

I TURNI DI LAVORO DEL PERSONALE DI BORDO

**ANALISI, COMMENTO TECNICO E SUPPORTO NORMATIVO PER
LA VERIFICA E LA COSTRUZIONE DEI TURNI DI LAVORO DEL
PERSONALE DI BORDO UTILIZZATO PER LA SCORTA DEI TRENI**

*a cura di Pompeo ANDOLFI
Segreteria Nazionale SPV OrSA
Roma, giugno 2007*

INTRODUZIONE

Nella presente pubblicazione chi scrive cercherà di portare a conoscenza chi vorrà "cimentarsi" sulla strada della compilazione dei turni di lavoro di tutti gli elementi necessari per permettere di essere in grado di valutare in ogni circostanza quale potrà essere la via migliore da seguire, per la costruzione e la verifica degli stessi.

Oltre agli strumenti tecnici, necessari per comprendere le operazioni che si dovranno eseguire di volta in volta, nella parte finale, che sarà definita "Appendice", saranno riportati tutti i riferimenti contrattuali dai quali derivano gli argomenti trattati in questa pubblicazione.

Nel corso nella lettura chi legge troverà, oltre a tutte le indicazioni sui componenti necessari allo studio dei temi trattati per la conoscenza delle materia, anche alcuni commenti sulle operazioni e sugli argomenti che si affrontano di volta in volta; questi elementi sono il frutto di personale esperienza di chi scrive, maturata nel corso del tempo trascorso nello svolgimento di questo lavoro - oltre alla propria convinzione sui meccanismi di interpretazione delle "regole" - che scaturisce dal confronto, spesso acceso ma sempre costruttivo, con gli Operatori Aziendali che hanno svolto lo stesso compito "dall'altra parte della barricata".

A completamento del lavoro, per necessaria conoscenza e comunicazione ai colleghi di lavoro, saranno riportate - inoltre - specifiche condizioni di svolgimento del servizio, anche quelle non previste "in turno", con il necessario commento.

In conclusione, sperando di avere compiuto un lavoro di agevole e completa consultazione, saranno riportate le formule tecniche da utilizzare per la costruzione e la verifica dei turni e della loro regolarità, oltre alle tabelle relative al "Modulo di Scorta" e a tutti gli elementi necessari ad individuare le caratteristiche del lavoro del PdB Augurando a tutti buona lettura e buon lavoro, chi scrive si auspica di sollecitare il giusto e costruttivo interesse per un argomento che spesso è considerato arido ed incapace di coinvolgere, comunque troppo razionale.

CENNI PRELIMINARI SUL SIGNIFICATO DEL TURNO

In ogni Sede Ferroviaria dove è presente un Deposito del Personale di Bordo (che indicheremo con la sigla ISP o ISR, a seconda dei treni interessati) ed al quale sarà deciso di assegnare la scorta di treni presenti nell'orario ferroviario, viene previsto un "TURNO", che è realizzato per determinare in modo corretto lo svolgimento del lavoro dello stesso PdB, con le norme e le regole che saranno successivamente illustrate.

Il turno è una successione numerica divisa convenzionalmente e generalmente in "sestine" (gruppi di 6 giorni), nelle quali vengono indicate 5 giornate di periodi lavorativi ed 1 giornata di riposo - chiamato settimanale - che, quindi, di regola si effettua il 6° giorno.

In ogni sestina di turno la successione viene realizzata collocando gli allacciamenti di turno e gli intervalli di riposo o tecnici in ordine orario, nel rispetto dell'orario di lavoro stabilito dal CCNL.

Gli intervalli di riposo sono collocati *in precedenza o a seguito dei riposi settimanali* inseriti tra 2 servizi di turno mentre gli eventuali intervalli tecnici possono essere collocati *anche all'interno della sestina* di turno, in determinate condizioni nelle quali non è possibile prevedere alcuna utilizzazione ai treni, per garantire - comunque - la regolare successione del turno di lavoro.

Sia gli intervalli di riposo che gli intervalli tecnici comprendono un'intera giornata, dalle ore 0.00 alle ore 24.00.

Il riposo settimanale non può avere durata inferiore a 48 ore e, nel caso di riposo seguente un servizio iniziato tra le ore 22.00 e le ore 6.00, la presentazione al lavoro seguente il riposo settimanale non può essere prevista prima delle ore 6.00.

Nella costruzione di un turno di lavoro è obbligatorio rispettare le regole stabilite dal CCNL, in relazione all'orario di lavoro; pertanto non potranno essere collocati in sequenza allacciamenti che non rispettino il valore minimo di ore di Riposo giornaliero in residenza (variabile tra 16 e 23 ore, a seconda dei casi); inoltre il valore delle ore di Riposo Settimanale complessive del turno - in riferimento alla sua durata - non potrà essere inferiore a 3538, dato che, come vedremo in seguito, sarà calcolato tra i riposi settimanali dei quali si conosce l'effettiva durata. All'interno di un turno di lavoro - in particolare per il TMR - si può derogare al predetto limite del Riposo giornaliero in residenza, solo - comunque - nel rispetto del CCNL e del DLgs. 66/2003 e fino al minimo di 11 ore.

Nel turno si può prevedere lo spostamento del riposo settimanale tra il 4° ed il 7° giorno, fermo restando le ore di riposo complessive (minimo 3538), che sono calcolate tra tutti i riposi settimanali inseriti tra i servizi di turno escludendo - quindi - i riposi inseriti tra gli eventuali periodi di "Riserva" e di "Scorta".

Tra 2 riposi settimanali possono essere effettuati solo 2 servizi notturni (periodo 24.00 - 5.00), anche consecutivi tra loro; di norma può essere assegnato 1 solo servizio comprendente il Riposo Fuori Residenza.

La durata del lavoro complessivo della sestina, di norma, non può superare le 36 ore, anche se possono essere realizzate sestine di turno con il limite massimo di 42 ore di lavoro settimanale, che saranno compensate - allo interno del turno - da successive sestine con limite massimo di 30 ore di lavoro settimanale, allo scopo di equilibrare la media di lavoro settimanale di 36 ore.

Or.S.A. Sindacato Personale Viaggiante

Allo scopo di permettere, in via preliminare, di avere un quadro normativo chiaro e dettagliato sulle "regole" da rispettare per realizzare un *TURNO*, si riporta il seguente

RIEPILOGO NORMATIVO DELL'ORARIO DI LAVORO DEL PERSONALE DI BORDC

PRESTAZIONE GIORNALIERA

- * Orario massimo **10 ore** per servizi in andata e ritorno nel periodo 5.00 - 24.00
- ** Orario massimo **8 ore** per servizi di andata e ritorno nel periodo 0.00 - 5.00
- *** Orario massimo **7 ore** in precedenza o a seguito del Riposo Fuori Residenza nei servizi previsti con RFR
- **** Orario massimo **7 ore** per servizi nel TMR ad Agente Unico di Macchina (minimo 2 ore ad A. U.) nel periodo 5.00 - 24.00 con la presenza del solo Capo Treno
- ***** Orario massimo **8 ore** per servizi nel TMR ad Agente Unico di Macchina nel periodo 5.00 - 24.00 con la presenza del solo Capo Treno, quando il servizio prevede minimo 40 minuti di sosta complessiva al suo interno.

RIPOSO GIORNALIERO IN RESIDENZA (Intervallo Giornaliero)

- * Valore minimo di **16 ore** tra 2 servizi compresi nella fascia oraria 5.00 - 24.00
- ** Valore minimo di **11 ore** tra 2 servizi consecutivi del TMR compresi nella fascia oraria 6.00 - 22.00
- *** Valore minimo di **16 ore** a seguito di un servizio con Riposo Fuori Residenza (in ogni caso)
- **** Valore minimo di **18 ore** a seguito di un servizio che impegna fino a 60 minuti la fascia oraria 24.00 - 1.00
- ***** Valore minimo **19 ore** a seguito di un servizio che impegna un tempo compreso tra 61 e 120 minuti la fascia oraria 24.00 - 2.00
- ***** Valore minimo **20 ore** a seguito di un servizio che impegna un tempo compreso tra 121 e 180 minuti la fascia oraria 24.00 - 3.00
- ***** Valore minimo **21 ore** a seguito di un servizio che impegna un tempo compreso tra 181 e 240 minuti la fascia oraria 24.00 - 4.00
- ***** Valore minimo **22 ore** a seguito di un servizio che impegna un tempo superiore a 240 minuti la fascia oraria 24.00 - 5.00
- ***** Valore minimo di **22 ore** a seguito di un servizio comprendente lavoro notturno (0.00 - 5.00), quando anche il servizio successivo contiene lavoro notturno (2 servizi notturni consecutivi)
- ***** Valore minimo di **22 ore** a seguito di un servizio che ha avuto inizio nella fascia oraria 24.00 - 1.59
- ***** Valore minimo di **22 ore** a seguito di un servizio che ha avuto inizio nella fascia oraria 4.01 - 5.00
- ***** Valore minimo di **23 ore** a seguito di un servizio che ha avuto inizio nella fascia oraria 2.00 - 4.00
- ***** Valore minimo di **23 ore** a seguito di servizio notturno, quando il successivo inizia nella fascia oraria 2.00 - 4.00.

LAVORO NOTTURNO

- ° Quello svolto nel **periodo 24.00 - 5.00**
- * Valore massimo settimanale **2 servizi**
- ** Valore massimo mensile **11 servizi**
- *** Valore massimo annuale **80 servizi**
- *** Valore massimo annuale **350 ore** di lavoro.

RIPOSO FUORI RESIDENZA

- ° La sua durata è da intendersi al netto dei tempi necessari per il raggiungimento della struttura indicata per la sua fruizione e comprende anche il tempo di consumazione del pasto (30 minuti).
- °° In programmazione il **limite massimo della somma dei tempi di lavoro e di riposo è di 24 ore**
- * Numero **massimo settimanali** (tra 2 riposi settimanali) **1**
- ** Numero **massimo mensili** **4**
- *** Durata **minima** del RFR **7 ore** interessanti la fascia oraria 24.00 - 5.00
- **** Durata **minima** del RFR **6 ore** interessanti la fascia oraria **24.00 - 5.00**, a **condizione** che interessi per **almeno 4 ore** la **fascia oraria predetta**
- ***** Durata massima del RFR **9 ore**
- ***** Durata massima del RFR **11 ore solo per 1 RFR al mese**
- °° **RIPOSO FUORI RESIDENZA DIURNO** può essere realizzato solo a seguito di accordo tra le parti e deve rispettare le seguenti condizioni
 - a) sia il servizio di andata che quello di ritorno devono essere collocati nella stessa giornata solare
 - b) sia il servizio di andata che quello di ritorno devono avere durata massima di 7 ore
 - c) la durata del Riposo Fuori Residenza non potrà essere inferiore a 7 ore.

RIPOSO SETTIMANALE

- ° Durata minima **48 ore**
- °° Cadenza regolare ogni **6 giorni**
- °°° Comprende il Riposo Giornaliero in residenza ed una intera giornata solare
- °°°° La ripresa del servizio a seguito di un riposo settimanale **dopo un servizio** effettuato nella fascia oraria **22.00 - 6.00** non potrà avvenire prima delle **ore 6.00**.
- °°°°° In programmazione (compilazione dei turni) il monte ore annuale di Riposo Settimanale non potrà essere inferiore a **3538 ore**.

PAUSE

Nelle fasce orarie 11.00 - 15.00 e 18.00 - 22.00, in sede di formazione dei turni dovrà essere prevista una sosta senza servizio (al netto dei tempi accessori) di **almeno 30 minuti** per la fruizione del **pasto**.

A seguito dell'introduzione del DLGs. 66/2003 nel CCNL, in tutti i casi in cui la **prestazione lavorativa superi le 6 ore**, nella programmazione dei turni dovrà essere prevista una **pausa di almeno 15 minuti** per il recupero delle energie psico-fisiche individuali.

Per effetto della "Circolare Pennacchi" il periodo di 6 ore è stato elevato fino a 7, con l'obbligo della collocazione della pausa entro l'ottava (8.a) ora.

Questo argomento - compresa l'illustrazione di questa Circolare applicativa del CCNL - sarà oggetto di specifico commento che si troverà in Appendice.

E' importante inoltre ricordare che, in modo aggiuntivo a quanto illustrato, nella pratica compilazione e nelle successive e previste fasi di trattativa sui turni di lavoro del PDB, potranno essere proposte - senza comunque l'obbligo di tassativa accettazione - le seguenti

FLESSIBILITA' NORMATIVE SULL'ORARIO DI LAVORO DEL PERSONALE DI BORDC

SERVIZI DI ANDATA E RITORNO:

Spostamento del limite orario dalle ore 24.00 alla ora 1.00 per i servizi diurni fino a 10 ore (Pagamento Euro 12,00 Codice 70)

SERVIZI CON RIPOSO FUORI RESIDENZA:

Elevazione della prestazione fino ad 8 ore

a) nella fascia oraria 5.00 - 24.00 (Pagamento Euro 8,00 Codice 71)

b) solo per il viaggio di andata con termine entro le ore 1.00 (Pagamento Euro 10,00 Codice 72)

Aumento del numero settimanale fino a 2

Aumento del numero di riposi mensili con durata massima di 11 ore fino a 2

SERVIZI DI ANDATA E RITORNO TMR AD AGENTE UNICO:

a) estensione della fascia ai periodi 4.00 - 5.00 e 24.00 - 1.00 per i periodi lavorativi di 7 ore

b) estensione ad 8 ore con termine nella fascia oraria 24.00 - 1.00

(Pagamento Euro 10,00 Codici 73 e 74)

RIPOSO GIORNALIERO IN RESIDENZA:

Per il servizi del TMR riduzione fino ad 11 ore con allargamento della fascia oraria dalle ore 5.00 alle ore 24.00

(Pagamento Euro 12,00 Codice 83)

Questo argomento - come vedremo - è anche riportato all'interno del CCNL, con riferimento a specifici articoli ed a definite norme attuative.

Per quanto predetto, nelle fasi di applicazione di turni "non concordati" tra le parti non sarà possibile per la Società TRENITALIA attivare ed applicare turni contenenti flessibilità.

PRESENTAZIONE DEL TURNO - FRONTESPIZIO - (QUADRO A MODULO M.131)

Un turno è costituito dai seguenti elementi, che sono indicati nella 1.a pagina della sua realizzazione grafica:

- 1) *Servizi di turno* (Allacciamenti dei treni)
- 2) *Intervalli di Riposo* ed eventuali *intervalli tecnici*
- 3) *Riserve*
- 4) *Scorte*
- 5) *Riposi Settimanali*.

La somma degli elementi predetti costituisce il **FABBISOGNO DEL TURNO**.

Tutti questi valori sono espressi in termini algebrici, *con o senza parti decimali* (dovute al conteggio "reale" dei valori predetti), riportati nel "**Quadro A**" del mod. **M. 131**, che costituisce il riepilogo grafico dello stesso turno, che chiameremo "FRONTESPIZIO DEL TURNO".

Relativamente al *conteggio reale* precisato vedremo in una fase successiva come sarà realizzato.

Sullo stesso quadro A sono riportati anche tutti i valori della "**DURATA DEL TURNO**", con l'indicazione dei seguenti elementi:

- 1) *Scorta ai treni* (ulteriormente divisa in diurna e notturna, da Capo treno o da CST, ad Agente Unico, in mansioni di Controlleria Saltuaria, ed eventuali ulteriori mansioni)
- 2) *Soste di servizio*
- 3) *Servizi particolari*
- 4) *Tempi Accessori*

La somma degli elementi predetti costituisce il **LAVORO DEL TURNO**.

Questo valore sarà diviso ulteriormente in diurno e notturno.

Nella parte relativa alla "Durata del Turno" troveremo, inoltre, i valori relativi ai Riposi Fuori Residenza, quelli relativi ai Riposi in residenza (Intervalli giornalieri in residenza), quelli relativi ai Riposi Settimanali e quelli relativi ai Chilometri del Turno.

La somma dei valori del "Lavoro del turno", del "Riposo Fuori Residenza", del "Riposo in Residenza" e del "Riposo Settimanale" determinerà la "**Durata del Turno**".

Tutti questi valori sono espressi in termini **sessagesimali** (cioè in ore e minuti) e sono calcolati - in ogni caso - attraverso la somma dei servizi e dei tempi reali presenti nel turno.

Ovviamente i **valori relativi ai Chilometri** saranno indicati, invece, **in termini algebrici**.

Sul quadro A del mod. M.131 troveremo - inoltre - i valori relativi alle "**MEDIE DEL TURNO**".

