



A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti - Taranto

DELIBERAZIONE ORIGINALE DELLA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

OGGETTO

Approvazione Pianta Organica.

L'anno millenovecentonovant **aquattro**, il giorno **31 (trentuno)**
del mese di **A g o s t o**, alle ore **17.30** in **TARANTO** e nella
sede dell'Azienda;
si è riunita in seduta ordinaria, previo avviso di convocazione, la Commissione Amministratrice nelle persone
dei Signori:

1. **Arturo M A S I** **PRESIDENTE**

MEMBRI EFFETTIVI

- | | |
|-----------------------------|----------------------------------|
| 2. Giuseppe ALTAMURA | 3. Pasquale BARNABA |
| 4. Bruno COSTONE | 5. Eduardo MURIANO (a.g.) |
| 6. Daniele POTI | 7. Domenico VILLANO |

MEMBRI SUPPLENTI

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 8. Maria Teresa CONTE (a.g.) | 9. Luigi POSTIGLIONE (con diritto a voto) |
|-------------------------------------|--|

Assiste il Direttore dell'Azienda Dott. Ing. **Francesco LUCIBELLO**

Svolge le funzioni di Segretario della Commissione il Sig. **dott.ssa Maria Fabiola MENENTI**

Il Presidente constatato il numero legale degli intervenuti dichiara aperta la seduta.

LA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

- ATTESO che per effetto della legge n. 270/88, dal 29/10/1988 hanno cessato di avere efficacia le deliberazioni aventi ad oggetto le piante organiche delle aziende di trasporto a seguito della delegificazione della legge n. 30/1978;

- ATTESO che da tale data l'AMAT, con la cessazione di efficacia della deliberazione n. 286 del 25/07/1986, non ha ancora approvato la nuova pianta organica basata sulle qualifiche e sulle unità organizzative di cui al CCNL Autoferrotramvieri 1986, a cui la legge 270/88 ha delegato la materia;
- VISTO che le precedenti deliberazioni sulla materia e precisamente la n. 132 del 29/05/1993 e la n. 91 del 13/05/1994 sono state revocate rispettivamente con deliberazioni n. 203 del 04/09/1993 e n. 138 del 23/06/1994;
- RITENUTA non più differibile la questione che, tra l'altro, negli ultimi sei anni ha alimentato il contenzioso, per effetto dell'affidamento di mansioni superiori a seguito della quiescenza degli agenti rivestenti le qualifiche ex legge 30/78;
- VISTO che nella seduta del 27/07/1994, su conforme proposta della Direzione di Esercizio, era stata già approvata la bozza di nuova Pianta Organica e con deliberazione n. 165 di pari data istituiti a stralcio alcuni posti chiave indispensabili a garantire l'esercizio;
- VISTO che la suddetta bozza, con allegata relazione tecnica d'accompagnamento, è stata inviata alle OO.SS., con nota n. 1381 del 29/07/1994, per garantire la preventiva informativa ai sensi dell'art. 3 dell'Accordo Nazionale 12/07/1985;
- ATTESO che le suddette OO.SS. nel corso dell'incontro con il Presidente ed il Direttore del 05/08/^{e 30/08} hanno avuto ulteriori elementi integrativi ed hanno avuto modo di esprimere la propria opinione anche se sostanzialmente hanno apprezzato il lavoro svolto;
- ATTESO che, a seguito dell'incontro con le OO.SS. e con i propri collaboratori, il Direttore ha ultimato l'allestimento della proposta di pianta organica che lo stesso ha illustrato a questa Commissione Amministratrice e che, fatta propria da quest'ultima, si allega alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale;
- EVIDENZIATO in particolare che la futura dotazione organica della A.M.A.T. risulta di 650 unità (ivi compresi Direttore e due Dirigenti) e che essa dovrà consentire la produzione di 10.652.213 vetture x Km comprensivi dei percorsi a vuoto;
- EVIDENZIATO che la nuova struttura aziendale presenta 489 unità afferenti il movimento con un rapporto quindi rispetto al totale del personale di oltre il 75% (nella precedente pianta organica non si raggiungeva il 72% mentre attualmente siamo in presenza di un rapporto pari al 73%);
- EVIDENZIATO, altresì, che la struttura aziendale si articolerà su due reparti con a capo i due dirigenti: dirigente tecnico (area movimento ed area tecnica) e dirigente amministrativo (area contabilità e area personale, aff. gen. e Leg.);
- CONSIDERATO che la pianta organica che oggi si propone per l'approvazione deve essere considerata d'obiettivo e che alla data del 31/07/1994 invece la forza effettiva (di 623 unità), comprende anche personale con qualifiche ad esaurimento e/o in soprannumero;
- ATTESO che la dotazione di 650 unità porterà a regime alla produzione della quantità di servizio autorizzato con costi ammissibili ai sensi dell'attuale metodologia regionale costi e ricavi standardizzati e quindi, in presenza di adeguati ricavi propri, darà luogo a contributi a sostegno esercizio sufficienti al pareggio del bilancio senza impegnare economicamente l'Ente proprietario;

- RITENUTA quindi la proposta meritevole di approvazione e di
inoltro per le successive approvazioni del Consiglio Comuna-
le e della Regione Puglia ai sensi dell'art. 5, comma h, del
la L.R. n. 3/92;
- ATTESO che alla copertura degli oneri derivanti dalla presen-
te delibera si farà fronte con gli appositi stanziamenti di
bilancio sulla voce "costi del personale" e ciò in considera-
zione che già il preventivo 1994 era stato allestito tenendo
conto di una forza media di 665 unità, cosa che naturalmente
non potrà ormai più verificarsi;
- VISTO il bilancio preventivo 1994;
- VISTO il D.P.R. n. 902 del 04/10/1986;
- VISTO l'art. 6 del T.U. del 1925;
- A VOTI unanimi e con il voto consultivo favorevole del Diret-
tore di Esercizio

D E L I B E R A

- di approvare la nuova pianta organica del personale AMAT con-
sistente in 650 (seicentocinquanta) unità complessive, arti-
colate come da prospetti allegati unitamente alla relazione
tecnica d'accompagnamento facenti tutti parte integrante e
sostanziale del presente provvedimento;
- di richiedere all'Amministrazione Comunale la sollecita ap-
provazione della presente proposta per il successivo invio
alla Regione Puglia ai sensi dell'art. 5 della Legge Regio-
nale n. 3/92 e della Legge Regionale n. 13/1993.

Il Presidente

[Handwritten signature]

Il Segretario

[Handwritten signature]

08/01/1994

08/01/1994 con del. n. 248

Consiglio Comunale
xxxxxxxxxxxxxx

10.01.1994 dalla Sez. di Controllo della Regione Puglia di

Stando, con atto prot. n. 12445.

AREA 0113
14/01/1994
14/01/1994

14/01/1994 con del. n. 248

- RITENUTA quindi la proposta meritevole di approvazione e di
 - inoltre per le successive approvazioni del Consiglio Comuna-
 - le e della Regione Puglia ai sensi dell'art. 5, comma 1, del
 - la L.R. n. 3/92;
 - ATTESO che alla copertura degli oneri derivanti dalla presen-
 - te delibera si farà fronte con gli appositi stanziamenti di
 - bilancio sulla voce "costi del personale" e ciò in considera-
 - zione che già il preventivo 1994 era stato allestito tenendo
 - conto di una forma media di 685 unità, cosa che naturalmente
 - non potrà ormai più verificarsi;
 - VISTO il bilancio preventivo 1994;
 - VISTO il D.P.R. n. 902 del 04/10/1986;
 - VISTO l'art. 6 del T.U. del 1992;
 - A VOTI unanimi e con il voto consultivo favorevole del Diret-
 - tore di Esercizio

D E L I B E R A

- di approvare la nuova pianta organica del personale AMAT con
 -istente in 650 (seicentocinquanta) unità complessive, arti-
 -colate come da prospetti allegati unitamente alla relazione
 - tecnica d'accompagnamento facenti tutti parte integrante e
 - sostanziale del presente provvedimento;
 - di richiedere all'Amministrazione Comunale la sollecita ap-
 - provazione della presente proposta per il successivo invio
 - alla Regione Puglia ai sensi dell'art. 5 della Legge Regio-
 - nale n. 3/92 e della Legge Regionale n. 13/1993.

Comunicata all'Amministrazione Comunale il **6/settembre/1994**
 Ratificata dalla **Giunta Municipale** nella seduta del **03/dicembre/1994 con del. n.246**
 Resa esecutiva il **10.01.1995 dalla Sez. di Controllo della regione Puglia di**
Taranto, con atto prot. n. 12445.
 REVOCATA: vedi delibere nn° 51 e 294/1996

DAPO AREA
Sig. Direttore GENERALE
(Francesco FERRANTE)



AZIENDA MUNICIPALIZZATA AUTOTRASPORTI - TARANTO

Via C. Battisti, 657 - Tel. (099) 3561 (5 linee urbane) Telefax (099) 794247 - Codice Fiscale 00146330733

TRASMISSIONE FAX

DA : Direzione AMAT

A : Direzione provinciale MCTC

n° FAX : 4730067

ATTENZIONE : Ing. GIORGIO

Documento trasmesso : D.P.R. 753/80

N° pagine inclusa la presente : 5

DATA : 23/05/1995

ORA

NOTE :

*Tr. trasmesso quanto convenuto
Cordiale*

Francesco Liscella

In caso di mancata o errata ricezione si prega richiamare al n° (099) 356213

copertura finanziaria in base

trasporto ed i contributi alle
art. 4 della legge 21 dicembre
70 per cento dell'ammontare
1979.

bilancio 1980 che le aziende
di gestione entro il limite di
cui al quinto comma qualora
adottino entro il 31 dicembre
per i percorsi urbani non sia

ali delle somme corrisponden-
adempimento previsto al setti-

non riescano a sostenere gli
dei contratti collettivi naziona-
lanci relativi agli esercizi 1979
comma del presente articolo

sono autorizzati a contrarre
e emanato ai sensi dell'art. 7
ortamento sarà integralmente
scriverà nel proprio bilancio.
quanto applicabili, ai consorzi
asporto gestiti dagli enti stessi

mento delle somme occorrenti
delle aziende costituite sotto
e di più enti locali, riveste la
d essere provveduto mediante
, che dovrà essere iscritta fra
essivo art. 21, è integralmente
a iscrive nel proprio bilancio.

le regioni e attribuite ai comu-
24 luglio 1977, n. 616, devono
stanziamenti di importo corri-
esente decreto, comunicheran-
spettante.

, gli stanziamenti relativi alle
provati in conformità a quanto

re 1969, n. 1042, e relative note,

153, nonché l'art. 31 della legge

1491.

previsto dal diciannovesimo comma dell'articolo 6 del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 946, convertito, con modificazioni, nella legge 27 febbraio 1978, n. 43.

Le maggiori spese derivanti dalle nuove assunzioni di personale *nonché dalla concessione dei miglioramenti economici in applicazione del contratto di lavoro per il triennio 1979-1981*, sono portate in aumento del costo del personale considerato nei bilanci degli enti locali e, ove non trovino copertura totale o parziale nelle entrate dell'ente, sono coperte, a consuntivo, con le modalità di cui al precedente art. 23 entro il 31 marzo 1981.

omissis
Art. 27 — Con effetto dall'esercizio 1980 gli avanzi di amministrazione conseguiti dai consorzi ai quali partecipano gli enti locali sono obbligatoriamente applicati al bilancio ed il loro importo è destinato a riduzione delle quote con le quali gli enti predetti concorrono annualmente alla gestione.

Gli avanzi di gestione delle aziende speciali municipalizzate, provincializzate e consortili sono integralmente iscritti nella parte entrata dei bilanci degli enti proprietari e vengono dagli stessi utilizzati a fronte delle loro spese di gestione corrente.

omissis
Art. 2 — Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati ed hanno efficacia i rapporti giuridici sorti in applicazione del secondo comma dell'art. 1 del decreto legge 7 maggio 1980, n. 153, e, sempreché non siano in contrasto con le norme di tale decreto, gli atti ed i provvedimenti adottati ed i rapporti giuridici sorti in applicazione del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 662, nonché del decreto-legge 29 febbraio 1980, n. 35.

omissis

DECR. PRES. REP. 11 LUGLIO 1980, N. 753

(Pubblicato nella G.U. n. 314 - suppl. ordinario del 15 novembre 1980)

NUOVE NORME IN MATERIA DI POLIZIA, SICUREZZA E REGOLARITÀ DELL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE E DI ALTRI SERVIZI DI TRASPORTO (*)

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'art. 87, comma quinto, della Costituzione;

Vista la legge 6 dicembre 1978, n. 835, concernente delega al Governo ed emanare nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;

Udito il parere della commissione parlamentare di cui all'art. 3, comma primo, della suddetta legge 6 dicembre 1978, n. 835;

(*) Il D.P.R. n. 753/1980 in esame, emanato a termini della delega conferita al Governo dalla legge 6 dicembre 1978, n. 835 (v. in questa stessa Parte Quarta - Cap. 2), ha riordinato ed aggiornato la complessa preesistente legislazione che disciplinava la materia. Tra l'altro, detto D.P.R. ha sostanzialmente innovato il «sistema sanzionatorio» oggi così articolato:

- sanzione amministrativa, per infrazioni di scarsa rilevanza sanabili tramite oblazione;
- ammenda, per infrazioni - reati contravvenzionali di maggior rilievo, anch'esse sanabili tramite oblazione;
- ammenda, in alternativa all'arresto, per infrazioni riguardanti l'ordine, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio (non è prevista l'oblazione).

