

**ORSA Sindacato Personale Viaggiante
Segreteria Regionale Lazio**

Seminario del PDB
°ORARIO DI LAVORO
°TURNI DI SERVIZIO E NORMATIVA
°UTILIZZAZIONE IN GESTIONE

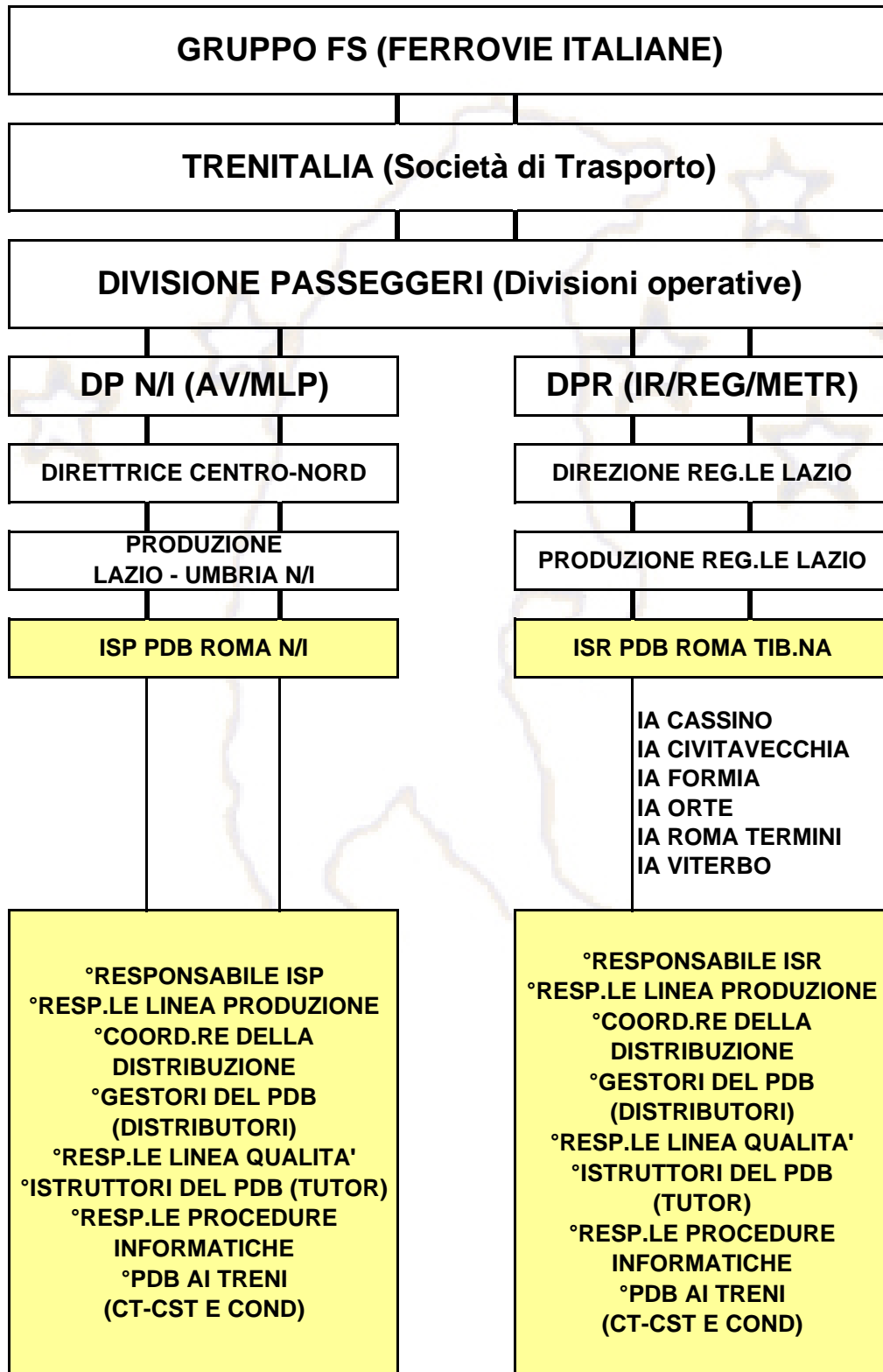
ROMA, 13 Novembre 2007

**A CURA DI POMPEO ANDOLFI
CON LA COLLABORAZIONE DELLA SEGRETERIA
NAZIONALE ORSA SPV**

**°PRINCIPALI DIRETTIVE EUROPEE IN MATERIA DI
TRASPORTO FERROVIARIO
LEGISLAZIONE CORRISPONDENTE
°PRINCIPALE LEGISLAZIONE RELATIVA AL TPL**

| <i>Direttiva Europea</i> | <i>Legge di Riferimento</i> | <i>Materia di Riferimento e di Attuazione</i> |
|--------------------------|-----------------------------|--|
| 440/1991 | DPR 277/1998 | Divisione Societaria tra Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria ed Imprese di Trasporto Ferroviario |
| 18/1995 | DPR 146/1999 | Norme di attuazione relative alle concessione delle Licenze alle Imprese di Trasporto Ferroviario |
| 19/1995 | DPR 146/1999 | Definizione della Capacità di Infrastruttura Ferroviaria e della riscossione dei Diritti per l'utilizzo della stessa |
| 35/1995 | Legge 40/2000 | Disposizioni in merito alla Sicurezza del Trasporto Ferroviario comuni a tutti i Paesi aderenti alla CE |
| 48/1996 | DLgS 299/2001 | Definizione del Sistema Europeo di Trasporto Ferroviario ad Alta Velocità - Integrazione delle Ferrovie Italiane |
| 104/1993 - 34/2000 | DLgS 66/2003 | Definizione di aspetti specifici legati all'Organizzazione del Lavoro ed ai regimi di orario per i Paesi ad. alla CE |
| 12/2001 - 13/2001 | DLgS 188/2003 | Modifiche ed integrazioni alla Direttiva 440/1991 (12) Modifiche ed integrazioni alla Direttiva 18/1995 (13) |
| 14/2001 | DLgS 188/2003 | Omologazione dei Regolamenti, Sistemi, Modalità di Esercizio e di Servizio delle Reti Ferroviarie Europee |
| 14/2001 | DLgS 188/2003 | Definizione e Modalità di assegnazione della Certificazione alle Imprese di Trasporto Ferroviario |
| 16/2001 | DLgS 268/2004 | Disposizioni attuative per il Sistema Europeo di Interoperabilità tra le Reti Ferroviarie Europee |
| 49/2004 | IN ATTESA DI PROMULGAZIONE | Definizione degli Standars comuni (CST) e dei Metodi di Valutazione (CSM) per la Sicurezza Ferroviaria |
| 49/2004 | IN ATTESA DI PROMULGAZIONE | Obbligo di costituzione dell'Organismo Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria in tutti i Paesi aderenti alla CE |
| 51/2004 | IN ATTESA DI PROMULGAZIONE | Apertura del Mercato di Trasporto Ferroviario per il Servizio merci in tutti i Paesi aderenti alla CE |
| REG. 881/2004 | IN ATTESA DI PROMULGAZIONE | Istituzione dell'Agenzia Ferroviaria Europea |
| | Reg. 1893/1991 | Definizione dei Contratti di Servizio e modalità di assegnazione del Servizio Ferroviario nel TPL |
| | Legge 211/1992 | Disciplina dei Servizi di Trasporto Rapido di Massa |
| | DLgS 422/1997 | Norme per la Gestione e l'Organizzazione del TPL Conferimento Funzioni e Compiti alle Regioni e Enti L. |
| | 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 422/1997 |
| 18/1995 - 19/1995 | Legge 422/2000 | Determinazione dei compiti attuativi in conformità all'appartenenza alla CE, con riferimento al TPL |
| 14/2001 | DLgS 188/2003 | Omologazione dei Regolamenti di Trasporto Ferroviario delle Ferrovie in Concessione a quelli del Gestore Infr. |
| | Legge 184/2004 | Riorganizzazione Ministero in Infrastruttura e Trasporti Modifiche al DPR 202/1998 |

IL PERSONALE DI BORDO DOVE E' COLLOCATO E DA CHI "DIPENDE"



LA PRESTAZIONE LAVORATIVA SIGNIFICATO E COMPOSIZIONE

Si intende per Prestazione Lavorativa tutto il tempo durante il quale si rimane a disposizione della Società per lo svolgimento dei compiti richiesti, relativi alla Figura Professionale di appartenenza. Quindi, oltre ai tempi di scorta effettiva ai treni comandati, per definire completamente i tempi di 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, conteggiati all'interno dell'ISP/ISR di appartenenza;
- 2) *Tempi accessori* - da accreditare al PDB per lo svolgimento delle operazioni da svolgere in precedenza alla partenza ed 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 che intercorrono tra 2 servizi successivi di un periodo lavorativo durante il quale il PDB resta a disposizione negli Impianti o nelle sale di sosta della Società.

E' da ricordare che all'interno di una P. L. può essere presente un ulteriore elemento, che ha motivo di esistere solo nel caso di inizio o termine della scorta del o dei treni presenti nella predetta prestazione in una stazione ferroviaria diversa dalla Sede di ISP o di ISR di appartenenza, situata comunque nella stessa località geografica, intesa come tale il luogo di ubicazione dei predetti Impianti del Personale di Bordo.

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

- 5) *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 Ferroviaria diversa da quella dell'Impianto di appartenenza, situata nella stessa località.

Anche questi elementi concorrono alla definizione completa dei tempi di lavoro.

Avendo a disposizione tutti gli elementi che costituiscono una Prestazione Lavorativa, proviamo a costruire una rappresentazione grafica della stessa, 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 potremmo costruire gli altri tipi di Prestazione, tenendo conto - ad esempio - di inserire le "Soste di Servizio" nel caso di Prestazione che possa prevedere un numero maggiore di A/R al suo 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 delle "Pause" quando previste e come regolamentato dal DLgS 66/2003 che, come vedremo, rappresenta un punto basilare nella definizione dell'orario di lavoro del PDB.