Avremo quindi:

- 1°) *Media scorta* (divisa in giornaliera, settimanale e mensile), ulteriormente divisa a seconda dei valori indicati nella Scorta ai treni (cioè diurna, notturna, da Capo treno, ad Agente unico, da CST, per controlleria saltuaria ed altre eventuali utilizzazioni turnificate)
- 2°) *Media soste di servizio*
- 3°) *Media Servizi particolari*
- 4°) *Media Tempi accessori*
- 5°) *Media Lavoro*, ulteriormente divisa in diurna e notturna
- 6°) *Media servizi notturni*
- 7°) *Media Chilometri*.

Tutti questi valori - dal 2° al 7° - sono divisi, come per quello della media scorta, in giornalieri, settimanali e mensili.

I valori corrispondenti, **dal 1° al 5°**, sono espressi in termini **sessagesimali**, cioè in ore e minuti, mentre quelli relativi al **6° ed al 7°** sono espressi in termini **algebrici**.

Altri valori di fondamentale importanza riportati sul "Quadro A", sono quelli relativi a:

- 1) *Media Riposi Fuori residenza* (da verificare il valore mensile turnificato non superiore a 4)
- 2) *Media Riposi in Residenza* (da verificare sia la durata oraria - come media tra quelli diurni e quelli notturni - sia il valore numerico settimanale e/o mensile, per la garanzia del numero di pernottamenti in residenza, non inferiore ad 11 mensilmente)
- 3) *Ore di Riposo Settimanale del Turno* (da verificare il rispetto del minimo di 3538 ore, stabilito contrattualmente e non derogabile come valore inferiore).

Inoltre, sempre sul "Quadro A", troveremo i valori che si riferiscono al **LAVORO NOTTURNO**, nel seguente ordine di esposizione:

- 1) *Servizi notturni* (cioè comprensivi di lavoro svolto tra le ore 0.00 e le ore 5.00)
- 2) *Percentuale notti* (rapporto tra il numero dei servizi notturni e quelli totali)
- 3) *Percentuale lavoro notturno* (rapporto tra il lavoro notturno e quello totale del turno).

Or.S.A. Sindacato Personale Viaggiante

Anche questi dati, come predetto nel paragrafo precedente, sono di fondamentale importanza, in quanto permettono il controllo dei valori contrattualmente stabiliti per lo svolgimento del lavoro notturno, sempre nel rispetto dei limiti massimi non derogabili in fase di costruzione del turno.

Infine, per la corretta esposizione del lavoro nel turno, è riportato il "**Riepilogo dei servizi**", quando nel turno è prevista l'utilizzazione in diverse mansioni o in diverse condizioni (da Capo Treno o da CST, ad esempio, oppure con doppio o singolo agente - cosiddetto "Agente Unico"), con la specificazione eventuale di "sussidi" o - comunque - integrazioni della squadra di scorta prevista, attraverso la denominazione di "Oltre Organico".

Ultimo valore che sarà indicato nella parte inferiore del "Quadro A" del mod. M.131 è quello relativo ai "**Chilometri/treno per agente previsti nel turno e relative ore di scorta reali**", diviso per categoria di Prodotto (Tipologia dei treni e Classificazione), oltre a **quelli previsti fuori turno** (sempre Km/Tr. ed ore di scorta). Troveremo, quindi, le ore di scorta e i chilometri divisi per treni ES, IC/EC, EN, EXP/ICN sia in mansione da Capo treno che in quella da CST, oltre all'iniziale ed eventuale divisione tra treni della B.U.P.N/I e quelli della B.U.P.L. (TMR), quindi anche l'eventuale scorta di treni IR, DIR, REG e METR.

Nella pratica attuale tutti questi valori sono calcolati e determinati, a seguito dei dati del turno che sono forniti al programma di attuazione - denominato VESTE - attraverso il metodo informatico; per il nostro lavoro, quindi, sarà importante e sufficiente il controllo dei valori minimi stabiliti dal CCNL.

Proviamo, infine, dopo avere spiegato gli elementi presenti sul Quadro A del mod. M.131, a costruire una realizzazione grafica, che chiameremo - come predetto - "**FRONTESPIZIO DEL TURNO**".

TRENITALIA SPA - Modulo M.131					
B.U.P. (N/I o L) (PROD.NE o DR).....		Impianto:		Stampato in data.....	
Turno di Servizio del PDB di.....(CT/CST)		in vigore dal.....		al.....	
Il presente Turno annulla e sostituisce quello in vigore dal.....					
GIORNATE DEL TURNO	DURATA DEL TURNO	MEDIE	Giornal.re	Sett.li	Mensili
Per servizi di turno	Scorta	Scorta			
Integraz . Per rip. In Res.	Scorta diurna	Scorta D.			
Integraz . Per rip. Sett.	Scorta notturna	Scorta N.			
Intervallo di Riposo	Scorta Capo Treno	Scorta CT			
Intervallo Tecnico	Scorta Agente Unico	Scorta AU			
GIORNATE DEL TURNO	Scorta CST	Scorta CS			
Riserve in turno	Scorta Controlleria Saltuaria	Scorta cs			
Scorte Inserite	Scorta Controlleria a Terra	Scorta cat			
Scorte Negative	Soste di Servizio	Soste ser.			
Servizi compatibili	Servizi Particolari	Serv. Part.			
Riposi	Tempi Accessori	Tem. Acc.			
FABBISOGNO DEL TURNO	LAVORO	LAVORO			
Scorte Rosse	Lavoro diurno	Lav. Diur.			
Riposi Rossi	Lavoro notturno	Lav. Nott.			
TOTALE TURNO NUMERICO	Riposo Fuori residenza	Ser. Nott.			
	Riposi in Residenza	Chilometr.			
Servizi ad Agente Unico	Riposo Settimanale				
Servizi Notturni	Durata in ore del Turno				
Percentuale Notti					
Percentuale lavoro Notturno	Chilometri Turno				
	Chilometri da Capo Treno	RFR (*)			
	Chilometri da Agente Unico	RIR (*)			
	Chilometri da CST	Rip. S.(**)			
	Riep. Serv.zi CT di cui AU	<i>Annotazioni</i> (*) Medie riferite al n° di riposi, servizi, o chil. (**) M. ore annuo R. Sett.le			
	CST di cui Oltre Org.co				
KM/Treno per agente previsti dal Turno e relative ore di scorta reali					
(Categorie di treni, divisione in BUP N/I e BUP L e divisione nel profilo di utilizzazione, con relativi totali)					
KM/Treno per agente previsti dai Servizi fuori Turno e relative ore di scorta reali					
(Categorie di treni, divisione in BUP N/I e BUP L e divisione nel profilo di utilizzazione, con relativi totali)					

PRESENTAZIONE DEL TURNO - PARTE INTERNA - (QUADRO B MODULO M.131)

Come abbiamo anticipato in precedenza, all'interno del turno - in particolare nel **Quadro B del mod. M. 131** - troveremo la successione dei **Servizi di turno** (Allacciamenti dei treni), oltre agli altri elementi che saranno descritti in seguito.

Proviamo a comprendere il modo nel quale questi primi elementi (Servizi di Turno) vengono realizzati.

Tutti i treni fanno parte della "**Produzione**" dell'Impresa di Trasporto Ferroviario, che interviene proponendo il proprio prodotto sul mercato a quanti vogliono utilizzarlo.

Nel corso degli anni, in tutti i paesi aderenti alla Comunità Europea, allo scopo di regolamentare il metodo e la pratica di effettuazione del servizio ferroviario, sono state introdotte alcune norme di comportamento, denominate "DIRETTIVE COMUNITARIE (o DIRETTIVE CE).

La prima di queste - 440 del 1991 - stabiliva la divisione in Società separate degli agenti del trasporto ferroviario; da questa Direttiva sono nate TRENITALIA ed RFI, in quanto veniva stabilito che il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria (RFI) "doveva" essere separato dalle eventuali Imprese di Trasporto.

Successivamente, anche allo scopo di rendere possibile il pratico svolgimento dei compiti assegnati alle Imprese di Trasporto Ferroviario, sono state emanate ulteriori Direttive Europee, comunque sempre convertite in leggi dello Stato Italiano, che hanno specificato i concetti relativi alle "Licenze", alle "Tracce Orarie", alla "Certificazione" ed ad ulteriori elementi che hanno sempre più caratterizzato il trasporto ferroviario negli ultimi 20 anni circa.

Contemporaneamente, anche in virtù delle mutate condizioni di rapporti con le strutture politiche del Paese, (Regioni ed Enti Locali), in Italia è stata costruita una legislazione specifica riguardante il Trasporto Regionale e Metropolitano, realizzando - in pratica - un continuo terreno di confronto tra chi storicamente aveva gestito il servizio e tutte le strutture interessate alla sua fruizione.

La necessaria premessa dovrebbe portare a comprendere i motivi che spingono l'Impresa di Trasporto Ferroviario della quale siamo tutti dipendenti ad operare le scelte - riferite ai treni - che portano alla "**Definizione della Offerta**".

In pratica accade che ad intervalli regolari nel tempo, di concerto ad altri operatori del trasporto ferroviario, TRENITALIA opera una verifica sull'andamento del proprio prodotto sul mercato, nel rispetto delle regole e dei vincoli predetti - riferiti alla legislazione vigente - intervenendo nelle situazioni dove si rendono possibili eventuali modifiche, allo scopo di realizzare un miglioramento degli orari e delle composizioni dei treni.

Per rendere possibile ed attuabile questa operazione, è necessario ottenere l'assenso dei vari soggetti interessati, quindi RFI, le Strutture politiche locali, le rappresentanze dei Clienti (Associazioni Pendolari, ecc), oltre a **stabilire concreti obiettivi di mercato**, comunque derivanti dagli obblighi della Legislazione Comunitaria.

Per descrivere, in termini semplici e lineari, come nasce la "**PRODUZIONE**", proponiamo il seguente riepilogo, diviso per passaggi:

PRIMA FASE (DETERMINAZIONE DELL'OFFERTA)

Riunione tra MARKETING, RFI, IFT (Impianti Formazione Treni), PDM (Rappresentanti Settore Macchina), PDB (Rappresentanti Settore Bordo), nella quale viene definita la "QUANTITA' DI PRODUZIONE", in termini di

- a) Treni (Quantità)
- b) Orario dei treni
- c) Classificazione (Tipologia di prodotto)
- d) Composizione (Numero di vetture)

Tutti questi valori, che definiremo "OFFERTA", dovranno tenere conto di quanto già espresso in premessa, in pratica di:

- a) Domanda del Cliente Esterno
- b) Scambi internazionali
- c) Agenzie
- d) Clienti Occasionali

SECONDA FASE (COSTRUZIONE DEGLI ALLACCIAMENTI)

Si rende, a questo punto, necessario tradurre l'Offerta in condizioni lavorative, per svolgere effettivamente il trasporto ferroviario; saranno - quindi - realizzate condizioni tali da permettere, nel rispetto delle norme stabilite dal CCNL, lo svolgimento del servizio da parte del personale.

Proviamo a comprendere **come si "sviluppa" la Produzione in allacciamenti**.

*Certamente, come predetto, esistono vincoli non derogabili, rappresentati dalle **condizioni normative**.

Sicuramente sarà importante verificare le **modifiche intervenute all'orario dei treni, in riferimento ad eventuali "progetti precedenti", anche in riferimento alle **modifiche alle composizioni dei treni**.

***Supponendo che su una linea non si verificassero le modifiche predette, sarà comunque importante tenere conto di **eventuali criticità di esercizio riscontrate nella gestione del lavoro e nello sviluppo dei turni**, sempre della fase precedente.

****Allo scopo di non creare aree di "superlavoro" coincidenti con altre di "cassa integrazione", sarà altresì importante **tenere conto delle risorse dislocate sul territorio**, in pratica degli agenti presenti negli ISP o ISR della Rete Ferroviaria, in termini geografici.

*****In riferimento - comunque - al "Costo", sarà infine importante tenere conto della **produttività sia del singolo che della totalità degli allacciamenti**.

Sulla tematica legata a quest'ultimo punto, proviamo a fare una sintesi sulle condizioni che portano alla migliore utilizzazione e realizzazione, sia degli allacciamenti che della loro assegnazione ad un Impianto rispetto ad un altro.

Le condizioni ottimali per l'assegnazione della produzione e la costruzione degli allacciamenti, in riferimento a una linea o alla totalità delle linee ferroviarie interessate, si realizzano quando :

- 1) Il **numero degli allacciamenti** su una "Direttrice" è il **minore possibile**
- 2) il **numero degli agenti utilizzati** (CT - CST ed eventuali Accudienti Cuccette) è il **minore possibile**
- 3) la **quantità di ore di scorta** risponde al **parametro Km/agenti più favorevole** (maggiore)
- 4) le **ore di lavoro per ogni allacciamento** risultano le **maggiori possibili in Andata e Ritorno**
- 5) il **numero dei servizi notturni** è il **minore possibile**, rispetto al percorso notturno **dei treni interessati**
- 6) gli **allacciamenti costruiti con Riposo Fuori Residenza** prevedono il **massimo impegno** lavorativo sia per il viaggio di andata che per quello di ritorno, oltre al minore tempo possibile di RFR, tendente al minimo previsto
- 7) gli **spostamenti senza scorta** (viaggio fuori servizio) sono **tendenti allo zero**
- 8) la **scorta di un treno risulti la più omogenea possibile**, cioè con il **minore numero possibile** di "Cambi di Personale" nelle località intermedie, **evitando** - quindi - i cosiddetti "**tagli**" dei treni.

Sulla base di questi "Criteri" si sviluppa la costruzione degli allacciamenti, realizzando la "**Programmazione**", che dovrà comunque essere sottoposta alle verifiche dei punti predetti, quando parlavamo dello "sviluppo della Produzione"; a seguito di queste operazioni è possibile - dopo avere stabilito la reale assegnazione dei "Treni" ad ogni specifico ISP/ISR (a seconda della loro tipologia e classificazione) - passare alla effettiva "Costruzione del Turno", avendo a disposizione gli **ALLACCIAMENTI**.

L'effettiva assegnazione degli allacciamenti ad ogni ISP/ISR avviene a seguito di un percorso negoziale di trattativa, previsto contrattualmente; può succedere che in quella Sede non si raggiunga l'accordo tra la Società e le Rappresentanze Sindacali.

In questo caso - sempre per periodi stabiliti - la scelta operata dalla Società diventa vincolante per permettere in ogni caso l'entrata in vigore dei turni di servizio nella data di attivazione del nuovo orario dei treni.

*Qualora si verifica questa situazione, entrano in vigore i cosiddetti "TURNI AZIENDALI", che dovranno - comunque - essere realizzati nel rispetto di quanto stabilito dal CCNL e **non potranno contenere flessibilità normative non concordate.***

Rispetto alla procedura negoziale dei turni, nell'appendice si potranno trovare tutti i riferimenti contrattuali che regolano sia la materia che il cammino di contrattazione.

Certamente il primo elemento è importante, in quanto basilare per l'esistenza di un turno di lavoro del PDB; sono altresì importanti i tempi che separano tra loro gli allacciamenti, quindi i **Riposi Giornalieri in residenza** e quelli **SETTIMANALI**, la cui durata e particolarità è stata già descritta nella parte relativa all'orario di lavoro. Nel Quadro "B" del mod. M.131 troveremo anche periodi (o giornate) dove non viene indicata nessuna utilizzazione ai treni; parliamo degli "**INTERVALLI**", delle "**RISERVE**" (delle quali in seguito forniremo la spiegazione), ed infine delle "**SCORTE**" (che saranno anch'esse oggetto di successiva spiegazione), **tutti periodi di 24 ore e che coprono** - quindi - **un'intera giornata del turno**.

ULTERIORI COMPONENTI DEL TURNO (Intervalli, Riserve, Scorte)

1) **INTERVALLI**: sono eventualmente inseriti nel turno di servizio per 2 scopi principali
 a) raggiungimento del valore contrattuale del RIPOSO SETTIMANALE (3538 ore) - **INTERVALLO DI RIPOSO**
 b) mancata utilizzazione ai treni per condizioni di orario od altre, allo scopo di mantenere la regolare successione senza operare modifiche ai servizi preesistenti - **INTERVALLO TECNICO**.

2) **RISERVE**: sono assegnate dalla Sede Centrale di Programmazione ad ogni ISP/ISR in relazione alla quantità di lavoro/scorta effettuato nel periodo precedente alla data di attivazione del turno (anno od orario precedente) per servizi straordinari, periodici e comunque non turnificati.

In questo caso il riferimento sarà fatto alla PRODUZIONE NON PROGRAMMATA A PRIORI, MA QUANTIFICATA NELLA PRODUZIONE GLOBALE.