Udito il parere della commissione parlamentare per le questioni regionali di cui all'art. 52 della legge 10 febbraio 1953, numero 62, e successive integrazioni;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri dell'11 luglio 1980;

Sulla proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, del tesoro, di grazia e giustizia e dell'agricoltura, e delle foreste;

Emana il seguente decreto:

TITOLO I Disposizioni generali

Art. 1 — Le presenti norme si applicano alle ferrovie destinate al servizio pubblico per il trasporto di persone e di cose esercitate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato o in regime di concessione o di gestione commissariale governativa e, per quanto riguarda la sicurezza delle persone e delle cose, anche alle ferrovie private di seconda categoria di cui all'art. 4 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

Nel presente decreto con il termine «ferrovie» si indicano tutte le ferrovie specificate al comma precedente e con la espressione «ferrovie in concessione» sia le ferrovie esercitate in regime di concessione che quelle in regime di gestione commissariale governativa.

Salvo quanto specificato nei successivi articoli, le norme comunque riguardanti le ferrovie in concessione sono estese a tutti gli altri servizi collettivi di pubblico trasporto terrestre di competenza degli organi dello Stato e, se concernenti la polizia e la sicurezza dell'esercizio, sono anche estese a quelli di competenza delle regioni.

Le norme del presente decreto sono anche estese, se ed in quanto applicabili, ai servizi ferroviari esercitati con navi traghetto delle ferrovie dello Stato e gli autoservizi sostitutivi delle ferrovie dello Stato.

Nei successivi articoli del presente decreto, con la sigla «F.S.» è indicata l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e con la sigla «M.C.T.C.» la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Art. 2 — In attesa che venga provveduto con legge al riordinamento degli uffici centrali e periferici della M.C.T.C., in relazione anche allo stato di attuazione delle deleghe previste all'art. 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 (1), gli uffici stessi competenti agli effetti delle presenti norme sono individuati, nell'ambito e nei limiti dell'attuale organizzazione, con propri decreti dal Ministro dei Trasporti.

In tutti i casi in cui ai sensi delle presenti norme agli uffici di cui al comma precedente compete il rilascio del nulla osta ai fini della sicurezza quale presupposto per l'esercizio delle funzioni amministrative trasferite o delegate alle regioni od agli enti locali territoriali, il relativo provvedimento deve essere adottato nel termine perentorio di sessanta giorni dal ricevimento della richiesta.

Art. 3 — L'esecuzione delle opere per la realizzazione di una ferrovia in concessione non può essere iniziata senza apposita autorizzazione rilasciata dai competenti uffici della M.C.T.C., o dagli organi delle regioni o degli enti locali territoriali, secondo le rispettive attribuzioni.

Detta autorizzazione è in ogni caso subordinata alla preventiva approvazione dei progetti relativi alle opere di cui al primo comma da parte dei competenti uffici della M.C.T.C., per i servizi di competenza statale, o degli organi regionali, previo nulla osta ai fini della sicurezza da parte degli stessi uffici della M.C.T.C., per i servizi rientranti nelle attribuzioni delle regioni o degli enti locali territoriali.

Chiunque dia inizio alle opere per la realizzazione di una ferrovia in concessione senza avere ottenuto l'autorizzazione di cui al primo comma è punito con la ammenda da L. 500.000 a lire L. 1.000.000 oppure con l'arresto fino a due mesi.

(1) V. il richiamato art. 86 del D.P.R. n. 616/1977, a pag. 1504.

Per le ferrovie in concessione al primo comma, apportare variazioni approvate a norma del secondo comma al precedente comma.

Le disposizioni del presente decreto di pubblico trasporto svolgenti agli effetti delle presenti norme, come definiti dal vigente codice.

Art. 4 — Nessuna ferrovia preventiva autorizzazione rilasciata agli enti locali territoriali, secondo

È parimenti soggetta all'autorizzazione dell'esercizio di una ferrovia quarto comma del precedente articolo nuovo, rinnovato o modificato attribuzioni delle regioni e degli enti secondo comma sono subordinati al competente ufficio della M.C.T.C.

Chiunque effettua l'esercizio di cui al primo comma è punito con l'arresto fino a due mesi.

Chiunque, nell'esercizio di autobus, ne vari il percorso senza le rispettive attribuzioni, è punito con la forza maggiore.

Art. 5 — L'autorizzazione di verifiche e prove funzionali per il servizio possa svolgersi.

All'espletamento delle verifiche vedono i competenti uffici dell'esercizio effetti della regolarità dell'esercizio regioni stesse.

Le verifiche e le prove funzionali al precedente comma su richiesta della domanda una dichiarazione di tuenti la ferrovia in concessione opere stesse e corredata del nulla osta ai sensi della legge 5 gennaio 1977 e per il materiale mobile struttura ovvero dal capocommune.

Ai fini della sicurezza il Ministero e le modalità di esecuzione nonché la forma ed i contenuti probatori da allegare ad essa, i mezzi tecnici, nonché i controlli necessari impiegati.

Nei confronti delle ferrovie parti di essi nonché del materiale fermo quanto stabilito dall'articolo

(2) Recte: Legge 5 novembre

Per le ferrovie in concessione già in esercizio è vietato, senza l'autorizzazione di cui al primo comma, apportare varianti rispetto alle caratteristiche tecniche dei progetti definitivi approvati a norma del secondo comma. Ai trasgressori si applica la medesima sanzione di cui al precedente comma.

Le disposizioni del presente articolo non trovano applicazione nei confronti dei servizi di pubblico trasporto svolgentisi su strade ed effettuati con autobus, intendendosi per tali, agli effetti delle presenti norme, anche i complessi di veicoli destinati al trasporto di persone, come definiti dal vigente codice della strada.

Art. 4 — Nessuna ferrovia in concessione può essere aperta al pubblico esercizio senza preventiva autorizzazione rilasciata dai competenti uffici della M.C.T.C., delle regioni o degli enti locali territoriali, secondo le rispettive attribuzioni.

È parimenti soggetta all'autorizzazione di cui al primo comma la riapertura o la prosecuzione dell'esercizio di una ferrovia in concessione dopo l'esecuzione delle varianti di cui al quarto comma del precedente art. 3, nonché dopo l'immissione in servizio di materiale mobile nuovo, rinnovato o modificato.

Per i servizi di pubblico trasporto rientranti nelle attribuzioni delle regioni e degli enti locali territoriali, le autorizzazioni di cui al primo ed al secondo comma sono subordinate al nulla osta tecnico ai fini della sicurezza rilasciato dal competente ufficio della M.C.T.C.

Chiunque effettua l'esercizio di una ferrovia in concessione senza l'autorizzazione di cui al primo comma è punito con l'ammenda da L. 500.000 a L. 1.000.000 oppure con l'arresto fino a due mesi.

Chiunque, nell'esercizio di servizi di pubblico trasporto effettuati su strada, mediante autobus, ne vari il percorso senza l'autorizzazione degli organi di cui al primo comma, secondo le rispettive attribuzioni, è punito con l'ammenda da L. 200.000 a L. 600.000, salvo i casi di forza maggiore.

Art. 5 — L'autorizzazione di cui al precedente art. 4 è subordinata al favorevole esito di verifiche e prove funzionali rivolte ad accertare che sussistano le necessarie condizioni perché il servizio possa svolgersi con sicurezza e regolarità.

All'espletamento delle verifiche e delle prove funzionali di cui al precedente comma provvedono i competenti uffici della M.C.T.C., con la partecipazione degli organi regionali agli effetti della regolarità dell'esercizio, per i servizi di pubblico trasporto di competenza delle regioni stesse.

Le verifiche e le prove funzionali vengono disposte dagli uffici e dagli organi indicati al precedente comma su richiesta del concessionario il quale, all'uopo dovrà unire alla propria domanda una dichiarazione di ultimazione e regolare esecuzione di tutte le opere costituenti la ferrovia in concessione, rilasciata dal professionista preposto alla realizzazione delle opere stesse e corredata del certificato relativo al collaudo statico delle eventuali opere civili ai sensi della legge 5 gennaio 1971, n. 1806 (2), nonché, per le attrezzature, per le apparecchiature e per il materiale mobile in genere, della documentazione probatoria rilasciata dal costruttore ovvero dal capocommessa qualora si tratti di complessi non prodotti da unico fornitore.

Ai fini della sicurezza il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce le disposizioni e le modalità di esecuzione per le verifiche e prove funzionali di cui al primo comma, nonché la forma ed i contenuti della dichiarazione di cui al terzo comma e dei documenti probatori da allegare ad essa, in particolare per quanto riguarda la rispondenza alle normative tecniche, nonché i controlli sulla qualità e sull'assenza di difetti dei materiali e dei componenti impiegati.

Nei confronti delle ferrovie in concessione o, comunque, di loro singoli impianti o di parti di essi nonché del materiale mobile realizzati con contributi finanziari dello Stato resta fermo quanto stabilito dall'articolo 102 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio

(2) Recte: Legge 5 novembre 1971, n. 1086.

1912, n. 1447, e dal capo VI del regolamento approvato con regio decreto 25 maggio 1895, n. 350 e successive modificazioni per quanto riguarda il generale definitivo collaudo, che in ogni caso, non potrà intervenire se non trascorso un anno dall'apertura all'esercizio. Il collaudo si effettua anche per le opere realizzate con contributi finanziari delle regioni o degli enti locali territoriali, intendendosi sostituiti agli organi statali quelli regionali o degli enti locali medesimi.

Le procedure di cui ai precedenti commi trovano applicazione, oltreché in sede di prima realizzazione di una ferrovia in concessione, anche in sede di varianti rispetto alle caratteristiche tecniche dei progetti definitivi approvati a norma del precedente articolo 3, secondo comma, intendendosi l'autorizzazione di cui al precedente primo comma riferita alla riapertura od alla prosecuzione dell'esercizio per la sede e gli impianti, ovvero alla immissione in servizio di materiale mobile nuovo, rinnovato o modificato.

Per quanto riguarda i servizi di pubblico trasporto svolgentisi su strade ed effettuati con autobus, gli accertamenti di cui al primo comma sono limitati al riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio, della idoneità del percorso, delle sue eventuali variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate in relazione anche alle caratteristiche dei veicoli da impiegare. Restano ferme inoltre le norme del vigente codice della strada e delle relative disposizioni di esecuzione per ciò che concerne l'ammissione alla circolazione dei veicoli.

Art. 6 — Le aziende esercenti ferrovie devono essere provviste dei mezzi necessari per assicurare l'espletamento del servizio e per eseguire l'ordinaria manutenzione dei veicoli, della propria sede, degli impianti e delle apparecchiature.

Art. 7 — Le ferrovie e le loro dipendenze devono essere mantenute in buono stato di efficienza per la sicura circolazione dei treni e veicoli, in rapporto alle condizioni di esercizio, e provviste del personale necessario a garantire la sicurezza e la regolarità del servizio.

Per ogni azienda esercente ferrovie in concessione il numero degli addetti necessario per il servizio è determinato, sentito il direttore od il responsabile dell'esercizio, dal direttore generale della M.C.T.C. per i servizi rientranti nelle attribuzioni statali, o dagli organi regionali previo nulla osta ai fini della sicurezza da parte dei competenti uffici della M.C.T.C., per i servizi rientranti nelle attribuzioni delle regioni.

Per le aziende non tenute ad applicare le norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148 (3), la determinazione di cui al precedente comma è limitata alle qualifiche di cui alla legge 1° febbraio 1978, n. 30 interessanti la sicurezza dell'esercizio (4).

Per le aziende esercenti sia servizi rientranti nelle attribuzioni statali, sia servizi rientranti nelle attribuzioni regionali, il numero degli addetti di cui al precedente secondo comma è determinato con provvedimento, rispettivamente, del direttore generale della M.C.T.C., qualora risulti quantitativamente prevalente il personale addetto ai primi, o degli organi regionali nel caso contrario. Ciascuno dei predetti organi, nell'adottare il provvedimento di competenza, dovrà acquisire come vincolanti le determinazioni dell'altro per i servizi rientranti nelle attribuzioni di quest'ultimo, fermo restando il nulla osta ai fini della sicurezza da parte dei competenti uffici della M.C.T.C. per il personale dei servizi di interesse regionale.

