



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

Sindacato Nazionale Macchinisti e Capi Deposito Ferrovie e Metropolitane

**COORDINAMENTO NAZIONALE**

Sede Nazionale Roma Staz.Termini tel. 970/67567

Sito internet: [www.macchinistiuniti.it](http://www.macchinistiuniti.it)

E-mail: [web@macchinistiuniti.it](mailto:web@macchinistiuniti.it) [macchinistiuniti@pec.it](mailto:macchinistiuniti@pec.it)

## OTTOBRE 2012: il punto sul CCNL

Ecco arrivato Settembre 2012 e con esso l'applicazione del nuovo contratto e, per il personale Mobile, anche i turni individuali elaborati con IVU.

In alcune realtà territoriali questi turni erano già in vigore, ma gli attuali portano con loro anche i peggioramenti normativi del nuovo orario di lavoro.

Il personale mobile si trova di fronte ad un DRASTICO cambiamento della vita lavorativa e familiare nel frastornante e colpevole silenzio di chi ha permesso che tutto ciò potesse accadere. Molti i dubbi e le domande che il personale pone a causa della difficile comprensione della nuova compilazione dei turni e soprattutto, della non chiara corrispondenza alle norme contrattuali delle giornate graficate.

Tutto ciò rafforza la convinzione che la decisione assunta da OrSA Macchinisti Uniti per la NON SOTTOSCRIZIONE del nuovo CCNL-AF e del Contratto Aziendale FS, per altro validata da un referendum interno alla categoria che con il 95% dei NO li ha bocciati, sia stata quanto mai corretta.

Più passano i giorni e più siamo motivati al rispetto di quello che è da sempre il nostro mandato: la strenua difesa dei diritti, della sicurezza e della salute del Personale di Macchina.

Riteniamo, inoltre, che i turni collettivi rotativi, siano gli unici che possano garantire l'equanimità, e una programmazione dignitosa della propria vita privata, pur svolgendo un lavoro alquanto atipico.

Quindi, le norme comportamentali che seguono non sono l'accettazione del turno individuale, nè dei CCNL, bensì lo strumento, per far emergere tutte le negatività, le incongruenze e soprattutto per contrastarne l'applicazione creando condizioni per una loro profonda modifica.

Un'azione costante da accompagnare con le azioni di lotta già decise.

Dipende da tutti noi. Bastano alcuni semplici comportamenti per traguardare condizioni migliori e per rimettere al centro della nostra vita lavorativa, la nostra professionalità e competenza, nonché la sicurezza individuale e dell'intero sistema ferroviario, le cui carenze, purtroppo, sono tornate evidenti solo alcuni giorni fa. Per cui:

- *STOP alla collaborazione al di fuori dei limiti contrattuali;*
- *Spegnere il telefono di servizio al termine della propria prestazione lavorativa e riaccenderlo all'inizio della successiva prestazione lavorativa (non regaliamo all'azienda una reperibilità h24 non dovuta);*
- *Richiedere le ferie al di fuori di quelle turnificate solo dopo aver visionato il turno;*
- *Durante lo svolgimento della giornata lavorativa, in caso di perturbazioni d'orario dei treni, attenersi rigorosamente ai compiti previsti e non assumere iniziative che non competono;*
- *Svolgere con diligenza e scrupolosamente tutte le lavorazioni accessorie, utilizzando i tempi necessari, soprattutto se a causa del ritardo del treno precedente si è in prossimità della partenza del successivo;*
- *Qualora nella propria giornata di turno si ravvisino mancanze e/o superamenti dei parametri contrattuali, quali Condotta Continuativa o Effettiva, pause, riposo inferiore alle 58 ore afferente alla disponibilità ecc., emettere l'M40 unico in allegato, ed attenersi al comportamento qui raccomandato;*
- *Rispetto scrupoloso della Circolare Maestrini (sempre valida, mai abrogata o modificata).*

## “Circolare Maestrini”

(FI 16/4/99 MT200 GEN)

### Cause di non accettabilità del mezzo di trazione da parte del PdM.

Il presente elenco, non esaustivo, comprende le anomalie più comuni dei mezzi di trazione. Cioè gli standard d'utilizzazione dei mezzi di trazione conseguenti, sono da ritenersi per i casi previsti, anche ad integrazione/modifica delle normative generali.

