

ACCORDO SINDACALE AZIENDALE

Il giorno ventidue del mese di giugno dell'anno 1983,
presso la Sede dell'A.CO.TRA.L. in Roma, Via Radiotelegrafisti

tra

l'A.CO.TRA.L., rappresentata dai sigg.: dott. Giacomo Miceli
Presidente della Commissione Amministratrice e dott. ing. Gastone
Rossetti Direttore dell'Azienda, assistiti dal dott. Giorgio
Masini Coordinatore Amministrativo, dal dott. Luciano Scalchi
Capo del Servizio Personale, dal dott. ing. Guido Lanzara Coordi-
natore Autolinee, dal dott. Giuseppe Ballarò Capo Servizio
Programmazione e dall'ing. Giovanni D'Addato Capo Serv.A.Romana
dell'ing. Corrado Solimmi Capo Servizio Operativo Ferrovie.

e

la Federazione Unitaria Autoferrotramvieri CGIL-CISL-UIL rappre-
sentata dai sigg.:

- per la CGIL: Simone Campagna, Enrico Gatti, Francesco Tenuta,
Giuseppe Scatarcia, Giuseppe Malta, Sergio Pirozzi,
Filiberto Batelli, Lorenzo Borgia e Franco Gambini;
- per la CISL: Stefano Incletolli, Enrico Felici, Luigino Ardito,
Filippo Briscese, Claudio Barsi;
- per la UIL: Benito Ranieri, Giancarlo Napoleoni, Bruno Rosati e
Franco Marocco e Goffredo Patriarca;

unitamente alla Segreteria del Consiglio Unitario di Azienda;

premesse

- che sulla base delle indicazioni contenute nell'Accordo Nazio-
nale 17.6.'82, intervenuto fra la FEDERTRASPORTI e la Federa-
zione Nazionale Autoferrotramvieri CGIL- CISL-UIL, per la par-
te relativa agli intenti verso incrementi della produttività
aziendale, l'A.CO.TRA.L. ha predisposto un progetto inteso ad
ottenere un incremento di produttività di almeno il 15% rispet-
to ai livelli del biennio 1980-1981, attraverso l'attuazione
di provvedimenti coordinati e rivolti nel loro insieme alla
istituzione della biglietteria automatica (servizio ad agente
unico) sulle linee automobilistiche extraurbane, alla introdu-
zione più estesa di nuove tecnologie nei vari settori della
gestione aziendale ed al miglioramento in generale dei metodi

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like "Mura", "Saverio", "Baldo", and "Carpini".]

di produzione del servizio, dell'organizzazione del lavoro e della efficienza, provvedimenti che sono attuabili solo con il coinvolgimento di tutto il personale ed in generale con un maggior impegno di ciascun lavoratore nei vari settori operativi dell'Azienda;

- che gli interventi progettati tendono nel loro complesso al suddetto incremento di produttività essenzialmente attraverso una più razionale utilizzazione dei fattori di produzione del servizio;
- che con il successivo Accordo Nazionale 20.5.'83 tra la Federtrasporti e la Federazione Nazionale Autoferrotramvieri CGIL-CISL-UIL sono stati precisati e definiti modalità e limiti di applicazione dell'Accordo 17.6.'82, attribuendosi legittimazione alle Aziende di procedere alla contrattazione integrativa e sottoscrivere gli accordi relativi purché nei limiti degli incrementi della produttività stessa e per una validità temporale la cui scadenza è stata stabilita al 30 giugno 1986;
- che sul progetto aziendale, illustrato nel testo allegato come parte integrante del presente Accordo, si è svolto un ampio confronto con le OO.SS. CGIL-CISL-UIL, sia in sede di Commissioni Tecniche che nella trattativa globale;
- che il progetto complessivo aziendale, da attuare ai fini indicati, di cui al suddetto testo allegato che costituisce parte integrante del presente Accordo, per la sua ampiezza e al tempo stesso per tenere conto delle istanze espresse dalla Federazione Unitaria Autoferrotramvieri CGIL-CISL-UIL, può realizzarsi soltanto mediante la integrazione dei principi e dei valori scaturiti dai due accordi nazionali innanzi indicati;
- che quindi con il presente Accordo il piano complessivo di incremento della produttività viene realizzato mediante lo strumento della contrattazione integrativa aziendale e nel rispetto delle norme concordate in sede nazionale, sia per i riferimenti, sia per le modalità, sia per la validità temporale.

EV

MY

Amf/pe

24
3

da

Furca

Queri

off

Prallu

R

A conclusione delle trattative svolte in una serie di incontri sul recupero della produttività fin dal mese di marzo 1983 in applicazione dell'Accordo Nazionale 17.6.'82 e sul rinnovo del Contratto integrativo, secondo quanto consentito nell'intesa del 20.5.'83 a livello nazionale, tra le parti si conviene quanto segue:

