



Milano, 03 ottobre 2024

Prot. 176-2024 /SR Lombardia/ ORSA Ferrovie

### Trenord SRL

#### Direzione Risorse Umane, Organizzazione e Welfare

Dott. Andrea Del Chicca

[Andrea.delchicca@trenord.it](mailto:Andrea.delchicca@trenord.it)

#### Direzione Produzione

Dott. Giacomo Lucchini

[Giacomo.lucchini@trenord.it](mailto:Giacomo.lucchini@trenord.it)

#### Direzione Organizzazione Equipaggi

Dott. Fabio Filippi

[Fabio.filippi@trenord.it](mailto:Fabio.filippi@trenord.it)

#### Direzione Sicurezza Qualità e Normativa

Dott. Carlo Molteni

[Carlo.molteni@trenord.it](mailto:Carlo.molteni@trenord.it)

#### Relazioni industriali

Dott. Andrea Rivolta

[Andrea.rivolta@trenord.it](mailto:Andrea.rivolta@trenord.it)

### Oggetto: Avviso Aziendale 57/2024

La scrivente Organizzazione Sindacale, su segnalazione di diversi Macchinisti, è venuta a conoscenza di un documento aziendale di recente emissione, l'Avviso Aziendale n.57/2024, avente ad oggetto: "TEMPI ACCESSORI e COMPLEMENTARI – MEDI".

All'interno di detto Avviso Aziendale la scrivente ha riscontrato che:

- Al punto 57.1, si afferma che "In conformità con quanto stabilito dal CCNL Mobilità/Area AF- 16.12.2016 art. 27"..omissis.. " vengono definiti, invece, tempi complementari-medi, il lasso di tempo forfettizzato nel quale il Personale di Macchina, per esigenze di esercizio dell'Azienda o del Gestore dell'Infrastruttura, esegue operazioni di spostamento del convoglio precedenti e/o successive al servizio del treno unitamente al tempo necessario per raggiungere il materiale rotabile e rientrare in stazione".

Preme evidenziare come nel CCNL Mobilità/Area AF - 16.12.2016, nello specifico all'art. 27.2.1 punto c al fine di definire la disciplina speciale del personale mobile, per quanto compete al PDM (personale di Macchina) vengano definite le attività che costituiscono il lavoro, tra cui anche l'attività "complementare, nel corso della quale il PDM esegue, per esigenze di esercizio dell'azienda o del gestore dell'infrastruttura, operazioni di spostamento del mezzo di trazione e/o del convoglio precedenti e/o successive al servizio del treno, ovvero, attività nel corso della quale, ove necessario e nell'ambito delle proprie competenze, il PPT supporta il PDM durante l'esecuzione di dette operazioni". Da un'attenta lettura potreste quindi convenire che quanto riportato nell'Avviso Aziendale n.57 non sia "in conformità" del CCNL, ovvero che il "tempo necessario per raggiungere il materiale rotabile e rientrare in stazione" non possa essere ricompreso tra i tempi per svolgere l'attività complementare;

- Al punto 57.2, intitolato "I TEMPI MEDI NEL TURNO", viene riportato che "la presenza dei tempi medi abbinati al treno non possono essere indicati in turno con specifica nota (in ragione delle variabili derivanti dalle possibili esigenze del Gestore Infrastruttura o dell'Impresa di Trasporto). Il Personale di Macchina identifica la presenza dei tempi complementari-medi all'interno del turno prescritto constatando la maggiorazione dei tempi accessori".

Per quanto la scrivente nutra delle perplessità in merito all'impossibilità di indicare, in modo puntuale, ciascuna attività del turno con le relative tempistiche, si reputa necessaria la comunicazione ai macchinisti dei tempi complementari di tutti gli impianti in cui sono programmati spostamenti in manovra antecedenti e/o successivi

al servizio del treno. Dati questi che potrebbero essere facilmente rappresentati, congiuntamente ai tempi accessori, in una tabella allegata all'Avviso Aziendale in oggetto.

- Al punto 57.5, intitolato "MODALITÀ DI UNIONE E DISTACCO DEI MEZZI LEGGERI MUNITI DI ATTACCO AUTOMATICO" viene riportato che *"Secondo quanto disciplinato dall'art. 8 comma 8 dell'Istruzione Servizio Manovratori FN, le operazioni di unione e distacco dei mezzi leggeri muniti di organi di aggancio automatico sono effettuate direttamente e in autonomia dal personale di condotta, nel rispetto delle procedure descritte negli appositi manuali e DPC. Può essere richiesto l'intervento dei manovratori per agire sulle funi necessarie a garantire il disaccoppiamento manuale dei ganci automatici nel caso in cui il comando di disaccoppiamento eseguito dalle cabine di guida non sia efficace. In tal caso il personale di macchina può richiedere il coadiuvo di un manovratore"*.

Si fa presente che dal momento in cui le operazioni di unione e distacco dei mezzi leggeri muniti di attacco automatico, sono programmate e programmabili nei servizi di condotta del PDM operante in entrambe le infrastrutture ferroviarie (RFI e FN), il fatto di aver preso come unico riferimento normativo un testo regolamentare (ISM FN) vigente in una sola delle due infrastrutture ferroviarie evidenzia un approccio superficiale ed approssimativo che si reputa grave perché potrebbe compromettere la sicurezza ferroviaria. Inoltre la precisazione che le operazioni di accoppiamento e disaccoppiamento, disciplinate nell'ISM FN, debbano essere *"effettuate direttamente e in autonomia dal personale di condotta"*, prevedendo la possibilità di richiedere la presenza di un manovratore solo in caso di mancato disaccoppiamento elettrico, conferma ancora una volta la superficialità di approccio nel non tenere in debita considerazione la necessità di prevedere la presenza di un incaricato alla sorveglianza, atta a prevenire infortuni anche gravi in caso di eventuale indebito attraversamento di persona tra due convogli in fase di aggancio, quando tali operazioni vengono richieste e/o programmate nell'ambito dei binari di circolazione delle stazioni;

- Al punto 57.6, intitolato "COMPITI NELLE STAZIONI DI TERMINE CORSA" viene riportato che *"Secondo quanto disciplinato dall'art. 9 Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni FN, la visita interna al materiale rotabile a termine corsa, deve essere eseguita, oltre che per la verifica dello stato generale dei veicoli e per la chiusura dei finestrini, anche per accertare che tutti i viaggiatori siano scesi. Si rammenta, pertanto, la necessità di porre particolare attenzione a questa delicata fase di lavoro anche a seguito dei recenti e ripetuti casi di viaggiatori rimasti all'interno delle vetture e soccorsi ai fasci di ricovero"*.

In merito a questo ultimo punto si richiede di specificare, nel titolo e nel corpo del testo, a quale figura professionale sono attribuiti i compiti descritti in esso, dal momento in cui alla scrivente non risulta che l'ISPAT sia tra i regolamenti ferroviari di competenza del Personale di Macchina.

In conclusione, sulla base delle anomalie evidenziate nella presente nota, si richiede l'immediato ritiro dell'avviso aziendale n.57/2024 per le necessarie rettifiche.

In attesa di un urgente incontro, utile agli approfondimenti necessari ad evitare ulteriori spiacevoli contestazioni formali o rischi per la salute e sicurezza, si porgono distinti saluti.

p. la Segreteria Regionale OR.S.A. Ferrovie  
Il Segretario Regionale

