

ACCORDO SINDACALE AZIENDALE

Il giorno 28 luglio 1988,

TRA

- L'A.CO.TRA.L., rappresentata dai Sigg: Dr. Giorgio Masini, Dr. Aldo Pasquali, Dr. Cataldo Colicchia, Ing. Angelo Curci, Ing. Guido Lanzara;

assistiti dai Sigg: Ing. Antonio Valeri, Dr. Guido Bottini, Rag. Pietro Grilli, Dr. Arnaldo Odoardi, Dr. Piergiulio Salinari

- le Confederazioni Sindacali CGIL-CISL-UIL, rappresentate dai Sigg.:

- per la CGIL, Umberto Cerri, Franco Gambini, Claudio Minelli, Giancarlo D'Alessandro;

- per la CISL, Benito Ciucci, Maurizio Policastro;

*Handwritten signatures:*  
G. Masini, A. Pasquali, C. Colicchia, A. Curci, G. Lanzara  
U. Cerri, F. Gambini, C. Minelli, G. D'Alessandro  
B. Ciucci, M. Policastro

- per la UIL, Giorgio Manieri,
  
- le OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL-Trasporti, rappresentate dai Sigg.:
  
- per la FILT-CGIL, Angelo Panico, Simone Campagna, Gatti Enrico, Bruno Di Loreto, Giuseppe Malta, Sergio Pirozzi;
  
- per la FIT-CISL, Enrico Felici, Stefano Incletolli, Claudio Barsi, Filippo Briscese, Luigino Ardito, Demetrio Boccanera;
  
- per la UIL-Trasporti, Giancarlo Napoleoni, Benito Ranieri, Roberto Curti, Gaetano Di Domenico;
- per la SCUA, A. Leproux, M. Capparella, V. Maccauro, C. Caldarelli, E. Gattinari, A. Alboni, L. Pitaccio, A. Cosentino, L. La Gamba,

PREMESSO

- che l'Accordo Integrativo Aziendale del 22.6.1983 prevedeva la sua durata contrattuale nell'arco di tempo dall'1.7.1983 al 30.6.1986;
  
- che le OO.SS. CGIL-CISL-UIL hanno proceduto, dapprima, con lettera del 13.3.1986, a dare disdetta dell'accordo medesimo e, successivamente, con lettera del 10.4.1987, a presentare la piattaforma contenente le richieste per il rinnovo dell'Accordo Integrativo;
  
- che la dichiarazione sottoscritta dalle parti in sede nazionale il 27.2.1987, a seguito dell'Accordo Nazionale del 20.6.1986, ha dato facoltà alle Aziende di rinnovare gli accordi integrativi già scaduti;
  
- che nella stessa dichiarazione si è sancito che, essendo state esaurite nell'ambito delle trattative nazionali le somme erogabili dalle Aziende per gli anni 1987, e 1988, "i costi del lavoro relativi alla contrattazione aziendale devono essere coperti dalle economie derivanti da recuperi di produttività, in attuazione dei progetti aziendali, attraverso periodiche verifiche che, comunque, coincidono con la formazione del bilancio";

- che, stante tale prescrizione, l'Azienda ha predisposto e presentato alle OO.SS., nel periodo dal 9.7.1987 al 20.1.1988, progetti di massima ed esecutivi riferiti a tutti i settori aziendali;
- che in tale periodo, per superare le difficoltà insorte fra le parti, sono intervenute riunioni a livello istituzionale (Regione, Comune di Roma e Consorzio) che hanno reso possibile la prosecuzione delle trattative in sede aziendale, avendo tali istituzioni espresso indirizzi riguardo alla validità dei progetti aziendali ed alla decorrenza del nuovo accordo integrativo (1° luglio 1986);
- che, sulla base di tali indirizzi, nella riunione del 15.10.87 si è proceduto alla stipula di un protocollo di intesa con il quale sono stati concordati i requisiti essenziali dei progetti per la razionalizzazione e lo sviluppo dei servizi e per il conseguimento di economie derivanti da recuperi di produttività, prevedendo, tra l'altro, l'erogazione a favore del personale di una anticipazione sui benefici discendenti dall'attuazione dell'Accordo Integrativo;
- che il Consorzio Trasporti Lazio, con delibera assembleare n° 243 del 27.10.87, ha approvato il succitato protocollo di intesa;
- che la Giunta Regionale Lazio, con deliberazione n° 6687 del 3.11.1987, ha disposto specifica erogazione finanziaria per la corresponsione dell'anticipazione di cui sopra;
- che, successivamente alla data di stipula del predetto Protocollo, sono intervenute numerose riunioni a livello tecnico, nelle quali, approfondendo gli aspetti normativi, economici e progettuali inerenti ad una ipotesi di Accordo, sono insorte ulteriori divergenze tra le parti;
- che ciò ha comportato l'esigenza di una nuova mediazione in sede istituzionale;
- che in data 11 aprile 1988, alla presenza per la Regione Lazio del Presidente della Giunta Regionale, dell'Assessore ai Trasporti, dell'Assessore ai Problemi del lavoro e per il Comune di Roma dell'Assessore al Traffico e viabilità, si è addivenuti alla sottoscrizione di un Preliminare di Accordo Sindacale Aziendale Integrativo;
- che in detto Preliminare, mentre si precisavano gli obiettivi ed i contenuti dell'intesa, si fissava altresì la possibile articolazione dei benefici da destinare al personale, da commisurarsi comunque alle economie discendenti dalla definizione dei progetti e dalle relative applicazioni;

CONSIDERATO

- che l'Accordo Integrativo del 22.6.1983 è scaduto il 30.6.1986;
- che il periodo 7-85/6-86 è stato individuato quale base di riferimento per calcolare i recuperi economici successivi alla scadenza del citato precedente Accordo Integrativo;
- che, nel periodo intercorrente fra la scadenza del precedente contratto e la stipula del nuovo, il personale aziendale ha fatto fronte alle perduranti e progressive scoperture di organico con più elevati livelli di produttività, contribuendo a determinare i presupposti per la elaborazione delle più avanzate fasi di recupero oggetto del presente Accordo;
- che il consolidamento e l'accentuarsi di tale favorevole situazione potrà essere conseguito con l'adozione delle nuove normative e modalità organizzative previsto nei progetti aziendali;
- che i progetti suddetti, come già concordato nel Protocollo di intesa del 15.10.1987 e nel Preliminare di Accordo dell'11.4.1988, mirano essenzialmente:
  - a) alla razionalizzazione, affidabilità e potenziamento del servizio automobilistico, alla luce anche di quanto previsto dagli artt. 5 e 6 della Legge Regionale n° 37 del 6.7.1987, per renderlo coerente con le effettive esigenze di mobilità, esigenze diversificate nelle varie fasce orarie e nelle giornate di sabato e festive;
  - b) alla razionalizzazione e potenziamento delle operazioni di manutenzione del parco autobus, anche migliorando tempi e procedure per il flusso dei materiali di ricambio ed acquistando le attrezzature necessarie per il potenziamento della capacità di produzione di ciascun impianto esistente e/o di possibile acquisizione, al fine di elevare il numero delle vetture circolanti dal valore non stabilizzato di 1.350 al valore di 1.500 stabilizzato, recuperando altresì all'interno dell'Azienda l'effettuazione del livello C (ex 25.000 km.) di Manutenzione Programmata;
  - c) alla ristrutturazione dei turni di servizio del personale addetto al settore automobilistico, con l'estensione del servizio ad agente unico e l'adozione di turni a nastro, correlate alle effettive esigenze di servizio;
  - d) alla razionalizzazione della organizzazione per la manutenzione degli impianti automobilistici e della conseguente utilizzazione del personale;

