



A.T.A.F.

(Azienda Trasporti Area Fiorentina)

Accordo aziendale

28 Giugno 1991

in materia di produttività

[Handwritten signatures and notes]

Lea...

Bozzoni Andrea

Marcus...

Real...

Renzo...

fl...

by

Di



Il giorno 28 Giugno 1991

tra

l'A.T.A.F. (Azienda Trasporti Area Fiorentina - Azienda Consortile) di Firenze e il C.S.P.T. (Consorzio Servizi di Pubblico Trasporto) rappresentati da:

Felice Cecchi, Presidente della Commissione Amministratrice,
Luciano Aloigi, Presidente del C.S.P.T.

e

le OO.SS. territoriali, di categoria ed aziendali
FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI e FAISA
rappresentate da:

- Alberto Giani, Marcella Bausi, Marzia Monciatti, Carlo Bruni, Mario Bartalucci, Giovanni Fedini, Eduardo Ferrini, Fabrizio Bongiani, Giuliano Parenti, Piero Capezzuoli, Mareno Parrini ed Emanuela Bianchi per la Cgil,

- Michele Gesualdi, Antonio Felicitini, Bruno Paoletti, Uliviero Grossi, Loris Mannucci, Piero Maio, Francesco Buonamici, Carlo Bottini, Andrea Pagani per la Cisl;

- Valentino Ponzin, Giancarlo Dallai, Luciano Zeroni, Carlo degl'Innocenti, Elena Baffini per la Uil;

- Americo Leoni, Andrea Bonsignori, Renzo Sartini, Stefano Nuzzi per la FAISA;

- viste le disposizioni dei Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro autoferrotranvieri in materia di accordi aziendali integrativi,

- viste le conclusioni a cui sono pervenute le trattative svoltesi tra le parti per la definizione di specifici progetti e normative finalizzati alla riorganizzazione del lavoro, al conseguimento degli incrementi di produttività previsti dalle norme vigenti ed al conseguente miglioramento del trattamento del personale

si conviene quanto segue:

28 GIU. 1991

P R E M E S S A



Il quadro di riferimento del presente accordo in materia di interventi normativi e organizzativi tesi all'incremento della produttività aziendale è la volontà che le parti esprimono concordemente di perseguire la valorizzazione del servizio di trasporto pubblico locale, anche mediante il miglioramento del quadro legislativo, amministrativo ed economico nazionale, regionale e locale in cui l'Azienda deve operare.

L'ATAF è una azienda ove il livello della produttività per addetto è uno dei più alti d'Italia e questo è un merito che va ascritto a tutti coloro che vi contribuiscono; ma questa è anche una condizione che rende difficile trovare nuovi spazi entro i quali assumere innovazioni che, sia pure d'intesa con le OO.SS., rendano possibili recuperi da riversare, monetizzandoli, a favore dei dipendenti.

In questa oggettiva situazione di difficoltà, aggravata dalle generali condizioni deficitarie degli Enti Locali cui, di fatto, l'ATAF appartiene, le parti contraenti si danno reciprocamente atto che il contenuto del presente accordo è il risultato di un ampio confronto sulla situazione attuale del pubblico trasporto ed in particolare sulle condizioni ritenute utili, se non necessarie, per rendere più rispondente alle esigenze dell'utenza dell'area fiorentina il servizio offerto dall'ATAF.

Nel ricercare la migliore soluzione possibile ai vari problemi che sono stati esaminati durante lo svolgimento della trattativa sono state tenute presenti le norme e i vincoli sulla contrattazione aziendale con le quali si ritiene che gli aumenti salariali prevedibili nella contrattazione aziendale possano essere fondati esclusivamente sulla realizzazione dei progetti elaborati dalle aziende dai quali derivino quantificabili ed accertabili economie, così come sono state tenute presenti le richieste più volte avanzate alle autorità competenti per rendere più agevole la circolazione dei mezzi pubblici, e le altre iniziative da tempo allo studio a livello comunale, provinciale e regionale miranti a favorire lo sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico.

28 GIU. 1991

[Handwritten signatures and notes]
Fedei...
Am 20 Leon
N...
G...
B...
3

Nel confermare il comune convincimento che un contributo fondamentale al miglioramento delle condizioni di vita nella città e nelle aree metropolitane potrà essere dato dall'esistenza di aziende di pubblico trasporto sempre più efficienti e sempre meglio organizzate, le parti riconfermano la validità della contrattazione aziendale quale strumento capace di dare risposte alle richieste dei lavoratori, all'utenza e alla stessa azienda. Su queste basi concordano le seguenti formulazioni

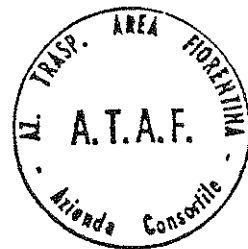


Luca Neri
Roberto Giusti
Antonio Sestini
Neri Sestini
Stefano Neri
Bonifazi Andrea
Felicitas

28 GIU. 1991

[Handwritten signature]

Capitolo A)
PRODUTTIVITA' DEL "SISTEMA REGIONALE"



A.1) Deve essere continuato il processo di revisione delle concessioni al fine di migliorare il servizio, la sua funzionalità ed economicità;

Tale revisione dovrà essere fatta in un quadro d'insieme in modo che le esigenze degli utilizzatori siano tenute in considerazione dalle eventuali aziende subentranti.

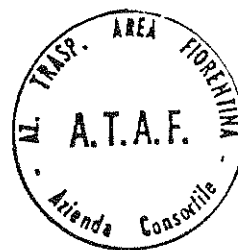
A.2) Le proposte già avanzate al CSPT ed all'Ente Ferrovie dello Stato tendenti a sviluppare al massimo il raccordo tra ferrovia e bus, richiedono il massimo impegno dell'azienda perchè si traducano in provvedimenti concreti.

A.3) Il processo di integrazione dei titoli di viaggio emessi dai diversi vettori che operano nell'area metropolitana fiorentina, iniziato con l'istituzione di quello denominato "Carta Arancione" dovrà essere intensificato, tenendo però presenti gli interessi dell'azienda in ordine alla suddivisione dei ricavi, la quale dovrà prevedere un incasso almeno pari a quello realizzato, o previsto, con l'attuale sistema tariffario.

28 GIU. 1991

Manuel
Grimaldi
Paolo
Amico Leon
Renzo Jank
Refino Nov
Borghesi Andrea
Felicitati
ky

Capitolo B)
PRODUTTIVITA' DEL "SISTEMA DI BACINO"



B.1) Un contributo sostanziale alla soluzione dei problemi del traffico potrà essere dato dalla effettiva realizzazione dei progetti, attualmente allo studio, che riguardano la grande viabilità e le infrastrutture ferroviarie e che sono ritenuti concreti interventi tesi a diminuire la pressione del traffico sul centro e sulla periferia della città. Altro elemento che potrà, in un prossimo futuro, provocare benefici effetti su tutto il sistema della mobilità è la realizzazione del primo tratto della metropolitana e/o tranvia.

B.2) Oltre a questi interventi che vengono ritenuti indispensabili, le parti si impegnano a richiedere con forza l'attuazione di misure atte a:

B.2.1) Realizzare la separazione fra i sistemi del traffico pubblico e privato, rendendoli tra loro integrati e compatibili, al fine di incrementare la velocità di scorrimento di entrambi. Ciò sia con interventi di modifica della attuale rete e sul sistema di semaforizzazione che con l'incremento delle corsie preferenziali e riservate al sistema di trasporto pubblico.

[Handwritten signature]
ky

[Handwritten signature]
Prati Per
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

22 LUG. 1991

B.2.2) Continuare il processo, già avviato, di riordino della attuale ZTL, attraverso:

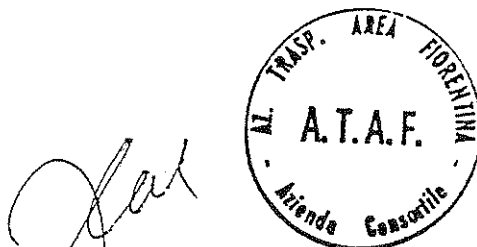
- l'attuazione di provvedimenti e la realizzazione di opere di supporto tendenti ad evitare di scaricare i problemi sulle zone adiacenti;
- la ricerca di sistemi per la regolamentazione efficace degli accessi;
- l'organizzazione degli orari per l'accesso da parte dei commercianti, per il carico e scarico merci, per la scuola e principali servizi, per i residenti;
- l'individuazione di sistemi tendenti a regolare e impedire la sosta negli spazi utilizzati dal sistema di trasporto pubblico;
- una attenta e ferma vigilanza del rispetto delle disposizioni emanate.

B.2.3) realizzare parcheggi scambiatori alle periferie delle città, in corrispondenza con i punti di maggiore accesso dall'esterno, in modo da incentivare l'uso del mezzo pubblico rispetto a quello privato, perchè ritenuto più veloce e più comodo per l'accesso ai centri delle città.

B.3) Nel quadro di un miglior assetto complessivo del sistema di trasporto cittadino e al fine di una sempre più efficace effettuazione dei servizi concessi all'ATAF si ritiene opportuno che siano studiate le condizioni e modalità di intervento che prendano in considerazione:

- una revisione dei servizi aziendali nella fascia iniziale e terminale della giornata, in relazione particolarmente alle direttrici e quantità di utilizzo oggi esistenti nelle specifiche fasce orarie
- una diversa impostazione dei servizi nelle giornate festive e nei sabati, con una impostazione che non sia quasi esclusivamente basata sulla riduzione quantitativa dei servizi in atto nei giorni feriali.

B.4) Le parti condividono che si debba perseguire la riorganizzazione e il potenziamento delle strutture e dei depositi aziendali .



Handwritten signatures and initials, including a large signature at the top and several smaller ones below it, some with dates like '22/7/91'.

22 LUG. 1991

B.5) Le parti concordano altresì sul fatto che l'inevitabile aumento della circolazione dei mezzi di trasporto pubblico e privato, in massima parte costituito da mezzi con motore a scoppio, ha provocato un preoccupante aggravamento delle condizioni di vita nei centri abitati, dovuto all'enorme aumento dell'inquinamento atmosferico e da rumore

In considerazione di ciò le parti, prendendo atto della sperimentazione in corso sulla possibilità di utilizzare motori a gas metano, e condividendo le domande avanzate alle competenti autorità per sperimentare mezzi a trazione elettrica, si confermano favorevoli, e direttamente interessate, alla progettata realizzazione di una metropolitana sotterranea e, in parte, di superficie, e/o tranvia veloce e intendono operare affinché le sperimentazioni sui mezzi con propulsori ad energia pulita assumano il livello più alto possibile.

Progetti di tale ampiezza e di tale rilevanza economica necessitano nei tempi più stretti possibili, della definizione del quadro normativo che delimiti e precisi gli strumenti amministrativi attraverso i quali rendere concretamente attuabili tali propositi.

Le parti si danno reciprocamente atto che tali progetti possano e debbano rientrare nei piani di sviluppo dell'Azienda.

B.6) Occorre pensare in modo serio ed organico alla nuova forma giuridica che dovrà essere definita per la gestione del trasporto pubblico ridefinendo i ruoli e i compiti delle istituzioni sulla base della legge 142/90.