Riassumendo, dopo avere stabilito che gli unici elementi inamovibili (che cioè non possono trovare collocazione diversa da quella indicata dalla tabella) sono i **Tempi Supplementari**, collocati **sempre in precedenza o a seguito dei Tempi Accessori** - in quanto assegnati in maniera specifica solo nell'ISP/ISR di appartenenza, in ogni altra situazione sarà sufficiente assegnare in ordine cronologico i Tempi descritti, a seconda dello svolgersi della Prestazione, verificandone per tutti la necessità ed il motivo della loro esistenza.

TEMPI LAVORATIVI AGGIUNTIVI ALLA SCORTA TABELLE E DESCRIZIONE

In questo capitolo sono visualizzati i tempi illustrati in quello precedente, con la loro quantificazione riferita alle situazioni di servizio ed alle tipologie di treni.
Facendo quindi riferimento a quanto descritto in precedenza, procediamo alla loro illustrazione.

TEMPI SUPPLEMENTARI:

- | | |
|--|------------------|
| 1) precedentemente all'inizio del servizio | 5 minuti |
| 2) a seguito del termine del servizio | 10 minuti |

Questi Tempi sono assegnati anche quando l'inizio o il termine del servizio sono previsti con un viaggio fuori servizio (senza scorta)

Non sono assegnati quando il periodo lavorativo inizia o termina con un tempo di Riserva nella Sede di ISP/ISR di appartenenza

TEMPI ACCESSORI:

A1) IN PARTENZA DA STAZIONE ORIGINE DI CORSA DEI TRENI
(quando viene effettuata la scorta in servizio)

- | | |
|---|------------------|
| 1) Treni Viaggiatori composti con materiale ordinario, con esclusione dei treni REG | 30 minuti |
| 2) Treni Viaggiatori, non locali, composti con materiale leggero (ETR, Ale, etc) | 20 minuti |
| 3) Treni Viaggiatori locali (REG) composti con materiale ordinario | 20 minuti |
| 4) Treni Viaggiatori locali (REG/METR) composti con materiale leggero | 15 minuti |

A2) IN PARTENZA DA STAZIONI INTERMEDIE (TRANSITO)
(quando viene effettuata la scorta in servizio)

Per tutte le tipologie di treni i tempi sono stabiliti in **10 minuti**

B) IN ARRIVO

(quando viene effettuata la scorta in servizio)

Per tutte le tipologie di treni i tempi sono stabiliti in **10 minuti**

C) MAGGIORAZIONE DEI TEMPI ACCESSORI

- | | |
|---|------------------|
| 1) Treni Viaggiatori con prenotazione obbligatoria | 15 minuti |
| 2) Treni Viaggiatori composti di Mat. Ord. dove il CT esegue la PF di Origine Corsa | 10 minuti |
| 39 Treni con servizio Cuccette, predisposte in P. N. per i Cuccettisti in or. Corsa | 30 minuti |

D) RIDUZIONE DEI TEMPI ACCESSORI

- 1) Per i treni effettuati 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/Circolazione (e Programmazione) si può prevedere lo scambio della scorta dei treni nelle Stazioni intermedie, con riduzione degli accessori alla sosta di fatto (incrocio)

ORARIO DI LAVORO DEL PDB

RIFERIMENTI GIURIDICI E CONTRATTUALI

- 1) DLgS 66/2003 (applicazione Direttive CE 104/1993 e 34/2000)
- 2) Articolo 22 CCNL AF 2003
- 3) Articolo 14 CCNL CONFLUENZA GR. FS 2003

Passiamo ora alla descrizione dell'argomento citato nel titolo, ricordando che nell'ultimo Contratto sono intervenute sostanziali e particolari modifiche all'Orario di lavoro, senza entrare nello specifico dei visibili peggioramenti, ma solo allo scopo di verificare le "regole" che comunque sono da rispettare sia per lo svolgimento quotidiano del lavoro che per la compilazione dei turni di servizio.

LAVORO SETTIMANALE (Art. 22/1/1,22/2/5 CCNL AF - Art. 14/1/1, 14/1/3 e 14/2/1 CCNL FS)

- a) Durata complessiva **36 ore**
- b) Durata Massima **42 ore** (in Programmazione)
- c) Durata Minima **30 ore** (in Programmazione)
- d) Durata Mensile legata al numero dei giorni del mese

Il valore da attribuire e da rispettare nei turni sarà calcolato con la seguente formula:

$$\text{Lavoro mensile} = \text{giorni del mese} : 7 \times 36 \text{ ore}$$

Avremo quindi i seguenti valori, descritti anche nell'Articolo 23/3/2 del CCNL AF

- | | | |
|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| 1) mese di 28 giorni | 144 ore | (Lavoro Settimanale x 4) |
| 2) mese di 29 giorni | 149 ore e 02 minuti | (Lavoro Settimanale x 4,14) |
| 3) mese di 30 giorni | 154 ore e 26 minuti | (Lavoro Settimanale x 4,29) |
| 4) mese di 31 giorni | 159 ore e 07 minuti | (Lavoro Settimanale x 4,42) |

PRESTAZIONE GIORNALIERA (Articolo 22/2/6 CCNL AF - Articolo 14/2/1-2-3 CCNL FS)

1) PARTE COMUNE DPN/I e DPR

- a) Orario massimo **7 ore** in precedenza o a seguito del RFR nei **servizi previsti con il RFR**
- b) Orario massimo **8 ore** per servizi in andata e ritorno nel **periodo 0.00 - 5.00**
- c) Orario massimo **10 ore** per servizi in andata e ritorno nel **periodo 5.00 - 24.00**

2) PARTE SPECIFICA DPR

- a) Orario massimo **7 ore** per servizi con Agente Unico di Macchina (minimo 2 ore ad AU) quando è presente il solo Capo Treno nel **periodo 5.00 - 24.00**
- a) Orario massimo **8 ore** per servizi con Agente Unico di Macchina (minimo 2 ore ad AU) quando è presente il solo Capo Treno nel **periodo 5.00 - 24.00** ed il servizio prevede **minimo 40 minuti di sosta complessiva al suo interno**

3) RISERVA PRESENZIATA ALL'INTERNO DELL'ISP/ISR

Orario massimo **7 ore e 12 minuti** quando **non si verifica utilizzazione ai treni**

| |
|--|
| RIPOSO GIORNALIERO IN RESIDENZA (Art. 22/2/7 CCNL AF - Articolo 14/2/4 CCNL FS) |
|--|

1) *PARTE COMUNE DPN/I e DPR*

- a) valore minimo **16 ore** tra due servizi compresi nel **periodo 5.00 - 24.00**
- b) valore minimo **16 ore a seguito di un servizio con RFR** (in ogni caso)
- c) valore minimo di **18 ore** a seguito di un servizio che impegna **fino a 60 minuti** la fascia oraria **24.00 - 1.00**
- d) valore minimo di **19 ore** a seguito di un servizio che impegna **da 61 a 120 minuti** la fascia oraria **24.00 - 2.00**
- e) valore minimo di **20 ore** a seguito di un servizio che impegna **da 121 a 180 minuti** la fascia oraria **24.00 - 3.00**
- f) valore minimo di **21 ore** a seguito di un servizio che impegna **da 181 a 240 minuti** la fascia oraria **24.00 - 4.00**
- g) valore minimo di **22 ore** a seguito di un servizio che impegna un **tempo superiore a 240 minuti** la fascia oraria **24.00 - 5.00**
- h) valore minimo di **22 ore** a seguito di un servizio comprendente lavoro notturno (fascia 0.00 - 5.00) quando anche il successivo contiene lavoro notturno (**servizi consecutivi**) senza limiti di quantità
- i) valore minimo di **22 ore** a seguito di un servizio iniziato nella **fascia oraria 24.00 - 1.59**
- l) valore minimo di **22 ore** a seguito di un servizio iniziato nella **fascia oraria 4.01 - 5.00**
- m) valore minimo di **23 ore** a seguito di un servizio iniziato nella **fascia oraria 2.00 - 4.00**
- n) valore minimo di **23 ore** a seguito di un servizio notturno(0.00 - 5.00), quando il successivo inizia nella **fascia oraria 2.00 - 4.00**

2) *PARTE SPECIFICA DPR*

Valore minimo di **11 ore solo in programmazione** tra due servizi consecutivi compresi nella **fascia oraria 6.00 - 22.00**

| |
|---|
| RIPOSO FUORI RESIDENZA (Articolo 22/2/8 CCNL AF - Articolo 14/2/5 CCNL FS) |
|---|

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**

- a) Numero massimo **settimanali** (tra 2 Riposi Settimanali) **1**
- b) Numero massimo **mensili** (nell'arco del mese solare) **4 turnificati**
- c) Durata **oraria minima** del RFR **7 ore** interessanti la fascia oraria **24.00 - 5.00**
- d) Durata **oraria minima** del RFR **6 ore** interessanti la fascia oraria **24.00 - 5.00**, a condizione che interessi **almeno 4 ore la fascia predetta**
- e) Durata **oraria massima** del RFR **9 ore** interessanti la fascia oraria **24.00 - 5.00**
- f) Durata **oraria massima** del RFR **11 ore solo per 1 RFR nel corso del mese e se turnificato**

I Riposi Fuori Residenza DIURNI possono essere realizzati **solo a seguito di accordo tra le parti e devono rispettare le seguenti condizioni:**

- 1) sia il servizio di andata che quello di ritorno sono collocati nella stessa giornata solare
- 2) non esistono possibilità di deroghe alla prestazione massima giornaliera
- 3) la durata del RFR non può essere inferiore a 7 ore e superiore a 9 ore

RIPOSO SETTIMANALE

(Articolo 22/2/9 e Articolo 24/1/1 CCNL AF per casi particolari)

La cadenza regolare del Riposo Settimanale è realizzata - sia in programmazione che in gestione - ogni **6 giorni**, cioè **dopo 5 giorni di lavoro**.

In programmazione (compilazione dei turni) il valore minimo da assegnare al PDB sarà di **3538 ore**.