- 1) il presente accordo è realizzato mediante la contrattazione integrativa aziendale nel pieno e formale rispetto degli accordi nazionali 17.6.'82 e 20.5.'83, citati nelle premesse;
- 2) gli incrementi di produttività saranno conseguiti mediante la attuazione integrale e puntuale del progetto di provvedimenti elencati nell'allegato sub a) che, sottoscritto anch'essi dalle parti, costituisce parte essenziale ed integrante del presente accordo;
- 3) gli incrementi di produttività da conseguire, sulla base del progetto di cui al precedente punto 2), determineranno risorse che dal punto di vista economico sono valutate per un valore complessivo di L. 194.700 milioni...
- 4) la quota dei risultati economici da destinare al miglioramento del trattamento del personale è fissata nella misura del 33% dei risultati economici positivi conseguiti; pertanto, secondo le previsioni progettuali di cui al punto 3), la quota destinata al personale è fissata in L. 64.251 milioni complessiva per il triennio 1.7.'83 - 30.6.'85.
- 5) l'aliquota del 33% pari a L. 1.320 milioni imputata alla quota di incremento produttività nello scorcio dell'anno 1983 dal 1.1.7. al 31.12, data la esigua entità della stessa, sia per la restrizione temporale che per la gradualità di avvio dei provvedimenti, al fine di determinare condizioni favorevoli di incentivo iniziale nei confronti del personale, sarà, incrementata fino all'ammontare complessivo di L. 8,1 miliardi circa, di cui L. 6.780 milioni risulteranno conguagliate poi, con le quote di pertinenza relative agli anni di validità del contratto;
- 6) la somma di cui al punto 4) sarà attribuita alla copertura dei vari istituti del presente accordo che comportino un onere finanziario intendendosi che tutti gli oneri con erogazioni dell'Azienda per l'applicazione del presente accordo non potranno in ogni caso superare la somma suddetta. Fa eccezione l'indennità "agente unico" di cui al successivo punto f), in quanto l'onere della stessa è stato già defalcato dalla valutazione del recupero di produttività derivante dall'adozione del servizio ad agente unico;

7) nei limiti e con le condizioni specificate caso per caso, saranno corrisposte al personale le seguenti indennità a compenso e riconoscimento della fattiva e indispensabile prestazione cui è chiamato il personale tutto, nonché dell'impegno individuale per ottenere l'incremento della produttività programmata con l'attuazione dei provvedimenti elencati nell'allegato sub a):

a) Indennità di produttività

E' fissata in relazione ai livelli di inquadramento del personale come segue:

livelli 10° e 9°:	L.	70.000 mensili lorde		
"	8°	"	77.000	" "
"	7°	"	84.000	" "
"	6°	"	90.000	" "
"	5° e 4°	"	96.000	" "
"	3° e 2°	"	111.000	" "
"	1°	"	125.000	" "

e verrà corrisposta per 14 mensilità nell'anno, nella misura e con le decorrenze sotto indicate:

- 50% dell'importo attribuito a ciascun livello con decorrenza 1.7.'83;
- 33% dell'importo c.s. con decorrenza 1.7.'84;
- 17% dell'importo c.s. con decorrenza 1.7.'85.

b) Indennità addizionale produttività

Attribuita come addizionale all'indennità di cui al precedente punto a) agli agenti che hanno maturato 15 anni di anzianità nel livello retributivo di appartenenza ed abbiano compiuto gli anni come sotto indicati:

- dal 1.7.'83: 57 anni di età;
- dal 1.1.'84: 55 anni di età;
- dal 1.1.'86: 50 anni di età.

L'importo dell'indennità è fissato in misura pari al 5% della retribuzione minima tabellare e sarà corrisposto per 14 mensilità.

L'indennità addizionale viene riassorbita in caso di eventuale passaggio dell'agente ad un livello retributivo superiore.

[Handwritten signatures and initials including 'M', 'Cariffone', 'Balw', 'Sues', 'eff', and others.]

c) Indennità base produttiva (parte variabile)

Viene attribuita come trasformazione del compenso corrisposto in relazione ai provvedimenti di ristrutturazione del servizio e di incremento della produttività, di cui all'O.d.S. n° 105 del 14 maggio 1981. Sarà corrisposta per ogni giornata di presenza come compenso costituente indennità saltuaria e variabile, di cui al punto 9 dell'art. 1 del C.C.N.L. del 12.3.'80, in misura pari al valore di tre quarti d'ora, per il personale viaggiante, e di mezza ora, per il restante personale, di lavoro di straordinario feriale.

L'indennità viene corrisposta a compenso dei compiti e prestazioni, che i dipendenti sono chiamati ad effettuare, in attuazione dei provvedimenti finalizzati al recupero della produttività, di cui al punto 2) del presente accordo.

Sono abrogate le disposizioni contenute nell'O.d.S. 105 del 14 maggio 1981, fermo restando l'espletamento dei compiti e delle funzioni proprie della qualifica rivestita, che verranno richiamati con apposito O.d.S..

Nei casi di concessione di permessi o distacchi sindacali, retribuiti, la indennità di cui trattasi sarà corrisposta con gli stessi criteri e modalità delle indennità di cui ai punti 4 e 5 dell'Accordo Nazionale 12.3.1981, come specificati nella circolare della Federtrasporti n° 85 del 20.10.'81.

d) Indennità variabile di produttività

sarà istituita qualora dall'attuazione dei provvedimenti concordati di cui al punto 2) e di altri che fossero concordati nel corso di validità del presente accordo verrà accertato un incremento di produttività complessivo superiore a quello preventivato.

