

DECRETO LEGISLATIVO 23 dicembre 2010, n. 264

Attuazione della direttiva 2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunita' delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilita' transfrontaliera nel settore ferroviario. (11G0026)

GU n. 33 del 10-2-2011

testo in vigore dal: 11-2-2011

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la direttiva 93/104/CE del Consiglio, del 23 novembre 1993, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro;

Vista la direttiva 2000/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 2000, che modifica la direttiva 93/104/CE al fine di comprendere i settori e le attivita' esclusi dalla suddetta direttiva;

Vista la direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, che codifica e abroga la direttiva 93/104/CE;

Visto l'accordo, stipulato il 27 gennaio 2004, tra la Comunita' delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilita' transfrontaliera nel settore ferroviario;

Vista la direttiva 2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunita' delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilita' transfrontaliera nel settore ferroviario;

Visto il decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66, recante attuazione della direttiva 93/104/CE e della direttiva 2000/34/CE concernenti taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro;

Vista la legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunita' europee - Legge comunitaria per il 2009 ed, in particolare, l'articolo 1 e allegato B;

Visto l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative dei lavoratori e dei datori di lavoro;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 7 ottobre 2010;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 17 dicembre 2010;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico;

E m a n a

il seguente decreto legislativo:

Art. 1

Finalita'

1. Le disposizioni contenute nel presente decreto, nel dare attuazione organica alla direttiva 2005/47/CE, sono dirette a regolamentare, in modo uniforme su tutto il territorio nazionale e nel pieno rispetto del ruolo della autonomia negoziale collettiva, taluni aspetti dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilita' transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie.

2. I contratti collettivi nazionali, stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente piu' rappresentative dei lavoratori e dei datori di lavoro, possono mantenere o introdurre disposizioni piu' favorevoli di quelle previste dal presente decreto.

Art. 2

Campo d'applicazione

1. Il presente decreto si applica ai lavoratori mobili delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilita' transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie.

2. Il presente decreto non trova applicazione:

a) per il traffico di passeggeri transfrontaliero locale e regionale e per il traffico merci transfrontaliero che non superi i 15 chilometri al di la' della frontiera;

b) per il traffico tra stazioni di frontiera ufficiali la cui lista figura in allegato all'accordo annesso alla direttiva 2005/47/CE;

c) per i treni sugli assi transfrontalieri che iniziano e finiscono sull'infrastruttura dello stesso Stato membro e utilizzano l'infrastruttura di un altro Stato membro senza effettuare fermate, operazioni che possono pertanto essere considerate come operazioni di trasporto nazionale.

Art. 3

Definizioni

1. Ai sensi delle disposizioni di cui al presente decreto si intende per:

a) servizi di interoperabilita' transfrontaliera: i servizi transfrontalieri effettuati oltre 15 chilometri al di la' della frontiera e per i quali le imprese ferroviarie necessitano di almeno due certificati di sicurezza;

b) lavoratore mobile che effettua servizi di interoperabilita' transfrontaliera: ogni lavoratore membro dell'equipaggio di un treno, addetto a servizi ferroviari e complementari a bordo treno di interoperabilita' transfrontaliera per piu' di un'ora sulla base di una prestazione giornaliera;

c) orario di lavoro: qualsiasi periodo in cui il lavoratore sia al lavoro, a disposizione del datore di lavoro e nell'esercizio della sua attivita' o delle sue funzioni;

d) periodo di riposo: qualsiasi periodo che non rientra nell'orario di lavoro;

e) periodo notturno: qualsiasi periodo di almeno 7 ore, come definito dalla legislazione nazionale, e che comprenda in ogni caso l'intervallo fra le ore 24 e le ore 5;

f) prestazione notturna: qualsiasi prestazione di almeno 3 ore di lavoro durante il periodo notturno;

g) riposo fuori residenza: riposo giornaliero che non può essere effettuato nella normale sede di residenza del personale mobile;

h) macchinista: il lavoratore incaricato di guidare una macchina di trazione;

i) tempo di guida: la durata di un'attività programmata nel corso della quale il macchinista è responsabile della guida di una macchina di trazione, escluso il tempo previsto per la messa in servizio e per la messa fuori servizio della macchina, comprese le interruzioni programmate nel corso delle quali il macchinista resta responsabile della guida della macchina in trazione;

l) alloggio confortevole: qualsiasi soluzione logistica atta a consentire l'effettivo recupero da parte del lavoratore.

Art. 4

Riposo giornaliero in residenza

1. Ferma restando la durata normale dell'orario settimanale, il lavoratore ha diritto a un minimo di dodici ore di riposo nel corso di un periodo di ventiquattro ore. Il riposo giornaliero deve essere fruito in modo consecutivo.

2. Il riposo giornaliero in residenza può essere ridotto a un minimo di nove ore consecutive una volta nell'arco temporale di sette giorni. In tal caso, le ore corrispondenti alla differenza tra il riposo ridotto e le dodici ore saranno aggiunte al successivo riposo giornaliero in residenza.