Per la loro determinazione è stata stabilita la formula seguente, che è descritta corredata dal significato dei valori utilizzati per la sua realizzazione:

A) *Produzione straordinaria quantificata*

B) *Media giornaliera KM/agenti (con riferimento alla precedente Turnificazione dello stesso periodo)*

C) *Media del "Modulo di Scorta" (Numero di agenti ai treni in riferimento alla composizione)*

D) *Percentuale della Produzione Ordinaria (Turnificata) assegnata*

FORMULA

1) **Capo Treno** $[A : B] \times D$

2) **CST e Acc. Cucc.** $[A : B] \times C \times D$

Nella pratica di realizzazione del turno di servizio di ogni ISP/ISR sono considerate ed assegnate inoltre le Riserve di propria competenza, comunque sempre verificate dalla Sede Centrale, che scaturiranno dal calcolo operato dalle Sedi Periferiche.

In questo caso il riferimento sarà fatto alla PRODUZIONE PROGRAMMATA E FUORI TURNO A QUALSIASI TITOLO.

Per la loro determinazione esiste una formula matematica, che è descritta di seguito corredata dal significato dei valori utilizzati per la sua realizzazione:

A) *Totale del lavoro degli allacciamenti FUORI TURNO*

B) *Giornate di effettuazione*

C) *Durata in giorni dell'anno dell'orario considerato*

D) *Media lavorativa giornaliera in rapporto all'orario settimanale (36 ore = 6.10 ore)*

E) *2/15 Quota di integrazione del Riposo Settimanale per CT e CST*

F) *1/30 Quota di integrazione del Riposo Settimanale per Accudiente Cuccette*

FORMULA

1) **CT e CST** $[(A \times B/C) : D] + E$

2) **Acc. Cuccette** $[A \times B/C) : D] + F$

Determinate le formule per il calcolo delle Riserve, è importante ribadire che il loro inserimento nel turno prevede che un agente che si trovi sulla giornata corrispondente alla "Riserva" **di norma è comandato alla scorta di eventuali treni straordinari o periodici** (se non turnificati); nella pratica utilizzazione giornaliera, però, un agente può essere utilizzato in maniera promiscua sia per il caso predetto che per l'eventuale **sostituzione di altro agente mancante su una colonna di turno**; questa precisazione va fatta in quanto il secondo tipo di utilizzazione "dovrebbe essere previsto" per gli agenti in posizione di "Scorta", come vedremo in seguito.

La banalizzazione dell'utilizzazione, non prevista nel turno - nel quale Riserve e Scorte sono separate, anche e soprattutto per il diverso metodo di conteggio ed inserimento - **risulta quindi possibile solo in gestione**, sia per esigenze di servizio che per motivi di opportunità di utilizzazione di tutto il Personale.

Questa premessa ci porta a definire le "Scorte", che costituiscono un valore sempre presente nel turno, in quanto derivante da un calcolo matematico, che sarà di seguito illustrato.

3) **SCORTE**: sono inserite nei turni per la sostituzione degli agenti assenti per malattia, per formazione professionale, per infortunio, per ferie, per permessi, per festività (e relativi recuperi), per visite sanitarie e per tutti gli altri motivi, ad esclusione delle assenze per Riposo Settimanale o per Protesta Sindacale (Sciopero).

Per quanto predetto, quindi, **il dato relativo alle scorte sarà sempre presente nel turno di servizio**, anche in assenza di eventuali Riserve, in quanto **si riferisce alla sostituzione di agenti** anche per Servizi di Turno. Il fabbisogno delle scorte sarà calcolato in base ad una previsione delle assenze medie pro-capite e sarà stabilito in percentuale alle presenze necessarie **per svolgere tutti i servizi, sia ordinari che straordinari**.

Convenzionalmente *la determinazione delle scorte è basata sul presupposto che le assenze di un anno conservino lo stesso andamento dell'anno precedente*.

Nel corso degli anni il riscontro effettuato ha comunque dato un buon grado di affidabilità rispetto a questo concetto, confermando la validità della scelta operata.

Quella che da ora in avanti chiameremo "PERCENTUALE DI SCORTA" avrà un valore unico per tutte le utilizzazioni (CT, CST, ACC. CUCLETTE) e per tutti gli Impianti della Rete; viene stabilita - in base ad una formulazione numerica che illustreremo in seguito - con il VALORE del 26%.

La **QUANTITA' DELLE SCORTE** da inserire in un turno si ottiene dalla seguente

FORMULA

SCORTE

$$\frac{[(SERVIZI DI TURNO + RISERVE) \times 26]}{100}$$

dove **nei servizi di turno** - in questo caso - **sono compresi anche gli Intervalli**, sia Tecnici che di Riposo.

A questo punto potrebbe risultare interessante conoscere tutto il meccanismo matematico che ha stabilito il valore del 26% per la percentuale di scorta; chi scrive ritiene sufficiente, in luogo di entrare in un dettaglio molto articolato e che potrebbe risultare di non semplice comprensione, comunicare le fonti da dove sono stati ricavati tutti gli elementi utili a questa determinazione:

In primo luogo è necessario stabilire che - come abbiamo visto - possono esistere assenze che si possono prevedere, come quelle per ferie o istruzione professionale; queste saranno considerate **A PREVENTIVO**.

Per l'utilizzazione corretta dei parametri di queste giornate, operando la divisione sia delle ore complessive di lavoro che dei giorni lavorativi di una "Sestina di turno", risulteranno i seguenti valori, necessari per il conteggio delle eventuali giornate di aggiunta per le sostituzioni:

- 1) Ore complessive di una sestina = 144 (6 x 24)
- 2) Ore di lavoro e di intervalli giornalieri nelle sestina = 104 (144 - 40*)
- 3) Giorni lavorativi nella sestina = 4,333 (104 : 24)
- 4) Giorni di riposo settimanale nella sestina = 1,667 (6 - 4,333 o 40* : 24)

Il valore di 40* ore è attribuito in quanto rappresenta la quota fissa del Riposo Settimanale scaturito dal calcolo del Riposo Settimanale del turno, stabilito contrattualmente in almeno 3538 ore.

Al termine di questo ragionamento si ricava che sarà **necessario moltiplicare le assenze a Preventivo per il parametro 1,385** per ottenere il valore da utilizzare per la determinazione delle scorte.

Diverso è - invece - il discorso per altre assenze, rilevate nell'anno precedente, che sono avvenute per diversi motivi, che rientrano tra quelli citati all'inizio della descrizione delle scorte, con esclusione di quelle assenze già preventivate; queste ultime saranno considerate **A CONSUNTIVO**.

Attraverso questi passaggi, si comprende come **tutte le assenze dovranno essere inserite nel calcolo**, per ottenere un valore corretto ed attendibile, oltre a considerare che, svolgendosi il lavoro per 5 giorni con il 6° giorno convenzionalmente di Riposo, sarà **necessario moltiplicare le assenze per 1,2** (dato dal rapporto 6:5). Ricapitolando, per determinare il valore delle assenze da inserire nel calcolo, si opererà nel modo seguente:

- 1*) Valore assenze a preventivo = Assenze a preventivo x 1,385
- 2*) Valore assenze a consuntivo = Assenze a consuntivo x 1,2
- 3*) Assenze totali = 1* + 2*

Il valore indicato con il numero **3***, che chiameremo **A**, sarà quello da inserire nella formula seguente, che determina la **Percentuale di Scorta**:

Perc.le di Scorta

$$A : [365 - A]$$

PRESENTAZIONE DEL TURNO - PARTE FINALE - (QUADRO C MODULO M.131)

Dopo avere descritto sia il "FRONTESPIZIO" che "la parte interna" del Turno, è necessario ricordare che un progetto di turno grafico, realizzato dalla Società e consegnato in precedenza alle fasi di trattativa territoriale alle Rappresentanze Sindacali dei Lavoratori, contiene al suo interno una parte finale, all'interno della quale sono indicati tutti i tempi di effettuazione (e di eventuale soppressione) dei treni presenti nel turno per i quali ne è prevista la "turnificazione" - cioè la loro presenza all'interno - con l'indicazione della reale durata dei termini temporali in relazione alla vigenza dello stesso, che sarà chiamata " **NOTE SULLA PERIODICITA' DEL TURNO**".

Come vedremo in seguito, questi dati saranno fondamentali per comprendere il significato del "conteggio reale" degli allacciamenti dei treni, in quanto il valore di ogni "servizio di turno" dipenderà dalla continuità o meno della circolazione del treno presente all'interno dello stesso allacciamento.

Ricordando - inoltre - che il monte ore di Riposo Settimanale del turno si calcola prendendo a riferimento i Riposi Settimanali tra i servizi di turno, risulta conseguente che, in presenza di "soppressioni" di treni collocati in precedenza o a seguito dei Riposi Settimanali, in ogni circostanza il calcolo sarà comunque riferito al "nuovo" valore che ne scaturirà, sia in crescita che in diminuzione, con la eventuale variazione rispetto al dato originario. Per rendere maggiormente chiaro quanto detto in precedenza - oltre a rimandare alla trattazione specifica del metodo "reale" di conteggio dei "servizi di turno"; proviamo a simulare qualche situazione in turno.

Se un treno - o un gruppo di treni - presente in un allacciamento risulta soppresso in uno o più giorni della settimana (massimo 4, in seguito vedremo il motivo) oppure per un periodo delimitato dell'anno nel quale è in vigore il turno dove questo treno è inserito, il suo "valore" nel calcolo dei servizi di turno - quindi di tutti gli altri elementi conseguenti del turno, fino al calcolo definitivo del fabbisogno - risulterà **diminuito di tutte le parti equivalenti ai "tempi" di soppressione**.

Oggi il computo, come abbiamo premesso nella descrizione dei valori del Turno, è effettuato tramite il programma VESTE, che fornisce in tempi immediati, dati i valori del turno in tutte le sue componenti, il valore relativo al conteggio reale degli allacciamenti.

Allo stesso modo, ritornando all'allacciamento predetto, se lo stesso è collocato nel turno in precedenza o a seguito di un Riposo Settimanale, in ogni occasione in cui si verifica una modifica eventuale dello stesso allacciamento sarà necessario **ricalcolare il tempo di Riposo Settimanale al quale era riferito**, nel turno, **lo stesso allacciamento, sia in crescita che in diminuzione**.

Conseguentemente questa operazione andrà a modificare il dato complessivo riportato sul Quadro "A" del modulo M. 131 riferito al Riposo Settimanale del turno, con l'eventuale aumento o diminuzione del valore previsto se non ci fossero state soppressioni e/o modifiche in turno degli allacciamenti.

Anche in questo caso il calcolo sarà effettuato automaticamente dal programma di attivazione.

Abbiamo in precedenza affermato che la soppressione di un treno - o di un gruppo di treni "legati" tra di loro in turno - può prevedere un massimo di 4 giorni la settimana, oppure un periodo determinato dell'anno in riferimento alla validità del turno; questo è valido in quanto - in caso contrario - **sia il treno che l'eventuale servizio nel quale lo stesso fosse stato inserito non potevano essere turnificati**.

CONDIZIONI PER L'INSERIMENTO IN TURNO DEI TRENI E DEGLI ALLACCIAMENTI

Ricapitolando, le **condizioni per inserire in un turno un treno o un allacciamento** sono le seguenti:

- 1) è prevista l'**effettuazione del treno/treni almeno per tre giorni su sette** nella Settimana
- 2) la sua **effettuazione** è **prevista** - complessivamente - per **almeno la metà dei giorni di valenza del turno considerato** (se, per esempio, il turno è in vigore per 150 giorni l'effettuazione del treno/treni deve essere prevista per almeno 75 giorni).

In caso diverso - cioè di minore effettuazione - sia il treno/treni che l'eventuale allacciamento che ne deriva saranno considerati nel computo della produzione "periodica" ed inseriti, come abbiamo visto in precedenza, nel valore dal quale scaturirà l'eventuale attribuzione delle "Riserve" da inserire nel turno stesso.

Concludendo l'esposizione del Quadro "C" del Modulo M. 131, possiamo dire che questa parte riassume gli elementi necessari al conteggio illustrato in precedenza; è importante ricordare, però, che quanto indicato è riportato nelle singole pagine del Quadro "B", con la stessa indicazione delle eventuali soppressioni, oltre ad ogni eventuale "Servizio Sostitutivo" a quello "soppresso":

Quando non è riportato nessun servizio sostitutivo, nelle pagine del Quadro "B" troveremo l'indicazione "Senza Servizio", che darà all'Agente impegnato in quella giornata di turno la posizione di "Disponibile", a partire dalla ora di presentazione per il servizio previsto senza soppressione.

LA PRATICA COSTRUZIONE DEL TURNO

Abbiamo illustrato nelle pagine precedenti gli elementi presenti in tutte le parti di un Turno di Servizio. Prima di iniziare il percorso sulla "Costruzione del Turno", si ritiene necessario ricordare che per ogni giornata descritta nel turno (colonna) - ad esclusione di quelle indicate come Riserve o Scorte - sono riportati tutti i valori legati all'orario di lavoro, quindi gli orari (di partenza ed arrivo dei treni), il numero/i del treno/i, la prestazione lavorativa, gli accessori, le soste di servizio, il riposo giornaliero in residenza e l'eventuale durata oraria del Riposo Fuori Residenza, oltre alla durata del Riposo Settimanale tra 2 servizi di turno separati dallo stesso.

In precedenza abbiamo parlato di " **conteggio reale di un allacciamento** "; proviamo ora a dare un significato a questo termine, verificando anche il suo effetto nel turno.

A questo scopo, ipotizziamo una sestina di turno di un ISR (servizi TMR), in una località qualsiasi della Rete. Realizzeremo una tabella dove nella 1.a colonna indichiamo il numero d'ordine della giornata di turno, nella 2.a colonna indicheremo il numero dei treni, nella 3.a indicheremo i giorni di soppressione, nella 4.a il numero dei Km/Treno percorsi e nella 5.a le ore di scorta effettuate.

1	2	3	4	5
1	7211 - 7212	Soppresso il Sabato e i festivi	51	0.50
2	7508 - 7509	Soppresso il Sabato e i festivi	45	0.45
3	12201 - 12202	Soppresso la Domenica	60	1.10
4	21728 - 21731	Soppresso il Sabato e i festivi	51	0.50
5	3322 - 3323		60	1.10
6	RIPOSO			

Se operassimo il calcolo dei dati del turno - senza tenere conto delle soppressioni - avremmo i seguenti valori:

- 1) Giornate di turno = 5
 - 2) Scorte inserite in turno = $[(5 \times 26) : 100] = 1,2$
 - 3) KM/Treno del turno = 267
 - 4) Ore di scorta Totali = 4.45
 - 5) Media scorta Giornaliera = (Scorta Totale : Giornate di Turno) = $(4.45 : 5) = 0,57$ Ore
- etc....

Di fatto, quindi, il fabbisogno di questa sestina risulterebbe di 7,56 unità, date da $= 5 \times 1,512(*)$.

A questo proposito - calcolo del fabbisogno di turno - vedremo in Appendice il significato della formula con (*). Ipotizziamo la durata complessiva del turno di 245 giornate dell'anno, ricordando che in questo periodo siano comprese 42 tra Domeniche e Festività e 35 sabati.

A questo punto i valori predetti dovranno essere ricalcolati, secondo il metodo seguente:

- 1) Giornate di turno
 - a) giornata 1 = $[245 - 77] : 245 \times 1 = 0,68$
 - b) giornata 2 = $[245 - 77] : 245 \times 1 = 0,68$
 - c) giornata 3 = $[245 - 42] : 245 \times 1 = 0,98$
 - d) giornata 4 = $[245 - 77] : 245 \times 1 = 0,68$
 - e) giornata 5 = $[245 - 00] : 245 \times 1 = 1,00$
 Totale giornate di turno nella sestina 4,02
- 2) Scorte inserite in turno = $[(4,02 \times 26) : 100] = 1,04$
- 3) KM/treno del turno = $[267 \times (245 - 77) / 245] = 183,08$
- 4) Ore di Scorta Totali = $[4.45 \times (245 - 77 / 245)] = 3.13$
- 5) Media Scorta Giornaliera = $[3.13 : 4,02] = 0.48$

Dal calcolo risulta, quindi, che i servizi di turno di questa sestina con il calcolo reale diminuiscono di 0.98; a questo valore sarebbe necessario calcolare anche la quota del riposo - in diminuzione - conseguente al calcolo reale; convenzionalmente verrà attribuito un fabbisogno di 6,09 unità ma, come vedremo in seguito, anche questo valore dovrà subire una ulteriore diminuzione.

Ipotizziamo, infatti, che la sestina considerata sia inserita all'interno di un turno che sviluppi complessivamente 48 giornate con il conteggio senza soppressioni; per effetto del calcolo reale le giornate di turno saranno calcolate nel modo seguente:

Fabbisogno reale : $48 \times [(245 - 77) / 245] = 32,64$ dove la quota in diminuzione tiene conto anche dei Riposi Settimanali decurtati dal calcolo reale.

