

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

## Edito-rail: come cambia la gestione della sicurezza.

Care colleghe e cari colleghi,

È passato da poco il Primo maggio, la festa di tutti i lavoratori, la nostra festa.

In questi momenti però non può non venire in mente il dolore della madre di Luana d'Orazio, che sul Corriere ricorda come oltre alla figlia ogni giorno, ogni singolo giorno, muoiono tre persone sul posto di lavoro.

Perché in Italia dobbiamo assistere a questo stitilicidio di lavoratori, senza contare i tanti, tantissimi, che lavorano in nero, sulle cui vicende si stende un velo di omertà impressionante?

Per cercare di valutare questa situazione è stata creata un'apposita commissione parlamentare, presieduta dall'on. Bressa per proporre delle soluzioni a questi problemi.

Fin dalle prime pagine della relazione intermedia sui lavori della stessa il quadro che ne deriva non è dei migliori:

**“La prima costante che si deve sottolineare riguarda il rapporto tra la ricerca del profitto con modalità, termini e proporzioni prevalenti sulla tutela della dignità, della salute e della sicurezza. [...] (si tratta) di porre un'analisi ben fondata e concreta sulle ragioni per cui, nel campo della tutela dei diritti del lavoro e specificatamente della sicurezza e salute del lavoro, ciò avviene con particolare frequenza e con notevoli danni per la vita, la salute, libertà, dignità e con aggravio della spesa pubblica.” (p.7).**

Proseguendo nell'analisi la Commissione rileva che nel 2007 (anno per il quale si è potuto raccogliere abbastanza dati) il danno causato dagli infortuni sul lavoro ha comportato una spesa dello Stato per circa 48 miliardi (!) di euro, pari al 3% del PIL nazionale: facendo un paragone, per

l'istruzione lo Stato italiano nel 2019 spendeva il 3,8% del PIL, neanche un punto percentuale in più rispetto a quanto speso per risolvere i tanti incidenti sul lavoro che accadono quotidianamente nel nostro Paese.

Tra i motivi di tanti incidenti sul lavoro una delle principali cause riscontrate dalla Commissione è stata la scarsa formazione dei dipendenti in tema di sicurezza, soprattutto tra coloro che vengono nominati come preposti alla sicurezza stessa.

Per ovviare a ciò è bene ricordare che è stata finalmente approvata una riforma del decreto legge 81/08 che stabilisce tra le altre cose:

- **l'obbligo penalmente rilevante di individuare il preposto o i preposti per la sicurezza sul lavoro;**
- **La possibilità che il preposto riceva un emolumento;**
- **La protezione del preposto da qualsiasi pregiudizio derivante dall'attività svolta.**

La stessa Commissione spera che questo “cambio di rotta” porti finalmente alla scomparsa nelle Corti di Cassazione delle condanne per i “preposti di fatto” cioè per quei lavoratori che a tutti gli effetti vengono considerati responsabili in quanto preposti al controllo della produzione per il principio di effettività vengono considerati de facto anche preposti alla sicurezza dei lavoratori.

Sempre in base alla riforma del dl 81/08 viene finalmente prevista anche la possibilità che il preposto se durante la vigilanza dovesse trovare

un lavoratore che non si attiene alle norme di sicurezza possa interrompere l'attività lavorativa e avvisarne i superiori qualora dovesse persistere l'inosservanza o la mancata attuazione delle disposizioni impartitegli. Analogamente viene previsto che il preposto possa agire preventivamente interrompendo l'attività lavorativa qualora dovesse rilevare la deficienza di supporti per la sicurezza o una situazione di pericolo e segnalare tempestivamente la situazione al datore di lavoro.

Resta ad ogni modo inalterato il concetto che il lavoratore non può essere il preposto di se stesso e che, pertanto, nel caso in cui ci siano lavoratori che si muovono al di fuori della sede dell'azienda deve essere previsto un preposto “itinerante” che svolga controlli randomizzati sul personale dato che permane l'obbligo della vigilanza che ricadrà sui dirigenti o sul datore di lavoro.

A questo punto è bene ricordare quanto successo a uno dei simboli della morte sul lavoro: Luana fu uccisa da un orditoio nel quale erano stati eliminati dei sistemi di sicurezza e lei stessa non sapeva che quei sistemi dovevano esserci. Un'applicazione più stringente della sicurezza sul lavoro avrebbe evitato una morte, le inchieste, i danni materiali e morali per le persone coinvolte. Se tutto il sistema Paese si adeguasse a quanto riportato dalla Commissione, quante vite e quanti soldi verrebbero risparmiati, da poter reinvestire nella stessa formazione del personale?



### Sommario:

Edito-rail	1
Trenitalia-Tper scarl, il bilancio del 2021	1
Congresso regionale SLM FAST-Confisal	2
TRENITALIA TPER, tavolo tecnico Equipaggi	2
Le nuove regole covid da maggio	3
Canali Telegram	3
Il referendum sul rinnovo CCNL AF/FSI	4
Train-tip	4
L'ing. Minucciani e il suo SCMT ante litteram	5
Fondo pensione: chi sono gli aderenti taciti o silenti?	6
Video corso previdenza integrativa e fiscalità	6
Riunione Associati SLM-FAST Equipaggi Tper	6

## TRENITALIA TPER scarl, il bilancio 2021 si chiude “in utile”

Trenitalia Tper scarl è la società (70% Trenitalia SpA e 30% Tper SpA) costituita al fine di garantire il servizio di trasporto pubblico passeggeri per ferrovia di competenza della Regione Emilia Romagna come da contratto di servizio CIG 6207037F9 decorso dal 01 giugno 2019 per successi- vi 15 anni con eventuale proroga di ulteriori 7 anni e mezzo.