1.1

1.1

11  
FBB

- e) al progressivo incremento in prospettiva del servizio nel settore metro-ferroviario, correlato all'attuazione dei programmi in atto, concernenti consegne di nuovo materiale rotabile ed interventi di acclassamento delle infrastrutture e degli impianti, nonché al miglioramento dei tempi e procedure per il flusso dei materiali di ricambio;
  - f) alla rideterminazione dei turni di servizio ed al riordino delle funzioni lavorative del personale addetto al settore metro-ferroviario, prevedendo l'utilizzazione delle qualifiche strettamente necessarie all'espletamento del servizio e la revisione delle modalità di svolgimento del servizio di pulizia delle stazioni, dei locali e del materiale rotabile;
  - g) al riordino organizzativo-funzionale del settore preposto alla manutenzione degli impianti fissi metro-ferroviari;
  - h) al riassetto organizzativo del settore Ispettivo, Tecnico e di Direzione, diretto alla razionalizzazione delle procedure, mediante anche l'estensione di applicazioni e strumenti informatici nei vari segmenti strategici, per favorire l'introduzione di moderne tecniche di gestione e di controllo, essenziali per un più compiuto sviluppo delle funzioni necessarie per attuare il decentramento funzionale delle attività, valorizzando altresì la professionalità degli addetti e sviluppando la loro partecipazione e responsabilizzazione nelle scelte strategiche, nei processi produttivi, nel conseguimento degli obiettivi aziendali;
  - i) al riassetto organizzativo dei servizi di custodia e sorveglianza agli ingressi delle sedi e degli impianti aziendali, dei servizi ausiliari per gli uffici, dei centralini telefonici, nonché alla riorganizzazione dell'autoparco aziendale;
  - l) al riequilibrio qualitativo e quantitativo del personale, garantendo la copertura delle carenze nelle qualifiche strategiche e la sempre più accentuata professionalizzazione del personale addetto;
  - m) alla revisione dei criteri di corresponsione di diarie e trasferte per l'intero personale aziendale, nell'ambito delle normative di legge e dei contratti nazionali;
  - n) alla determinazione delle condizioni per consentire la riduzione dell'orario di servizio settimanale;
  - o) alla ristrutturazione del programma delle corse riservate;
  - p) alla fissazione dei criteri per l'utilizzazione del personale di "riserva" e "disponibile";
- che i recuperi economici, determinati dai progetti formulati, sono strettamente correlati ai tempi di attuazione dei progetti medesimi, che esplicano la loro efficacia essenzialmente in funzione della possibilità di una riduzione dell'incidenza dei costi di produzione del servizio;
- P. 1 P. 1

- che la acquisizione dei benefici economici risulta temporalmente condizionata dalla capacità effettiva di riequilibrio degli organici da attuarsi utilizzando quale fondamentale strumento la pianificazione della forza del personale, che consentirà di attivare, in modo coerente ed ordinato, i necessari processi di riconversione, mobilità, assunzione nei settori strategici nell'ambito di una adeguata gestione del "turn over";
- che, per conseguire la globalità dei risultati, l'Azienda ha considerato un arco temporale che si estende fino al 1991;
- che, ai fini della pianificazione, è previsto l'esodo programmato del personale inidoneo, così come considerato dalla contrattazione nazionale e dal provvedimento di legge recentemente emanato in ragione per l'ACOTRAL di circa n° 1.000 unità nel corso del quinquennio 1988-1992;
- che il modificarsi di tale previsione comporterà necessariamente la ricalibratura della pianificazione degli organici con possibili riflessi sui recuperi economici previsti;
- che, allo scopo di favorire il processo di graduale riequilibrio degli organici, l'Azienda potrà richiedere l'effettuazione di prestazioni a straordinario nei limiti di un valore medio mensile di 18 ore per addetto a decorrere dal 1989, correlato alla scopertura degli organici programmata in modo funzionale al perseguimento degli obiettivi generali assunti;
- che, in relazione a ciò, la pianificazione prevede il graduale assestamento della forza media aziendale al valore massimo di n° 9.820 agenti nell'anno 1991, secondo la seguente articolazione:
  - anno 1988 n° 10.617, ivi comprese n° 269 assunzioni;
  - anno 1989 n° 10.705, ivi comprese n° 386 assunzioni;
  - anno 1990 n° 10210, ivi comprese n° 118 assunzioni;
  - anno 1991 n° 9.820, ivi comprese n° 141 assunzioni;
- che, relativamente alla realizzazione ed al potenziamento dei servizi automobilistici, l'Azienda ha predisposto un nuovo programma di esercizio;
- che, agli Enti Locali interessati al processo di razionalizzazione del servizio, verrà prospettata, d'intesa con l'Assessorato Regionale Trasporti, la modalità con la quale nel tempo, con apposite conferenze orario, potranno essere prese in esame le richieste di trasporto che, sulla base delle potenzialità disponibili, dovranno essere soddisfatte nell'interesse del-

- che si prevede l'espletamento di nuove attività tecnico-organizzative necessarie per ottimizzare il funzionamento aziendale, l'incremento della produzione in vetture/km rispetto a quella di riferimento ed il miglioramento, in genere, degli indici gestionali aziendali;
- che, ai fini dell'apprezzamento di diversificate condizioni, occorre articolare in istituti e con modalità diverse la quota relativa al trattamento del personale;
- che è necessario procedere ad accertamenti, all'esito dei quali subordinare le erogazioni al personale, da effettuarsi periodicamente e annualmente all'atto della formulazione del consuntivo aziendale;

si conviene quanto segue

- Il presente Accordo Integrativo viene stipulato nel rispetto di quanto previsto nella dichiarazione sottoscritta fra le parti a livello nazionale il 27.2.1987 ed in linea con quanto enunciato nel Protocollo di Intesa Aziendale del 15.10.1987 e nel Preliminare di Accordo Sindacale Aziendale dell'11.4.1988.

