



Verbale di deliberazione della Commissione Amministratrice

La Commissione Amministratrice composta da:

Maderchi	Italo	Presidente
Barillà	Domenico	Commissario effettivo
Boccoli	Gustavo	" "
Lunetta	Eugenio	" "
Miele	Giovanni	" "
Ricci	Gustavo	" "
Tuffi	Paolo	" "
De Fabritiis	Valerio	Commissario supplente
Rambelli	Adamo	" "

nella seduta del giorno 26.2.1979

con la presenza del Direttore e con l'assistenza del sottoscritto Segretario, ha preso la seguente:

DELIBERAZIONE N. 249

Oggetto : Accordo Integrativo Aziendale 26.2.1979.

La Commissione Amministratrice,

p r e m e s s o

- che con lettera del 23 marzo 1978, la Federazione Unitaria Sindacati Autoferrotramvieri C.G.I.L. - C.I.S.L. - U.I.L. ha dato formale disdetta dell'Accordo Integrativo del 10.12.1974, avente scadenza prorogata al 30 giugno 1978, per effetto dell'art. 56 del c.c.n.l. 23.7.1976;
- che la stessa Federazione Unitaria, con successiva nota dell'1.12.1978, ha trasmesso all'Azienda la piattaforma rivendicativa per il rinnovo del contratto integrativo (documento allegato 1);
- che tali richieste sono state oggetto di lunghe e laboriose trattative, al termine delle quali l'Azienda e la Federazione Unitaria Sindacati Autoferrotramvieri C.G.I.L. - C.I.S.L. - U.I.L. hanno stipulato in data 26.2.1979 il nuovo Contratto Integrativo Aziendale che si unisce alla presente (documento allegato 2);

./.

Segue deliberazione N. del foglio n. 2.

Oggetto : Accordo Integrativo Aziendale 26.2.1979.

che tale Contratto Integrativo Aziendale riflette nei suoi termini essenziali - per quanto attiene la parte economico-normativa - l'analogo Accordo già stipulato presso l'Azienda A.T.A.C. del Comune di Roma;

c o n s i d e r a t o

che i maggiori oneri derivanti dall'Accordo in questione ammontano, in via presunta ad una somma pari a L. 698,5 milioni per l'anno 1979 e L. 511 milioni per l'anno 1980, così specificati :

. anno 1979	: maggior onere contributi gestione mense	L.	513.500.000
	maggior onere contributi al Dopolavoro	"	85.000.000
	oneri per iniziative finalizzate alla <u>tu</u> tela della salute	"	100.000.000

Totale	L.	698.500.000
--------	----	-------------

. anno 1980	: maggior onere contributi gestione mense	L.	226.000.000
	maggior onere contributi al Dopolavoro	"	85.000.000
	oneri per iniziative finalizzate alla <u>tu</u> tela della salute	"	200.000.000

Totale	L.	698.500.000 511.000.000
--------	----	---------------------------------------

che, nella ri-elaborazione ai sensi di legge del bilancio di previsione 1979 è stato provveduto ad iscrivere nel capitolo "Spese di personale" maggiore stanziamento per far fronte tra l'altro, alle spese derivanti dal rinnovo del Contratto di lavoro integrativo aziendale, imputando il maggiore stanziamento stesso alle voci "retribuzioni" e "contributi" non conoscendosi ancora, all'atto della stesura del bilancio, le specifiche motivazioni di spesa che sarebbero derivate dal rinnovo contrattuale per il quale erano in corso le trattative con le Organizzazioni Sindacali;

v i s t o

l'art. 6 del T.U. approvato con R.D. 15.10.1925 - n. 2578;
l'art. 16 del Regolamento Speciale dell'Azienda Consortile;
l'art. 40 del Regolamento Speciale dell'Azienda Consortile;

./..

Oggetto : Accordo Integrativo Aziendale 26.2.1979.

d e l i b e r a

di approvare l'Accordo Sindacale Integrativo Aziendale stipulato con la Federazione Unitaria Sindacati Autoferrotramvieri C.G.I.L. - C.I.S.L. - U.I.L. in data 26.2.1979, allegato alla presente deliberazione, trasmettendolo immediatamente al Consorzio per gli adempimenti di competenza.

I maggiori oneri per l'anno 1979, pari a complessive L. 698,5 milioni, trovano capienza nella spesa di personale prevista al Capitolo 1° del Bilancio di Previsione 1979, rielaborato ai sensi della Legge 843/78 ed in corso di approvazione superiore ed agli stessi sarà provveduto mediante successivo provvedimento di storno dagli artt. 1 e 2 (retribuzioni e contributi) agli artt. 5 (contributo spese gestione mense aziendali), 6 (provvidenze varie per il personale), 34 (spese per servizi sanitari, medicina del lavoro e prevenzione infortuni) per gli importi di relativa pertinenza.

IL PRESIDENTE

(Italo Maderchi)

IL SEGRETARIO

(Leonida Fusco)

ACCORDO SINDACALE AZIENDALE

Il giorno ventisei del mese di febbraio dell'anno 1979, presso la sede dell'A.CO.TRA.L. in Roma, Via Radiotelegrafisti

tra

l'A.CO.TRA.L., rappresentata dai Sigg.ri: Sen. Italo Maderchi - Presidente della Commissione Amministratrice, Dott. Eugenio Lunetta, Dott. Gustavo Boccoli, Dott. Paolo Tuffi, Dott. Gustavo Ricci, Dott. Domenico Barillà, Dott. Giovanni Miele, Avv. Valerio De Fabritiis, Dott. Adamo Rambelli - Membri della Commissione Amministratrice, assistiti dal Dott. Ing. Piero Dionisi Vici Direttore dell'Azienda e dal Dott. Luciano Scalchi - Capo del Servizio Personale

e

la Federazione Unitaria dei Sindacati Autoferrotramvieri C.G.I.L. - C.I.S.L. - U.I.L., rappresentata dai Sigg.ri:

- per la C.G.I.L.: Caprioli Domenico, Simone Campagna, Giuseppe Scatarcia, Angelo Ciogli, Filiberto Batelli, Bruno Peverini, Lorenzo Borgia;
- per la C.I.S.L.: Riccardo Davino, Stefano Incletolli, Claudio Bassi, Filippo Briscese, Luigi Ardito, Giovanni Pau, Enrico Felici, Erasmo Pendenza;
- per la U.I.L.: Goffredo Patriarca, Oresto Anzuini, Benito Ranieri, Giancarlo Napoleoni, Franco Marocco, Bruno Rosati, Temistocle D'Agostini;
- per la S.C.U.A.: Fabio Ciani, Giuseppe Malta, Marcello Marroni, Pietro Folletti, Sergio Pirozzi, Santino Fortino.