La misura e le modalità di corresponsione della indennità variabile saranno fissate d'accordo fra le parti nel rispetto del criterio della proporzionalità all'incremento di produttività accertato.

e) Indennità di galleria

A decorrere dal 1.7.'83 al personale che effettua la propria prestazione in galleria viene corrisposta una indennità di L. 1.500 per ogni giornata di effettivo servizio. Tale indennità è ridotta a L. 750 quando la permanenza in galleria è inferiore ad un turno di servizio, ma comunque pari o superiore a 2 ore.

[Handwritten signatures and initials]

5

In tal senso vengono modificati gli Accordi Sindacali Aziendali 21.8.1958 (art. 6), 22.7.1961 (art. 7) e 7.3.1965 (art. 4).

f) Indennità "agente unico"

A parziale modifica di quanto stabilito negli Accordi Aziendali 19.4.'71 e 21.7.'82 ai conducenti di linea che prestano servizio ad agente unico sarà corrisposta, a decorrere dal 1° luglio 1983, un'indennità di L. 1.500 lorde per ogni turno, comprensivo di eventuali eccedenze, ridotta a L. 750 lorde per ogni frazione di turno inferiore alla metà o prestazioni di lavoro straordinario (pezzature) non collegate al turno.

g) Indennità guida veicoli fuori degli impianti aziendali

Al personale operaio, specificatamente incaricato dall'Azienda della condotta di autoveicoli fuori degli impianti aziendali, a partire dal 1° luglio 1983 verrà corrisposta una indennità pari a L. 10.000 lorde mensili.

L'art. 6 dell'Accordo Sindacale Aziendale del 30 marzo 1963 è abrogato.

h) Indennità servizio distaccato

Ferme restando le condizioni e le modalità di corresponsione della indennità di servizio distaccato previste nell'art. 2 punto 12) dell'Accordo Sindacale Aziendale 9.2.1949, la misura della predetta indennità viene elevata, dal 1° luglio 1983, a L. 1.500 giornaliera e, dal 1° luglio 1984, a L. 3.000 giornaliera.

Tale indennità sarà corrisposta quando non ricorrano i termini e le condizioni per usufruire dell'indennità di trasferta.

3) Verifiche

Nello spirito del C.C.N.L. di categoria che prevede il conseguimento di incrementi della produttività aziendale da destinare, pro-quota, al trattamento del personale, le parti concordano che l'attuazione dei progetti di cui al presente accordo è finalizzato ad ottenere recuperi di produttività, dai quali derivi la disponibilità per i benefici da attribuire al personale ai sensi di cui al punto 4) del suddetto contratto.

In tal senso si conviene di procedere a periodiche verifiche, con cadenza trimestrale a partire dal 1° ottobre p.v. da effettuare congiuntamente tra l'Azienda e la Federazione Unitaria CGIL-CISL-UIL, sulla concreta attuazione dei progetti finalizzati di che trattasi, allo scopo anche di provvedere agli eventuali correttivi sul piano tecnico-programmatico.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like "Saverio", "Robb", and others.]

In occasione della verifica trimestrale del mese di ottobre 1983, le parti procederanno alla valutazione generale dell'avvic e dell'avanzamento dei progetti di cui all'allegato a del presente accordo, con particolare riferimento a quello dell'esercizio ad agente unico anche al fine della loro eventuale riconsiderazione per correlarli alle finalità di cui al primo capoverso.

Alle verifiche trimestrali di aprile 1984 ed aprile 1985 verranno convalidate le scadenze previste dall'art. 7 sub a), in relazione allo stato di attuazione degli interventi contemplati nei progetti per i recuperi di produttività.

9) Livello di riferimento incremento produttività

Viene fissato uguale al livello medio di produttività del biennio 1980-1981.

10) Danni al materiale rotabile aziendale

In relazione alla estensione territoriale della rete dei servizi aziendali e delle difficoltà derivanti dal progressivo aumento del traffico veicolare nel quadro della normativa di legge vigente, l'Azienda provvederà agli addebiti per danni al materiale rotabile nei limiti previsti dall'art. 6 dell'Accordo Aziendale 10.12.1974 solo a partire dal terzo caso in cui l'agente si sia reso responsabile dei danni stessi, in ogni anno, iniziando dal 1.1.1984. Si intende esonerata, alla data della stipulazione del presente accordo, la situazione relativa alle pendenze non definite per i danni di cui sopra.

11) Turni di servizio personale anziano

Al fine di rendere più attiva e proficua la prestazione del personale nel processo produttivo dell'Azienda, il personale viaggiante impiegato nel servizio di linea e che abbia superato l'età di 55 anni potrà essere utilizzato in turni particolari di servizio meno gravosi, svolgentisi sia in vettura che in rimessa o nei posti di vendita di titoli di viaggio al pubblico. L'individuazione e la composizione di tali turni e la ciclazione dei medesimi saranno predisposte dall'Azienda, d'intesa con la SCUA.