Ricavi operativi si attestano a circa 302,6 mln di cui ricavi da traffico sono stati circa 88mln in crescita rispetto al 2020 ma lontani da circa 135Mln del 2019, mentre i ricavi statali per effetti del lockdown sono stati di circa 31mln.

Costi operativi sono stati circa 290Mln, di cui costo del personale circa 83Mln, in lieve crescita rispetto al 2020, sono cresciuti del 20% altri costi operativi rispetto 2020 in quan-

zioni degli enti preposti rispetto all'acquisto dei materiali rotabili e ricambi da emergenza sanitaria. La perdita di esercizio 2020 era pari a euro 1.838.200;

Perdite di esercizi precedenti (2019) era pari a euro 509.587; Perdite a bilancio per complessive a bilancio 2020 sono state 2.347.787€.

L'utile del bilancio 2021 è pertanto +3.793.695€, di cui il 5% destinato a riserva legale e ripianate perdite pregresse ripristinando capitale sociale a 11Mln, viene riportato a nuovo +1.256.223 euro.

TRENITALIA TPER

2021

### BILANCIO DI ESERCIZIO

to nel 2020 l'offerta commerciale era stata ridotta.

Permane un disequilibrio finanziario (e ricorso a finanziamenti a breve termine per 40Mln) dovuto a mancati ricavi da traffico e parziali erogazioni



Per info, segnalazioni e proposte scrivi a:

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

# Congresso regionale SLM FAST-Confisal

Lo scorso 8 aprile si è tenuto a Bologna il congresso regionale FAST-Confisal Emilia Romagna per l'elezione del Segretario Regionale Slm Fast Confisal e dei componenti del direttivo Regionale Slm Fast Confisal, alla presenza del segretario nazionale Vincenzo Multari.

Ad aprire gli interventi è stato il segretario regionale uscente, Teodoro Pappalardo, che ha voluto in primo luogo salutare e ringraziare per la sua presenza, il segretario nazionale, i presenti e i tanti partecipanti collegati in videoconferenza.

Nel corso del suo intervento, Pappalardo, ha sottolineato come i rapporti con la società Trenitalia-Tper e le OO.SS Regionali si siano deteriorati a causa dell'accordo firmato tra le parti sopraccitate (che come FAST non abbiamo ritenuto consono firmare non avendo avuto da parte aziendale garanzie delle responsabilità e di sicurezza) per l'impiego dei manovratori ad effettuare la messa in servizio/preparazione dei treni. Pappalardo ha proseguito l'intervento sottolineando che la ferma opposizione della FAST all'accordo sopraccitato si è palesata con una diffida nei confronti di Trenitalia Tper ad applicare l'accordo e con una lettera di segnalazione ad ANSFISA ma al contempo questa opposizione è stata un pretesto per le altre OO.SS per escludere la FAST dal tavolo unitario in tutti i settori.

Riguardo alle altre realtà del territorio in cui la FAST è presente, Pappalardo ha sottolineato come negli altri contesti, come ad esempio l'autoferro, sia molto difficile poter intervenire a causa delle tante società presenti e della miriade di contratti che possono essere sottoscritti. Ciononostante, ha voluto ribadire l'impegno del sindacato in tutte le attività relative alla mobilità (e non solo) a tutela dei lavoratori e che pertanto hanno



portato ad un riconoscimento enorme da parte loro. Ringraziando gli astanti e i partecipanti in videoconferenza Pappalardo ha quindi ceduto la parola al segretario nazionale.

Nel suo intervento Vincenzo Multari ha innanzitutto ringraziato Pappalardo per l'invito e l'impegno profuso, i presenti e i partecipanti in videoconferenza auspicando di poter tornare a rivedersi di persona il prima possibile a questi eventi. Multari ha proseguito sottolineando come la pandemia sia stata (ed è tuttora) un evento che ha impattato fortemente sulla vita di ciascuno di noi e anche sull'attività sindacale: lo scoppio

dell'epidemia da COVID-19 nel Paese ha rallentato la contrattazione collettiva e il rinnovo che è stato appena sottoscritto per la parte economica dovrà essere rivisto in tempi brevi per quanto concerne l'orario di lavoro. Seguirà, pertanto, un ulteriore tavolo sindacale per contrattazione di II livello. A tale scopo si discuterà di normativa e investimenti, soprattutto per ciò che concerne i 122mld a debito del PNRR<sup>1</sup>.

Sempre sul CCNL Multari ha voluto specificare che quanto ottenuto, a livello economico, è un risultato positivo in quanto non si è andati a modificare in fretta e furia la parte riguardante l'orario di lavoro. Questo risultato non è tanto dovuto al desiderio della FAST, ma alla necessità delle altre sigle sindacali di chiudere al più presto la trattativa.

In un breve dibattito con i presenti e i partecipanti in videoconferenza Multari ha spiegato che i tabellari derivano dall'indice IPCA<sup>2</sup> con previsione per il 2023 e che, se si fosse riusciti ad attendere qualche



altro mese, questi sarebbero potuti venir rivisti al rialzo a causa della situazione geopolitica in atto ma, purtroppo, i tempi brevi con i quali si è voluti giungere a un accordo ha portato ai 110€ di aumento al livello medio (C1). Multari e Pappalardo hanno voluto ribadire l'impegno della FAST sia a livello Nazionale che Regionale nella formazione: sulla sicurezza attraverso la piattaforma nazionale TRA.IN.S (Trasportiamo in sicurezza), corsi di formazione specifica per RLS/RSU e corsi di conoscenza della normativa di lavoro, sui quali il sindacato sta investendo molto e che purtroppo ha subito un arresto a causa della pandemia.

