi (+20%) il viaggiatore ritardatario o "sbadato" si presenterebbe spontaneamente dal capotreno per evitare di incorrere in pene ben maggiori.

Sicuramente si eviterebbero molte discussioni con le persone che riescono a salire all'ultimo momento sul treno e sono desiderose di fare il biglietto ma storcono un po' il naso per maggiorazioni stratosferiche rispetto a quanto dovuto.

Per quanto riguarda la franchigia dovuta al CT, questa potrebbe restare il 10% del costo del biglietto, come accade già per quelli emessi senza sovrattassa. Probabilmente si abbasserebbe il guadagno per i capotreno, però si ridurrebbero i conflitti, ne guadagnerebbe la regolarità del servizio e la salute e sicurezza del personale.



# Microcorsi Normativa FS

Care lavoratrici  
e cari lavoratori,

**L'O.S. SLM FAST Confisal OFFRE a tutti i lavoratori del GRUPPOFS,  
MICROCORSI della durata di un ora su piattaforma MICROSOFT TEAMS  
affrontando le 3 seguenti tematiche in 2 appuntamenti giornalieri:**

## Date Microcorsi\* Novembre 2022

MAR

**15**

9:30 e 16:30

**Ferie**

VEN

**18**

9:30 e 16:30

**Orario  
di Lavoro**

MER

**21**

9:30 e 16:30

**Retribuzione**



**<https://bit.ly/MicroCorsoFAST>**

**I MICROCORSI SONO APERTI A TUTTI,  
per partecipare accedi tramite il link o il QR code**



\*Tutti i microcorsi riguardano i lavoratori che aderiscono al CCNL AF e Gruppo FS

# TFR e FONDO EUROFER, SETTEMBRE 2022

RENDIMENTO FONDO E RIVALUTAZIONE NETTA TFR DA INIZIO ANNO:

- COMPARTO GARANTITO - 4,42%
- COMPARTO BILANCIATO - 10,95%
- COMPARTO DINAMICO - 13,84%
- TFR in Azienda/INPS + 5,20%



## Microcorsi Normativa FS

Care lavoratrici e cari lavoratori,

**L'O.S. SLM FAST Confisal OFFRE GRATIS ai tutti i lavoratori del GRUPPOFS, MICROCORSI della durata di 2 ore su piattaforma MICROSOFT TEAMS affrontando le seguenti tematiche in 2 appuntamenti giornalieri**

Mer  
**23**  
**NOV**  
9:30 e 16:30



**Previdenza  
Complementare  
e Fiscalità**

**Per prenotazioni:  
pronti@sindacatofast.it**

\*Tutti i microcorsi riguardano i lavoratori che aderiscono al CCNL AF e Gruppo ES