----- ° -----



premess

- che, con lettera del 23 marzo 1978, la Federazione Unitaria ha dato formale disdetta dell'Accordo Integrativo del 10.12.1974, avente scadenza prorogata al 30.6.1978, per effetto dell'art. 56 del c.c.n.l. 23.7.1976;
- che la stessa Federazione Unitaria, con successiva nota dell'1.12.1978, ha trasmesso all'Azienda il documento recante le richieste formanti oggetto del presente Accordo, nel quale, per responsabile scelta delle Organizzazioni Sindacali medesime, non si pongono rivendicazioni salariali, ritenendo invece prioritaria la realizzazione delle condizioni necessarie per il potenziamento dell'Azienda, in termini di utilità sociale, attraverso una politica di investimenti e di ristrutturazione, per una più efficace utilizzazione delle risorse impegnate e dei servizi offerti all'utenza, ed in tale quadro, nuove e più idonee condizioni ambientali e di lavoro, per la tutela della salute e la difesa e valorizzazione del patrimonio professionale ed umano dei lavoratori.

CS
CIP
H

✓

INVESTIMENTI

Le parti, dopo aver compiutamente esaminato le gravi difficoltà che l'Azienda incontra nell'espletamento del servizio ed individuate le cause nelle carenze di impianti, di mezzi e di attrezzature indispensabili per garantire il normale svolgimento dello stesso, convengono sulla necessità di sollecitare la Regione Lazio e le Autorità Governative perchè vengano realizzati i finanziamenti indicati nel prospetto allegato A) al presente Accordo, ove sono contenute le più urgenti esigenze dell'Azienda.

Progetto pluriennale anni 1979 - 1981 per la realizzazione del Piano Impianti.

La realizzazione del "piano impianti", correlata alla effettiva disponibilità dei necessari finanziamenti di cui ai prospetti allegati, è in linea con la parte già elaborata del Piano Generale dei Trasporti e, pertanto, gli obiettivi che vengono proposti coincidono con le indicazioni nel medesimo contenute, pur dovendo rilevare che, non essendo stata ancora elaborata la seconda fase del Piano, non è possibile sviluppare proiezioni sufficientemente definite relative alle future necessità di trasporto nella Regione, strettamente correlate alle modalità ed ai tempi di attuazione delle ipotesi di riassetto del territorio. E' comunque, presumibile che l'eventuali variazioni del livello e della struttura dei servizi, che potranno verificarsi durante il periodo di ammortamento degli impianti, non dovrebbero avere rilevante incidenza sulla dislocazione degli stessi, ma solo sul loro dimensionamento ed eventualmente sulla loro gerarchia. Per quanto concerne la localizzazione degli impianti ed il territorio asservito, oltre a tenere presenti le deliberazioni adottate dal Consiglio Regionale del 18 novembre 1976 n°155 sull'azzoneamento del territorio regionale in 19 comprensori economico-urbanistici, n° 153 sulla suddivisione del territorio in 59 distretti scolastici e n° 154 sull'azzoneamento del territorio regionale in comprensori socio-sanitari, sono stati considerati gli elementi al momento disponibili, ritenuti particolarmente significativi, e precisamente:

- l'analisi degli spostamenti pendolari, con individuazione di zone omogenee rispetto agli spostamenti che nelle stesse hanno origine, tenendo anche conto delle caratteristiche geografiche delle stesse, della viabilità esistente, nonchè del contenimento delle distanze in limiti accettabili;
- analisi del servizio offerto relativamente alle corse automobilistiche effettuate, previa prima verifica delle analisi di cui al punto precedente con il servizio sviluppato, tenendo, inoltre, conto delle proposte di ristrutturazione dei turni elaborati dalla Azienda e della realizzazione di nodi di interscambio.

ca
SP W

Si osserva, in proposito, che la consistenza del servizio prodotto nella zona considerata in ipotesi, essendo di massima correlata al numero di autobus necessario al suo espletamento, ha consentito di verificare - con riferimento al numero di autobus compatibili con la proposta di un impianto -, la validità della scelta effettuata in ordine alla individuazione della zona stessa.

La rete di centri per il ricovero e la manutenzione del parco automobilistico conseguente alla zonizzazione effettuata con i criteri in precedenza esposti ed alle ipotesi di organizzazione poste a base dei precedenti studi elaborati è di n° 51 impianti, che tengono conto delle varie esigenze prospettate.

Tra questi alcuni debbono essere considerati come stazionamenti, cioè posti di sosta attrezzati di un limitato numero di autobus in determinati capolinea ove non vengono effettuati interventi di manutenzione ordinaria e programmata; l'esistenza di tali stazionamenti - in località eccentriche rispetto alla rete organica degli impianti - deriva dalla necessità di limitare l'entità dei percorsi a vuoto degli autobus.

La localizzazione degli impianti siti nell'ambito del territorio del Comune di Roma si basa, invece essenzialmente su diverse considerazioni, quali la dislocazione dei capolinea urbani e l'esistenza di aree destinate a servizi pubblici, su richiesta della Azienda, con la variante di P.R.G. adottata dal Consiglio Comunale con deliberazione n° 967 del 5 giugno 1973.

Ai suindicati 51 impianti si aggiunge l'officina centrale indispensabile complemento della rete degli impianti, ove si effettuano determinate prefissate operazioni di manutenzione degli autobus.

Per quanto concerne la gerarchia degli impianti ai fini della organizzazione si osserva - come già illustrato nel Piano Generale dei Trasporti ed in precedenti studi elaborati dall'Azienda - che è stata formulata una ipotesi di organizzazione della manutenzione del parco autobus - ordinaria e programmata - che prevede l'effettuazione della stessa su impianti caratterizzati da diversi livelli di intervento e, precisamente:

- Rimessa satellite: impianto ove si effettuano il ricovero, il controllo giornaliero e bisettimanale, nonché piccoli interventi di manutenzione ordinaria.

./.
AS
ST
N

Rimessa secondaria: impianto ove si effettuano la piccola e media manutenzione ordinaria e tutte le operazioni di manutenzione programmata fino al livello 5.000 Km per i veicoli propri e per quelli delle rimesse satelliti dipendenti.

Rimessa primaria: impianto ove si effettuano gli interventi di grande manutenzione ordinaria e quelli di piccola e media manutenzione programmata, rispettivamente ai livelli 25.000 Km e 50.000 Km per tutti gli autobus delle rimesse secondarie e satelliti, nonchè quelli di piccola e media manutenzione ordinaria e programmata fino al livello 5.000 Km per i veicoli propri e per quelli delle rimesse satelliti dipendenti.

A queste si aggiungono gli stazionamenti che traggono origine, come già detto, da esigenze di movimento e non già di manutenzione degli autobus e sono impianti capolinea attrezzati sia pure in modo diverso tra loro, in relazione anche alle località in cui sono previsti ed al numero di autobus in dotazione.

Per completare i cicli di manutenzione previsti occorre disporre di una officina centrale che è un impianto articolato in reparti centralizzati per la revisione dei complessivi e per gli interventi di Grande Manutenzione programmata al livello 100.000 Km; dimensionato per tutto il parco aziendale.

La localizzazione di tale impianto è prevista in località Osteria del Curato, in zona destinata a M1 - attrezzature di servizi pubblici generali - dal P.R.G. di Roma, in posizione attingua a quella prevista per la rimessa primaria di Roma Sud-Est.