Occorre ricordare che, da questo momento in avanti, si parlerà sempre di valori "reali" come quelli riferiti ai turni di servizio, nel senso che saranno quelli che troveremo nella "lettura" di un turno.

Or.S.A. Sindacato Personale Viaggiante

Avendo a disposizione, a questo punto, tutti gli elementi necessari per "operare" sulla costruzione del turno, si ritiene utile e necessaria una ulteriore precisazione relativa al Riposo Settimanale, che è parte integrante ed importante del turno di servizio.

Nella fase di realizzazione e compilazione del turno, si può prevedere la cadenza del Riposo Settimanale con l'arretramento entro la 4.a giornata della sestina di turno oppure l'avanzamento fino alla 7.a giornata.

Fino alla firma del CCNL attuale, questa operazione prevedeva la necessità di permettere al personale il "recupero" degli eventuali Riposi Settimanali mancanti al **numero annuale**, stabilito in 61 (derivante dalla frazione GIORNI DELL'ANNO : 6, con arrotondamento per difetto).

A tale scopo era applicata la formula seguente, corredata di esempio pratico:

Nel caso di un turno che preveda uno o più riposi cadenti tra il 4.o ed il 7.o giorno, sono attribuiti alcuni **Riposi compensativi**, che si maturano dopo un determinato numero di giornate, che si ricavano dalla formula:

GIORNATE PER RIPOSO COMPENSATIVO = [FABBISOGNO DI TURNO : RESTO] x 6
dove il resto si calcola dividendo per 6 le giornate di turno e sottraendo il numero multiplo di 6 più vicino a quello del fabbisogno del turno.

ESEMPIO:

TURNO di 49 giornate complessive
RESTO: (49/6 = 8) # (6x8=48) # (49-48=1) # PARI AD 1
GIORNATE DI UTILIZZAZIONE PER MATURARE IL RIPOSO COMPENSATIVO
 (49/1) x 6 = **294**

Nella situazione attuale, avendo il CCNL determinato il **quantitativo annuale delle ore** di Riposo Settimanale spettante ad ogni agente (come sappiamo 3538), il concetto relativo al "numero" dei Riposi è praticamente decaduto, facendo - quindi - decadere anche la formula predetta; di fatto, nella compilazione dei turni, fermo restando il monte ore annuale, l'eventuale modifica alla "cadenza" del Riposo ogni 6 giorni sarà assorbita e regolata attraverso l'inserimento di "scorte rosse" ed eventuali "Riposi rossi", all'unico scopo di riportare la corretta rotazione al 6° giorno dello stesso Riposo Settimanale nella successione del turno.

Questa premessa ribadisce che, per una corretta ed agevole costruzione del Turno, risulta sempre conveniente collocare il Riposo Settimanale al 6° giorno, agendo in maniera diversa solo per giustificati ed inderogabili motivi, che si affrontano nelle situazioni nelle quali si presentano.

Proviamo, per questo motivo, ad ipotizzare una rappresentazione grafica:

Servizio 1	Servizio 2	Servizio 3	Servizio 4	Servizio 5	RIPOSO	Servizio 6	Servizio 7	Servizio 8	Servizio 9
------------	------------	------------	------------	------------	---------------	------------	------------	------------	------------

Con il termine "Servizio" chiameremo l'allacciamento; a seguito di 5 servizi collocheremo il Riposo, prevedendo per ulteriori "sestine" (5 servizi + il riposo) lo stesso tipo di successione.

Risulta ovvio, per tutto quanto illustrato nella parte relativa all'orario di lavoro, che tra ogni servizio sarà necessario rispettare il corretto Riposo giornaliero in Residenza e che tra il Servizio 5 ed il Servizio 6 il tempo di Riposo **non potrà essere inferiore a 48 ore**.

Per visualizzare quanto predetto, proviamo a realizzare una Sestina con l'inserimento degli orari nel rispetto dei vincoli "normativi":

Inizio ore 11.00 Termine ore 19.00	Inizio ore 12.00 Termine ore 22.00	Inizio ore 14.00 Termine ore 24.00	Inizio ore 19.00 (RFR o NOTTE)	Termine ore 03.00	RIPOSO	Inizio ore 6.00 Termine ore 14.00	ECC	ETC	ETC
---	---	---	---	----------------------	---------------	--	-----	-----	-----

Or.S.A. Sindacato Personale Viaggiante

Abbiamo, in questo caso, realizzato una Sestina di turno nella quale il lavoro settimanale risulta di 36 ore, rispettando il limite giornaliero di Riposo in residenza, prevedendo un Riposo Settimanale di 51 ore, che non poteva avere un valore inferiore, in quanto il servizio precedente il riposo termina nella fascia notturna e la ripresentazione a seguito del Riposo settimanale non può avvenire prima delle ore 6.00.

Nella parte relativa alle condizioni normative legate ai turni di lavoro, abbiamo ricordato che la quantità di ore di Riposo Settimanale del turno - in riferimento allo sviluppo complessivo - non potrà essere inferiore a 3538.

A questo scopo, nella costruzione del turno, sarà opportuno prevedere, come "valore medio" del riposo settimanale, "convenzionalmente" quello di 58 ore (unicamente per comodità di calcolo).

Ritornando alla tabella precedente, proviamo a rendere pratico il concetto esposto, considerando - ad esempio il turno composto di 12 giornate complessive.

Inizio ore 11.00 Termine ore 19.00	Inizio ore 12.00 Termine ore 22.00	Inizio ore 14.00 Termine ore 24.00	Inizio ore 19.00 (RFR o NOTTE)	Termine ore 03.00	RIPOSO
Inizio ore 6.00 Termine ore 16.00	Inizio ore 8.00 Termine ore 18.00	Inizio ore 10.00 Termine ore 20.00	Inizio ore 12.00 Termine ore 18.00	INTER- VALLO	RIPOSO

Abbiamo realizzato sia la media del Riposo settimanale (58 ore) sia la media del lavoro settimanale (36 ore). Sappiamo - però - che all'interno di un turno, per la sostituzione degli agenti assenti per vari motivi, sarà necessario prevedere un numero adeguato di scorte; in precedenza abbiamo definito il metodo di calcolo delle stesse, in relazione ai servizi di turno.

Per realizzare - quindi - correttamente un turno, dobbiamo operare per il calcolo e la disposizione delle scorte al suo interno; ritornando all'esempio precedente opereremo nel modo seguente:

Inizio ore 11.00 Termine ore 19.00	Inizio ore 12.00 Termine ore 22.00	Inizio ore 14.00 Termine ore 24.00	Inizio ore 19.00 (RFR o NOTTE)	Termine ore 03.00	RIPOSO
Inizio ore 6.00 Termine ore 16.00	Inizio ore 8.00 Termine ore 18.00	Inizio ore 10.00 Termine ore 20.00	Inizio ore 12.00 Termine ore 18.00	INTER- VALLO	RIPOSO
Inizio ore 11.00 Termine ore 19.00	SCORTA	SCORTA	SCORTA	SCORTA ROSSA	RIPOSO ROSSO

La verifica dei valori indicati sarà la seguente:

- 1) Servizi di turno complessivi = 11 (salvo soppressioni)
- 2) Scorte inserite = 3 (2,86 - arrotondamento per difetto)
- 3) Riposi Settimanali = 2 (2,2 - arrotondamento per eccesso)
- 4) Fabbisogno complessivo = 16 (16,06 - arrotondamento per eccesso)

Per permettere la "chiusura" del turno - in questo caso - sono stati inseriti 2 elementi, una scorta rossa (che non entra nel calcolo del fabbisogno di turno, che resta di 16,06 unità) ed un riposo rosso (che anch'esso non è contabilizzato nel fabbisogno) al solo scopo di mantenere la rotazione del riposo settimanale al 6° giorno. Vedremo in seguito come sarà più opportuno e funzionale utilizzare l'inserimento sia delle Riserve che delle Scorte; con questa illustrazione abbiamo unicamente esposto il metodo più diretto per realizzare la "successione" del turno; nel proseguimento del discorso sarà importante stabilire, come abbiamo fatto, in ogni caso il rispetto dei valori contrattuali legati all'orario di lavoro.

UTILIZZAZIONE DELLE RISERVE E/O DELLE SCORTE

Durante la stesura del turno si possono prevedere periodi continuativi di "riserva" e/o di "scorta".
In questo caso sarà predeterminata l'ora di presentazione della 1.a riserva e/o scorta, che viene stabilita nel rispetto del Riposo giornaliero in residenza, **prendendo a riferimento l'ora di presentazione del 1° servizio dopo il termine del periodo di riserve e/o di scorte.**

ESEMPIO: Nel caso in cui il servizio di turno precedente alle riserve e/o scorte termini alle ore 15 (comprensivo di accessori in arrivo), la presentazione della 1.a riserva e/o scorta sarà stabilita non prima delle ore 7.00 (intervallo minimo 16 ore) ed il primo servizio successivo al gruppo di riserve e/o scorte non potrà avere inizio prima delle ore 7.00 (comprensivo degli accessori in partenza).

VISUALIZZAZIONE PRATICA:

Termine del servizio ore 15.00	Riserva/Scorta ore 7.00	Riserva/Scorta	Riposo	Riserva/Scorta	Riserva/Scorta	Riserva/Scorta	Riserva/Scorta	Inizio del servizio ore 7.00	Riposo
---------------------------------------	--------------------------------	----------------	---------------	----------------	----------------	----------------	----------------	-------------------------------------	---------------

INSERIMENTO NEL TURNO : CONDIZIONI PARTICOLARI

Per esigenze di compilazione dei turni è possibile realizzare ed utilizzare il meccanismo di " **RIDUZIONE**" (-12 ore) oppure quello di **INTEGRAZIONE** (+12 ore), allo scopo di ridurre il valore complessivo dei servizi di turno (Riduzione) oppure quello complessivo di eventuali intervalli tecnici (o di Riposo) turnificati.
La modalità di realizzazione di questi accorgimenti tecnici è di seguito illustrata.

1) RIDUZIONE

Si attua quando sono collocati 2 servizi di turno tra un gruppo di riserve/scorte dove **l'ora di presentazione della 1.a riserva/scorta è pari all'ora di inizio del 1° servizio seguente le riserve/scorte diminuita di 12 ore, fermo restando le norme sull'orario di lavoro, relativamente al rispetto dei tempi di Riposo giornaliero in residenza.**

ESEMPIO E VISUALIZZAZIONE:

Servizio dalle ore 4.01 alle ore 11.40	Riserva/Scorta ore 9.40	Riserva/Scorta	Riposo	Riserva/Scorta	Riserva/Scorta	Riserva/Scorta	Riserva/Scorta	Inizio servizio ore 21.40	Riposo
---	--------------------------------	----------------	---------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------------------------	---------------

In questo caso è stato previsto un intervallo di 22 ore, a seguito di servizio con inizio alle ore 4.01.
Questo viene puntualizzato in quanto l'applicazione sia del "-12" che del "+12" deve rispettare quanto stabilito dall'articolo 22 del CCNL AF e dall'articolo 14 CCNL GR. FS., in riferimento all'orario di lavoro, **IN OGNI CASO.**
A seguito dell'applicazione di questo meccanismo all'interno del turno, risulteranno "diminuiti" i servizi di turno, con conseguente - anche se non obbligatorio - "aumento" del numero delle scorte, solo allo scopo di lasciare praticamente invariato il dato complessivo di fabbisogno.

2) INTEGRAZIONE

Si attua quando sono collocati 2 servizi di turno tra un gruppo di riserve/scorte dove **l'ora di presentazione della 1.a riserva/scorta è pari all'ora di inizio del 1° servizio seguente le riserve/scorte aumentato di 12 ore, nel rispetto delle norme relative all'orario di lavoro, in riferimento al Riposo giornaliero in residenza.**

Or.S.A. Sindacato Personale Viaggiante

ESEMPIO E VISUALIZZAZIONE:

Termine servizio ore 21.40	Riserva/Scorta ore 16.55	Riserva/Scorta	Riposo	Riserva/Scorta	Riserva/Scorta	Riserva/Scorta	Riserva/Scorta	Inizio servizio ore 4.55	Riposo
-----------------------------------	---------------------------------	----------------	---------------	----------------	----------------	----------------	----------------	---------------------------------	---------------

A seguito dell'applicazione di questo meccanismo all'interno del turno risulteranno "aumentati" i servizi di turno con conseguente - anche se non obbligatoria - "diminuzione" del numero delle scorte, solo allo scopo di lasciare praticamente invariato il dato complessivo di fabbisogno.

La particolarità e/o differenza di applicazione dei meccanismi di riduzione e di integrazione consiste nel fatto che **in caso di riduzione si "ritorna indietro" per il calcolo di 12 ore, stabilendo comunque l'ora di presentazione all'interno della stessa giornata (1.a giornata di riserva/scorta) mentre, in caso di integrazione si "avanza" di 12 ore, oltrepassando anche le ore 24.00 della 1.a giornata di riserva/scorta.**

A tale scopo, proviamo a simulare le rappresentazioni grafiche seguenti:

Ore 0.00	(ultimo servizio prec.te le riserve/scorte)	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$
\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	(1° servizio seguente le riserve/scorte)	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	ore 24.00

Questo è il caso relativo alla "Riduzione"; si nota - quindi - come la presentazione è situata all'interno delle ore 24.00 del 1° giorno di riserva/scorta, indicando con il simbolo **\$\$\$\$** i periodi di riserva/scorta, lasciando cioè la successione come "SINGOLA GIORNATA".

(ultimo servizio prec.te le riserve/scorte)	\$\$\$\$\$\$\$\$	ore 24.00
\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$
\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$	\$\$\$\$\$\$\$\$
Ore 0.00	\$\$\$\$\$\$\$\$	(1° servizio seguente le riserve/scorte)

In questo caso, invece, realizzando l' "Integrazione" si può passare alla giornata successiva dopo le ore 24.00 dell'ultimo giorno di riserva/scorta; questo meccanismo - di fatto - viene usato per cercare di eliminare, come predetto, eventuali intervalli in precedenza ai riposi settimanali, realizzando in ogni caso il risparmio di 1/2 giornata per servizi di turno, nonostante lo spostamento dell'orario di presentazione a seguito delle riserve/scorte.

A questo punto abbiamo analizzato il metodo di costruzione di un turno, oltre ad avere fornito le spiegazioni ed il modo di utilizzare tutti i suoi componenti; possiamo, quindi, fornire un riepilogo grafico sulla costruzione del turno stesso, di seguito illustrato:

RIEPILOGO DEGLI ELEMENTI DEFINITI DEL TURNO			
Servizi di turno	Allacciamenti dei treni + Intervalli	A	Tutti questi valori sono indicati sul Quadro A del M.131 nella colonna Giornate del Turno
Riserve	Numero Predeterminato	B	
Scorte	[(A + B) x 26 : 100]	C	
Totale Parziale	A + B + C	D	
Riposi Settimanali	D : 5	E	
Fabbisogno di Turno	E + D	F	

CENNI SUI TURNI DI LAVORO DEGLI ADDETTI ALLA SCORTA DELLE VETTURE CUCCETTE

Nella parte conclusiva dell'esposizione sulla tecnica di formazione dei turni di lavoro del PDB è necessario, per completezza di informazione, fornire alcuni dati relativi al lavoro degli addetti alla scorta delle vetture cuccette, anche se questo tipo di servizio - negli ultimi anni - ha subito un forte ridimensionamento, almeno relativamente all'assegnazione ai dipendenti di TRENITALIA della lavorazione collegata all'offerta programmata.

Premesso che la fase di contrattazione a livello locale risulta molto ridimensionata - nel senso della quasi totale assenza delle Rappresentanze Sindacali relativamente alla formazione dei turni - resta oggetto della Contrattazione l'assegnazione della PRODUZIONE agli Impianti dove ancora esistono addetti degli ISP in grado di svolgere il Servizio.

Anche questa fase sta subendo negli ultimi tempi un radicale ridimensionamento, in quanto sia i criteri che l'effettiva assegnazione di questa Produzione sono stabiliti in via predominante dalla Società, in base a criteri di omogeneità del Servizio e di maggiore Produttività.

Per il pratico svolgimento del compito che ci proponiamo, quindi, sarà necessario e sufficiente conoscere gli elementi caratteristici di un Turno di lavoro degli addetti al Servizio Cuccette.

PRESTAZIONE GIORNALIERA

La **durata massima del lavoro** fra due riposi giornalieri **per servizi di solo andata o di solo ritorno** può raggiungere i seguenti limiti:

- a) **13 ore** quando, per assicurare l'intera scorta della vettura cuccetta assegnata, sono necessari **2 agenti**
- b) **15 ore** quando la scorta della vettura cuccetta assegnata può essere assicurata da **un solo agente**.