- a) Durata minima **48 ore**
- b) Comprende il Riposo Giornaliero in Residenza ed **una intera giornata solare**
- c) In posizione di Riserva, scorta, disponibilità sono assegnate al PDB **58 ore** di RiposoSett/le; la ripresa del turno con un quantitativo inferiore di ore **avviene solo a facoltà del Personale**
- d) A seguito di un servizio - precedente il Riposo Settimanale - terminato nella fascia **22.00 - 6.00** la ripresa del Servizio dopo il Riposo **non potrà avvenire prima delle ore 6.00**
- e) nell'anno solare al PDB sono assegnate **di diritto 3538 ore complessive di Riposo Sett/le**

LAVORO NOTTURNO

(Legge 74/1977 - DLgS 66/2003 - Articolo 22/2/11 CCNL AF)

Si intende per lavoro notturno quello svolto, sia per la scorta dei treni che per le soste o eventuali periodi di Riserva presenziata nell'ISP/ISR di appartenenza, nel **periodo 24.00 - 5.00**

- a) Numero massimo di servizi **settimanali** (tra 2 Riposi Sett/li) **2**
- b) Numero massimo di servizi **mensili** (arco mensile solare) **11**
- c) Numero massimo di servizi **annuali** (arco annuale solare) **80**
- d) Numero massimo di **ore di lavoro notturno annuale** (arco annuale solare) **350**

I servizi notturni presenti in una "sestina" di turno possono essere anche **consecutivi** tra loro, fermo restando il rispetto del valore di Riposo Giornaliero in Residenza da assegnare al PDB.

SOSTE E PAUSE

(DLgS 66/2003 - Articolo 22/2/12 CCNL AF)

Nelle fasce orarie **11.00 - 15.00** e **18.00 - 22.00**, in sede di formazione dei turni e in ogni caso di servizio fuori turno programmato (servizio straordinario o periodico) **dovrà essere attribuita una sosta senza servizio** (al netto dei tempi accessori) di **almeno 30 minuti** per la fruizione del **pasto**.

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 delle "Disposizioni attuative del CCNL" (Circolare Pennacchi) il limite di 6 ore è stato portato a **7 ore**, con l'obbligo inderogabile della collocazione della "pausa" entro le **8 ore**.

Nel capitolo relativo alla **Utilizzazione del PDB** questo argomento sarà ulteriormente sviluppato.

Rientrando la "pausa" nella legislazione applicativa delle Direttive della Comunità Europea, sia il Datore di Lavoro che i Dipendenti dovranno sempre avere la massima attenzione alla corretta applicazione degli assunti contrattuali e legislativi, non permettendo **nessuna autonoma interpretazione sia in programmazione, oltre che in gestione ed infine in esercizio**.

LIMITI DEL SERVIZIO/ABBANDONO TRENO

(Articolo 22/2/13 CCNL AF)

- a) E' facoltà del Lavoratore abbandonare il servizio al **compimento della 2.a ora oltre il termine della prestazione programmata**, fermo restando i **limiti della prestazione massima giornaliera aumentati di 1 ora**.
- b) La volontà dell'abbandono treno **deve essere comunicata almeno 2 ore prima dell'orario di termine della prestazione programmata**.
- c) La **località** dell'abbandono treno sarà comunicata al Lavoratore dal Gestore del Personale o dalla SOP Territoriale interessata a seguito di **decisione del Gestore dell'infrastruttura**.
- d) **Deve essere comunque garantito al PDB il rientro in Sede di ISP/ISR entro i limiti massimi della prestazione giornaliera aumentati di 1 ora**, con esclusione dei servizi **programmati con RFR, nel caso di viaggio di andata**.
- e) Nel caso di servizio "diurno" (fascia oraria 5.00 - 24.00) che - per effetto del ritardo del treno - diventa "notturno", con il superamento delle ore 24.00 in arrivo, **a prescindere dal quantitativo orario della prestazione la facoltà dell'abbandono treno è fissata alla ora 1.00**.

Nel Capitolo relativo alla *Utilizzazione del PDB* vedremo come il Personale che non si avvale della facoltà dell'abbandono treno acquista il diritto ad una specifica indennità, che sarà chiamata **COMPLETAMENTO CORSA**.

FLESSIBILITA' NORMATIVE SULL'ORARIO DI LAVORO (Art.da 22/6/1 fino a 22/8/4 CCNL AF)
(Art. da 14/2/3 fino a 14/2/5 CCNL GR. FS)

A parziale modifica di quanto finora illustrato, è bene ricordare che nella pratica compilazione dei turni di servizio e nelle fasi di contrattazione previste potranno essere presentate **senza l'obbligo di tassativa accettazione** le predette flessibilità, che modificano alcuni aspetti legati all'orario di lavoro.

Certamente **non potranno essere applicate in gestione e tantomeno in esercizio se non concordate tra le parti sociali**.

Gli argomenti relativi alle "flessibilità" sono i seguenti, con la loro quantificazione:

- 1) SERVIZI DI ANDATA E RITORNO (Art. 22/6/1 CCNL AF e Art. 14/2/3 § 1 CCNL GR. FS)
Spostamento dalle ore 24.00 alla ora 1.00 per il limite dei servizi fino a 10 ore
- 2) SERVIZI DI ANDATA E RITORNO DPR CON AGENTE UNICO DI MACCHINA (Art. 22/6/3 CCNL AF ed Art. 14/2/3 § 4 CCNL GR. FS)
 - a) ***estensione della fascia oraria per i periodi lavorativi di 7 ore alle ore 4.00 - 5.00 e 24.00 - 1.00***
 - b) ***aumento della fascia lavorativa fino ad 8 ore nella fascia oraria 24.00 - 1.00***
- 3) SERVIZI CON RIPOSO FUORI RESIDENZA (Art. da 22/6/3 fino a 22/8/4 CCNL AF ed Art. da 14/2/3 §2 fino a 14/2/5 § 3 CCNL GR. FS)
 - a) ***elevazione della prestazione lavorativa massima fino ad 8 ore in precedenza/a seguito RFR***
 - °) nella fascia oraria 5.00 - 24.00
 - °°) solo per il viaggio di andata con termine entro le ore 1.00
 - b) ***aumento del numero settimanale fino a 2***
 - c) ***aumento del numero di RFR nel corso del mese solare con durata massima di 11 ore fino a 2***
- 4) RIPOSO GIORNALIERO IN RESIDENZA DPR (Art. 22/7/1 CCNL AF e Art. 14/2/4 § 2 CCNL FS)
riduzione fino a 11 ore con allargamento della fascia oraria 5.00 - 6.00 e 22.00 - 24.00

TURNI DI SERVIZIO DEL PDB

In ogni Sede Ferroviaria dove è presente un ISP o ISR - a seconda dei treni interessati - per garantire la scorta dei treni e per "regolamentare" lo svolgimento del lavoro del PDB è realizzato un TURNO DI SERVIZIO, applicando le "norme" viste in precedenza relative all'orario di lavoro, oltre alla regolare utilizzazione degli addetti chiamati a svolgere i compiti assegnati rispetto alla propria qualifica (Profilo Professionale).

Nella descrizione del Turno sarà necessario operare una prima distinzione, per meglio comprendere gli aspetti concettuali che sono presenti nello stesso:

- 1) SIGNIFICATO ANALITICO
- 2) ASPETTO NORMATIVO

Relativamente al 1° concetto possiamo dire che il TURNO è **una successione numerica divisa** generalmente e convenzionalmente **in sestine** (gruppi di 6 giornate), nel quale sono indicate **5 giornate di periodi lavorativi e 1 giornata di Riposo** - definito Settimanale - **che si effettua**, quindi, **al 6° giorno**.

Rispetto al 2° concetto possiamo dire che il TURNO è **un diritto/dovere del PDB**, in quanto da un lato garantisce ad ogni Lavoratore una successione di lavoro certa e definita, realizzata nel rispetto dei vincoli "Normativi" espressi con l'orario di lavoro, d'altro canto impone al Lavoratore lo svolgimento del lavoro secondo le direttive stabilite dal Datore di lavoro, per il controllo della regolare e corretta utilizzazione.

A questo proposito, ricordiamo che **ogni agente del PDB ha diritto all'inserimento nel turno di assegnazione in possesso delle necessarie "abilitazioni" per lo svolgimento del Lavoro previsto nel turno stesso**.

Come abbiamo visto, in termini generali i due concetti si fondono tra loro, in quanto sono la somma di regole e di diritti, anche perché - in caso contrario - non potrebbero trovare concreta applicazione, essendo i turni di lavoro oggetto di "contrattazione" tra le parti sociali, come tutti gli aspetti legati all'Organizzazione del Lavoro.

Concludendo l'introduzione all'argomento, possiamo affermare che, oltre agli aspetti tecnici, necessari alla realizzazione dei Turni - che sono parte importante della vita di chi ha scelto di svolgere il lavoro a bordo dei treni - sarà sempre importante per ogni persona valutare, dove esiste la possibilità, quali sono le condizioni dello svolgimento del "Servizio" e gli effetti sulla propria esistenza, in quanto **ogni giornata di turno rappresenta una parte di un giorno della propria esistenza**, che esiste e fa parte della vita di ognuno di noi.

Tornando alla descrizione del Turno, ricordiamo che in ogni "sestina" la successione è realizzata collocando gli "allacciamenti di turno" e gli eventuali "intervalli" in ordine orario, sempre nel rispetto dell'orario di lavoro precedentemente illustrato.

In seguito forniremo la spiegazione di tutti i componenti del turno, come possono essere visualizzati attraverso la lettura del **Mod. M. 131** (Turno Grafico), che è affisso in ogni ISP/ISR in forma Numerica, con la spiegazione dei predetti componenti ed il significato dei termini in esso presenti.

Ricordando quindi quanto fino ad ora visto in relazione all'orario di lavoro, procediamo alla conoscenza del TURNO DI SERVIZIO.

PRESENTAZIONE DEL TURNO

Il Turno di Servizio è costituito dai seguenti elementi:

- 1) **Servizi di turno**
- 2) **Intervalli di turno**
- 3) **Riserve**
- 4) **Scorte**
- 5) **Riposi Settimanali.**

La somma di questi elementi costituisce il **FABBISOGNO DEL TURNO**.

Tutti questi valori sono espressi in numeri interi o con parti decimali, a seconda del calcolo che ne stabilisce il valore stesso.

All'interno del turno troveremo anche i valori di "durata del Turno", con i seguenti elementi:

- 1) **Scorta dei treni**
- 2) **Soste di servizio**
- 3) **Servizi particolari**
- 4) **Tempi accessori**

Questi valori sono espressi in termini sessagesimali (ore e minuti) e la loro somma costituisce il **LAVORO DEL TURNO**.