12) Mobilità

Nell'intento di rendere più favorevoli le condizioni di partecipazione degli agenti al potenziamento dei servizi gestiti dalle Aziende pubbliche laziali di trasporto saranno attuate procedure uniformi per attivare rapidamente i trasferimenti del personale tra l'ATAC e l'ACOTRAL, secondo i principi di equità e

[Handwritten signatures and initials]

di salvaguardia dell'interesse dei lavoratori stabiliti nell'intesa raggiunta tra le parti il 19.4.1983 su iniziativa della CISPEL-LAZIO.

Le parti si impegnano anche a perseguire ed esaminare possibili ulteriori iniziative tendenti ad agevolare la mobilità e l'utilizzazione produttiva del personale tra le Aziende.

13) Orario di servizio

Fermo restando l'orario contrattuale di lavoro ai fini retributivi, l'orario di servizio del personale viaggiante, utilizzato ad agente unico, è quello indicato negli accordi sindacali 19.4.1971, 10.12.1974, e nel Verbale di Intesa del 21.7.1982.

Nell'ambito del processo di ristrutturazione dei turni e di riorganizzazione delle lavorazioni concordato tra le parti secondo il progetto per l'incremento della produttività di cui al punto 2), fermo restando l'attuale orario di lavoro ai fini retributivi, al personale che effettua prestazioni lavorative con orario superiore a 37 ore settimanali, l'orario di servizio verrà ridotto fino a raggiungere le 37 ore settimanali, -comprehensive di 60 minuti primi per le operazioni accessorie e preparatorie del lavoro distribuiti in ragione di 10 minuti primi al giorno all'inizio del turno lavorativo- con la seguente gradualità:

- 39 ore settimanali, comprensive di 30 minuti primi di tempi accessori distribuiti come sopra indicato, a decorrere dal 1° gennaio 1984 a condizione che a tale data sia realizzato almeno il 30% del servizio ad agente unico, oppure dal 1° giorno del mese successivo nel quale sia stato realizzato tale livello di servizio (30% ad agente unico);
- 37 ore settimanali comprensive di 60 minuti primi per tempi accessori distribuiti come sopra indicato, a decorrere dal primo giorno del mese successivo nel quale sia raggiunto almeno il 50% del servizio ad agente unico.

L'adozione di tali provvedimenti dovrà garantire e migliorare gli attuali livelli di produttività e non dovrà in nessun modo dare luogo ad un aumento delle prestazioni di lavoro straordinario.

A tal fine per quanto riguarda il personale operaio i provvedimenti di cui sopra saranno correlati alle iniziative contenute, per il settore manutenzione officine e cantieri, nel progetto aziendale allegato al presente accordo, particolarmente

hw

per quanto attiene alla adozione di tempi e metodi per le operazioni di manutenzione e di turni di lavoro correlati con le disponibilità di vetture nei depositi.

Per il personale con turni di lavoro avvicendati, ad eccezione del personale viaggiante, i tempi accessori compresi nell'orario di servizio saranno considerati utili e sufficienti per la sovrapposizione dei turni stessi.

14) Omogeneizzazione prestazioni straordinarie

In una visione tendente a ricondurre lo straordinario al concetto originario della eccezionalità, la ristrutturazione dei servizi e la conseguente revisione dell'articolazione dei turni, tenderà a perseguire la omogeneizzazione tra i vari settori aziendali delle prestazioni di lavoro straordinario.

15) Ambiente e salute

Vengono confermate tutte le norme contenute nell'art. 16 dell'Accordo Sindacale Aziendale del 23.2.1978 relative alla attività per la prevenzione e la tutela della salute del personale.

16) Mense aziendali

Ad integrazione di quanto previsto dall'Accordo Sindacale del 13.7.1978, considerate le maggiori incombenze poste a carico del Popolavoro Aziendale conseguenti alla espansione delle mense nei vari impianti collocati nel territorio regionale in base al programma concordato con le OO.SS., l'Azienda, a decorrere dal 1° luglio 1988, accogliendo una specifica richiesta in tal senso avanzata dalle OO.SS. stesse, concederà il distacco retribuito ad un altro membro del Consiglio di Amministrazione nel Popolavoro A.CC.FRA.L..

Tale distacco è finalizzato alla necessità di seguire e vigilare l'andamento della gestione delle mense.

17) Introduzione nuove tecnologie

Nel quadro dell'introduzione diffusa dell'informatica e della automazione per la riorganizzazione del lavoro e dei servizi insita nell'attuazione del progetto complessivo aziendale per il recupero di produttività, si riconosce che l'uso delle apparecchiature elettroniche, terminali etc., necessari per la introduzione e/o la richiesta di dati per la comunicazione e/o la richiesta di notizie, fa parte normale del lavoro e della professionalità di ciascun lavoratore. Casi particolari di maggiore rilevanza verranno esaminati tra le parti.

W
Am
LS
ep
Jurru
Esuer
Bello
coefficiente
R

18) Indennità Centro Elaborazione Dati

A parziale modifica dell'Accordo Sindacale Aziendale 22.7.-1961 (art. 7) l'indennità di cui all'oggetto da corrispondere al personale addetto al "CED", fermi restando criteri e modalità di corresponsione, viene elevata a decorrere dal 1° luglio 1983 alle seguenti misure:

- Funzionari e Programmatori L. 780
- Operatori " 520
- Addetti alla registrazione dati " 430

19) Pagamento delle retribuzioni

L'Azienda per motivi di sicurezza e sulla base delle indicazioni espresse dalle competenti Autorità non si trova nelle condizioni di poter accogliere la richiesta di ripristinare il pagamento delle retribuzioni in moneta corrente.