RIPOSO GIORNALIERO IN RESIDENZA (Intervallo Giornaliero)

Il riposo giornaliero in residenza **non deve essere inferiore a 28 ore** e tale da comprendere una intera notte e da consentire - in ogni caso - il riacciamento con il successivo servizio di scorta nella giornata seguente il rientro in Sede di Impianto di appartenenza.

LAVORO NOTTURNO

I servizi notturni (fascia oraria 0.00 - 5.00) non possono essere più di **4** tra due Riposi Settimanali, con il massimo di **2 consecutivi**.

Durante le prestazioni di **durata superiore alle 8 ore** è consentito al Personale, *nelle ore notturne e compatibilmente con l'espletamento di tutte le mansioni di competenza*, di riposare nell'apposito vano o all'interno dello eventuale compartimento riservato della vettura cuccetta assegnata.

RIPOSO FUORI RESIDENZA

- a) la durata **minima** del RFR non potrà essere inferiore a **7 ore**
- b) la durata **massima** del RFR non potrà essere superiore a **17 ore**
- c) tra **due Riposi Giornalieri in Residenza** può essere effettuato **1 solo** Riposo Fuori Residenza
- d) la **somma dei tempi** della prestazione lavorativa (sia per viaggio di andata che per viaggio di ritorno) e del Riposo Fuori Residenza **può superare le 24 ore**, fermo restando che sarà commisurata all'esigenza di effettuare il viaggio di ritorno in servizio.

RIPOSO SETTIMANALE

Cade, di regola, al 6° giorno ed ha durata **minima di 56 ore**.

In questa esposizione sono stati riportati **i valori che differiscono** da quelli illustrati nella parte relativa alla normativa di lavoro del Personale di Bordo; **quelli non riportati coincidono** con i precedenti e vengono - quindi - applicati anche per il Personale di Bordo addetto alla scorta delle vetture cuccette.

La particolarità che risalta queste differenze è data da un fattore che è specifico di questo servizio, cioè quello relativo alla condizione che la tipologia del servizio cuccette è caratterizzata dalla presenza costante dei Riposi Fuori Residenza, in quanto - in caso contrario - risulterebbe di difficile o impossibile effettuazione.

APPENDICE 1
RIFERIMENTI CONTRATTUALI SPECIFICI SULL'ORARIO DI LAVORO
E SULLA CONTRATTAZIONE DEI TURNI DEL PERSONALE DI BORDO

ARGOMENTO	CCNL ATTIVITA' FERROVIARIE	CCNL DI CONFLUENZA GRUPPO FS
Orario di lavoro settimanale	Articolo 22 Punto 1 Comma 1 e Articolo 22 Punto 2 Comma 5	Articolo 14 Punto 1 Comma 1 e Articolo 14 Punto 1 Comma 3
Orario di lavoro giornaliero	Articolo 22 Punto 2 Comma 6 con sottocommi dal n° 1 al n° 5	Articolo 14 Punto 2 Comma 1-2-3 con sottocommi del n° 3 dal 1 al 4
Riposo Giornaliero in Residenza	Articolo 22 Punto 2 Comma 7 con sottocommi dal n° 1 al n° 5	Articolo 14 Punto 2 Comma 4 con sottocommi dal n°1 al n° 3
Riposo Fuori Residenza	Articolo 22 Punto 2 Comma 8 con sottocommi dal n° 1 al n° 4	Articolo 14 Punto 2 Comma 5 con sottocommi dal n°1 al n° 3
Riposo Settimanale	Articolo 22 Punto 2 Comma 9 con sottocommi dal n° 1 al n° 2	Riferimento all'articolo 22 punto 2 (e relative specifiche) del CCNL Attività ferroviarie
Riposo Settimanale (casi particolari)	Articolo 24 Punto 1 Comma 1 con sottocommi dal n° 1 al n° 2	Riferimento all'articolo 24 punto 1 (e relative specifiche) del CCNL Attività ferroviarie
Lavoro Notturno	Articolo 22 Punto 2 Comma 11 con sottocommi dal n° 1 al n° 2	Riferimento all'articolo 22 punto 2 CCNL A. F. ed inoltre Articolo 14 Punto 2 Comma 7
Pause	Articolo 22 Punto 2 Comma 12	Riferimento all'articolo 22 punto 2 comma 12 del CCNL Attività ferroviarie
Limiti del Servizio (abbandono Treno)	Articolo 22 Punto 2 Comma 13 con sottocommi dal n° 1 al n° 4	Riferimento all'articolo 22 punto 2 (e relative specifiche) del CCNL Attività ferroviarie
Flessibilità normative	Art. 22/6/1 - 10 ore fino ore 1.00	Art. 14/2/3.1 - 10 ore fino ore 1.00
	Art. 22/6/3 - 8 ore prima o dopo RFR	Art. 14/2/3.2 - 8 ore prima o dopo RFR
	Art. 22/6/4 - Fascia oraria Servizi ad A. U. TMR ed elevazione durata massima prestazione fino ad 8 ore	Art. 14/2/3.4 - Fascia oraria Servizi ad AU TMR ed elevazione durata massima prestazione fino ad 8 ore
	Art. 22/7/1 - Riduzione intervallo giornaliero fino a 11 ore (TMR) ed ampliamento della fascia oraria prevista (da ore 6.00 - 22.00 a ore 5.00 - 24.00)	Art. 14/2/4.2 - Riduzione intervallo giornaliero fino a 11 ore (TMR) ed ampliamento della fascia oraria prevista (da ore 6.00 - 22.00 a ore 5.00 - 24.00)
	Art. 22/8/2 - Elevazione limite massimo RFR fino a 11 ore per il 2° RFR mensile Art. 22/8/4 - Aumento numero RFR tra 2 Riposi Settimanali	Art. 14/2/5.2 - Elevazione limite massimo RFR fino a 11 ore per il 2° RFR mensile Art. 14/2/5.3 - Aumento numero RFR tra 2 Riposi Settimanali
Contrattazione* dei turni di servizio	Articolo 22 Punto 2 Comma 14 e Comma 15 (Linee Generali)	Articolo 14 Punto 2 Comma 8 (Procedura Negoziata Specifica)

*** COMMENTO ALL'ARTICOLO 14 P.2 C.8 - Procedura di Contrattazione dei Turni del PdB**

Premesso che il testo completo dell'articolo è facilmente consultabile sui testi che contengono il CCNL, al quale tutti gli argomenti precitati fanno riferimento, a noi interessa comprendere in modo chiaro il percorso delle fasi di contrattazione che porta, al suo completamento, alla stesura definitiva dei turni "concordati".

In linee generali, all'interno della procedura citata, possiamo individuare 3 elementi fondamentali:

- 1) Argomenti della trattativa
- 2) Fasi - e tempi - della trattativa
- 3) Modalità e obblighi - comuni tra le parti - della trattativa.

In relazione al primo punto, è evidente che gli argomenti partono dalla definizione della "Produzione", passando attraverso la "Programmazione", per giungere alla costruzione ed alla stesura della cosiddetta "Ripartizione". Per rendere possibile quanto predetto, il Datore di Lavoro si impegna a fornire alle Organizzazioni Sindacali tutti gli elementi che potranno essere oggetto di confronto tra le Parti, come descritto nella parte iniziale del predetto articolo 14/2/8, quindi il primo compito sarà quello di una "raccolta di dati", non dimenticando la verifica della corretta applicazione dei termini normativi.

Or.S.A. Sindacato Personale Viaggiante

Nella parte relativa alle fasi ed ai tempi (2° punto), possiamo distinguere 2 momenti:

- 1) fase Nazionale
- 2) fase Territoriale.

La prima fase "dovrebbe" trovare completamento e definizione entro 30 giorni precedenti all'attivazione del nuovo orario; in quella Sede sono oggetto di contrattazione - cioè con possibilità di eventuali modifiche - sia la ripartizione della Produzione BUPN/I, sia quella relativa ai servizi (allacciamenti) della BUPL riguardanti realtà produttive Regionali limitrofe.

La seconda fase si attua solo a condizione di accordo rispetto alla prima fase, entro 10 giorni successivi alla firma dell'accordo sulla fase Nazionale, entro 20 giorni precedenti all'attivazione del nuovo orario, sia a livello nazionale che regionale; in quella Sede sono oggetto di contrattazione i seguenti elementi:

- a) i turni di servizio, senza possibilità di modifica degli allacciamenti già definiti in Sede Nazionale
- b) gli allacciamenti di competenza della Sede Territoriale interessata
- c) eventuali flessibilità normative applicate ai turni di servizio, aggiuntive a quelle - ipotizzabili - concordate a livello Nazionale.

Nell'ipotesi del riscontro positivo di questi momenti di trattativa - cioè nel caso di accordo in entrambe le situazioni - sarà prevista la stesura dei Turni definitivi, che andranno regolarmente in vigore in occasione del "cambio" dell'orario.

Se - come spesso accade - il percorso di trattativa si interrompe iniziando dalla prima fase di trattativa, con questa procedura è stato stabilito che il progetto relativo sia all'assegnazione della Produzione che ai Turni di Servizio rimane quello stabilito dalla Società, con l'impegno, che coinvolge il 3° momento, di tentare in momenti successivi all'entrata in vigore dei "Turni provvisori" di trovare l'accordo a partire dalla prima fase per giungere alla stesura "Definitiva" dei Turni, concordati tra le parti.

Il dato negativo dell'articolo 14 P.2 C.8 risulta derivante - a parere di chi scrive - dalla mancanza di tempi stabiliti per il proseguimento della trattativa, sia sulla "Ripartizione" che sui Turni, anche perchè non è specificato quali siano i tempi massimi di durata delle fasi di mancato accordo.

Infatti, in questa situazione, nonostante il rispetto dei vincoli normativi, obbligatorio nella stesura di Turni non concordati, risulta evidente che qualsiasi eventuale modifica al progetto originario è preclusa, restando lo stesso (progetto) nell'ambito del lavoro svolto da una sola delle 2 parti coinvolta nella contrattazione che - comprensibilmente dal proprio punto di vista - esprime la sua volontà tendendo al massimo "risparmio" in gestione.

Concludendo questo commento, che resta comunque il parere di chi scrive, si comprende come sarebbe necessario ristabilire la certezza dei tempi nelle fasi della contrattazione, anche perché le condizioni lavorative espresse nei turni ricadono - nella maggioranza dei casi - molto pesantemente sulla vita quotidiana di ogni Lavoratore.

DESCRIZIONE DEGLI ELEMENTI RILEVANTI DELL'ARTICOLO 14 P.2 C.8 CCNL CONFL. GR. FS

TEMPI	ARGOMENTI	PERCORSO
Cambio Orario o Modifiche in corso	1) Modifica Offerta Commerciale	Presentazione progetto alle OOSS
Presentazione Tracce Orarie	2) Progetto Ripartizione dei Servizi Nazionale (P. N/I e P. L.)	Trattativa Nazionale
Presentazione Turni Territoriali	3) Progetto di Turnificazione Territoriale (sia P. N/I che P. L.)	Trattativa Territoriale
30 giorni precedenti Modifica Orario	FASE 1 e FASE 2	Accordo Nazionale
20 giorni precedenti Modifica Orario	FASE 3	Accordo Territoriale
10 giorni precedenti Modifica Orario	Mancato accordo	Turni Provvisori (Solo Inform.va alle OOSS)
In corso di vigenza dell'Orario	Turni di Servizio ed Utilizzazione del PdB	Turni Aziendali non Concordati
In corso di vigenza dell'Orario	Turni di Servizio ed Utilizzazione del PdB	Richieste Succ.ve delle OOSS
Eventuale durata intera Orario	Ripartizione della Produzione e Turnificazione Conseguente	In caso di Mancato Accordo resta in vigore il Progetto della Società

APPENDICE 2
A) PRINCIPALI LEGGI ATTUATIVE IN MATERIA DI TRASPORTO FERROVIARIO
CON RICHIAMO ALLE DIRETTIVE EUROPEE DI RIFERIMENTO
B) PRINCIPALE LEGISLAZIONE SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

<i>Legge Repubblica Italiana</i>	<i>Direttiva Europea (CE)</i>	<i>Materia di Riferimento e di Attuazione</i>
DPR 277/1998	Direttiva CE 440/1991	Divisione Societaria tra Gestore dell' Infrastruttura e Imprese di Trasporto Ferroviario per le Nazioni aderenti alla Comunità E.
DPR 146/1999	Direttiva CE 18/1995	Norme di attuazione relative alla concessione delle Licenze alle Imprese di Trasporto Ferroviario
DPR 146/1999	Direttiva CE 19/1995	Definizione della Ripartizione delle Capacità di Infrastruttura Ferroviaria e della riscossione dei Diritti per l'utilizzo della stessa
Legge 40/2000	Direttiva CE 35/1996	Disposizione Attuative in merito alla Sicurezza del Trasporto Ferroviario per le Nazioni aderenti alla Comunità Europea
DLgS 299/2001	Direttiva CE 48/1996	Integrazione Ferrovie Italiane nel Sistema Europeo di Trasporto Ferroviario ad Alta Velocità e Definizione dello Stesso
DLgS 66/2003	Direttive CE 104/1993 e 34/2000	Definizione di aspetti specifici legati all'Organizzazione del Lavoro per le Nazioni aderenti alla Comunità Europea
DLgS 188/2003	Direttive CE 12/2001 e 13/2001	Modifiche ed Integrazioni alla Direttiva CE 440/91 (12/01) Modifiche ed Integrazioni alla Direttiva CE 18/95 (13/01)
DLgS 188/2003	Direttiva CE 14/2001	Omologazione dei Regolamenti, Progettazione, Costruzione, Messa in Servizio ed Esercizio delle Reti Ferroviarie Europee
DLgS 188/2003	Direttiva CE 14/2001	Modalità di assegnazione della Certificazione alle Imprese di Trasporto Ferroviario e definizione della Certificazione
DLgS 268/2004	Direttiva CE 16/2001	Disposizioni attuative per il Sistema di Inter-operabilità tra le Reti Ferroviarie aderenti alla Comunità Europea
In attesa di Promulgazione	Direttiva CE 49/2004	Standars comuni (CST) e Metodi di Valutazione (CSM) per la Sicurezza Ferroviaria - Creazione Organismo per la Sicurezza Naz
In attesa di Promulgazione	Direttiva CE 51/2004	Apertura del Mercato di Trasporto Ferroviario per il Servizio Merci, sia Internazionale che all'interno dei Paesi aderenti alla CE
In attesa di Promulgazione	Reg.to CE 881/2004	Istituzione dell'Agenzia Ferroviaria Europea
Reg.to 1893/1991		Definizione dei Contratti di Servizio e Modalità di Assegnazione del Servizio Ferroviario
Legge 211/1992		Disciplina dei Servizi di Trasporto rapido di massa
DLgS 422/1997		Norme per la Gestione e l'Organizzazione del Trasporto Pubblico Locale - Conferimento Funzioni e Compiti a Regioni ed Enti Locali
Legge 30/1998		Disposizioni Governative per lo sviluppo nel Settore dei Trasporti degli Spostamenti rapidi di massa
DLgS 400/1999		Integrazioni e Modifiche al DLgS 422/97
Legge 422/2000	Direttiva CE 18/1995 e 19/1995	Determinazione dei Compiti Attuativi in conformità all'appartenenza alla Comunità Europea con riferimento al TPL
DLgS 188/2003	Direttiva CE 14/2001	Omologazione dei Regolamenti di Trasporto Ferroviario delle Ferrovie in Concessione a quelli del Gestore dell'Infrastruttura
Legge 184/2004		Riorganizzazione Ministero in Infrastrutture e Trasporti Modifiche al DPR 202/98

APPENDICE 3
A) CIRCOLARI ATTUATIVE DEL CCNL 2003
B) DESCRIZIONE DI UTILIZZAZIONI DIFFERENTI DA QUELLE TURNIFICATE
NELLO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO

A seguito della firma dell'ultimo CCNL, anche a causa di alcuni importanti fattori che sono intervenuti - sia in termini legislativi (vedi l'applicazione del DLgS 66/2003, oltre all'applicazione delle Normative Europee, dalle quali lo stesso DLgS deriva), che in termini di adeguamento profondo alle novità intervenute nel pratico svolgimento del servizio - tra le parti contraenti si è reso necessario stabilire corretti ed uniformi canoni di comportamento, allo scopo di evitare "interpretazioni unilaterali" lesive dei diritti dei lavoratori interessati.

Al termine del confronto, i cui temi erano stati trattati inizialmente - a dire il vero - in maniera unilaterale da parte della Società su pressione dei propri Organismi Interni, si è giunti alla formulazione definitiva delle

"DISPOSIZIONI ATTUATIVE DEL CCNL DEL 16/04/2003"

che hanno preso il nome di "*Circolare Pennacchi*" dal nominativo del Dirigente di TRENITALIA che le ha controfirmate, prima di renderle attuabili sotto forma di apposita Disposizione operativa.