Anche riguardo la previdenza la FAST sta cercando di formare ed istruire i propri iscritti, grazie soprattutto all'impegno di Gianluca Fortunati, attualmente eletto presso il board direttivo del fondo Eurofer. Al termine degli interventi ringraziando tutti i partecipanti e riconosciuto il grande impegno del Segretario Regionale FAST/Confisal Emilia Romagna Roberto Di Maio, sia Multari che Pappalardo, auspicano un ulteriore avanzamento della FAST attraverso il coinvolgimento e l'interessamento dei giovani iscritti, che in un futuro non tanto lontano dovranno essere in grado di raccogliere il testimone e proseguire e migliorare la strada intrapresa.

Terminata la fase congressuale si è proceduto con l'approvazione del bilancio, in attivo per 22.461 euro, accettato all'unanimità e all'elezione del nuovo Segretario Regionale Slm Fast Confisal. L'assemblea all'unanimità ha riletto

Teodoro Pappalardo e si è poi così proceduto alla nomina dei 9 delegati che parteciperanno al congresso nazionale previsto a Montesilvano per la fine di maggio. Salutando gli astanti e i partecipanti in videoconferenza, il rieleto Segretario Regionale Slm Fast Confisal Teodoro Pappalardo ha voluto sottolineare l'importanza di continuare a fare squadra per affrontare le tante sfide presenti e future che ci aspettano.

## INFORMATIVA INCONTRO

### TRENITALIA TPER PERSONALE EQUIPAGGI - FERIE E FORMAZIONE

In data 29 aprile si è svolto l'incontro riguardante la percentuale quota ferie giornaliera e formazione così come condiviso nel "verbale d'incontro" del 09 dicembre 2021.

La società, rappresentata dal R.P. Sig. Genesini Alex, il Capo Impianto Bordo Sig. Zucchini Giorgio, il Capo Ufficio Torni Sig. Ossino Francesco e lo Specialista Relazioni Industriali, Risorse Umane e Organizzazione Sig. Farnazzo Simone hanno aperto l'incontro premettendo che i ritardi nella formazione e il mancato rispetto da parte della società della quota ferie nei week-end è stato dovuto prevalentemente "all'assenteismo" aumentato del 46% rispetto al 2019, la società è poi entrata nel merito comunicando:

#### FORMAZIONE:

- AdC assunti dopo giugno stanno ancora effettuando la scuola professionale e acquisiranno contesto FER dopo l'esame.
- AdC Reggio Emilia da quest'estate abilitazione al contesto elettrico e poi quello RFL.
- AdC difficoltà nell'effettuare i tirocini per abilitazione mezzi e linee.
- Personale di Sermide per la peculiarità geografica dell'impianto pochi servizi nei festivi e difficile costruire turni ad hoc, nonostante ciò entro la VO di giugno il personale verrà abilitato al ROCK e saranno inseriti servizi Bologna - Verona.
- PdB entro fine maggio completamento abilitazione mezzi dopodiché inizieranno i corsi per contesto FER.
- PdB proseguono scuole di aggiornamento professionale comprensivo del corso anti-aggressione.
- PdB mini commerciale verrà erogata fino a luglio per poter fronteggiare l'estate, da settembre e fino alla fine di ottobre verranno effettuati i corsi per la commerciale completa.
- Ai neo assunti da settembre in poi verrà erogata la formazione commerciale completa prima di essere inseriti ai treni.
- Prosegue abilitazione del personale alla linea Piacenza - Torino e viceversa in vista della VO di giugno.
- Media formazione erogata pro-capite per agente 13,30 giornate.

#### FERIE:

- Rispetto al Verbale del Tavolo Tecnico di Trenitalia DPR Emilia Romagna del 17-7-2013 riguardante la percentuale di ferie giornaliera sottoscritto in un contesto diverso da quello attuale con "assenteismo" e riposi quantitativi è divenuto insostenibile per la società garantire il 4% nei week-end soprattutto in alcuni impianti ex-Tper.

IMPIANTI	% QUOTE FERIE CONCESSE WEEK-END	
	PdB	PdC
Bologna	2,21	3,40
Bologna Raveri	3,45	4,00
Ferrara	2,63	3,57
Modena	0,00	0,00
Parma	4,35	3,85
Piacenza	2,56	3,92
Reggio Emilia	2,70	2,27
Rimini	2,70	2,94
Sermide	8,33	5,88

- La società propone un accordo con percentuale quota ferie al 10% da lunedì a venerdì e 3% nei week-end durante la finestra di prenotazione ferie automatica e concessione ferie in base alle esigenze aziendali per prenotazione ferie dopo chiusura della finestra automatica (prenotazione in R.F.).

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

**Vademecum del Macchinista Regionale Emilia Romagna**

... è la cultura individualista del diritto che permette di richiedere l'applicazione dello stesso.

Sindacato FAST Confisal Emilia Romagna

Associazione Aziendale Ricerche Progetti - Seg. Gen. Emilia Romagna

SEGRETERIO REGIONALE FAST ANSOFTS Emilia Romagna Piazza Maggiore 1° snc, 40124 Bologna [info@fastconfisal.it](mailto:info@fastconfisal.it) [www.fastconfisal.it](http://www.fastconfisal.it) Tel. 051. 500.5252

# Le nuove regole COVID dal 01 maggio

Anche questa estate torna con la bella stagione l'allentamento delle norme COVID. Sebbene la speranza sia che si tratti dell'ultima, è bene applicare anche in questo caso "senno e ponderatezza".

Secondo quanto stabilito dal governo a partire dal 1° maggio si potrà non utilizzare più la mascherina in molti esercizi e sul luogo di lavoro, oltre alla fine del Green Pass per accedere in alcuni luoghi.

Vi sono però alcune eccezioni: per quanto riguarda la mascherina fino al 15 giugno permane l'obbligo di indossare le mascherine FFP2 sui mezzi pubblici (anche a lunga percorrenza), nelle scuole, nei cinema, nei teatri e negli ospedali, oltre che nelle situazioni in cui ci sia particolare affollamento.

