

## VERBALE DI ACCORDO

In data 20 ottobre 2003

Trenitalia S.p.A. assistita da AGENS

e le Segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl,

Ugl Ferrovie e Sma/Fast

si sono incontrate al fine di favorire il confronto a livello aziendale in merito all'applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie e dell'accordo aziendale di confluenza del Gruppo FS, con particolare riguardo alla disciplina speciale per il personale di macchina e bordo, nonché di promuovere, in coerenza con quanto di seguito definito, le condizioni per un regolare svolgimento del servizio anche in presenza di effetti determinati da eventi di esercizio o dalle situazioni eccezionali di seguito considerate.

Le parti si danno atto che lo sviluppo di relazioni industriali coerenti con il sistema stabilito dal CCNL di settore rappresenta un obiettivo comune da consolidare anche in applicazione di quanto stabilito in materia in sede di accordo di confluenza del Gruppo FS, sottoscritto il 16/4/2003.

Ciò premesso le parti convengono:

1) Pause

Fermo restando quanto previsto all'art. 22, punto 2.12 del CCNL di settore, in caso di programmazione di prestazioni superiori a 8 ore, nella programmazione dei turni la pausa di 15 minuti continuativi non sarà inserita entro la prima ora, di norma non oltre la settima, e comunque non oltre la ottava ora.

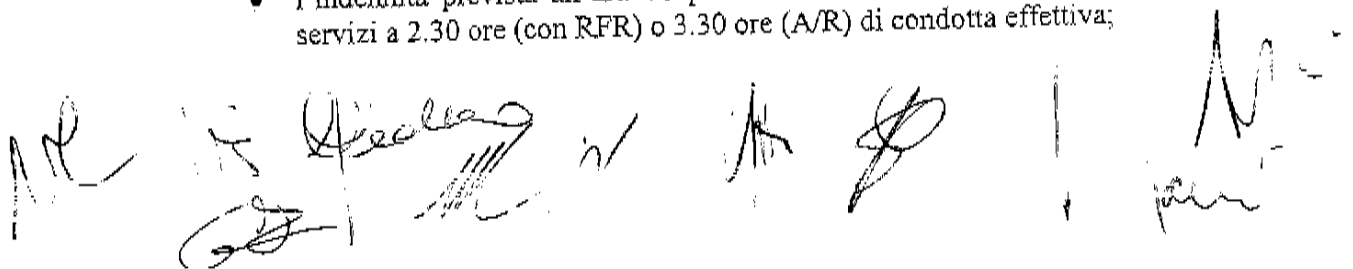
Con riferimento alle prestazioni di cui sopra e compatibilmente con le esigenze tecnico-organizzative di servizio, per le prestazioni particolarmente prolungate l'Azienda provvederà a collocare la pausa in una posizione più centrale rispetto alla prestazione stessa.

Sono utili ai fini della pausa, oltre le pause per fruire del diritto al pasto, le soste programmate, le vie ordinarie comandate, i tempi per viaggi fuori servizio nei quali va comunque indicato - nei turni di servizio - il periodo destinato alla pausa, fermo restando che, in quest'ultimo caso, in gestione la pausa potrà essere riposizionata.

2) Limiti di condotta

Qualora tra le soste programmate in orario che sono escluse dal calcolo dei limiti massimi di condotta previsti all'art. 22 del CCNL di settore e all'art. 14 dell'accordo di confluenza, ci siano fermate con soste di durata uguale o inferiore a un minuto, i cui tempi sommati alla condotta effettiva determinino il superamento in programmazione dei limiti massimi di condotta, viene corrisposta a decorrere dal 1° novembre 2003:

- l'indennità prevista all'art. 78 punto 4.2 del CCNL di settore nel caso di servizi a 2.30 ore (con RFR) o 3.30 ore (A/R) di condotta effettiva;



- l'indennità prevista all'art. 78 punto 4.4 del CCNL di settore nel caso di servizi di condotta effettiva a 3 ore (RFR) o 4 ore (A/R) concordati tra l'Azienda e le OO.SS.