L'Azienda assicura comunque, che verranno prese tutte le possibili iniziative per favorire l'addebito delle retribuzioni nei conti correnti bancari del personale alle condizioni più favorevoli, nonché la riscossione degli assegni circolari a mezzo dei quali viene erogata la retribuzione.

20) Assistenza legale

Riconosciuta la esigenza di una più puntuale verifica delle norme per l'assistenza legale contenute nell'art. 3 dell'Accordo Sindacale Aziendale 23.2.'78, le parti si impegnano a verifiche trimestrali sull'andamento applicativo dell'assistenza legale ai lavoratori.

21) Decorrenza e durata

Il presente Accordo decorre dal 1.7.1983 ed avrà durata sino al 30.6.1986. Esso si intenderà tacitamente prorogato qualora non intervenga disdetta da una delle parti contraenti almeno tre mesi prima della scadenza.

Rimane confermata la validità degli istituti contrattuali non modificati dal presente Accordo.

fratelli

22) Validità

Il presente Accordo si intende valido subordinatamente all'approvazione per l'Azienda da parte degli Organi Tutori e per la Federazione Unitaria CGIL-CISL-UIL da parte delle assemblee dei lavoratori e degli organi Direttivi Sindacali.

Per L'A.CO.TRA.L.

Per la FEDERAZIONE UNITARIA CGIL-CISL-UI

Imy
[Handwritten signatures]

PROVVEDIMENTI PER IL RECUPERO DELLA PRODUTTIVITA'

Programma di interventi da realizzare in applicazione del C.C.N.L.
17 giugno 1982

Al fine dell'applicazione di quanto previsto nel punto 4) dell'accordo per il rinnovo del C.C.N.L. degli autoferrotranvieri stipulato il 17 giugno 1982 tra la FEDERTRASPORTI, la FENIT, l'ANAC, l'INTERSIND e la Federazione Unitaria CGIL-CISL-UIL con interventi nell'organizzazione aziendale ed in quella del lavoro e dell'intesa intervenuta il 20/5/1983 tra la FEDERTRASPORTI e la Federazione Unitaria, sono stati individuati i seguenti progetti finalizzati idonei a realizzare un effettivo incremento dell'efficienza, dell'economicità ed efficacia dei pubblici servizi di trasporto gestiti dall'A.CO.TRA.L.

- Adozione dell'agente unico sulle autolinee:

Entro l'11 luglio 1983

- Linea ordinaria Roma-Aeroporto di Fiumicino;
- Linea P.zza Belli-Fiumicino centro, con capolinea spostato a P.le Ostiense ;
- Linee della direttrice "Aurelia" (depositi o concentramenti di Civitavecchia, Cerveteri, Acqua Acetosa, Tolfa, Montalto di Castro, Fiumicino) per il 65% dei turni di servizio ;
- Linee di collegamento con lo Stabilimento FIAT di Piedimonte S.Germano, per almeno il 20% dei turni dei depositi o concentramenti di Fiuggi, Frosinone, Formia, Minturno, Madonna del Piano, Sora, Pontecorvo e Casino ;
- Intensificazioni di servizio per le zone marine facenti capo ai depositi di Capannelle e Nettuno.

Entro il 10 settembre 1983

- Linea diretta Viterbo-Roma e viceversa (parziale);
- Linee della direttrice "Tiburtina" (depositi o concentramenti di Portonaccio ex INT, Tivoli, Palombara, Monterotondo, Subiaco) per circa il 50% dei turni di servizio;

Entro il 15 novembre 1983

- Linee della direttrice "Casilino" (depositi o concentramenti di Colferro, Castro Pretorio, Sora, Frosinone, Veroli, Arce) per circa il 30% dei turni di servizio ;

Handwritten signatures and initials:
- Top left: *dy*
- Middle left: *11*
- Middle: *Ferrara*
- Middle right: *Lucas*
- Bottom center: *But*
- Bottom right: *eg*
- Far right: *Caruffe*
- Far right: *R*

Entro il 1° ottobre 1983

- Linee urbane di Frascati, Grottaferrata, Nettuno, Sora e Zagarolo, con le necessarie variazioni di percorso (depositi di S.Giuseppe, Genazzano, Nettuno e Sora);

Entro il 31 dicembre 1983

- Estensione nei seguenti depositi e concentramenti delle tre Aree Operative sino a concorrenza del 30% del totale complessivo dei turni di servizio della rete:

Area Nord: Acquapendente, Amatrice, Bagnoregio, Blera, Borgorose, Fiuma
ta, Vallelunga, Civitacastellana, Castel S. Elia, Magliano Sabino, Ter
zone, Manziana, Morlupo, Poggio Mirteto, Nazzano, Poggio Moiano, Rieti,
Ronciglione, Soriano, Valentano e Viterbo;

Area Romana: Capannelle, Nettuno, Genazzano, via Sannio, S.Giuseppe,
Velletri;

Area Sud: Cassino, Formia, Latina, Madonna del Piano, Marina di Mintur-
no, Morolo, Pontecorvo, SS.Cosma e Damiano, Terracina, Fiuggi, Filetti-
no e Priverno;