Sempre all'interno del turno troveremo anche il valore di eventuali Riposi Fuori Residenza, quello dei Riposi Giornalieri in Residenza e quello del Riposo Settimanale.

Anche questi valori sono espressi in termini sessagesimali, la somma del Lavoro del Turno e di questi ultimi valori determinerà la **DURATA DEL TURNO**.

Sempre all'interno del turno troveremo tutti i valori relativi al "lavoro", oltre alle "Medie" rapportate alla base Giornaliera, a quella Settimanale ed a quella Mensile.

Altri dati che permettono ad ogni Lavoratore il controllo della regolarità del lavoro saranno quelli relativi al **LAVORO NOTTURNO**, sia in termini di quantità che in termini percentuali, non dimenticando quelli relativi alla Media dei RFR, sempre da rispettare contrattualmente - almeno in termini di turnificazione - non dimenticando il **VALORE DEL RIPOSO SETTIMANALE DEL TURNO**, che non potrà essere inferiore a quello contrattuale di 3538 ore.

Oltre ai valori predetti, all'interno del turno troveremo anche il dato relativo al **riepilogo dei servizi di turno**, quando è prevista all'interno dello stesso una diversa utilizzazione (da CT o da CST, oppure con A. U., oppure con altre ulteriori utilizzazioni).

La parte finale dell'illustrazione del Turno, come appare sul cosiddetto **FRONTESPIZIO DEL TURNO** - tecnicamente chiamato **QUADRO A M. 131** - riporta anche sia il dato dei **CHILOMETRI/TRENO PER AGENTE PREVISTI NEL TURNO E RELATIVE ORE DI SCORTA REALI** che quello relativo ai **TRENI PREVISTI FUORI TURNO** e comunque assegnati all'Impianto nel quale è realizzato il turno. In questo caso si visualizzerà la loro divisione per TIPOLOGIA DI PRODOTTO e per MANSIONE DI UTILIZZAZIONE (in pratica troveremo la divisione tra i treni della DPN/I e quelli della DPR, oltre alla divisione tra utilizzazione da Capo Treno o da CST, oppure in altre eventuali mansioni).

DESCRIZIONE DEGLI ELEMENTI DEL TURNO

SERVIZI DI TURNO: Allacciamenti dei treni turnificati, comprensivi dei tempi accessori e di tutti gli elementi che costituiscono la **PRESTAZIONE LAVORATIVA**.

INTERVALLI DI TURNO: Giornate inserite in turno dove **non è prevista l'utilizzazione ai treni** realizzate per il conteggio del Riposo Settimanale o per permettere la regolare "rotazione" del turno.

Avremo quindi

a) **INTERVALLI DI RIPOSO**

b) **INTERVALLI TECNICI**

Gli intervalli di Riposo saranno sempre collocati in precedenza o a seguito dei Riposi Settimanali, mentre gli intervalli tecnici possono trovare collocazione all'interno della "sestina" in qualsiasi posizione.

RISERVE: Giornate inserite in turno per la **scorta dei treni non turnificati** (Periodici, Straordinari, comunque assegnati all'Impianto senza previsione di loro turnificazione) **assegnate**, in termini numerici complessivi, **dalla Sede Centrale di Programmazione** in base alla quantità di lavoro fuori turno svolto dall'Impianto nell'anno o nel periodo di precedente turnificazione, derivanti da una procedura matematica che tiene conto dei dati precedentemente descritti

SCORTE: Giornate inserite in turno per la **sostituzione degli agenti assenti** per ogni motivo, **ad esclusione di quelli assenti per Riposo Settimanale e per protesta sindacale** (Sciopero); **il numero delle scorte sarà stabilito in percentuale alla somma dei servizi di turno, degli intervalli e delle riserve**, convenzionalmente sarà **stabilito con il valore del 26 % di quanto predetto**, derivante da una procedura matematica che tiene conto di tutti i tipi di assenze precedentemente descritte.

RIPOSI SETTIMANALI: Giornate inserite in turno **di norma ogni 6 giorni**, a seguito di 5 giorni di presenza, quindi dopo periodi lavorativi di Servizi, Riserva, Scorta o a seguito (o in precedenza) di Intervalli di turno.

Rappresentano **la giornata solare di effettiva libertà dal servizio**; il conteggio del Riposo Settimanale si effettua **dall'orario di termine del servizio precedente** lo stesso Riposo fino all'**orario di inizio del servizio immediatamente seguente** il Riposo, **quando lo stesso è inserito tra 2 Servizi di Turno**.

Nel caso di Riposi inseriti tra periodi di Riserve/Scorte **è assegnato il valore convenzionale di 58 ore**, allo scopo di mantenere il **rispetto del quantitativo contrattualmente stabilito di 3538 ore del Turno**.

In programmazione (formazione dei turni) si può prevedere la modifica della rotazione convenzionale del Riposo Settimanale, con l'arretramento entro la 4.a giornata della "Sestina", oppure l'avanzamento fino alla 7.a giornata; in questo caso **sarà comunque obbligatorio** rispettare il **valore contrattuale di 3538 ore**, operando con l'**inserimento** di eventuali "**Scorte Rosse**" e/o "**Riposi Rossi**" per il ripristino successivo della regolare cadenza.

Questi ultimi elementi **non costituiscono "fabbisogno"**, ma hanno unicamente lo scopo di permettere agli agenti inseriti in tali turni di usufruire dei valori contrattuali predetti, in relazione al quantitativo di ore di Riposo Settimanale spettante, sia in turno che in termini annuali.

Tutti questi elementi si trovano nella "**PARTE INTERNA DEL TURNO**", che prende il nome di **QUADRO B M.131**.

COSTRUZIONE DEL TURNO

RIFERIMENTI GIURIDICI E CONTRATTUALI

- 1) DLGS 66/2003 (applicazione Direttive CE 104/1993 e 34/2000)
- 2) Articolo 22 CCNL AF 2003
- 3) Articolo 14 CCNL CONFLUENZA GR. FS 2003
- 4) Circolare P.R.I. E. 03/3.1 (90) 1347 del 21 Luglio 1990 (nuova Piciocchi)

Oltre agli elementi che abbiamo già illustrati, in questo caso viene citata la Circolare del titolo per un motivo molto significativo che di seguito spieghiamo, in riferimento al suo contenuto.

All'interno della predetta - infatti - troviamo alcune "norme" utilizzate sia per costruire gli allacciamenti dei treni che per permetterne la loro turnificazione.

Infatti il primo elemento da tenere in considerazione riguarda **l'organico base da assegnare ai treni, cioè il numero di agenti del PdB necessari per garantirne la partenza e la scorta nel corso del viaggio.**

Questo valore, rapportato alla tipologia dei treni ed all'orario di percorso degli stessi, è indicato come **Tabella "A"**, modificata negli anni in relazione alle nuove Tipologie dei treni ed alla loro classificazione, che sarà riportata in appendice per una veloce consultazione.

Nella stessa Circolare troveremo inoltre un valore che troverà motivo di studio e di considerazione quando parleremo dell'*UTILIZZAZIONE DEL PERSONALE*, quindi in condizioni che possono essere anche diverse da quelle della Programmazione (Turnificazione).

Questo valore, anch'esso rapportato alla tipologia dei treni ed all'orario di percorso degli stessi, sarà indicato come **Tabella "C"** e rappresenta **l'organico minimo per garantire la partenza dei treni e la scorta lungo il viaggio degli stessi**, anch'essa riportata in appendice.

Ritornando all'argomento del titolo, sarà stabilito - quindi - il numero di agenti per ogni treno dove è necessaria la presenza del PdB; dopo avere effettuato questa operazione, saranno costruiti gli "allacciamenti dei treni", nel rispetto dei vincoli normativi e contrattuali e, dopo un percorso di trattativa descritto negli Articoli **22/2/14 CCNL AF** e **14/2/8 CCNL GR. FS**, assegnati agli ISP/ISR di competenza.

A seguito di questa operazione, la Società predispone un progetto di Turnificazione per garantire la copertura (scorta) dei treni assegnati ad ogni Sede Territoriale; anche questo argomento - come la "Ripartizione Nazionale" - è oggetto di contrattazione, regolato allo stesso modo dai predetti articoli **22/2/14 CCNL AF** e **14/2/8 CCNL GR FS**.

Può accadere che in entrambe le Sedi - o in una delle stesse - di contrattazione non si raggiunga l'accordo tra le parti Sociali; in questa situazione è facoltà del Datore di Lavoro - **purtroppo a tempo indeterminato** - attuare i cosiddetti "Turni Provvisori" non contrattati tra le parti, **sempre nel rispetto delle norme contrattuali relative all'orario di lavoro, senza alcuna flessibilità non concordata all'interno dei turni stessi.**

Nella Circolare predetta, fattore successivo ma non trascurabile, sono riportate le **Condizioni per la turnificazione dei treni e degli allacciamenti conseguenti**, indicate anche - nella loro pratica realizzazione - nel **QUADRO C Mod. M 131**, che è anche denominato **"Note sulla periodicità del Turno"**, dove sono riportati i tempi di effettuazione, o di eventuale soppressione, dei treni turnificati presenti nel Turno stesso.

Ultimo elemento, utile e necessario per il nostro ragionamento, presente nella circolare predetta è quello relativo al **Numero di carrozze da assegnare ai componenti della Squadra di Scorta e quantificazione delle carrozze stesse in base alla propria caratteristica.**

Avendo a disposizione tutti gli elementi precitati, si passa alla effettiva costruzione del Turno, che avrà le caratteristiche derivanti da fattori contrattuali, normativi, di opportunità logistica, di necessità di utilizzazione del PDB presente sul territorio, di economicità gestionale ed operativa, oltre che di quelli conseguenti alle fasi di contrattazione predette.

COSTRUZIONE DEL TURNO - ESEMPIO PRATICO BASE

Dopo la premessa precedente, proviamo a costruire un Turno, avendo a disposizione tutti gli elementi che lo costituiscono.

La nostra esercitazione avrà una caratteristica di semplicità, in quanto ci dovrà permettere in futuro di valutare e comprendere il significato e la "Successione" del Turno Stesso.