[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

[Handwritten signatures and notes, including 'Scheda 10' and 'Conferenza']

22 LUG. 1991

La gestione del servizio dovrà essere più dinamica ed operativa dell'attuale, tale cioè da permettere rapidità e certezza nell'assunzione delle decisioni, in uno con l'efficacia e la rilevanza delle forme di controllo.

Una nuova forma di gestione, così strutturata, sarà facilitata anche nella predisposizione e attuazione di un piano d'impresa, sempre auspicato, e mai realizzato, il quale, in stretta simbiosi con il piano di risanamento ora imposto dalla legge dello Stato, consenta di delineare con sufficiente precisione, le linee di sviluppo che dovranno essere perseguite.

Le parti tuttavia hanno ben presenti le difficoltà che si frappongono al raggiungimento di questi obiettivi, e che consistono, in gran parte, se non esclusivamente, nella situazione di incertezza e di insufficienza delle fonti di finanziamento pubblico che, se sono ritenute utili anche per le aziende di trasporto privato, sono del tutto indispensabili e prioritarie per le aziende di trasporto pubblico.

B.7) Quanto fin ora concordato, richiede tuttavia un corretto rapporto tra Enti locali, Commissione Amministratrice, Direzione e OO.SS. perchè, tenute presenti le rispettive competenze e responsabilità, è solo attraverso una stretta collaborazione di tutte le componenti aziendali che potranno essere affrontate e risolte le innegabili difficoltà che sicuramente dovranno essere quotidianamente affrontate.

Ciò presuppone il rispetto puntuale degli accordi stipulati a livello aziendale e una gestione del personale conforme a legge, così come il riconoscimento dell'esercizio rigoroso delle prerogative e delle facoltà attribuite ai vari soggetti dall'ordinamento e dal regolamento speciale che in ogni caso debbono prevalere su prassi che si fossero eventualmente formate in azienda difformemente da quanto in essi previsto.

Il rispetto di questi ovvii principi, oltre a consentire un normale e proficuo rapporto tra le varie componenti dell'Azienda è condizione indispensabile per il rilancio dell'Azienda e per il miglioramento della sua produttività.

22 LUG. 1991



B.8) Le parti concordano di operare al fine di far ottenere all'ATAF l'autorizzazione a svolgere servizi turistici, di scuolabus, di noleggio a terzi, di rimozione di veicoli e di custodia di parcheggi

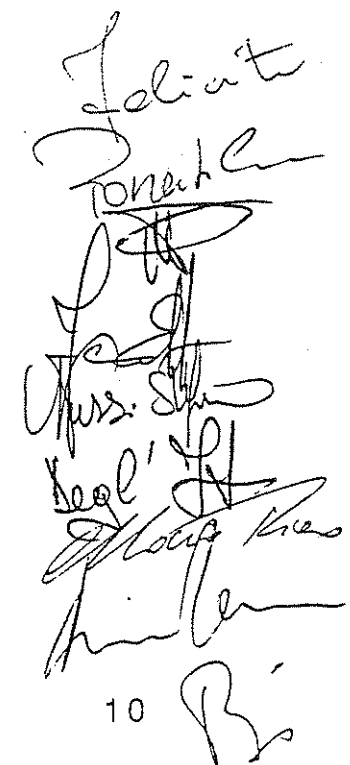
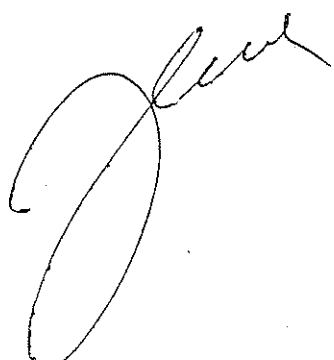
B.9) Tra Ataf e OO.SS. firmatarie si sottolinea la concorde valutazione che l'incremento della velocità commerciale delle linee aziendali sia un elemento determinante di economicità della gestione e debba essere ricercato mediante tutti gli interventi possibili e opportuni all'interno e all'esterno dell'azienda.

Le parti pertanto :

-si impegnano a dare pieno sostegno all'adozione, da parte di tutti i Comuni aderenti al CSPT di tutti quei provvedimenti di viabilità che possano favorire il raggiungimento dell'obiettivo di cui al punto precedente.

In particolare prendono atto dei provvedimenti proposti dal Comune di Firenze al CSPT e da questo trasmessi all'Azienda in data 21/1/1991 (che rappresentano la parte più rilevante del complesso degli interventi attesi sull'insieme della rete stradale consortile interessata al transito dei mezzi aziendali) e che sono uno dei punti di riferimento per la verifica dei miglioramenti della velocità commerciale

-sottolineano l'importanza del piano di riorganizzazione del traffico in corso di elaborazione da parte del Comune di Firenze con la consulenza del professor Winkler e al quale l'ATAF sta fornendo e intende fornire nella massima misura possibile la collaborazione richiesta.



22 LUG. 1991



-concordano che, per poter acquistare significato e valutabilità in termini di gestione aziendale e nell'arco di validità del presente accordo, i benefici derivanti dagli interventi sopraricordati e da quelli di competenza degli altri comuni del CSPT debbano tradursi nell'aumento della velocità commerciale con rifacimento delle percorrenze; di qui la necessità che l'azienda eserciti una costante verifica dei tempi di percorrenza delle linee aziendali per aggiornarli in relazione alle condizioni di traffico e per ridurre ogni altro fattore che nella formazione degli orari delle linee, limiti l'economicità della gestione. Quanto precede si svolgerà con le consuete procedure di rapporto con le OO.SS.

- condividono la necessità che i sopraricordati interventi debbano essere realizzati entro l'inizio della terza fase contrattuale di cui al seguente punto D.2.

Alla data suddetta e nei tempi tecnici necessari saranno effettuate le dovute verifiche per quantificare gli effetti economici positivi ai fini della individuazione delle risorse destinabili al miglioramento del trattamento economico del personale

La quantificazione di tale aumento verrà misurata sull'incremento della quantità di chilometri in linea programmabili a parità di addetti alla specifica mansione, da valutare nel servizio feriale invernale (prevalente per durata) e come riferimento saranno presi i dodici mesi precedenti la data di inizio della applicazione del presente accordo.

La destinazione al miglioramento del trattamento economico del personale verrà effettuata con le modalità di cui al seguente capitolo D)
- concordano inoltre sul fatto che la mancata realizzazione degli interventi programmati non potrà essere causa di disconoscimento dei benefici economici previsti. Pertanto questi ultimi saranno comunque assicurati per la parte di interventi non effettuati, mentre per la parte realizzata i criteri di valutazione saranno quelli di cui sopra.



22 LUG. 1991

Capitolo C)

INTERVENTI INTERNI ALL'AZIENDA

C.1/MOVIMENTO

C.1.1 -Tipologia degli autobus aziendali

L'utilizzo delle vetture di 18 metri potrà avvenire in modo completo sulle linee seguenti: 22,26,27,28,29,30,35,53,54 nonché sui rinforzi scolastici o altre intensificazioni delle linee 1 (da P.Stazione a via S.Martini), 5,9,45.

Il numero delle vetture da 18 metri potrà raggiungere pertanto il complessivo di circa 95 unità, con incremento massimo di 35 rispetto al precedente accordo in materia.

La verifica di idoneità dei percorsi dovrà essere fatta con la presenza delle OO.SS. firmatarie del presente accordo e le modalità di realizzazione dei nuovi servizi con vetture da 18 metri saranno in armonia con le finalità indicate nell' accordo 18/12/87 (punto 1 c) penultimo capoverso.

Per le linee 26 e 27 le parti si riservano di valutare l'esistenza delle condizioni di percorribilità degli itinerari, alla luce di quanto già emerso dai sopralluoghi effettuati.

C.1.2 -Servizio delle vetture riservate al personale

Il servizio di vetture per il trasporto del personale verrà modificato sostituendo a quello attuale un servizio che metterà a disposizione 1 vettura per la notte e 2 vetture per il primo mattino per rispondere, nei limiti della disponibilità e in ordine di chiamata, alle prenotazioni effettuate con preavviso, di norma, di almeno 12 ore.

C.1.3-Servizio dei bus di collegamento tra i depositi

Verrà abolito e si provvederà ai collegamenti con altri mezzi aziendali e solo in presenza di necessità di servizio.



[Handwritten signatures and notes]

Bonifazi Andrea
12
Aco Leon
Piero
Gloria

C.1.4-Unificazione criteri formazione dei turni

C.1.4.1/ L'intervallo pasto viene unificato su tutti i servizi e per tutte le tipologie di turno nel seguente intervallo, con riferimento al tempo convenzionale:

- chiamata non prima delle ore 12.19
- smontata non dopo le ore 13.46

C.1.4.2/ Il periodo massimo di tempo convenzionale per ciascun turno sulle vetture da 18 metri è elevato a 4 ore rispetto alle 3 e 25 minuti indicate dall'accordo 14/2/86.

C.1.5 -Turnazione del servizio verifica titoli di viaggio

Le cadenze dei riposi di coloro che sono assegnati a turni in cui si svolgono, parzialmente o totalmente mansioni di verifica di titoli di viaggio, potranno essere modificate in relazione alle esigenze di servizio, previo preavviso all'interessato, all'inizio di ciascuna assegnazione alle mansioni e tenendo conto dei criteri vigenti di precedenza per anzianità; al momento del rientro alle precedenti mansioni vi sarà il recupero della cadenza di riposo iniziale.

C.1.6 -Avviso di rientro dalla malattia o infortunio

I dipendenti aziendali dovranno dare comunicazione entro il giorno seguente l'inizio dell'assenza dal lavoro, o del suo prolungamento, della data di previsto rientro contenuta nel certificato medico, nel caso che la prognosi, iniziale o prorogata, non sia superiore a 10 giorni.

Per i turnisti dei vari settori l'adempimento di quanto sopra consentirà di riprendere il turno programmato nel giorno del rientro.

Si verificherà la possibilità di installare una segreteria telefonica dedicata, con chiamata a carico del destinatario, per agevolare le comunicazioni sopraindicate.



28 GIU. 1991

Sciatari
Mario Lenti
Franco
Leo Leon'
Nino
13
Stefano Neri
Benedetto Andue
B.

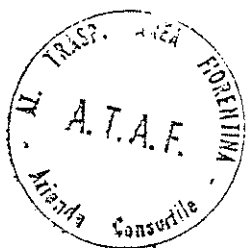
C.1.7 - Assegnazione di lavoro straordinario programmato ai conducenti di linea (CL)

C.1.7.1 - Al fine di ridurre il numero complessivo dei turni di guida a parità di ore programmate di servizio al pubblico, le parti concordano sulla opportunità di destinare progressivamente e gradualmente, parte delle ore di guida previste dai programmi di esercizio predisposti dall'Azienda, al lavoro straordinario programmato dei CL.

L'accordo di cui al presente punto costituisce anche l'intesa prevista dalle norme vigenti ed in particolare dalla legge n.2328 del 19/10/1923, art. 3.