Entro il 1° agosto 1983

- Utilizzo nei servizi di guardiania agli impianti di personale inidoneo alle mansioni proprie della qualifica;

Entro il 31 dicembre 1984

- Successiva estensione dell'agente unico nei depositi e concentramenti delle tre Aree Operative sino a concorrenza del 50% del totale dei turni/vettura;

Entro il 31 dicembre 1985

- Successiva estensione dell'agente unico nei depositi e concentramenti delle tre Aree Operative sino a concorrenza del 70% del totale dei turni/vettura;

Entro il 1° settembre 1983

- Costituzione dell'Ufficio centrale turni nel settore ferroviario, analogamente a quanto già avvenuto per le autolinee, per procedere alla elaborazione secondo criteri omogenei dei turni di servizio delle varie linee del personale viaggiante, di guida, di stazione, gestioni, ecc.;

A collection of handwritten signatures and initials in black ink, including names like 'Am', 'B', 'Dini', 'MP', 'Jura', 'Saw', 'Pinto', 'Gij', 'aciffu', and 'b'.

Entro il 31 dicembre 1984

- Adozione delle obliterate a bordo dei treni del servizio urbano Grotte Celoni-Laziali con permanenza a bordo, oltre al macchinista, di un solo agente rispetto ai tre attuali (montaggio operato con personale operaio proveniente da corsi di riqualificazione idonei di cui al recente accordo);

A partire dal giugno 1984

Analisi di fondo della mobilità dell'utenza, attraverso opportune indagini, da parte di apposita struttura operativa, per razionalizzare la rete di trasporto ed i servizi offerti in aderenza alla domanda da soddisfare con specifico riguardo alla efficienza ed efficacia della produzione dei servizi ed alla economicità della gestione.

In tale quadro sarà previsto:

- a) rielaborazione, anche con l'impiego di tecniche per il trattamento automatico delle informazioni che consentano l'automazione della formazione dei quadri di servizio nonché della vestizione dei turni del personale viaggiante delle autolinee e del settore metroferroviario, per ottenere un impiego ottimale delle risorse per bacini di traffico in rapporto anche alle ciclezioni dei riposi settimanali, al personale di riserva, all'incremento del tempo medio di vettura nel rispetto delle normative di legge e contrattuali vigenti. Ciò anche al fine di pervenire ad una omogenea formazione dei turni;
- b) rielaborazione delle pezzature a straordinario (autolinee e servizi metroferroviari) per le intensificazioni di servizio nei periodi di maggior domanda di trasporto per l'ottimale impiego delle risorse;
- c) realizzazione di ulteriori attestamenti di autolinee in corrispondenza di stazioni metroferroviarie, in particolare Subaugusta (direttrici Casilino Prenestino) Frosinone, Anagni (autolinee dirette per Roma via autostrada); attestamenti, di minor entità, potranno essere realizzati a Poggio Mirteto, Zagarolo, ecc.;
- d) revisione dei criteri di utilizzazione del personale di scorta ai treni, di stazione, ispettivo, di controlleria dei servizi metroferroviari e del personale di movimento non viaggiante delle autolinee ai fini di ottimizzarne l'impiego;
- e) provvedimenti concordati di riqualificazione e mobilità del personale;

Entro giugno 1984

- Revisione delle percorrenze delle autolinee secondo una procedura di rilevamento predeterminata in base a tempi mediati desunti da rilevamenti plurimi per bacini.

Am
ls

Am

Am

Am

Am

Am

Am
Am

SETTORE MANUTENZIONE, OFFICINE E CANTIERIEntro il 30 settembre 1983

- Adozione di tempi e metodi per le operazioni di manutenzione con compilazione di rapportino giornaliero da parte dei Capi operai su appositi moduli.

Dal 1° agosto 1983

- Utilizzazione del personale, in caso di necessità per operazioni e per lavori affini anche diversi da quelle dei programmi di lavoro e per riparazioni di guasti di lieve entità rilevati in sede di manutenzione programmata.

Dal 1° settembre 1983

- Articolazione unificata dei turni di lavoro per tutti i componenti dei singoli reparti o squadre con presenza contemporanea, laddove richiesto, da esigenze lavorative di gruppo e revisione dei turni giornalieri di vari reparti operativi del settore metroferroviario secondo necessità di servizio.

Entro il 31 dicembre 1983

- Rilevazione generalizzata delle presenze, con criteri uniformi, a mezzo timbratura del cartellino o altri sistemi di rilevazione automatica.

Dal 1° settembre 1983

- Adozione di turni di lavoro correlati con le disponibilità di vetture in deposito o necessità di presenziamento impianti.

Dal 1° settembre 1983

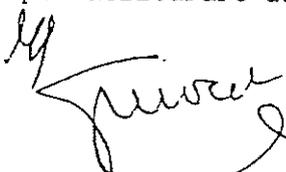
- Istituzione o incremento di turni con orario pomeriggio/sera nei depositi ferroviari per aumentare la disponibilità di veicoli da sottoporre a manutenzione e pulizia ed in primo luogo per consentire la media revisione presso le Officine di Osteria del Curato delle vetture MA impiegate sulla linea "B";

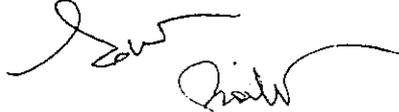
Dal 1° agosto 1983

- Reparti armamento: riposo fisso settimanale nelle giornate di domenica e possibilità di impiego programmato del personale della Metro "A" sulle altre tratte ferroviarie urbane per sopperire alle specifiche esigenze di lavoro e per assicurare la rotazione del personale utilizzato in galleria.