Art. 8 — Nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri.

Quando tuttavia si verifichi un incidente, il personale è tenuto a prestare tutti i possibili soccorsi e a mettere in opera ogni mezzo opportuno per alleviare e limitare le conseguenze dei danni occorsi e per impedirne altri.

(3) V., al riguardo, il R.D. n. 148/1931, e relative note, nella Parte Prima - Cap. 1. Si tratta, in particolare, delle aziende del settore con meno di 26 dipendenti (legge n. 628/1952, a pag. 53, e legge n. 1054/1960, a pag. 57).

(4) V. la richiamata legge n. 30/1978, e relative tabelle allegate, nella Parte Prima - Cap. 1, a pag. 84.

Art. 9 — Tutto il personale delle ferrovie è sottoposto alle disposizioni poste dalle leggi e dai regolamenti.

Per il personale delle F.S., le attribuzioni sono determinate dalle disposizioni a determinate mansioni.

Per il personale delle ferrovie di competenza degli organi delle regioni, delle abilitazioni sono regolati.

Per il personale dei servizi di trasporto, il controllo del mantenimento delle idoneità ed il conseguimento delle abilitazioni sono emanate dal Ministro dei trasporti, e dai competenti organi regionali.

Per i conducenti degli autobus, il rilascio secondo le norme dell'esecuzione (6).

Art. 10 — Il personale delle ferrovie deve essere sottoposto al proprio servizio, osservando le norme in vigore.

Esso deve adoperarsi con diligenza per la sicurezza e della regolarità del servizio.

Nei rapporti con il pubblico.

Le aziende esercenti sono tenute a osservare le sanzioni disciplinari inosservanza le quali.

Fatte salve le eventuali sanzioni disciplinari, le aziende esercenti delle ferrovie in concessione non possono essere arretrate pregiudizio alla loro gestione nelle mansioni in precedenza espletate allo svolgimento delle mansioni dei conducenti degli autobus in servizio sulla strada.

Art. 11 — Il personale delle ferrovie è destinato ad avere relazioni con il pubblico, portare un segno distintivo.

Le specifiche disposizioni in materia di amministrazione delle ferrovie esercenti, previo nulla osta del Ministero dei trasporti, secondo le rispettive attribuzioni.

Art. 12 — L'orario e la condotta del personale degli altri mezzi di trasporto sono determinati in modo che il servizio sia adeguato alle esigenze delle merci, tenuto conto delle necessità dell'esercizio.

Inoltre, le aziende esercenti devono tenere conto delle esigenze del traffico in corso.

(5) V., al riguardo, la Circ. M. n. 11/1981, il D.M. 28-1-1981, n. 206, con regolamento n. 28-1-19841, n. 206, a pag. 138.

(6) V., al riguardo, la nota n. 11/1981, nella Parte Prima - Cap. 1, a pag. 84.

(7) V., al riguardo, il Titolo V della Parte Prima - Cap. 1, a pag. 36.



AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI - TARANTO

Via C. Battisti, 657 - Tel. (099) 3561 (5 linee urbane)
Telefax (099) 794247 - Codice Fiscale 00146330733

Taranto, li 12.02.1995

N° di Protocollo 1222/25

Risposta a n° del

Allegati n°

RACCOMANDATA A.R.

Spett.

Assessorato Regionale

Trasporti

via De Rossi 220

70110 BARI

Oggetto : Pianta Organica

A riscontro della vs. nota n° 2525 del 22/02/95, nel ribadire i contenuti della ns. nota n° 629 del 13/02/95, si precisa ulteriormente quanto segue.

Poichè con nota n° 26/1475 del 23 marzo 1995 codesto Assessorato ha precisato che, così come per le altre Aziende di trasporto pugliesi, la percorrenza autorizzata per l'AMAT è stata ridotta a 9'300'000 vett. x km, anzicchè i 10'652'213 precedentemente autorizzati e quindi da noi posti a base dei calcoli in sede di allestimento della proposta di pianta organica, va da sè che la forza conducenti e agenti di movimento necessari per l'espletamento del servizio può essere proporzionalmente ridotta.

Con riferimento alla vs. nota n° 26/1475, occorre precisare tuttavia che il contingente di guida deve comprendere anche gli agenti di movimento necessari per l'espletamento delle mansioni promiscue (verificatori, capolinea, conducenti non di linea, ecc.)



**AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI - TARANTO**

La forza da voi riproporzionata a 376 unità deve intendersi quindi quella necessaria per l'attività di guida, mentre per le altre mansioni sono necessarie altre 47 unità, portando il totale degli agenti di movimento e conducenti di linea a complessive 423 unità.

Nel restare in attesa di approvazione della pianta organica per i motivi d'urgenza già rappresentati, porgiamo distinti saluti

IL PRESIDENTE

(Avv. Arturo Masi)



AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI - TARANTO

Via C. Battisti, 657 - Tel. (099) 3561 (5 linee urbane)

Telefax (099) 794247 - Codice Fiscale 00146330733

Taranto, li **13 FEB. 1995**

N° di Protocollo 629/95

Risposta a n° del

Allegati n°

Spett.

Assessorato Regionale

Trasporti

via De Rossi 220

70110 BARI

e p.c. Sig. Sindaco

74100 TARANTO

Oggetto : Approvazione pianta organica

A chiarimento e riscontro della vs. nota n° 26/353 del 26/01/1995 si precisa quanto di seguito.

La vs. circolare n° 26/2434 del 25/05/1995 era chiaramente ed inequivocabilmente riferita all'applicazione dell'art. 7 del D.L. n° 184/94 e conteneva le indicazioni per le Aziende ed i Comuni per gli adempimenti connessi a quel decreto legge.

Il contenuto del suddetto decreto legge, reiterato più volte (D.L. n° 312/94, D.L. n° 475/94, D.L. n° 563/93, D.L. n° 660/94), e da ultimo dal D.L. n° 28/95, nelle ultime versioni è profondamente e sostanzialmente cambiato rispetto all'originaria impostazione.

Invero, l'ultima formulazione non contiene alcun riferimento ai piani di risanamento, sicchè la circolare della Regione Puglia



AZIENDA MUNICIPALIZZATA AUTOTRASPORTI - TARANTO

richiamata ha perso gran parte della sua validità, ed in particolare quella riguardante i piani di risanamento.

Ora, al di là della validità di voler considerare come vincolante per l'approvazione della Pianta Organica una indicazione transitoria, a tamponare di situazioni pregresse, inserita in una circolare emanata per tutt'altra fattispecie, non si capisce quale validità conservi una circolare relativa a piani di risanamento non più richiesti dalla legge nazionale che, invece richiede il conseguimento di un certo indice di copertura dei costi.

L'approvazione della pianta organica da parte della Regione Puglia, così come richiesto dalla L.R. n° 3/92 ed in generale dallo spirito programmatico che pervade tutta la legislazione, nazionale e regionale, fin dalla legge n° 151/81, rappresenta invece un momento di confronto, fra le aziende, gli enti proprietari e la Regione, in cui quest'ultima mette sull'avviso gli altri sul pericolo che una pianta organica sovradimensionata o mal distribuita possa compromettere l'economicità della gestione e quindi di fatto rendere insufficienti i contributi ex F.N.T. per il raggiungimento del pareggio bilancio, facendo ricadere la perdita sulle casse dell'ente proprietario.

È chiaro infatti che se, malgrado l'avvertimento, l'Azienda e l'Ente proprietario insistono per una certa scelta, in nessun caso la Regione sarà tenuta a corrispondere maggiori contributi per eccedenze di personale, ma solo quelli rivenienti dalla corretta applicazione della metodologia regionale costi e ricavi standardizzati in vigore.



AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI - TARANTO

Non vanno in ogni caso trascurate ulteriori considerazioni sul parametro di 20'000 km/addetto in zona urbana che la circolare sopra richiamata poneva a base per l'impostazione di un piano di risanamento in assenza di organici approvati.

Tale parametro viene imposto dalla circolare senza alcun elemento analitico che ne dimostri la sua validità e fondatezza.

Viceversa, nella relazione allegata alla pianta organica inoltrata da questa Azienda, il calcolo del personale, in particolare quello di guida, trova il suo fondamento in dati oggettivi e difficilmente modificabili.

È infatti una realtà che l'orario giornaliero di lavoro del conducente impiegato in turni di agente unico è di sei ore.

È una realtà che attualmente in tutte le aziende di trasporto l'orario effettivo di lavoro è lontano dalle sei ore, tant'è che il nuovo CCNL prevede il calcolo dell'orario medio su undici settimane per tentare di accostarsi il più possibile all'orario contrattuale.

È una realtà che il tempo di guida effettiva è a sua volta inferiore all'orario effettivo di lavoro per effetto dei tempi accessori, fissati aziendalmente ma richiesti dal CCNL, e di quant'altro derivante dalle modalità tecniche di espletamento del servizio.

Da quanto sopra può facilmente dimostrarsi un tempo medio reale di guida di 5,5 ore nel migliore dei casi e per le aziende più efficienti.

Sono dati altrettanto reali quelli riguardanti le giornate medie annue di prestazione lavorativa del conducente per effetto del CCNL,



AZIENDA MUNICIPALIZZATA AUTOTRASPORTI - TARANTO

delle leggi a tutela della salute e dei diritti vari, giornate che ben difficilmente superano le 230 in un anno.

Altro dato certo, comune a tutte le città è il dato sulla velocità commerciale che in alcune città non è superiore a 10 km/h e comunque in quelle piccole non arriva a 15 km/h

Migliorare tale valore è un obiettivo di tutte le amministrazioni comunali, non solo per gli effetti sulla economicità del servizio di trasporto collettivo, ma per tutti gli altri effetti ben più rilevanti socio-economici ed ambientali.

Non ci sembra che ad oggi le amministrazioni comunali abbiano risolto il problema in maniera significativa, per le innumerevoli componenti connesse al problema che non è qui il caso di elencare.

Nè d'altra parte l'approvazione di una pianta organica può essere subordinata alla soluzione di problemi di così ampia portata se non si vuole che la sua procrastinazione nel tempo provochi danni ben più gravi.

È un fatto che la mancata adozione della pianta organica, dal 1989 ad oggi, ha provocato gravi conseguenze all'AMAT di Taranto come del resto in tutte le aziende dove ciò è avvenuto.

Da quanto sopra si evidenzia che oggi e nel prossimo futuro la produttività media del conducente di linea è pari a : $5,5 \times 230 \times 15 =$ circa 19'000 km/anno (già inferiore ai 20'000 indicati dalla circolare pur trascurando il restante personale non di guida).

Nella relazione allegata alla pianta organica, questa Azienda ha invece adottato i seguenti parametri funzionali :



AZIENDA MUNICIPALIZZATA AUTOTRASPORTI - TARANTO

6 ore 243 giornate e 17 km/h

risultando conseguentemente una produttività auspicata di $243 \times 6 \times 17 = 24'786$ km/annui per il conducente di linea.

Ora è chiaro che esaminando la funzionalità delle aziende, ed in particolare quella delle aziende urbane e a gestione pubblica, nessuno può disconoscere la necessità di un certo numero di addetti amministrativi per gli adempimenti non delegabili all'esterno, adempimenti peraltro che negli anni sono andati sempre crescendo e che malgrado il progressivo incremento dell'automazione d'ufficio richiedono personale, possibilmente molto qualificato.

Per quanto riguarda gli altri quantitativi numerici di personale ed in particolare quello d'officina, la soppressione di quest'ultima, o comunque il suo ridimensionamento al solo pronto intervento, quindi ben oltre il ridimensionamento già operato rispetto all'organico 1986, sono scelte gestionali che in ogni caso non possono essere imposte all'Azienda e all'ente proprietario con una semplice circolare regionale.

Qualora l'Azienda e l'Ente proprietario avvertiranno l'esigenza di un piano di risanamento e ristrutturazione, che comportino la soppressione dell'officina e la riduzione drastica della forza lavoro per il raggiungimento dell'equilibrio finanziario della gestione, procederanno di conseguenza tenendo conto dei contributi spettanti e degli altri elementi di competenza gestionale dell'Azienda e socio-politico-economici di competenza dell'Amministrazione Comunale.

Pur condividendo, infatti, la tendenza in atto alla progressiva contrazione delle officine aziendali, non può ignorarsi che l'eventuale



AZIENDA MUNICIPALIZZATA AUTOTRASPORTI - TARANTO

messa in mobilità di centinaia di dipendenti, con qualifiche professionali tipiche d'officina, non troverà alcuna possibilità di collocamento, nè in ambito regionale in applicazione della L.R. n° 5/93, nè addirittura in ambito nazionale in applicazione del DPCM n° 716/94.