In ordine al dimensionamento generale del sistema degli impianti, si rileva: considerato che per l'esercizio dei servizi automobilistici indicati nella proposta di riordino, ivi compresi quelli urbani e quelli interregionali attualmente gestiti, sono necessari n° 1.740 autobus, considerato che per fare fronte alle esigenze di trasporto già individuate ed attualmente insoddisfatte occorrerà disporre di ulteriori 260 autobus, che il sistema generale degli impianti sia dimensionato per un parco di 2.000 autobus, con una percorrenza annua complessiva di 100.110 milioni di Km..

Risulta, pertanto, necessario prevedere la destinazione di aree per i singoli impianti, di estensione appropriata tale da consentire, nel tempo, eventuali ampliamenti.

Ciò premesso si elencano, in appresso le localizzazioni previste per gli impianti, la loro posizione gerarchica e la potenzialità riferita agli attuali programmi di esercizio ed alle ipotesi di organizzazione formulate in base agli elementi disponibili.

In relazione al mandato ricevuto la apposita Commissione Tecnica nominata per la attuazione del "Piano Impianti" ha provveduto ad una verifica dei precedenti studi effettuati sull'argomento e ha formulato una proposta conclusiva.

CF
..1.
ley

Salvo per gli stazionamenti i vari impianti sono stati suddivisi in 4 fasce in relazione al numero degli autobus loro assegnati (100% degli autobus propri, 50% di quelli degli stazionamenti, 20% di quelli delle rimesse satelliti e 5% di quelle secondarie) e, precisamente:

- rimesse di tipo A: fino a 20 autobus circa
- rimesse di tipo B: fino a 50 autobus circa
- rimesse di tipo C: fino a 80 autobus circa
- rimesse di tipo D: fino a 120 autobus circa.

Qui di seguito si elencano gli impianti previsti, suddivisi per aree e per livello di interventi e per ciascuno di essi è indicata la potenzialità:

AREA NORD

- Rimesse Primarie: Viterbo (C), Rieti (C)
- Rimesse Secondarie: Valentano (A), Civitavecchia (A), Civita Castellana (B), Bracciano (A), Poggio Mirteto (B), Roma Nord-Ovest (A).
- Rimesse satelliti: Montalto di Castro (A), Orte (A), Tolfa (A), Blera (A), Ronciglione (A), Morlupo (A), Osteria Nuova di Poggio Moiano (A), Valle del Turano (A), Borgorose (A).
- Stazionamenti: Acquapendente (14), Leonessa (5), Amatrice (4), Bagnoregio (11), Cerveteri (14), Campagnano (14).

AREA ROMANA

- Officina Centrale: Roma Osteria del Curato
- Rimesse Primarie: Roma Sud-Est (C), Roma Est (B)
- Rimesse Secondarie: Monterotondo (B), Palombara (B), Tivoli (C), S. Giuseppe di Grottaferrata (C), Genazzano (D), Subiaco (B), Colleferro (C), Velletri (C), Anzio-Nettuno (B).
- Rimesse Satelliti: Roma Fiumicino-Fregene (A), Manfreda (A)
- Stazionamenti: Filettino (5), Camerata Nuova (5).

AREA SUD

- Rimesse Primarie: Frosinone (D), Latina (C)
- Rimesse Secondarie; Anagni (B), Sora (B), Madonna del Piano di Castro dei Volsci (A), Cassino (B) Minturno (B)
- Rimesse Satelliti: Pontecorvo (A), Terracina (B), Atina (Ponte Melfa) (A), Ceprano

W a C.P.T.

(A), Priverno (B)

Stazionamenti: Alatri (15).

Le interdipendenze tra le varie rimesse, risultano dal seguente prospetto:

PRIMARIA	SECONDARIA	SATELLITE	STAZIONAMENTO
VITERBO	VALENTANO	MONTALTO DI CASTRO ORTE BLERA RONCIGLIONE	BAGNO REGIO ACQUAPENDENTE
	CIVITACASTELLANA CIVITAVECCHIA BRACCIANO	TOLFA	CERVETERI
RIETI	ROMA N.O.	MORLUPO	CAMPAGNANO
	POGGIO MIRTETO	OSTERIA NUOVA COLLE-GIOVE BORGOROSE	LEONESSA AMATRICE
TOTALE	2	6	9
ROMA E.	MONTEROTONDO PALOMBARA S. TIVOLI	MANDELA	FILETTINO CAMERATA N.
	SUBIACO		
ROMA S.E.	S.GIUSEPPE GENAZZANO COLLEFERRO VELLETRI ANZIO-NETTUNO	FIUMICINO	
TOTALE	2	9	2

PRIMARIA		SECONDARIA	SATELLITE	STAZIONAMENTO
PROSINONE		CASSINO ANAGNI SORA MADONNA DEL PIANO	PONTECORVO ATINA CEPRANO	ALATRI
LATINA		MINTURNO	PRIVERNO TERRACINA	
TALE	2	5	5	1
TALI	6	20	16	9

α

SP
ref

Il piano impianti prevede poi il seguente ordine di priorità:

- 1° gruppo : Frosinone, Poggio Mirteto, Colle Giove, La Ceppeta (soluzione provvisoria in attesa della realizzazione dell'impianto definitivo di Velletri).
- 2° gruppo: Sora, Priverno, Latina, Viterbo, Roma Nord-Ovest, Ronciglione, Borgorose, Montalto di Castro, Roma Sud-Est, Tivoli, Civita Castellana, Bracciano, Osteria Nuova di Poggio Moiano, Atina (Ponte Molfa), Ceprano, Colleferro, Roma Est, Monterotondo, Acquapendente, Bagnoregio, Alatri, Camerata Nuova, Osteria del Curato.
- 3° gruppo: Madonna del Piano di Castro dei Volsci, Cassino, Minturno, Rieti, Tolfa, Civita Castellana, Bracciano, Osteria Nuova di Poggio Moiano, Atina (Ponte Melfa), Ceprano, Colleferro, Roma Est, Monterotondo, Acquapendente, Bagnoregio, Alatri, Camerata Nuova.
- 4° gruppo: Pontecorvo, Anagni, Terracina, Valentano, Civitavecchia, Morlupo, Blera, Orte Cerveteri, Velletri, ANzio-Nettuno, Subiaco, Roma Fiumicino-Fregene, Campagna no.

2) Parco autobus

Con il completamento della fornitura dei 344 nuovi autobus (n° 70 con i finanziamenti di cui alla Legge n° 47/77 n° 139 con i finanziamenti di cui alla Legge n° 43/78 n° 135 in fitto con facoltà di compera) e con il conseguente accantonamento, già effettuato, di 235 autobus per l'insufficienza delle carrozzerie e delle parti meccaniche o per incendio o per gravi incidenti, con quello da effettuare, man mano che si completerà la fornitura dei nuovi autobus, di 102 autobus e con l'utilizzazione a veicoli ausiliari di 9 autobus, sarà possibile accantonare le vetture di età compresa tra 16 e 23 anni e quelle, anche di età inferiore ferme per incendi o per gravi incidenti.

