



Or.S.A. Settore Macchina  
**"Macchinisti Uniti"**

Sindacato Nazionale Macchinisti e Capi Deposito Ferrovie e Concesse

**Verbale d'incontro TRENORD del 20 giugno 2011 e proposta  
d'accordo di armonizzazione orario di lavoro personale mobile**

La trattativa di Milano ha dimostrato che condizioni di lavoro condivise possono essere oggi concordate anche con Orsa.

Dobbiamo evidenziare che gli altri aspetti esclusi dall'armonizzazione dovranno essere oggetto di ulteriore approfondimento.

Nel corso delle future trattative contribuiremo concretamente a ricercare soluzioni per risolvere gli altri aspetti qualificanti e fondamentali della nostra vertenza.

Quello che ora vogliamo porre all'attenzione dei lavoratori di TRENORD, ed in generale a tutti i lavoratori dei trasporti, è l'aspetto politico di questo possibile accordo.

Infatti i contenuti dell'armonizzazione dell'orario di lavoro del personale mobile sono sicuramente una risposta adeguata all'arroganza delle proposte datoriali oggi presenti ai tavoli di rinnovo contrattuale.

L'Orsa non farà mancare appoggio e stimolo alla trattativa futura altresì non potrà mancare il sostegno dei lavoratori al fine di evitare fughe dalle responsabilità sino ad oggi assunte dalle parti.

Questo accordo condiviso da TUTTI assume un valore politico che non potrà essere disatteso.

Roma 23-6-2011

**UNITI SI VINCE**

**Riportiamo di seguito il testo sottoscritto a TRENORD**

COMMISSIONE TECNICA AZIENDALE DI SECONDO LIVELLO  
DI ARMONIZZAZIONE DELL'ORARIO DI LAVORO  
DEL PERSONALE MOBILE APPARTENENTE AGLI EX RAMI OPERATIVI  
TRENITALIA E LENORD:

La Società Trenord s.r.l. ed i delegati tecnici delle OO.SS. FILT CGIL, FIT CISL, UILT UIL, FAST FERROVIE, UGL TRASPORTI, ORSA FERROVIE E FAISA CISAL si sono incontrati nelle date del 17 maggio u.s., 25, 26 maggio, 1° Giugno, 14 Giugno e 17 Giugno c.a, a seguito della attivazione delle commissioni tecniche aziendali di secondo livello istituite con verbale di incontro del 12 Maggio u.s. nell'ambito del percorso di armonizzazione contrattuale di primo livello previsto dall'accordo dell'11 Aprile 2011.

Il tavolo tecnico ha svolto l'analisi sugli elementi strutturali della proposta di accordo di armonizzazione in tema di orario di lavoro del personale mobile afferente agli ex rami operativi rispettivamente di LeNord e di Trenitalia presentata dall'azienda in data 12 Maggio 2011.

A tale riguardo le Parti hanno valutato e condiviso l'applicabilità degli istituti caratterizzanti l'orario di lavoro per il personale mobile appartenente agli ex rami operativi di LeNord e di Trenitalia, che saranno oggetto di valutazione complessiva da parte del tavolo di armonizzazione di primo livello.

Nel corso della seguente analisi tecnica si è valutato di poter rendere applicabile un'ipotesi di orario di lavoro, per il personale mobile degli ex rami operativi interessati, parametrata secondo i seguenti indici:

- **Orario di lavoro settimanale:** la durata dell'orario di lavoro settimanale è di 36 ore massime sviluppate di norma su 5 prestazioni tra 2 riposi settimanali;
- **Riposo Settimanale:** E' fissato di norma al 7° giorno e consta di due giornate di calendario consecutive costituite da 52 giornate di riposi annuali (riposi) e 52 giorni di intervallo di riposo di 24 ore solari cadauno e sequenziali. Vengono garantite numero 62 ore di riposo minimo; la ripresa del turno dopo il riposo settimanale non può avvenire prima delle ore 12.00. Le modalità di variazione della cadenza del riposo settimanale e la loro frequenza saranno convenute tra le parti nel corso di specifico incontro. Nel caso in cui l'anno inizi con un sabato o una domenica il monte riposi sarà di n° 105 giornate solari.
- **Geografia Impianti:** si confermano gli attuali impianti di bordo e di macchina dislocati sul territorio, le relative residenze di servizio e gli attuali turni di zona;
- **Equipaggio treno:** premesso le norme di sicurezza vigenti, sia nei confronti dei dipendenti che dei clienti trasportati, alla cui attenzione la Società Trenord ribadisce il pieno rispetto, il modello di riferimento dell'equipaggio a bordo del treno è costituito per tutti i servizi da un Macchinista ed un Capo Treno; quest'ultimo prenderà posto nelle cabine di guida con le funzioni di secondo agente nei seguenti casi:
  - nel periodo notturno interessante dalle ore 00,01 alle ore 4,59 ;
  - nel caso in cui non ci fossero le condizioni di sicurezza normalmente previste;
  - nel caso di presenza in cabina di guida di una porta intercomunicante lato anteriore senso marcia.

Nel caso in cui fossero utilizzati i cosiddetti mezzi di trazione pesanti in testa o in coda l'equipaggio di condotta sarà composto di 2 macchinisti, anche nel caso di guida dalla vettura pilota.

*[Handwritten signature]*

In merito alla figura del capo treno l'equipaggio di riferimento è modulato confermando il numero massimo attuale di vetture assegnate in n. 8 fatto salvo le norme di sicurezza emanati dai gestori dell'infrastruttura.