Per ottenere da tale innovazione il massimo risultato di economia, nella misura indicata in via previsionale al successivo Capitolo D), si dovranno realizzare le seguenti condizioni applicative:

- a) il lavoro straordinario mensilmente programmato in forza del presente accordo ,previsto attualmente nella misura di 300 ore giornaliere di servizio si sommerà alla quantità di lavoro straordinario attualmente prestato dai CL e per il quale si prenderà a riferimento in ciascun anno,il corrispondente mese dell'anno 1990 ,come da tabella allegata al presente accordo. In sede di assegnazione lo straordinario non programmato sarà concesso con priorità al personale che abbia dichiarato la disponibilità ad effettuare straordinario programmato così come richiesto dall'azienda.
- b) le disponibilità offerte,mediante apposita domanda dai CL interessati dovranno soddisfare alle condizioni e modalità indicate dall'azienda, come da modulo allegato al presente accordo;
- c) il servizio straordinario volontario programmato sarà ad ogni effetto obbligatorio come il turno ordinario, salvo quanto successivamente regolamentato.



28 GIU. 1991

14
Bouqueti Andue
Fano M...

Per la gestione del lavoro straordinario programmato si seguiranno le seguenti modalità:

- 1) l'adesione dei CL potrà essere espressa in due forme: a) a tempo indeterminato, salvo disdetta da comunicare almeno un mese prima della programmazione da cui si intende renderla operante, b) per quattro mesi rinnovabile ;
- 2) il servizio straordinario assegnato sarà reso noto al CL al più tardi con le variazioni settimanali; verrà esaminata la possibilità di rendere noto lo straordinario insieme alla programmazione dei turni ordinari
- 3) lo straordinario già assegnato potrà essere non prestato dal CL, purché egli ne dia notizia all'Azienda entro le ore 10.00 del giorno precedente; ciò nella misura massima di 2 volte al mese, a pena di cancellazione dal gruppo degli assegnatari di lavoro straordinario programmato.
- 4) qualora tra i CL resisi disponibili e che abbiano avuto assegnati periodi di straordinario programmato si verificano rinunce o altri impedimenti (ad esempio un elevato tasso di malattia) che rendano impossibile la copertura di oltre il 10% del servizio straordinario programmato per più di cinque giorni consecutivi, l'Azienda, dopo preventiva informazione alle OOSS firmatarie, potrà sospendere la facoltà di rinuncia di cui al precedente punto 3) per il periodo necessario.
- 5) I periodi di straordinario programmato saranno numerati o contrassegnati con modalità analoghe a quelle dei turni di lavoro ordinari.



28 GIU. 1991

[Handwritten signature]

Felicia
[Handwritten signature]

[Handwritten signatures and notes]
15

a) l'eliminazione di tutti i turni binati interi ad eccezione di quelli di tipo "sindacale" esistenti alla data della firma del presente accordo

In tale sede di discussione verranno determinate le effettive spettanze individuali, derivate dal calcolo delle ore di disponibilità nei turni ridotti eliminati e l'eventuale conguaglio con altri periodi liberi spettanti al fine di garantire anche per il futuro il numero di giornate di libertà annuali complessive in atto con l'applicazione del citato accordo 23/2/90, anche dopo la sua scadenza

In conseguenza della possibilità aziendale, derivante da quanto sopra di costruire anche turni di intera guida su vetture da 18 metri l'attuale indennità di turno su tali autobus di cui all'accordo aziendale 14/2/86 e successive modificazioni viene rideterminata in lire 2.200 per turno con decorrenza dalla data di prima revisione dei turni suddetti secondo la nuova normativa.

Verrà inoltre previsto che turni unici mattinali e serali, in misura non superiore al 10 per cento del totale, possano essere assegnati per metà a personale anziano e per metà per motivi di salute o personali.

A circular stamp with the text "AL. TRASP. AREA FIORENTINA" around the top edge and "A.T.A.F." in the center. Below the center, the words "Azienda Consortile" are written.

16

Le parti verificheranno, dopo un'adeguata sperimentazione, l'opportunità di mantenere quanto sopra o di adottare modificazioni

C.1.7.3 - L'Azienda, allo scopo di limitare la quantità di straordinario programmato e mantenere nel contempo la riduzione del numero complessivo dei turni di guida a parità di ore programmate di servizio al pubblico, si impegna ad una revisione del servizio fino alle ore 6.30 e dalle 19.30 alle 21.30, che sia compatibile con le esigenze relative ai servizi espresse dagli Enti concedenti.

Quanto previsto dal presente punto sarà anche utile al fine di limitare le punte individuali di lavoro straordinario e di distribuire il medesimo tra i richiedenti .

C.1.7.4 - Le economie nel costo del personale di guida ottenute con l'applicazione di quanto stabilito al presente punto ed effettivamente accertate (vale a dire il contenimento del numero dei turni e la riduzione del personale di guida necessario), saranno utilizzati ai fini dei miglioramenti retributivi al personale così come ipotizzato al successivo punto capitolo D)-parte retributiva del presente accordo. L'accertamento di cui sopra dovrà tra l'altro verificare l'avvenuto rispetto delle condizioni di effettuazione del lavoro straordinario programmato sopraindicate.

Tutto lo straordinario programmato o non contribuirà comunque alla realizzazione degli obiettivi di recupero economico relativi al presente punto.

28 GIU. 1991



[Handwritten signature]

[Handwritten signatures and notes]
17 *[Signature]*

C.1.8 -Gruppi di turni particolari per i
conducenti di linea

C.1.8.1. - L'azienda potrà eliminare, in relazione alle esigenze di servizio, tutti i gruppi particolari di turni, previa comunicazione alle OO.SS.

La soglia minima di anzianità aziendale per l'accesso ad ogni tipo di turno viene ridotta a 6 mesi .

La gestione delle ferie e delle sostituzioni nei gruppi particolari eventualmente residui sarà effettuata in modo separato e autonomo tra gli appartenenti a ciascun gruppo ad eccezione dei gruppi "giro 18 metri" e "giro" che, ai fini della assegnazione delle ferie saranno considerati come un unico gruppo. Verrà mantenuto l'opportuno equilibrio tra turni e personale assegnato a ciascun gruppo.

C.1.8.2 - A modifica della situazione e accordi esistenti, il gruppo 18 metri sarà ampliato per consentire l'accesso, anche in periodi alternati, a tutti i CL muniti di patente DE e utilizzabili su tali vetture : (vale a dire chi abbia messo a disposizione la patente stessa o tutti gli assunti tramite concorsi per cui la patente DE era requisito di ammissione); ciò allo scopo di garantire una opportuna rotazione nell'uso di tali vetture da parte di tutti i conducenti di cui sopra.

Si darà anche luogo ad una ulteriore riapertura dei termini per la messa a disposizione della patente DE posseduta, o per la richiesta del suo ottenimento per i CL già in servizio alla data dell'1/5/86.

Le disposizioni dell'accordo 14/2/86 sulle vetture di 18 metri sono modificate nel senso che la possibilità di essere adibito a turni sui 18 metri, su richiesta o per assunzione, non comporta automaticamente la rinuncia ad ogni altro gruppo o tipo di turni particolari.

28 GIU. 1991



9/6/21

Legion of
Worship
First

Has been
Nemo has
Nemo has
Bourgeois Andrew
Nov 18 1881

C.1.9 - Norme sulla verifica titoli di viaggio:

C.1.9.1) Al fine di meglio combattere il fenomeno dell'evasione del pagamento dei titoli di viaggio l'azienda adeguerà il servizio di verifica che verrà svolto principalmente in squadre, con priorità agli agenti di movimento, secondo gli accordi nazionali e aziendali, e si potrà prevedere l'assistenza e/o l'intervento, a sostegno delle stesse, di agenti di polizia, vigili urbani ecc.

Il rendimento delle squadre addette alla verifica titoli di viaggio verrà sottoposto a periodici controlli da parte dell'azienda, al fine di valutare l'opportunità di permanenza nelle mansioni degli incaricati.

Si attiveranno iniziative tese a garantire miglior professionalità agli addetti e, compatibilmente con i tempi e le modalità di assegnazione, l'acquisizione dei requisiti più utili alla effettuazione della mansione.

C.1.9.2) Al fine di meglio prevenire e combattere l'evasione, anche mediante la collaborazione del personale del movimento si pattuisce inoltre quanto segue:

- i CL che effettuino percorsi di trasferimento sulle vetture aziendali, all'interno dell'orario di lavoro, potranno svolgere attività di verifica titoli di viaggio purchè abbiano segnalato la loro disponibilità, abbiano ottenuto l'autorizzazione aziendale e siano in possesso del materiale occorrente; in ogni caso tale attività dovrà essere svolta, sotto la responsabilità del dipendente e con la revoca della autorizzazione allo svolgimento nel caso contrario, in modo da non ritardare e pregiudicare il normale svolgimento del turno o del servizio assegnato.

Per quanto sopra verrà consegnato a tutti i CL che ne facciano richiesta un blocco per l'applicazione delle sanzioni amministrative, del quale l'agente rimane responsabile a tutti gli effetti sia di controllo che di rendicontazione dell'attività svolta.



28 GIU. 1991


[Handwritten signature]

[Handwritten signatures and notes, including '19' and 'Bis']

Sarà cura dell'Azienda attivare le formalità previste per la riscossione delle sanzioni amministrative fino all'ordinanza-ingiunzione ed atti esecutivi da parte degli Enti concedenti.

C.1.10 Attività di controllo del movimento e traffico e portinerie aziendali

Riguardo alle portinerie aziendali si ritiene opportuna una loro riqualificazione che nella prima fase preveda l'adozione di nuovi strumenti per lo svolgimento delle attività (quali telecamere a circuito chiuso per la sorveglianza, segreterie telefoniche per le comunicazioni del personale nei periodi di chiusura degli uffici), anche con la riduzione delle attività di custodia affidate a soggetti esterni. A



gli uffici), anche
oggetti esterni.

Federico
Murphy
from Mr.

Aco Leonini
Bouygues Andres
20

New York
Step Neri

C.2/ MATERIALE ROTABILE

C.2.1 Premessa

Il progetto di intervento presentato dalla "Commissione sulla riorganizzazione delle attività di manutenzione in ATAF", accolto dalla Commissione Amministratrice aziendale e allegato al presente accordo è ritenuto, per quanto previsto fino alla seconda fase di attuazione, il riferimento concordato fra le parti per gli interventi di incremento della produttività e riorganizzazione del Servizio Materiale Rotabile.

C.2.2-Arco orario del personale diurnista

Nel mesi di Luglio e di Agosto, tenuto conto delle riduzioni del servizio di linea e della minore richiesta di veicoli e in relazione all'opportunità di svolgere le lavorazioni in condizioni climatiche più idonee, si adotterà il seguente orario per il personale diurnista:

7.00 - 12.00	1^periodo lavorativo
12.00-12.45	intervallo mensa non retribuito
12.45-15.33	2^periodo lavorativo

C.2.3 -Riduzione dell'attività al sabato

Valutata la positività in termini produttivi della graduale riduzione avvenuta negli ultimi anni delle presenze del personale operaio al sabato si procederà ad una programmazione del servizio settimanale del medesimo che concentri le presenze nei giorni feriali (Lunedì-Venerdì), quando è maggiore la domanda di manutenzione e di assicurare al sabato solo una ridotta attività di assistenza, analoga a quella svolta nei giorni festivi.

