

ACCORDO AZIENDALE

Il giorno 25 luglio 1996

tra

l'A.T.A.F. (Consorzio Trasporti Area Fiorentina) rappresentata

dal Presidente del Consiglio di Amministrazione Aldo Frangioni

e

le OO.SS. provinciali e di categoria rappresentate da:

Riccardo Nencini per la CGIL

Carlo Bruni per la FILT

Sergio Sorani per la CISL

Giovanni Ronchi, Mario Salvadori, Bruno Paoletti per la FIT

Aldo Fognani per la UIL

Mario Massai, Giancarlo Dallai per la UILTRASPORTI

Amerigo Leoni, Andrea Bonsignori, Marco Papi, Fabrizio Bevicini, Stefano Noli per la FAISA

unitamente alla RSU ATAF rappresentata da:

Giovanni Fedini, Piero Maio, Carlo Degl'Innocenti, Alfredo Pollastri, Sandro Carta, Fabrizio Bongianini, Marcello Caini, Piero Ballini

-visto il CCNL 11/4/95, art.16, in tema di livelli di contrattazione aziendale e verificato come alla luce del suddetto articolo la contrattazione aziendale debba intendersi finalizzata alle attività e prestazioni che, con il coinvolgimento del personale, producano incrementi di produttività e miglioramento della qualità del servizio

-visti i risultati degli incontri avuti con i responsabili amministrativi dei comuni del Consorzio, particolarmente per delineare lo scenario nel quale potrà operare l'ATAF nei prossimi anni, in rapporto agli obbiettivi programmatici indicati al punto primo della presente intesa,

- viste le conclusioni cui sono pervenute le trattative svoltesi tra le parti per la definizione di specifici progetti e normative di riorganizzazione del lavoro, mirati al conseguimento degli incrementi di produttività e qualità delle prestazioni ed al conseguente miglioramento del trattamento del personale

si è convenuto quanto segue:

Alf. Fedini
Leoni Amerigo
Lazio
Fabrizio Bevicini

Stefano Noli
Bongianini
1

Aldo Frangioni
Piero Ballini
Marco Papi
Fabrizio Bongianini

1) Valutazioni sugli obbiettivi di politica del trasporto locale e sullo sviluppo dell'Azienda

Rete

Viene condivisa l'esigenza di un progressivo ampliamento del servizio, fino ad un prodotto complessivo di 21.800.000 km/anno, così come indicato nel progetto "ATAF Domani", con l'obbiettivo di portare a 20.000.000 e possibilmente oltre i km/anno prodotti con proprio personale.

I presupposti fondamentali per la riuscita del progetto sono da ricercarsi nella politica della sosta, controllo degli accessi e protezione dei percorsi, anche sui viali di circonvallazione, nella logica della ricerca dell'incremento di utenza; la loro mancata attuazione comprometterebbe la politica del trasporto pubblico locale. E' concordemente ritenuto essenziale il mantenimento di un alto livello di accessibilità al centro storico, che conserva inalterata la peculiare caratteristica di grande polo attrattore della intera area metropolitana, attraversandolo con alcune linee di forza e bus di tipo tradizionale, assegnando a veicoli alternativi e di minore dimensione un ruolo integrativo in aree delimitate (es. Oltrarno).

Regime tariffario

Viene condivisa l'esigenza:

- della ottimizzazione nella distribuzione dei titoli di viaggio;
- del consolidamento e rafforzamento della lotta all'evasione;
- della necessità che gli Enti interessati (Comune e Provincia di Firenze) si attivino per rendere più celere la riscossione delle multe;
- di accelerare il processo di tariffazione integrata e differenziata all'interno dell'ambito consortile, utilizzando anche nuove tecnologie (smartcard);
- della necessità di aumenti periodici (annuali) delle tariffe che assicurino progressività e linearità ai ricavi aziendali, in modo tale da renderli commisurati alla progressione dei costi di esercizio;

Contributo F.N.T. c/esercizio

Le parti si scambiano reciproco impegno di operare nei confronti della Regione Toscana affinché, alla luce della recente Legge Finanziaria 1996 che attribuisce piena autonomia alla Regione stessa in termini di programmazione e individuazione delle risorse finanziarie da destinare al settore, il livello contributivo risponda alle esigenze del servizio attribuito al Consorzio ed al suo ruolo di Azienda metropolitana.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

Left side signatures: *Leoni Americi*, *Marco P.*, *Roberto Bellini*, *Boniproni*, *Andue*.