Nel caso di presenza del capo treno in cabina di guida tale numero viene ridotto a 6, la gestione di eventuali eccedenze viene demandata al tavolo di primo livello.

- **Armonizzazione contrattuale:** le risultanze tra i parametri di questa valutazione tecnica e dei rispettivi CCNL e contratti aziendali di riferimento, saranno oggetto di valutazione al tavolo di contrattazione;
- **Riposo Fuori Residenza:** Non sarà esteso l'attuale istituto del riposo fuori residenza ove non attualmente utilizzato adottando i seguenti parametri:
  - riposo fuori residenza: minimo 7 ore e massimo 9 ore;
  - prestazione massima giornaliera afferente il riposo è di 6 ore elevabile a 7 ore in caso di servizio diurno solo in andata;
  - riposo fuori residenza è quantificato in un RFR tra 2 riposi settimanali;
- **Residenza Amministrativa:** viene garantito l'inizio e fine turno presso la medesima residenza amministrativa/impianto di appartenenza e/o turno di zona;
- **Lavoro giornaliero diurno:** la prestazione diurna è fissata in 8 ore giornaliere massime;
- **Servizio a spola A/R:** sono considerati tali tutti i servizi in cui si effettuano all'interno di una giornata/turno più di 4 treni con caratteristiche specifiche del servizio a spola A/R. In quest'ultimo caso l'impegno in termini di lavoro giornaliero diurno viene ridotto di trenta minuti rispetto a quanto definito nei punti precedenti. Nell'espletamento delle prestazioni all'interno dei servizi a spola, verranno introdotti in programmazione i necessari accorgimenti al fine di definire congiuntamente i limiti prestazionali del servizio stesso;
- **Lavoro notturno:** ai fini economici il lavoro notturno copre la fascia dalle ore 22,00 alle ore 6,00;
- **Lavoro giornaliero notturno;** la prestazione nella fascia compresa dalle 00,01 alle 4,59 è fissata in 6 h massime;
- **Riposo giornaliero tra due servizi:** ad eccezione dei servizi afferenti al riposo giornaliero previsto al successivo punto 3), l'orario di lavoro giornaliero sarà articolato su prestazione unica nell'arco di una giornata solare. Il riposo giornaliero verrà fruito secondo le modalità di seguito indicate:
  1. 14 ore medie su base settimanale;
  2. 11 ore minime tra servizi svolti interamente nella fascia diurna;
  3. 14 ore dopo i servizi che terminano tra le 0,00 e le 2,30;
  4. 18 ore dopo i servizi che terminano dopo le 2,30 o iniziano prima delle 4,00 ;
  5. 16 ore dopo i servizi che iniziano tra le 4,01 e le 5,00;
  6. 16 ore a seguito di una prestazione successiva al riposo fuori residenza.

Si specifica che i parametri oggetto della presente verifica sono finalizzati alla definizione di un turno c.d. "a zeta settimanale".

- N° massimo di notti: 2 notti massimo a settimana con massimo n° 80 annue;
- Condotta/Scorta giornaliera: per condotta/scorta si intende sia il tempo compreso tra l'ora di partenza e quella di arrivo del treno ivi comprese le soste e fermate di servizio sia le soste tra un treno e l'altro inferiori a 15 minuti;
- Condotta /Scorta notturna: i limiti delle ore di condotta e di scorta notturni e nei RFR sono demandati al tavolo di contrattazione di primo livello;
- Limite massimo di condotta: n° 4h e 30, elevabile a 5 ore secondo le modalità, i tempi e le condizioni definite dal tavolo di primo livello (tenendo presente che la prestazione massima di condotta settimanale attuale è di 17 ore);
- Limite massimo di scorta: quantificata in 5 ore elevabile 5 ore 30 secondo le modalità definite dal tavolo di primo livello, (tenendo presente che la prestazione massima di scorta attuale è di 20 ore settimanali).

Le Parti convengono sull'obbligo di garantire le ottimali condizioni climatiche nelle cabine di guida dei convogli tali da elevare la qualità delle condizioni di lavoro del personale; per quanto concerne le pause che garantiscono il riposo psico fisico rimane invariata la disciplina vigente.

- Pasto aziendale: pausa di 30 minuti al netto dei tempi necessari per recarsi nei locali di ristorazione. Le specifiche saranno condivise tra le parti nella fase precedente alla stesura dei turni del personale. Vengono definite le seguenti fasce: dalle 11,45 alle 14,30 e dalle 19.00 alle 21,45.

La pausa pranzo sarà garantita nel caso in cui il servizio comprenda per intero le fasce orarie sopra indicate.

Verrà riconosciuto un ticket associato alla presenza giornaliera con importo da definire al tavolo di primo livello.

Milano 17 Giugno 2011

<i>F. G. L.</i>	L'AZIENDA	FILT CGIL	CIDACI (Digi)	BETTI RICCARDO
<i>S. M. A.</i>	ROBERTO	FIT CISL	Aug. Ciro	Bot. R.
<i>BALISTRERI COSIMO</i>	CARFAGINE	UILT UIL	GRAMUGNA GIUSEPPE	GRAMA GRAMA
		FAISA CISAL		GRAMA GRAMA
		ORSA FERROVIE		GRAMA GRAMA
		UGL TRASPORTI		GRAMA GRAMA
		FAST FERROVIE		GRAMA GRAMA