Tale programmazione prevederà la cadenza generalizzata delle giornate di non prestazione settimanale al sabato e la predisposizione di squadre a composizione mista (elettromeccanici, carrozzieri-verniciatori) per lo svolgimento delle attività necessarie in tale giornata. Alcuni reparti di Officina centrale saranno chiusi in questo giorno, in analogia a quanto già effettuato per le officine di deposito.



28 GIU. 1991



anici, carrozzieri-
necessarie in tale
chiusi in questo
line di deposito.

Felicitati

Von M... Securi

21

Nunzio

Hefi N...

Bourjuani Anche

C.2.4-Adeguamento Rep. Elettrauto - Officina Centrale

Dopo il trasferimento di alcuni addetti del Rep. Imp. Spec. (S.I.) al Rep. Elettrauto, allo scopo di effettuare la manutenzione di alcuni particolari apparati di bordo e previo adeguato addestramento nei campi elettrico/elettronico di tutti gli addetti del reparto, si ridurrà l'organico previsto di n.2 addetti.

C.2.5 -Servizi della "mezzanotte"

Tutte le vetture che effettuano il servizio delle "mezzanotte", vale a dire rientrano dopo le ore 24 avranno base solo presso il deposito delle Cure (per i servizi interessanti Cure e Aretina) e quello di Peretola; il gruppo di turni relativi sarà pertanto costituito soltanto presso i citati depositi; le vetture rientranti a Peretola verranno collocate dagli autisti in una apposita fila riservata.

Saranno di conseguenza modificati i gruppi di turni relativi e ridotte le presenze di personale operaio dopo le ore 24 ai depositi Peretola e Aretina e verrà adeguato l'orario d'inizio dei turni mattinali in questi due depositi per conseguire la riduzione di n.1 C.Op. e di n.3 autisti di manovra.

*Felici - a
Mia Man
Realta*

*Acco Leon
Mio fante
f. le f. N.
Borghesi Audrea
per d. l. m.
B*



28 GIU. 1991

[Large signature]

[Signature]

C.2.6 - Estensione delle lavorazioni di terzi

C.2.7.1) Si estenderà oltre a quanto già previsto dal precedente accordo 18/12/87, l'affidamento a terzi delle seguenti operazioni manutentive:

- pulizia giornaliera autobus (mediante aspirazione);
- pulizia locali di officina e di deposito (completamento)

Di conseguenza si procederà a :

- a) riassegnare il personale idoneo alla guida, attualmente impiegato nel Rep. Pulizia vetture al movimento;
- b) ridurre l'impegno di personale idoneo alla guida, attualmente impiegato nei Rep. Manovra, mediante trasferimenti interni dal settore Pulizia vetture e Pulizia locali, da coordinare con la normativa aziendale per l'agente di movimento.
- c) non sostituire il personale inidoneo, posto in quiescenza secondo gli scaglioni previsti a Dicembre '91-'92
- d) sostituire, secondo i limiti previsti nella pianta organica, il personale operaio dei reparti manutenzione e/o servizi ausiliari, posto in quiescenza, prioritariamente con trasferimenti interni di personale inidoneo alla guida dei rep. Manovra, pulizia vetture e Pulizia locali, dopo esame e valutazione delle loro esperienze e disponibilità, dopo un adeguato corso di formazione e di addestramento di base
- e) ridurre l'organico di cui all'accordo 4/4/90 di 32 unità nel settore pulizie vetture

C.2.7.2) Si procederà all'affidamento a ditta esterna di circa il 70-80% della attività di revisione degli impianti pneumatici autobus e alla riduzione di n. 3 addetti del Rep. Montatori, rispetto all'organico oggi previsto.

Sulla base dei progetti di interventi contenuti ai punti precedenti e al seguente punto C.6.3. si conviene una corrispondente riduzione degli organici concordati in data 4 Aprile 1990.



28 GIU. 1991

C.3/ IMPIANTI

Per questo settore aziendale si ritengono validi gli obbiettivi contenuti nel progetto presentato dalla "Commissione sulla riorganizzazione delle attività di manutenzione in ATAF", allegato alla presente intesa; le parti fanno pertanto proprie le indicazioni organizzative e produttive contenute in tale testo, confermando altresì quanto convenuto nelle precedenti intese in materia di produttività riguardo al settore.



~~Leoni~~
Mariani
Scollet

Sec. Leoni
Mariani
Scollet

Borghesi Andrea
Mariani
B

28 GIU. 1991



C.4/UFFICI

C.4.1 Interventi sugli orari di lavoro

I richiami pomeridiani di cui agli accordi 14/6/84 e 18/12/87 potranno superare, in accordo con l'interessato, il numero di 36 annui, tali rientri potranno essere programmati in modo da garantire l'apertura pomeridiana, almeno in alcuni giorni, degli uffici per lo svolgimento di attività prevalentemente rivolte alla gestione del personale aziendale, ai rapporti con esso e con l'utenza o la cui articolazione nella giornata consenta un miglior svolgimento o un più positivo utilizzo delle risorse aziendali. I piani di tale ampliamento degli orari di presenza verranno preventivamente discussi con le OO.SS e prevederanno adeguate modalità di sostituzione in caso di assenze del personale chiamato, anche mediante ricorso al servizio straordinario.

In ciascun mese le prime 9 ore di prestazione lavorativa pomeridiana saranno considerate da recuperare ai sensi degli accordi citati al punto precedente, fatte salve situazioni rilevanti ed impreviste.

C.4.2 Interventi relativi alla mobilità

In aggiunta alle vigenti norme in materia di mobilità tra uffici e servizi il personale impiegatizio potrà essere utilizzato in una pluralità di unità organizzative, in relazione alle punte di lavoro dei vari reparti, tenendo conto delle attitudini professionali degli addetti. Dovranno essere previsti in anticipo i reparti di utilizzo, oltre a quello di normale assegnazione; le rotazioni dovranno essere programmate e tempestivamente rese note.



28 GIU. 1991

C.4.3 Ridefinizione dell'organico del settore

Alla luce delle analisi organizzative compiute dall' Azienda e dalle OO.SS le parti ritengono opportuno il potenziamento e l'introduzione di alcune attività nel settore uffici per rispondere a nuove esigenze produttive e gestionali manifestatesi e individuano ad esempio la contabilità industriale, la formazione del personale, una consulenza interna di tipo giuridico, il controllo di gestione, la pianificazione dei servizi.

Tale processo, necessariamente condizionato nella sua globalità alla disponibilità di risorse umane adeguatamente qualificate e numericamente potenziate.

Esso avrà come punto iniziale la definizione di un organico del settore che, in attuazione delle normative nazionali sulle qualifiche e basandosi sul fabbisogno di circa un centinaio di unità per le attività fino ad oggi ordinariamente svolte, dia risposta ai problemi dell'attuale assetto, individui e collochi alcune nuove necessarie funzioni

Nella fase immediatamente successiva si procederà un ulteriore confronto tra azienda e OO.SS. sui futuri sviluppi, in relazione alla fase di profonda trasformazione che l'azienda attraversa

Handwritten signature: LG

Handwritten notes:
L'azienda
Mura. Mura
Poolat
Aco beam
Mura. Mura
L'azienda
Bozzonari Andrea
Mura

28 GIU. 1991



C.5/SETTORI DIVERSI

C.5.1 Semplificazione di normative aziendali

Si concordano le seguenti modificazioni di normative aziendali allo scopo di consentire una più semplice e agevole gestione del rapporto di lavoro:

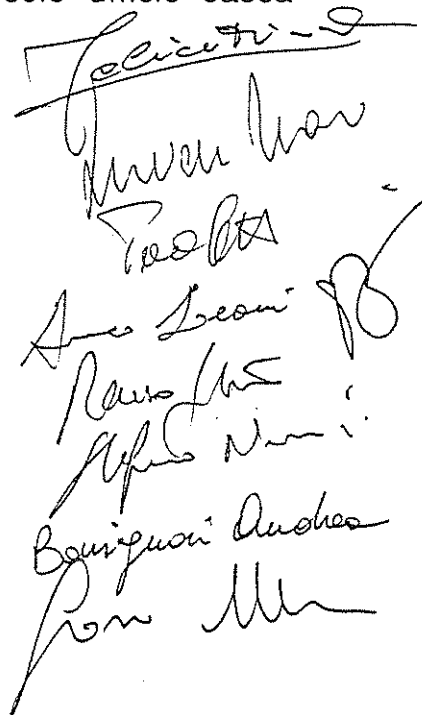
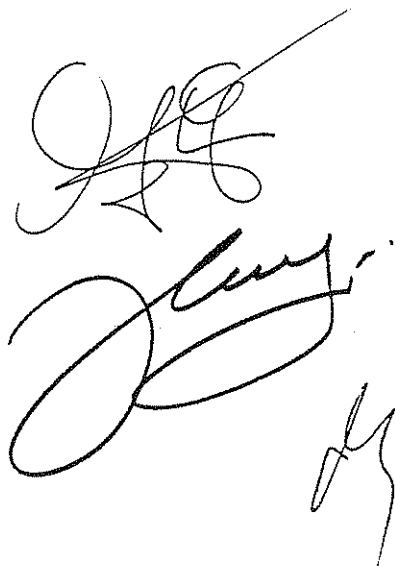
a) modalità di pagamento mensile delle retribuzioni

Allo scopo di razionalizzare il servizio di cassa interna si modificherà il sistema di pagamento delle retribuzioni come segue:

-mantenimento delle attuali modalità per il pagamento delle retribuzioni mediante accredito su conto corrente bancario, con valuta al terzultimo giorno del mese di riferimento.

-per chi non avrà optato per l'accredito su conto corrente bancario il pagamento avverrà, a mezzo di assegno circolare, presso i depositi Cure e Peretola nel giorno di paga con orario 7/16.30 e il giorno successivo con orario 8/14, nello stesso giorno di cui al comma precedente.

Successivamente il pagamento avverrà presso il solo ufficio cassa del Deposito Cure.



28 GIU. 1991



b) arrotondamento dei periodi di lavoro straordinario.

A modifica degli accordi in materia, tra cui l'accordo 17/4/80 i periodi di lavoro straordinario, ai fini del pagamento, verranno arrotondati ai 5 minuti superiori, escludendo soltanto quelli dovuti a mancato cambio, ritardo in linea o altri eventi eccezionali per i quali continuerà a valere la normativa di cui all'accordo citato.