La consistenza del parco sarà la seguente:

autobus accantonati	n°	753
autobus adibiti a servizi ausiliari	"	20
autobus adibiti a servizi di linea	"	1.748
		<hr/>
Totale	n°	2.521

ca

SP
dep

✓

La distribuzione per età del parco autobus adibito a servizi di linea, riferita al 31 dicembre 1978, risulta la seguente:

Anno di costruzione	N° Autobus
1963	34
64	81
65	54
66	35
67	39
68	75
69	37
70	95
71	50
72	295
73	60
74	77
75	223
76	141
77	108
78	344 (x)
<hr/> Totale	<hr/> 1.748

(x) = di cui n° 185 effettivamente acquisiti nell'anno 1978 e n° 159 di cui è prevista l'imminente acquisizione.

In funzione della percorrenza annuale media dei veicoli, prevista in circa 50.000 Km. e dei programmi di manutenzione, è stato predisposto un programma di rinnovo del parco che prevede la sostituzione dei veicoli dopo circa 600.000 Km.; corrispondenti ad una vita media di circa 12 anni.

Handwritten signature and initials

In relazione a tale programma, le esigenze di rinnovo del parco nel triennio 1979-1981 risultano le seguenti:

ANNO	N° Autobus
1979	204
1980	39
1981	75
<u>Totale</u>	<u>318</u>

I 204 autobus da rinnovare nel 1979 sono quelli con età compresa tra 12 e 15 anni e specificamente

n.	34	autobus	del	1963	con	età	15	anni
"	81	"	"	1964	"	"	14	"
"	54	"	"	1965	"	"	13	"
"	35	"	"	1966	"	"	12	"

ale N 204 autobus

Considerato che nei programmi di ristrutturazione e revisione generale di n. 150 autobus, finanziati dalla Legge Regionale n. 38/78 sono compresi:

n°	30	autobus	del	1965
"	5	"	"	1966
"	23	"	"	1967
"	16	"	"	1968

Totale n° 74 autobus, per i quali è prevista una vita tecnica di 4 - 6 anni, in definitiva le esigenze di rinnovo del parco nel triennio 1979-1981 diventano le seguenti:

Anno	N° autobus	N° autobus revisionati	N° autobus da rinnovare
1979	204	35	169
1980	39	23	16
1981	75	16	59
<u>Totale</u>	<u>318</u>	<u>74</u>	<u>244</u>

[Handwritten signatures and initials]

Si propone di realizzare con gradualità nel triennio 1979 - 1981 il programma di rinnovo diretto a normalizzare la situazione del parco autobus, che consentirà di disporre al fine del periodo, di autobus adibiti a servizi di linea con età non superiore alla vita tecnica fissata in circa 12 anni -, come risulta dal seguente prospetto:

Anno	N° autobus
1979	64
1980	80
1981	100
Totale	244

In tale programma non sono comprese le esigenze di potenziamento del parco per la istituzione di servizi od il potenziamento di quelli esistenti, valutate nel triennio in circa 260 veicoli, la cui acquisizione è subordinata alla graduale realizzazione degli impianti occorrenti per la manutenzione del parco; nel frattempo, sarà tuttavia possibile soddisfare rilevanti quote di domanda di trasporto, attualmente non servita o servita in maniera insufficiente, attraverso l'incremento dei servizi che sarà reso possibile dal recupero di mezzi per effetto delle previste ristrutturazioni (attestamento dei servizi automobilistici alle stazioni terminali della linea "A" della Metropolitana, estensione dell'integrazione dei servizi automobilistici con la rete ad impianti fissi, ristrutturazione dei turni di servizi, ecc.).

1.3 Attrezzature

Per quanto riguarda gli impianti attuali è in corso l'acquisizione di attrezzature e veicoli ausiliari per un importo di 1.300 milioni finanziato con le Leggi Regionali

ca
1. 

n° 11/78 e n° 38/78 e saranno attuati gli indispensabili interventi di risanamento indicati nel prospetto, parte dei quali già finanziati con la Legge Regionale n° 57/78, proseguendo in tale direzione anche negli anni successivi.

In aggiunta agli interventi riportati nel prospetto devono essere considerati, per l'anno 1979, quelli finanziati con Legge Regionale 38/78 e relativi all'acquisto di complessivi di scorta per un importo di 600 milioni.

1.4 Servizi Metroferroviari

Metropolitana linea "B"

Per quanto riguarda il materiale rotabile le indicazioni riportate nel prospetto non richiedono particolari osservazioni, se non quelle derivanti dalle considerazioni che saranno svolte in merito alla Ferrovia Roma Lido; si segnala inoltre l'esigenza degli interventi di cui al punto 1.2 occorrenti per eliminare le conseguenze dell'incidente avvenuto nella Stazione di Cristoforo Colombo.

Per quanto riguarda l'intervento di cui al punto 2.4 si segnala che per lo stesso si dovrà prevedere l'ammortamento nel periodo occorrente per la realizzazione del prolungamento della linea e dell'ampliamento dell'Officina di Magliana (circa 5 anni), la cui

cs
1. 



esecuzione comporterà lo smantellamento delle opere realizzate con il suddetto intervento, peraltro oggetto di pressanti richieste, da parte del personale.

- Ferrovia Roma-Lido

Materiale rotabile

Considerato lo stato del materiale mobile disponibile, non essendo possibile mantenere l'attuale livello di servizio nel quinquennio occorrente per l'attivazione del prolungamento della linea B della metropolitana, a seguito della quale, con l'acquisto delle 106 elettromotrici occorrenti per lo svolgimento dell'esercizio sulla tratta Laurentina-Tiburtina, è previsto di trasferire sulla Ferrovia Roma Lido il materiale mobile attualmente in servizio sulla linea B, occorre procedere all'acquisto di 19 Rimorchiate.

L'acquisizione di tale tipo di materiale che risulta compatibile con l'attuale potenzialità dell'impianto di Magliana, di cui è previsto l'ampliamento e la ristrutturazione in occasione del prolungamento della linea "B", consentirà di avviare l'ammodernamento del parco e di incrementare complessivamente l'attuale livello di servizio, peraltro inadeguato rispetto alle esigenze di mobilità, di circa il 16%, per effetto di un aumento delle vetture adibite all'esercizio da 93 a 107 unità.

Considerando nel complesso il parco del materiale mobile disponibile per l'esercizio della linea B della metropolitana e del servizio per il Lido, da Termini e da P.S. Paolo, si riporta, nei due seguenti prospetti, la situazione attuale e quella risultante dalla realizzazione della proposta di acquisto di 19 Rimorchiate:

Situazione attuale

	Materiali N.	Composizione	L	M	R	Totale M+R
metro "B"	8	4M	-	32	-	32
Termini-Lido	3	6M	-	18	-	18
P.S. Paolo-Lido	6	L+5.5R	6	-	33	33
P.S. Paolo-Lido	2	5M	-	10	-	10
Totale	19		6	60	33	93

ca
S.P.
1.
ef

✓

Situazione proposta

	Materiali N.	Composizione	L	M	R	Totale M+R
metro "B"	9	3M+1R	-	27	9	36
Termini-Lido	5	4M+2R	-	20	10	30
P.S. Paolo-Lido	6	L+6R	6	-	36	36
P.S. Paolo-Lido	1	5M	-	5	-	5
Totale	21		6	52	55	107

Ferrovie Roma-Fiuggi e Roma-Viterbo

In coerenza con i programmi elaborati che prevedono il mantenimento in esercizio delle due Ferrovie, escluso il tratto Fiuggi - Alatri, in considerazione del ruolo che le stesse, una volta potenziate ed ammodernate, sono destinate a svolgere nei bacini serviti, si è ritenuto di dover prevedere sulle intere tratte delle due ferrovie gli interventi indispensabili per garantire la sicurezza di svolgimento dei servizi, resi necessari dalla prolungata mancanza di finanziamenti da parte dello Stato, che ha impedito di operare interventi di una certa consistenza per mantenere l'efficienza del servizio ferroviario ed evitarne il continuo degradamento.