Analogamente si opererà in caso di superamento in programmazione dei limiti di condotta di cui ai punti 2.10.1 e 2.10.2 del citato art. 22 ed ai punti 2.6.1 e 2.6.2 dell'art. 14 dell'Accordo di confluenza per i servizi a doppio agente.

3) Utilizzazione Loc. E 464 per servizi ad agente unico

Nell'ambito dei confronti previsti nel successivo punto 4, l'Azienda e le OO.SS verificheranno, rispetto a specifiche condizioni, la opportunità funzionale di effettuare a doppio agente alcuni servizi su tale locomotiva.

4) Ripartizione e turnificazione.

Considerando solo convenzionalmente concordata la ripartizione nazionale dei servizi per il periodo 1 settembre – 13 dicembre 2003, viene ripristinata la procedura negoziale per la turnificazione e si attivano i confronti decentrati, tenendo anche conto dei contenuti del presente accordo, al fine di definire eventuali variazioni funzionali e l'adozione di compatibili flessibilità previste dal contratto aziendale.

Tali confronti saranno comunque considerati conclusi entro il 7 novembre c.a. in considerazione della necessità di garantire il rispetto dei tempi e delle modalità stabilite per l'avvio della trattativa sulla ripartizione/turnificazione fissata per il 14 dicembre 2003, ai sensi della procedura di cui al p. 2.8 art. 14 dell'Accordo di confluenza.

In tale occasione saranno oggetto di esame con le OO.SS. le variazioni intervenute nei volumi di produzione rispetto all'ultima ripartizione concordata, in coerenza con quanto previsto dall'accordo di confluenza.

5) L'Azienda e le OO.SS. inoltre, con riferimento alle disposizioni aziendali attuative del CCNL già emesse dall'Azienda in data 29.08.03, convengono sui chiarimenti di seguito indicati:

- Qualora per effetto di ritardo treni in esercizio, la prestazione programmata nella fascia oraria diurna (5.00 – 24.00) interessi la fascia oraria notturna (0.00 – 5.00):
  - i limiti massimi della prestazione ai fini dell'abbandono treno si riferiscono a quelli previsti per la prestazione notturna. Nel caso che tale limite sia già stato superato, prima delle ore 24, il nuovo limite massimo della prestazione va collocato alle ore 0.00 e pertanto, se richiesto, dovrà concludersi, compreso il rientro in sede di riposo, entro le ore 1.00;
  - il lavoro eccedente i limiti massimi giornalieri contrattualmente previsti per la prestazione notturna, viene retribuito con il compenso per lavoro straordinario, secondo quanto previsto all'art. 69 del CCNL considerando la mutata caratteristica della prestazione e non concorre alla determinazione del montante mensile, come previsto al punto 3.2 dell'art. 23 del CCNL.
- I tempi (2 ore) da considerare per la determinazione della prestazione massima giornaliera per i servizi ad agente unico comprendono l'attività di condotta o di scorta ad agente unico e le attività accessorie ad essa connesse.

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

I limiti prestazionali per i servizi effettuati con un solo agente di condotta si applicano esclusivamente al P.d.B. che espleta i compiti previsti dalla regolamentazione per il servizio di condotta ad agente unico.