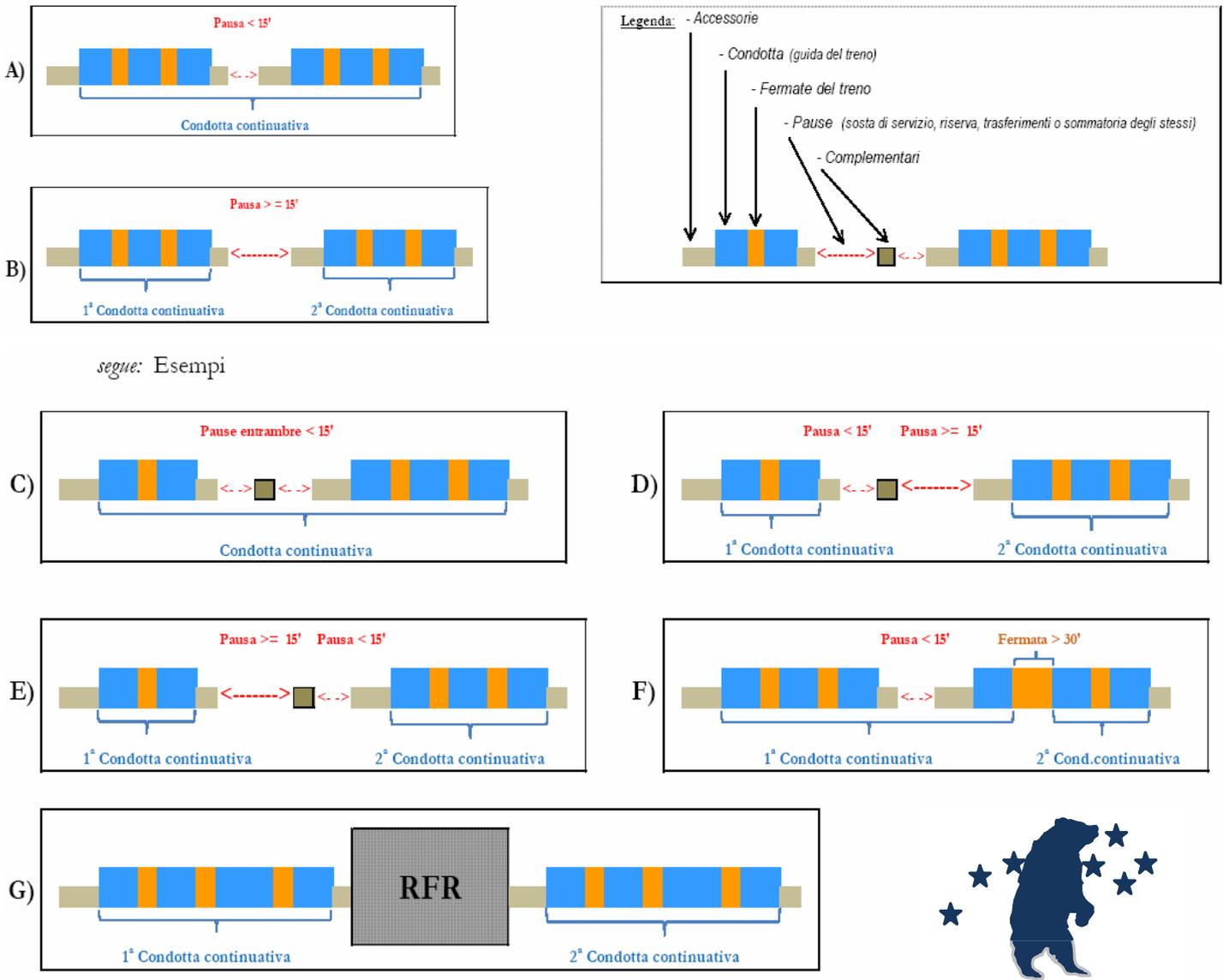
<b>ALLA MESSA IN SERVIZIO IN UN IMPIANTO SEDE DI MANUTENZIONE</b>	<b>ALLA MESSA IN SERVIZIO</b>
Avaria di entrambi i tergicristalli.	Avaria di entrambi i tergicristalli in condizioni atmosferiche sfavorevoli.
Sedili non utilizzabili.	Sedili non utilizzabili.
Rottura di vetro frontale (cabina utilizzata).	Rottura di vetro frontale (cabina utilizzata).
Inefficienza dei mezzi di produzione aria (deve essere garantita la ridondanza quando prevista).	Inefficienza dei mezzi di produzione aria (deve essere garantita la ridondanza quando prevista).
Avaria al tachimetro.	Avaria al tachimetro (cabina utilizzata).
Avaria del dispositivo di registrazione degli eventi di condotta.	Avaria del dispositivo di registrazione degli eventi di condotta.
Avaria al rubinetto del freno automatico (anche con funzione di comando di soccorso – depannage – utilizzabile) o del rubinetto del freno diretto.	Avaria al rubinetto del freno automatico (anche con funzione di comando di soccorso – depannage – utilizzabile) o del rubinetto del freno diretto (cabina utilizzata).
Inefficienza di un'apparecchiatura del freno pneumatico solo per le locomotive (distributore, RATP, cilindro a freno, ecc.).	Inefficienza di un'apparecchiatura del freno pneumatico solo per le locomotive (distributore, RATP, cilindro a freno, ecc.).
Inefficienza totale del freno di stazionamento	Inefficienza totale del freno di stazionamento
Inefficienza impianto antincendio o degli estintori portatili.	Inefficienza impianto antincendio o degli estintori portatili.