Center signatures: *Maestro*, *M. J. W. W.*, *Nelli Stofa*, *Opeller*.

Right side signatures: *Porte*, *Saulgo*, *Ballini*, *Piero*, *Beno*, *Trasporti*.

Large handwritten note on the right: *hi Ne*, *02*, *13*, *14*.

Ammortamenti

Viene preso atto della consistenza della voce Ammortamenti sui bilanci aziendali in quanto risultato contabile di una politica degli investimenti tendente al miglioramento della qualità del servizio, alla riduzione dell'inquinamento ed al contenimento dei costi di manutenzione, attraverso il rinnovo sistematico del parco autobus, con conseguente diminuzione dell'età media del parco e adozione delle più aggiornate tecnologie per il tele-controllo, la diagnostica ed il trattamento dei dati.

Bussini elettrici

Tali bussini, utili sul piano sperimentale per ricercare forme di trasporto meno inquinanti, a tutt'oggi hanno un costo elevato ed ancora non sono in grado di garantire un servizio competitivo.

E' per tali considerazioni che l'Azienda, in virtù di detta sperimentazione - seppure con rapporti extracontabili, dal momento che la stessa costituisce parte integrante del proprio bilancio - segue con particolare attenzione la sua evoluzione in termini di costi-ricavi.

Diversificazione dell'attività

Fermo restando il ruolo e la natura dell'Azienda, è condiviso l'indirizzo, una volta modificato lo Statuto aziendale, di assumere nuovi tipi di lavorazioni e/o di diversificare alcune attività collaterali esistenti attraverso forme societarie che possano prevedere la partecipazione di soggetti pubblici e privati, garantendo all'ATAF la tutela dei propri interessi strategici.

Quanto sopra consentirà all'ATAF di assumere il ruolo di azienda per la mobilità, nell'area metropolitana, senza rinunciare al suo ruolo primario di produttrice di servizio pubblico.

[Handwritten signatures and notes:]
Follis Relli
Leon Americo
Grazzo 19
Lorenzo Bellini
M. Bellini
Notti Stefano
Bongiorno Andrea
Maurizio Scalone
Piero Scalone
Bellini Piero
Gallo
Bruno Scalone

Depositi aziendali

Viene condivisa l'esigenza di dare una immediata soluzione alla carenza di ricettività delle attuali strutture di parcheggio di cui l'Azienda dispone ; tale ricettività é destinata a peggiorare con le prossime consegne di autobus da 18mt.

Le ipotesi in teoria più rispondenti, da verificare con le volontà e gli intendimenti delle amministrazioni consorziate (essenzialmente Comune di Firenze), sono quelle che individuano a regime in 2, massimo 3, le aree da destinare a ricovero, rifornimento, pulizia dei mezzi aziendali. La valutazione delle conseguenze gestionali derivanti dalla quantità e dalla nuova dislocazione dei depositi potrà essere fatta solo al momento della definitiva individuazione delle aree, ma fin da ora é possibile affermare che occorrerà discutere fra le parti le modalità e le normative applicative.

Il proliferare di aree di sosta e/o di deposito in contraddizione alla situazione ottimale ipotizzata determineranno comunque un aumento di costo.

In tale occasione occorrerà tener presente la collocazione dei nuovi autobus a metano.

Veicoli aziendali

Viene condivisa l'esigenza di ampliare l'utilizzo dei veicoli a grande capacità anche in considerazione delle nuove riorganizzazioni del servizio di TPL previste nel progetto "ATAF Domani" e principalmente sulle direttrici di collegamento tra Firenze e i Comuni contermini offrendo qualità e capacità di trasporto maggiori.

Viene altresì condivisa la sperimentazione dei veicoli a metano da utilizzare prioritariamente sulle linee di attraversamento del centro storico.