E' da premettere che le predette Disposizioni sono apparse sotto 3 forme successive, per quanto precedentemente illustrato e che ***solo le ultime 2 hanno carattere esecutivo, in quanto concordate tra le parti sociali contraenti***, come è buona norma nelle fasi di contrattazione.

Va specificato, comunque, che le differenze sostanziali - oltre al punto di continuo contrasto a tutt'oggi - sono riferite unicamente alla ***definizione dei tempi accessori del Personale di Bordo, utilizzato nell'insieme delle mansioni di competenza, ancora oggi non totalmente regolamentati***, in quanto - rispetto alle fasi precedenti dove alcune utilizzazioni non erano presenti o risultavano oltremodo marginali - la posizione delle OOSS resta consolidata in quella stabilita nelle fasi precedenti alla firma del vigente CCNL, non ritenendo la materia parte integrante della contrattazione, in quanto non richiesta in maniera esplicita dalla Controparte Aziendale.

Per questo motivo sarà corretto parlare di tre differenti Circolari, in virtù del fatto che la Società TRENITALIA continua a ritenere validi - erroneamente - alcuni punti stabiliti nella prima stesura delle predette Disposizioni. Per correttezza di informazione saranno riportati i punti relativi all'"**ACCORDO**" tralasciando quelli per cui non esiste un'interpretazione condivisa, sui quali si auspica - in un futuro non lontano - l'assenso tra le parti.

La prima Stesura della Circolare Pennacchi porta la data del **29 agosto 2003**; nella stessa era riportata una necessaria premessa, che ci sarà utile nel seguito dell'esposizione.

Infatti si operava una divisione in base alla tempistica ed alla utilizzazione del Personale (PDC e PDB), attraverso i termini di:

- 1) *Programmazione*, con riferimento al TV2 per il PDC ed al M.131 per il PDB (Turno di Servizio)
- 2) *Gestione*, con riferimento all'attività dei Gestori Del Personale, sia PDC che PDB (Distributori)
- 3) *Esercizio*, con riferimento allo svolgimento delle prestazioni lavorative del Personale, sia in termini programmati che a seguito di eventi che ne modificassero la regolare e predetta utilizzazione.

Questa premessa è stata mantenuta anche nel testo concordato, che porta la data del **20 ottobre 2003**.

A seguito di questa premessa, allo scopo di rendere chiari e fruibili tutti gli elementi legati al "Lavoro" del Personale interessato, ***nella parte concordata sono stati specificati i concetti relativi alle "Pause"*** - a parere di chi scrive in maniera peggiorativa per il Personale - stabilendo che:

- a) in caso di programmazione superiore ad 8 ore di una prestazione la Pausa prevista nel turno non potrà essere collocata nella prima ora, di norma non sarà inserita oltre la settima ora, in ogni caso non oltre l'ottava ora;
- b) la collocazione della Pausa sarà prevista, in caso di prestazioni particolarmente prolungate, compatibilmente con le necessità tecnico-organizzative, nelle posizioni maggiormente centrali della stessa prestazione;
- c) sono utili al fine della determinazione della Pausa - oltre quelle previste per la consumazione del pasto - le soste di servizio, le vie ordinarie comandate, i tempi per i viaggi fuori servizio (all'interno dei quali va comunque indicato - nei turni - il tempo destinato alla stessa pausa), fermo restando che in gestione la pausa potrà essere riposizionata, in base alle predette esigenze di continuazione della prestazione.

Come risulta facilmente comprensibile, il frutto dell'accordo su questo primo argomento ha in parte stravolto quanto previsto sia dalle Direttive Europee di Riferimento (104/93 e 34/00) sia dal DLgS 66/03.

Successivamente, nella lettura della predetta "Circolare", si trovano alcuni punti specifici sul lavoro del PDC, per i quali non esiste coinvolgimento diretto per il PDB.

Continuando la lettura viene chiarito il concetto relativo al **limite della prestazione che da diurna diventa notturna, stabilendo la facoltà di abbandono del servizio alle ore 1.00, comprensiva del rientro in Sede di Impianto di appartenenza**, con l'ulteriore specifica che il **superamento dell'orario giornaliero previsto** - nella nuova situazione - **da diritto al compenso per lavoro straordinario**.

Al punto successivo viene specificato l'orario di lavoro per il servizio ad Agente Unico, sia per il PDC che per il PDB, **sia in termini di servizio "puro", sia comprensivo degli accessori previsti**.

Di seguito sono specificati gli aspetti legati **agli spostamenti tra gli "scali"** (che sono considerati lavoro a tutti gli effetti), oltre a quelli legati ai **tempi di spostamento verso e dalle strutture atte alla fruizione dei RFR**. E' confermato quanto previsto dal DLgS 66/03 **in relazione all'intervallo minimo precedente una "riutilizzazione", cioè 11 ore solo a facoltà del Personale** (se non turnificate).

Sul Riposo Settimanale viene stabilita **sia la sua articolazione che la sua Durata Minima, cioè 48 ore comprendenti un'intera giornata solare aggiuntiva a quella della quota di Riposo Giornaliero in Residenza, stabilito nella quota minima di 16 ore**.

Sempre a proposito del Riposo Settimanale, viene stabilito **che lo spostamento tra il 4° ed il 7° giorno può essere realizzato solo in "Programmazione"**.

Viene introdotto il meccanismo di **prestazione parzialmente coincidente con il periodo di Riposo Settimanale** (INTERVALLO LAVORATO) che si rende possibile alle seguenti condizioni:

Giornata x	Giornata x + 1 (Riposo Settimanale)	Giornata x + 2 (Intervallo di Riposo)	Giornata x + 3
Termine del Servizio	Minimo 35 ore comprensive di una Giornata Solare a seguito del termine della Prestazione precedente (A)	Prestazione Lavorativa con Riposo Giornaliero in Residenza successivo minimo di 11 ore rispetto alla ripresa del servizio del giorno Successivo (B)	Inizio del Servizio
A + B = MINIMO 48 ORE			

oppure alle ulteriori condizioni seguenti:

Giornata x	Giornata x + 1 (Riposo Settimanale)	Giornata x + 2 (Intervallo di Riposo)	Giornata x + 3
Termine del Servizio	Prestazione Lavorativa a seguito di Riposo Giornaliero in Residenza non inferiore ad 11 ore rispetto al termine del servizio precedente (B)	Minimo 35 ore comprensive di una Giornata Solare precedenti la ripresa del servizio successivo (A)	Inizio del Servizio
B + A = MINIMO 48 ORE			

Continuando la lettura della Circolare, precedentemente ai successivi allegati, specifici per le materie trattate, sono stati ribaditi alcuni punti non chiari dell'Articolo 22 del CCNL AF relativi, ad esempio, alla durata della prestazione giornaliera per servizi non di scorta treno, con l'impegno sottoscritto tra le parti di successivi confronti su tematiche di nuova possibile attuazione, oltre alla conferma delle disposizioni esistenti, dove non siano intervenute modifiche.

La parte successiva è stata compilata e sottoscritta per la definizione dei meccanismi di accesso al lavoro di recente istituzione all'interno della Società TRENITALIA, in particolare attraverso il Part - Time di Tipo Verticale, sia per il PDC che il PDB, con la dettagliata descrizione di tutte le fasi - comprensive dei periodi di formazione e di avvio al lavoro effettivo - per il periodo considerato in quella fase.

A completamento di questo tema, è stato convenuto in quella Sede di attivare in via preventiva - quindi anche in precedenza ad eventuali nuove immissioni al lavoro - anche un percorso di Mobilità interna del Personale di TRENITALIA verso posti di lavoro dove fossero state riscontrate carenze rispetto all'Esigenza di Personale.

Or.S.A. Sindacato Personale Viaggiante

Nella parte successiva è stato costruito un **Allegato**, che **regolamenta alcuni aspetti** non totalmente chiari (oppure fonti di dubbie "Interpretazioni") **degli Articoli 22 del CCNL AF e 14 del CCNL GR FS**. Sono riportati nella Tabella Seguente.

PUNTO	ARGOMENTO	CHIARIMENTO INTERPRETATIVO
Art 14/1/1 CCNL GR FS	Lavoro Settimanale	Anche per il Personale senza turno assegnato i limiti del lavoro sono fissati in 36 ore medie, con oscillazione su base settimanale di più o meno 6 ore
Punto 5 - 1° alinea presente accordo	Lavoro Giornaliero	In caso di Prestazione Diurna che "diventa" notturna è attribuito compenso per lavoro straordinario, con relativa annotazione sui moduli di servizio (M80)
Art. 22/1/9 CCNL AF	Lavoro Giornaliero (Notturno)	Non sono considerate nel calcolo del lavoro notturno le Prestazioni che terminano entro le 24.00 e quelle che iniziano alle ore 5.00
Art. 22/2/7 CCNL AF	Riposo Giornaliero in Residenza	A seguito di una Prestazione Notturna collocata dopo un Riposo Fuori Residenza sono assegnate 16 ore di riposo giornaliero, con esclusione di RFR Diurno
		A seguito di Prestazioni iniziate in Residenza nella fascia notturna sono attribuite 22 ore con inizio prest.ne tra le ore 24.00 e le ore 1.59, 23 ore tra le ore 2.00 e le ore 4.00, 22 ore tra le ore 4.01 e le ore 4.59
		A seguito di Prestazioni notturne che interessano completamente la fascia 24.00 - 5.00 sono attribuite sempre 22 ore di riposo giornaliero
		In caso di riduzione "in Esercizio" del riposo giornaliero, è facoltà del lavoratore accettarne la stessa riduzione fino ad 11 ore solo per ripresa turno
		In posizione di scorta, riserva o disponibilità al Personale è assegnato il previsto riposo di turno o, in caso di prestazione effettuata su giornata di turno precedente il Riposo Settimanale, il riposo non inferiore a 16 ore
		Al personale di cui al punto precedente che scorti un servizio "fuori turno" dovrà essere assegnato il riposo contrattualmente previsto in base alla Prestazione effettuata
Punto 5 - 8° alinea presente accordo ed Art. 22/2/9 CCNL AF	Riposo Settimanale	Viene regolamentata la scritturazione ed il pagamento dell'utilizzazione parzialmente coincidente con il R. S. Si ribadisce l'assegnazione delle 58 ore in posizione di riserva, scorta o disponibilità
Art. 22/2/12 CCNL	Pausa DLgS 66/03	Possibilità di eventuale ricollocazione in "Esercizio"
Art. 24/1/2 CCNL AF	Ripresa del Servizio a seguito di Assenze varie	Conferma delle Disposizioni Vigenti, anche anteriori alla firma del CCNL 16/04/2003
Art. 22/2/6 CCNL AF	Viaggi Fuori Servizio e variazione del Servizio Programmato	Conferma delle Disposizioni Vigenti, anche anteriori alla firma del CCNL 16/04/2003
Art. 22/2/6 CCNL AF	Tempi Accessori	Conferma delle Disposizioni Vigenti, anche anteriori alla firma del CCNL 16/04/2003 con previsione di successive fasi di confronto e di definizione
Art. 22/2/13 CCNL AF	Termine del Servizio ed Abbandono Treno	Modalità Operative, Referenti Accreditati ed Elementi contenuti nella Comunicazione; a questo proposito: 1)Ora inizio lavoro prev., 2)Ora Termine lavoro progr.to, 3) Tipologia Succ.vo Riposo

Or.S.A. Sindacato Personale Viaggiante

Dopo l'illustrazione delle prime 2 Disposizioni Attuative, si ricorda che in una fase successiva - in particolare con l'accordo del **25 giugno del 2004** - alcuni aspetti non totalmente esplicitati precedentemente sono stati definitivamente chiariti e concordati tra le parti, oltre ad altri argomenti legati ai percorsi negoziali legati all'organizzazione del lavoro; in particolare - per il PDB N/I - si è convenuto in quella sede sulla modifica del "MODULO DI SCORTA" previsto per gli ETR 500 (e quelli in ogni caso composti di 12 vetture), operando un adeguamento da sottoporre a successive e costanti verifiche, oltre alla definizione dei "tempi di assenza del PdC/PdB a seguito di mancata utilizzazione (assenze varie)" già contenuti nella prima circolare non concordata tra le parti. A integrazione di questa appendice, si ritiene utile riportare un quadro riassuntivo delle condizioni nella quali il PDB che - per qualsiasi motivo, volontario o meno - non si avvale o non può avvalersi della facoltà dell'Abbandono Treno matura il diritto al "**Completamento Corsa**".

DESCRIZIONE	TEMPI	MODALITA'
CC "90"	Si attua nel caso di superamento del Limite* della Prestazione per un tempo inferiore a 30 minuti	<i>Questa tipologia si verifica prevalentemente in caso di Servizi Diurni, per le motivazioni che saranno esplicitate in relazione al concetto di Limite* della Prestazione</i>
CC "91"	Si attua nel caso di superamento del Limite* della Prestazione per un tempo pari o superiore a 30 minuti	<i>Sia in caso di Servizi Diurni che Notturni, nel caso di superamento del Limite* della Prestazione</i>
DEFINIZIONE DI LIMITE* DELLA PRESTAZIONE		
Servizi Diurni	<i>Si determina 2 ore dopo il termine della Prestazione Programmata (comprensiva di Tempi Accessori in arrivo) oppure - in ogni caso - 1 ora dopo il Limite Massimo della Prestazione Giornaliera (10 ore)</i>	
Servizi Notturni	<i>Si determina 2 ore dopo il termine della Prestazione Programmata (comprensiva di Tempi Accessori in arrivo) oppure - in ogni caso - 1 ora dopo il Limite Massimo della Prestazione Giornaliera (8 ore)</i>	
Servizi Con Riposo Fuori Residenza	<i>Si determina 2 ore dopo il termine della Prestazione Programmata (comprensiva di Tempi Accessori in arrivo) oppure - in ogni caso - 1 ora dopo il Limite Massimo della Prestazione Giornaliera (7 ore)</i>	
Servizi Modificati in corso di Prestazione	<i>Nel caso di Servizio Diurno che - in corso di svolgimento - diventa Notturmo, il Completamento Corsa si matura a partire dalla ora 1.00, con la stessa modalità prevista per i Servizi Notturni</i>	
CASI PARTICOLARI IN GESTIONE		
Prestazione parzialmente coincidente con il Riposo Settimanale	<i>In caso di Prestazione Concordata parzialmente coincidente con il Riposo Settimanale, esistono i requisiti per il riconoscimento del Completamento Corsa, in quanto l'accettazione preventiva aveva presupposto l'utilizzazione entro i Limiti Massimi della Prestazione Giornaliera</i>	
Riutilizzo Mancante dei limiti giornalieri di Riposo in Residenza	<i>In caso di Prestazione Concordata continuativa dove non sono previsti i Tempi Minimi di Riposo in Residenza (Doppia Prestazione), non esistono i requisiti per il riconoscimento del Completamento Corsa, in quanto l'accettazione preventiva aveva già presupposto il superamento dei Limiti Massimi della Prestazione Giornaliera</i>	
LOCALITA' NELLA QUALE SI MATURA IL COMPLETAMENTO CORSA		
<i>Nella Stazione - o località di Servizio - atta al ricovero del treno dove il PDB avrebbe potuto avvalersi della facoltà di "Abbandono Treno", immediatamente precedente alla Stazione di Termine della Prestazione Lavorativa Prevista dal Turno di Servizio o di Scorta del Treno di Turno in Servizio</i>		
RIASSUNTO DEGLI ELEMENTI INDICATIVI PER LA DETERMINAZIONE DEL COMPLETAMENTO CORSA		
1) Orario del Termine della prestazione programmata (compreso di accessori)		
2) Orario Prescritto di arrivo del Treno con il quale si matura il Completamento Corsa		
3) Orario di raggiungimento del Limite* della Prestazione per maturare il Completamento Corsa		
4) Orario di Arrivo Reale del Treno con il quale si matura il Completamento Corsa		
5) Località nella quale si matura il Completamento Corsa		
6) Sede di Termine del Servizio Programmato (chiaramente diversa dalla Precedente)		

APPENDICE 4
A) RIEPILOGO FORMULE TECNICHE
UTILIZZATE PER LA COMPILAZIONE E LA VERIFICA DEI TURNI DI SERVIZIO
B) DESCRIZIONE DEL MODULO DI SCORTA UTILIZZATO
PER LA DETERMINAZIONE DELL'ORGANICO PREVISTO ALLA SCORTA DEI TRENI VIAGGIATORI

Per l'illustrazione dei valori presenti nella prima parte di questa appendice saranno ripetute alcune definizioni - già presenti nella pubblicazione - per permettere una veloce consultazione per la realizzazione delle formule che saranno di seguito riportate, con l'acquisizione di un "linguaggio" di facile memorizzazione.