Guasto all'apparecchiatura RSC (entrambe se RSC9Cod. ridondata), in caso di utilizzazione su linee attrezzate.	Guasto all'apparecchiatura RSC (entrambe se RSC9Cod. ridondata) nella cabina utilizzata, in caso di utilizzazione su linee attrezzate.
Avaria del consenso apertura e/o chiusura porte (per i treni con comando centralizzato delle porte).	Avaria del consenso apertura e/o chiusura porte (per i treni con comando centralizzato delle porte) nella cabina utilizzata.
Inefficienza di uno o entrambi i mezzi di segnalazione acustica.	Inefficienza di entrambi i mezzi di segnalazione acustica (cabina utilizzata).
Avaria di uno o entrambi i fanali di testata.	Avaria di uno o entrambi i fanali di testata (lato cabina utilizzata).
Avarie al rodiggio.	Avarie al rodiggio.
Rumori anormali di parti meccaniche segnalati precedentemente e non controllati.	Rumori anormali di parti meccaniche segnalati precedentemente e non controllati.
	Anormalità ai dispositivi di trazione e repulsione.
Inefficienza delle apparecchiature destinate a garantire il microclima in cabina di guida.	Inefficienza delle apparecchiature destinate a garantire il microclima in cabina di guida, a seconda delle condizioni climatiche.
Mancanza o inefficienza dei mezzi di segnalamento (bandiere, torce, biluce, cavetto di shuntaggio, fanali portatili di segnalazione coda treno).	Mancanza o inefficienza dei mezzi di segnalamento (bandiere, torce, biluce, cavetto di shuntaggio, fanali portatili di segnalazione coda treno).
Impossibilità di erogare il R.E.C. quando previsto.	Impossibilità di erogare il R.E.C. quando previsto (cabina utilizzata).