Il GP resterà obbligatorio solo per accedere alle RSA fino ad almeno il 31 dicembre.

Per quanto riguarda gli over 50 sempre fino al 15 giugno sarà necessario essere vaccinati.

**Per i lavoratori del privato è stato prorogato il protocollo condiviso tra Confindustria e i sindacati, pertanto resterà l'obbligo di indossare la mascherina sul luogo di lavoro fino al 30 giugno, con l'eccezione dei lavoratori isolati.**

Per chiunque dovesse viaggiare da e per l'estero non sarà più necessario compilare il Passenger Locator Form ma fino al 31 maggio sarà necessario avere il GP o un tampone rapido per entrare nel Bel Paese.

**Ribadiamo la necessità di utilizzare senno e ponderatezza perché già sta capitando che sui treni salgano dei viaggiatori poco accorti che, forse per distrazione o malafede, ritengono di non dover utilizzare la mascherina in treno, in quanto tale restrizione sarebbe terminata il Primo maggio.**

In tali situazioni è bene ricordare che ci si deve attivare affinché chi rifiuta di indossare la mascherina si allontani dal treno, anche ricorrendo all'intervento delle forze dell'ordine, ove ciò fosse possibile.

**Purtroppo anche se il bel tempo di questi giorni ci può in qualche modo illudere, la pandemia non è ancora terminata e, se non vigiliamo attentamente, difficilmente potremo sperare che termini entro la fine di quest'anno.**

**LA MASCHERINA DAL 1° MAGGIO**  
È RACCOMANDATA  
In tutti i luoghi al chiuso pubblici o aperti al pubblico

**LA MASCHERINA DAL 1° MAGGIO**  
FFP2 OBBLIGATORIA  
Mezzi di trasporto pubblico locale e a lunga percorrenza (aerei, navi e traghetti, treni, pullman, autobus NCC, servizi di trasporto pubblico locale o regionale, scuolabus)

**LA MASCHERINA DAL 1° MAGGIO**  
FFP2 OBBLIGATORIA

**LA MASCHERINA DAL 1° MAGGIO**  
FFP2 OBBLIGATORIA  
Eventi e competizioni sportive che si svolgono al chiuso

**LA MASCHERINA DAL 1° MAGGIO**  
MASCHERINA CHIRURGICA OBBLIGATORIA  
Scuola (con più di 4 contagio in classe è necessario indossare la mascherina Ffp2)

**LA MASCHERINA DAL 1° MAGGIO**  
MASCHERINA CHIRURGICA OBBLIGATORIA  
Strutture sanitarie, socioassistenziali e socioassistenziali (incluse: strutture di ospitalità e lungodegenza, residenze sanitarie assistite (RSA), hospice, strutture riabilitative, strutture residenziali per anziani, anche non autosufficienti)

## ISCRIVETEVI AL CANALE TELEGRAM!

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)

**Vademecum del Capotreno Regionale Emilia Romagna**  
Seconda Edizione

... è la cultura individuale del diritto che permette di richiedere l'applicazione delle regole

Sindacato FAST FFP2 Emilia Romagna  
Federazione Autonoma Sindacato Prontissimi - Emilia Romagna  
Via A. Ajazzò, 08 Bologna - Tel. 051.233004 - [info@sindacatofast.it](mailto:info@sindacatofast.it)

SEGRETERIA REGIONALE MOBILITÀ Emilia Romagna  
Piazza Medaglia d'oro, 4 Bologna (barrile sotto direzione Bologna Cte)  
<https://mobilita.sindacatofast.it>  
[emilia@sm.sindacatofast.it](mailto:emilia@sm.sindacatofast.it)  
Tel. 051. 630.3232

Ricordiamo a tutti gli Associati che sul nostro canale Telegram "TT RSU/RLS EQUIPAGGI" vengono pubblicati continuamente informative e aggiornamenti facilmente consultabili da smartphone, tablet e pc al fine di restare connessi e per fornire a tutti spunti, delucidazioni, un confronto diretto su tutto ciò che accade in ambito lavorativo. Vi raccomandiamo di attivare le notifiche per sapere in tempo reale quando questi aggiornamenti vengono pubblicati. **Qualora non foste stati inseriti nel gruppo vi preghiamo di contattare i colleghi Rsu Rls affinché aggiungano il vostro numero di telefono alla chat.**

**Sono in fase di attivazione per GLI Associati di altre imprese.**

A fianco: per attivare le notifiche dal menu impostazioni selezionate "notifiche e suoni" poi, nel nuovo menu che vi appare, spuntate l'opzione relativa ai gruppi

Impostazioni

- Notifiche e suoni
- Privacy e sicurezza
- Dati e archivio
- Impostazioni chat
- Cartelle
- Dispositivi
- Lingua

← Notifiche e suoni

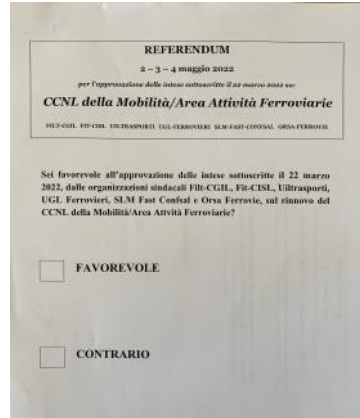
Notifiche per le chat

- Chat private  
SI, 2 eccezioni
- Gruppi**  
Tocca per cambiare
- Canali  
SI, 6 eccezioni

# Il referendum tra i lavoratori del CCNL AF/FSI

Dal 2 al 4 maggio si è tenuto il referendum per l'approvazione del nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) sia per le Attività ferroviarie (AF) che per il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FSI), dopo la sottoscrizione degli stessi da parte dei sindacati lo scorso 22 marzo.