3. Un riposo giornaliero ridotto a dieci ore non deve essere fissato tra due riposi giornalieri fuori residenza.

Art. 5

Riposo giornaliero fuori residenza

1. Il riposo giornaliero fuori residenza ha una durata minima di otto ore consecutive nel corso di un periodo di ventiquattro ore.

2. Un riposo giornaliero fuori residenza deve essere seguito da un riposo giornaliero in residenza. I contratti collettivi nazionali, stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative dei lavoratori e dei datori di lavoro, possono ammettere un secondo riposo consecutivo fuori residenza.

3. I datori di lavoro provvedono affinché il lavoratore mobile in riposo fuori residenza sia ospitato in alloggi confortevoli.

Art. 6

Pause

1. Al personale di accompagnamento, il cui orario di lavoro superi 6 ore, deve essere assicurata una pausa di 30 minuti.

2. Al personale macchinista, il cui orario di lavoro sia compreso tra 6 e 8 ore, deve essere assicurata una pausa di almeno 30 minuti, nel corso della giornata lavorativa.

3. È assicurata una pausa di almeno 45 minuti, nel corso della giornata lavorativa, per il solo personale macchinista che presta servizio per più di otto ore.

4. Nell'ipotesi di cui al comma 3, le pause possono essere fruiti in due parti, di cui una deve situarsi tra la 3^a e la 6^a ora di lavoro. Se la pausa viene frazionata in due parti, solo uno dei due periodi di pausa può essere speso a bordo treno. Se invece la pausa viene fruita in un'unica soluzione, il macchinista deve avere la

possibilita' di lasciare la macchina di trazione, nel rispetto delle disposizioni aziendali di sicurezza.

5. La collocazione temporale e la durata della pausa dovranno consentire l'effettivo recupero da parte del lavoratore.

6. I commi 2, 3 e 4 del presente articolo non si applicano nel caso in cui sia presente un secondo macchinista.

7. In caso di ritardo dei treni, le pause possono essere adattate nel corso della giornata lavorativa.

Art. 7

Riposo settimanale

1. Il lavoratore dispone nell'arco di un anno di 104 periodi di riposo di 24 ore consecutive, che sono fruiti come segue:

a) per ogni periodo di 7 giorni deve essere garantito un riposo minimo di 24 ore al quale si aggiunge il riposo giornaliero di 12 ore di cui all'articolo 4;

b) in aggiunta al riposo giornaliero di 12 ore di cui all'articolo 4, viene garantito dodici volte all'anno un riposo doppio di 48 ore che include il sabato e la domenica;

c) oltre a quanto previsto alla lettera b) e in aggiunta al riposo giornaliero di 12 ore di cui all'articolo 4, viene altresì garantito dodici volte all'anno un riposo doppio di 48 ore senza garanzia di inclusione di un sabato o di una domenica.

Art. 8

Tempo di guida

1. Il tempo di guida non deve superare le nove ore per una prestazione diurna e otto ore per una prestazione notturna tra due riposi giornalieri.

2. La durata massima del tempo di guida per ogni periodo di 2 settimane e' limitata a 80 ore.

Art. 9

Controllo

1. Al fine di consentire la verifica del rispetto delle disposizioni del presente decreto, deve essere custodita una scheda di servizio indicante le ore quotidiane di lavoro e i periodi di riposo del personale mobile.

2. Le imprese rendono disponibili informazioni relative alle ore effettive di lavoro.

3. La scheda di servizio e' conservata dall'impresa per almeno un anno.

Art. 10

Sanzioni

1. L'inosservanza delle disposizioni di cui agli articoli 4 e 5, commi 1 e 2, e' punita con la sanzione amministrativa da 50 euro a 150 euro in relazione a ciascun lavoratore e ad ogni singola violazione.

2. L'inosservanza delle disposizioni di cui all'articolo 6, commi 1, 2, 3 e 4, e' punita con la sanzione amministrativa da 103 euro a

300 euro in relazione a ciascun lavoratore e ad ogni singola violazione.

3. L'inosservanza delle disposizioni di cui all'articolo 7 e' punita con la sanzione amministrativa da 130 euro a 780 euro, in relazione a ciascun lavoratore e ad ogni singola violazione.

4. L'inosservanza delle disposizioni di cui all'articolo 8 e' punita con la sanzione amministrativa da 38 euro a 152 euro. In caso di superamento del 10 per cento della durata massima del tempo di guida si applica la sanzione amministrativa da 300 euro a 1.200 euro. In caso di superamento del 20 per cento della durata massima del tempo di guida si applica la sanzione amministrativa da 400 euro a 1.600 euro. Le sanzioni di cui al presente comma si applicano in relazione a ciascun lavoratore e ad ogni singola violazione.

5. L'inosservanza delle disposizioni di cui all'articolo 9, commi 1 e 3, e' punita con la sanzione amministrativa da euro 250 ad euro 1.500.

6. In relazione alle violazioni di cui al presente articolo non trova applicazione la procedura di diffida di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 23 aprile 2004, n. 124.

Art. 11

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sara' inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addi' 23 dicembre 2010