- Se per effetto del ritardo treni in esercizio si verifici una riduzione del riposo giornaliero in residenza al di sotto del minimo programmato, è facoltà del lavoratore proseguire nello svolgimento del turno ritenendo fruito il riposo giornaliero purché prima della successiva utilizzazione ci siano almeno 11 ore continuative di riposo.
- In coerenza all'art. 22 punto 2.2 del CCNL di settore, gli spostamenti comandati per recarsi da un impianto ad un altro della stessa località si confermano come orario di lavoro per il personale di macchina e di bordo. Per tali spostamenti vengono confermati gli accordi territoriali esistenti.
- Si confermano le preesistenti previsioni relativamente al P.d.M./P.d.B. in merito ai tempi necessari per recarsi o tornare dalle strutture atte alla fruizione dei RFR, ambito stessa località.
- Relativamente al P.d.M./P.d.B. in turno, a seguito di una sola assenza dal servizio a qualsiasi titolo in precedenza al riposo settimanale, alla durata minima di detto riposo concorre, ai soli fini della ripresa del turno, il riposo giornaliero fruito in precedenza all'assenza stessa, convenzionalmente pari a 16 ore, e un ulteriore periodo comprendente un'intera giornata solare, per un totale di almeno 48 ore effettive.  
Per assenze continuative superiori ad un giorno restano in vigore le previgenti disposizioni.
- Il riposo settimanale di norma collocato al 6° giorno, può essere spostato dall'Azienda tra il 4° e 7° giorno solo nella programmazione dei turni. In gestione restano confermate le previgenti disposizioni.
- Potrà essere richiesto al P.d.M./P.d.B., in via occasionale e per improcrastinabili esigenze di servizio, una prestazione lavorativa parzialmente coincidente con il periodo di riposo settimanale. Il trattamento del personale che su base volontaria aderisce a tale richiesta viene disciplinato come di seguito indicato:
  - il riposo settimanale è considerato fruito fino al limite minimo di 35 ore consecutive effettivamente godute e comprendenti l'intera giornata solare del riposo settimanale previsto nella cadenza dei turni;
  - la prestazione richiesta deve essere compresa tra il riposo settimanale e un riposo giornaliero in residenza di almeno 11 ore o viceversa, fermo restando che la somma dei due residui periodi di riposo (giornaliero e settimanale) non dovrà essere inferiore a 48 ore.

Tali prestazioni saranno liquidate su base oraria e secondo la tipologia di straordinario, a decorrere dal 1° novembre 2003, in analogia a quanto previsto all'art. 23 punto 3.1 del CCNL (lavoro straordinario giornaliero). Tali prestazioni, pertanto, non concorrono, in quanto già retribuite, alla determinazione del montante mensile delle prestazioni complessive così come previsto all'art. 23, punto 3.2.

AR

Le prestazioni in oggetto, poiché già retribuite come lavoro straordinario giornaliero, restano parte integrante ai fini del calcolo del monte ore complessivo annuo di riposo settimanale effettuato e saranno conteggiate ai fini del raggiungimento del limite massimo annuo di cui al p. 5 del medesimo art. 23.

- L'Azienda e le OO.SS. definiranno entro il 31 ottobre c.m. specifiche soluzioni, in caso di forte ritardo treni, atte a garantire soluzioni alternative per la fruizione del pasto.
- La prestazione massima per i servizi non di condotta o scorta (riserva, traghettamento, spinta, manovra) è quella prevista ai punti 2.6.1 e 2.6.2 dell'art. 22 del CCNL. Per il P.d.M. in prestazioni lavorative dedicate a servizi di traghettamento affidati ad un solo agente di condotta, la durata massima della prestazione giornaliera è fissata in 8 ore nella fascia 5.00-24.00, fermo restando le soluzioni logistiche vigenti nei singoli impianti.
- Per quanto non espressamente trattato nel presente accordo l'Azienda e le OO.SS. si danno reciprocamente atto che sono confermate le disposizioni aziendali vigenti alla data di entrata in vigore del CCNL di settore e accordo di confluenza, ove non espressamente modificate da questi.

In tale quadro, in considerazione dell'evoluzione delle esigenze delle diverse aree di business, si procederà ad una verifica con le OO.SS. relativa alle norme per l'utilizzo delle Disponibilità in turno e alle problematiche relative all'assegnazione del personale ai servizi di macchina. Qualora individuate, le soluzioni potranno essere utilizzate a partire dalla prossima turnificazione del 14/12/2003.

