



**Or.S.A.**

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

**SETTORE FERROVIE**

Via Del Romito n. 22 50134 Firenze  
tel/fax 055/496385 - fs 967/2997

E-Mail: [sr.firenze.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sr.firenze.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it)

SEGRETERIA REGIONALE TOSCANA

---

Procura della Repubblica - presso il Tribunale di Siena  
Viale Franci 26 53100 Siena  
Fax 0577 / 213728

Direzione Provinciale Lavoro di Siena  
Via Bixio 8 53100 Siena  
Fax 222941

U.F. Prevenzione e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro di Siena  
\* Strada del Ruffolo 53100 Siena  
Fax 0577 / 586104

**OGGETTO : *Useo continuato e indiscriminato del lavoro straordinario da parte Trenitalia S.p.A. nei confronti del personale dei treni (Macchinisti e Capi Treno). Mancato rispetto del CCNL e del D.Lgs. 66/2003***

I sottoscritti, rappresentanti del sindacato Or.S.A a nell'ambito della regione Toscana:

- Picchi Fabrizio, nato xxxxxxxxxxxx il xxxxxxxxxxxx, in qualità di Segretario Regionale Toscana del sindacato OrSA Ferrovie;
- Cappelli Sandro, nato a xxxxxx il xxxxxxxx, in qualità di responsabile regionale dei Capitreno aderenti al sindacato Orsa;
- Toscano Matteo, nato a xxxxxxxxxxxx il xxxxxxxxxxxx, in qualità di responsabile regionale dei macchinisti aderenti al sindacato OrSA;

#### **PREMESSO**

- 1) che l'orario di lavoro del personale dei treni dipendenti dalla Trenitalia S.p.A., è regolamentato dal CCNL delle Attività Ferroviarie e dal Contratto Aziendale di Gruppo Ferrovie dello Stato siglati in data 16/04/2003;
- 2) che il punto 2 dell'Art. 22 del CCNL delle Attività Ferroviarie e il punto 2 dell'Art. 14 del Contratto aziendale (*disciplina per il personale di macchina e di bordo*), fissano i limiti di riposo e di lavoro nella turnazione e utilizzazione oraria del personale dei treni;
- 3) che il punto 2.13.4 dell'art. 22 del CCNL delle attività ferroviarie 2003-2006, stabilisce che "... *la prosecuzione del servizio non potrà in ogni caso determinare il superamento per più di due ore, in attività di condotta o scorta, dei limiti della prestazione massima giornaliera definita in applicazione del precedente punto 2.6 ...*"
- 4) che il punto 2.6 fissa la durata massima della prestazione:
  - a. in 10 ore per i servizi in andata e ritorno collocati nella fascia oraria 5-24 (punto 2.6.1);

- b. in 8 e 7 ore, rispettivamente per il personale di bordo e di macchina, per i servizi in andata e ritorno programmati nella fascia notturna 0-5 (punto 2.6.2);
  - c. in 7 ore i servizi programmati di sola andata o di solo ritorno con riposo fuori residenza (punto 2.6.3);
  - d. in 7 ore i servizi di andata e ritorno ad agente unico (punto 2.6.4)
- 5) che i dettami della disciplina in oggetto mirano, da un lato, alla tutela della libertà negoziale riconosciuta giuridicamente tra le parti e, dall'altro, maggiormente, alla salvaguardia della sicurezza e dell'incolumità dei viaggiatori e del trasporto ferroviario;
- 6) che il responsabile di Trenitalia competente per territorio è l'Ing Martini Fiorenzo - Trenitalia S.p.A.- Resp. Direzione Territoriale - Viale S. Lavagnini 58 – 50129 Firenze (fax 055/2352293)

Tutto quanto sopra premesso, gli istanti

### DENUNCIANO

l'uso di forme esasperate di utilizzazione del personale dei treni, con l'eccesso di lavoro straordinario e il mancato rispetto dei limiti determinati non solo su base contrattuale (CCNL Attività Ferroviarie 16/04/2003), ma anche legale (D.Lgs. 66/2003).

Pur se il personale è consenziente, perché allettato da un maggior guadagno, il rischio che tale pratica incida sui livelli di sicurezza diviene sempre più elevato. E' stato accertato che il personale coinvolto in incidenti ferroviari come quelli di Solignano, Berceto, Città della Pieve, Milano Certosa, Avio ed altri era interessato a fenomeni di eccesso di lavoro.

Per sopperire alle croniche carenze di personale la società ignora i limiti massimi di lavoro convenuti contrattualmente e, in violazione degli accordi negoziali indicati al punto 3 del presente esposto, prende a riferimento i limiti stabiliti dal D.Lgs. 66/2003. Spesso, la società supera anche tali limiti, assegnando prestazioni oltremodo prolungate e non idonee a garantire il minimo riposo giornaliero, con accumulo di ore di straordinario individuali superiori ai limiti quadrimestrali, semestrali e/o annuali previsti dal predetto Decreto.