C.5.2 Part-time

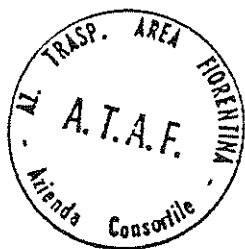
Verranno effettuate assunzioni di personale con rapporto di lavoro a part-time in misura che non superi il 6% della forza di ciascun settore aziendale, seguendo i criteri sottoelencati di reperimento e utilizzo:

a) relativamente a tutte le categorie di personale:

- modalità di assunzione analoghe a quelle del personale a tempo pieno
- prestazione lavorativa prevista per almeno 4 giorni settimanali
- precedenza al personale aziendale a tempo pieno per la conversione del rapporto in part-time, semprechè sia possibile a parità di mansioni e qualifica l'assunzione dei corrispondenti sostituti a tempo pieno;
- priorità per i lavoratori a part-time per la conversione del rapporto in tempo pieno, in presenza di disponibilità di posti e necessità di assunzioni in qualifiche e mansioni analoghe, dopo un periodo di almeno un anno dall'assunzione e purchè risulti possibile la loro contemporanea sostituzione con altri lavoratori a part-time;
- corresponsione degli elementi retributivi fissi e variabili e di ogni altra competenza in proporzione alla durata delle prestazioni rispetto a quelle previste per il personale a tempo pieno;

b) relativamente ai soli addetti alla guida in linea:

- 1) svolgimento di turni sia unici che binati di non oltre 4 ore e 30 minuti di tempo convenzionale con tempi di montata e smontata previsti in via generale per i turni interi e senza altri vincoli relativi alla sequenza o struttura dei turni, fatto salvo il nastro lavorativo massimo di 6 ore e 30 minuti;



28 GIU. 1991

- 2) garanzia del riposo al 6° giorno, delle giornate di permesso derivanti dalle festività sopresse e non delle altre giornate di libertà proprie del personale a tempo pieno;
- 3) gestione mediante gruppo di turni autonomo;
- 4) dotazioni di vestiario con durate adeguatamente maggiorate rispetto a quelle ordinarie, in rapporto alla minor durata delle prestazioni;
- 5) non applicazione delle normative generali in materia di turni particolari, assegnazione ad altre mansioni e simili.
- 6) le prestazioni di lavoro supplementare rispetto ai turni assegnati saranno consentite solo nel caso di mancato cambio, deviazioni, sinistri o altre situazioni simili di necessità imprevista e saranno retribuite come lavoro ordinario, con arrotondamenti analoghi a quelli del restante personale di guida

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

28 GIU. 1991



C.6/STRUTTURE

Premessa

Le parti ritengono opportuno attivare una politica tesa a riorganizzare le strutture e le infrastrutture aziendali, con particolare riferimento a:

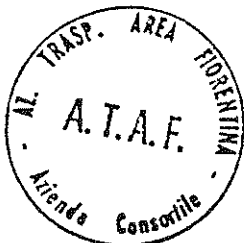
- nuovi depositi
- cabine di sosta e punti di cambio del personale di guida nei luoghi di maggior concentrazione
- aree di sosta delle vetture

In questo contesto e come primi provvedimenti di riorganizzazione convergono quanto segue:

C.6.1 Interventi sulla dislocazione delle strutture

Nei necessari tempi tecnici e di preparazione delle strutture, verranno effettuati i seguenti interventi:

- ufficio Titoli di Viaggio: unificazione delle due attuali sedi e trasferimento presso la struttura comunale di Piazza Stazione;
- ufficio Turni: unificazione delle due attuali sedi e trasferimento nell'edificio di Piazza del Duomo, una volta trasferito l'ufficio Titoli di Viaggio. Verrà studiata la possibilità di installazione presso le portinerie o altri punti di interesse di apparecchiature telematiche di informazione al personale.
- ufficio Impianti: unificazione delle due attuali sedi presso una sola struttura aziendale;
- ufficio Materiale Rotabile: unificazione delle due attuali sedi presso quella di Peretola.



28 GIU. 1991

[Handwritten signature]

[Handwritten signatures and notes]
Acs Leon
Nunzio
Stefano
Borghese
Andreas
per 30

C.6.2 -Chiusura estiva del deposito Aretina

Il deposito Aretina potrà essere chiuso nei mesi di luglio e agosto, alle date opportunamente stabilite di anno in anno dall'azienda

Al personale assegnato a tale deposito, per il temporaneo mutamento di turno o di sede, verrà applicato uno dei seguenti trattamenti:

- personale di guida in linea : applicazione dell'accordo sulle zone del 18/12/87 per ogni giorno di effettivo svolgimento di turno non di zona centrale e non montante e/o smontante in zona Aretina.

-per il personale addetto ad altri servizi: applicazione del trattamento zone altri settori di cui all'intesa applicativa del 12/11/90.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Felicitini
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Acc. Leonini
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Brunquari Andrea
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



28 GIU. 1991

Punto C.6.3 - Centro servizi manutenzione
veicoli.

Le parti firmatarie esprimono la comune volontà di perseguire, in tutte le sedi interessate e nei tempi tecnici più rapidi, la costituzione di una azienda comprensoriale di manutenzione autoveicoli a prevalente capitale pubblico che serva, tra i diversi utenti, anche l'ATAF.

In tale prospettiva l'ATAF manterrebbe le seguenti attività all'interno delle officine e depositi:



- 1 - attività di movimentazione interna ed in linea (manovra);
- 2 - attività di piccola manutenzione e riparazione elettromeccanica, inclusa la sostituzione di particolari accessori (es. motorini di avviamento., generatori, pompe d'iniezione, pompe acqua, serbatoi gasolio, radiatori, ecc.), con tempi d'impegno unitari inferiori alle 8 h (max. 4/5 h);
- 3 - interventi di piccola manutenzione carrozzeria (riparaz. piccoli urti) con sostituzione di parti accessorie e/o arredo interno (es. finestrini, sedili guida, pannelli interni, portiere), con tempi d'intervento unitari inferiori o uguali ad 8 h;
- 4 - manutenzione programmata, controlli e verifiche funzionalità dei veicoli (diagnostica) e di manutenzione preventiva;
- 5 - assistenza tecnica in deposito ed in linea (sq. operai);
- 6 - collaudo e certificazione per la verifica dell'attività esterna ed interna (qualità del processo manutentivo e sicurezza d'esercizio).




28 GIU. 1991

32

Nel presupposto che quanto sopra possa portare, anche nell'arco di validità del presente accordo, specifiche economie si conviene che le medesime saranno verificate e successivamente ripartite tra il personale secondo le modalità indicate nella parte D) della presente intesa.

della presente
~~Facciamo~~
Molto
Suo
Nessuno
Stefano
Bozzanini Anche
per il
Bj



Capitolo D) BENEFICI ECONOMICI AZIENDALI, MIGLIORAMENTI RETRIBUTIVI AL PERSONALE E VERIFICHE RELATIVE

D.1) Le parti si danno atto, sulla base delle valutazioni effettuate e delle previsioni riguardanti l'andamento produttivo aziendale e la forza del personale nei prossimi anni, che le economie e le entrate aziendali conseguenti ai progetti di incremento di produttività come specificati nei capitoli B) e C) sono, in via previsionale, tali da far ritenere possibile la copertura dei costi delle erogazioni economiche al personale descritte nel prosieguo del presente accordo e che l'effettivo realizzarsi di tale previsione è condizione indispensabile per l'applicazione di tali miglioramenti retributivi.

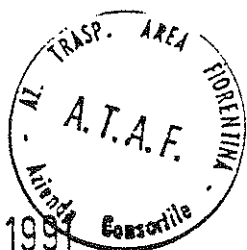
Tali economie ed entrate aziendali sono distinte in quattro gruppi:
D.1.1) progetti di cui al capitolo C), eccettuati i punti: C.1.7. (programmazione lavoro straordinario), C.1.9.2 (sanzioni amministrative applicate nei periodi di trasferimento dei CL), C.5.2 (part-time).

Tali interventi consentiranno, senza ulteriori condizioni, la diminuzione del personale necessario, a parità di servizio al pubblico e di altre attività svolte, con ricorso ad affidamento esterno di lavorazioni. Il risultato economico di questo tipo di interventi deriverà dalla non assunzione del personale mancante alla data di sottoscrizione del presente accordo e dal non rimpiazzo di quello non più necessario e che cesserà dal servizio, al netto dei costi delle lavorazioni affidate all'esterno.

D.1.2) progetti di cui ai punti C.1.7, C.5.2 :

Tali interventi consentiranno la diminuzione degli addetti necessari alla guida in linea, a parità di servizio al pubblico, a condizione che sussista la disponibilità del personale allo svolgimento delle prestazioni straordinarie programmate e possano realizzarsi le assunzioni part-time, secondo quanto espresso ai punti C.1.7 e C.5.2.

Il risultato economico di questo tipo di interventi deriverà dalla non assunzione del personale mancante e dal non rimpiazzo di quello non più necessario e che cesserà dal servizio, al netto dei costi per le prestazioni straordinarie e part-time.



8 GIU. 1991

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
Nanno
Stefano
Bompiani

[Handwritten signature]
34
A. Leon

Tale intervento persegue l'incremento degli introiti aziendali per sanzioni relative all'evasione del pagamento dei titoli di viaggio; è condizionato dalla disponibilità del personale volontario e dal suo rendimento nelle attività previste.

D.1.4) interventi di cui al punto B.9.

Il risultato economico conseguente deriverà dal non rimpiazzo del personale di guida non più necessario che cesserà dal servizio.

D.2.) In relazione a tempi stimati per l'ottenimento di risultati economici positivi indicati al punto D.1 si prevede che le conseguenti erogazioni economiche a favore del personale si articolino in tre fasi con date di inizio:

ed abbiano le decorrenze specifiche e le modalità sottoindicate:



D.2.1) Indennità di produttività di cui all'Accordo Aziendale 14/6/84 tabella A e Accordo Aziendale 18/12/87 punto 14.

Viene incrementata, con le decorrenze, per gli importi indicati e in relazione ai livelli di inquadramento, come riportato nella seguente tabella (l'incremento per ciascuna fase è comprensivo dei precedenti, in modo che l'aumento a termine contratto è quello indicato nella colonna "fase 3"):

livello	fase 1	fase 2	fase 3
1/2/3	106.000	144.000	294.000
4/5/6	85.000	115.000	235.000
7/8/9	65.000	88.000	180.000

I livelli di inquadramento sono quelli di cui all'Accordo Nazionale 13/5/87 all. A e B.

D.2.2) Indennità giornaliera di mansione (di cui agli Accordi Az.li Maggio/Giugno '82, 14/6/84 tabella D e 18/12/87 punto 14.2)

E' incrementata degli importi sottoindicati in relazione ai reparti aziendali di effettiva assegnazione lavorativa del personale:

-guida in linea, addetti al controllo movimento :

lire 2800 giornaliera dalla fase 2

-settori operai e assimilati:

lire 1350 giornaliera dalla fase 2

settore amministrativo e assimilati:

lire 1200 giornaliera dalla fase 2

D.2.3) Indennità di presenza alla guida per i conducenti di linea con almeno 10 anni di anzianità (di cui all'accordo aziendale 14/6/84 punto 4 e 18/12/87 punto 14-3)

E' incrementata di lire 15.000 mensili dalla fase 2.

28 GIU. 1991



D.2.4) Premio evitati sinistri (ultima regolamentazione aziendale con accordo 27/2/79)

A decorrere dalla fase 2 il premio verrà incrementato per gli addetti alla guida in linea e istituito, in misura ridotta, per i lavoratori adibiti a mansioni che comportino la guida non saltuaria di automezzi aziendali, limitatamente ai mesi in cui questo si verifichi.