ALLACCIAMENTI A DISPOSIZIONE (Servizi, comprensivi di tutti i tempi della Prestazione Lavorativa):

- a) **(taxi) - 1920 - (xx) - 9459** inizio ore 4.45 - termine ore 12.15 (servizio notturno)
- b) **(metro) - 809 - 586** inizio ore 5.38 - termine ore 12.53
- c) **700 - 703** inizio ore 6.22 - termine ore 15.23
- d) **704 - (xx) - 9441** inizio ore 10.42 - termine ore 18.50
- e) **9442 - (xxx) - 533** inizio ore 13.50 - termine ore 22.48
- f) **226 % RfR - % 1920 - 9465** inizio ore 18.05 - termine ore 13.28 (servizio con RFR in 2 giornate)
- g) **9379 - 1940 - (taxi)** inizio ore 19.05 - termine ore 3.05 (servizio notturno in 2 giornate)
- h) **234 % RfR - % 227** inizio ore 19.16 - termine ore 10.10 (servizio con RFR in 2 giornate)

Abbiamo a disposizione - quindi - **11** Giornate per Servizi di turno; ipotizziamo che a questo turno saranno assegnate **2** Giornate di Turno per **Riserve**; la prima operazione da eseguire sarà quella di **calcolare** il numero di **Scorte** da inserire nel turno, con questi valori a disposizione, predisponendo successivamente sia le Riserve che le Scorte nel modo più opportuno per la corretta "rotazione" e "successione" del turno stesso, oltre che per la sua regolare composizione.

Prima di passare alla rappresentazione grafica, visualizziamo il riepilogo *iniziale* dei valori predetti:

- A) Servizi di Turno **11**
- B) Riserve **2**
- C) Scorte: $[(A + B) \times 26] : 100 = \mathbf{3,38}$
- D) Riposi Settimanali : $(A + B + C) : 5 = \mathbf{3,27}$

Avremmo un Fabbisogno di Turno "*teorico*", con i valori predetti, pari a **19,65** unità (A + B + C + D). Vedremo in seguito che, per la corretta e definitiva quantificazione del fabbisogno, **sarà necessario tenere conto** anche del rispetto del **valore del Riposo Settimanale del Turno**, che potrà comportare l'**inserimento eventuale di qualche Intervallo di Turno**, con la conseguente crescita del predetto fabbisogno di Turno.

Infatti, come si potrà constatare in seguito, per effetto dell'inserimento del o dei (a seconda delle necessità) Intervalli di Riposo, i valori delle Scorte, quello eventuale dei Riposi Settimanali ed il dato complessivo del Turno aumenteranno conseguentemente.

Costruendo una successione numerica del turno, avremo la conferma di quanto predetto, anche in considerazione del fatto che, per motivi legati al rispetto delle norme contrattuali, la "Successione" del Turno difficilmente potrà essere diversa da quella che realizzeremo, nonostante alcuni valori legati - ad esempio - al Riposo Giornaliero in Residenza risulteranno al disopra di quelli minimi contrattuali stabiliti.

Una considerazione risulta necessaria a chi espone questi temi.

Ogni persona che si occupa di Turni e, più in generale, di Turnificazione e Programmazione, nel corso del tempo durante il quale svolge questo compito elabora un "suo" metodo, che comunque può essere contestabile o obiettabile; in ogni caso tende sempre al risultato che si prefigge in partenza, partendo dalla "parte della barricata" dove è collocato, per ottenere quanto è sempre meglio per le persone alle quali deve, dopo, rendere conto del proprio operato.

Visualizziamo quindi una rappresentazione grafica del turno "**chiuso**" e "**verificato**":

| Giornata | Orari | Prest. Lav. | SERVIZIO DI TURNO | R. G. R. | NOTE |
|-----------|---------------|-------------|------------------------------|-----------------|-----------------|
| 1 | 18.05 - 22.05 | 4.00 | 226 - (xxx) /% | RFR | (8.40) |
| 2 | 6.45 - 13.28 | 6.43 | % / (xxx) - 1920 - 9465 | 16.54 | |
| 3 | 6.22 - 15.23 | 9.01 | 700 - 703 | 27.42.00 | |
| 4 | 19.05 | | 9379 - 1940/% | | |
| 5 | term ore 3.05 | 8.00 | %/1940 - (taxi) | 58.45.00 | |
| 6 | | | RIPOSO | | |
| 7 | 13.50 - 22.48 | 8.58 | 9442 - (xxx) - 533 | 20.28 | |
| 8 | 19.16 - 23.23 | 4.07 | 234 / % | RFR | (6.30) |
| 9 | 5.53 - 10.10 | 4.17 | % / 227 | 18.35 | |
| 10 | 4.45 - 12.15 | 7.30 | (taxi) - 1920 - (xxx) - 9459 | 22.17 | |
| 11 | 10.42 - 18.50 | 8.08 | 704 - (xxx) - 9441 | 58.53.00 | |
| 12 | | | RIPOSO | | |
| 13 | | | INTERVALLO | | |
| 14 | 5.43 - 12.33 | 7.15 | (metro) - 809 - 586 | 17.32 | (rid.ne -12.00) |
| 15 | (6.05) | | RISERVA | | |
| 16 | | | RISERVA | | |
| 17 | | | SCORTA | | |
| 18 | | | RIPOSO | (58.00) | |
| 19 | | | SCORTA | | |
| 20 | | | SCORTA | | |
| 21 | | | SCORTA | | |
| 22 | | | SCORTA ROSSA | | |
| 23 | | | SCORTA ROSSA | | |
| 24 | | | RIPOSO ROSSO | | |

Dopo avere realizzato la "successione", possiamo notare che, per realizzare il rispetto del Riposo Settimanale del Turno, è **stato inserito un INTERVALLO DI RIPOSO**, che farà - di conseguenza - **umentare il numero dei Servizi di Turno**; rispetto alla precedente contabilizzazione, quindi, il numero dei Servizi risulterà di 12, che verranno ridotti a 11,5 per effetto di un meccanismo che si utilizza nei turni rispetto all'ora di presentazione della 1.a Riserva, che si "riallaccia" al 1° Servizio seguente le stesse Riserve/Scorte, in virtù del rispetto dei valori contrattuali legati all'orario di lavoro.

In particolare in questo caso otterremo un'ora di presentazione (6.05) che corrisponde all'ora di inizio del servizio (18.05) diminuita di 12 ore, attuando il meccanismo di "Riduzione" il quale - di conseguenza - farà diminuire il numero dei Servizi di 0,5 unità.

Notiamo inoltre nella rappresentazione del Turno **altri elementi** (Scorte Rosse ed 1 Riposo Rosso), che sono stati **inseriti unicamente allo scopo di realizzare la "Rotazione" del Turno rispettando la successione convenzionale del Riposo Settimanale** al 6° giorno.

E' importante ricordare che **questi ultimi elementi non concorrono alla determinazione del Fabbisogno del Turno** stesso, che risulterà **definitivamente di 20,6 unità** complessive.

Ultima considerazione rispetto a questo esempio è quella relativa al conteggio "Reale", che si lega a quanto già visto nelle "Note di Periodicità del Turno" (Quadro C M. 131), cioè l'effettiva circolazione dei treni presenti nel Turno stesso per tutti i giorni di "validità".

Infatti tutti i valori presenti avranno la **conferma del loro numero** solo **a condizione che non esistano soppressioni dei treni** stessi; possiamo dire - quindi - che **in caso di eventuali soppressioni** o diversa periodicità, il **valore di ogni singolo Servizio sarà diminuito** in relazione alla durata del turno stesso, rapportato al periodo nel quale è in vigore, nel caso delle eventuali soppressioni predette.

In questo caso, **saranno riportati tutti i valori decurtati delle parti decimali corrispondenti ai periodi di non effettuazione dei treni** o delle conseguenti "Soppressioni" dell'intero/i allacciamento/i.

Questi **periodi comporteranno** - nel Turno - l'**indicazione di "Senza Servizio"** o, come era precedentemente indicato, di "**Servizio Compatibile**".

Su questo tema esiste attualmente una diversa interpretazione tra le parti sociali, che ci auspichiamo trovi soluzione in tempi immediati, anche perché l'iniziativa unilaterale della Società modifica - senza contrattazione - radicalmente il metodo di contabilizzazione dei Turni stessi.

UTILIZZAZIONE DEL PDB

RIFERIMENTI GIURIDICI E CONTRATTUALI

- 1) DLgS 66/2003 (applicazione Direttive CE 104/1993 e 34/2000)
- 2) Articolo 22 CCNL AF 2003
- 3) Articolo 14 CCNL CONFLUENZA GR. FS 2003
- 4) Circolare P.R.I.E. 03/3.1 (90) 1347 del 21 Luglio 1990 (nuova Piciocchi)
- 5) Disposizioni Attuative CCNL 2003 del 20 ottobre 2003 (Circolare Pennacchi)
- 6) Accordo 25 giugno 2004

Fermo restando quanto visto fino a questo momento, in questo capitolo ci proponiamo di "visualizzare" il pratico svolgimento del lavoro del PDB, nelle circostanze che giornalmente viviamo rispetto alla nostra utilizzazione.

A questo proposito sarà necessario operare in via preliminare 2 distinzioni, rispetto al tema descritto nel titolo:

- 1) **CONDIZIONI DI UTILIZZAZIONE**
- 2) **POSIZIONI DEL PERSONALE.**

In riferimento al primo punto, possiamo dire che "operativamente" esistono **3** condizioni:

- a) **Programmazione**, come riportato all'interno dei Turni di servizio, in posizione di rispetto del Turno
- b) **Gestione**, con riferimento alle condizioni di utilizzazione del PDB in posizione "non di Turno"
- c) **Esercizio**, con riferimento all'utilizzazione del PDB "durante lo svolgimento del Servizio".