6) Part-Time Verticale- Accordo a livello nazionale in via sperimentale

L'Azienda e le OO.SS. a livello nazionale concordano, in via sperimentale ed eccezionale rispetto a quanto stabilito nell'accordo aziendale di confluenza, di utilizzare i contratti part-time di tipo verticale a tempo indeterminato, come disciplinati dall'art. 16, punto 2.3. secondo comma del CCNL di settore, per il PdM e il P.d.B da impiegare nei periodi estivi (giugno-settembre) e delle festività (Natalizie e/o Pasquali).

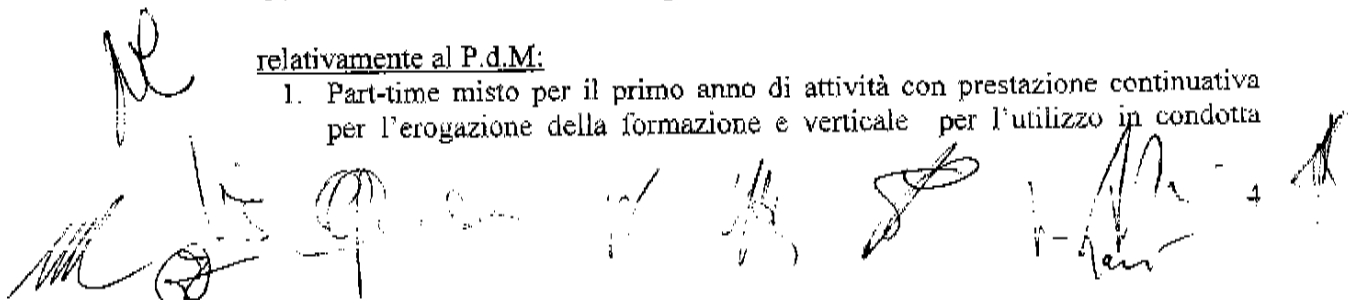
Pertanto si conviene di dar corso ad assunzioni di personale di macchina e di bordo con contratto part-time verticale di durata della prestazione individuale non inferiore al 33% di quella ordinaria.

Al fine di consentire un adeguato periodo formativo, come di seguito specificato, la prestazione lavorativa potrà essere resa in forma mista nel corso del primo anno alle condizioni previste dall'art. 16 p. 2.2 lettera c) e p. 2.3 del CCNL e verticale non inferiore al 33%, a partire dal secondo anno.

Con riferimento alla necessità di garantire la formazione di base, sarà previsto:

relativamente al P.d.M.:

1. Part-time misto per il primo anno di attività con prestazione continuativa per l'erogazione della formazione e verticale per l'utilizzo in condotta



quale 2° agente alle condizioni previste dalle norme. Per la formazione si prevedono i seguenti moduli formativi:

- 1° modulo formativo: durata 77 gg (Introduzione, apparecchiature di sicurezza, regolamenti);
- 2° modulo formativo: durata 40 gg (formazione di base mezzi di trazione);
- 3° modulo formativo: durata 14 gg (ruolo)

2. Part-time verticale a partire dal secondo anno con prestazione individuale non inferiore al 33%.

Allo scadere di 250 gg effettivi da secondo agente, è prevista l'abilitazione a 1° agente.

relativamente al P.d.B.:

1. Part-time misto per il primo anno di attività con prestazione continuativa per l'erogazione delle ore formative previste per l'abilitazione di Capo Treno/ Capo Servizio Treno, e verticale nei mesi successivi.

I moduli formativi riguardano:

- scambi, manovra, freni ( 17 gg )
- commerciale ( 27 gg )
- dirigenza convoglio ( 26 gg )

2. Part time di tipo verticale a partire dal secondo anno con prestazione individuale non inferiore al 33%.

In relazione a quanto sopra, saranno inserite 170 unità per il P.d.M e 180 unità per il P.d.B. come dalla tab. allegata, che potranno essere individuate anche valutando eventuali domande avanzate di trasformazione da full a part-time del personale secondo le modalità previste dal CCNL.