Non si direbbe, anche perché tutte le sigle sindacali che hanno sottoscritto i contratti hanno partecipato alla preparazione del referendum. Forse è stato errato il metodo per la raccolta dei voti?



*"Che le cose siano così non vuol dire che debbano andare così, solo che quando si tratta di rimboccarsi le maniche ed incominciare a cambiare, vi è un prezzo da pagare, ed è, allora, che la stragrande maggioranza preferisce lamentarsi che fare"*

Giovanni Falcone

Per l'organizzazione che è stata data all'evento le possibilità di voto sono state ampie dato il tempo per poterlo fare (3 giorni) e le diverse sedi individuate, cioè tutti gli impianti e anche dei "seggi volanti" per facilitare chi si dovesse muovere da casa durante i giorni liberi per effettuare la votazione.

Non è stata spiegata e motivata in maniera abbastanza chiara la decisione di firmare il contratto?

Per quanto ci è dato sapere tutte le sigle

Il "sì" ha vinto per entrambi i quesiti referendari con delle percentuali molto elevate: per il CCNL AF con il 72,90%, mentre per il CCNL FSI con il 69,34%.

In linea di massima si potrebbe perciò affermare che una buona maggioranza dei lavoratori sia favorevole a quanto stabilito dal nuovo contratto, ma ci sono dei dati che vanno letti in maniera più allarmante in materia di partecipazione.

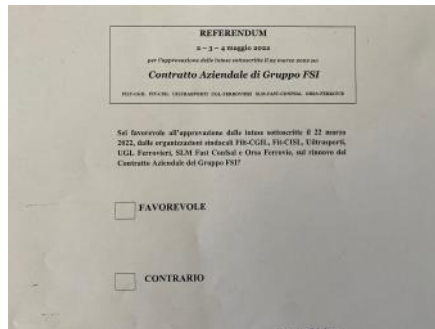
Se analizziamo i dati relativi alla nostra regione (e quindi relativi all'azienda Trenitali-Tper) il primo dato che salta all'occhio è che solo il 40% circa degli aventi diritto al voto si è recato alle urne per votare, sia per il CCNL FSI (41,12%) che per il CCNL AF (42,26%). La decisione di accettare il contratto pertanto è stata presa da meno della metà dei ferrovieri, da 4 lavoratori su 10, e questo dovrebbe essere un tema di riflessione molto importante.

Andando più a fondo sui dati disponibili si nota anche che in alcuni impianti (i più piccoli) la partecipazione al voto ha raggiunto anche livelli molto alti (70/80%) e che, sempre per statistica, a questi ottimi risultati di presenze al seggio si devono contrapporre delle percentuali molto basse (nell'ordine del 20%) negli impianti più grandi.

Sicuramente ci saranno stati tanti colleghi che non si saranno potuti recare al seggio in questi giorni e questo dato sarà stato maggiore per gli impianti più grandi, ma è bene interrogarsi su quanto accaduto. Come cantava Gaber tanti anni fa:

*"L'appartenenza  
Non è un insieme casuale di persone  
Non è il consenso a un'apparente aggregazione  
L'appartenenza  
È avere gli altri dentro di sé"*

Questo articolo non vuole essere un "j'accuse" nei confronti di quella, lo possiamo dire, maggioranza, che non ha partecipato al quesito referendario ma una riflessione sul perché chi sarebbe potuto andare a votare non lo ha fatto. È forse mancata la "pubblicità" del referendum?



sindacali si sono impegnate a dimostrare perché si è deciso di sottoscrivere il CCNL nei tempi e nei modi finali.

Allora cosa è mancato? La risposta a questa semplice domanda sicuramente sarà complessa, derivante da più fattori, ma una cosa è certa: stiamo rischiando di perdere quel senso di appartenenza, quell' "avere gli altri dentro di sé" che Gaber cantava.

Non è un fenomeno solo di noi lavoratori del Gruppo ma, purtroppo, un fattore costante della società italiana degli ultimi 40 anni (guarda caso, dalla fine dei periodi di lotta sindacale che avevano riguardato tutto il tessuto produttivo italiano). La conseguenza di questo fenomeno è che se una minoranza prende le decisioni solo perché più attiva, non è detto che queste siano il reale desiderio della maggioranza. Sarà compito non solo della FAST-Confasal ma di tutte le sigle ragionare su questi dati e cercare di riportare i colleghi alla partecipazione attiva, costruttiva e democratica, in quanto in democrazia decide chi partecipa. Come augurio citiamo un uomo che ha dato la sua vita per lo Stato, Giovanni Falcone:

*"Che le cose siano così non vuol dire che debbano andare così, solo che quando si tratta di rimboccarsi le maniche ed incominciare a cambiare, vi è un prezzo da pagare, ed è, allora, che la stragrande maggioranza preferisce lamentarsi che fare"*

**REFERENDUM CCNL MOBILITÀ – ATTIVITÀ FERROVIARIE E DEL CONTRATTO AZIENDALE DI GRUPPO FSI:**  
**APPROVATE DAI LAVORATORI LE INTESE SOTTOSCRITTE IL 22.03.2022**

Nel referendum appena concluso, i lavoratori delle Imprese che applicano il Contratto della Mobilità Attività Ferroviarie ed i lavoratori del Gruppo FSI hanno espresso parere favorevole alle intese raggiunte il 22 Marzo scorso.

Il risultato delle consultazioni tra il personale ha visto una prevalenza del Sì con il 72,90% delle preferenze rispetto all'ipotesi di sottoscrizione del CCNL AF e del 69,34% rispetto al rinnovo del Contratto Aziendale di Gruppo FSI.

Un ringraziamento va a tutti i lavoratori del Gruppo FSI, degli appalti ferroviari, di Trenord, di Trenitalia Tper, RCI e di RTC che hanno partecipato al voto ed ai volontari impegnati nelle operazioni di voto, di scrutinio e coordinamento del referendum.