Gli interventi previsti per il 1979 e per gli anni seguenti, che si aggiungono a quelli finanziati con la Legge Regionale 11/78, quali l'acquisto di attrezzature da utilizzare per la manutenzione degli impianti e del materiale rotabile, con un impegno di spesa di 200 milioni per ciascuna delle due ferrovie e gli interventi di manutenzione straordinaria alle opere civili ed agli impianti fissi della tratta urbana della Ferrovia Roma-Viterbo, con un impegno di spesa di 900 milioni, si collocano nell'ottica sopra detta di mantenimento e normalizzazione delle condizioni esercizio.

Tali interventi, inoltre, intendono avviare, per la Ferrovia Roma-Fiuggi, il processo di riorganizzazione del servizio diretto a contenerne il coefficiente di esercizio e, per la Ferrovia Roma-Viterbo, fra l'altro, quello di potenziamento del servizio sulla tratta urbana, indispensabile per far fronte all'incremento di utenza che si verificherà con l'entrata in esercizio della linea "A" della metropolitana, con la quale la ferrovia è in corrispondenza nella Stazione di P.le Flaminio.

CSB
..
MF

Ciò, in attesa di poter dar corso ai previsti e più impegnativi interventi occorrenti per conseguire il risanamento tecnico-economico delle ferrovie in questione, al cui finanziamento dovrà far fronte lo Stato.

7 - Servizi Comuni

Sono stati presi in esame alcuni problemi di fondamentale importanza, la cui soluzione appare pregiudiziale per conseguire il miglioramento della produttività e dell'efficienza aziendale, quali l'acquisizione di una sede diretta a consentire il raggruppamento organico degli uffici di Direzione, il fitto di locali per le sedi dei Servizi Operativi delle Aree Nord e Sud occorrenti per dare concreta attuazione al decentramento funzionale delle strutture aziendali.

----- • -----

1.8 - ~~Verifica~~ DICHIARAZIONE A VERBALE

In ordine ai programmi di investimento per la realizzazione del piano impianti, per il potenziamento del parco vetture, automobilistico e ferroviario, per la manutenzione ordinaria e programmata e per le attrezzature, la Federazione Unitaria, concorda sui principi generali e sugli obiettivi di tali programmi che rispondono alle rivendicazioni da tempo avanzate dal movimento sindacale.

La Federazione Unitaria chiede e l'Azienda accetta di attuare immediatamente un esame di verifica sui predetti programmi allo scopo assicurarne la realizzazione più rispondente alle necessità del servizio.

ch

.1. 

2. - PROVVEDIMENTI SULLA VIABILITA'

2.1 - Rete viaria:

L'Azienda intensificherà la già instaurata collaborazione con le Amministrazioni Provinciali della Regione Lazio, per concordare le opere da attuare per migliorare la rete viaria e favorire la circolazione dei mezzi pubblici, tenendo conto anche delle segnalazioni del personale.

D'intesa con il Consorzio e con le Organizzazioni Sindacali Unitarie, si provvederà a segnalare anche ai Comuni e agli altri Enti (A.N.A.S. - Società Autostrade) responsabili della rete viaria, le eventuali necessità d'intervento.

In particolare, saranno rappresentate ai Comuni, le necessità riferite alle Aree occorrenti per autostazioni, parcheggi per i mezzi pubblici e, l'opportunità di separare da queste, le Aree adibite a parcheggio delle auto private.

2.2.- Pensiline

D'intesa con l'Amministrazione Provinciale di Roma, sarà data attuazione al piano per l'installazione di pensiline nelle principali località di fermata, allo scopo di favorire l'esplorazione del servizio pubblico.

Attraverso il Consorzio sarà sollecitato analogo impegno da parte delle altre Amministrazioni Provinciali della Regione.

2.3 - Attestamenti

I provvedimenti conseguenti agli attestamenti sulle stazioni terminali della Metropolitana e su quelle ferroviarie, che risulteranno attuabili man mano che le ferrovie statali o aziendali saranno in grado di assorbire l'utenza automobilistica, verranno determinati a seguito di esame congiunto con le Organizzazioni Sindacali Unitarie.

3.- ESPANSIONE DEL SERVIZIO

L'espansione dei servizi avverrà previa intesa con le Organizzazioni Sindacali Unitarie, secondo il seguente ordine di priorità:

- 1) completamento del programma di esercizio esistente, con riguardo alle diverse esigenze dei giorni feriali, festivi e prefestivi;

1.
S.P.
K.P.

- 16
- 2) estensione dei servizi nelle zone industriali non servite, ed all'interno dei bacini di traffico o dei comprensori;
 - 3) estensione dei servizi stagionali estivi ed invernali.

4.- CONDIZIONI DI LAVORO

4.1.- Ambiente

Viene istituita una Commissione Mista ~~consulativa~~ composta da n° 1 rappresentante della Commissione Amministratrice, dal Direttore o da un suo delegato, dal Capo Servizio Impianti o da un suo delegato e da n° 3 rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali Unitarie per proporre annualmente, in relazione alle disponibilità di bilancio già ipotizzate nel piano di finanziamento di cui ai prospetti allegati, il programma di interventi per eliminare i fenomeni di nocività per stabilire le dotazioni di attrezzature di lavoro e per individuare gli interventi necessari a garantire sicurezza ed igienicità.

La stessa Commissione è incaricata, fin dalla fase progettuale del Piano Impianti, di verificare preventivamente la compatibilità dei progetti con la tutela delle condizioni degli ambienti di lavoro.

Per quanto attiene al problema dei servizi igienici per il personale viaggiante nei singoli capilinea, esso sarà affrontato dalla stessa Commissione con i criteri già indicati per quanto concerne le condizioni ambientali.

4.2 - Strutturazione interna del materiale rotabile

Per quanto riguarda il miglioramento della strutturazione interna del materiale rotabile, al fine di renderlo sempre più adeguato alle esigenze del personale addetto, si fa richiamo alla Commissione di cui al punto 1), con la sostituzione del Capo Servizio Trazione in luogo del Capo Servizio Impianti.

L'Azienda prende l'impegno di procedere alla installazione dei "posti bigliettaio" mancanti, entro l'anno 1979.

Inoltre, nel triennio 1979-1981, provvederà anche all'installazione dei "sedili anatomici" necessari, del tipo che sarà concordato con la suddetta Commissione.

L'Azienda si impegna a consultare le Organizzazioni Sindacali Unitarie in merito alle indicazioni tecniche da fornire al Consorzio per l'acquisizione di nuovi mezzi rotabili.

.1. 

