



VV.F. - Unione Sindacale di Base settore Vigili del Fuoco

---

TEMPI DI PERCORRENZA PER SOSTITUZIONE DEL  
PERSONALE TRA LE VARIE SEDI DEL COMANDO.  
CALCOLO ORE DI GUIDA



Padova, 20/09/2026

**Comando**  
**Vigili del Fuoco di Padova**

**Ing. Ermanno Andriotto**

**OGGETTO: Tempi di percorrenza per**

# sostituzione del personale VF tra le varie sedi del Comando. Calcolo ore di guida per sostituzioni.

Spett.le Comandante,

la scrivente Organizzazione Sindacale prende atto della nota informativa inerente l'oggetto e, in particolare, della volontà manifestata dal Comando di rivedere le modalità attraverso le quali vengono determinati i tempi necessari per raggiungere le sedi di destinazione delle missioni e dei servizi fuori sede.

Si tratta di un cambio di impostazione che riteniamo necessario, considerato che per troppo tempo sono stati utilizzati, come riferimento per la determinazione dei tempi di percorrenza, applicativi esterni al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, i quali non possono rappresentare uno strumento certo e vincolante per stabilire i tempi effettivamente necessari a raggiungere una determinata destinazione.

La questione, peraltro, non nasce oggi.

È stato necessario un preciso intervento sindacale di un delegato provinciale USB VVF affinché venisse portata all'attenzione dell'Amministrazione una situazione che rischiava di trasformare un criterio meramente teorico di calcolo dei tempi di percorrenza in un obbligo per il lavoratore di anticipare la propria partenza, al fine di compensare tempi di viaggio stabiliti a tavolino.

Il delegato sindacale, rispettando i tempi di percorrenza riconosciuti e retribuiti dall'Amministrazione, si è trovato in più occasioni ad arrivare oltre l'orario prestabilito presso la sede di destinazione della missione.

A fronte di tale situazione, anziché affrontare il problema sotto il profilo della reale congruità dei tempi riconosciuti, il lavoratore veniva addirittura diffidato dal Comando in relazione a una presunta violazione penalmente rilevante, individuata nell'**interruzione di pubblico servizio**.

Una vicenda che riteniamo particolarmente significativa perché dimostra le conseguenze concrete che possono derivare dall'utilizzo di tempi di percorrenza teorici e non corrispondenti alle effettive condizioni della viabilità.

È bene ribadirlo con chiarezza: **se l'Amministrazione riconosce e retribuisce un**

**determinato tempo di percorrenza per raggiungere una sede di missione, il lavoratore non può essere contemporaneamente obbligato a partire in anticipo rispetto all'orario necessario a garantire il rispetto di quel medesimo tempo, al solo fine di arrivare comunque puntuale a destinazione.**

Diversamente, si finirebbe per pretendere dal lavoratore una prestazione aggiuntiva non riconosciuta né retribuita, scaricando sul personale il rischio derivante dall'errata determinazione dei tempi di percorrenza.

Ed è proprio a seguito della vicenda sopra richiamata che lo stesso Comando di Padova ha ritenuto necessario interessare la Direzione Interregionale Veneto e T.A.A., contribuendo a chiarire definitivamente la questione.

Particolarmente significativo, in tal senso, risulta quanto riportato nella comunicazione trasmessa dal Direzione al Comando di Padova:

**“Ai fini dei calcoli dei tempi di percorrenza si ritiene che possano far fede gli orari di partenza e di arrivo risultanti da un sistema di rilevazione automatica, resta inteso che eventuali scostamenti significativi dovranno essere giustificati dal personale autista.”**

Alla luce di tale risposta, USB ritiene necessario precisare anche la propria posizione in merito allo **schema trasmesso dal Comando all'Organizzazione Sindacale, nel quale i tempi di percorrenza vengono incrementati di ulteriori 15 minuti.**

Tale incremento può eventualmente essere considerato **esclusivamente quale indicazione orientativa e non quale nuovo tempo standard, rigido e vincolante.**

Non avrebbe infatti senso superare il precedente sistema basato sui tempi teorici degli applicativi esterni per sostituirlo con un nuovo parametro predeterminato, semplicemente maggiorato di 15 minuti.

**Il tempo di guida deve essere individuato sulla base del tempo effettivamente impiegato dal personale per raggiungere la destinazione,** attraverso sistemi di rilevazione automatica degli orari di partenza e di arrivo, così come indicato dalla stessa Direzione nella comunicazione al Comando di Padova.

Lo schema dei tempi, comprensivo dei 15 minuti aggiuntivi, potrà pertanto rappresentare una **mera indicazione preventiva**, utile per l'organizzazione del servizio, ma non potrà diventare uno strumento per contestare al personale il superamento di un tempo teorico quando il tempo effettivamente necessario alla percorrenza risulti superiore.

La viabilità reale non è una simulazione informatica: traffico, incidenti, cantieri, deviazioni, condizioni meteorologiche e numerosi altri fattori possono modificare sensibilmente il tempo necessario per raggiungere una destinazione.

USB ritiene pertanto che debba essere definitivamente superata qualsiasi impostazione che pretenda di trasformare un tempo stimato da un'applicazione esterna, o anche un tempo standard preventivamente maggiorato, in un limite temporale imposto al lavoratore.

Allo stesso modo, non è accettabile che il personale venga posto nella condizione di dover scegliere tra il rispetto dell'orario di partenza e la necessità di anticipare autonomamente l'inizio della missione, senza che tale tempo aggiuntivo venga riconosciuto e retribuito.

Riteniamo quindi positiva la volontà espressa dal Comando di rivedere i criteri precedentemente adottati e chiediamo che tale orientamento trovi concreta applicazione, evitando per il futuro contestazioni al personale fondate esclusivamente su tempi teorici.

La vicenda dimostra, ancora una volta, che quando i tempi teorici si scontrano con quelli reali non può essere il lavoratore a pagare le conseguenze dell'inadeguatezza del sistema di calcolo.

Per USB la questione è quindi chiara: **lo schema dei tempi può essere uno strumento organizzativo e orientativo; il tempo effettivo di guida deve invece essere determinato attraverso sistemi di rilevazione automatica degli orari reali di partenza e di arrivo.**

Si retribuisca quindi il tempo effettivamente necessario alla missione e non si pretenda dal personale di lavorare gratuitamente per correggere le incongruenze di un'applicazione informatica o di un parametro standardizzato.

Distinti saluti.

per il Coordinamento USB VVF Padova

Enrico Marchetto