#### 1) DURATA E VALIDITA'

L'Accordo ha decorrenza dall'1.7.1986 ed avrà durata fino al 31.12.1989; detto accordo si intenderà tacitamente prorogato di anno in anno, salvo disdetta scritta di una delle parti, formulata almeno tre mesi prima della scadenza. .

#### 2) PIANIFICAZIONE DEGLI ORGANICI E PROGETTI

Obiettivo fondamentale e vincolante per le parti è costituito dalla "pianificazione" per il riequilibrio degli organici, da cui deriva essenzialmente il conseguimento dei recuperi economici necessari per la copertura degli oneri discendenti dall'applicazione del presente Accordo.

*Le buste  
1.  Raini*

*S. M.  
A. I. *

Le parti si danno altresì atto che la manovra sugli organici, diretta ad attestare la forza media del personale a n° 3.820 unità, tenuto conto, della possibilità per l'Azienda di richiedere prestazioni a straordinario nei limiti di un valore medio mensile di 18 ore per addetto nell'anno 1989, troverà completa realizzazione nell'anno 1991.

I progetti, il piano della mobilità, il programma delle riqualificazioni, il prospetto delle attrezzature di supporto, che, allegati e sottoscritti dalle parti assieme all'elaborato della pianificazione, costituiscono parte integrante del presente Accordo, saranno operativi dalla sottoscrizione dell'Accordo stesso secondo i tempi tecnici previsti.

I progetti riguardano essenzialmente:

- la ristrutturazione dei programmi di esercizio delle autolinee, con il conseguente adeguamento dei turni di servizio del personale viaggiante;
- la manutenzione del parco autobus;
- la manutenzione degli impianti automobilistici;
- la ristrutturazione del programma delle corse riservate;
- la revisione dei turni di servizio del personale del settore metro-ferroviario;
- la manutenzione del parco rotabile metro-ferroviario;
- il riordino organizzativo-funzionale del settore impianti fissi del metro-ferroviario;
- la pulizia dei locali e del parco rotabile nel settore metro-ferroviario;
- il riassetto delle gestioni;
- il riassetto del settore di direzione;
- la revisione dei criteri applicativi per l'attribuzione di diarie e trasferte;
- la pianificazione del processo di informatizzazione.

*atent*  
*Lo Rey*  
*F*

*Roberto*  
*Raviera*  
*11.*

*Confederati*  
*11/11/89*

*11/11/89*

*A. hes*

A) SETTORE AUTOLINEE

A/1) RISTRUTTURAZIONE DEI PROGRAMMI DI ESERCIZIO ED ADEGUAMENTO DEI TURNI DI SERVIZIO DEL PERSONALE VIAGGIANTE.

Il programma di esercizio comporta una produzione complessiva annua di almeno 93 milioni di vetture/km caratterizzata da elevati livelli di affidabilità dei servizi e da una più adeguata corrispondenza alle esigenze di mobilità, al fine anche del recupero di fasce di utenza.

Il nuovo programma di esercizio elaborato per il periodo invernale scaturisce da una ristrutturazione dei servizi in atto, incentrato essenzialmente sulla traslazione di quote dell'offerta di servizio dalle ore di morbida alle ore di punta, che comporta, fra l'altro, la istituzione di oltre 900 corse per incremento di servizio, di cui oltre 500 nelle ore di punta.

La ristrutturazione, caratterizzata da un sostanziale potenziamento del servizio, è resa possibile dall'estensione dell'esercizio ad agente unico a circa l'80% dei turni di servizio e dall'adozione di turni a nastro, nei limiti indicati nel progetto.

Nell'ambito del presente Accordo inoltre, per far fronte alla domanda emergente, anche in dipendenza di nuovi insediamenti economici e sociali, l'Azienda si impegna a varare, correlativamente al potenziamento delle funzioni di manutenzione, un organico piano di rilancio dei servizi per intensificazioni e/o nuovi collegamenti; detto piano potrà comportare un aumento della produzione annuale di circa 2-3 milioni di vetture/km ed il conseguente adeguamento degli organici.

L'estensione prevista del servizio ad agente unico risulta compatibile con le attuali caratteristiche della viabilità e con la disponibilità di obliteratrici su tutto il parco autobus; a supporto di detta estensione è previsto, entro l'anno 1989, l'avvio della realizzazione di una rete radiomobile, come da allegata scheda progettuale.

Si prevede inoltre la ristrutturazione del programma delle corse "riservate" per il personale, con l'espletamento solamente di quelle correlate a comprovate esigenze ed utilizzazione.

A/2) MANUTENZIONE DEL PARCO AUTOBUS

Il riordino, la razionalizzazione, nonché il potenziamento, soprattutto nelle ore di punta, dell'offerta del servizio automobilistico e la previsione inoltre dell'attuazione, nel medio periodo, di un piano straordinario di sviluppo, comporta l'esigenza di assicurare la disponibilità di un parco mediamente circolante di circa n° 1.500 veicoli, rispetto ad una dotazione

Per il conseguimento di tale obiettivo l'Azienda assume l'impegno: di procedere alla copertura dei quadri intermedi e a quella degli organici del personale addetto alle manutenzioni (Operai ed Operai Comuni); di dotare gli impianti esistenti di ulteriori attrezzature come indicato nei progetti; di recuperare all'interno le lavorazioni del livello C (ex 25.000 km.), con il ricorso all'esterno in modo organico per i superiori livelli di manutenzione, in attesa della realizzazione del Piano impianti e del potenziamento di quelli esistenti; di assicurare il regolare flusso di materiale di ricambio; di attivare idonei presidi informatici a supporto dell'organizzazione e del controllo delle attività di manutenzione del parco autobus.

L'articolazione dei turni del personale addetto sarà più direttamente correlata alla disponibilità dei veicoli negli impianti.

### A/3) MANUTENZIONE DEGLI IMPIANTI

Razionalizzazione della organizzazione del personale addetto alla manutenzione dei fabbricati e degli impianti nell'ambito del decentramento, con costituzione di strutture operative articolate a livello provinciale, finalizzate ad assolvere soprattutto a compiti di pronto intervento e di controllo delle attività affidate all'esterno, relative a rilevanti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

### B) SETTORE FERROVIE

Il sistema metroferroviario sarà interessato, nel prossimo periodo, da profonde trasformazioni riguardanti estensioni, ammodernamenti e potenziamenti delle infrastrutture e dei servizi, per effetto di rilevanti interventi in corso di attuazione.