5. RISTRUTTURAZIONE E AMMODERNAMENTO DEI SERVIZI

5. 1) Sistemi in automazione e nuove tecnologie

E' intendimento dell'Azienda introdurre gradualmente, nel corso dell'anno 1979, i seguenti processi di automazione delle procedure e di rilevamento dati:

- a) emissione meccanizzata dei biglietti delle corse automobilistiche;
- b) meccanizzazione del servizio per il controllo dei prodotti del traffico e suo conseguente snellimento;
- c) introduzione dei processi di microfilmatura per gli archivi aziendali;
- d) rilevamento elettronico delle scorte di magazzino, attraverso l'introduzione di un sistema di terminali.

Sulla introduzione di nuove tecnologie, l'Azienda si impegna ad esaminare tempestivamente, in opportuni incontri, eventuali proposte, sia dell'Azienda stessa che delle Organizzazioni Sindacali Unitarie.

Qualora, per mutazioni di esercizio o in attuazione di processi di riconversione produttiva, per gli agenti interessati, anche a seguito dei corsi previsti dall'art. 4 dell'Acc. Sind. Aziendale 10. 12. 1974, si rendessero necessarie variazioni nelle posizioni giuridiche ed economiche, tali nuove posizioni saranno determinate, d'intesa con le Organizzazioni Sindacali Unitarie, nel rispetto delle condizioni più favorevoli per i lavoratori.

5. 2) Servizi Operativi di Area:

L'Azienda attuerà il decentramento del servizio di esercizio, nei tre Servizi Operativi di Area provvedendo alla necessaria copertura dei quadri dirigenziali e dei responsabili delle unità operative di impianto.

6. BIGLIETTERIA AUTOMATICA

Con riferimento agli Accordi Sindacali Aziendali 26. 7. 1973 (art. 4) e 19. 4. 1971, sarà estesa la biglietteria automatica sulle linee aventi caratteristiche "urbane" (automobilistiche e ferroviarie) e sulle linee extraurbane, ove ciò risulti attuabile, con le modalità e la normativa di cui al citato Accordo 19. 4. 1971.

cb
 P.T.
 C.T.
 M.P.

Le linee sulle quali potrà essere adottata la biglietteria automatica, saranno stabilite, unitamente ai relativi turni e alle norme di comportamento, con la Commissione Sindacale istituita dall'art. 9 dell'Accordo 19.4.1971.

Qualora la biglietteria automatica trovasse applicazione per almeno il 70% del parco circolante, al personale di vettura ~~rivestente le qualifiche di conducente di linea e bigliettaio in servizio di vettura~~, compresi gli addetti alla gestione delle macchine emettitrici, sarà estesa la normativa riguardante i turni ad agente unico.

7. - DIRITTO ALLO STUDIO (art. 53 c.c.n.l. 23.7.1976)

L'Azienda, al fine di garantire a tutti i lavoratori che ne hanno titolo il diritto di fruire dei permessi retribuiti previsti dall'art. 53 del c.c.n.l. del 23.7.1976 si impegna a concordare con la S.C.U.A. le modalità e i tempi perchè l'esercizio di tale diritto venga effettivamente goduto.

8. - ASSISTENZA LEGALE

Le spese relative alla tutela legale degli agenti i quali siano imputati di reati colposi in confronti di terzi estranei all'Azienda stessa per i fatti avvenuti durante o per ragioni di servizio, sono a carico dell'Azienda.

L'assistenza legale verrà assicurata in prima e seconda istanza, nonchè innanzi alla Suprema Corte di Cassazione qualora il ricorso venga proposto da terzi o sia ritenuto opportuno dal legale dell'Azienda.

Nei casi controversi sarà data immediata comunicazione alla Segreteria del Consiglio Unitario di Azienda per un esame congiunto di merito.

L'Azienda darà tempestiva informazione agli agenti che ne segnalino la necessità del nominativo del legale incaricato alla difesa, al fine di consentire una immediata presa di contatto con il medesimo. Allo scopo di garantire altresì il più proficuo e tempestivo intervento in favore dei lavoratori interessati, l'Azienda provvederà a rendere subito disponibili anche dei legali residenti nelle località ove hanno sede i Servizi Operativi di Area.

Le parti convengono sull'opportunità di incontri semestrali per esaminare l'andamento applicativo della presente normativa.

AS
G.P.
lf

9. - TURNI A NASTRO SUI SERVIZI FERROVIARI E AUTOMOBILISTICI

A parziale modifica dell'art. 3 dell'Accordo Sindacale Aziendale 26.7.1973 si conviene:

- a) Sulle autolinee extraurbane gestite dall'A. CO. TRA. L., avute presenti le loro particolari caratteristiche, è prevista ove necessaria, l'adozione di turni di lavoro a nastro. I turni a nastro di durata superiore alle 8 ore non potranno comunque superare il 20% del totale dei turni di servizio dell'impianto.
- b) La percentuale del 20% di cui al comma precedente va ripartita come segue:
 - a) 15% dei turni compresi tra le 8 e le 10 ore;
 - b) 5% compresi tra le 10 e le 12 ore.
- c) Tutti i turni a nastro potranno contenere 2 soste libere non retribuite della durata di almeno ore 1,30 ciascuna; il rimanente tempo di impiego del lavoratore nel nastro, sarà considerato lavoro effettivo.
- d) Per i turni a nastro fissati in durata superiore alle 8 ore, sarà corrisposta agli agenti una indennità di £. 500, per quelli superiori alle 10 ore il tempo eccedente sarà computato come periodo di riposo compensativo nella misura del 50%.
- e) L'effettuazione dei turni a nastro, il loro numero, la loro durata, verranno preventivamente esaminati con la Commissione Sindacale di cui agli artt. 9 del 1971 e 1 del 1974.
- f) Qualora l'organico dell'impianto non lo consenta e fino a quando tale deficienza si riscontri, d'intesa con la S. C. U. A. i riposi compensativi verranno retribuiti con lo stesso trattamento previsto per le ferie non godute.
- g) Per quanto attiene ai turni a nastro esistenti nei servizi ferroviari le parti concordano di procedere alla loro revisione nel quadro della ristrutturazione dei servizi ferroviari stessi.
- h) Nella fase applicativa della presente normativa le parti convengono sulla necessità di esaminare eventuali deroghe che si rendessero necessarie per superare obiettive difficoltà tecniche emergenti negli impianti di modeste entità.

Dichiarazione a verbale dell'Azienda

Nell'applicazione di questa normativa andrà ricercata la soluzione dei problemi sollevati

[Handwritten signatures and initials]

dall'Ispettorato del Lavoro in ordine alla aderenza dei turni alle disposizioni di Legge.

*l'azienda si è a parità della cassa
l'azienda si è a parità della cassa
l'azienda si è a parità della cassa*

10. - DOPOLAVORO AZIENDALE

Al fine di favorire lo sviluppo delle attività patrocinate dal Dopolavoro, l'Azienda a parziale modifica di quanto previsto dall'art. 9 dell'Accordo Sindacale Aziendale del 10.12.1974, eleverà il suo contributo annuo a £. 100.000.000.=, a decorrere dall'1.1.1979. Nel prendere atto della concessione aziendale per quanto attiene le libertà dal servizio in favore dei componenti del Consiglio di Amministrazione del Dopolavoro A.CO.TRA.L., attualmente pari a n° 270 giornate annue, le parti convengono sull'opportunità di incontrarsi nuovamente per riesaminare la congruità di tale concessione.