Per la verifica dei limiti normativi della condotta continuativa e effettiva, notevolmente aumentata e seppur mitigata dal riconoscimento di alcuni tempi accessori, riteniamo utile riportare alcuni esempi esplicativi pubblicati dalla stessa società.

*segue: Definizioni*

- **Condotta continuativa:** quando, nell'ambito di uno stesso periodo di lavoro giornaliero, si svolge in servizio al medesimo treno o a più treni e comunque con modalità operative, comprese le attività accessorie e complementari, che non determinino una interruzione (pausa) di almeno 15 minuti netti nei quali il PdM non deve effettuare operazioni al treno, ovvero sia interrotta da una fermata in orario di almeno 30 minuti, nei quali però non sia prevista la sostituzione del mezzo di trazione
- **Condotta effettiva:** sommatoria, nel periodo di lavoro giornaliero, di più periodi di condotta continuativa

Esempi di **condotta continuativa:**



*segue: Esempi*

I limiti di **Condotta Continuativa** non possono eccedere per MEC1 (AS) / MEC4 (AU): Reg. 05,00; AV 06,00; MLP 4,30; Merci MEC3 (PPT) 05,30. Vedi anche specchietti allegati.

Si precisa che la **Condotta EFFETTIVA** è la sommatoria di più Condotte Continuative; questa non può eccedere i seguenti limiti: MEC1 (AS) / MEC4 (AU): Reg. 05,30; AV 6,30; MLP 06,00; Merci MEC3 (PPT) 06,30. Vedi anche specchietti allegati.

# M40 Unico

Vale m40 n°.....

Consegnato/trasmesso <sup>(1)</sup> ore .....del giorno.....

Il sottoscritto Macchinista..... comunica al **CDSI/CD303/SOP** <sup>(1)</sup> di..... **Divisione**....., **che si richiede la rimodulazione della giornata n°..... del .....**, del proprio turno in quanto la stessa non rispetta le norme vigenti:

(spuntare la voce o le voci sul cerchio corrispondente all'infrazione da contestare):

- Pausa** – MANCANZA/ POSIZIONAMENTO ERRATO A TERMINE SERVIZIO <sup>(1)</sup>, della pausa di 15 minuti così come previsto dal CCNL-AF all'Art 28 comma 1.12.
- Refezione - per Ritardo treno/ altra causa**, <sup>(1)</sup> (tempo insufficiente o non previsto per andare e tornare dalla struttura convenzionata,). Viene a mancare il tempo necessario per usufruire del pasto, (se la prestazione lavorativa non verrà rimodulata la ripresa del servizio avverrà dopo i 30 minuti previsti dal contratto).
- Refezione - per Inadeguata/mancanza** <sup>(1)</sup> della struttura.
- Superamento Condotta Continuativa o Effettiva AV FR-FA** - Eccede i limiti di **Condotta Continuativa,/Effettiva** <sup>(1)</sup> stabiliti, dall'Art. 28 comma 2.7 sezione A.4.a del CCNL-AF, che per il modulo di condotta MEC1(AS) sono di ore 5,00/6,30<sup>(1)</sup>, MEC2(DA cond. effet.) è di ore 6,00<sup>(1)</sup>, mentre l'Art 28 comma 2.2.1.c del CCNL-AF del 2012, stabilisce i criteri per la determinazione di detto limite.
- Superamento Condotta Continuativa o Effettiva TMR** - Eccede i limiti di **Condotta Continuativa,/Effettiva** <sup>(1)</sup> stabiliti, dall'Art. 28 comma 2.7 sez. B.4.a del CCNL-AF, che per il modulo di condotta MEC1(AS)/MEC4(AU) <sup>(1)</sup> ne stabilisce la durata massima in ore 5,00 /5,30<sup>(1)</sup>, MEC2(DA Cond. Cont.) in ore 5,30<sup>(1)</sup>, mentre l'Art 28 comma 2.2.1.c del CCNL-AF del 2012, stabilisce i criteri per la determinazione di detto limite.
- Superamento Condotta Continuativa o Effettiva MLP SB-FB** - Eccede i limiti di **Condotta Continuativa,/Effettiva** <sup>(1)</sup> stabiliti, dall'Art. 28 comma 2.7 sezione C.4.a del CCNL-AF, che per il modulo di condotta MEC1(AS) sono di ore 4,30/6,00<sup>(1)</sup>, MEC2(DA cond. effet.) è di ore 6,00, mentre l'Art 28 comma 2.2.1.c del CCNL-AF del 2012, stabilisce i criteri per la determinazione di detto limite.
- Superamento Condotta Continuativa e Effettiva CARGO** - Eccede i limiti di **Condotta Continuativa,/Effettiva** <sup>(1)</sup> stabiliti, dall'Art. 28 comma 2.7 sezione D.4.a del CCNL-AF, che per il modulo di condotta MEC3(PPT) in A/R ne stabilisce la durata massima in ore 5,30e/6,30<sup>(1)</sup> fascia oraria 5,00-24,00 e ore 5,00/6,30<sup>(1)</sup> fascia oraria 0,00-5,00, mentre l'Art 28 comma 2.2.1.c del CCNL-AF del 2012, stabilisce i criteri per la determinazione di detto limite.
- Riposo afferente la disponibilità inferiore alle 58 ore** - la giornata di turno **successiva** al riposo afferente il periodo di disponibilità non garantisce il rispetto delle 58 ore di riposo come da Accordo del 20-05-2011, (Periodi di disponibilità primo alinea) *La durata dei riposi settimanali afferenti le giornate di disponibilità non potrà essere inferiore alle 58 ore,*
- Utilizzazione promiscua** - Non risponde alle norme contrattuali previste per l'utilizzazione promiscua di diversi moduli di equipaggio. In tali casi, si applicano infatti i limiti di prestazioni (lavoro e condotta e riposo giornaliero) previsti per l'utilizzo prevalente del modulo equipaggio, MEC1(AS) o MEC2(DA), con una durata pari o superiore alle 2 ore e 30 minuti.
- Numero di RFR nel mese** – Il servizio di cui sopra prevede un RFR che eccede il numero complessivo possibile (5 mensili). Pertanto la giornata in questione del turno non potrà presentare un RFR.