L'esito delle votazioni ha riconosciuto l'urgenza, specie per alcune categorie di lavoratori, di adeguare i livelli salariali e di rafforzare, anche alla luce di un miglior regime fiscale, le misure di welfare previdenziale e sanitario contenute nel nuovo articolato contrattuale.

Tuttavia, rispetto a quanto avvenuto nel 2016 e a parità di orario di lavoro, va riconosciuto che questa tornata referendaria ha evidenziato un concreto aumento dell'astensionismo.

Al tempo stesso va riconosciuta la partecipazione al voto anche di lavoratrici e lavoratori che sono utilizzati in questo periodo in modalità smart working.

Nel periodo che ci separa dal prossimo rinnovo contrattuale, per il quale si andrà a costruire una piattaforma in cui andrà riveduta anche la normativa di lavoro, i dati emersi dovranno essere oggetto di attente riflessioni, di metodo e di merito, da parte del Sindacato. Infatti, va riconosciuta la necessità di contemperare sempre di più la sostenibilità e produttività delle Aziende con il miglioramento della normativa di lavoro e l'adeguamento di indennità economiche ferme da troppo tempo.

In tal senso, avere introdotto nel nuovo articolato contrattuale alcune linee di principio nella direzione di un miglioramento delle condizioni di lavoro, getta le basi del percorso da intraprendere con convinzione, serietà e realismo.

L'impegno del Sindacato sarà sempre più profuso nella direzione che il CCNL della Mobilità Attività Ferroviarie diventi il contratto di settore per tutte le imprese ferroviarie. È sempre più forte la necessità di avere regole comuni per le stesse attività lavorative e in questo senso proseguiremo la nostra battaglia affinché si eliminino forme di dumping sul piano normativo e salariale.

Grazie a tutte le lavoratrici e a tutti i lavoratori della Mobilità!

Le Segreterie Nazionali

Roma, 5 Maggio 2022

## Train Tip

A volte può capitare che a causa del cambio di materiale la "traccia" di infobordo relativa al nostro treno venga scaricata dall'OBoE del materiale rimasto allo scalo e ci sia impossibile andare fisicamente a premere l'opzione "scarica treno" sul terminale. In questo caso possiamo fare

così: associamoci tramite tablet all'OBOE del materiale che non stiamo scortando e, tramite il menù a tendina disponibile nella parte alta della schermata premiamo sul tasto "termina servizio OBoE". A questo punto usciamo e riapriamo infobordo e, quando facciamo la ricerca del materiale, inseriamo il numero relativo all'OBOE che abbiamo disponibile. A questo punto ci dovrebbe apparire una schermata che ci chiede se vogliamo attestarci a questo nuovo materiale e, in teoria, dovrebbe connettersi con il nostro tablet. Questo metodo purtroppo non funziona sempre; in ogni caso è sempre bene contattare l'OIAC della nostra SO ( per effettuare il reset da remoto 9216356.

## L'ingegner Minucciani e il suo SCMT Ante litteram: (purtroppo) una storia italiana

Il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) è un aggiornamento tecnologico decisamente recente nella storia ormai plurisecolare della ferrovia.

Secondo quanto riporta RFI è stato sviluppato agli inizi del XXI secolo, per permettere la gestione in tempo reale della velocità e dei segnali che un treno incontra durante il suo viaggio affinché, in caso di erro-

disposto a via impedita, l'ala (di colore giallo con una fascia bianca all'estremità) restava orizzontale mentre se esso fosse stato disposto a via libera l'ala si sarebbe ruotata verso il basso, con un angolo di 45°.

Il sistema era fatto in modo che solo se l'ala del segnale di I categoria si fosse disposto a via

fu possibile cominciare a elaborare una statistica di questo avveniristico sistema; dopo un milione (!) di azionamenti il ripetitore Minucciani aveva dato:

- 0 mancate ripetizioni in macchina;
- 0 segnalazioni di segnale a via libera se questo era in realtà a via impedita;
- 1,55% dei casi in cui il ripetitore dava via impedita mentre il segnale era a via libera.

Dato l'incredibile successo le FS decisero di estendere il sistema a tutte le linee veloci del Paese e chiesero all'ingegner Minucciani alcune migliorie per permetterne l'utilizzo anche sulle macchine elettriche e la possibilità di dare anche l'avviso di via condizionata (con limitazione di velocità quindi).

Nel 1935 il Minucciani aveva creato quanto richiesto e una 626 con il nuovo sistema fu inviata in Belgio alla mostra annuale per le innovazioni ferroviarie.

Il sistema era talmente avanzato che sulla macchina un quadretto nero mostrava tre diversi simboli a seconda dell'aspetto del segnale e contemporaneamente la locomotiva emetteva tre tipi diversi di fischio per avvisare chi stava guidando.

Per aumentare la sicurezza il Minucciani aveva addirittura già abbozzato un sistema per controllare la presenza vigile del macchinista, quindi anche un vigilante ante litteram!

A questo punto però i sogni di una ferrovia sicura vengono infranti dalle esigenze del regime di Mussolini.

Attratto più dalla prospettiva di ottenere successi in termini di puntualità e velocità massima delle locomotive, elementi più facili da sbandierare di fronte al pubblico, il duce fece pressione sui vertici delle FS che per accontentarlo optarono per l'elettificazione della linea Milano-Bologna e per un sistema di segnalamento semaforico luminoso, al quale sarebbe poi stato connesso un nuovo sistema di ripetizione (mai entrato in funzione).

In questo nuovo scenario il sistema di ripetizione Minucciani fu messo da parte e con lo scoppio della Seconda guerra mondiale tramontò definitivamente la necessità di ricostruire primariamente la rete ferroviaria, distrutta da 2 anni di guerra.