Relativamente al secondo punto, collegandoci a quanto predetto, possiamo individuare **4** tipi di posizioni nelle quali si potrà trovare il PDB utilizzato alla scorta dei treni:

- a) **Turno**, cioè "seguendo" la regolare successione prevista dallo stesso Turno di Servizio
- b) **Riserva**, cioè chiamato alla scorta di eventuali Servizi "Fuori turno" (periodici/straordinari od altro)
- c) **Scorta**, cioè chiamato alla scorta di Servizi di turno o fuori turno "in sostituzione di Agenti assenti dello stesso ISP/ISR di appartenenza"
- d) **Disponibilità**, cioè chiamato alla scorta di Servizi diversi da quelli "precomandati" o "di Turno" per motivi legati alla circolazione dei treni o per altri motivi che si verificano in "Esercizio"; per effetto di quanto predetto - come vedremo in seguito facendo riferimento alle "Circolari" citate nel titolo - un agente del PDB può essere "distolto" dal proprio turno, assumendo la posizione di "Disponibile".

Di seguito illustreremo il pratico svolgimento del lavoro nelle "posizioni" precedentemente descritte, facendo riferimento anche alle circolari predette, la cui stesura si è resa necessaria allo scopo di chiarire alcune "interpretazioni", non sempre consone e rispondenti ai termini Normativi e Contrattuali.

Continuando nell'esposizione vedremo come alcuni aspetti contrattuali sono stati parzialmente modificati (in particolare nell'ultima parte temporale) procurando condizioni che si sono rese necessarie per garantire lo svolgimento del Servizio, in particolare sia in "Gestione" che in "Esercizio".

A parere di chi scrive, nonostante le predette Circolari siano il prodotto di accordo tra le parti, in qualche caso si potranno evidenziare, per chi legge, anche dei "peggioramenti" alle condizioni lavorative, che si spera troveranno migliore definizione nelle prossime occasioni di confronto tra le Parti Sociali.

Concludendo questa introduzione, risulta necessario ribadire il concetto legato alla considerazione che il lavoro a bordo dei treni, in riferimento alla sua specificità, ha un'articolazione talmente complessa e legata a fattori di variabilità che - a volte - stabilire "regole" o "norme" non risulta sufficiente, obbligando ad una revisione costante e continua delle stesse, per renderlo effettivamente fruibile ed esercitabile.

POSIZIONE DI TURNO: il PDB *segue il turno di appartenenza*, come programmato e stabilito nel rispetto di quanto previsto dalle norme contrattuali, effettuando i Servizi con la successione indicata, a meno di eventuali assenze, sia da richiedere preventivamente (Ferie, Permessi, Festività, etc) o che possono scaturire da motivi di mancanza di possibilità a svolgere il lavoro (Malattia od altri motivi).

POSIZIONE DI RISERVA: il PDB *svolge un Servizio "Fuori Turno"* (cioè non turnificato) *precomandato nella giornata precedente a quella di Riserva in base all'orario stabilito per l'inizio della Prestazione Lavorativa.*

Per stabilire l'orario di "assegnazione" della **prima giornata di Riserva** sarà necessario fare riferimento **al 1° servizio** (turnificato) **seguito i periodi di Riserve inserite nel Turno**.

Visualizziamo un esempio grafico:

| Termine del Servizio ore 15.00 | 1.a Riserva ore 7.00 | 2.a Riserva | 3.a Riserva | 4.a Riserva | Riposo Settimanale | 5.a Riserva | Inizio del Servizio Ore 7.00 | ETC |
|--------------------------------|----------------------|-------------|-------------|-------------|--------------------|-------------|------------------------------|-----|
| | | | | | | | | |

Gli orari indicati si intendono comprensivi sia degli accessori in arrivo che di quelli in partenza.

In posizione di Riserva il PDB può essere chiamato a **svolgere anche un Servizio presente in Turno**, anche se questo tipo di utilizzazione trova più precisa utilizzazione in posizione di Scorta; la cosiddetta "banalizzazione" nell'utilizzazione è realizzata per motivi di opportunità di "Gestione" del PDB il quale, per esempio in caso di completa utilizzazione di altri agenti per la scorta dei treni "Fuori Turno", in questa posizione non troverebbe utilizzazione, nonostante la necessità di copertura di eventuali servizi sui quali non fossero presenti gli agenti di Turno.

La visibile differenza tra i 2 tipi di utilizzazione (scorta servizi fuori turno/scorta servizi di turno) è riscontrabile immediatamente nell'attribuzione del Riposo Giornaliero in Residenza che sarà assegnato al termine del Servizio svolto.

Nel 1° caso - infatti - **si può attribuire il valore minimo contrattuale previsto in base alla prestazione effettuata**, mentre nel 2° caso **deve essere attribuito il valore stabilito dalla "colonna" di turno effettuata** (come valore minimo) **dall'agente chiamato alla scorta della stessa colonna**.

Nell'esposizione della "Circolare Pennacchi" vedremo come alcuni casi in Gestione, che avevano dato adito ad "interpretazioni" alquanto difforni dall'enunciato contrattuale, sono stati definitivamente chiariti. Infine il PDB in posizione di Riserva può **sostare nei locali dell'ISP/ISR di Appartenenza** - RISERVA PRESENZIATA - non trovando utilizzazione ai treni; l'**orario di inizio** del "presenziamento" è **quello stabilito dal Turno** (come abbiamo visto) **oppure precomandato nella giornata precedente** di utilizzazione.

L'**orario di termine** del "presenziamento" è stabilito dalla **somma dell'ora di presentazione e di 7.12**, che rappresenta il valore orario della prestazione giornaliera rapportato a quello settimanale di Lavoro. Importante ricordare, infine, che a seguito di un servizio svolto in posizione di Riserva nella giornata precedente il Riposo Settimanale, il valore dello stesso **non potrà essere inferiore a 58 ore**.

POSIZIONE DI SCORTA: il PDB *svolge un Servizio in sostituzione di altri agenti del PDB assenti del proprio Impianto*; per effetto di quanto predetto - in relazione alle Riserve - quando si attua la "banalizzazione" dell'utilizzazione, il PDB in posizione di Scorta può essere chiamato anche alla scorta dei Servizi "di norma" assegnati agli agenti in posizione di Riserva.

Di conseguenza, tutte **le modalità di utilizzazione previste per gli agenti di "Riserva" trovano identica applicazione anche per il PDB in posizione di Scorta**.

L'unica differenza - come abbiamo visto nel Capitolo relativo ai componenti del Turno - è rappresentata dal metodo di conteggio di questi elementi, oltre che dal fatto che **in ogni turno di Servizio, anche se non sono previste Giornate di Riserva, saranno sempre previste Giornate di Scorta**.

Rispetto alle condizioni illustrate sia per il PDB in posizione di Riserva che quello in posizione di Scorta è utile ricordare - inoltre - che nella Gestione si potranno verificare ulteriori situazioni, che vedremo.

POSIZIONE DI DISPONIBILITA' :Fermo restando la validità del Turno o l'eventuale "precomando" di un Servizio in posizione di Riserva o di Scorta, il PDB **può essere distolto dalla situazione prevista, purchè il nuovo servizio assegnato o comandato comporti un impegno lavorativo non superiore a quello precedentemente previsto aumentato di 1 ora.**

Questa nuova situazione si può verificare **sia al momento della "presentazione"** (Gestione) **sia nel corso della prestazione lavorativa** (Esercizio).

E' prevista inoltre la posizione di Disponibilità, per esempio, nel caso di **rientro dalla malattia, da eventuali permessi per Festività, da giornate di Congedo** oppure **per ritardo o soppressione dei treni scortati in precedenza.**

In questi casi il PDB sarà **utilizzato come se si trovasse in posizione di Riserva o di Scorta.**

Nella Circolare **M.O.M 15/5.cc80/74280** (integrata dalla nota M.O.M. 15/5.cc81/76277 e definitivamente ribadita con la Circolare P.RI.E.03/3.1 (90) 1347) sono riportati tutti i temi descritti, completati dalle modalità di utilizzazione del PDB tendenti alla ripresa del Turno a seguito dei periodi di Riserva/Scorta/Disponibilità.

Questi riferimenti trovano ancora oggi piena applicazione, modificati unicamente in relazione all'applicazione dei nuovi parametri legati all'orario di lavoro contrattualmente stabilito.

Alcuni di questi temi sono stati ripresi nelle "Disposizioni attuative del CCNL 16/03/2003" (Circolare Pennacchi), con le specificità legate **unicamente all'orario di lavoro**, come predetto.

Per questi motivi, risulta sempre utile, a fronte di "strani" o incomprensibili atteggiamenti dei Gestori del Personale (CPV Distributori), cercare di avere a disposizione tutti gli elementi normativi e contrattuali possibili, per il rispetto di "diritti" e di "doveri".

A questo scopo, riportiamo il testo relativo al cosiddetto "Rimando", che è una ulteriore posizione che si può verificare nel corso dell'utilizzazione.

RIMANDO: il termine tecnico più correttamente utilizzato è **"RINVIO"**.

Consiste nello **spostamento dell'orario di presentazione ad un altro successivo**, e sarà attuato solo in situazioni legate alle **esigenze di servizio**, che lo rendano strettamente indispensabile.

Può essere attuato sia in **forma diretta** - all'atto della presentazione dell'Agente in Impianto - sia tramite **comunicazione telefonica** - se l'Agente si è messo in contatto con l'Ufficio Distribuzione - con comunicazione **sia verbale che scritta** (M.40).

Se attuato nella forma diretta deve essere formulato immediatamente, senza fare trascorrere alcun tempo in Impianto all'Agente; ovviamente la stessa prassi deve essere attuata per la forma telefonica.

La **durata minima** del Rimando è di **8 ore**, fermo restando che può essere proposto al PDB un rimando di durata inferiore, che si ritiene **concordato solo dopo accettazione** da parte dell'Agente interessato.

A seguito del Rimando - di norma - **è comandato un Servizio.**

Nel caso di mancata assegnazione del Servizio, **a seguito del Rimando all'Agente interessato sarà attribuito un Riposo Giornaliero in Residenza non inferiore a 16 ore.**

Non è ammesso il Rimando nel periodo 22.00 - 6.00

E' ammesso 1 solo Rimando a seguito di 1 Riposo Giornaliero in Residenza.

Il PDB oggetto del Rimando ha la precedenza rispetto agli altri agenti in posizione di Riserva - Scorta - Disponibilità nell'assegnazione di un Servizio, sia in termini orari che di presentazione.

A seguito di un Rimando che comporta l'impegno del Riposo Settimanale, all'Agente interessato saranno attribuite 58 ore di Riposo Settimanale.