Nella prospettiva di un progressivo e generalizzato incremento della produzione del servizio, specie in relazione alle consegne di nuovo materiale rotabile, ovvero di materiale rotabile ristrutturato, si prevede nell'anno 1989, una produzione di circa 29 milioni vetture/Km, pur in presenza di limitazioni di servizio sulla linea "B" della metropolitana e sulla ferrovia Roma-Lido, per gli interventi di ristrutturazione in atto, nonché di un diverso criterio di valutazione della produzione del servizio adottato per la ferrovia Roma-S. Cesareo in relazione alla configurazione del nuovo materiale rotabile.

In tale contesto è prevista la rideterminazione dei turni di servizio, riducendo al minimo i tempi di sovrapposizione ovvero di consegna, razionalizzando in particolare quelli relativi al personale viaggiante e di stazione, al fine di

E' prevista inoltre l'attuazione di una nuova organizzazione del lavoro sulla base dei progetti che riguardano:

B/1) METROPOLITANA LINEA "A"

Ristrutturazione dei turni di servizio del personale, con previsione: per gli agenti di stazione, del presenziamento delle stazioni con una unità per ciascuna linea di tornelleria ad eccezione delle stazioni di Anagnina, Termini, Spagna, Ottaviano; per l'ufficio gestioni, il suo graduale ridimensionamento, in conseguenza della revisione organizzativa e della prospettiva di limitare i compiti al ritiro delle esazioni dei controllori ed al controllo degli introiti ritirati dagli esercizi commerciali, ai quali sarà affidata la gestione delle emettitrici biglietti e la vendita dei titoli di viaggio al pubblico.

B/2) METROPOLITANA LINEA "B"

Ristrutturazione dei turni di servizio del personale, con previsione: per gli agenti di stazione, del presenziamento delle stazioni con una sola unità per ciascuna linea di tornelleria, ad eccezione delle stazioni di Termini <sup>Colonna</sup> ed Eur Fermi.

B/3) FERROVIA ROMA-LIDO

Ristrutturazione dei turni di servizio del personale, in relazione: per i conduttori, alla cessata esigenza della scorta ai treni; per il personale di stazione, alla revisione dell'organizzazione tecnico-amministrativa delle stazioni con articolazione della linea in due tronchi.

B/4) FERROVIA ROMA-S.CESAREO

Ristrutturazione dei turni di servizio del personale, in relazione: per i capitreno, alla cessata esigenza, anche nella tratta Grotte Celoni-Pantano, della scorta ai treni; per i conduttori, con l'immissione in servizio dei nuovi treni (anno 1988), già dotati di obliterate e con il completamento dell'installazione delle obliterate su tutti gli altri materiali (entro l'anno 1989), alla cessata esigenza della scorta ai treni; per i capistazione ed i manovratori, alla disabilitazione della stazione di Pantano; per gli addetti alla gestione, alla revisione dei punti di biglietteria in presenza di convenzionamenti esterni, alla chiusura delle biglietterie di S.Cesareo e Roma Laziali, alla raccolta dei proventi delle agenzie esterne delle autolinee.

E/5) FERROVIA ROMA-VITERBO

Ristrutturazione dei turni di servizio del personale con previsione di una limitata utilizzazione dei conduttori sul servizio urbano.

B/6) MANUTENZIONE PARCO ROTABILE

Per far fronte alle esigenze di manutenzione del materiale rotabile attualmente in dotazione e di quello che sarà immesso in servizio nell'anno 1988, nonché per la messa a regime delle revisioni periodiche del materiale rotabile della Metro "A", è necessario procedere ad adeguamenti nell'organizzazione del settore addetto alla manutenzione del materiale rotabile, al fine di incrementare le operazioni di revisione con conseguente aumento del numero dei veicoli disponibili ed elevazione della affidabilità del servizio.

Per il conseguimento di tale obiettivo, l'Azienda assume l'impegno: di procedere alla copertura delle carenze dei quadri intermedi e a quella del personale addetto alla manutenzione del materiale rotabile; di assicurare con maggiore regolarità il flusso dei materiali di ricambio; di attivare appositi presidi informatici, sia centralizzati sia distribuiti nei depositi-officina, a supporto dell'organizzazione e del controllo delle attività di manutenzione.

Tra i provvedimenti mirati alla normalizzazione della gestione degli impianti, particolare rilevanza assumono: la differenziazione degli orari di inizio turni per gruppi omogenei in relazione alla disponibilità del materiale rotabile nei depositi; la razionalizzazione dei tempi di "intervallo" all'interno dei turni; la più puntuale applicazione dei tempi e metodi delle lavorazioni; un adeguato presenziamento in tutte le giornate della settimana.

B/7) SETTORE IMPIANTI FISSI

Il riordino organizzativo funzionale del settore è incentrato sulla semplificazione delle strutture, procedendo sia all'unificazione di reparti analoghi delle metropolitane e delle ferrovie, sia all'aggregazione di reparti diversi ovvero competenze nella stessa ferrovia, come indicato nei progetti.

Tra i provvedimenti adottati, diretti a perseguire l'incremento degli indici di produttività, assumono particolare rilevanza:

- la rideterminazione del numero minimo di operai in servizio  
nei turni;

0 - 0 0 1 0

- la utilizzazione saltuaria su turni ordinari di notte, secondo programmazione o necessità, del personale dei rispettivi Reparti.

#### B/8) PULIZIA LOCALI E PARCO ROTABILE

Alla luce delle esperienze già maturate dirette a cogliere le opportunità emergenti dal mercato in termini di conoscenze, attrezzature e strumentazioni specializzate per l'espletamento di attività complementari, si intende isolare, dalle attività direttamente correlabili all'offerta di servizio, funzioni logistiche di supporto all'espletamento del servizio stesso, con effetti di semplificazione e ridimensionamento della struttura organizzativa.

In tal senso, analogamente a quanto da tempo in atto sulla Metro "A", si è previsto il ricorso all'esterno per la pulizia dei locali, dei treni in stazione, delle stazioni e relative pertinenze, degli altri locali tecnologici.

#### C) SETTORE DIREZIONE

I processi riorganizzativi, prefigurati nei settori dell'esercizio, presuppongono l'adeguato espletamento delle funzioni di supporto riconducibili specificamente al settore di Direzione.

Si procederà, a tal fine, al riassetto organizzativo del settore, puntando sulla razionalizzazione delle procedure, sulla estensione di applicazioni informatiche nei vari segmenti strategici, per favorire l'introduzione di moderne tecniche di gestione e di controllo, essenziali anche per attuare il decentramento funzionale delle attività.