11. - MENSE AZIENDALI

Il precedente Accordo sulle mense è sostituito dalle seguenti norme: la Federazione Unitaria Autoferrotramvieri C.G.I.L. - C.I.S.L. - U.I.L. al fine di assicurare il funzionamento delle Mense indica nel Dopolavoro A.CO.TRA.L. l'Organismo incaricato di gestire in forma diretta o indiretta le Mense stesse.

L'Azienda assicura l'uso gratuito di locali idonei, delle attrezzature necessarie, la fornitura dell'energia elettrica, dell'acqua e del gas e, per l'anno 1979, corrisponde un contributo pari all'1% del monte salariale annuo erogato al personale, con esclusione delle prestazioni di lavoro straordinario.

A decorrere dal 1° gennaio 1980 il contributo è fissato nella misura dello 0,70% del monte salariale come sopra determinato.

I locali e le attrezzature vanno consegnati ai rappresentanti del Dopolavoro A.CO.-TRA.L. e il contributo finanziario, per assicurare il funzionamento delle mense e la stipula di eventuali convenzioni con Enti esterni, deve essere versato al "FONDO GESTIONE MENSE DEL DOPOLAVORO A.CO.TRA.L." su apposito c.c. che verrà indicato da parte del Dopolavoro A.CO.TRA.L..

La Commissione Mense, prevista dal precedente Accordo Sindacale del 10.12.1974, avrà il compito di completare il programma di realizzazione delle mense, di provvedere ad eventuali ristrutturazioni e potenziamenti delle stesse e ad ogni altro successivo intervento diretto a garantirne la funzionalità.

[Handwritten signatures]

12. - TEMPI ACCESSORI PERSONALE OPERAIO

Ferme restando le disposizioni sull'orario giornaliero, le parti convengono che, a partire dal primo del mese successivo all'approvazione del presente Accordo, l'orario di lavoro per il personale avente la qualifica di:

- Capo Tecnico
- Capo Operai
- Operaio Tecnico-
- Operaio Specializzato
- Operaio Qualificato
- Operatore Scambi di cabina;
- Capo Squadra Manovali
- Operaio Comune
- Cantoniere Armatore e
- Manovale
- Cantoniere
- Portiere
- Conducente
- Commesso (ex "inserviente" L.858 del 6.8.54)
- Manovratore - Deviatore

- Guardiano (con eccezione degli agenti ex "guardasala" di cui alla Legge 858 del 6.8.54) stabilito dall'art.7 dell'Accordo Nazionale 4.7.1963 in ore 6,40 giornaliere, sarà comprensivo di 20 minuti, suddivisi in 10 minuti all'inizio e in 10 minuti al termine di ogni turno di lavoro, per le operazioni accessorie relative all'inizio e al termine del lavoro stesso, senza che in conseguenza di ciò avvenga una diminuzione dell'attuale livello di produzione o uno incremento dell'attuale forza organica del personale operaio.

13. - NORMATIVE SINDACALI AZIENDALI

Al fine di riordinare i testi della copiosa contrattazione aziendale vigente, anche per adeguarli alle nuove Tabelle di Inquadramento di cui alla Legge 1.2.1978 n.30, si conviene di costituire una Commissione composta di 3 rappresentanti dell'Azienda e di 3 rappresentanti della Federazione Unitaria C.G.I.L. - C.I.S.L. - U.I.L. che avrà il compito di curare una edizione sistematica degli Accordi Sindacali Aziendali vigenti.

14. - MASSA VESTIARIO

Le parti convengono sulla necessità di provvedere, entro il 30 giugno p.v., ad una revisione dell'Accordo Sindacale Aziendale del 9.6.1972 sulla Massa Vestiario.

L'Azienda inoltre, prende impegno di decentrare il rilevamento taglie e la distribuzione della Massa Vestiario, nei principali impianti delle rispettive Aree.

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the number ".1."

15. - INDENNITA' DI TRASFERTA

A partire dal 1° giorno del mese successivo all'approvazione del presente Accordo al lavoratore comandato in trasferta presso un impianto di un settore aziendale viene corrisposta l'indennità di diaria spettante al personale di quel settore, a condizione che la stessa non sia inferiore a quella cui ha diritto in rapporto al settore di appartenenza, nel qual caso verrà mantenuto il trattamento più favorevole.

Avuto riguardo alla disparità di trattamento e dei criteri di attribuzione dell'indennità di trasferta e percorrenze, derivanti da Accordi e consuetudini vigenti nei vari settori aziendali, in dipendenza anche del processo di profonda trasformazione dei Servizi, le parti si impegnano a rielaborare l'intera normativa, entro il 30 giugno p.v., al fine di renderla uniforme nelle modalità applicative.

16. - TUTELA DELLA SALUTE

16.1. - Attività di prevenzione e tutela della salute

Nel quadro delle attività ^{promozionali} professionali per la prevenzione e la tutela della salute prevista dall'art.9 della Legge 20 maggio 1970 n.300 e in riferimento a quanto stabilito dall'ar

cd
C.I.
.i.
M

articolo 3 dell'Accordo Nazionale 23.7.1976, le parti convengono sulla necessità di costituire nell'ambito dell'Azienda una apposita "Struttura Operativa" per la prevenzione e la tutela della salute dei lavoratori dell'Acotral.

Detta struttura, opererà d'intesa con un'apposita Commissione composta di 6 membri designati dalla Federazione Unitaria Sindacati Autoferrotramvieri C.G.I.L. - C.I.S.L. - U.I.L. e 3 membri designati dall'Acotral e provvederà ad effettuare lavori di indagine sugli ambienti di lavoro e sulle modalità e le tecniche lavorative, di studio sugli andamenti evolutivi dei fenomeni morbosi, curerà la raccolta di dati relativi alle materie in questione e i rapporti con Uffici e Istituti specializzati.

La Commissione, come sopra designata, coordinerà l'attività della "Struttura Operativa" provvederà, con la collaborazione dell'Assessorato Regionale della Sanità, a promuovere iniziative necessarie per individuare ed analizzare le cause che maggiormente incidono sullo stato di salute del personale, in particolare di quelle affezioni di malattie tipiche della categoria, indicherà e proporrà le conseguenti soluzioni.

Tale attività non dovrà comunque essere sostitutiva di quella spettante al Servizio Sanitario Nazionale.

Sulla base delle indicazioni e delle proposizioni della Commissione e dei dati raccolti, l'Azienda e la Federazione Unitaria Sindacati Autoferrotramvieri C.G.I.L. - C.I.S.L. - U.I.L. concorderanno gli interventi che l'Azienda stessa dovrà attuare per rimuovere, o quanto meno ridurre, le cause che pregiudicano l'integrità psico-fisica dei lavoratori.

L'Azienda provvederà a finanziare le spese relative alla ricerca, all'analisi ed alla individuazione delle cause di malattia, con una erogazione che per il 1979 sarà pari a 100 milioni, in considerazione dell'anno già iniziato e dei tempi tecnici necessari per costituire e rendere operante tale "Struttura". Per gli anni successivi l'Azienda assicura un finanziamento a 200 milioni annui.