CIRCOLARE "PENNACCHI" - Illustrazione principali modifiche e chiarimenti normativi riferiti al PDB

LAVORO SETTIMANALE

°La durata media di 36 ore è applicata anche per il Personale in posizione di Riserva, Scorta o Disponibilità, con l'oscillazione minimo/massimo 30/42 ore.

LAVORO GIORNALIERO

°Le prestazioni notturne saranno calcolate al netto di quelle che terminano alle ore 24.00 ed iniziano alle ore 5.00.

°La prestazione massima per i servizi non di scorta treni è stabilita come previsto dall'art. 22/6/ §1 e §2 CCNL AF.

RIPOSO GIORN. IN RESIDENZA

°A seguito di prestazioni notturne collocate dopo un RFR sono attribuite 16 ore di RGR, fatto salvo il caso in cui, a seguito di un RFR Diurno la successiva prestazione interessi la fascia 0.00 - 5.00, a causa di ritardo treno; in questo caso sarà attribuito il RGR corrispondente al periodo notturno impegnato.

°Sono ribadite le norme contenute nell'Art. 22/7/ § 2/3/4 del CCNL AF sul RGR nelle fasce notturne.

° Per ritardo treni in "Esercizio", qualora si verifichi una riduzione del RGR sotto il minimo programmato, è data facoltà al PDB proseguire il Turno con la riduzione del predetto RGR fino al minimo di 11 ore.

° In "Gestione" al PDB sarà assegnato il seguente RGR:

- a) a seguito di un Servizio di turno il RGR corrispondente nel turno; nel caso di Servizio che prevede nella giornata successiva il Riposo Settimanale - non corrispondente a quello dell'Agente utilizzato - il RGR minimo contrattualmente previsto, non inferiore a 16 ore;
- b) a seguito di un Servizio non turnificato il RGR minimo contrattualmente previsto rispetto alla Prestazione Lavorativa effettuata.

RIPOSO SETTIMANALE

° Al PDB in posizione di Riserva/Scorta/Disponibilità è assegnato un Riposo Settimanale di durata **non inferiore a 58 ore**, garantendo - in ogni caso - la fruizione di 3538 ore di Riposo Settimanale nell'arco dell'anno solare.

°E' stabilita la "**prestazione lavorativa parzialmente coincidente con il periodo di Riposo Settimanale**", che - per essere correttamente realizzata - risponderà ai seguenti prospetti:

1° caso)

| Giornata x | Giornata x + 1 (Riposo Settimanale) | Giornata x + 2 (Intervallo di Riposo) | Giornata x + 3 | Etc |
|--|--|--|----------------------------|-----|
| Termine del Servizio | Minimo 35 ore di Riposo comprensive di 1 giornata solare a seguito del termine della Prestazione Precedente (A) | Prestazione Lavorativa con RGR successivo non inferiore ad 11 ore rispetto alla ripresa del Servizio successivo (B) | Inizio Servizio Successivo | |
| TEMPO A (libertà dal Servizio) + TEMPO B (libertà dal Servizio) = MINIMO 48 ORE | | | | |

2° caso)

| Giornata x | Giornata x + 1 (<i>Riposo Settimanale</i>) | Giornata x + 2 (<i>Intervallo di Riposo</i>) | Giornata x + 3 | Etc |
|--|--|---|----------------------------|-----|
| Termine del Servizio | Prestazione Lavorativa a seguito di RGR non inferiore ad 11 ore rispetto al termine della Prestazione Precedente (B) | Minimo 35 ore di Riposo comprensive di 1 giornata solare precedenti la ripresa del Servizio successivo (A) | Inizio Servizio Successivo | |
| TEMPO B (libertà dal Servizio) + TEMPO A (libertà dal Servizio) = MINIMO 48 ORE | | | | |

PAUSE E SOSTE

° Fermo restando quanto previsto dall'Art. 22/2/12 CCNL AF, in caso di prestazioni superiori ad 8 ore, la pausa non sarà inserita entro la 1.a ora, di norma entro la 7.a ora, comunque non oltre l'8.a ora.

° Sono utili ai fini della quantificazione della pausa - oltre a quella prevista per il pasto - le soste programmate, le vie ordinarie comandate, i tempi per i viaggi fuori servizio, fermo restando che - in Gestione - la stessa pausa potrà essere "riposizionata".

° Nei casi di ritardo treno in "Esercizio", per effetto delle perturbazioni del traffico l'eventuale mancanza dei tempi per la pausa non potrà causare ritardo ai treni; in questi casi la stessa pausa potrà essere "ricollocata" al termine della Prestazione.

RIPRESA DEL SERVIZIO

° E' disciplinato, con la conferma delle disposizioni precedenti al CCNL 2003, tutto l'argomento relativo al testo del titolo, omologando le Assenze per "Permessi" a quelle per Ferie, allo stesso modo sono confermate le disposizioni vigenti per i recuperi di Prestazioni rese in coincidenza di Giornate Festive.

TEMPI LAVORATIVI ACCESSORI

° Sono confermate tutte le disposizioni vigenti, anche precedenti alla firma del CCNL 2003, con l'impegno a confronti successivi sul tema.

RIPOSO FUORI RESIDENZA

° Fermo restando quanto stabilito dall'Art. 22/2/8 § 4 relativo all'assegnazione in "Programmazione" di 4 RFR, al PDB in "Gestione" può essere richiesta l'effettuazione di un servizio con il 5° RFR mensile.

ABBANDONO TRENO

° Fermo restando quanto riportato nell'Art. 22/2/13 del CCNL AF, è stabilito quali sono i termini da comunicare per avvalersi di detta facoltà:

a) Ora di inizio del lavoro prescritto

b) Ora di termine del lavoro programmato

c) la specificità della tipologia del successivo Riposo (RFR, RGR, Settimanale), di cui dovrà essere garantita la durata minima, indicando anche la Località sede dello stesso.

In relazione a quest'ultimo punto, ricordiamo - come già preannunciato nel Capitolo relativo all'orario di Lavoro - che il PDB matura il diritto al "**Completamento Corsa**" quando, volontariamente o per motivi non dipendenti dalla sua volontà, non si avvale del diritto al predetto "abbandono treno".

Nella pagina successiva costruiremo una tabella con tutte le spiegazioni relative a questo argomento, cercando di chiarire le condizioni che determinano il diritto al pagamento dell'indennità prevista, oltre alla casistica che interviene nel pratico svolgimento del Servizio.

COMPLETAMENTO CORSA - Illustrazione delle condizioni nelle quali si matura e casi particolari in Gestione

| DESCRIZIONE C. C. | TEMPI | MODALITA' DEL C. C. |
|--|--|---|
| CC "90" | Si attua nel caso di superamento del Limite* della Prestazione per un tempo inferiore a 30 minuti | <i>Si verifica prevalentemente per i Servizi Diurni, per i motivi legati al concetto di Limite* della Prestazione</i> |
| CC "91" | Si attua nel caso di superamento del Limite* della Prestazione per un tempo pari o sup.re a 30 minuti | <i>Si verifica sia nel caso di Servizi Diurni che Notturni, nel caso di superamento del Limite* della Prestazione</i> |
| DEFINIZIONE DI LIMITE* DELLA PRESTAZIONE | | |
| Servizi Diurni | <i>Si matura 2 ore dopo il termine della Prestazione Programmata, oppure - in ogni caso - 1 ora dopo il superamento del limite massimo della prestazione giornaliera (10 ore)</i> | |
| Servizi Notturni | <i>Si matura 2 ore dopo il termine della Prestazione Programmata, oppure - in ogni caso - 1 ora dopo il superamento del limite massimo della prestazione giornaliera (8 ore)</i> | |
| Servizi con Riposo Fuori Residenza | <i>Si matura 2 ore dopo il termine della Prestazione Programmata, oppure - in ogni caso - 1 ora dopo il superamento del limite massimo della prestazione giornaliera (7 ore), sia in precedenza che a seguito del RFR</i> | |
| Servizi Modificati in corso di Prestazione | <i>Nel caso di Servizio Diurno che - in corso di svolgimento per effetto di ritardo treno o per altri motivi - diventa Notturno, il C. C. si matura a partire dall'ora 1.00, con le stesse modalità previste per i Servizi Notturni</i> | |
| LOCALITA' NELLA QUALE SI MATURA IL COMPLETAMENTO CORSA | | |
| <i>Nella Stazione - o Località di Servizio - atta al ricovero del Treno scortato in Servizio 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 UTILI ALLA DETERMINAZIONE DEL COMPLETAMENTO CORSA | | |
| <p>1) Orario del Termine della Prestazione Programmata (completa di accessori)</p> <p>2) Orario di raggiungimento del Limite* della Prestazione per maturare il Completamento Corsa</p> <p>3) Orario Prescritto di arrivo del Treno con il quale si matura il Completamento Corsa</p> <p>4) Orario di Arrivo Reale del Treno con il quale si matura il Completamento Corsa</p> <p>5°) Località nella quale si matura il Completamento Corsa</p> <p>6°) Sede di Termine del Servizio Programmato (ISP/ISR di appartenenza o Sede di RFR)</p> <p>° Comprensibilmente le 2 Sedi non coincidono tra loro</p> | | |
| CASI PARTICOLARI IN "GESTIONE" | | |
| Prestazione parzialmente coincidente con il Riposo Settimanale | <i>In caso di Prestazione "concordata" parzialmente coincidente con il R. S. (Intervallo lavorato) esistono i requisiti per il riconoscimento del C. C., in quanto l'accettazione preventiva aveva presupposto l'utilizzazione entro i Limiti Massimi della Prestazione Giornaliera</i> | |
| Riutilizzazione mancante dei Limiti Giornalieri di RGR (Doppia Prestazione) | <i>In questo tipo di utilizzazione non esistono i presupposti per il riconoscimento del C. C., in quanto l'accettazione preventiva aveva già presupposto il superamento dei Limiti Massimi della Prestazione Giornaliera</i> | |

Nella presentazione di questo ultimo Capitolo abbiamo citato anche l'accordo del 25/06/2004, che è stato realizzato per alcuni motivi legati all'organizzazione di lavoro ed ai movimenti del Personale. Una parte funzionale ai temi che stiamo affrontando è stata quella relativa alla Definizione dell'Organico previsto ai treni per garantirne la partenza, modificando in maniera minima la predetta Tabella A con riferimento ai Treni EUROSTAR composti con materiale ETR 500 (12 vetture).