Preso atto che l'intesa sui temi sopra evidenziati dovrà vedere il coinvolgimento degli Enti preposti alla programmazione, all'uso delle risorse e alla pianificazione territoriale, elementi decisivi per il funzionamento dei trasporti, le parti ritengono che alcuni di detti temi, insieme all'ottimizzazione dell'impiego dei fattori produttivi, siano utili a dare risposte anche economiche ai lavoratori e apprezzabili risultati per l'Azienda e possano costituire argomento di comune valutazione ai fini del risanamento aziendale.

Alf
Leonini Americo

Marco P.
Tedeschi

Bonquarini
Quirino

Alf
M. L. L. L.
N. L. L. L.

Alf
Carlo L. L. L.
Ballini Piero
Alf
Alf
Bruno P. L. L.

2) INTERVENTI DI MODIFICA DELL'ORGANIZZAZIONE E DELLA REGOLAMENTAZIONE DEL LAVORO AZIENDALE

Settore Materiale Rotabile & Officine

a) Personale di struttura:

Si attuerà l'implementazione del sistema informativo del Servizio e la sua conseguente riorganizzazione anche allo scopo di contenere gli addetti a 27 unità .

b) Personale di manutenzione:

1-Esternalizzazione attività:

Si conviene l'esternalizzazione delle attività di revisione degli apparati elettrici/elettronici (Rep. Elettrauto/elettronici), che, in particolare nel settore elettronico, sono da considerarsi economicamente più vantaggiose .

Si tenderà d'altra parte in questo settore specifico a privilegiare l'integrazione delle conoscenze e delle esperienze nel campo della diagnostica e/o della sostituzione dei componenti tramite corsi professionali.

2-modifica tempi "accessori"

Sono eliminate le normative e prassi in vigore sui "tempi accessori o di comparto" all'inizio ed al termine dell'orario di lavoro, allo scopo di far coincidere quest'ultimo con il periodo di effettiva permanenza al lavoro nel reparto.

3-patenti guida:

Il personale addetto alla manutenzione veicoli in possesso di patente di guida sarà tenuto a metterla a disposizione dell'Azienda, in relazione alle esigenze di servizio e organizzative .

Pollo Alf
Lecchi Antonio

Haro P.
Labruno Belicini
M. Per Wadh.

Bonfiglioli Oudes

Mari
Noli Stefano

Porto Santo
Ballini Pietro

Epalla
Seno Poletti

Settori amministrativi

a) Modifica dell'orario di lavoro

L'orario di apertura degli uffici viene modificato nel modo seguente, con validità per tutto l'arco dell'anno :

- 1) 8/14 dal lunedì al venerdì
- 2) 14,30/16,30 nei giorni di lunedì, mercoledì e giovedì
- 3) chiusura il sabato

Il personale impiegatizio presterà servizio con gli orari ordinari sopraindicati mediante l'utilizzo dell'istituto dei richiami pomeridiani di cui agli accordi vigenti. I richiami pomeridiani assumono pertanto carattere di obbligatorietà e per essi viene eliminato ogni limite numerico attualmente previsto.

Le parti definiranno entro il settembre 1996 e comunque prima dell'applicazione del presente punto, le limitate modifiche o deroghe a quanto sopra stabilito, per tener conto delle particolari necessità funzionali di alcuni settori.

Le parti si riservano altresì di valutare, dopo sei mesi dall'inizio dell'applicazione nel nuovo orario, gli eventuali problemi verificatisi per concordare, se possibili ed opportune, soluzioni alternative.

b) Integrazione tra personale impiegatizio e non, per una serie di attività di confine

1) gli addetti al rilascio abbonamenti, alla vendita di titoli di viaggio e alle informazione allo sportello manterranno l'attuale rotazione con RS a scalare

2) gli addetti alla distribuzione dei titoli di viaggio, costituiti in gruppo a parte, adotteranno il RS fisso domenicale, pur mantenendo un numero complessivo di 61 riposi annui.