A tal proposito non vanno trascurati i nuovi orientamenti del Governo, che pare voglia ridurre gli effetti degli ammortizzatori sociali quali Cassa Integrazione e mobilità, alcuni recentemente estesi anche al settore autoferrotramvieri, nonchè eliminare sostanzialmente l'istituto del prepensionamento.

Proseguendo la disamina dei contenuti della vs. nota, si rileva inoltre la preoccupazione inerente il calcolo dei contributi a sostegno esercizio derivanti dall'applicazione della metodologia regionale.

Ora è chiaro che se per il 1993 sono calcolati a consuntivo contributi a sostegno per £ 36,5 miliardi a fronte di una percorrenza AMAT di 8,3 milioni di vett. x km, non v'è da meravigliarsi che a regime della nuova pianta organica, fermo restando gli attuali criteri di calcolo, con una percorrenza di 10,6 milioni di vett. x km il contributo a sostegno possa attestarsi sui 42,2 miliardi di lire.

Maggiori percorrenze implicano, infatti, un maggior numero di turni annui di guida.

Infine, il richiamo al termine del periodo di risanamento non è pertinente ove si consideri che, benchè una pianta organica segni un importante momento nella gestione aziendale, tuttavia essa è stata adottata in esecuzione di quanto disposto dalla legge n° 270/88 e del



AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI - TARANTO

CCNL autoferrotramvieri 1986 (adempimento che doveva avvenire fin dal 1989), e non già in dipendenza di un piano di risanamento.

Questa Azienda ritiene, pertanto, che la Regione Puglia debba procedere all'approvazione della suddetta pianta organica, per la quale si formalizza in carta legale la richiesta, o in alternativa comunicare la sua non approvazione, in quanto ulteriori ritardi in tale importante adempimento provocano gravi danni e disservizi all'Azienda.

L'impossibilità infatti di procedere alle necessarie assunzioni in qualifiche strategiche (v. a tal proposito la vs. nota di rigetto della nostra richiesta di copertura per mobilità del posto di Capo Area Tecnica) e in quella di conducente di linea, potranno pregiudicare a breve l'espletamento del servizio, ciò in particolare se sarà confermato a livello nazionale il prepensionamento conseguente al passaggio degli autoferrotramvieri al fondo ordinario INPS.

In attesa di vs. riscontro, si porgono distinti saluti

IL DIRETTORE

(Ing. Francesco Lucibello)



AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI - TARANTO

Via C. Battisti, 657 - Tel. (099) 3561 (5 linee urbane)
Telefax (099) 794247 - Codice Fiscale 00146330733

Taranto, li 13/01/1995

N° di Protocollo Dir/ 114/95

Risposta a n° del

Allegati n°

Spett.le

Assess. Reg. Trasporti

via De Rossi 220

70110 B A R I

Oggetto : Pianta Organica

Si trasmette in allegato, per l'approvazione da parte della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 5 della Legge Regionale n° 3/92 e dell'art. 3, 2° comma, della L.R. n° 13/93, la deliberazione della Commissione Amministratrice di questa Azienda n°189 del 31/08/1994 con cui è stata adottata la nuova Pianta Organica.

La suddetta deliberazione è stata già approvata dal Consiglio Comunale di Taranto con deliberazione n° 246 del 03/12/1994 di cui, a sua volta, ha preso atto il CO.RE.CO. con prot. n° 12445 del 10/01/1995.

Restiamo in attesa del nulla-osta regionale, evidenziando che l'approvazione definitiva e quindi l'entrata in vigore della nuova pianta organica riveste per l'Azienda carattere di estrema urgenza, sia per far fronte alle carenze organiche, sia per la funzionalità interna della struttura aziendale.

Distinti saluti

IL DIRETTORE

(Ing. Francesco Lucibello)



**AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI - TARANTO**

Via C. Battisti, 657 - Tel. (099) 3561 (5 linee urbane)
Telefax (099) 794247 - Codice Fiscale 00146330733

Taranto, li 13/01/1995

N° di Protocollo Dir/ 114/95
Risposta a n° del
Allegati n°

Spett.le
Assess. Reg. Trasporti
via De Rossi 220
70110 B A R I

Oggetto : Pianta Organica

Si trasmette in allegato, per l'approvazione da parte della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 5 della Legge Regionale n° 3/92 e dell'art. 3, 2° comma, della L.R. n° 13/93, la deliberazione della Commissione Amministratrice di questa Azienda n°189 del 31/08/1994 con cui è stata adottata la nuova Pianta Organica.

La suddetta deliberazione è stata già approvata dal Consiglio Comunale di Taranto con deliberazione n° 246 del 03/12/1994 di cui, a sua volta, ha preso atto il CO.RE.CO. con prot. n° 12445 del 10/01/1995.

Restiamo in attesa del nulla-osta regionale, evidenziando che l'approvazione definitiva e quindi l'entrata in vigore della nuova pianta organica riveste per l'Azienda carattere di estrema urgenza, sia per far fronte alle carenze organiche, sia per la funzionalità interna della struttura aziendale.

Distinti saluti

IL DIRETTORE
(Ing. **Francesco Lucibello**)

TA, 13 FEB. 1995

Spett/le

N. 636/95 di Prot.

Assessorato Regionale

Trasporti

Via De Rossi, 220

70110

B A R I



OGGETTO : Pianta Organica.

Si trasmette in allegato, per l'approvazione da parte della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 5 della Legge Regionale n. 3/92 e dell'art. 3, 2° comma, della Legge Regionale n. 13/93, la deliberazione della Commissione Amministratrice di questa Azienda n. 189 del 31.08.1994 con cui è stata adottata la nuova Pianta Organica.

La suddetta deliberazione è stata già approvata dal Consiglio Comunale di Taranto con deliberazione n. 246 del 03/12/1994 di cui, a sua volta, ha preso atto il CO.RE.CO. con prot. n. 12445 del 10.01.1995.

Restiamo in attesa del nulla-osta regionale, evidenziando che l'approvazione definitiva e quindi la entrata in vigore della nuova pianta organica riveste per l'Azienda carattere di estrema urgenza, sia per far fronte alle carenze organiche, sia per la funzionalità interna della struttura aziendale.

Distinti saluti.

AZIENDA MUNICIPALIZZATA AUTOTRASPORTI TARANTO
IL DIRETTORE DI ESERCIZIO
(Ing. *Francesco* LUCIBELLO)

COPIA X ME

30 GEN. 1995

N. 246 del Registro

N. 1258 di Prot. 1^a DIVISIONE
SEZ. AMMINISTRATIVA 93/512.93

CITTÀ DI TARANTO N. 202 Prot. Spec.

Spedito il 20 DIC. 1994

COPIA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE**OGGETTO**

Approvazione della Delibera della Commissione Amministratrice A.M.A.T. n°189
del 31.8.1994, avente per oggetto: "Approvazione Pianta Organica".-



L'anno millenovecentonovanta quattro il giorno tre del mese di dicembre
alle ore 10.50, in Taranto x presso la Sala delle Adunanze del Consiglio Provinciale

Il Consiglio Comunale, legalmente convocato a domicilio, in sessione straordinaria
ed in seduta pubblica - in aggiornamento

, si è riunito sotto la Presidenza del
Sig. Avv. Giovanni De Cataldis - Cons. Anziano

con l'assistenza del Segretario Generale.
Sig. Dr. Giuseppe Pernacchia

Eseguendo l'appello nominale, sono risultati presenti:

	Assenti
1 CITO Giancarlo - Sindaco	
2 DE CATALDIS Giovanni	
3 BRIGANTI Egidio	
4 VITANZA Francesco	
5 COLIZZI Cesare	1
6 TARANTINO Antonio	
7 PULPITO - GOLINO Italia	
8 DI CORRADO Bruno	
9 BASILE Gilberto	2g.
10 MICOLI Angelo	
11 CORCELLA Salvatore	
12 TARANTINO Vito	
13 BATTISTA Domenico	
14 PIGNANELLI Fedele	
15 NOTARISTEFANO Italo	
16 NOBILE Loredana	
17 DONVITO Italo	
18 DE DONATO Rocco	
19 RUSSO Vito	
20 CHYURLIA Pierina	3

	Assenti
21 ROTOLO Vito	
22 CAMPANELLA Giacomo	
23 CANDELLI Federico	4
24 DI MAGGIO Federico	5
25 SCHETTINO Germano	
26 MINEO Luciano	
27 CERVELLERA Alfredo	
28 DE SALVE Leonardo	
29 CASSETTA Cosimo	6
30 SCARCIA Sergio	
31 RUSCIANO Pietro	
32 CARDUCCI Alfengo	7
33 TUCCI Michele	
34 MESSINESE Arturo	
35 LIUZZI Donato	
36 TARANTINO Maria	8
37 RUTA Paolo	9
38 GUIDA Andrea	10
39 MONTALTO Giuseppe	11
40 CONTINO Michele	12
41 FAMA' Franco	

28

in totale N. presenti su n. 40 Consiglieri assegnati al Comune, oltre il Sindaco.

Il presidente, ritenuto legale il numero dei consiglieri intervenuti, trattandosi di prima
convocazione, dichiara aperta la seduta ed invita i presenti ad adottare deliberazione in merito all'oggetto.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Dato atto che sull'argomento si svolge dibattito riportato nell'allegato A) e riferito anche ai successivi atti nn° 247 e 248;

Premesso che con nota 1573 del 6.9.1994 pervenuta in data 6.9.1994 la Commissione Amministratrice dell'AMAT ha trasmesso a questa Amministrazione Comunale la deliberazione adottata nella seduta del 31.8.1994 n.189 relativa all'argomento di cui all'oggetto;

Considerato altresì che il CO.RE.CO. in sede d'esame del detto deliberato ne ha subordinato l'esecutività all'accertamento da parte del Consiglio Comunale della legittimità dell'atto di nomina dei componenti l'organo collegiale ed in particolare sulla asserita incompatibilità del componente Dr. Edoardo Muriano;

Avuto riguardo ai contenuti del proprio deliberato n.186 del 21.10.1994; con il quale si è preso atto della revoca della nomina a componente del Dr. Edoardo Muriano;

Vista la successiva deliberazione della Commissione Amministratrice dell'AMAT n.298 del 24.11.1994, trasmessa in pari data con propria nota n.2175/94 con la quale la predetta Commissione ha deliberato la conferma delle deliberazioni per le quali il CO.RE.CO. ne aveva subordinato l'efficacia; tra le quali rientra quella oggetto della presente approvazione;

Tutto quanto sopra premesso e considerato;
Vista la legge 8.6.1990;

Visto il parere favorevole espresso ai sensi della legge 142/90 in data 3.12.1994 dal Segretario Generale Dr. Giuseppe Pennacchia sotto il profilo della regolarità tecnica;

Visto il parere favorevole espresso ai sensi della legge 142/90 in data 28.11.94 dal Responsabile di Ragioneria Dr. Luigi Lubelli sotto il profilo della regolarità contabile ;

Visto il parere favorevole espresso ai sensi della legge 142/90 in data 28.11.94 dal Segretario Generale Dr. Giuseppe PENNACCHIA sotto il profilo della legittimità ;

Con 20 voti favorevoli, 8 contrari (Mineo, Rusciano, Cervellera, De Salve, Scarcia, Tucci, Messinese, Liuzzi) resi per alzata di mano dai 28 Consiglieri presenti e votanti;

Azi

C

anno mil

el mese

de dell'

è riuniti

si Signo

Artu

Giuse

Brun

Dani

Mar

assiste

volge

l Pres



COMUNE DI TARANTO
UFFICIO MUNICIPALIZZATE

Prot. n. 451 Data 6.9.86

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti - Taranto

COPIA DI DELIBERAZIONE DELLA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

OGGETTO

Approvazione Pianta Organica.

l'anno millenovecentonovant aquattro, il giorno 31 (trentuno)
del mese di A g o s t o, alle ore 17.30 in TARANTO e nella

de dell'Azienda;

è riunita in seduta ordinaria, previo avviso di convocazione, la Commissione Amministratrice nelle persone
ei Signori:

Arturo M A S I

PRESIDENTE

MEMBRI EFFETTIVI

Giuseppe ALTANURA

3. Pasquale BARNABA'

Bruno COSTONE

5. Eduardo MURIANO (a.g.)

Daniele POTI'

7. Domenico VILLANO

MEMBRI SUPPLEMENTI

Maria Teresa CONTE (a.g.)

9. Luigi POSTIGLIONE (con diritto a voto)

Assiste il Direttore dell'Azienda Dott. Ing. Francesco LUCIBELLO

Svolge le funzioni di Segretario della Commissione il Sig. dott.ssa Maria Fabiola NENENTI

Il Presidente constatato il numero legale degli intervenuti dichiara aperta la seduta.