**Come mio atto di buona fede, resterò in attesa di Vostre comunicazioni scritte, non lesive dei mie diritti lavorativi e psicofisici, per una diversa utilizzazione in ambito della prestazione graficata.**

**Il mancato riconoscimento di tale atto da parte Vostra, legittimerà il mio comportamento ai sensi dell'articolo 1460 C.C, con riserva di valutare l'atteggiamento aziendale anche sotto il profilo risarcitorio.**

**Quanto sopra vale come comunicazione ai sensi del Dlgs 81/2008 (art. 20 comma 1).**

Macchinista/ Il P.d.M. <sup>(1)</sup> .....

(1) Depennare la voce che non occorre

# Comportamento da adottare

Emettere 'M40 ad inizio servizio, o nel caso del riposo al termine della giornata di disponibilità precedente - l'M40 può essere inviato anche a mezzo Fax, di norma all'ufficio 303.

Ricevere eventuali risposte solo a treno fermo.

- **Se non si riceve nessuna comunicazione**, entro un ragionevole tempo almeno 2 ore prima del limite della violazione, non si esegue il servizio o lavorazione successiva, senza ulteriori comunicazioni.
- **Se si riceve la rimodulazione della giornata**, questa deve essere messa per iscritto, successivamente, purché conforme alle disposizioni vigenti, attenersi a quanto comandato.
- **Se si riceve comunicazione che la giornata rispetta i parametri contrattuali e ordine di effettuazione del treno**, contestualmente emettere un secondo m40 dove si conferma il primo da voi emesso.
- **Se non segue ulteriore ordine reiterato**, non si esegue in condotta il treno con il quale si eccederebbe la prestazione di condotta, o parte del servizio che non permette il rispetto del limite contrattuale violato.
- **Se invece segue ordine reiterato**, eseguirlo e portare a termine regolarmente la prestazione in condotta, successivamente fare rapporto in deposito, e consegnare copia della documentazione al proprio rappresentante di Base Orsa Macchinisti Uniti.
- **Il diritto al pasto, che deve essere sempre garantito**, sia per il tempo (30 minuti netti) che nella fruizione (effettiva possibilità di consumare il pasto), pertanto quando nei casi previsti dal CCNL, nella giornata di turno non sia graficata la pausa refezione (Pau Ref), al netto dei tempi per andare (Pau And) e tornare (Pau Rit) nel luogo di refezione, va emesso l'M40 per richiedere la rimodulazione della giornata, con indicazione dell'orario e del luogo dove usufruire del pasto. Spesso accade che per ritardo treno, venga a mancare il tempo necessario per il pasto, in questo caso, oltre al richiedere la rimodulazione della giornata, si deve fare molta attenzione, al fatto che **nella rimodulazione della giornata**, l'indicazione del luogo e del tempo per la consumazione del pasto siano collocati **sempre all'interno della prestazione lavorativa, avendo cura di controllare che:**
  - Nella località vi sia un locale convenzionato (Smart Card);
  - Nella località vi sia un locale dove si possa effettuare il pagamento con i Buoni Pasto;
  - Nella località vi sia un locale commerciale idoneo alla consumazione del pasto, anche non convenzionato; in questo caso deve essere fatta esplicita menzione, **che si è Autorizzati al rimborso a pie di lista di € 15,00.**