Pollo Alpha
Leoni Amico

Yero Fg
Roberto Bertolini
Mario Schmitt
Bonifazi Andrea

Nelli Stefano

Carlo Lombr
Ballini Piero

Epello
Enzo Pucella

hi Ne

Settore Movimento

CONDUCENTI DI LINEA

a) Tempi accessori post periodo di lavoro

Sono eliminati nei turni i tempi accessori di rientrata in deposito delle vetture dopo le ore 20.00 (attualmente 5').

b) Tempi accessori per località disagiate (bussini)

Sono eliminati nei turni i tempi accessori di presentazione e smontata in località particolarmente disagiate (attuali 5' o 10' a seconda del luogo).

c) Nastro di lavoro dopo le ore 20

Si conviene l'unificazione del parametro massimo del tempo convenzionale a 6h 55' anche per i turni con termine dopo le ore 20.00 (attualmente 6h 50')

d) Intervallo orario fra due turni consecutivi

Si conviene che l'intervallo fra due turni consecutivi di lavoro sia portato a 9 ore sia in fase di programmazione che di variazione giornaliera, mantenendo il vincolo di 8 ore per lo scambio e/o il cambio turno.

e) Ampliamento utilizzo 18 m.

Si conviene che gli autobus di 18 metri siano inseriti su linee aggiuntive e in numero non limitato, eliminando i vincoli sulle due materie stabiliti dagli accordi aziendali

L'Azienda riaprirà i termini per coloro che non sono in possesso della patente DE e volessero conseguirla o metterla a disposizione, con le stesse modalità seguite le volte precedenti.

Alf
Leon
Doro
Fabrizio
Borghesi

Manfredi
Nobli

Porto
Ballyni
Epello
Zino Proletta

hi Na

f) Gruppi di lavoro

1- Ai CDL in possesso della patente DE anche se temporaneamente assegnati a gruppi particolari di turni, potranno essere assegnati turni di lavoro su veicoli da 18 metri.

2- gruppo delle notti dei depositi Cure/Aretina

Si utilizzerà solo il deposito delle Cure per i servizi notturni Cure/Aretina; l'accesso a tali turni sarà garantito anche agli autisti del deposito Aretina, mediante domanda di assegnazione che, per il periodo di accoglimento avrà valore di richiesta di assegnazione al Deposito Cure.

Tale modifica organizzativa produrrà effetti anche di riduzione dei turni di presenza del personale del M.R. al Deposito Aretina.

g) Medie di lavoro

Si conviene il calcolo delle medie di lavoro dei C.d.L. su un periodo temporale di 12 settimane (coincidente indicativamente con tre programmazioni consecutive).

Tutti i riferimenti di periodo previsti dagli accordi sul calcolo delle medie di lavoro vengono portati dalle attuali 8/9 settimane a 12.

h) Turni ex-partime

Si conviene che tali turni siano mantenuti a tempo indeterminato, oltre la scadenza prevista del 1996, con assegnazione solo a domanda purchè tali domande coprano almeno 9 dei 12 posti.

Se ciò non dovesse verificarsi le parti si incontreranno per individuare altre modalità di assegnazione dei turni; in mancanza di accordo i turni verranno assegnati al personale di guida con minore anzianità di servizio.

i) Vendita biglietti e attività di informazione da parte degli autisti di linea

Il personale addetto alla guida di autobus in servizio di linea, nelle fasce orarie previste dalla legge regionale toscana n.58/95, effettuerà servizio di vendita biglietti ai passeggeri, con le modalità operative e di corresponsione della quota sul prezzo dei biglietti già previste dal precedente accordo aziendale in materia.

Il personale addetto alla guida di autobus in servizio di linea sarà tenuto, secondo le modalità fissate dall'azienda e nell'intero arco orario del servizio, a fornire agli utenti che lo richiedano le informazioni relative al percorso ed agli orari della vettura di cui è alla guida.

[Handwritten signatures and notes on the right margin:]
: 6
hina
w
AF
Bertoldi

[Handwritten signatures at the bottom:]
Leoni Arcio
Marco P.
Lobato Berini
Borghesi Andrea
Mariano Fortighi
Noli Stefano
Dante Santoro
Bollini Piero
E. B. B.

f) Attività di verifica dei titoli di viaggio

Allo scopo di svolgere il servizio in modo più economico, mantenendo gli attuali livelli quantitativi e qualitativi, il servizio verificatori sarà riorganizzato come segue:

1-le assegnazioni saranno per 12 mesi, a gruppi di 25 addetti, scegliendo tra coloro che hanno presentato domanda ai sensi degli accordi e delle disposizioni vigenti.