Le parti concordano altresì, di procedere a periodiche verifiche delle attività svolte in materia, e che le stesse siano compatibili con le funzioni che nel tempo verranno realizzate dalle Unità Sanitarie Locali, ai sensi della Legge n° 833 del 23.12.1978.

6.2. Personale inidoneo

Per l'utilizzazione del personale non idoneo alla qualifica rivestita, al fine di promuovere il reinserimento nell'attività produttiva e la collocazione in posti disponibili nell'organi-

✓

 .1.

co, verranno realizzati d'intesa con le Organizzazioni Sindacali Unitarie, corsi di qualificazione e riqualificazione per mansioni cui gli interessati hanno attitudine e che siano compatibili con le loro capacità fisiche.

Quanto sopra, formerà oggetto di una conseguente integrazione della normativa vigente, intesa anche a dare soluzione ai diversi aspetti del problema.

6.3. - Ferie

L'Azienda, fin dal 1979, si impegna a programmare, d'intesa con il Consiglio di Aziena, le assegnazioni delle ferie annuali del personale, in modo che, scaglionandole, almeno la metà della spettanza ordinaria dei singoli sia goduta in continuità, nel periodo 15 giugno - 15 settembre, tenuto conto delle richieste del personale e compatibilmente con le esigenze di servizio.

7. - PARTECIPAZIONE DEL SINDACATO

Le parti convengono che un maggiore contributo dei lavoratori alla formazione del processo produttivo ed all'esame della sua attuazione sia utile per meglio realizzare il comune obiettivo di sviluppo del trasporto pubblico.

A tal fine le parti esamineranno preventivamente i bilanci, gli investimenti e le loro finalità, l'organizzazione dei servizi, e le eventuali modifiche, la formulazione degli organici, delle qualifiche e gruppi di qualifiche.

8. - DECORRENZA E DURATA

Il presente Accordo applicabile a tutti i dipendenti dell'A. CO. TRA. L. decorre dal 1° luglio 1978, salvo diversa espressa indicazione nel testo dello stesso, ed avrà durata sino al 31 dicembre 1980.

Esso si intenderà tacitamente prorogato qualora non intervenga disdetta da una delle parti contraenti almeno 3 mesi prima della scadenza.

La validità del presente Accordo deve intendersi subordinata all'approvazione di rito da parte degli Organi tutori.

Per l'A.CO.TRA.L.

Stefano M... ..

Antonio

Antonio

Per la Federazione Unitaria
CGIL - CISL - UIL

Luca...

Giuseppe...

Luigi...

ASSISTENZA LEGALE.

L'art. 4 dell'A.S.A. 21.8.1958 ha sancito l'impegno dell'Azienda a tutelare i propri dipendenti in sede penale ogni qualvolta vi sia una responsabilità civile dell'ACOTRAL. Quando non sia coinvolta la responsabilità civile dell'Azienda la difesa viene assunta allorchè non risulti palese la colpa dell'agente.

In sostanza la normativa sopra accennata tutelava il dipendente quando la sua responsabilità era associata o poteva avere riflessi su quella aziendale.

A parziale modifica e ad integrazione dell'art. 4 del predetto Accordo, l'art. 7 dell'A.S.A. 10.12.1974 ha esteso detta tutela, nei quadri di giudizio penale, anche ai casi in cui non sia coinvolta la responsabilità dell'Azienda, semprechè si tratti di fatti avvenuti durante il servizio e per ragioni di servizio, anche in sede di eventuale ricorso per Cassazione, qualora tale grado di giudizio venga adito dal Pubblico Ministero o la interposizione del ricorso sia ritenuta opportuna dal legale aziendale.

L'art. 8 dell'A.S.A. 26.2.1979 ha ristretto l'ambito della tutela legale di cui alla normativa precedente, limitando la stessa ai soli casi di reati colposi per i fatti accaduti durante o per ragioni di servizio, mentre in precedenza detta tutela era riferita a qualunque fatto (doloso o colposo).

*Prof. Laurson
me ne parla*

Oggetto : Diritto allo studio - intesa del 10.9.1978

3 APR. 1978

L'intesa in oggetto, precisa che la percentuale del 2% va riferita all'intero triennio e non a ciascuno degli anni che lo compongono, e si deve calcolare sulla forza del personale di ruolo in servizio all'inizio del triennio considerato.

Viene inoltre confermato che il monte ore (150 ore di permesso retribuito) è assegnato pro-capite, per l'intero triennio, ferma restando peraltro la possibilità per gli interessati, ricorrendo le condizioni previste, di fruire delle 150 ore anche in un solo anno.

Al momento attuale, avrebbero diritto al beneficio delle 150 ore ($\frac{11400 \times 2}{100}$) ipoteticamente n. 228 agenti.

100

L'intesa precisa anche che, nel caso la frequenza alla scuola non comporti l'utilizzo della intera quota annuale, o del monte totale delle 150 ore, non sono ammessi sistemi compensativi.

Tale ultima norma, deve ovviamente intendersi riferita ai singoli agenti, nel senso che ad essi nulla spetta a compensazione delle ore di permesso non fruiti.

In relazione a quanto sopra, si potranno avere le seguenti situazioni :

- Tutti i n. 228 agenti esauriscono le 150 ore di permesso retribuito nel primo anno del triennio considerato (per es. = n. 75 permessi di 2 ore nel corso dell'anno scolastico).
- Una parte dei 228 agenti fruisce del monte ore nel primo anno; una parte lo esaurisce in 2 anni; i residui lo esauriscono nel triennio.
- Il monte ore complessivo ($n. 228 \times 150 = 34.200$ ore) viene utilizzato solo in parte, dal numero di agenti ammessi al beneficio (n.228).
- I richiedenti, sono in numero inferiore al 2%.

Mancando ogni chiarimento in proposito, nell'intesa del 10.1.78, si presume che, a fronte delle situazioni suddette si debba operare come segue :

- La concessione triennale è esaurita, pertanto potrà essere rinnovata con inizio dal primo anno scolastico del triennio successivo;
- Anche in questo caso, la concessione risulta esaurita per il triennio considerato e, potrà essere rinnovata solo nel triennio successivo;
- Qualora le ore non fruiti nell'anno, da agenti che hanno ^{terminato} l'iter scolastico, dovessero considerarsi "disponibili", si dovrebbero riaprire i termini

ni per le domande, limitatamente alla residua disponibilità;

- d) Se viene confermata la disponibilità delle ore residue (come per il punto "c)"), anche in questo caso si dovranno riaprire i termini delle domande.

Resta poi da stabilire se le ore residue di cui ai predetti punti "c" e "d", dovranno essere eventualmente utilizzate all'interno del medesimo triennio di origine o se, limitatamente a tale disponibilità, si debbano considerare anno per anno iniziati nuovi periodi triennali sovrapposti a quelli di origine.

Inoltre, nel caso che all'inizio del triennio il numero delle richieste superi il 2% della forza del personale di ruolo, si dovranno concordare, con le Organizzazioni Sindacali - in Sede Aziendale - i criteri di assegnazione del beneficio.

Roma, 27 febbraio 1978

0
4