LA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

- **ATTESO** che per effetto della legge n. 270/88, dal 29/10/1988 hanno cessato di avere efficacia le deliberazioni aventi ad oggetto le piante organiche delle aziende di trasporto a seguito della delegificazione della legge n. 30/1978;

- **ATTESO** che da tale data l'ANAT, con la cessazione di efficacia della deliberazione n. 286 del 25/07/1986, non ha ancora approvato la nuova pianta organica basata sulle qualifiche e sulle unità organizzative da cui al CCNL Autoferrotrambieri 1986, a cui la legge 270/88 ha delegato la materia;
- **VISTO** che le precedenti deliberazioni sulla materia e precisamente la n. 132 del 29/05/1993 e la n. 91 del 13/05/1994 sono state revocate rispettivamente con deliberazioni n. 203 del 04/09/1993 e n. 138 del 23/06/1994;
- **RITENUTA** non più differibile la questione che, tra l'altro, negli ultimi sei anni ha alimentato il contenzioso, per effetto dell'affidamento di mansioni superiori a seguito della quiescenza degli agenti rivestenti le qualifiche ex legge 30/78;
- **VISTO** che nella seduta del 27/07/1994, su conforme proposta della Direzione di Esercizio, era stata già approvata la bozza di nuova Pianta Organica e con deliberazione n. 165 di pari data istituiti a stralcio alcuni posti chiave indispensabili a garantire l'esercizio;
- **VISTO** che la suddetta bozza, con allegata relazione tecnica d'accompagnamento, è stata inviata alle OO.SS., con nota n. 1381 del 29/07/1994, per garantire la preventiva informativa ai sensi dell'art. 3 dell'Accordo Nazionale 12/07/1985;
- **ATTESO** che le suddette OO.SS. nel corso dell'incontro con il Presidente ed il Direttore del 05/08^e ^{30/08} n.s. hanno avuto ulteriori elementi integrativi ed hanno avuto modo di esprimere la propria opinione anche se sostanzialmente hanno apprezzato il lavoro svolto;
- **ATTESO** che, a seguito dell'incontro con le OO.SS. e con i propri collaboratori, il Direttore ha ultimato l'allestimento della proposta di pianta organica che lo stesso ha illustrato a questa Commissione Amministratrice e che, fatta propria da quest'ultima, si allega alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale;
- **EVIDENZIATO** in particolare che la futura dotazione organica della A.N.A.T. risulta di 650 unità (ivi compresi Direttore e due Dirigenti) e che essa dovrà consentire la produzione di 10.652.213 vetture x Km comprensivi dei percorsi a vuoto;
- **EVIDENZIATO** che la nuova struttura aziendale presenta 489 unità afferenti il movimento con un rapporto quindi rispetto al totale del personale di oltre il 75% (nella precedente pianta organica non si raggiungeva il 72% mentre attualmente siamo in presenza di un rapporto pari al 73%);
- **EVIDENZIATO**, altresì, che la struttura aziendale si articolerà su due reparti con a capo i due dirigenti: dirigente tecnico (area movimento ed area tecnica) e dirigente amministrativo (area contabilità e area personale, aff. gen. e Leg.);
- **CONSIDERATO** che la pianta organica che oggi si propone per l'approvazione deve essere considerata d'obiettivo e che alla data del 31/07/1994 invece la forza effettiva (di 623 unità), comprende anche personale con qualifiche ad esaurimento e/o in soprannumero;
- **ATTESO** che la dotazione di 650 unità porterà a regime alla produzione della quantità di servizi autorizzati con costi ammissibili ai sensi dell'attuale metodologia regionale costi e ricavi standardizzati e quindi, in presenza di adeguati ricavi propri, darà luogo a contributi a sostegno esercizio sufficienti al pareggio del bilancio senza impegnare economicamente l'Ente proprietario;

- RITENUTA quindi la proposta meritevole di approvazione e di inoltre per le successive approvazioni del Consiglio Comunale e della Regione Puglia ai sensi dell'art. 5, comma h, della L.R. n. 3/92;
- ATTESO che alla copertura degli oneri derivanti dalla presente delibera si farà fronte con gli appositi stanziamenti di bilancio sulla voce "costi del personale" e ciò in considerazione che già il preventivo 1994 era stato allestito tenendo conto di una forza media di 665 unità, cosa che naturalmente non potrà ormai più verificarsi;
- VISTO il bilancio preventivo 1994;
- VISTO il D.P.R. n. 902 del 04/10/1986;
- VISTO l'art. 6 del T.U. del 1925;
- A VOTI unanimi e con il voto consultivo favorevole del Direttore di Esercizio

D E L I B E R A

- di approvare la nuova pianta organica del personale ANAT consistente in 650 (seicentocinquanta) unità complessive, articolate come da prospetti allegati unitamente alla relazione tecnica d'accompagnamento facenti tutti parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- di richiedere all'Amministrazione Comunale la sollecita approvazione della presente proposta per il successivo invio alla Regione Puglia ai sensi dell'art. 5 della Legge Regionale n. 3/92 e della Legge Regionale n. 13/1993.

IL SEGRETARIO

F/to : dott.ssa Maria Fabiola MENENTI

Visto : IL PRESIDENTE
F/to : (avv. Arturo M A S I)

A. M. A. T.

per copia conforme all'originale

IL SEGRETARIO

Della Commissione Amministrativa
(dott.ssa Maria Fabiola Menenti)

Maria Fabiola Menenti

D E L I B E R A

1) di approvare per le ragioni innanzi espresse e far propria la deliberazione N° 189 del 31.8.1994 della Commissione Amministratrice A.M.A.T. avente per oggetto il medesimo della presente;

2) di dare atto che sono stati espressi i pareri previsti dall'art. 53 della legge 8.6.1990 N. 142 così come evidenziati in premessa.

Del che è verbale.

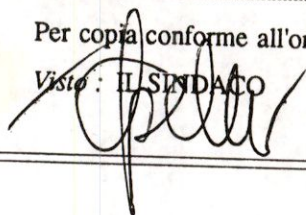
Seguono le firme all'originale del Presidente, del Consigliere anziano e del Segretario Generale.

Si attesta che la presente deliberazione ^{In corso di pubblicazione} è stata pubblicata all'Albo Pretorio del Comune dal 20 DIC. 1994 al 4 GEN. 1995

Taranto, 20 DIC. 1994

Per copia conforme all'originale e per uso amministrativo.

Visto: IL SINDACO



IL DIRIGENTE RESPONSABILE
1° SETTORE "ATTIVITÀ ORGANI COLLEGIALI"
IL SEGRETARIO GENERALE
(Dr. Santo SANTORO)

IL SEGRETARIO GENERALE

REGIONE DELLA PUGLIA

SEZ. PROV. LE DECENTRATA DI CONTROLLO SUGLI ATTI DEGLI ENTI LOCALI
di TARANTO

N. 12445

LA COMMISSIONE PROV. DI CONTROLLO NELLA SEDUTA DEL

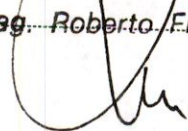
10 GEN. 1995

prende atto, salvo approvazione regionale.

Taranto, li 11 GEN. 1995

p.c.c. IL SEGRETARIO

Rag. Roberto Fischetti



IL PRESIDENTE

Prof. Avv. Domenico RANA

26 GEN. 1995

Taranto, li

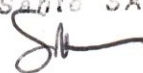
Per copia conforme all'originale e per uso amministrativo.

Taranto, li



IL SEGRETARIO GENERALE

IL DIRIGENTE RESPONSABILE
1° SETTORE "ATTIVITÀ ORGANI COLLEGIALI"
(Dr. Santo SANTORO)





**AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO**

Via C. Battisti, 657 - Tel. (099) 791451 (n. 5 linee urbane)
Telefax (099) 794247 - Codice Fiscale n. 00146330733

Taranto, 6/settembre/1994

N. di protocollo 1573/94 Rip.

Risposta a N. del

Allegati N.

Spett/le

**Ufficio Servizi Municipalizzate
del Comune di Taranto
Palazzo LATAGLIATA**

RACCOMANDATA A MANO

T A R A N T O

OGGETTO : Trasmissione deliberazione.

Compiegata alla presente trasmettiamo, in triplice copia, per gli adempimenti di competenza del Consiglio Comunale, ai sensi del combinato disposto dell'art. 16 T.U. 1925 e dell'art. 72 del D.P.R. n.902 del 1986, la sottoindicata deliberazione assunta dalla Commissione Amministratrice di questa Azienda, nella seduta del 31/agosto/1994:

- Del. n. 189 - "Approvazione Pianta Organica".

Distinti saluti..

**AZIENDA MUNICIPALIZZATA AUTOTRASPORTI TARANTO
IL DIRETTORE DI ESERCIZIO
(Ing. Francesco (LUIGI) BELLO)**

P.R.
Dr

6 SET. 1994

Taranto, li 05/08/1994

RELAZIONE TECNICA NUOVA PIANTA ORGANICA

PREMESSA

Con delibera n° 286 del 25/07/1986 veniva approvato il piano SOGES relativo alla riorganizzazione della struttura aziendale e quindi in definitiva la pianta organica dell'AMAT.

Essa era articolata su tre reparti con a capo i rispettivi dirigenti : reparto amministrativo, reparto tecnico e reparto movimento.

Venivano altresì individuate unità organizzative di livello inferiore con a capo funzionari di 1°, 2° e 3° livello ex legge 30/78 allora in vigore.

Il complesso delle qualifiche portava ad un totale di 1010 unità, oltre il direttore di esercizio, così distinte :

reparto movimento	726	unità
reparto tecnico	190	unità
reparto amministrativo	94	unità

Successivamente i dirigenti furono ridotti a due unità, oltre al direttore, alcune posizioni funzionali non furono coperte, ma soprattutto per effetto delle delegificazione della legge 30/78 ed il rinvio alla contrattazione nazionale di categoria le previsioni del piano SOGES furono in parte disattese.

A seguito della legge n° 270 del 12/7/1988, pubblicata il 16/7 ed entrata in vigore il 31/7/88, al 90° giorno dall'entrata in vigore decadde tutte le deliberazioni aziendali aventi ad oggetto pianta organiche e regolamenti avanzamenti e promozioni, sicchè da allora

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

(29/10/1998) l'AMAT si è trovata priva di uno strumento valido se non quello costituito dalle tabelle di derivazione allegate al CCNL 1986-88 ed in particolare all'Accordo Nazionale 13/5/1987

La fase transitoria, gestita dalle tabelle di derivazione, è purtroppo durata fino ad oggi, dovendosi procedere alla approvazione di una nuova pianta organica basata sulle nuove qualifiche ed unità organizzative di cui all'A.N. sopra citato.

Dal 1986 le cose sono molto cambiate, sia in termini di organizzazione del lavoro e di tecnologie introdotte o da introdurre, sia in termini di criteri cui adeguare la produttività dell'azienda.

Ecco quindi che le basi su cui fondare la nuova struttura sono quelle del quadro giuridico di riferimento, nazionale e regionale, nonché dei parametri di economicità ed efficienza.

L'analisi funzionale, già contenuta nel piano SOGES ed in parte tuttora valida, a sua volta poggia su solide fondamenta, essendosi storicamente ben individuate le esigenze di una azienda di medio-piccole dimensioni esercente trasporto pubblico collettivo di persone.

Per quanto riguarda il quadro giuridico di riferimento, in particolar modo quello regionale, si deve evidenziare che la previsione di cui all'art. 5 comma h) della L.R. n° 3/92 "approvazione degli organici del personale delle aziende di trasporto", trova i suoi criteri applicativi unicamente in quanto contenuto nella circolare n° 26/2434 del 27/5/1994 e in generale nelle previsioni della metodologia costi e ricavi standardizzati, in applicazione della L.R. n° 13/82, per quanto

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

concerne la percorrenza autorizzata, il costo ed il ricavo standard e i contributi ammissibili.

In questo quadro la relazione d'analisi che segue evidenzia specificamente che la pianta organica proposta consentirà :

- a) l'espletamento del servizio di trasporto pubblico autorizzato;
- b) l'espletamento di tutte le funzioni aziendali con personale interno, con esclusione del servizio di portierato e vigilanza, della pulizia autobus e locali uffici;
- c) la copertura dei costi con i ricavi propri, i contributi a sostegno esercizio ex L. 151/81 rimanendo all'interno della metodologia regionale e con una quota parte a pareggio bilancio già prevista nel piano ex L. 403/90

In particolare si evidenzia la diversa struttura aziendale che, rispetto al piano SOGES, non prevede più le unità di staff sotto il diretto controllo della direzione, una riduzione delle aree da 6 a quattro, una riduzione e diversa denominazione e distribuzione delle unità organizzative di 2° e 3° livello.

AREA MOVIMENTO E TRAFFICO

Il settore movimento è storicamente quello portante in una azienda di trasporto pubblico collettivo.

É in particolare quello numericamente più consistente, rappresentando mediamente nelle aziende i 3/4 dell'intero contingente di personale, ma anche quello in cui, in definitiva, si svolgono minori funzioni e queste abbastanza ben individuate.