2-coloro che abbiano ricevuto sanzioni disciplinari per episodi attinenti ai rapporti con il pubblico o che, pur in assenza di sanzioni, siano stati ripetutamente oggetto di lamentele da parte dell'utenza potranno essere esclusi dall'assegnazione. La Direzione stabilirà e renderà noti gli standard qualitativi minimi a cui verrà fatto riferimento per l'ammissione alle mansioni.

3- verranno svolti corsi di formazione alle mansioni di verifica dei titoli di viaggio; al termine verrà valutata l'idoneità degli aspiranti e nel caso di valutazione negativa si avrà l'esclusione dalle assegnazioni

4-coloro che, nel corso del periodo di assegnazione, incorrano ripetutamente in mancanze disciplinari o non raggiungano livelli qualitativi e quantitativi minimi potranno essere tolti anticipatamente dall'attività di verifica e non potranno rientrarvi prima di un biennio.

L'Azienda si riserva di istituire una posizione di AMT, dedicato alla sorveglianza dell'attività, da assegnare stabilmente al settore verifica titoli di viaggio.

Alfredo Alfieri
Leoni Amico

Marco P.
Roberto Belvician

Borghesi Andrea

Albano
Mario Schwaiger
Nobli Stefano

Dato Maurizio
Bollini Carlo

Epelbo
Bruno Pizzelli

hi Na

Settori diversi

a) permessi sindacali e CRAL

Le dotazioni annuali dei permessi sindacali e CRAL attualmente in vigore vengono ridotte con decorrenza 1/1/97 di 200 ore per ogni organizzazione .

b) mensa

La mensa effettuerà il servizio nei giorni festivi mediante utilizzo di personale addetto in servizio straordinario, con la sola distribuzione di generi precucinati ai dipendenti aziendali di servizio nel giorno festivo; pertanto il personale addetto alla mensa avrà ordinariamente il riposo domenicale .

Il prezzo del pasto oggi in atto, è aumentato in via straordinaria di L. 300 ,da ripartire in proporzione tra il costo del primo e del secondo. Dall' 1/1/97 tale maggiorazione non avrà influenza sui calcoli di adeguamento prezzi determinati dall'accordo 27/2/79 e che l'Azienda applicherà semestralmente, dandone preventiva comunicazione alla RSU.

Sono eliminati 3 dei 6 pasti a carico dell'azienda per i donatori di sangue

La mensa aziendale svilupperà il servizio per utenti esterni, allo scopo di incrementare i ricavi ed utilizzare al massimo la capacità produttiva della struttura.

c) area integrativa del deposito di Peretola

Verrà utilizzata temporaneamente per il parcheggio dei bus , l'area pubblica denominata "ex Ignesti", posta di fronte all'attuale struttura.

Le prestazioni lavorative interessate alla nuova area, per tutto il personale aziendale, saranno ad ogni fine considerate come rientranti nell'ambito del deposito di Peretola. La distribuzione delle tabelline orario sarà effettuata sul posto.

Paul Alf
Leonardo
Lazio P.
Tedesco
Bomfiori

Mario
Nolli
Stefano

Carlo
Bollini
Piero
Stella
Bruno

Handwritten marks and signatures on the right margin, including a large 'X' and several initials.

Si conviene la realizzazione del "Progetto Regolarità" allegato al presente accordo e relativo al coordinamento e controllo del servizio di linea

Quanto sopra avverrà previa contrattazione tra le parti firmatarie del presente accordo, fatto salvo il contenuto del punto **Integrazione alle funzioni svolte dagli AMT**, che costituisce fino da ora modifica concordata agli accordi vigenti.

In riferimento al Progetto Regolarità si conviene di rendere più elastica e flessibile l'utilizzazione del personale impegnato sui turni di riserva, in funzione delle necessità derivanti dalla copertura di periodi di servizio.

a) è consentito il proseguimento oltre l'orario di termine del turno di sola riserva fino ad un massimo di 1 ora, con la garanzia di termine per i turni mattinali entro l'intervallo pasto (13,46); ciò semprechè non sia già stato effettuato servizio di guida per oltre 3 ore e mezzo della durata del turno di riserva

b) l'intervallo all'interno del turno può essere collocato in modo diverso da quanto oggi previsto.

Bill & Ed
Leoni Bros

Marco P.
Lebrunio Berticini
Boungnoi Andrus

to.