Deve essere chiaro che **in assenza della rimodulazione** della giornata in caso di ritardo treni, ci si recherà presso il locale per la consumazione del pasto **e trascorsi i 30 minuti si riprenderà la prestazione lavorativa**, ultima condizione è quella **di indicare (per iscritto)** in quale località conosciuta (dove sia presente una mensa o locale convenzionato) d'iniziativa si interromperà la prestazione lavorativa per i 30 minuti per il pasto.

Per la Cargo è stato inserito uno specifico M40. Qualora nella giornata lavorativa sia richiesta l'operazione di gangio/ sgancio con modulo di condotta a 2 Agenti.

## **MODULO M.40 AGGANCIO**

-----  
TRENITALIA DIVISIONE CARGO Vale M40 n° ...../.....

Consegnato/trasmesso ore..... del giorno .....

Io sottoscritto....., Macchinista del treno .....  
comunico al DCC CARGO/..... di..... che il  
PdM/Macchinista ..... non effettuerà l'aggancio/sgancio della loc. in  
quanto, la valutazione del rischio DVR risulta carente e/o assente.

Risulta vincolante dalla legislazione vigente che tutte le lavorazioni che modificano  
significativamente le mansioni e che introducono nuove lavorazioni debbano necessariamente  
essere supportate da idonee valutazioni del rischio, valutando inoltre la planimetria degli impianti,  
vedasi sentieri e camminamenti, equipaggiamento e DPI del PdM coinvolto, opportuna logistica di  
riferimento. Tutto peraltro già denunciati dalla Organizzazione Sindacale OrSA.

Per quanto sopra descritto, il sottoscritto in ossequio alle norme di legge di autotutela, si asterrà da  
compiere qualsiasi attività richiesta in condizioni di degrado e/o mancanza DPI, a tutela della  
propria incolumità.

Poiché esiste un'organizzazione a terra di Trenitalia Divisione Cargo, si richiede che le operazioni  
di cui sopra siano effettuate dalle stesse. <sup>1</sup>

Come mio atto di buona fede, resterò in attesa di Vostre comunicazioni scritte, non lesive dei mie  
diritti lavorativi e psicofisici.

Il mancato riconoscimento di tale atto da parte Vostra, legittimerà il mio comportamento ai sensi  
dell'articolo 1460 C.C, con riserva di valutare l'atteggiamento aziendale anche sotto il profilo  
risarcitorio. *Quanto sopra vale come comunicazione ai sensi del Dlgs 81/2008 (art. 20).*

Firma/Nome di chi riceve l'M40 .....

<sup>1</sup> cancellare se non occorre

Il Macchinista .....

-----  
**2° M40 - risposta in caso di ordine ricevuto**

TRENITALIA DIVISIONE CARGO Vale M40 n° ...../.....

Consegnato/trasmesso ore..... del giorno .....

Nel ribadire quanto già a voi comunicato con primo M40 n°....., si ritiene Vostro ordine,  
M40 n° ..... in palese violazione con quanto espresso dall'art. 51/h del CCNL AF pertanto  
non eseguibile. Si resta in attesa di comunicazioni per l'effettuazione del servizio.

*Quanto sopra vale come comunicazione ai sensi del Dlgs 81/2008 (art. 20).*

Firma/Nome di chi riceve l'M40 .....

Il Macchinista .....

-----  
**3° M40 - risposta in caso di reitero di ordine ricevuto**

TRENITALIA DIVISIONE CARGO Vale M40 n° ...../.....