L'informatizzazione dei flussi informativi sarà finalizzata essenzialmente:

- nel settore Autolinee, alla attuazione del "decentramento operativo" delle funzioni di manutenzione e movimento presso le Unità Operative di Impianto;
- nel settore Ferrovie, alla razionalizzazione delle funzioni operative per linea, nell'ambito della struttura organizzativa del settore;
- nel settore dell'Amministrazione, alla estensione, attivazione e/o completamento delle applicazioni relative alla gestione delle risorse materiali, umane e finanziarie.

L'impegno della Azienda è quello di procedere alla copertura dei quadri intermedi, di dotare il settore delle

Il riassetto organizzativo del settore consentirà, pur in presenza dell'espletamento di nuove e più esaurienti funzioni rispetto ai compiti di istituto, di contenere il numero degli addetti, mirando ad informare in genere la loro attività a criteri di maggiore professionalità, e per i Funzionari, in particolare, a criteri di partecipazione e responsabilità nei processi produttivi, nelle scelte delle procedure e nel conseguimento degli obiettivi aziendali.

In questo quadro è previsto anche il riassetto dei servizi di custodia e sorveglianza agli ingressi delle Sedi e degli impianti aziendali, dei servizi ausiliari per gli uffici, dei centralini telefonici, nonché la riorganizzazione dell'auto-parco aziendale.

In tale contesto è prevista la riformulazione degli orari di servizio degli addetti con il ricorso anche, ove strettamente necessario, all'espletamento di turni avvicendati.

### 3) NORMATIVE

#### 3A) DIARIE E TRASFERTE

Attese le profonde trasformazioni intervenute nei processi organizzativi e gestionali aziendali, nonché nell'assetto del territorio e nella sempre più diffusa ed avanzata motorizzazione pubblica e privata, le normative contenute nell'Accordo Aziendale 9.2.1949 risultano largamente superate, tanto da determinare l'esigenza di riformularne di nuove, alla luce anche della normativa nazionale di cui al c.c.n.l. 23.7.1976, i cui stessi criteri sono all'esame delle parti nell'ambito della contrattazione nazionale in corso di definizione.

Le parti pertanto stipuleranno entro il 30 settembre separato specifico Verbale di Intesa sui nuovi criteri e modalità di attribuzione delle indennità di diarie e trasferte al personale.

#### 3B) TURNI AD AGENTE UNICO

Il progetto prevede l'estensione del sistema ad agente unico fino all'80% dei turni.

Nei turni elaborati sono stati indicati i soli tempi effettivi di servizio, intendendosi gli stessi prolungati, fino al completamento dell'orario di lavoro previsto, con disposizione in deposito.

Sul servizio ad agente unico potranno anche essere adottati turni a nastro di durata massima fino a 12 ore.

3C) PERSONALE DI RISERVA

Il personale assegnato su turni di riserva è tenuto ad assicurare la copertura anche del turno a nastro sul quale venisse comandato; la copertura del turno a nastro potrà comportare l'obbligo di un impegno massimo di 9 ore, compreso il tempo trascorso eventualmente in attesa.

La maggiore prestazione lavorativa, eccedente l'orario stabilito in quadro, sarà compensata come lavoro straordinario fino alla effettiva smontata.

Qualora il suddetto limite di impegno di 9 ore non risultasse congruo per garantire l'esigenza di copertura sopra indicata, si procederà, d'intesa fra le parti, al riesame della norma.

3D) PEZZATURE A STRAORDINARIO PERSONALE VIAGGIANTE

Il personale viaggiante potrà essere comandato ad effettuare "pezzature a straordinario" della durata di tre ore. Pezzature di durata superiore, contenute comunque nel limite di circa il 5% del numero complessivo delle pezzature stesse, saranno compensate in ragione del tempo effettivamente lavorato.

3E) CICLAZIONI

Si prevede, laddove ritenuto opportuno, la revisione delle ciclaZIONI del personale con prestazioni a turno, con concentrazione del maggior numero possibile dei riposi nelle giornate di sabato e di domenica, fermo restando il numero dei riposi in atto per il personale con riposo a ciclo rotativo.

3F) TURNAZIONI DEL PERSONALE

In coerenza con i progetti ed i programmi di esercizio, l'Azienda ha predisposto i turni di servizio del personale che, consegnati alle OO.SS., saranno sottoposti alla Commissione di cui all'art. 9 dell'Accordo Integrativo 19.4.1971 per la verifica della loro conformità alle normative di legge e contrattuali vigenti, nonché alle previsioni del presente Accordo.

Esaurita la verifica predetta entro il 30 settembre 1988, i turni di servizio relativi all'intero progetto, previa approvazione delle OO.SS., saranno acquisiti ed allegati all'Accordo.

Rumier

### 3G) TURNI A NASTRO

I turni a nastro sono prestazioni lavorative caratterizzate al loro interno da una o più soste libere, non retribuite, della durata di almeno ore 1,30 ciascuna.

In relazione ad effettive esigenze di servizio, possono essere adottati turni a nastro di durata fino a 12 ore, nella misura massima del 15% del numero complessivo dei turni, comunque non superiore al 30% dei turni di ogni singolo impianto.

Resta confermato che l'orario massimo di lavoro, per i turni ad agente unico, è di ore 6,00.

I turni a nastro possono essere disposti anche sui servizi ad agente unico, nell'ambito delle percentuali suddette, e la durata della guida effettiva non potrà superare le ore 5,30; tali turni saranno comunque computati, ai fini della media contrattuale, in ore 6,10.

Per i turni a doppio agente le soste libere non retribuite, pari o superiori ad ore 1,30, sono escluse dal computo della media quadrisettimanale, mentre tutto il rimanente tempo di impiego del lavoratore nel nastro sarà considerato lavoro effettivo e farà quindi media con i turni continuativi nel ciclo quadrisettimanale.

Le disposizioni e le indennità contenute nell'art. 9 dell'Accordo Integrativo 26.2.1979 ed ogni altra norma contrastante con il presente Accordo sono abrogate e si intendono sostituite da quelle contenute nel presente Accordo.

### 3H) NUOVE TECNOLOGIE

Attesa l'ulteriore diffusione dell'informatica e dell'automazione in tutti i processi organizzativi e gestionali aziendali, si ribadisce che l'uso delle apparecchiature elettroniche (terminali, computers, ecc...) necessarie per l'introduzione e/o la richiesta, nonché l'elaborazione dei dati per la comunicazione e/o la richiesta di notizie, rientra nella normale attività e professionalità del lavoratore, anche a seguito di adeguata preparazione.