Mario Luchini
Robi Stefan

Carto Saurer
Ballini Piero

Casto Saurys
Ballini Piero
RL

6/20/11
Chris Peden

N

W. Na

3) RISULTATI ECONOMICO PRODUTTIVI AZIENDALI e MIGLIORAMENTI RETRIBUTIVI AL PERSONALE

Le parti concordano che, in base alle previsioni riguardanti i risultati economici ed il miglioramento qualitativo del servizio derivanti dagli interventi concordati nella presente intesa, particolarmente in connessione con la modifica delle prestazioni lavorative del personale, sono stabilite le erogazioni retributive ai dipendenti aziendali descritte nei punti seguenti.

Gli incrementi retributivi saranno applicati in due fasi con le seguenti decorrenze:

fase 1 dall'ottobre 1996
fase 2 dall'ottobre 1997

1) Indennità di produttività (di cui all'Accordo Aziendale 14/6/84 tabella A, Accordo Aziendale 18/12/87 punto 14. e Accordo Aziendale 28/6/91 punto D.2.1)

Viene incrementata con le decorrenze, per gli importi e in relazione ai livelli di inquadramento come riportato nella seguente tabella :

livello	fase 1	fase 2
1/2/3	50000	100000
4/5/6	40000	80000
7/8/9	30000	60000

L'incremento della fase 2 è comprensivo del precedente.

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

2) Indennità giornaliera di mansione (di cui agli Accordi Az.li Maggio/Giugno '82, 14/6/84 tabella D ,18/12/87 punto 14.2 e 28/6/91 punto D.2.2)

E' incrementata degli importi sottoindicati per tutti i reparti aziendali :

lire 1500 giornaliera dalla fase 1

lire 3000 giornaliera dalla fase 2

L'incremento della fase 2 è comprensivo del precedente

[Handwritten signatures and notes follow]

folle Alpe
Seau
Loce P.
Debiani Bellini
Benziani Andrea
12
Ugoni Lucio
Nobli Stefano
Carlo Savio
Pallini Piero
Abello
Bino Paolo

h'Ne

3) indennità di presenza alla guida

(di cui agli Accordi Az.li 14/6/84 punto 4, 18/12/87 punto 14, e 28/6/91 punto D.2.3)

E' incrementata degli importi sottoindicati :

lire 9500 mensili dalla fase 1

lire 19000 mensili dalla fase 2

L'incremento della fase 2 è comprensivo del precedente

4) indennità per patente D/E

(di cui all'Accordo Aziendale 18/12/87 punto c settore Movimento)

E' incrementata degli importi sottoindicati :

lire 7500 mensili dalla fase 1

lire 15000 mensili dalla fase 2

L'incremento della fase 2 è comprensivo del precedente

5) indennità per vendita titoli di viaggio e per attività di informazione in servizio di linea

Viene istituita, per il personal e con qualifica di conducente di linea e agente di movimento, negli importi sottoindicati e con modalità di erogazione analoghe a quelle vigenti per l'indennità giornaliera di mansione agli addetti alla guida in linea di cui al punto 2) precedente :

lire 1000 giornaliera dalla fase 1

lire 2050 giornaliera dalla fase 2

L'incremento della fase 2 è comprensivo del precedente

Paul Keffe
Seon Sico
Marco F.
Marco Benicini
Bonifazi Andrea
Marco Serrano
Nolli Stefano
Marco Serrano
Ballini Pietro
Cheloni
Giuseppe Ballini

Li'Ne

4) NORME GENERALI E FINALI

Le parti si danno atto, riguardo all'accordo aziendale in materia di produttività del 28/6/91, che sono stati raggiunti i risultati economico produttivi a suo tempo previsti; il presente accordo conferma e consolida le normative introdotte dall'accordo citato e pertanto sia i progetti d'intervento che le previsioni retributive e normative dell'accordo 28/6/91 sono confermate per il futuro.

Viene altresì stabilito che i progetti previsti dal presente accordo potranno avere avvio dal momento della sua sottoscrizione e quelli che non potessero trovare completa attuazione nel periodo di durata contrattuale verranno realizzati da parte aziendale anche successivamente.

Le parti si danno altresì atto che anche i miglioramenti economici di cui al presente accordo, rientrando nei trattamenti integrativi aziendali, non si applicano ai titolari di contratti di formazione e lavoro, secondo quanto stabilito dal CCNL 11/4/95.