Dalla stessa data la corresponsione avverrà come segue, in sostituzione della normativa precedente:

- il premio verrà attribuito su base giornaliera e non mensile, con le stesse modalità dell' indennità di presenza
- l'importo giornaliero del premio sarà pari a lire 500. per gli addetti alla guida in linea e di lire 150 per gli altri cui spetti;
- la sanzione nel caso di sinistri con colpa del conducente verrà applicata non mediante recupero di quanto erogato nel mese di accadimento del sinistro ma mediante non corresponsione del premio in un mese successivo, in relazione ai tempi tecnico-amministrativi aziendali.
- l'azienda potrà limitare il recupero del premio ai sinistri di maggiore gravità, in relazione ai costi delle procedure di accertamento rispetto ai recuperi.

D.2.5) Indennità per mansioni e funzioni specifiche (di cui all'Acc. Az.le 14/6/84 punto 3 tabella C e Acc. Az.le 18/12/87 punto 14/3)

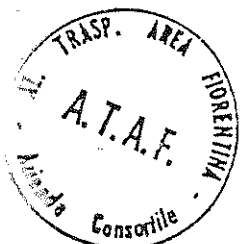
E' incrementata come segue, in riferimento alle tre fasce di importo oggi esistenti:

- fascia superiore : di lire 30.000 mensili;
- fascia intermedia : di lire 25.000 mensili;
- fascia inferiore: di lire 20.000 mensili

E' istituita nella misura di lire 21.000 mensili per chi svolge le mansioni di "Capo squadra Operai" (livello 5);

E' istituita nella misura di lire 2.000 mensili per i lavoratori con qualifica di "agente di movimento"(liv.5)

Tutte le decorrenze sono dalla fase 2.



28 GIU. 1991

Barragioni Audio
37

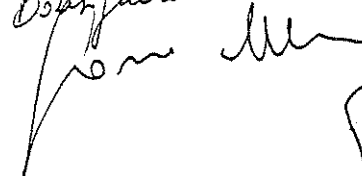
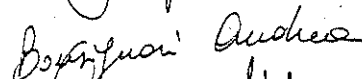
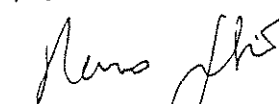
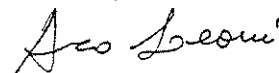
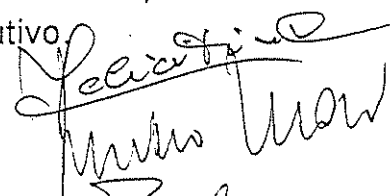
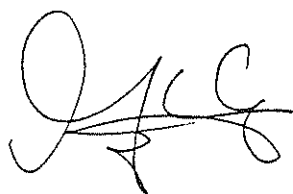
D.2.6) Indennità diverse.

Le indennità di sfrido e maneggio denaro oggi previste sono raddoppiate nel loro importo mensile; verranno attribuite giornalmente in ragione di 1/30 nei casi di prestazioni occasionali e di durata inferiore ai 10 giorni.

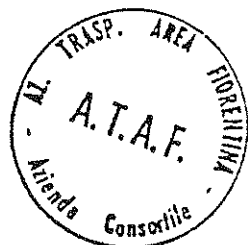
L'indennità per i dipendenti adibiti ad attività di istruzione dei nuovi assunti conducenti di linea è modificata da 60 a lire 500 giornaliera.

D.2.7) Competenza "una tantum"

Verrà corrisposta, entro il mese successivo a quello di sottoscrizione del presente accordo, a ciascun dipendente in servizio alla data di sottoscrizione nella misura di lire 250.000 inclusive di ratei di mensilità aggiuntive e ogni altra spettanza. Non avrà pertanto effetto ai fini del TFR, nè di alcun altro istituto retributivo.



28 GIU. 1991



D.2.7) In relazione all'attività di controllo dei titoli di viaggio effettuata dal personale volontario, nei limiti e con le modalità di cui al punto C.1.9.2, spetterà ad ogni agente un premio di lire 4.000 per ogni sanzione effettuata e di cui vi sia stato effettivo incasso da parte aziendale.

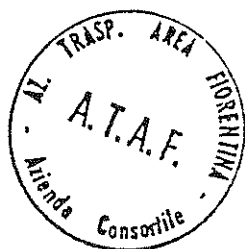
La somma di lire 1.000 per sanzione, con analoghe modalità, verrà invece devoluta dall'azienda al fondo di solidarietà tra il personale, in aggiunta ai contributi attuali .

Le parti si incontreranno per definire l'eventuale nuova valutazione di tale premio nel caso di aumenti dell'importo delle sanzioni legate al non possesso del titolo di viaggio.

Tale premio sarà accreditato all'interessato nei tempi tecnici necessari. Tale procedura sarà valida per le sanzioni riscosse in vettura, per quelle pagate presso gli uffici aziendali o a mezzo c/c o dopo l'emissione di ordinanza ingiunzione da parte del Comune o della Provincia. Per le sanzioni pagate, a seguito di atti esecutivi, tramite l'Esattoria Comunale, verrà conteggiato annualmente l'importo delle rimesse complessive pervenute all'Azienda, e la cifra attribuibile alle attività del personale volontario (al netto quindi della quota derivante dalle sanzioni effettuate dalle normali squadre di verifica, calcolata in proporzione al numero di esse sul totale) sarà distribuito tra tutti gli agenti interessati in misura proporzionale alle multe fatte da ciascuno ed effettivamente pagate dal 1° dicembre dell'anno precedente al 30 novembre dell'anno in corso.

[Handwritten signatures]

[Handwritten signatures]

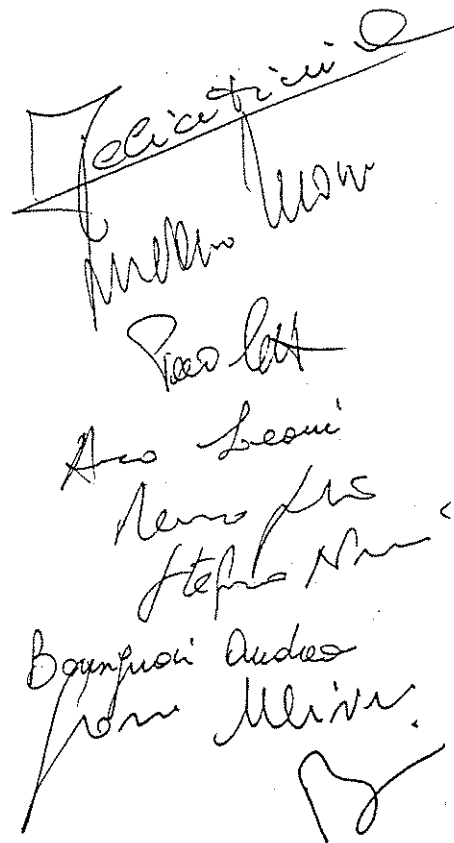
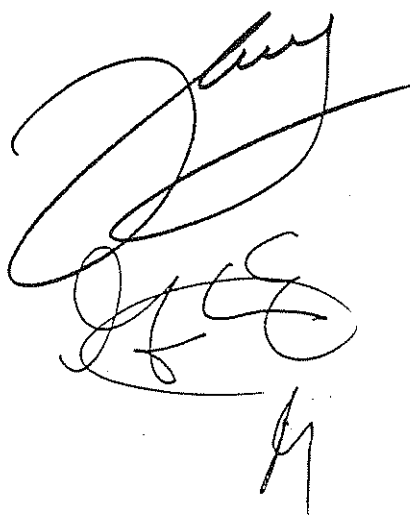


28 GIU. 1991

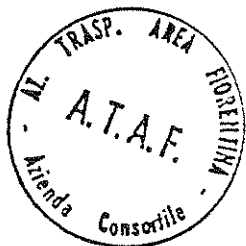
Le parti si danno atto che le mansioni di controllo titoli di viaggio sopra richiamate, date le loro caratteristiche di marginalità ed eventualità, rientrano, anche ai sensi dell'art.4 delle norme relative alla classificazione del personale 24/4/1987 nella sfera professionale del conducente di linea e concordano che le competenze previste dal presente accordo sono assorbenti di ogni e qualsiasi spettanza connessa o derivabile dallo svolgimento di tale controllo titoli di viaggio.

Le somme spettanti per il presente titolo non concorrono a formare la base di calcolo del TFR, di cui all'art.1 della legge 297/82 nè sono utili ai fini del calcolo di qualunque altro istituto retributivo o percentuale di maggiorazione.

Le parti si riservano di esaminare eventuali ulteriori modalità applicative del presente punto alla luce dei problemi operativi che si dovessero verificare.



Feliciati
M...
P...
A...
N...
F...
B...
M...



28 GIU. 1991

0.3) Gli aumenti retributivi indicati e soprariportati (salvo la competenza di cui al punto D.2.7.) devono intendersi condizionati al verificarsi dei necessari risultati economici richiamati al punto D.1. che ne consentano l'attribuzione nel rispetto delle normative in materia di accordi aziendali sulla produttività, come richiamato nella premessa del presente accordo.

In relazione a quanto sopra l'Azienda inizierà l'erogazione delle competenze al personale previste per la prima fase; successivamente effettuerà le necessarie verifiche periodiche delle economie, degli introiti e dei costi effettivamente derivati dall'applicazione degli interventi contenuti nei Capitoli B), C), D) ed E) del presente accordo, allo scopo di accertare il rispetto della condizione di equilibrio tra costi e ricavi di cui al comma precedente

Le verifiche di tali risultati verranno effettuate con i criteri e le modalità seguenti:

-riguardo al punto B.9): accertamento dell'aumento dei chilometri in linea programmabili come indicato al precedente punto B.9. e sua valorizzazione in termini di economie aziendali;

-riguardo al punto C.1.7) e punto collegato C.5.2) : accertamento del rispetto delle condizioni indicate nel testo del punto C.1.7. e valorizzazione delle economie realizzate nel costo complessivo del personale;

-punto C.1.9.2: accertamento degli effettivi incassi delle sanzioni amministrative applicate, nei limiti e secondo quanto indicato nel testo del punto stesso, al netto dei costi per la corresponsione dei premi spettanti al personale e per il contributo al fondo di solidarietà, di cui al punto D.2.7;

-altri punti del capitolo C) : accertamento della quantità di personale economizzato e degli eventuali altri costi non sostenuti e loro valorizzazione, detratti gli oneri per le lavorazioni esterne.



28 GIU. 1991

78
Felicità
Mon
Realist
Acio Leon
Nemo
John
41
Benigno
Quel
son. M...

Le verifiche relative alle economie sui costi del personale avranno i seguenti riferimenti:

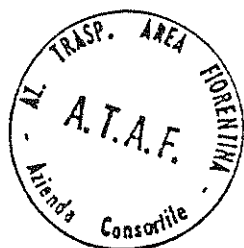
a) riguardo al numero dei dipendenti sul quale computare le diminuzioni:
-per gli addetti alla guida in linea: quello occorrente per l'attivazione dei nuovi servizi 1991, in particolare l'F1 in vigore dal 14/1/91 e in riferimento alla deliberazione 1769/469 del 9/3/90 e successivo Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 30 Marzo 1990, alle assunzioni decise o preventivate nella deliberazione 1866/486 del 10/8/90 ed al bilancio preventivo 1991 e tabella numerica allegata.