ALLACCIAMENTO: unione di 1 o più treni di Andata e di 1 o più treni di Ritorno dalla Sede di Deposito di appartenenza ad altra Sede e viceversa, con o senza Riposo Fuori Residenza

INTERVALLO DI TURNO: Giornata di Presenza senza utilizzazione inserita per il conteggio del quantitativo di ore di Riposo Settimanale minime previste dal turno (Intervallo di Riposo), oppure per permettere la regolare successione del Turno in mancanza di effettiva utilizzazione (Intervallo Tecnico)

SERVIZI DI TURNO: Allacciamenti dei treni + Intervalli di Turno **** (Definizione per facilità di calcolo)**

FORMULE TECNICHE PER LA FORMAZIONE ED IL CONTROLLO DELLA REGOLARITA' DEL TURNO

Parte Prima: Valori Numerici

SCORTE

$$[(\text{Servizi di Turno} + \text{Riserve}) \times 26] : 100$$

Fabbisogno di Turno (Formula 1)

$$\text{Servizi di Turno} + \text{Riserve} + \text{Scorte} + \text{Riposi Settimanali}$$

Fabbisogno di Turno (Formula 2)

$$[\text{Servizi di Turno} + \text{Riserve}] \times 1,512$$

Il significato della Formula 2 per il calcolo del Fabbisogno del Turno deriva da un procedimento matematico che tiene conto sia dei Riposi Giornalieri in Residenza (tra i Servizi di Turno) sia della quota del Riposo Settimanale da attribuire nel Turno, non tralasciando la regolare successione dello stesso, in riferimento alla collocazione del Riposo stesso.

Rappresenta un metodo veloce e diretto per determinare il Fabbisogno, senza dovere eseguire operazioni di passaggio; non ritenendo utile puntualizzare il meccanismo di calcolo del "numero fisso" utilizzato, la formula stessa è fornita per permettere un'ulteriore facilità di calcolo.

Parte Seconda: Controllo e verifica Valori Orari del Turno

Per i riferimenti a queste formule si consulteranno i valori presenti sul Quadro A del Modulo M. 131, ai quali saranno attribuite le lettere seguenti, per facilità di utilizzazione nelle formule stesse:

- A) Servizi di Turno **
- B) Somma Ore di Scorta del Turno
- C) Somma Ore di Lavoro del Turno
- D) Somma Ore di Riposo Settimanale del Turno
- E) Somma Ore di Lavoro Notturno del Turno
- F) Numero dei Riposi Settimanali tra i Servizi di Turno
- G) Fabbisogno di Turno

Per la determinazione dei valori che saranno in seguito illustrati, si ricorda che **sono tutti contabilizzati per mezzo del programma di attuazione del turno (VESTE)**, quindi il compito sarà quello - in caso di modifica alla successione realizzata in precedenza - di verificare la corretta applicazione dei termini normativi.

Media Scorta Giornaliera	$B : A$
Media Scorta Settimanale	$[(B : A) \times 7] : 1,2$
Media Lavoro Giornaliero	$C : A$
Media Lavoro Settimanale	$[(C : A) \times 7] : 1,2$
Media Riposo Settimanale	$D : F$
Monte Ore annue di Lavoro Notturmo	$[E : G] \times 365$

Oltre a questi, ricordiamo che nel predetto Quadro A sono riportati TUTTI i valori - anche quelli relativi alle Medie - dei componenti del Turno; a questo scopo, comunque, chi scrive ritiene corretto ricordare che i valori principali a cui fare riferimento sono quelli riportati nelle formule predette.

Questo non impone, nel caso di particolare interesse per la materia, di tralasciare anche gli altri valori, in questo caso sarà sufficiente collegare tra loro i valori che si riferiscono ad una voce specifica - ad esempio il Riposo Giornaliero in Residenza al numero degli stessi presenti nel turno tra i Servizi - per poterne calcolare la media ed il valore corrispondente.

Importante, comunque, sarà il controllo - come predetto - dei termini normativi legati all'orario di lavoro ed il rispetto delle norme contrattuali, come ad esempio il numero di RFR mensili "medi" del Turno, oltre alle altre voci alle quali il CCNL farà riferimento.

Sarà sempre un ottimo esercizio verificare anche eventuali - se possibili - "errori" del Sistema, ricordando che è comunque buona norma non fermarsi solo alla "prima occhiata".

Ultimo suggerimento, anch'esso abbastanza importante, sarà quello di controllare - in caso di applicazione dei meccanismi di "Riduzione" o di "Integrazione" a seguito della collocazione delle Riserve e/o delle Scorte - sia il valore Orario della presentazione prevista (che, come abbiamo visto, si calcola facendo riferimento al Servizio immediatamente successivo alla sequenza delle stesse) sia il Numero Complessivo che scaturisce dal conteggio, per la corretta applicazione della "Percentuale di Scorta", non sempre rispettata, a parere di chi scrive.

Continuando nell'illustrazione di questa ultima Appendice, saranno riportate alcune Tabelle, precedute da necessarie premesse, relative al cosiddetto "Modulo di Scorta", cioè del numero di Agenti del PDB necessari per la formazione della Squadra di Scorta ai treni, per permetterne la partenza e la scorta nel corso del viaggio. Nel corso degli anni, anche per effetto della modifica delle composizioni dei treni e per la loro diversa classificazione, sono intervenuti spesso cambiamenti rilevanti a "Regole" che potevano apparire inamovibili - o quanto meno condivise tra le parti - stabilite per garantire la sicurezza, la qualità e la regolarità del servizio.

Negli ultimi tempi appare non sempre chiaro il comportamento della "controparte" relativamente a questo argomento, anche con comportamenti tendenti a ricercare unicamente il "risparmio" in Gestione, nonostante la consapevolezza di potere generare sia confusione che altre più gravi conseguenze per il PDB che opera a bordo, con i compiti predetti e con la consapevolezza di fornire il migliore servizio possibile e cautelare sia la propria sicurezza che quella della Clientela trasportata.

Pertanto chi scrive, al termine di questa premessa, ribadisce che le "Regole" attuali - a meno di elementi nuovi e perfettamente motivati - sono INDEROGABILI, non potendo quindi fare parte di "Interpretazioni" e tanto meno di atteggiamenti vessatori nei confronti del PDB che ne chiede il rispetto.

DETERMINAZIONE DELL'ORGANICO PREVISTO (PDB) PER LA PARTENZA DEI TRENI VIAGGIATORI

Prima della specifica illustrazione - attraverso la compilazione delle previste "Tabelle" - dell'argomento in discussione, chi scrive ritiene utile procedere alla descrizione dei treni dove è prevista la presenza del PDB.

1) TRENI VIAGGIATORI MLP (media e lunga percorrenza)

- a) **EUROSTAR ITALIA**: Treni effettuati con Materiale ETR 450 - ETR 460 - ETR 480 - ETR 500 di collegamento veloce tra le principali Città Italiane, per i quali la circolazione è prevista nella fascia diurna, con sigla **ES***;
- b) **INTERCITY**: Treni effettuati con Materiale Intercity (A40 - Z1 - Eurofima ed assimilati) di collegamento a Media Velocità tra i principali Centri abitati (Città e Cittadine) della Rete Ferroviaria, per i quali la circolazione è prevista prevalentemente nella fascia diurna, con sigla **IC**;
- c) **EUROCITY**: Treni effettuati con lo stesso Materiale previsto per i Treni Intercity, ad esclusione di alcuni Treni della Società "CISALPINO" - in qualche caso effettuati con ETR 470 - e della Società "ARTESIA GIORNO" - in qualche caso effettuati con TGV SNCF (ETR Ferrovie Francesi) e/o ETR 460 Pol. - di collegamento veloce verso le principali località Ferr.rie Estere, per i quali la circolazione è prevista prevalentemente nella fascia diurna, con sigla **EC**;
- d) **ESPRESSI** : Treni effettuati con Materiale UIC-X (Ordinario), attualmente con " *posti a sedere di sola 2.a cl.* " in caso di Treni per i quali la circolazione è prevista prevalentemente nel periodo diurno, oppure aventi in composizione *anche Vetture Cuccette e Vetture Letti* , con circolazione prevista in periodi misti (D/N), con sigla **EXP**;
- e) **INTERCITY-NIGHT**:Treni effettuati con Materiale Intercity, con aggiunta di Vetture Cuccette e Vetture Letti, di collegamento a Media Velocità tra le principali Città Italiane, per i quali la circolazione è prevista prevalentemente nel periodo notturno, con sigla **ICN**;
- f) **EURO-NIGHT**:Treni effettuati con lo stesso Materiale previsto per i treni EC, con aggiunta di Vetture Cuccette e Vetture Letti, oppure composti *esclusivamente di Vetture Cuccette e Vetture Letti* , a seconda della fascia oraria di circolazione prevalente (Diurna o Notturna), di collegamento veloce verso le principali Città Estere, con sigla **EN**;
- g) **TRENI HOTEL**: Treni effettuati *esclusivamente con Vetture Cuccette e Vetture Letti* , di collegamento a Media Velocità tra i principali Centri abitati (Città e Cittadine) della Rete Ferroviaria, per i quali la circolazione è prevista prevalentemente nella fascia notturna, con sigla **TH**.

2) TRENI VIAGGIATORI TMR (Trasporto Regionale e Metropolitano)

- a) **INTERREGIONALI**:Treni effettuati con Materiale provvisto di telechiusura porte, di collegamento Medio/veloce tra 2 o più Regioni limitrofe, per i quali la circolazione è prevista prevalentemente nel periodo diurno (**IR**);
- b) **DIRETTI**:Treni effettuati con Materiale sia provvisto che non provvisto di telechiusura porte, di collegamento a Media Velocità sia in ambito Regionale che tra 2 Regioni Limitrofe, per i quali la circolazione è prevista prevalentemente nel periodo diurno (**DIR**);
- c) **REGIONALI**: Treni effettuati con Materiale provvisto sia di telechiusura porte che di Controllo Centralizzato, tramite Telecomando, della predetta, di collegamento in ambito Regionale tra tutte le località Ferroviarie atte al servizio viaggiatori, per i quali la circolazione è prevista quasi interamente nel periodo Diurno (**REG**);
- d) **METROPOLITANI**: Treni effettuati con Materiale provvisto sia di telechiusura porte che di Controllo Centralizzato, tramite Telecomando, della predetta, di collegamento nell'Area Metropolitana di forte traffico viaggiatori di tutte le realtà ferroviarie di Media/Alta penetrazione urbana verso le principali Città della Rete Ferroviaria, per i quali la circolazione è prevista in termini prioritari nella fascia diurna (**METR**).

Per facilità di verifica nella compilazione dei Turni, oltre al controllo della corretta applicazione del predetto modulo, risulta utile, sempre a parere di chi scrive, individuare come nei turni queste tipologie di treni saranno riconoscibili; a questo scopo - riprendendo quanto riportato nella PGOS - costruiamo una tabella dove sarà indicata la NUMERAZIONE dei Treni, in relazione alla Categoria, separandoli come in precedenza.

1) NUMERAZIONE DEI TRENI VIAGGIATORI MLP TURNIFICATI									
Categoria	ES* Italia	ES* Italia AV	ES Inter/li	IC Interni	EC	EXP Interni	ICN	EN/IC/EX Inter/li	TH Interni
Numera-zione	da 9300 a 9499	da 9600 a 9699	da 9000 a 9299 e da 9500 a 9599	da 500 a 799	da 1 a 199	da 800 a 999	Vedi IC interni	da 200 a 499	da 1900 a 1999

A questa prima Tabella, allo scopo di verificare anche le condizioni di Organico previste per la loro scorta, sarà opportuno affiancarne una successiva, riferita alla tipologia di prodotto normalmente non turnificata, che sarà quindi riferita ai Treni Periodici, Straordinari e di Agenzia, o ad altre Tipologie non contemplate nella precedente.

1 Bis) NUMERAZIONE DEI TRENI VIAGGIATORI MLP NON TURNIFICATI									
<i>Categoria</i>	Periodici Inter/li	A/CC Inter/li	Periodici ed A/CC	Treni di Agenzia	Periodici orari part.	Straord.ri non in Or.	Straord.ri non in Or.	Straord.ri non in Or.	Straord.ri non in Or.
<i>Numera-zione</i>	da 1000 a 1299	da 1300 a 1499	da 1500 a 1899	da 13000 a 13999	da 32000 a 35499	da 14000 a 16999	da 28000 a 31999	da 35500 a 36000	da 36000 a 36999

A seguito delle tabelle riferite al prodotto MLP, si riporta la tabella riferita al TMR, contenente i relativi treni di competenza.

2) NUMERAZIONE DEI TRENI VIAGGIATORI TMR TURNIFICATI								
<i>Categoria</i>	IR e DIR	REG a)	REG b)	REG c)	METR a)	METR b)	METR c)	Tutte le Categorie
<i>Numera-zione</i>	da 2000 a 3999	da 4000 a 8999	da 10000 a 12999	da 20000 a 25499	da 4000 a 8999	da 10000 a 12999	da 20000 a 25499	da 9800 a 9999

In questa situazione la diversa numerazione, anche per le stesse categorie di Treni, è riferita sia all'attribuzione delle cifre a Livello Regionale che alla Tipologia di Materiale in Composizione ai treni.

Anche per il TMR possono essere previsti Treni Straordinari, sia compresi che non compresi in Orario, comunque non turnificabili; la loro numerazione sarà la seguente:

- 1) **TRENI COMPRESI IN ORARIO** dal numero 17000 al numero 19999, oltre alla quota a disposizione dell'Unità Centrale, dal numero 37000 al numero 37999;
- 2) **TRENI PER SERVIZIO PERSONALE O DI MATERIALE VUOTO VIAGGIATORI** dal numero 25500 al numero 27999, numerazione assegnata dall'Unità Centrale alle Sedi Regionali, a seconda delle necessità, comunque con Circolare Operativa anche per la loro effettuazione.

A una attenta lettura di queste tabelle, a molti non sarà sfuggita la mancanza di numerazione dal 9700 al 9799. Chi scrive informa che nella fase attuale, senza alcuna esaustiva comunicazione alle Rappresentanze Sindacali, la Società ha operato l'immissione di un nuovo prodotto sul mercato Ferroviario, attraverso la modifica strutturale di una parte del parco veicoli di competenza, realizzando il prodotto **ES/City**, che viene classificato come Treno ES* ma risulta composto di vetture Z1 alle quali è stata effettuata un'opera di Restyling.

In riferimento a questa nuova iniziativa, alla luce del Modulo di Scorta che vedremo in seguito, ad oggi esistono posizioni differenti tra le parti, rispetto al numero di Agenti da assegnare alla scorta di questi Treni; in un futuro molto vicino - almeno chi scrive lo auspica - sarà concordato anche il modulo per questi Treni, attualmente stabilito nella forma più restrittiva (minima) da parte della Società.

Prima di passare alla visualizzazione delle Tabelle preannunciate sul Modulo di Scorta, è necessario stabilire alcuni concetti di base per la definizione di Vetture e/o di eventuale interruzione nella continuità del Treno, oltre a definire il "Metodo" utilizzato per costruire la Squadra di Scorta ad un Treno.

A questo proposito, nonostante siano intervenute negli anni costanti e significative modifiche alle Composizioni dei treni - oltre all'introduzione di nuove e diverse Tipologie di prodotto commerciale - si mantengono valide le Disposizioni emanate nel 1990, realizzate allo scopo di stabilire un comportamento omogeneo e funzionale per applicare tutte le "Regole" di cui si parlava in precedenza.

La funzionalità per mantenere valido quanto stabilito in precedenza sta nel fatto che le Parti Sociali contraenti lo hanno ritenuto sufficientemente rispondente alle Esigenze di tutto il mondo Ferroviario, sia quello "Datoriale" che quello "Esecutivo", quindi sia la Società che i Lavoratori.

Queste Disposizioni sono contenute in un'apposita Circolare (come si citava in quel tempo), che sarà di seguito illustrata e commentata.

CIRCOLARE P.R.I.E.03/3.1 (90) 1347 DEL 21 LUGLIO 1990 - (Nuova Piciocchi)

Premesso che all'interno di questa Circolare sono presenti, nell'ordine:

- 1) **Tabella A**, realizzata per stabilire l'organico "BASE" da assegnare ai Treni, modificata comunque nel corso del tempo, in funzione alle varie modifiche precitate sia sulla Tipologia dei Treni che della loro Classificazione
- 2) **Tabella B**, realizzata per stabilire le modalità di assegnazione e di pagamento delle eventuali Vetture Ecce-denti, in caso di Riduzione della Squadra di Scorta, anch'essa modificata e sostituita dagli Allegati A e B dello articolo 35 del CCNL DI CONFL. GR. FS.
- 3) **Tabella C**, stabilita per determinare - in termini INDEROGABILI - il numero minimo di Agenti del PDB da inviare ai treni per garantirne la partenza (Squadra Minima), ANCORA OGGI IN VIGORE E MAI MODIFICATA, nella stessa sono illustrati tutti i concetti riferiti alla formazione delle squadre, con i seguenti punti.