Il presente accordo ha decorrenza 1° ottobre 1996 e durata di tre anni.

Al fine di consentire l'erogazione della "tranche" retributiva relativa al terzo anno, e fatto salvo quanto potrà stabilire il prossimo CCNL in materia di accordi integrativi aziendali, saranno avviate, a partire dal giugno 1998, le trattative per concordare nuovi interventi di aumento della produttività aziendale idonei a finanziare l'erogazione prima ricordata.

Si conviene sull'opportunità di prendere in particolare considerazione, in tale ultimo periodo contrattuale, gli aspetti economici e normativi riguardanti il riconoscimento della professionalità dei lavoratori, dell'assiduità nella presenza in servizio e della responsabilità di coordinamento e direzione di reparti o attività.

L'operatività del presente accordo è subordinata, ai sensi delle disposizioni vigenti, alla esecutività degli atti deliberativi aziendali che lo approvano così come all'esito positivo della consultazione dei lavoratori, che la parte sindacale provvederà a comunicare all'Azienda.

[Signature]
[Signature]
[Signature]

Foro Ig.
Roberto Bertini
Bongiorno Andrea

[Signature]
Uomo Lulworth
Nolli Stefano

[Signature]
Carlo Lulworth
Bellini Pietro

[Signature]
Gallo
Bruno Pirelli

[Signature]

[Signature]

[Signature]
hi Ne

allegato in riferimento al punto d) del capitolo "Settori diversi"

PROGETTO REGOLARITA'

Innovazioni Tecnologiche

Sono attualmente in fase di introduzione in azienda varie innovazioni tecnologiche che interessano specificatamente il settore addetto al controllo regolarità:

- realizzazione nuovo Sistema AVM per il collegamento fonico con la flotta circolante, il monitoraggio in tempo reale delle linee e l'informazione al pubblico (paline elettroniche ed avvisi di fermata a bordo);
- introduzione di touch screen nelle portinerie per fornire in modo trasparente ed in qualunque ora della giornata servizi per i cdl (e avvisi di malattia tramite telefono);
- realizzazione della Centrale Operativa in modo completamente automatizzato per la gestione delle riserve, per la copertura dei turni scoperti per la gestione dello straordinario ed interfacciata con il risponditore, i touch screen ed i programmi informatici in uso all'UOB Turni;
- realizzazione di un'agenda elettronica in carico agli AMT per la sorveglianza dei transiti e delle partenze dai capolinea;
- l'espansione e l'automatizzazione dei servizi a chiamata con l'ausilio di software dedicati nell'ambito del progetto SAMPO;
- gestione tramite telerilevamento di alcuni punti di cambio del personale ed altri luoghi notevoli di transito delle linee.

Organico

L'organico oggi impegnato nell'attuale gestione della regolarità è così composto:

- n° 3 coordinatori Movimento e Traffico
- n° 19 Addetti Movimento e Traffico
- n° 11 Ausiliari del Movimento
- n° 5 Agenti d'Esercizio

L'obiettivo minimo delle innovazioni è il mantenimento dell'attuale rapporto produzione/risorse lavorative impegnate, pur in presenza di miglioramento del servizio di gestione della regolarità

Leoni Antonio
Marco P.
Roberto Belvini
Borghesi Andrea

Manfredi
Nobli Stefano

Arturo Scaletto
Baglioni Paolo

Opello
Bruno Parrelli

Sperimentazione in corso

Dal luglio 1995 é in sperimentazione una prima fase di nuova organizzazione della gestione della regolarità.

Gli obiettivi sono principalmente la rotazione di mansioni e turni fra i singoli AMT, una sempre più spinta capacità di assunzione di responsabilità decisionali nella gestione del servizio e di coordinamento delle funzioni nonché una sempre più accentuata capacità di utilizzare strumenti informatici e/o nuove tecnologie (come sopra riportato).

I risultati di tale sperimentazione sono ad oggi indubbiamente positivi per quanto concerne la crescita della consapevolezza del ruolo professionale degli addetti e si ritiene pertanto che si debba andare verso un assetto definito mantenendo i presupposti di tale esperienza.