A questo settore, sia storicamente (era in vigore della legge 30/78 coordinato da un funzionario superiore liv. 1) che per ovvie ragioni in relazione alla sua dimensione, non può che essere assegnato un rango di AREA con a capo un funzionario di livello 1 : il capo area.

La denominazione di area movimento e traffico individua le due grosse funzioni cui il settore è chiamato a dare risposta : il controllo del **movimento** dei veicoli in servizio di linea ed il controllo del **traffico** di viaggiatori.

Nella proposta di organigramma a queste due funzioni si vuol dare risposta mediante due unità organizzative di base, così come previsto dall'Accordo Nazionale 13/05/1987, a cui vengono preposti lavoratori di 3° livello che nella fattispecie rivestono la qualifica di coordinatore movimento e traffico.

Ai coordinatori, adibiti al coordinamento degli addetti di liv. 4 che curano la gestione del personale viaggiante ed al controllo dell'utenza, sia per la verifica della regolarità dei titoli di viaggio, sia per la parte informativa che riguarda orari, percorsi, paline, servizio informazioni e avvisi di vario genere, verrà preposto un capo

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

ripartizione di livello 2 che coordina l'attività della ripartizione "Gestione linee" ed è chiamato all'applicazione operativa del programma di esercizio.

Completa l'area, per quanto riguarda le unità organizzativa di base con a capo lavoratori dei primi tre livelli, l'ufficio programmazione e turni, già esistente nella realtà dell'azienda e che svolge l'importante funzione di impostazione dei turni di servizio del personale di guida, l'assegnazione a medio-lungo periodo degli stessi al personale, la definizione operativa dei percorsi e degli orari traducendoli nella idonea documentazione aziendale (tabellini e fogli di marcia, quadro degli orari e dei turni dei conducenti, ecc.), mentre la gestione linee curerà l'assegnazione e le variazioni giornaliere.

Quantificate così le unità organizzative di base ed il numero degli agenti che sono a capo delle stesse, occorre quantificare il restante personale avuto riguardo alle funzioni da espletare.

Queste sono essenzialmente :

- a) l'attività di guida in servizio di linea;
- b) il controllo del personale viaggiante;
- c) il controllo e l'informativa dell'utenza;
- d) la rilevazione dei dati di esercizio.

Per quanto riguarda la prima attività essa compete per contratto agli agenti con qualifica di agente di movimento liv. 5 e conducente di linea liv. 6

Per la particolare natura della qualifica di agente di movimento, acquisita automaticamente dal conducente di linea con 16

anni di guida effettiva, non è possibile a priori determinare i rispettivi quantitativi numerici in queste due qualifiche, dipendendo dall'anzianità media aziendale dei conducenti, ma è possibile determinare il numero globale degli agenti necessari per la guida.

Il calcolo analitico parte dalla quantità di servizio che l'Azienda deve rendere alla città e ciò sia in relazione a quanto già autorizzato, sia a quanto eventualmente ritenuto necessario dalle autorità preposte.

A tal proposito si evidenzia che, benchè l'Azienda sia una municipalizzata e come tale di proprietà del Comune, tuttavia la legge 151/81, ma anche altri provvedimenti ed in generale l'orientamento legislativo presente e futuro, assegna alle Regioni un ruolo programmatico in materia di trasporti pubblici che si esplica attraverso il controllo degli organici e delle percorrenze autorizzate, l'approvazione delle tariffe politiche, ma soprattutto attraverso l'erogazione dei contributi a sostegno esercizio.

E proprio al fine di erogare i contributi a sostegno esercizio, le Regioni e quindi anche la Regione Puglia, hanno messo a punto tecniche di calcolo dei costi e ricavi standardizzati che per differenza danno luogo ai contributi erogabili.

Senza voler qui entrare nel dettaglio di tale argomento che è di una certa complessità per i non addetti ai lavori, basta dire che all'interno di queste tecniche si trova, sotto varie forme, il costo standard ammissibile del personale, che rappresenta i 2/3 del costo

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

totale aziendale, per cui anche attraverso questo strumento la Regione controlla indirettamente la struttura che l'Azienda intende darsi.

Per quanto riguarda le percorrenze, mentre per le aziende di trasporto extraurbane, la Regione procede al rilascio di una concessione ad hoc con percorsi, orari e numero di corse ben definite, per le aziende urbane c'è maggiore libertà di definizione del programma di esercizio mentre la percorrenza complessiva, per gli ovvi effetti che ha sul costo totale deve necessariamente essere autorizzata dalla Regione.

Non bisogna infatti trascurare che le risorse economiche di ogni Regione sono limitate ai fondi provenienti dallo Stato in sede di riparto del F.N.T. ed ad eventuali altri fondi regionali.

In generale quasi nessuna Regione destina fondi propri al trasporto pubblico, per cui, tenuto conto anche dello scarso o medio livello programmatico da cui sono afflitte le varie regioni, non di rado si è verificato e si verifica che i costi e ricavi standard diano luogo a contributi ammissibili che superano la disponibilità di fondi regionali e quindi le Regioni procedono ad abbattimenti sulle erogazioni alle aziende.

Da qui ne è derivato il deficit del settore che prima con il D.L. 312/94 e oggi con il D.L. n° 475 del 30/07/1994 si intende ripianare.

Da quanto esposto, pur se in quest'ultimo D.L. non è più previsto l'obbligo dei piani di risanamento, ma solo quello del raggiungimento di una certa aliquota di copertura dei costi per aver diritto al ripiano dei deficit pregressi, è evidente che una nuova pianta organica influenza la

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

gestione ed il suo equilibrio e deve quindi essere valutata alla luce dei contributi ipotizzabili.

La percorrenza attualmente ammissibile per l'AMAT, così come risulta dall'ultima applicazione della metodologia costi e ricavi standardizzati (v. nota Ass. Trasp. n° 26/1305 del 14/4/1994 ns. prot. 4113 del 20/4/94), è di 10'417'095 vett. x km totali di cui 10'144'965 in servizio di linea, ma a tal proposito va evidenziato che la percorrenza a vuoto è ammissibile fino ad un massimo del 7%, valore a cui l'AMAT è sensibilmente al di sotto in sede di previsione (2,7%) ma che è opportuno cautelativamente porre pari al 5% portando quindi la previsione totale a **10'652'213 vett. x km**

Questo servizio può e deve essere prodotto con costi e ricavi nei limiti di quelli ritenuti ammissibili dalla Regione Puglia per poter conseguire il pareggio di bilancio.

Un maggior quantitativo di servizio di trasporto, se non autorizzato dalla Regione, ma ritenuto comunque necessario per la città in relazione al numero degli abitanti, dell'estensione della stessa e della domanda di trasporto da soddisfare, deve trovare copertura finanziaria con fondi messi a disposizione dall'Amministrazione comunale a pareggio della differenza strutturale fra costi e ricavi possibili.

In questa sede, fatte salve le eventuali altre determinazioni che l'Amm.ne Com.le intenderà assumere, si calolerà il quantitativo di personale necessario in funzione della percorrenza autorizzata dalla

Regione e si verificherà infine, con procedimento iterativo, che i costi siano contenuti in quelli ammissibili.

Come visto, la percorrenza in linea autorizzata è di 10'144'965 vett. x km e per realizzarla il personale di guida (agenti di movimento e conducenti) può essere quantificato come segue.

Atteso che l'orario contrattuale del conducente è di 39 ore settimanali e quindi di 6^h e 30' giornalieri.

Che però parte di questo orario di lavoro è assorbito per accordi aziendali dai tempi accessori (montaggio e smontaggio, preparazione veicolo, ecc.), parte dal grado di efficienza dei turni di servizio e parte infine dai tempi necessari per andare e tornare, fuori servizio, dai capilinea, ne discende che il tempo effettivo di guida in servizio passeggeri è valutabile al massimo in circa 6 ore.

Poichè per contratto l'agente dovrebbe rendere la seguente prestazione lavorativa annua : 365 - 52 riposi - 26 ferie - 7 congedi per festività sopresse - 10 festività = 270 giornate lavorative

Tenuto conto dell'incidenza delle mancate prestazioni (malattie, infortuni, ecc.) valutabili nell'ordine del 10%, anche se aziendalmente potrebbero essere superiori, e quindi calcolata in 243 giornate la prestazione lavorativa media annua che ci si può attendere, pari a 1458 ore in servizio di linea.

Atteso che l'attuale organizzazione delle linee, dei percorsi e dei tempi di percorrenza, comporta una velocità commerciale media di circa 17 km/h sulla rete aziendale e che quindi la produzione annua di un conducente è così calcolabile : $Q = 243 \times 6 \times 17 = 24'786 \text{ km/ag.}$

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

La forza conducenti necessaria per la produzione della percorrenza autorizzata risulta pari a : $10'144'965/24'786 = 410$ unità.

Tenuto conto che il personale di guida è composto anche da agenti di movimento e che a questa qualifica il CCNL 1986 ha affidato lo svolgimento delle mansioni di alcune qualifiche poste ad esaurimento quali : verificatore titoli di viaggio; bigliettaio; conducente non di linea; esattore; capolinea; collettore incassi;

atteso che le suddette mansioni, con esclusione di quella di bigliettaio, sono in azienda necessarie e devono a regime essere svolte dagli agenti di movimento, via via che vengono posti in quiescenza o riqualificati gli agenti che le rivestono;

valutate le necessità in queste mansioni, ed in particolare in quelle di verificatore, di conducente e di esattore, con riferimento alla vecchia pianta organica ma fermo restando che le effettive necessità in queste mansioni saranno oggetto di studio approfondito, per cui le considerazioni qui esposte non daranno quindi luogo automaticamente ad altrettanti posti per gli agenti di movimento;

atteso che per lo svolgimento delle suddette mansioni occorrerà indicativamente, a regime, utilizzare 47 agenti di movimento;

il contingente di **conducenti ed agenti di movimento** può in definitiva essere quantificato in $410 + 47 = 457$ unità

Elemento di raccordo fra i coordinatori di liv. 3 ed il personale di movimento e cardine dell'attività dell'area sono gli addetti movimento e traffico liv. 4

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

A questa figura, istituita dall'ultimo CCNL, competono le mansioni che un tempo erano di pertinenza del capo movimento e traffico liv. 5 ex L. 30/78 (vedi in proposito la pianta organica del 1986), parte delle mansioni del controllore ex L. 30/78 e parte infine delle mansioni del capo mov.to di 1^a liv. 4 ex L. 30/78.

Gli addetti mov.to sono in definitiva l'unica qualifica che rappresenta i cosiddetti Superiori di movimento e devono svolgere tutta una serie di funzioni connesse alla vigilanza e alla regolarità del servizio.

Esaminate dettagliatamente le funzioni già espletate da questa figura, esaminate quelle che in un prossimo futuro dovranno essere espletate (oggi ancora espletate dai controllori ad esaurimento), valutata l'efficienza degli attuali turni e ritenuto che vadano inoltre previste alcune funzioni oggi in parte o non assolte quali l'informativa all'utenza mediante pubblicazione di orari e percorsi, risposte accurate per telefono ed eventualmente per iscritto anche ai reclami riguardanti il servizio, raccolta degli oggetti smarriti, gestione delle parte informativa delle paline di fermata (l'ubicazione sarà curata dalla gestione operativa linee), è risultato che le funzioni da assolvere richiedono :

- a) presenza interna per l'uscita ed il rientro del servizio, copertura giornaliera dei turni e le altre attività inerenti la gestione del personale viaggiante : 8 turni/giorno;

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

b) presenza all'esterno per il controllo del personale viaggiante e dell'utenza (esclusa la verifica dei T.V.) anche a mezzo autovettura di servizio : 4 turni/giorno;

c) informativa all'utenza : 2 turni/giorno;

Atteso che per la copertura dei suddetti turni, visto che il rapporto fra giorni dell'anno e giornate lavorate è pari a $365/243 = 1,5$ sono necessari indicativamente $14 \times 1,5 = 21$ agenti con qualifica di **addetto movimento e traffico** liv. 4

Come già detto è gerarchicamente preposto agli addetti il coordinatore movimento e traffico liv. 3

Le unità necessarie per coprire tale mansione discendono dalla considerazione relativa alle due posizioni funzionali da occupare (gestione viaggiante e controllo utenza), dalla esigenza che sia garantita la copertura di tutti i giorni feriali, festivi ed estivi e che almeno nei giorni feriali sia garantita una presenza pomeridiano-serale per il personale viaggiante.

Da ciò ne discende (adottando il solito coefficiente 1,5) che occorre prevede 5 unità rivestenti tale qualifica.