Il livello quantitativo individuato dovrà tenere conto delle modificazioni di rilievo della quantità dei servizi offerti al pubblico.

-per gli altri settori aziendali: il numero degli addetti in servizio all'inizio del 1991, maggiorato delle assunzioni già deliberate a tale data.

b) riguardo al costo del personale il costo annuo globale di un conducente di linea di anzianità intermedia (composto da retribuzione, oneri sociali e altri costi aziendali) nell'anno cui si riferiscono le valutazioni e al netto di quanto derivante dall'applicazione del presente accordo.

Nel caso che il complesso delle economie e degli introiti risultanti dalla verifica relativa all'andamento della prima fase contrattuale risulti almeno pari ai costi aziendali sostenuti nello stesso periodo per l'attribuzione dei miglioramenti economici e normativi al personale previsti dal presente accordo, si applicherà quanto previsto per la seconda fase.



[Handwritten signature]

[Handwritten signatures and names:]
Giacinto
Maurizio
Toselli
Acquasanti
Maurizio
Stefano
Borghesi
Andrea
Piero

Le riduzioni dei miglioramenti retributivi ipotizzati nel presente capitolo verranno operate sulla voce "indennità di produttività" del punto D.2.1.

Quanto sopra verrà ripetuto per ciascuna delle fasi contrattuali.

Le verifiche riguardanti i risultati economici di cui ai punti D.1.2 e D.1.3 verranno invece continuate anche successivamente, fino a quando sia ritenuto necessario da parte dell'Azienda; proseguirà egualmente, di anno in anno, il meccanismo di riduzione delle erogazioni ipotizzate, in relazione all'andamento dei recuperi ed introiti necessari per finanziarli.

AL. TRASP. AREA FIRENINA
A.T.A.F.
Atene 1984

28 JUL 1954

punto C.1.7, così come quelli

corrisposti per l'effettuazione del lavoro straordinario non programmato, non concorrano alla formazione della base di calcolo del TFR di cui alla legge 297/82.

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Felizzini
Amato
Scaliti
Dec. Leon'
Amo fante
f. f. f.
Borghesi Anche
from M. n
B.



28 GIU. 1991

E) INTERVENTI VARI DI CARATTERE SOCIALE E NORMATIVO

E.1) Tossicodipendenze

Ad integrazione dell'accordo nazionale 2/10/89, punto 13 capoverso secondo, ai lavoratori indicati da tale paragrafo e con le modalità in esso stabilite, saranno concessi fino a 12 giorni annui di permesso retribuito per assistenza ai familiari .

E.2) Tutela dei soggetti portatori di handicap

Ad integrazione dell'accordo nazionale 2/10/89, punto 14 capoverso primo, ai lavoratori aventi coniuge o figli portatori di handicap per i quali risulti necessità di accompagnamento, sorveglianza o assistenza potrà essere concessa fino a una giornata al mese di permesso retribuito.

La richiesta dovrà essere corredata di idonea documentazione rilasciata da strutture pubbliche

E.3) Tutela della maternità

E.3.1) Alle lavoratrici madri, nel periodo di astensione obbligatoria dal lavoro, prima e dopo il parto, previsto dall'art. 4 della legge 1204/71, l'azienda integrerà il trattamento previsto dalle norme di legge o di contratto nazionale fino a concorrenza della retribuzione, senza le indennità legate alla presenza e all'effettivo svolgimento delle mansioni.

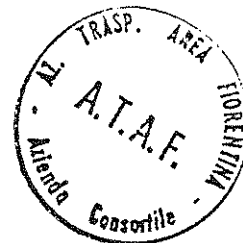
E.3.2) Alle lavoratrici madri, nel periodo di assenza facoltativa entro il primo anno di vita del bambino previsto dall'art. 7 della legge 1204/71 l'azienda integrerà il trattamento previsto da norme di legge o di contratto nazionale fino a concorrenza della retribuzione, senza le indennità legate alla presenza e all'effettivo svolgimento delle mansioni.

E.3.3) Alle lavoratrici madri, per le assenze durante le malattie del bambino di età inferiore a tre anni, previste dall'art. 7 della legge 1204/71, l'azienda concederà fino ad un massimo di 6 giornate retribuite in ciascun anno.



28 GIU. 1991

[Handwritten signatures and notes]
Nervo
Stefano
Bonguani
Andres
45
S. Leonardi



E.4) Integrazione trattamento in caso di infortunio

Nei periodi di assenza per infortunio sul lavoro per i quali non opera l'integrazione INPS dell'indennità temporanea INAIL, l'azienda corrisponderà al dipendente per ciascuna giornata, una indennità pari all'indennità di presenza di cui agli accordi nazionali vigenti.

E.5) Diritto allo studio

A integrazione di quanto previsto dall'art. 53 del CCNL 23/7/76 i benefici previsti da detto articolo verranno estesi ai corsi di studio per il conseguimento di diplomi di maturità o di qualifica professionale presso istituti pubblici, parificati o legalmente riconosciuti, per una quantità annua aziendale non superiore a 100 giornate complessive e comunque non superiore a 7 giornate individualmente.

E.6) Diritti sindacali

In considerazione della eliminazione dei turni ridotti verranno attribuiti alle organizzazioni sindacali firmatarie della presente intesa i seguenti incrementi delle dotazioni annue di permessi retribuiti:

CGIL n.400, CISL n.235, UIL n.225, FAISA n.150.

E.7) C.R.A.L. aziendale

Le parti concordano nel rilevare l'importanza del C.R.A.L. aziendale, quale strumento di iniziative per il tempo libero dei lavoratori e ritengono pertanto opportuno discutere le possibilità di ampliare le occasioni e le possibilità operative di questo organismo.

A tale scopo si impegnano ad aprire una trattativa per giungere a concretizzare tali intenzioni mediante uno specifico protocollo di intesa. In riferimento a quanto indicato al punto precedente per le organizzazioni sindacali il monte ore permessi del CRAL viene incrementato di n.150 ore annue.

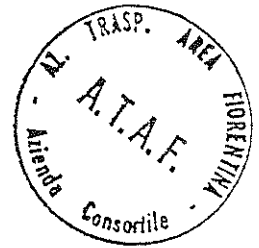
E.8) Trattamento in caso di decesso di dipendenti

Agli eredi dei dipendenti deceduti in costanza del rapporto di lavoro verrà corrisposta una erogazione straordinaria di importo pari alla retribuzione fissa della qualifica di "agente di movimento" di anzianità massima.

[Handwritten signatures and notes]
- Rem f. 15
Stefano Moni
Bianchi Andrea
46
S. Leonardi

28 GIU. 1991

Capitolo F) NORME GENERALI E FINALI



La realizzazione dei progetti di intervento a fini di incremento di produttività sottoscritti e soprariportati è condizione per l'applicazione dei contenuti economico-normativi a favore del personale indicati nella parte D) del presente accordo..

La dizione CL usata nel testo del presente accordo individua sia i conducenti di linea che gli agenti di movimento adibiti a mansioni di guida in linea.

Le parti si danno anche atto, riguardo all'accordo aziendale precedente in materia di produttività del 18/12/1987, che sono stati raggiunti e consolidati i risultati economico produttivi previsti e che pertanto è confermato a tempo indeterminato quanto stabilito in detto accordo, sia relativamente ai progetti di intervento che alle previsioni retributive e normative a regime.

L'applicazione del presente accordo è subordinata, ai sensi delle disposizioni vigenti, alla esecutività degli atti deliberativi aziendali che lo approvano.

L'accordo avrà decorrenza dal 1° luglio 1991 e durata di 3 anni. L'applicazione si intenderà comunque prorogata fino alla definizione di un nuovo accordo integrativo aziendale, nel rispetto delle normative nazionali in materia allora vigenti.

Resta fermo che i progetti previsti dal presente accordo che non potessero trovare completa attuazione nei tre anni verranno realizzati da parte aziendale anche successivamente.

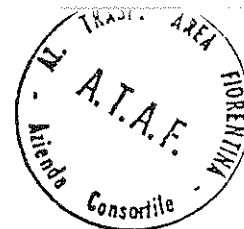
L'efficacia della firma del Presidente dell'A.T.A.F. è subordinata alla contestuale firma del presente accordo da parte del Presidente del C.S.P.T., a garanzia della reciproca assunzione degli oneri assunti nel contratto da parte dell'A.T.A.F. e ,per quanto concerne gli interventi esterni di cui al punto B.9. ,da parte del C.S.P.T.

In ogni caso la validità del presente accordo è parimenti subordinata alla sua approvazione da parte della C.A. dell' A.T.A.F. e delle assemblee dei lavoratori.

47

ALLEGATE m. 3
NOTE A VERBALE

NOTE A VERBALE DELLE OO.SS. FIRMATARIE



1) Le OO.SS. CGIL, CISL, UIL, FAISA prendono atto del testo dell'accordo definito tra le parti e dei suoi contenuti.

Nel merito dichiarano che, ferma restando la decorrenza stabilita e i corrispettivi quantitativi salariali previsti, si riservano di sottoscrivere definitivamente l'accordo solo dopo la consultazione dei lavoratori che avverrà attraverso lo strumento del referendum.

Tale nota a verbale è legata a precisi impegni assunti con i lavoratori ed è tanto più opportuna essendo in presenza di un accordo che ha presentato notevoli difficoltà.

Firenze, 28/6/91

2) Le OO.SS. firmatarie, preso atto delle modifiche apportate dalla C.A al testo originario della premessa intendono ribadire, con la presente nota da inserire a verbale, che per quanto le riguarda, l'interpretazione delle proposizioni in essa contenute è quella che risulta dal testo già firmato e approvato dai lavoratori con apposito referendum e che qui di seguito viene riportato:

Capitolo B)

PRODUTTIVITA' DEL "SISTEMA DI BACINO"

B.1) Un contributo sostanziale alla soluzione dei problemi del traffico potrà essere dato dalla effettiva realizzazione dei progetti, attualmente allo studio, che riguardano la grande viabilità. e che sono ritenuti concreti interventi tesi a diminuire la pressione del traffico sul centro e sulla periferia della città. Altro elemento che potrà, in un prossimo futuro, provocare benefici effetti su tutto il sistema della mobilità è la realizzazione del primo tratto della metropolitana.