### 3I) ORARIO DI SERVIZIO

A parziale modifica di quanto previsto dall'Accordo Sindacale Aziendale 22.6.1983 la riduzione dell'orario di servizio settimanale da 38 a 37 ore, per motivi tecnico-organizzativi riconosciuti dalle parti, avrà decorrenza dal 1° settembre 1988.

In relazione alla proposta avanzata dalle OO.SS. di una diversa articolazione dell'orario di servizio settimanale su un arco di cinque giornate lavorative, l'Azienda si impegna a prendere e concludere l'esame della proposta stessa entro il mese di Dicembre 1988, fermo restando il perseguimento degli obiettivi prefissati nei progetti e della idoneità della struttura organizzativa ai fini della regolarità e sicurezza dell'esercizio.

#### 4) PARAMETRI-OBIETTIVO

Ai fini della valutazione dei recuperi economici, rispetto al periodo di riferimento, si assumono i seguenti parametri, che risultano coerenti con i contenuti dei progetti e con la conseguente pianificazione della forza del personale.

La produzione del servizio costituisce, unitamente agli altri indicatori, parametro di riferimento nella determinazione degli obiettivi.

ANNO	N° ORE ORDINARIE	N° ORE STRAORD.	N° ORE TOTALE	VETT/KM (milioni)
7/85-6/86	18.386.954	4.838.075	23.225.029	121,6
1988	16.889.000	4.732.000	21.621.000	120,0
1989	17.023.000	2.182.000	19.205.000	122,0

Scostamenti nella produzione del servizio, rispetto a quella di programma, saranno considerati dalle parti, al momento delle verifiche previste, per gli interventi del caso e la eventuale rideterminazione a fine anno del premio di risultato e delle indennità collegate.

Ai fini della determinazione dei premi e delle indennità da corrispondere a consuntivo, legati al conseguimento degli obiettivi, si assume per ciascun livello la seguente espressione di calcolo:

$$PR = \frac{a \cdot c}{d} - b$$

dove

PR = Importo premio di risultato

*1/1*

*Linea B...*

*bes*

*1*

- a = Ore ordinarie a consuntivo recuperate + ore straordinarie a consuntivo recuperate moltiplicate per 0.6 (coefficiente di omogeneizzazione rispetto al valore delle ore ordinarie)
- b = Premio di produttività (fisso) corrisposto secondo tabella allegata
- c = Premio di produttività (fisso) + premio di risultato come da tabelle allegate
- d = Ore ordinarie obiettivo da recuperare + ore straordinario obiettivo da recuperare moltiplicate per 0.6 (coefficiente di omogeneizzazione).

#### 5) RECUPERI ECONOMICI

Nel periodo di validità contrattuale, i recuperi economici già determinatisi e quelli stimati per il periodo successivo, avuto riguardo ai contenuti dei progetti ed alla pianificazione della forza del personale, assicurano, in conformità di quanto previsto nella dichiarazione sottoscritta dalle parti il 27.2.1987 a seguito dell'Accordo Nazionale del 20.6.1986, la copertura degli oneri discendenti dalla applicazione del presente Accordo.

Detti recuperi sono stati valutati ponendo a raffronto le prestazioni ordinarie e straordinarie prestate nel periodo di riferimento (luglio 1985-giugno 1986) con quelle ordinarie e straordinarie rispettivamente lavorate nel periodo pregresso (luglio 1986=maggio 1988) e programmate per il periodo successivo (giugno 1988=dicembre 1989).

I relativi importi sono stati calcolati per l'anno 1986 a valori 1986 e per gli anni successivi, al momento, a valori costanti anno 1987.

#### 6) BENEFICI AL PERSONALE

L'importo destinato a benefici al personale sarà distribuito sui seguenti istituti:

- a) premio di produttività (fisso)
- b) premio di risultato (variabile)
- c) indennità capi
- d) indennità di funzione per quadri
- e) indennità turni a nastro
- f) contributo Dopolavoro
- g) assistenza

Gli importi corrisposti in ragione dei predetti istituti, nell'arco di validità del presente Accordo, non potranno in ogni caso eccedere l'ammontare complessivo dei recuperi economici effettivamente conseguiti nello stesso periodo.

a) PREMIO DI PRODUTTIVITA'

In relazione all'impegno cui è chiamato il personale per la realizzazione dei progetti, è istituito un premio di produttività, che sarà ripartito e corrisposto per 14 mensilità nella misura e con le decorrenze appresso indicate:

- gruppo 1) (Funzionario Superiore, Funzionario Principale)  
150.000 (90.000+37.500+22.500)
- gruppo 2) (Capo Ufficio, Programmatore Superiore, Primo Funzionario, Capo Movimento e Traffico Principale, Capo Tecnico Principale, Capo Deposito Principale, Capo Stazione Principale)  
137.000 (82.200+34.250+20.550)
- gruppo 3) (Assistente 1<sup>^</sup>, Programmatore CEC, Capo Movimento e Traffico 1<sup>^</sup>, Capo Tecnico 1<sup>^</sup>, Capo Deposito 1<sup>^</sup>, Capo Stazione 1<sup>^</sup>, Capo Personale Viaggiante 1<sup>^</sup>, Gestore 1<sup>^</sup>)  
126.000 (75.600+31.500+18.900)
- gruppo 4) (Assistente, Operatore CEC 1<sup>^</sup>, Capo Movimento e Traffico, Capo Tecnico, Capo Stazione 2<sup>^</sup>, Controllore Viaggiante Ferrovie, Capo Personale Viaggiante, Capo Deposito, Gestore 2<sup>^</sup>)  
114.000 (68.400+28.500+17.100)
- gruppo 5) (Controllore Movimento e Traffico, Operaio Tecnico, Capo Operai, Macchinista Ferrovie, Sorvegliante Manutenzione)  
103.000 (61.800+25.750+15.450)
- gruppo 6) (Segretario, Capolinea, Conducente Linea, Capo Treno, Operaio Specializzato, Capo Sala Perforazione e Verifica CEC, Operatore CEC, Capo Stazione, Gestore, Esattore)  
96.000 (57.600+24.000+14.400)
- gruppo 7) (Impiegato Comune, Addetto Perforazione e Verifica CEC, Operaio Qualificato, Bigliettatio 8° livello, Conducente, Capo Uscieri, Agente Stazione Metro, Conducente Frenatore 8° livello, Sotto Capo, Addetto Fermata 1<sup>^</sup>, Capo Treno Tranvia, Operatore Scambi Cabina)

- gruppo 8) (Centralinista Telefonico, Dattilografo, Bigliettaio 9° livello, Operaio Comune, Portiere, Usciere, Capo Squadra Manovali, Manovratore Deviatore, Addetto Fermata, Impiegato Stazione, Conduttore Frenatore 9° livello)  
82.000 (49.200+20.500+12.300)
- gruppo 9) (Guardiano, Commesso, Cantoniere Armatore, Manovale)  
75.000 (45.000+18.750+11.250))

Il premio di cui sopra verrà erogato secondo le seguenti modalità:

- 60% con decorrenza 1.7.1986
- 85% con decorrenza 1.7.1987
- 100% con decorrenza 1.7.1988

b) PREMIO DI RISULTATO

E' istituito un premio di risultato da corrispondere annualmente ed in unica soluzione, unitamente alle retribuzioni erogate nei mesi di marzo 1989 e 1990, con riferimento rispettivamente ai risultati conseguiti negli esercizi 1988 e 1989.