Gestione centralizzata della regolarità

Da un sistema misto, centralizzato tramite la sala radio e decentrato tramite presidi sul territorio, stiamo passando sempre più ad un controllo prettamente centralizzato, tramite un incremento delle funzioni di sala radio e di centrale operativa.

L'obiettivo finale (con tutto il parco mezzi collegato con telerilevamento e fonia), è che le zone attualmente presidiate come le cabine in piazza Stazione (lato Carabinieri e Alamanni), San Marco, Ferrucci, Puccini, resteranno a disposizione degli autisti come punti di appoggio/assistenza (es. collegamento telefonico, presenza di personale di riserva) e non come punto di presidio territoriale.

Funzioni.

Dobbiamo distinguere le funzioni di controllo della regolarità da quelle prettamente di assistenza all'autista.

Se con le prime si individuano tutte le attività volte a prevenire, ripristinare e programmare la regolarità delle corse e il rispetto dei transiti, con le seconde si identificano una serie di funzioni, fra le più varie, che vanno dalle semplici informazioni ad un supporto al conducente

[Handwritten signatures and names:]
Alfi
Beoni
Marco P.
Roberto Berticini
Bonifazi
Andrea
Manno
Nelli
Stefano
Gallo
Zeno
Pellegrini
Pieris
L'Ne

Attività indispensabili per la gestione della regolarità.

Le funzioni di seguito elencate risultano pertanto insopprimibili rispetto a qualunque schema concettuale e metodologico di controllo della regolarità (centralizzato, decentralizzato, misto):

- funzione di coordinamento di tutte le attività proprie del controllo della regolarità;
- uscita del servizio dai depositi e gestione del personale di riserva per la copertura dei turni e/o periodi scoperti per malattia, infortuni, permessi e assenze varie,
- gestione dello straordinario programmato ed occasionale,
- funzioni di sala centrale e prontobus, relativi al collegamento fonico con le vetture, il monitoraggio delle stesse e la gestione dei servizi a chiamata;
- pronto intervento su tutta la rete servita mediante auto dotate di radiotelefono;
- controllo della zona centrale e in particolare di piazza Stazione
- funzioni di portineria nei depositi.

folli Alf
Leoni Anro
Horo Pg.
Lobato Bertini
Banyuoni Andrea

Mario del Vago
Nolli Stefano

Coste Laurant
Ballini Piero
Epello
Buro Pirelli

hi Na

Integrazione alle funzioni svolte dagli AMT

Viene mantenuto il controllo delle portinerie dei depositi tramite il gruppo degli ausiliari di movimento, con progressiva unificazione della normativa con quella degli agenti d'esercizio; verrà creato inoltre un gruppo di dodici agenti di movimento assegnati con periodicità trimestrale che effettueranno turni di sola riserva e turni di portineria e cabine.

Il presidio di ciascuna cabina verrà mantenuto fino a quando non sarà completato il radiocollegamento delle linee che la interessano; successivamente il presidio verrà ottenuto tramite l'utilizzo di agenti di movimento che effettueranno, oltre a tale attività, anche i turni di sola riserva.

Il numero minimo di addetti per tutto l'insieme delle attività (portinerie, cabine e turni di sola riserva) sarà di 28 persone anche a regime.

Qualora si presenti ripetutamente la situazione che il numero complessivo di turni assegnabili (di sola riserva, di portineria e quelli residui di cabina) non sia sufficiente a garantire le prestazioni lavorative giornaliere di tutti gli addetti e sia quindi necessaria l'applicazione degli attuali strumenti di gestione dell'eccesso di personale, le parti si impegneranno ad individuare nuove ed adeguate soluzioni organizzative e/o normative.

Sono confermate le normative riguardo al 4% dei periodi di riserva, di cui la metà in turni interi.

Supranzi
Severino Americo
Lazio P.
Roberto Belficini
Notti Stefano
Bonifazi Andrea
Alf
Carlo Santoro
Bellini Piero
Epello
Anna Paola

Nota a verbale, per quanto concerne il punto riferito
al regime tariffario (pag 2)
CGL - CISA - fanno in toto
riferimento al accordo 14/6/96 ed
al successivo 21/9/96 ed ~~ad~~ ad esso si
attengono 18
Luciano Neri
Luciano