B.2) Oltre a questi interventi che vengono ritenuti indispensabili, le parti si impegnano a richiedere con forza l'attuazione di misure atte a:

B.2.1) modificare, ove possibile, le sedi viarie interessate al percorso delle linee di maggiore importanza, ed a modificare gli attuali sistemi di semaforizzazione in modo da consentire, ovunque, la priorità al passaggio del mezzo pubblico;

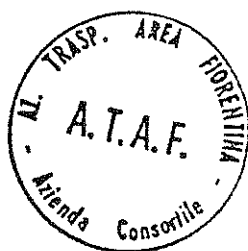
22 LUG. 1991

Segretario
48
Segl
48
48

B.2.2) istituire divieti di transito per le vetture private su strade da destinarsi esclusivamente al transito dei mezzi pubblici, e ad aumentare, in alternativa, corsie riservate e/o preferenziali;

B.2.3) riordinare le attuali ZTL, in modo da garantire una effettiva pedonalizzazione alle zone escluse dal traffico veicolare, ed una circolazione strettamente riservata ai mezzi pubblici, ad eccezione dei soli residenti, nelle strade interessate al provvedimento, la cui estensione deve essere tale da portare giovamento alle condizioni di viabilità nei centri storici, senza scaricare i problemi nelle zone ad essi adiacenti;

Handwritten signatures and initials:
Zanetti
F. S. L.
Vass. Stefan
Appl. H.
L. S. L.
L. S. L.
L. S. L.
L. S. L.



22 LUG. 1991

B.2.4) realizzare parcheggi scambiatori alle periferie delle città, in corrispondenza con i punti di maggiore accesso dall'esterno, in modo da consentire l'abbandono del mezzo privato per l'utilizzo del mezzo pubblico perchè ritenuto più veloce e più comodo per l'accesso ai centri delle città.

B.2.5) regolamentazione orari per carico e scarico merci e dei servizi all'interno della ZTL

B.2.6) scaglionamento orari per scuole e attività commerciali.

B.3) Unitamente a questi interventi che dovranno oggettivamente incidere nelle sedi viarie, le parti si impegnano a richiedere alle Amministrazioni Comunali competenti:

B.3.1) una assoluta rigidità nel rispetto delle norme che regolano la sede e l'orario previsti per la sosta dei veicoli;

B.3.2) una più efficace sorveglianza agli accessi ed all'interno delle zone a traffico limitato, con il continuo controllo dei titoli personali di accesso ad esse e l'estensione alle 19,30 della chiusura della ZTL

B.3.3) una attenta e ferma vigilanza del rispetto delle disposizioni a favore dello scorrimento del mezzo pubblico, sia nelle sedi proprie, che in quelle riservate, e nella piazzole di sosta e di fermata.

B.4) Nel quadro di un miglior assetto complessivo del sistema di trasporto cittadino e al fine di una sempre più efficace effettuazione dei servizi concessi all'ATAF si ritiene opportuno che siano studiate le condizioni e modalità di intervento che prendano in considerazione:

-una revisione dei servizi aziendali nella fascia iniziale e terminale della giornata, in relazione particolarmente alle direttrici e quantità di utilizzo oggi esistenti nelle specifiche fasce orarie

-una diversa impostazione dei servizi nelle giornate festive e nei sabati, con una impostazione che non sia quasi esclusivamente basata sulla riduzione quantitativa dei servizi in atto nei giorni feriali.



22 LUG. 1991

Steliga
Gianni
F.elli
Uzz...
...
...

B.5) Riorganizzazione e potenziamento delle strutture e dei depositi aziendali

B.6) Le parti concordano altresì sul fatto che l'inevitabile aumento della circolazione dei mezzi di trasporto pubblico e privato, in massima parte costituito da mezzi con motore a scoppio, ha provocato un preoccupante aggravamento delle condizioni di vita nei centri abitati, dovuto all'enorme aumento dell'inquinamento atmosferico e da rumore

In considerazione di ciò le parti, prendendo atto della sperimentazione in corso sulla possibilità di utilizzare motori a gas metano, e delle domande avanzate alle competenti autorità per sperimentare mezzi a trazione elettrica, si confermano favorevoli, e direttamente interessate, alla progettata realizzazione di una metropolitana sotterranea e, in parte, di superficie, e/o tranvia veloce, ma ritengono di dover unitariamente operare affinché, in tempi più brevi, si possa giungere alla realizzazione di una rete di trasporto pubblico di superficie la quale, o in sede propria, o in sede comune, possa utilizzare propulsori ad energia pulita, in particolare ad energia elettrica.

Progetti di tale ampiezza e di tale rilevanza economica necessitano nei tempi più stretti possibili, della definizione del quadro normativo che delimiti e precisi gli strumenti amministrativi attraverso i quali rendere concretamente attuabili tali propositi.

Le parti si danno reciprocamente atto che tali progetti possano e debbano rientrare nei piani di sviluppo dell'Azienda.

B.7) L'esperienza dell'attuale CSPT, che ha avuto il merito di facilitare l'estensione del servizio di pubblico trasporto, gestito da un'azienda fiorentina, a tanti Comuni del comprensorio, può ritenersi ormai conclusa, anche in vista della nuova legge sugli enti locali e della istituzione dell'Area Metropolitana.

Quale che sia la soluzione che verrà adottata dagli Enti locali interessati al problema, resta comunque da definire la nuova forma giuridica che, in ossequio ai dettati della legge, dovrà assumere l'Azienda.



22 LUG. 1991

Several handwritten signatures and initials in black ink, including a large signature that appears to be "F. Livi" and others that are less legible.

Per rispondere alle nuove esigenze cui dovrà farsi fronte, è indispensabile l'adozione di una forma giuridica che consenta una gestione più dinamica ed operativa dell'attuale, tale cioè da permettere rapidità e certezza nell'assunzione delle decisioni, in uno con l'efficacia e la rilevanza delle forme di controllo.

Una nuova azienda, così strutturata, sarà facilitata anche nella predisposizione e attuazione di un piano d'impresa, sempre auspicato, e mai realizzato, il quale, in stretta simbiosi con il piano di risanamento ora imposto dalla legge dello Stato, consenta di delineare con sufficiente precisione, le linee di sviluppo che dovranno essere perseguite.

Le parti tuttavia hanno ben presenti le difficoltà che si frappongono al raggiungimento di questi obiettivi, e che consistono, in gran parte, se non esclusivamente, nella situazione di incertezza e di insufficienza delle fonti di finanziamento pubblico che, se sono ritenute utili anche per le aziende di trasporto privato, sono del tutto indispensabili e prioritarie per le aziende di trasporto pubblico.

B.8) Quanto fin ora concordato, richiede tuttavia un corretto rapporto tra Commissione Amministratrice, Direzione e OO.SS. perchè, tenute presenti le rispettive competenze e responsabilità, è solo attraverso una stretta collaborazione di tutte le componenti aziendali che potranno essere affrontate e risolte le innegabili difficoltà che sicuramente dovranno essere quotidianamente affrontate.

Ciò presuppone il rispetto puntuale degli accordi stipulati a livello aziendale e una gestione del personale conforme a legge, così come il riconoscimento dell'esercizio rigoroso delle prerogative e delle facoltà attribuite ai vari soggetti dall'ordinamento e dal regolamento speciale che in ogni caso debbono prevalere su prassi che si fossero eventualmente formate in azienda difformemente da quanto in essi previsto.

Il rispetto di questi ovvii principi, oltre a consentire un normale e proficuo rapporto tra le varie componenti dell'Azienda è condizione indispensabile per il rilancio dell'Azienda e per il miglioramento della sua produttività.



22 LUG. 1991

[Handwritten signatures and initials]

B.9) Tra Ataf e OO.SS. firmatarie si sottolinea la concorde valutazione che l'incremento della velocità commerciale delle linee aziendali sia un elemento determinante di economicità della gestione e debba essere ricercato mediante tutti gli interventi possibili e opportuni all'interno e all'esterno dell'azienda.

Le parti pertanto :

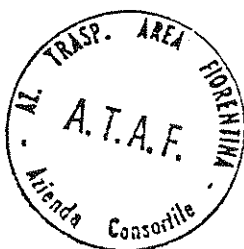
-si impegnano a dare pieno sostegno all'adozione, da parte di tutti i Comuni aderenti al CSPT di tutti quei provvedimenti di viabilità che possano favorire il raggiungimento dell'obiettivo di cui al punto precedente.

In particolare prendono atto dei provvedimenti proposti dal Comune di Firenze al CSPT e da questo trasmessi all'Azienda in data 21/1/1991 (che rappresentano la parte più rilevante del complesso degli interventi attesi sull'insieme della rete stradale consortile interessata al transito dei mezzi aziendali) e che sono uno dei punti di riferimento per la verifica dei miglioramenti della velocità commerciale

-sottolineano l'importanza del piano di riorganizzazione del traffico in corso di elaborazione da parte del Comune di Firenze con la consulenza del professor Winkler e al quale l'ATAF sta fornendo e intende fornire nella massima misura possibile la collaborazione richiesta.

-concordano che, per poter acquistare significato e valutabilità in termini di gestione aziendale e nell'arco di validità del presente accordo, i benefici derivanti dagli interventi sopraricordati e da quelli di competenza degli altri comuni del CSPT debbano tradursi nell'aumento della velocità commerciale con rifacimento delle percorrenze; di qui la necessità che l'azienda eserciti una costante verifica dei tempi di percorrenza delle linee aziendali per aggiornarli in relazione alle condizioni di traffico e per ridurre ogni altro fattore che nella formazione degli orari delle linee, limiti l'economicità della gestione. Quanto precede si svolgerà con le consuete procedure di rapporto con le OO.SS.

- condividono la necessità che i sopraricordati interventi debbano essere realizzati entro l'inizio della terza fase contrattuale di cui al seguente punto D.2.



22 LUG. 1991

Handwritten signatures and initials, including 'F. B.', 'G. B.', and 'G. B.'.

Alla data suddetta e nei tempi tecnici necessari saranno effettuate le dovute verifiche per quantificare gli effetti economici positivi ai fini della individuazione delle risorse destinabili al miglioramento del trattamento economico del personale

La quantificazione di tale aumento verrà misurata sull'incremento della quantità di chilometri in linea programmabili a parità di addetti alla specifica mansione, da valutare nel servizio feriale invernale (prevalente per durata) e come riferimento saranno presi i dodici mesi precedenti la data di inizio della applicazione del presente accordo.

La destinazione al miglioramento del trattamento economico del personale verrà effettuata con le modalità di cui al seguente capitolo D) - concordano inoltre sul fatto che la mancata realizzazione degli interventi programmati non potrà essere causa di disconoscimento dei benefici economici previsti. Pertanto questi ultimi saranno comunque assicurati per la parte di interventi non effettuati, mentre per la parte realizzata i criteri di valutazione saranno quelli di cui sopra.

B.10) Le parti concordano di operare al fine di far ottenere all'ATAF l'autorizzazione a svolgere servizi turistici, di scuolabus, di noleggio a terzi, di rimozione di veicoli e di custodia di parcheggi

Firenze, 22/7/91

[Handwritten signatures and initials]



NOTE A VERBALE DEL PRESIDENTE DEL C.S.P.T.

-relativamente al punto C.8):

Lo svolgimento dei servizi turistici, di noleggio a terzi, di trasporti scolastici e di rimozione dei veicoli e custodia parcheggi sarà fatto nelle forme giuridiche ed organizzative che gli Enti Locali interessati indicheranno e sulla base di criteri imprenditoriali legati ai casi di produzione dei servizi indicati.

-relativamente alla sottoscrizione dell'accordo:

La firma del presidente del C.S.P.T. fa salve le determinazioni in merito che verranno assunte dai competenti organi del Consorzio.

Firenze 26/7/1991