La parte di obiettivo conseguita, eccedente quella corrispondente alla copertura delle indennità ed istituti già erogati in forma fissa, costituirà il riferimento per corrispondere proporzionalmente il premio di risultato di cui alla tabella sottoindicata, nonché gli altri premi da erogare al personale legati al risultato.

Detto premio, da erogare nel limite comunque degli importi massimi appresso indicati, è così commisurato:

- gruppo 1) (Funzionario Superiore, Funzionario Principale)  
1.350.000
  - gruppo 2) (Capo Ufficio, Programmatore Superiore, Primo Funzionario, Capo Movimento e Traffico Principale, Capo Tecnico Principale, Capo Deposito Principale, Capo Stazione Principale)  
1.233.000
  - gruppo 3) (Assistente 1<sup>^</sup>, Programmatore CEC, Capo Movimento e Traffico 1<sup>^</sup>, Capo Tecnico 1<sup>^</sup>, Capo Deposito 1<sup>^</sup>, Capo Stazione 1<sup>^</sup>, Capo Personale Viaggiante 1<sup>^</sup>, Gestore 1<sup>^</sup>)  
1.134.000
- SMA A I M

- gruppo 4) (Assistente, Operatore CEC 1<sup>^</sup>, Capo Movimento e Traffico, Capo Tecnico, Capo Stazione 2<sup>^</sup>, Controllore Viaggiante Ferrovie, Capo Personale Viaggiante, Capo Deposito, Gestore 2<sup>^</sup>)  
1.026.000
- gruppo 5) (Controllore Movimento e Traffico, Operaio Tecnico, Capo Operai, Macchinista Ferrovie, Sorvegliante Manutenzione)  
927.000
- gruppo 6) (Segretario, Capolinea, Conducente Linea, Capo Treno, Operaio Specializzato, Capo Sala Perforazione e Verifica CEC, Operatore CEC, Capo Stazione, Gestore, Esattore)  
864.000
- gruppo 7) (Impiegato Comune, Addetto Perforazione e Verifica CEC, Operaio Qualificato, Bigliettario 8° livello, Conducente, Capo Uscieri, Agente Stazione Metro, Conducente Frenatore 8° livello, Sotto Capo, Addetto Fermata 1<sup>^</sup>, Capo Treno Tranvia, Operatore Scambi Cabina)  
801.000
- gruppo 8) (Centralinista Telefonico, Dattilografo, Bigliettaio 9° livello, Operaio Comune, Portiere, Usciere, Capo Squadra Manovali, Manovratore Deviatore, Addetto Fermata, Impiegato Stazione, Conducente Frenatore 9° livello)  
738.000
- gruppo 9) (Guardiano, Commesso, Cantoniere Armatore, Manovale)  
675.000

Il premio in questione è escluso dalla base di calcolo del compenso per lavoro straordinario, della 13<sup>^</sup> e 14<sup>^</sup> mensilità, del trattamento di fine rapporto e, in genere, di tutti gli istituti di retribuzione indiretta.

Lo stesso è corrisposto al solo personale che risulta in servizio a partire dalla data di sottoscrizione del presente Accordo.

*Carlo*  
*R.F.*

*Luigi*  
*1000*  
*1000*

*A. 1000*

Il premio di risultato è corrisposto in ragione del servizio prestato nell'anno ivi comprendendo riposi, festività, congedi ordinari e permessi contrattuali, con esclusione di tutte le assenze per altre motivazioni.

c) INDENNITA' CAPI

In relazione alle specifiche responsabilità loro gravanti per il raggiungimento dei risultati previsti, il premio di risultato è incrementato, rispetto all'importo proprio del gruppo di appartenenza, del 30% per gli agenti inseriti dal 6° al 1° livello (ex legge 30/1978) aventi effettivo comando di uomini e con le seguenti qualifiche:

- Funzionario Superiore
- Funzionario Principale
- Capo Ufficio
- Programmatore Superiore
- Primo Funzionario
- Capo Movimento e Traffico Principale
- Capo Tecnico Principale
- Capo Deposito Principale
- Capo Stazione Principale
- Capo Movimento e Traffico 1
- Capo Tecnico 1^
- Capo Deposito 1^
- Capo Stazione 1^
- Capo Personale Viaggiante 1^
- Gestore 1^
- Capo Movimento e Traffico
- Capo Tecnico
- Capo Deposito
- Capo Stazione 2^
- Capo Personale Viaggiante
- Controllore Viaggiante Ferrovie
- Gestore 2^
- Capo Operai
- Sorvegliante Manutenzione
- Controllore Movimento e Traffico

Ai fini dell'erogazione dell'indennità Capi si farà riferimento a quanto previsto per il premio di risultato.

*Carlo  
F. [signature]*

*Luca [signature]  
21.12.83*

*FAD*

d) INDENNITA' DI FUNZIONE PER QUADRI

I processi di riorganizzazione, prefigurati nel presente Accordo, presuppongono una politica aziendale incentrata sul perseguimento degli obiettivi e conseguentemente su un ampio coinvolgimento e partecipazione del personale in possesso di elevata specializzazione tecnico-professionale, che svolge mansioni di direzione, di organizzazione e di controllo delle attività aziendali.

Tale personale, nell'ambito del decentramento delle attività e delle responsabilità, deve poter garantire in autonomia funzionale l'elaborazione ed il perseguimento degli obiettivi prefigurati nel presente Accordo.

In ragione di ciò viene istituita un'apposita indennità, articolata parte in riconoscimento alla qualificazione di supporto strutturale, tecnico e gestionale, parte da collegare al conseguimento degli obiettivi di sviluppo aziendale, da corrispondere al personale rivestente qualifiche di 1°, 2° e 3° livello dell'attuale tabella di inquadramento (ex legge 30), previa declaratoria di attribuzione da parte della Direzione, sentite le OO.SS.