Le parti, nel confermare quanto stabilito al p.4.2.4 dell'art. 2 dell'accordo di confluenza, in considerazione della particolarità della situazione di cui sopra, convengono in via eccezionale sulla seguente modalità relazionale: fermo restando le quantità di cui alla tab. allegata, a livello territoriale sarà fornita una specifica informativa in ordine alle motivazioni tecnico-organizzative-produttive dell'utilizzazione del personale a part-time. In tale occasione sarà conseguentemente definita, ai sensi dell'art. 2 p. 4.2.4 lettera c) dell'accordo di confluenza, l'entità della prestazione con orario ridotto a partire dal secondo anno.

7) Mobilità

In applicazione dell'art. 10 dell'accordo aziendale di confluenza del Gruppo FS, l'Azienda, nel riconfermare la volontà di realizzare in via prioritaria rispetto alle assunzioni, azioni di ottimale riallocazione delle risorse umane anche attraverso la mobilità geografica a livello divisionale e interdivisionale, definirà le

*Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.*

conseguenti modalità applicative da rendere operative con specifico riferimento al Pdm e Pdb a partire da gennaio 2004 nei territori interessati.

Fermi restando i tempi di seguito riportati, l'attivazione della mobilità interdivisionale sarà messa in atto da Trenitalia con riferimento alle immissioni provenienti dal Genio a partire dal 1° novembre p.v.

Trenitalia, dando comunicazione ai lavoratori dei posti disponibili, valuterà entro il mese di febbraio 2004 le domande di trasferimento pervenute ai sensi del punto 6 dell'art. 40 del CCNL al fine di verificare la congruità rispetto alle esigenze di cui al precedente comma.

Nel caso di riscontro positivo da parte aziendale il lavoratore che rinunci al trasferimento sarà escluso dai successivi programmi di mobilità geografica volontaria per i successivi 5 anni e per quella località.

Al fine di valutare le richieste del personale rivestente la medesima figura professionale nella massima correttezza e trasparenza, si conviene di utilizzare i seguenti criteri, nell'ordine:

- maggiore anzianità maturata nella figura professionale;
- maggiore anzianità di servizio nell'ambito delle aziende del Gruppo FS;
- maggiore età;
- figli minori a carico.

Realizzati i percorsi di mobilità divisionale si procederà analogamente per la mobilità interdivisionale.

Ciascun processo attivato si intende valido per la singola unità produttiva e decade nel momento in cui vengono individuate le risorse necessarie.

#### Assetti occupazionali

A livello divisionale, sulla base dei dati analitici sulle consistenze del personale di macchina e di bordo di cui al punto 2.8.3 dell'art. 14 dell'Accordo di confluenza, le parti nell'ambito delle procedure di ripartizione/turnificazione esamineranno gli effetti occupazionali e le conseguenti azioni da attivare nel rispetto del sistema di relazioni industriali di cui all'art. 2 dell'Accordo di confluenza.

p. TRENITALIA

p. AGENS

p. FILT - CGIL

p. FIT - CISL

p. UGL FERROVIE

p. SMA /FAST

DIVISIONE PASSEGGERI  
Personale e Organizzazione

## IPOTESI ASSUNZIONALE PART - TIME

### Personale di scorta

IDR	%	Unità
Milano	TBD	30
Bologna	TBD	30
Firenze	TBD	30
Roma	TBD	30
Napoli	TBD	30
Reggio C.	TBD	30
<b>Totale</b>		<b>180</b>

### Personale di Macchina

ITP	%	Unità
Torino	TBD	15
Milano	TBD	30
Venezia	TBD	35
Bologna	TBD	15
Firenze	TBD	15
Pisa	TBD	15
Ancona	TBD	15
Roma	TBD	30
<b>Totale</b>		<b>170</b>