Al fine di concentrare maggiormente le prestazioni del personale dei treni, accedendo ad una capziosa interpretazione delle norme, la società Trenitalia utilizza il Riposo Fuori Residenza "incastrando" in modo anomalo le deroghe ammesse dal D.Lgs. 66/2003 (artt. 7 e 17) ed individuate dal CCNL A.F. del 16/04/2003 (art. 22 punto 2.8). Tale particolare tipo di riposo (fuori residenza) è stato negozialmente ridotto a 7 o 6 ore, anziché delle 11 ore minime previste dall'art. 7 del DL 66/2003. La deroga è ammessa in applicazione dell'art.17 del predetto D.Lgs. 66/2003.

Accade così che le prestazioni assegnate in precedenza e/o a seguito del "riposo fuori residenza" (punto 2.8 dell'art. 22 CCNL) abbiano durate superiori a 9 ore (ved. punti 3 e 4 del presente esposto). **In tal modo, in un arco temporale, ad esempio, di 32 ore, il lavoratore potrebbe fornire prestazioni per fino a 26 ore** (13 di lavoro + 6 di riposo fuori residenza + 13 di lavoro); prestazioni che secondo i responsabili di Trenitalia sono rispettose delle norme. Inoltre, il riposo fuori residenza viene talvolta utilizzato in modo surrettizio per eludere il limite minimo del riposo legale di 11 ore (art. 7 D.Lgs. 66/2003) ed accedere a quello "in deroga". Cosicché, viene assegnato uno spostamento fittizio (di solito segnalato con codice 999) verso una località limitrofa e, dopo 6 o 7 ore, con un nuovo spostamento da tale località alla residenza amministrativa si formalizza l'inizio di una nuova prestazione. In sostanza, si tratta di un espediente per far figurare un riposo in residenza inferiore alle 11 ore legali, come riposo fuori residenza e poter così utilizzare la deroga per la riduzione a 6 o 7 ore. In definitiva, l'istituto del Riposo fuori Residenza, già di per se deroga al Decreto Legislativo 66/2003, viene utilizzato non solo derogando ulteriormente ai limiti di prestazione straordinarie stabilite dal medesimo CCNL, ma facendolo figurare anche quando non sarebbe previsto. Si crea così una sorta di deroga alla deroga, con pericolose ripercussioni sullo svolgimento del servizio. Ne consegue che alcuni macchinisti o capitreno si possono trovare a svolgere la propria prestazione lavorativa e più specificatamente avere funzioni di primo agente o di secondo agente di macchina in condizioni di grande stanchezza e tali da comportare conseguenze facilmente immaginabili anche nei colleghi di lavoro che ne devono condividere le condizioni operative senza controllo diretto.

Per tutto quanto sopra esposto i denunciati sollecitano le Autorità in indirizzo affinché, nell'ambito delle rispettive competenze, intervengano per impedire violazioni legislative e, **in particolare, per prevenire**

**possibili incidenti ferroviari che potrebbero verificarsi stante l'eccesso di lavoro di alcuni macchinisti e capitreno.**

L'utilizzazione anomala del personale dei treni è riscontrabile dai Mod. TV 310 per il Personale di Macchina e dai Mod. M82 per il Personale di Bordo. Tali modelli sono individuali e riassumono mensilmente il lavoro di ogni agente. Particolarmente esposti a simili utilizzazioni risultano i lavoratori (Macchinisti e Capitreno) che sono in trasferta, cioè provenienti da impianti di altre regioni. L'acquisizione dei nominativi va richiesta ai Responsabili FS che sono in indirizzo per conoscenza. I Mod.TV310 ed M82 sono reperibili presso le strutture amministrative degli impianti di appartenenza degli agenti.

Si chiede alle Autorità in indirizzo di provvedere all'acquisizione dei tabulati e dei Modelli riguardanti le singole prestazioni lavorative del personale dei treni riferiti in particolare agli anni 2004/2005. All'esito della valutazione dei dati, riscontrate le diffuse violazioni alle normative contrattuali e legali, si chiede un intervento per impedire il protrarsi di tali condotte che pongono a rischio la sicurezza del servizio ferroviario.

Infine, si chiede al Procuratore della Repubblica di valutare se sussistono, in detti comportamenti, gli estremi di reati tentati o consumati affinché si proceda impedendone la prosecuzione.

Rimanendo a disposizione per qualunque altra informazione o chiarimento, si chiede, altresì, di essere informati in caso di archiviazione.

Tutte le comunicazioni possono essere trasmesse alla sede OrSA Regione Toscana – Via Del Romito 22 - 50134 Firenze – tel./fax 055/496385 - 2352997

Firenze 17 gennaio 2006

Picchi Fabrizio

Cappelli Sandro

Toscano Matteo