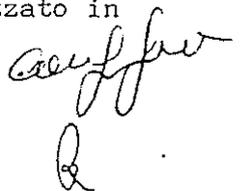












SETTORE UFFICI E MAGAZZINI

- Introduzione di specifiche tecnologie avanzate informatiche nei Settori amministrativi e della gestione a partire dalle seguenti date:
 - a) stampa orari servizio : 1°/9/1983
 - b) programmazione e gestione del servizio: 1°/1/1984
 - c) procedura automatizzata del personale: 1°/1/1984
 - d) procedura automatizzata contabilità generale: 1°/6/1984
 - e) gestione archivio abbonati: 1°/6/1984
 - f) formazione e vestizione turni: 1°/6/1984
- Riconduzione ad unicità ^{del} l'orario lavorativo degli Uffici per ottenere contemporaneità di presenza in unità organiche rappresentate dai singoli Uffici o Servizi, in fasce orarie ordinarie unificate almeno per sedi di lavoro nell'ambito degli accordi vigenti: 1°/9/1983
- prestazioni straordinarie comprese in fasce orarie e giornate predeterminate : 1°/9/1983
- Correlazioni dell'orario di lavoro del personale con mansioni ausiliarie alle esigenze operative degli Uffici od Impianti di appartenenza: 1°/9/1983
- Applicazione di turnazioni per specifiche necessità di espletamento di particolari funzioni, quali il C.E.D., Centri di regolazione e controllo, Ufficio Informazioni, Magazzini, Centralini telefonici, ecc.: 1°/9/1983
- Riequilibrio della situazione dei vari Servizi con potenziamento dei quadri onde consentire l'espletamento in Azienda di funzioni proprie e recupero di risorse derivante da disponibilità di personale proveniente da altri settori e più razionale impiego di personale inidoneo, previ corsi di riqualificazione per mansioni di ufficio, officina, magazzini, ecc. Ciò con conseguente generale riequilibrio della esigenza di ricorso a prestazioni straordinarie nei settori interessati ai provvedimenti: 1°/12/1983
- Accorpamenti uffici di direzione con eliminazione sedi decentrate in Roma: 1°/9/1983

M. Cucchi

Scarfoglio

Am

Dani

Fusca

Sues

Rw

ep

Rubi

VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI PER INCREMENTO DELLA PRODUTTIVITA' DI CUI
AL PROGRAMMA ALLEGATO A) ALL'ACCORDO SINDACALE AZIENDALE DEL 22/6/1983

- Adozione dell'agente unico

L'esercizio ad agente unico comporterà una minore esigenza di personale viaggiante valutata in 241 agenti per ogni 10% di biglietteria automatizzata. Ciò consentirà la riduzione dell'impiego di personale a prestazioni straordinarie per la vestizione di turni scoperti per carenza di organico e l'eliminazione dei turni bigliettaio su 70 pezzature a straordinario, per un numero medio di 300 giornate annue. Si avrà pertanto un minor fabbisogno di personale in termini di prestazioni ordinarie e straordinarie per un ammontare di 4.230 milioni annui per ogni 10% di applicazione dell'esercizio ad agente unico.

Dal recupero si defalcano gli oneri per indennità "agente unico" per il conducente calcolata in 210 milioni/anno, per i verificatori titoli di viaggio pari a 415 milioni/anno, per il compenso provvigionale per la vendita dei biglietti in 130 milioni/anno. Il beneficio così risultante ammonta a 3.475 milioni/anno.

Tale beneficio si ripartisce nel periodo preso in esame secondo la tabella che segue:

			10% anno = 3.475 milioni
1983	30% medio nel semestre	= 15 %	2.606 milioni
1984	30% nell'anno 10% medio	= 40%	13.900 "
1985	50% nell'anno 10% medio	= 60%	20.850 "
1986	per 1° semestre	= 70%	12.164 "
			<hr/>
			49.520 milioni
			=====

- Utilizzo nei servizi di guardiania di personale inidoneo

Spesa per il servizio di guardiania appaltato:

350 ore/giorno x 365 giorni x 15.000 = 1.920 milioni/anno

Murari
2/11
Esposito
data: 1986
Whuenilly
R
capfior

Il beneficio é così ripartito :

1983	960 milioni
1984	1.920 "
1985	1.920 "
1986	960 "
Totale	5.760 milioni

- Elaborazione secondo criteri omogenei dei turni di servizio del personale viaggiante, di guida, di stazione, delle gestioni, ecc. nel settore metroferroviario, analogamente a quanto in corso nel settore delle autolinee.

Il beneficio stimato equivale a 70 agenti, pari a f. 1.750 milioni/anno mediamente nel triennio, per un ammontare totale di 5.250 milioni.