Infine, per completare l'organico dell'area movimento, si rileva che l'ufficio programmazione e turni avrà al vertice un capo ufficio liv. 3 e che, tenuto conto della meccanizzazione attuale e futura di alcune attività, del contenuto delle stesse da svolgere alle dipendenze dirette del capo area potrà essere costituito da 1 assistente liv. 4 e due segretari liv. 5

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

Si evidenzia che l'ufficio gestioni speciali, un tempo inserito nell'area movimento, con la funzione di notifica ed incasso dei verbali di contravvenzione, viene in questa proposta di organigramma, più propriamente trattandosi di mansioni prettamente amministrative, inserito nell'area contabilità ed in particolare come funzione da svolgersi nell'ambito dell'ufficio prodotti del traffico.

In conclusione l'organico d'obiettivo proposto per l'area movimento, come da allegati schemi, risulta il seguente :

Capo Area liv. 1	1
Capo Ripartizione liv. 2	1
Coordinatore mov. liv. 3	5
Capo Ufficio liv. 3	1
Addetti mov.to e traff. liv. 4	21
Assistente liv. 4	1
Segretari liv. 5	2
Agenti di movimento e conducenti di linea	<u>457</u>
TOTALE AREA MOVIMENTO	489

AREA TECNICA

Il settore tecnico ha come scopo l'esecuzione delle attività connesse alla gestione del parco veicoli, sia in termini di manutenzione ordinarie e straordinaria, sia per quanto riguarda il rimessaggio, nonché la manutenzione degli impianti e delle infrastrutture.

Per quanto riguarda il parco veicolo deve essere preliminarmente evidenziato che il parco tecnico attuale è di 163 autobus (a cui si aggiungono le vetture di servizio) quasi tutti di 12,00 metri di lunghezza, ma quello ammissibile ai sensi della metodologia regionale, in relazione alla percorrenza 1993, secondo quanto comunicato dalla stessa Regione Puglia è di 195 vetture, compresa la scorta del 10%, in relazione della percorrenza autorizzata.

Il parco tecnico aziendale si ritiene quindi correttamente dimensionato con una percorrenza media di programma di oltre 54'600 km/bus

La scelta di far eseguire all'interno tutte le manutenzioni meccaniche, di carrozzeria e sugli impianti elettrici, porta ad una complessità del settore che anche in questo caso è stata storicamente riconosciuta ponendolo sotto la responsabilità di un funzionario di massimo livello, oggi un capo area.

Le funzioni principali attribuite all'area, tutte tradizionalmente presenti nelle aziende di trasporto, hanno guidato l'impostazione dell'organigramma di vertice che individua le unità organizzative di base in relazione all'importanza e/o alla quantità di lavoro ivi svolto.

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

In particolare si deve osservare che la preesistente struttura aziendale viene oggi variata in dipendenza delle scelte già operate, come ad esempio quella di affidare all'esterno le operazioni di pulizia dei mezzi connesse al rimessaggio, oppure quelle dettate dal contratto collettivo che ha affidato agli agenti di movimento le mansioni un tempo di competenza del conducente (cosiddetto conducente di deposito o di rimessa).

Queste considerazioni hanno indotto ad abbassare di livello e quindi di importanza l'unità deposito (cui è affidato il rimessaggio, la pulizia dei mezzi, il pronto intervento in linea e la manutenzione programmata) ponendo al suo vertice non più un lavoratore di 1° o 2° livello ma un capo tecnico di 3° livello.

Per dare contenuto all'unità suddetta, che giustifichi un capo tecnico, si affidano al deposito anzicchè all'officina alcune attività di manutenzione ordinaria e programmata e alcuni interventi di pronto intervento che non richiedono particolare specializzazione.

In particolare l'unità deposito sarà organizzata affidando ai capisquadra liv. 5 (n° 5 unità che coprono l'arco delle 24 ore) il controllo degli agenti addetti al rimessaggio e pulizia dei mezzi (conducenti, addetti manutenzione e manovali) ed ai capo operai liv. 4 (n° 5 unità) il coordinamento degli operai di 5°, 6° e 7° livello addetti al pronto intervento e manutenzione programmata.

Si evidenzia ulteriormente che a regime sono previste nell'unità deposito gli agenti di movimento (in numero variabile secondo i turni) con mansioni di conducente per il rimessaggio autobus.

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

Nell'unità deposito viene inquadrata inoltre la squadra manutenzione impianti coordinata da un capo operai liv. 4

La quantificazione numerica delle unità occorrenti nelle varie qualifiche è stata effettuata prevedendo :

- a) l'impegno di 3 squadre da 5 operai ciascuna (in cui mediamente siano presenti un operaio generico, due operai qualificati e due operai tecnici), oltre il capo operai, per il pronto intervento (con copertura dell'intero arco temporale del servizio di linea);
- b) una squadra per la manutenzione programmata con 4 unità oltre il capo operai;
- c) una squadra per la manutenzione impianti con 4 unità oltre il capo operai;
- d) 3 turni da due unità ciascuno per quanto riguarda gli addetti manutenzione;
- e) 3 turni da una unità per quanto riguarda le attività di manovalanza (escluse le pulizie appaltate a ditta esterna).

Nel settore officina resta invece la complessità di lavorazioni (per le quali si prevede a regime esclusivamente la qualifica minima di operaio qualificato) distinte nei tre settori tradizionali : meccanica, carrozzeria ed elettrico che, in dipendenza sia del numero degli addetti, commisurato alla consistenza del parco, sia della professionalità e qualità richiesta, sono affidati ad un capo tecnico di 3° livello (settore meccanico ed elettrico) mentre nel settore carrozzeria si prevede un capo operai liv. 4 per la parte lamiera (raddrizzatura) ed un capo operai

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

per la parte verniciatura, gerarchicamente subordinati al capo tecnico del settore elettrico.

Nel settore carrozzeria gli operai qualificati e tecnici sono previsti in 8 unità (due squadre).

Il personale dell'unità elettrica prevede invece 1 capo operai per il settore obliteratorici e 8 operai qualificati o tecnici che, per la parte propriamente elettrica-elettronica saranno direttamente coordinati dal capo tecnico.

Quest'ultimo, in definitiva, avrà alle sue dipendenze 19 addetti (10 del settore carrozzeria e 9 del settore elettrico).

Per quanto riguarda la parte meccanica troviamo invece :

- a) una squadra per il settore freni e sospensioni con 5 operai ed un capo operai liv. 4;
- b) una squadra per motori, impianti iniezione, ecc. con 3 operai ed un capo operai liv. 4;
- c) una squadra per il cambio con 3 operai ed un capo operai liv. 4;
- d) un operaio tecnico e due operai qualificati per il settore gomme;

Il capo tecnico dell'unità meccanica avrà quindi alle sue dipendenze 17 addetti.

Il totale dell'officina quindi risulta di 38 unità compresi i due capi tecnici.

Il coordinamento dei capi tecnici, due per l'officina e uno per il deposito, è affidato ad un lavoratore di 2° livello con qualifica di capo impianto.

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

Completano l'organigramma dell'area tecnica altre due unità di base : il magazzino ricambi e l'ufficio tecnico, cui sono preposti lavoratori di liv. 3 e che prevedono 1 assistente, 3 segretari e 5 operai generici con mansioni di distributori dei pezzi di ricambio (in turno).

In definitiva l'organico dell'area tecnica risulta il seguente :

Capo Area liv. 1	1
Capo Impianto liv. 2	1
Capi Tecnici liv. 3	3
Capo Ufficio liv. 3	2
Assistente liv. 4	1
Capi operai liv. 4	11
Capi squadra operai liv. 5	5
Segretari liv. 5	3
Operai tecnici liv. 5	24
Operai qualificati liv. 6	25
Operai generici liv. 7	11
Addetti manutenzione liv. 8	8
Manovali liv. 9	<u>4</u>
TOTALE AREA TECNICA	99

AREA CONTABILITÀ E BILANCIO

AREA PERSONALE, AFFARI GENERALI E LEGALI

Le funzioni amministrative aziendali sono affidate a due aree controllate dal dirigente amministrativo : l'area contabilità e l'area personale ed affari generali e legali.

Rispetto al piano SOGES sono state riviste alcune unità organizzative ed in particolare :

- a) è stata ridimensionata l'area segreteria che assume ora la connotazione di ripartizione affari generali al cui interno è inserito l'ufficio segreteria;
- b) si è ritenuto opportuno affidare al controllo del funzionario legale, di prossima assunzione, l'ufficio gestione personale e l'ufficio contratti ed acquisti andando così a costituire una ripartizione affari legali;
- c) è stato istituito nell'area contabilità un ufficio per la contabilità industriale e controllo gestione, mentre è stato soppresso l'ufficio economato (la relativa funzione sarà svolta da un assistente di 4° livello);
- d) è stato trasformato in ripartizione informatica quello che prima era definito come C.E.D. per la diversa connotazione che oggi, per lo sviluppo tecnologico intervenuto, si vuol dare a questa unità in cui viene inserita anche la statistica.

Si evidenzia inoltre come nelle varie unità del reparto amministrative, ad esclusione dell'ufficio segreteria, siano previste

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

qualifiche non inferiori al 5° livello stante il contenuto professionale che si vuol attribuire alle attività che ivi dovranno essere svolte.

L'attività di dattiloscrittura (la qualifica di dattilografo è stata posta ad esaurimento dal CCNL 1986) sarà espletata a regime con i personal computer da ogni dipendente e quindi potrà, eccezionalmente, essere affidate alle sole unità dell'ufficio segreteria.

Si evidenzia infine che sono state inserite nell'ufficio segreteria le unità con qualifiche ausiliarie (10 unità) prevedendo quattro turni mattinali (3 uffici e 1 settore tecnico) e 2-3 turni pomeridiani.

A regime si ritiene che le mansioni di ricezione certificati e segnalazioni di assenza (quasi interamente provenienti dai dipendenti dell'area movimento) vadano attribuite all'addetto movimento e traffico di turno.

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

In definitiva l'organico delle due aree risulta il seguente :

AREA CONTABILITÀ E BILANCIO

Capo Area liv. 1	1
Capo Ripartizione liv. 2	2
Capo Ufficio liv. 3	3
Assistente liv. 4	6
Segretari liv. 5	<u>12</u>
TOTALE AREA CONTABILITÀ	24

AREA PERSONALE, AFF. GEN. E LEG.

Capo Area liv. 1	1
Capo Ripartizione liv. 2	2
Capo Ufficio liv. 3	4
Assistente liv. 4	7
Segretari liv. 5	5
Addetto pratiche amm.ve liv. 6	1
Impiegato generico liv. 7	1
Centralinista liv. 8	3
Coordinatore ausiliari liv. 8	1
Commessi/uscieri liv. 9	<u>10</u>
TOTALE AREA PERSONALE	35

DIRIGENTI

Per concludere la relazione di accompagnamento alla proposta di pianta organica, si evidenzia che, così come già in atto da molti anni, le qualifiche dirigenziali sono articolate su tre posizioni funzionali :

Direttore, dirigente tecnico e dirigente amministrativo.

Le responsabilità, le rispettive competenze e gli incarichi affidati sono chiaramente deducibili dalla denominazione e da quanto sopra riportato.

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

RIEPILOGO GENERALE

DIRIGENTI	3
Capo Area liv. 1	4
Capo Ripartizione liv. 2	5
Capo impianto liv. 2	1
Capo Ufficio liv. 3	10
Coordinatori movimento liv. 3	5
Capi tecnici liv. 3	3
Assistenti liv. 4	15
Addetti movimento e traff. liv. 4	21
Capi operai liv. 4	11
Segretari liv. 5	22
Capi squadra operai liv. 5	5
Operai tecnici liv. 5	24
Agenti di movimento/conducenti di linea liv. 5-6	457
Addetto pratiche amm.ve liv. 6	1
Operai qualificati liv. 6	25
Impiegato generico liv. 7	1
Operai generici liv. 7	11
Centralinista liv. 8	3
Coordinatore ausiliari liv. 8	1
Addetti manutenzione liv. 8	8
Commessi/uscieri liv. 9	10
Manovali liv. 9	<u>4</u>
TOTALE GENERALE	650

Si allega alla presente relazione un prospetto riepilogativo organico con confronto con la situazione al 31/07/1994 anche in ordine alle qualifiche ad esaurimento.

Si evidenzia che, ai sensi dell'ultimo accordo aziendale **inidonei**, i posti nelle qualifiche di 8°-9° livello dovrebbero essere loro riservati, oltre ai posti di operai generici liv. 7 con mansioni di operaio distributore al magazzino ricambi (5 unità) ed un posto di centralinista.

CONCLUSIONI

Alla presente relazione si allega l'applicazione della metodologia costi e ricavi standardizzati relativa al 1994, ma proiettabile una volta stabilizzato a regime il presente organico d'obiettivo.