Tutto questo non fece demordere il nostro che fino alla pensione continuò a elaborare sistemi di sicurezza molto avanzati per l'epoca di cui (forse) parleremo nei prossimi numeri.

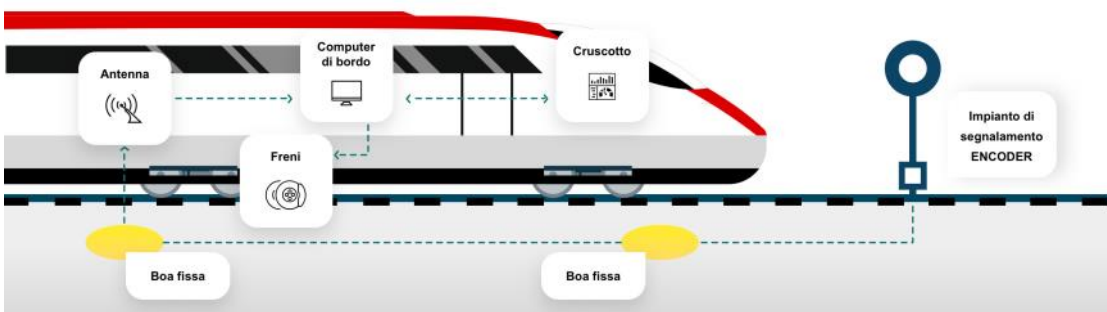
Ciò che è certo è che il 12 giugno 1984 ci ha lasciato uno dei più grandi ingegneri ferroviari del Paese, senza fare rumore, come la nebbia che una volta avvolgeva lunghi tratti di pianura, tra Milano e Piacenza.

Fonti:

E. Mascherpa, Ripetizione, segnali e vigilianti, in iTreni, 122/1992, pp. 20-27;

[https://it.wikipedia.org/wiki/Gino\\_Minucciani](https://it.wikipedia.org/wiki/Gino_Minucciani);

<https://it.wikipedia.org/wiki/Lanciebomb>



re umano, il treno si arresti autonomamente.

Per ottenere tutto ciò l'SCMT sfrutta due sottosistemi, il SST (Sotto Sistema di Terra) che codifica le informazioni relative alla linea (velocità massima consentita, aspetto del segnale e così via) e attraverso delle "boe" trasmette il segnale al treno dove il SSB (Sotto Sistema di Bordo) capta e trasferisce al cruscotto del macchinista tali indicazioni e se questi non si adegua a quanto riportato blocca il treno nel minor tempo possibile.

Come ci si può aspettare il funzionamento di questo sistema di sicurezza richiede una enorme quantità di apparati tecnologicamente avanzati, capaci di sfruttare la leggerissima tensione che percorre costantemente i binari per trasmettere in codice binario le informazioni.

Eppure c'è stato un uomo, un ingegnere italiano nato nel 1891 che riuscì a creare un sistema capace di ottenere gli stessi risultati del SCMT, negli anni Venti del XX secolo!

Nato, come già detto alla fine del XIX secolo, Gino Minucciani era figlio di un macchinista e, ça va sans dire, un grande appassionato di locomotive a vapore.

Laureatosi in ingegneria negli anni Dieci, partecipò alla Prima guerra mondiale, dove già mise in luce le sue capacità, ideando il lanciabombe Minucciani, capace di lanciare fino a 80 bombe lenticolari al minuto alla distanza di 200 m.

Terminata l'esperienza bellica il Minucciani entrò nelle Ferrovie, lavorando presso il deposito locomotive di Benevento.

In questi anni le FS cercarono di ammodernare il trasporto ferroviario, indicendo anche vari concorsi per sviluppare nuovi sistemi di sicurezza in grado di gestire le nuove velocità che le locomotive potevano raggiungere.

Siccome sulle linee più veloci erano già previsti dei segnali di avviso rispetto a quelli di prima categoria, in un concorso indetto nel 1918 si richiedeva la creazione di un sistema per ripetere in macchina l'aspetto di tali segnali ad ala semaforica, detti "a coda di pesce", per la coda di rondine con cui terminavano.

Se il successivo segnale di prima categoria era

libera (quindi anch'esso piegato di 45° e con annessa luce verde accesa) l'ala del segnale di avviso si sarebbe potuta muovere, per evitare false segnalazioni.

Per riuscire a ottenere una ripetizione del segnale in macchina l'ingegner Minucciani decise di ricorrere a qualcosa che i ferrovieri di oggi in qualche modo conosco ancora: il ferromagnetismo.

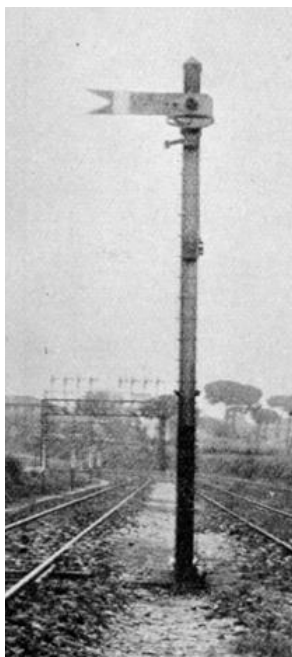
Il concetto è lo stesso alla base delle unità bloccabili presenti nelle località impresenziate: con l'elettricità si ottiene un campo magnetico che magnetizza a sua volta la chiave di ferro contenuta affinché questa resti bloccata nella serratura. Interrompendo l'alimentazione elettrica del campo magnetico (da remoto o con il tasto di sblocco) la chiave smette di essere magnetizzata e può essere estratta.

Allo stesso modo il Minucciani elaborò un sistema che magnetizzava un piccolo tratto di rotaia proprio sotto il segnale; al passaggio della locomotiva un ripetitore progettato dallo stesso ingegnere aveva una piccola ancora posta al suo interno che captava quel magnetismo e si spostava, riproducendo in cabina l'aspetto del segnale di avviso.