- Obliteratrici a bordo dei treni del servizio urbano Grotte Celoni-Lazio.

Il beneficio é stimato nella disponibilità di 93 agenti pari a lire 2.325 milioni/anno, con riferimento all'intero anno 1985 e metà 1986, per un ammontare di 3.490 milioni.

- Rielaborazione turni del personale viaggiante, ciclazioni, riposi settimanali, personale di riserva, percorrenze autolinee, incremento tempo medio di vettura.

Il beneficio risultante viene così stimato:

- a) ciclazioni riposi, riserve e percorrenze autolinee: si valuta nel 4% dei turni di vettura e si ha $2.100 \times 1,4 \times 0,04 = 128$ agenti per un ammontare di 3.200 milioni/anno medio nel periodo così ripartiti in relazione all'attuazione progressiva dell'esercizio ad agente unico:

1983	$3.200 \times 0,5 \times 1,85 =$	2.960 milioni
1984	$3.200 \times 1 \times 1,6 =$	5.120 "
1985	$3.200 \times 1 \times 1,4 =$	4.480 "
1986	$3.200 \times 0,5 \times 1,3 =$	2.080 "

Totale 14.640 milioni

- b) incremento del tempo medio di vettura di 35 minuti del personale viaggiante delle autolinee, pari ad un recupero stimato per l'intero periodo in 265 agenti per un ammontare di 6.600 milioni/anno ^{per ciascuna unità di vettura} che con la realizzazione graduale dell'esercizio ad agente unico corrisponde per il triennio a globali 29.950 milioni;

dy
Barz
Mura
Seg
Questi
Prato
My
R
Couffre

- c) rielaborazione delle pezzature a straordinario delle autolinee e del settore metroferroviario con recupero medio nel triennio dei tempi a disposizione di 45 minuti per pezzatura. La valutazione si effettua sulla base di 430.000 pezzature/anno, in relazione anche all'attuazione graduale dell'esercizio ad agente unico per un ammontare nel biennio 1 luglio 1984 - 30 giugno 1986 di 5.000 milioni.
- Razionalizzazione della rete dei servizi autolinee e ferroviari. Con recupero medio nel triennio di 150 agenti per un ammontare di 11.250 milioni.
 - Revisione ciclagioni, riposi settimanali, riserve ed incremento tempo medio vettura del personale metroferroviario. Si stima un beneficio nell'arco del triennio pari a 310 ore/giorno corrispondenti a 3.400 milioni.
 - Realizzazione di attestamenti di autolinee in corrispondenza di stazioni metroferroviarie. Viene stimato in 8.900 milioni pari all'85% del costo di esercizio di 1.800.000 vetture-Km. per il periodo 1/1/1985-30/6/1986.
 - Recupero personale di scorta, di stazione, gestione, ecc. dei servizi metroferroviari. Valutato mediamente nel triennio in 87 agenti per 6.520 milioni.
 - Recupero di risorse discendente dall'esercizio con biglietteria automatica e riqualificazione personale inidoneo per mansioni in officina, magazzini, uffici, ecc. Con minore necessità di ricorso a prestazioni straordinarie che si valutano mediamente in 380.000/ore anno corrispondenti a 11.400 milioni nel triennio.
 - Recupero personale officine per adozione di nuovi tempi e metodi nelle operazioni di manutenzione, turni di lavoro correlati con la presenza del materiale rotabile in officina e rimessa e più razionale impiego nei programmi e nelle operazioni di manutenzione. Recupero stimato in 150 agenti/anno, pari al 6% della forza, che si valuta in 11.250 milioni nel triennio.
 - Contenimento delle prestazioni in straordinario - nell'ambito del perseguimento della omogeneizzazione di tali prestazioni tra i vari settori aziendali - del personale degli uffici, ausiliari, ecc. pari a 93.600 ore/anno, del personale operaio di officina e manutenzione pari a 223.400 ore/anno, del personale operaio di presenziamento dei servizi metroferroviari pari a 63.600 ore/anno, che si valutano nel triennio in f. 11.420 milioni.

MP
Cecceffio

R

Gianni

Quattrone

Quattrone

GG

- Adozione del riposo fisso settimanale alle squadre armamento e mobilità sui tratti urbani di Roma del personale armamento addetto alla metro A. Con conseguente recupero di personale valutato mediamente in 30 agenti/anno per complessivi 2.250 milioni nel triennio.
- Recupero di personale impiegatizio, servizi ausiliari, ecc. rispetto alle previsioni di organico per impiego di tecniche per il trattamento automatico delle informazioni, ecc. che si valuta in 180 agenti/anno nel triennio per complessivi 13.500 milioni.
- Contenimento del ricorso all'istituto delle trasferte (diarie e pernottazioni), con esclusione delle diarie ridotte del personale viaggiante, a seguito di mobilità del personale negli impianti e negli uffici, valutato nel 20% circa, per un recupero complessivo nel triennio pari a 1.200 milioni.

Il totale generale dell'incremento di produttività nel triennio ammonta a 194.700 milioni; la quota da attribuire al personale (33%) risulta pertanto essere 64.251 milioni.

phucetelli

W 22.6.1983

Campagna

Renzo Roschi

Mura

Saverio

Lucio Pini

Dry
G