FORMAZIONE DEI TURNI

Fermo restando la validità del Turno, al solo scopo di garantire la Squadra Minima ai treni, possono essere distolti dal proprio turno agenti di Scorta purché il nuovo servizio comandato comporti un impegno lavorativo non superiore a quello precedentemente previsto dal turno aumentato di 1 ora.

CALCOLO DELLE CARROZZE

Ai fini del calcolo per l'assegnazione al PDB delle carrozze, vale come carrozza intera ogni vettura ordinaria, ogni automotrice, ogni rimorchio (dove esistente), ogni elemento di Elettrotreno; vale come vettura conteggiata a metà (mezza Vettura) ogni carrozza Letto, ogni carrozza Ristorante ed ogni carrozza Self-Service.

Nel gruppo di carrozze in consegna ad un Agente non potrà essere presente più di una interruzione, le due parti del gruppo devono risultare contigue; in questi casi saranno assegnate unicamente 2 vetture sia al CT che al CST, regola derogabile solo nel caso in cui le interruzioni siano agli estremi del gruppo di carrozze stesse.

ASSEGNAZIONE DEL PERSONALE

Dopo avere assegnato al Capo Treno le vetture di competenza ed avere diviso le rimanenti per il rapporto CST per Carrozze - come previsto - i resti pari o inferiori a 2 vanno trascurati.

In ogni caso, in sede di formazione di organico, ad ogni CST non potrà essere assegnata più di 1 carrozza oltre a quelle previste dal rapporto stabilito per l'assegnazione ai treni.

Il Capo Treno concorre alla formazione dell'organico purché l'ubicazione del posto o Compartimento di Servizio sia stabilita nell'ambito delle prime 3 Vetture di Testa del treno.

Nel totale complessivo delle vetture in composizione, per la formazione dell'organico, il numero decimale 0,5 si arrotonda all'unità immediatamente precedente.

CONDIZIONI DI IMPIEGO PER SERVIZI STRAORDINARI

I Riposi Fuori Residenza dovranno essere limitati e richiesti solo per i servizi programmati e - di norma - dovranno avere inizio nel periodo compreso tra le ore 22.00 e le 3.00.

Si definiscono "Programmati" i servizi che prevedono, all'atto dell'assegnazione da parte del Gestore del Personale dell'ISP/ISR di appartenenza (Distributore), un'utilizzazione (totale o parziale) sia per il viaggio di andata che per quello di ritorno (con o senza RFR), oltre a quelli assegnati agli agenti resi "disponibili" dal proprio turno per garantire la copertura della squadra minima ai treni, per i quali il rientro in Sede dovrà avvenire - inderogabilmente - entro un'ora dal termine del proprio servizio di turno precedentemente assegnato.

I servizi di scorta straordinari sono da considerare alla stesso modo dei servizi di turno, relativamente alla modalità di impiego del personale; per i servizi non programmati il PDB utilizzato dovrà prioritariamente essere restituito all'Impianto di Appartenenza, sia in servizio che fuori servizio, nel rispetto dei vincoli normativi, senza l'obbligo eventuale di usufruire del Riposo Fuori Residenza.

Nella stessa circolare sono riportati i termini previsti per la "Turnificazione" di un treno, come abbiamo già visto nella descrizione del Quadro C del Modulo M. 131, anche in questo caso - quindi - si tratta di un concetto mantenuto e ribadito grazie alla sua validità dimostrata nel tempo di attuazione.

Di seguito costruiremo le Tabelle "A" e "C", di fondamentale importanza sia per la formazione dei turni che per la corretta utilizzazione durante lo svolgimento del Servizio, rimandando alla lettura degli Allegati Predetti del CCNL 2003 GR. FS la verifica e lo studio della Tabella "B".

Per la prima tabella (A) sarà operata la divisione in 2 parti, relativa alla diversa tipologia di Treni utilizzati (MLP e TMR), mentre per la seconda - C - realizzeremo una sola tabella, comune per i vari treni utilizzati.

All'interno delle tabelle troveremo i treni di attuale circolazione, in relazione alla classificazione.

DETERMINAZIONE DEL MODULO DI SERVIZIO AI TRENI VIAGGIATORI PASSEGGERI MLP BU P. N/I***											
Composizione del treno (Numero Carrozze)	CLASSIFICAZIONE E CATEGORIA DEL TRENO										
	ES IT. - ES INT/LI		IC - EC		EXP - ICN		EN - TH	EN - TH			
	Materiali ETR	Materiali ETR 500	*	(x)	*	(x)	Per.22.00 - 6.00	Periodo 6.00 - 22.00			
							*	(x)			
1	CTR + 1 CST	CTR + 2 CST**	CTR	1° CST	CTR	1° CST	CT + 1 CST	CTR	1° CST		
2											
3			1° CST	2° CST	1° CST	2° CST		2° CST	1° CST	1° CST	
4											
5			2° CST	3° CST	2° CST	3° CST		2° CST	2° CST	2° CST	
6											
7			3° CST	4° CST	3° CST	4° CST		3° CST	3° CST	3° CST	
8											
9			4° CST		4° CST			4° CST	4° CST	4° CST	
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
ed oltre											

Note

*) Il Capotreno concorre alla formazione dell'organico

***) Accordo 25 giugno 2004 (Adeguamento squadra di scorta treni ES composti con materiale ETR 500)

(x) Il Capotreno non concorre alla formazione dell'organico

****) Sono confermate le norme, non derogabili, per garantire la partenza dei treni (vedi Tabella C).

NdA : per i Treni ES/City, attualmente classificati ES, il modulo di scorta assegnato dalla Società prevede la presenza del Capotreno e di 1 solo CST, come stabilito per i treni ES, nonostante la composizione dei pre-detti ES/City consista in 10 vetture trainate da una sola locomotiva.

DETERMINAZIONE DEL MODULO DI SERVIZIO AI TRENI VIAGGIATORI PASSEGGERI TMR BU P. L.*					
Composizione del treno (Numero Carrozze)	CLASSIFICAZIONE E CATEGORIA DEL TRENO				
	IR	DIRETTI	REG - METR	Reg - Metr	TUTTE LE CAT.RIE
	Con Telechiusura	Con Telechiusura	Controllo Porte e Telechiusura	Con Tech.**	Senza Telechiusura
1	CTR	CTR	CTR	CTR	CTR
2					
3					
4					
5	1 CST	1 CST	1 CST	1 CST	1 CST
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12	1 CST	1 CST	1 CST	1 CST	1 CST
13					
14					
15					
16					
ed oltre					

Note

*) Sono confermate le norme, non derogabili, per garantire la partenza dei Treni (vedi Tabella C).

***) In Sede di contrattazione decentrata (Territoriale) il Modulo di servizio previsto con il solo Capo Treno potrà essere esteso fino ad 8 vetture, in presenza di controllo della telechiusura porte nella cabina di guida e di adeguate condizioni di circolazione e di visibilità.

NdA : Nelle attuali condizioni di scorta di Treni con il solo Guidatore (Agente Unico), si ritiene opportuno pensare ad una rivisitazione di alcune situazioni esistenti, allo scopo di valutare le opportune condizioni di sicurezza, fermo restando quanto previsto dalla Tabella C.

**DETERMINAZIONE DELLA SQUADRA MINIMA
TABELLA C CIRC. P.R.I.E. 03/3.1 (90) 1347 DEL 21/07/1990**

Composizione del treno (Numero Carrozze)	CLASSIFICAZIONE E CATEGORIA DEL TRENO							Treni formati con materiali non comunicanti
	EC - IC	EN - ICN EXPR	IR - DIRETTI		REG - METR		EN - TH Per 22.00 - 6.00	
			Con Ch. Manuale	Con Ch. Pneum.	Con Ch. Manuale	Con Ch. Pneum.		
1	CTR	CTR	CTR	CTR	CTR	CTR	CTR	CTR
2								
3								
4	1° CST	1° CST	1° CST	1° CST	1° CST	1° CST	CTR	1° CST
5								
6								
7	2° CST	2° CST	2° CST	2° CST	2° CST	2° CST	CTR	2° CST
8								
9								
10	3° CST	3° CST	3° CST	3° CST	3° CST	3° CST	CTR + 1 CST	IN QUESTO CASO IL TRENO NON PUO' AVERE UNA COMPOSIZIONE SUPERIORE ALLE 6 VETTURE O, IN ALTERNATIVA, IN CASO DI COMPOSIZIONE MAGGIORE, SI ASSEGNERA' UN ULTERIORE CST PER OGNI GRUPPO DI 2 VETTURE
11								
12								
13	ed oltre	ed oltre	ed oltre	ed oltre	ed oltre	ed oltre	ed oltre	ed oltre
14								
15								
16	1 CST	1 CST	1 CST	1 CST	1 CST	1 CST	CTR + 1 CST	IN QUESTO CASO IL TRENO NON PUO' AVERE UNA COMPOSIZIONE SUPERIORE ALLE 6 VETTURE O, IN ALTERNATIVA, IN CASO DI COMPOSIZIONE MAGGIORE, SI ASSEGNERA' UN ULTERIORE CST PER OGNI GRUPPO DI 2 VETTURE
17								
18								
ed oltre	3° CST	3° CST	3° CST	3° CST	3° CST	3° CST	CTR + 1 CST	IN QUESTO CASO IL TRENO NON PUO' AVERE UNA COMPOSIZIONE SUPERIORE ALLE 6 VETTURE O, IN ALTERNATIVA, IN CASO DI COMPOSIZIONE MAGGIORE, SI ASSEGNERA' UN ULTERIORE CST PER OGNI GRUPPO DI 2 VETTURE
19								
20								

Note

Nel conteggio delle vetture per la determinazione della squadra minima le eventuali carrozze Ristorante e i vagoni Letto **entrano nel computo allo stesso modo delle altre carrozze**, fermo restando l'attribuzione di 1/2 vettura.

Nel periodo 6.00 - 22.00 i Treni Hotel (composti esclusivamente di Vetture Cuccette e Vagoni Letto) sono considerati alla stessa stregua dei Treni Espresi, con il conteggio conseguente.

APPENDICE 5
DESCRIZIONE E DETERMINAZIONE DEI TEMPI DI LAVORO AGGIUNTIVI
A QUELLI DELLA SCORTA DEI TRENI

Nella Prestazione Lavorativa del Personale di Bordo, oltre ai tempi di Scorta effettiva ai treni comandati, per il conteggio completo del Lavoro devono essere considerati i seguenti elementi:

- 1) *Tempi supplementari* : da accreditare al PDB per lo svolgimento delle operazioni precedenti l'inizio e successive al termine del servizio ai treni;
- 2) *Tempi accessori* : da accreditare al PDB per lo svolgimento delle operazioni in precedenza alla partenza e a seguito dell'arrivo dei treni scortati in servizio;
- 3) *Tempi intermedi* : coincidenti con la sosta esistente tra 2 servizi di scorta o tra un servizio di scorta ed un viaggio fuori servizio (o viceversa);
- 4) *Soste di Servizio* : Tempi intercorrenti tra 2 servizi successivi di un periodo lavorativo (prestazione), durante i quali il PDB resta a disposizione negli Impianti o nelle sale di sosta della Società.

Per quanto predetto, provando a visualizzare l'effettiva costruzione di una Prestazione Lavorativa, avremo la seguente "tabella", con la sua descrizione temporale:

PRESTAZIONE LAVORATIVA								
Tempo Supplementare	Tempo Accessorio in Partenza	Scorta Treno di Andata	Tempo Accessorio in Arrivo	Tempo Intermedio	Tempo Accessorio in Partenza	Scorta Treno di Ritorno	Tempo Accessorio in Arrivo	Tempo Supplementare

Abbiamo in questo caso visualizzato una Prestazione Lavorativa in " Andata e Ritorno", effettuata con 1 treno di andata ed 1 treno di ritorno; allo stesso modo potremo costruire gli altri tipi di Prestazione, tendo conto, ad esempio, di inserire le "Soste di Servizio" nel caso di prestazione che possa prevedere un numero maggiore di "andata e ritorno" all'interno, oppure di dividere in 2 parti distinte la Prestazione nel caso di Servizio effettuato con Riposo Fuori Residenza, non tralasciando - in ogni caso - l'inserimento della "Pausa" quando prevista . Riassumendo, dopo avere stabilito che gli unici elementi inamovibili (che cioè non possono trovare collocazione diversa da quella indicata nella Tabella) sono i Tempi Supplementari, che sono collocati **sempre in precedenza o a seguito dell'inizio e termine degli accessori** - essendo specificatamente assegnati solo nell'ISP o ISR di appartenenza (sia nel caso di viaggio in servizio che fuori servizio, indifferentemente per l'andata o per il ritorno), in ogni altra situazione sarà sufficiente assegnare in ordine cronologico i Tempi predetti, a seconda dello svolgersi della Prestazione, verificandone - per tutti - la necessità e l'esistenza.

E' da ricordare che all'interno di una Prestazione Lavorativa può essere presente un ulteriore elemento, che ha motivo di esistere nel caso di inizio o termine della scorta del o dei Treni in una Stazione diversa dalla Sede di ISP o ISR di appartenenza, situata comunque nella Stessa Località, inteso come tale il luogo geografico di ubicazione dei predetti.

In questo caso, a seguito o in precedenza (a secondo che si inizia o si termina nelle predette Località) dei Tempi Supplementari saranno previste le

Vie Ordinarie Forfettizzate : Tempi da attribuire al PDB per gli spostamenti in residenza sia per l'inizio che per il termine della Prestazione Lavorativa, quando la stessa inizia o termina in Sede diversa da quella dell'Impianto di appartenenza, situata nella stessa località.

Come esposto in premessa, anche questi elementi sono parte integrante della Prestazione Lavorativa.

Nella parte seguente costruiremo una Tabella, che contiene i valori dei Tempi Accessori da attribuire al PDB, quando lo stesso è utilizzato in servizio di scorta ai treni, facendo riferimento alle ultime fasi concordate, escludendo - di conseguenza - l'enunciato della "Pennacchi 1" non concordata tra le parti.

TABELLA DEI TEMPI ACCESSORI DEL PERSONALE DI BORDO	
A 1) IN PARTENZA DA STAZIONE ORIGINE DI CORSA (quando è effettuata la scorta in servizio)	
1) Treni viaggiatori, composti con materiale ordinario, con esclusione dei treni Regionali	30 minuti
2) Treni viaggiatori, non locali, composti con materiale leggero (ETR, Ale, etc)	20 minuti
3) Treni viaggiatori locali (Regionali) composti con materiale ordinario	20 minuti
4) Treni viaggiatori locali (Regionali/Metropolitani) composti con materiale leggero	15 minuti
A2) IN PARTENZA DA STAZIONI INTERMEDIE (TRANSITO) (quando è effettuata la scorta in servizio)	
Per tutte le tipologie di treni i tempi sono stabiliti in	10 minuti
B) IN ARRIVO (quando è stata effettuata la scorta in servizio)	
Per tutte le tipologie di treni i tempi sono stabiliti in	10 minuti
MAGGIORAZIONE DEI TEMPI ACCESSORI	
a) Treni viaggiatori con prenotazione obbligatoria	15 minuti
b) Treni Regionali composti con materiale ordinario quando il Capotreno esegue la Prova del Freno Continuo in origine di Corsa	10 minuti
c) Treni con servizio Cuccette, predisposte in posizione Notte, per il Personale Accudiente, in partenza da Stazioni Origine di Corsa	30 minuti
RIDUZIONE DEI TEMPI ACCESSORI	
1) Per i treni composti con lo stesso materiale e scortati dallo stesso PDB dei treni precedenti i tempi accessori possono essere ridotti alla sosta di fatto	
2) Per condizioni di Esercizio (o di Programmazione) si può prevedere lo scambio dei treni nelle Stazioni intermedie del loro percorso (es. incrocio) fra squadre di scorta, con la riduzione degli accessori alla sosta di fatto	
ATTRIBUZIONE DEI TEMPI SUPPLEMENTARI	
a) precedentemente all'inizio del Servizio	5 minuti
b) a seguito del termine del Servizio	10 minuti
Questi tempi sono assegnati anche quando l'inizio o il termine del Servizio è previsto con un viaggio fuori Servizio (Senza Scorta).	
Non sono assegnati quando il periodo lavorativo inizia o termina con un periodo di Riserva in Sede di ISP o ISR di appartenenza.	