Consegnato/trasmesso ore..... del giorno .....

In virtù del principio di autotutela sancito dall'art. 20 Dlgs 81/2008, pertanto in linea con quanto  
disposto sia dall'art. 2104 che dall'art. 1460 CC ed improntata al principio *inadimplenti non est  
adiplendum* e nel rispetto dell'art. 51/h CCNL AF se ne ribadisce la non eseguibilità per motivi di  
autotutela di cui al primo M40.

Firma/Nome di chi riceve l'M40 .....

Il Macchinista .....



..... **ED INFINE**

**NON DIMENTICARE I "10 COMANDAMENTI"**

## **NON UNA PROTESTA MA UN COMPORTAMENTO PROFESSIONALE**

- 1) **NON ACCETTARE** PROLUNGAMENTI AL PROPRIO TURNO DI LAVORO
- 2) **NON ACCETTARE** RIDUZIONI AL PROPRIO RIPOSO GIORNALIERO O SETTIMANALE
- 3) **NON ACCETTARE** VARIAZIONI AL TURNO DI SERVIZIO (TV.32.1/1065)
- 4) **IN CAMBIO VOLANTE E/O IN STAZIONI DI REGRESSO**  
effettuare scrupolosamente tutte le operazioni e i controlli previsti :
  - a) scambio moduli (M40a con elenco prescrizioni consegnate);
  - b) controllo segnalamento di testa e/o di coda;
  - c) lettura libri di bordo e verifica presenza GDA e Manuale condotta, ove previsti;
  - d) controllo mezzi di segnalamento (bilux, torcia, cavetto shuntaggio, bandiera);
  - e) attivazione, inserimento e/o controllo dati DIS, SSB e telefono;
  - f) prova freno quando prevista (stazione di regresso);
  - g) lettura moduli e presa visione della scheda treno;
  - h) disposizione sul banco FL, PGOS, M40a.
- 5) **CAMBIO VOLANTE PRECEDUTO DA VETTURA STESSO TRENO:**  
prendere posto nella vettura assegnata, scendere dal treno nella località di cambio, recarsi in cabina e ricevere le consegne (vedi operazioni punto 4). Nel caso in cui il CT abbia già chiuso le porte, la presenza del blocco porte non autorizza a partire: occorre contattarlo e ricevere ordine di partenza.
- 6) **ALLA MESSA IN SERVIZIO DEI MEZZI RISPETTARE LA CIRCOLARE MAESTRINI** che è sempre valida. Ora più di prima è fondamentale partire con il treno in perfette condizioni.
- 7) **IN CASO DI AGENTE UNICO/SOLO/TPC E DI IMPELLENTI NECESSITA' FISIOLOGICHE**  
arrestare il treno, frenare a fondo (3,5 bar) . Lasciare il CT/TPC a presenziare il mezzo.
- 8) **IN CASO AGENTE UNICO/SOLO/TPC E DI TELEFONATE ENTRANTI** arrestare il treno prima di rispondere. Con agente unico/solo, l'agente treno è il capo treno (tranne che su linee AV), quindi i flussi di comunicazione vanno diretti a lui.
- 9) **IN CASO DI AGENTE UNICO/SOLO/TPC E ANORMALITA'** che non impongono l'immediato arresto del treno (esclusione GS, serpeggio carrelli, ecc.) applicare le disposizioni previste nella stazione di arrivo (percorso G.D.A., segnalazione sul libro di bordo, comunicazioni SOP/SOR/DCT, registrazione numero fono). Al termine riconsegnare il libro di bordo al personale in proseguimento.
- 10) **IL PITTOGRAMMA** che ricorda in 5 punti le operazioni da compiere per l'arresto e l'immobilizzazione del treno in casi di emergenza (per la div. Passeggeri N/I) è una delle cinque condizioni fondamentali per poter svolgere il servizio ad agente solo (oltre a SCMT efficiente, Cab radio o Car-kit efficiente, freno continuo lungo tutto il treno, cabina di guida collegata alla parte rimorchiata).

.....**E FAI SEMPRE GLI M40 PRESTAMPATI**