Infatti in quella Sede è stato stabilito che per treni e tratte stabilite (in pratica la quasi totalità) il "Modulo di Scorta" è fissato in Capo Treno e 2 CST, sanando una difformità nata dall'introduzione di questi materiali, rispetto al "Modulo Base", che aveva sempre previsto 1 solo CST, oltre al Capo Treno.

Nel testo dell'accordo si fa riferimento alle condizioni che giustificano la riduzione dell'organico - fino alla squadra minima, che resta fissata in CT e 1 CST - con obblighi a tutt'oggi non sempre rispettati. La parte di maggiore attenzione, oltre a quella predetta che interessa unicamente la DP N/I, è quella riferita alla quantificazione dei tempi di Riposo seguenti le Assenze Varie del PDB, che ha trovato definitivo chiarimento dopo 3 anni di valenza del CCNL, periodo durante il quale sono sempre state attuate iniziative unilaterali da parte degli Addetti alla Gestione del PDB.

Proviamo a illustrare il testo dell'accordo con la seguente tabella:

DESCRIZIONE RIEPILOGATIVA DELLE ASSENZE E DELLE CONDIZIONI DI UTILIZZAZIONE DEL PERSONALE

| TIPOLOGIA DI ASSENZA | DURATA DELL'ASSENZA | RIPRESA TURNO | | DURATA DEL RIPOSO SETTIMANALE | |
|-----------------------------|---|---------------|-------|--|-------------------|
| | | Condizioni | SI/NO | Personale in Turno | Personale Fuori |
| FERIE (o Festivo) | 24 ore dal termine del RGR o RS | da 5 gg | SI | 32 ore | 48 ore |
| | | meno 5 gg | NO | 32 ore | |
| MALATTIA | 24 ore solari | da 5 gg | SI | Riposo - Turno, con ev.le anticipo vol.rio | Riposo - ore 8.00 |
| | | meno 5 gg | NO | | |
| INFORTUNIO | 24 ore solari | ***** | SI | Riposo - Turno, con ev.le anticipo vol.rio | Riposo - ore 8.00 |
| RECUPERO FESTIVITA' | 24 ore solari | ***** | SI | 32 ore | 48 ore |
| ASSENZE GIUSTIFICATE (gen) | 24 ore dal termine del RGR o RS | ***** | SI | Riposo - Turno | 48 ore |
| AG DONAZIONE SANGUE (1) | 24 ore dall'inizio del servizio da cui è ass.te | ***** | SI | Riposo - Turno | 48 ore |
| AG DONAZIONE SANGUE (2) | 24 ore dal prelievo se non in servizio | ***** | SI | Riposo - Turno | 48 ore |
| AG SIND - POLITICHE O VARIE | 24 ore a partire dalla pres.ne del Turno | ***** | SI | Riposo - Turno | 48 ore |
| SCUOLA PROFESSIONALE | 1 giornata di assenza | ***** | SI | Riposo - Turno | 48 ore |

Queste norme - oggi - sono "regole" per tutti, che garantiscono diritti e doveri, senza nessuna possibilità di essere soggette ad ulteriori "interpretazioni"; pertanto ogni collega di lavoro del PDB si farà carico, se lo ritiene opportuno, di portare anche gli altri a conoscenza - laddove non lo fossero - di queste notizie.

A conclusione di questo capitolo, avendone spesso fatto riferimento, si riportano integralmente le Tabelle "A" e "C" (Organico Base e Squadra Minima) riferite alle attuali situazioni ed alle attuali tipologie di Treni; per la Tabella "B" (vetture Eccedenti) si rimanda alla lettura del CCNL.

Sperando di non essere stato "pedante" e "logorroico", auguro a tutti buon lavoro e - da oggi in poi - più decisione nel "reclamare" i propri diritti.

**DETERMINAZIONE DEL MODULO DI SERVIZIO AI TRENI VIAGGIATORI DP N/I
TAB. A CIRC. P.R.I.E. 03/3.1 (90) 1347 MODIFICATA****

| Composizione (N.ro di Vetture) | CLASSIFICAZIONE E CATEGORIA DEI TRENI °° | | | | | | |
|--------------------------------------|--|----------------------|---------|--------|---------------------|--------|-----------------------|
| | ES ITALIA - ES INT.LI | | IC - EC | | ICN - EXP - EN - TH | | EN - TH (solo WL /CC) |
| | Materiali ETR | Materiali ETR 500 | * | (x) | * | (x) | Periodo 22.00 - 6.00 |
| 1 | CT + 1 CST | CT + 2 CST | CT | 1° CST | CT | 1° CST | CT + 1 CST |
| 2 | | | | | | | |
| 3 | | | 1° CST | 2° CST | 1° CST | 2° CST | |
| 4 | | | | | | | |
| 5 | | | 2° CST | 3° CST | 2° CST | 3° CST | |
| 6 | | | | | | | |
| 7 | | | 3° CST | 4° CST | 3° CST | 4° CST | |
| 8 | | | | | | | |
| 9 | | | 4° CST | 5° CST | 4° CST | 5° CST | |
| 10 | | | | | | | |
| 11 | | | 3° CST | 4° CST | 3° CST | 4° CST | |
| 12 | | | | | | | |
| 13 | | | 4° CST | 5° CST | 4° CST | 5° CST | |
| 14 | | | | | | | |
| 15 | | | 5° CST | 6° CST | 5° CST | 6° CST | |
| 16 | | | | | | | |
| 17 e oltre | | | | | | | |

NOTE:

*) Il CAPO TRENO concorre alla formazione della Squadra di scorta (Ubicazione del Compartimento di Servizio entro la 3.a vettura).

(x) il CAPO TRENO non concorre alla formazione della Squadra di scorta.

(°°) Per i Treni classificati ES/City, in attesa della "lateralizzazione" delle porte di accesso, al momento si prevede la stessa Squadra di scorta dei treni IC/EC.

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

**DETERMINAZIONE DEL MODULO DI SERVIZIO AI TRENI VIAGGIATORI DPR
TAB. A CIRC. P.R.I.E. 03/3.1 (90) 1347 MODIFICATA****

| Composizione (N.ro di Vetture) | CLASSIFICAZIONE E CATEGORIA DEI TRENI | | | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|------------------|-----------------------------------|------------------|--------------------|
| | IR | DIRETTI | REG - METR.NI | REG-METR | Senza Telech.ra |
| | Con Telechiusura | Con Telechiusura | Controllo Porte e Telechiusura | Solo Telech.° | |
| 1 | CT | CT | CT | CT | CT |
| 2 | | | | | |
| 3 | | | | | |
| 4 | | | | | |
| 5 | 1 CST | 1 CST | 1 CST | 1 CST | 1 CST |
| 6 | | | | | |
| 7 | | | | | |
| 8 | | | | | |
| 9 | | | | | |
| 10 | | | | | |
| 11 | | | | | |
| 12 | | | | | |
| 13 | | | | | |
| 14 | | | | | |
| 15 | | | | | |
| 16 | | | | | |
| 17 e oltre | | | | | |

NOTE:

°) In Sede di contrattazione decentrata (Territoriale) il Modulo di Servizio previsto con il solo CAPOTRENO potrà essere esteso fino a 8 vetture, in presenza di controllo delle telechiusura delle porte nelle cabina di guida e di adeguate condizioni di circolazione e di visibilità.

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

**DETERMINAZIONE DELLA SQUADRA MINIMA PER LA PARTENZA DEI TRENI DPN/I - DPR
TAB. C CIRC. P.R.I.E. 03/3.1 (90) 1347 MODIFICATA**

| Composizione (N.ro di Vetture) | CLASSIFICAZIONE E CATEGORIA DEI TRENI | | | | | | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|-------------------|---------------------|----------------------|---------------------|----------------------|------------------------------------|--|
| | EC - IC | EN - ICN - EXP | IR - DIRETTI | | REG - METR.NI | | EN - TH WL - CC per. 22 - 06 | Materiali non Comun.ti |
| | | | Chiusura Manuale | Chiusura Pneumat. | Chiusura Manuale | Chiusura Pneumat. | | |
| 1 | CT | CT | CT | CT | CT | CT | CT | CT |
| 2 | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | |
| 4 | 1° CST | 1° CST | 1° CST | 1° CST | 1° CST | 1° CST | 1° CST | 1° CST |
| 5 | | | | | | | | |
| 6 | | | | | | | | |
| 7 | 1° CST | 1° CST | 1° CST | 1° CST | 1° CST | 1° CST | 1° CST | 1° CST |
| 8 | | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | | |
| 10 | 2° CST | 2° CST | 2° CST | 2° CST | 2° CST | 2° CST | 2° CST | PER QUESTI TIPI DI TRENI IN OGNI CASO NON SI POS- SONO ASSE- GNARE PIU' DI 2 VET- TURE AD OGNI AGENTE |
| 11 | | | | | | | | |
| 12 | | | | | | | | |
| 13 | 2° CST | 2° CST | 2° CST | 2° CST | 2° CST | 2° CST | 2° CST | 1 CST |
| 14 | | | | | | | | |
| 15 | | | | | | | | |
| 16 | | | | | | | | |
| 17 | | | | | | | | |

NOTE:

°Per treni aventi composizione maggiore di 17 vetture, nel caso di treni EC, IC, EN, ICN, EXP sarà previsto il 3° CST; per treni aventi composizione superiore a 18 vetture sarà previsto il 3° CST anche per i treni IR/DIR/REG e Metropolitani.

°Nel conteggio delle Vetture per la Determinazione della Squadra Minima, le eventuali Vetture Ristorante e Wagon - lits **entrano nel conteggio come le altre vetture**, fermo restando il calcolo di 1/2 carrozza per ogni vettura di questo tipo.

°Nel periodo 6.00 - 22.00 i treni composti esclusivamente di carrozze Cuccette e Wagon-lits (Treni Hotel o eventuali EN) sono considerati treni EXPR a tutti gli effetti, con il conteggio conseguente.