La suddetta indennità assorbe l'indennità Capi.

1) PARTE FISSA

E' fissata in L. 150.000 per il 1° livello ed in L. 120.000 per il 2° e 3° livello, da corrispondere per 14 mensilità.

2) PARTE VARIABILE

Commisurata in L. 2.400.000 annue per il 1° livello ed in L. 1.920.000 per il 2° e 3° livello, è corrisposta con le stesse modalità previste per il conteggio del premio di risultato ed è esclusa dalla base di calcolo del compenso per lavoro straordinario, della 13<sup>a</sup> e 14<sup>a</sup> mensilità, del trattamento di fine rapporto e, in genere, di tutti gli istituti di retribuzione indiretta.

L'indennità di funzione per quadri sarà riassorbita, fino a concorrenza, da quelle che verranno determinate nella trattativa Nazionale in corso per i quadri di cui alla legge 190/1985.

L'importo delle indennità così riassorbite a livello aziendale verrà destinato per incrementare il Fondo di Assistenza.

*M. B.*

*Luca B...*

*F. B.*

*A.*

e) INDENNITA' TURNI A NASTRO

In relazione all'espletamento dei turni a nastro, sarà corrisposta una indennità, articolata nel modo seguente:

- turni a nastro di durata fino a 7 ore	L. 7.500 lorde;
- turni a nastro di durata fino a 8 ore	L. 15.000 lorde;
- turni a nastro di durata fino a 9 ore	L. 22.500 lorde;
- turni a nastro di durata fino a 10 ore	L. 30.000 lorde;
- turni a nastro di durata fino a 11 ore	L. 37.500 lorde;
- turni a nastro di durata fino a 12 ore	L. 45.000 lorde;

f) CONTRIBUTO AL DOPOLAVORO

Il contributo fisso a favore del Dopolavoro, concordato con l'Accordo Aziendale del 26.2.1979, a decorrere dall'anno 1988 è rideterminato in L. 200.000.000 annui e verrà rivalutato di anno in anno in relazione all'aumento mensile dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e di impiegati accertato dall'ISTAT.

g) ASSISTENZA

Le parti concordano di verificare la fattibilità giuridica dell'istituzione di un fondo di assistenza integrativa.

In relazione a tale previsione, in caso di esito positivo di detta verifica, viene previsto l'importo annuo di L. 1.450 milioni, a decorrere dal 1989, al lordo di qualsiasi ulteriore onere aziendale.

Detto importo, indicato in via preliminare, salvo successive rideterminazioni tra le parti, verrà rivalutato di anno in anno in relazione all'aumento mensile dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e di impiegati accertato dall'ISTAT.

VERIFICHE

Le parti si incontreranno ogni due mesi per la verifica del puntuale realizzarsi delle intese sottoscritte, nel rispetto degli obiettivi, delle condizioni e dei tempi prefissati dall'Accordo.

*Alberto S. F.*  
*Luciano Pannico*  
*10/11/88*  
*Luigi...*  
*...*  
*...*

## AMBIENTE E TUTELA DELLA SALUTE

Il riassetto organizzativo aziendale, diretto a perseguire recuperi di produttività, non può prescindere dalla considerazione delle condizioni degli ambienti di lavoro per quanto concerne sia l'attività di prevenzione e tutela della salute, sia la garanzia della sicurezza ed igienicità.

Occorre dunque, determinare, coerentemente con le iniziative assunte in sede regionale, le condizioni per individuare interventi necessari per conseguire gli obiettivi menzionati, mediante anche l'attivazione di strumenti operativi più snelli e funzionali.

A tal fine la Commissione di cui all'Accordo Sindacale Aziendale 26.2.1979 denominata "Ambiente" viene assorbita nelle attribuzioni e specifiche competenze da quella denominata "Tutela della salute", che resta articolata, per quanto attiene alla sua composizione, così come previsto all'art. 16 del succitato Accordo Aziendale.

## MENSE AZIENDALI

Al fine di assicurare un migliore espletamento della gestione delle mense da parte del Dopolavoro ACOTRAL, all'uopo incaricato dalle OO.SS. CGIL-CISL-UIL, si conviene che la corresponsione del contributo aziendale, pari allo 0,7% del monte salariale annuo con esclusione dei compensi per lavoro straordinario, previsto dall'art. 11 dell'A.S.A. del 26.2.1979, avverrà in rate mensili anticipate in ragione di 1/12 dell'ammontare previsto nel bilancio dell'anno di competenza, con conguaglio trimestrale sulla base del contributo effettivamente dovuto in relazione alle retribuzioni erogate.

Il Dopolavoro ACOTRAL provvederà ad ogni fine anno a fornire all'Azienda la relazione sull'espletamento della gestione delle mense, da cui risulti la coerenza dell'utilizzazione del contributo rispetto alla sua finalizzazione.

=°=°=°=°=°=°=

Al fine di assicurare uniformità ed omogeneità delle prestazioni lavorative del personale e di garantire la coerenza nell'attuazione dei provvedimenti con quanto prefigurato dai progetti, si intendono decaduti ogni uso, consuetudine, convenzione, accordo, relativi a metodi di produzione e lavorazione difformi o in contrasto con quanto previsto nei progetti stessi.

Sino alla definizione ed approvazione dei turni di servizio resterà sospesa la corresponsione al personale di ogni indennità e compenso previsti dal presente Accordo.



ELENCO DEGLI ALLEGATI ALL'ACCORDO SINDACALE AZIENDALE DEL

- 1) Pianificazione forza del personale
- 2) Piano della mobilità
- 3) Programma delle riqualificazioni
- 4) Pianificazione processo di informatizzazione
- 5) Manutenzione parco autobus
- 6) Manutenzione impianti automobilistici
- 7) Progetto attrezzature di supporto settore autolinee
- 8) Manutenzione parco rotabile metro-ferroviario
- 9) Progetto attrezzature di supporto settore metro-ferroviario
- 10) Gestione pulizia dei locali e del parco rotabile del settore metro-ferroviario
- 11) Ristrutturazione programma corse riservate
- 12) Prospetto riepilogativo turni settore autolinee
- 13) Prospetto riepilogativo turni settore metro-ferroviario
- 14) Prospetto turni personale servizi ausiliari settore Direzione
- 15) Rete radiomobile

*Handwritten signatures and notes:*  
G. S. F. Linares  
Noberto Carli  
Tommaso  
Filomeno  
P. S. S.  
f. H.

N.B.: Consultare O.d.S. n° 364 del 30.12.1988 e  
Verbale d'Intesa Integrativo del 21.10.1988.

*Handwritten signatures:*  
M. P.  
R.  
A. S.