Furono fatte diverse prove sul sistema di ricezione per verificare che l'ancora al suo interno non si muovesse (anche facendola cadere da molto in alto o percuotendola con dei martelli) ma essa non si mosse mai, solo una forza magnetica poteva riuscirci.

La prima prova del progetto fu effettuata nel 1927 con una locomotiva 690 in corrispondenza del segnale di avviso della stazione di Milano Rogoredo: il risultato fu decisamente positivo e si cominciò a montare su altre locomotive di tipo 690 e 691.

All'inizio il progetto doveva riguardare solo il tratto Milano-Piacenza ma alcune migliorie permisero di risparmiare parte del budget e si riuscì a dotare del ripetitore Minucciani tutta la linea Milano-Bologna. Nel 1932 le macchine



Segnale ad ala semaforica, trovata sul blog [clamfer](https://www.clamfer.it).

dotate di ripetitore erano circa trenta e pertanto

**Stando agli ultimi dati gli "aderenti taciti o silenti" al Fondo Pensione EUROFER sono oltre 3400, ma chi sono ?**

Gli aderenti "taciti" o "silenti" sono lavoratori dipendenti (a tempo indeterminato, a tempo determinato o con contratto di apprendistato) che sono stati iscritti a Fondo Eurofer per il meccanismo del silenzio assenso (adesione tacita) ovvero non hanno consegnato entro sei mesi dall'assunzione il modulo TFR2.

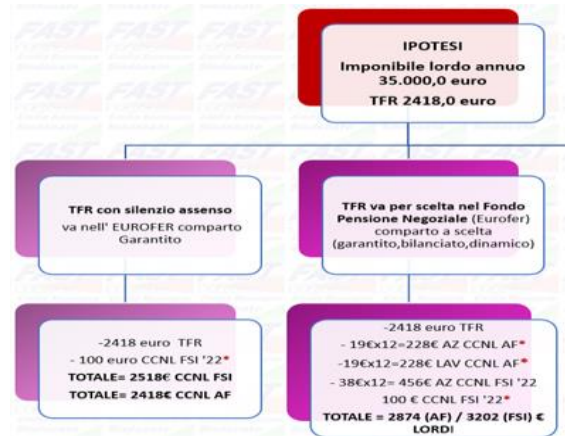
In questo caso il TFR maturando viene versato al Fondo pensione negoziale, nel caso il Fondo EUROFER, comparto Garantito. Nel caso degli aderenti taciti però non viene versato il contributo base a carico dell'azienda e non viene versato nemmeno il contributo base a carico del lavoratore.

**Questa modalità di adesione è però palesemente sconsigliata**, in quanto si perde il contributo datoriale (2% dal 01-01-2023) e non si versa il contributo del lavoratore (1%) deducibile dall'imponibile IRPEF, **comportando una perdita media del 25% rispetto al solo versamento del TFR.** Inoltre il comparto Garantito è consigliato per i lavoratori vicinissimi alla pensione avendo storicamente un rendimento molto basso sia rispetto al TFR che agli altri comparti del Fondo Eurofer. Comunque, il versamento della contribuzione (datoriale e del lavoratore) può essere attivato, successivamente sottoscrivendo l'apposito quadro in area riservata aderente sul sito [www.fondoeurofer.it](http://www.fondoeurofer.it).

L'adesione decorre dalla data di ricezione del modulo di adesione da parte del Fondo.

La contribuzione, rispettivamente a carico del lavoratore e del datore di lavoro, decorre dal primo giorno del secondo mese successivo a quello di ricezione della domanda da parte del Fondo.

Il costo di adesione è pari € 5,16 una tantum all'atto dell'adesione, di cui € 2,58 a carico del datore di lavoro e € 2,58 a carico del lavoratore.



Esempio su un imponibile lordo di un lavoratore con CCNL AF o CCNL FSI, aderente silente e volontario a Fondo Pensione Eurofer.



Per vedere il video corso su YouTube clicca sul tasto Play

**SLM-FAST Incontra Associati Personale Equipaggi TRENITALIA TPER**

**Venerdì 06 maggio 2022** il Segretario Regionale FAST/Confasal Sig. Roberto Di Maio, RSU Eq Sig. Enrico Chiesa e RLS Dlgs 81/2008 Sig. Morelli Alessandro **incontreranno gli Associati SLM-FAST Equipaggi della società Trenitalia Tper** in modalità **webinar attraverso la piattaforma TEAMS.**

Per rendere agevole la comunicazione l'incontro sarà diviso in tre fasce orarie per impianto come di seguito indicate:

IMPIANTI	ORARIO
Bologna	10:00 – 11:30
Parma - Rimini	11:30 – 13:00
Modena – Piacenza - Reggio Emilia - Sermide	14:30 – 16:00

Per chi non potesse nella fascia oraria del proprio impianto potrà partecipare in una delle altre.

**Incontro verterà anche sulla proclamazione stato di agitazione in fase di attivazione.**

**FONDO EUROFER, primo trimestre anno 2022**

**Rendimenti periodo 31 Dicembre 2021 – 31 Marzo 2022:**

- ✓ Eurofer Comparto Dinamico **-3,99 %**
- ✓ Eurofer Comparto Bilanciato **- 3,40 %**
- ✓ Eurofer Comparto Garantito **INVARIATO**
- ✓ TFR a Fondo Tesoreria INPS **+2,5 %**



	TFR Fondo INPS	EUROFER GARANTITO	EUROFER BILANCIATO	EUROFER DINAMICO
<b>RENDIMENTO</b> 01/01/2009 – 31/3/2022	<b>+ 33,4%</b>	<b>+ 18,6%</b>	<b>+ 71,4%</b>	<b>+ 130,2%</b>

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