Le considerazioni che si avanzano sono le seguenti :

- a) la percorrenza per dipendente, in riferimento a quanto riportato nella parte concernente il calcolo del personale di guida, risulta di $10'652'213/650 = 16'388$ km/dip. mentre la circolare già citata n° 26/2434 dell'Assessorato regionale ai trasporti parla di 20'000 km/addetto per i servizi urbani; è evidente che tale percorrenza unitaria non è allo stato assolutamente ipotizzabile, se non in presenza di significativi incrementi della velocità commerciale che esulano dalle possibilità di intervento dell'azienda; diverso invece se la circolare vuol riferirsi alla percorrenza per addetto al movimento che in tal caso con la presente proposta risulterebbe di $10'652'213/489 = 21'784$ km/addetto, mentre per il personale di guida risulta di : $10'652'213/460 = 23'157$ km/addetto;
- b) come può desumersi dal calcolo il costo standard risulta di poco più di 61,2 miliardi a fronte dei 60,6 miliardi del preventivo 1994; il ricavo standard è di circa 19 miliardi mentre quello previsto è di 15 miliardi; ne discende un contributo ammissibile di 42,2 miliardi che lascerebbe un ulteriore disavanzo di 3,4 miliardi quasi totalmente contenuti nella previsione di 3,2 miliardi a carico del Comune ai sensi del piano di risanamento ex L. 403/90;

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti Taranto

Direzione

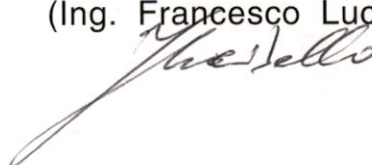
c) il preventivo 1994 è stato allestito considerando una forza media di 665 unità ed una percorrenza presunta di 9,56 milioni di chilometri, sicchè, per riportare la previsione ai contenuti della presente proposta, occorre incrementare i costi industriali di trazione e ridurre le spese di personale e quindi indicativamente : personale = $15 * 65'000'000 = - \text{£ } 975'000'000$; trazione e costi connessi $580 \text{ £/km} * 1'000'000 \text{ vett.} \times \text{km} = + \text{£ } 580'000'000$ e quindi dalla nuova pianta organica, a regime, un minor costo di $\text{£ } 400'000'000$ e soprattutto una maggiore percorrenza.

Senza addentrarsi in ulteriori argomentazioni, che più propriamente avrebbero potuto e dovuto far parte della più complessa questione del piano di risanamento che la conversione in legge dovrebbe escludere dal reiterato D.L. 312/94, si può concludere quindi affermando che gli elementi tecnico-amministrativo-giuridici esposti confortano la presente proposta (considerato anche il ridottissimo margine di tempo che il sottoscritto ha avuto per allestirla) e la rendono pertanto meritevole di approvazione ad ogni livello, anche tenuto conto che al settore autoferrotramvieri non si applicano le norme sulla definizione dei carichi di lavoro che si applicano invece al comparto del pubblico impiego.

Taranto, li 05/08/1994

IL DIRETTORE

(Ing. Francesco Lucibello)



AMAT - TARANTO

LIV.

Dirig.

Dirig.

1

2

3

4

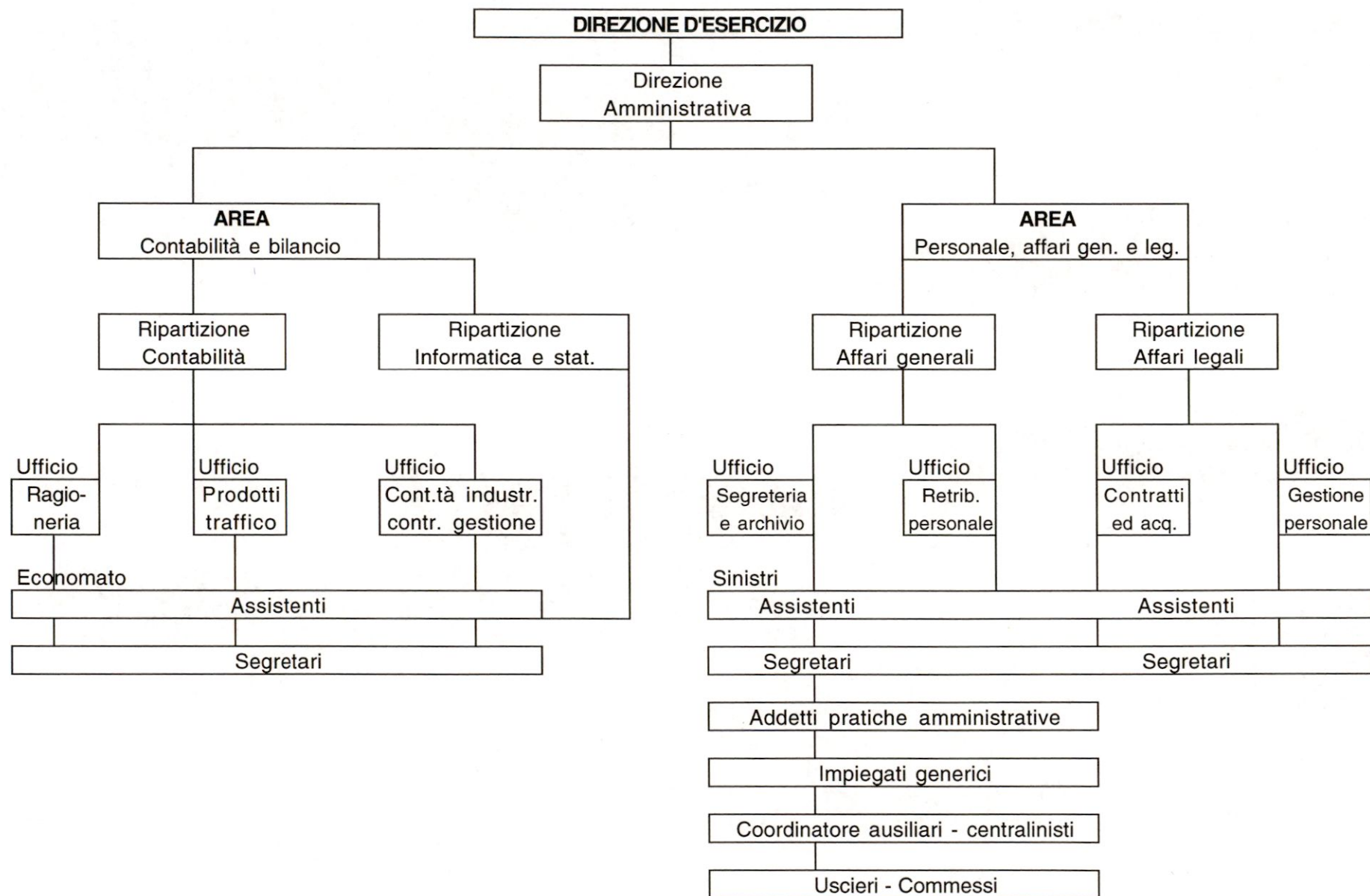
5

6

7

8

9



Handwritten signature

AMAT - TARANTO

LIV.

Dirig.

Dirig.

1

2

3

4

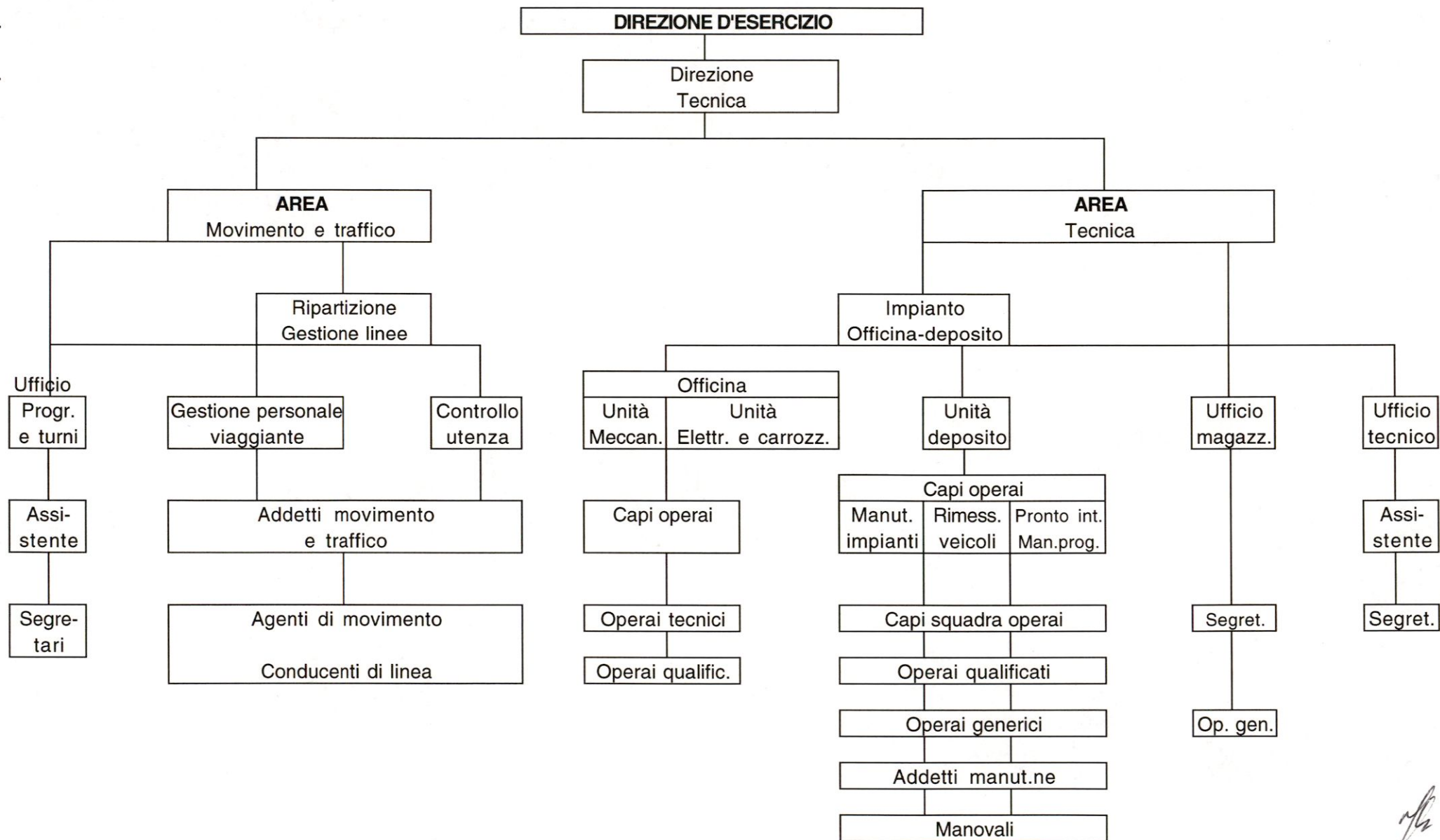
5

6

7

8

9



[Handwritten signature]

CALCOLO COSTO STANDARDIZZATO

Azienda : **A.M.A.T. - Taranto**

ESERCIZIO: **1994**

Percorrenza autorizzata in linea	10.144.965 vett. x km	
Percorrenza a vuoto (max 7%)	<u>507.248 vett. x km</u>	
Percorrenza totale	10.652.213 vett. x km	(KM)

ore di esercizio annue = 614.036

NA = numero autobus necessari compresa scorta 10% 195 vetture
 KM/NA = 54.627 km/bus

Vc = velocità convenzionale = KM/ore esercizio annue 17,30 km/h
 Nc = numero turni annui dei conducenti (ore esercizio/6 +10%) 112.573 amm.
 Nb = numero turni annui biglietti 28.790 amm.
 B = coeff. abbattimento biglietti (decrescente annualmente) 0,4

Calcolo coefficienti

K1 = $X1 * Cu * G + (3,6 + X2 * (0,7 + 0,05 am) * c * Cu) * Cm * Off$
 $X1 = (0,60 ; 0,46 ; 0,42 ; 0,36 ; 0,25) (sn ; l ; n ; m ; c)$
 Media ponderata del parco aziendale : lunghezza = 11,57 m
 $X1 = 0,46$
 $Cu = 1,00$ extraurbano $urbano = 1,2 + 3,5/Vc = 1,4$
 $G =$ costo medio del gasolio = 1230 £/litro
 $X2 = (10,3 ; 8,5 ; 6,2) (sn, l, n ; m ; c) = 10,3$
 $am =$ anzianità media parco = 8,33 anni
 $c = 1,00 - 0,5/NA (\geq 0,5) = 1,00$
 $Cm =$ costo medio del personale (in milioni) = 55
 $Off = (0,90 ; 1,00 ; 1,04 ; 1,08) (senza officina ; con 1 off. ; con 2 off. ; con 3 off.) = 1,00$

K1 = **1.876**

K2 = $X3 * Cm * (ore settimanali cond. / 36)$
 $X3 = (4560 ; 4700 ; 5640) (52 R ; 61 R ; 104 R) \quad 4560$

K2 = **250.800**

K3 = $X4 * Cm * X5 + X6 * V' * (1 - 0,08 a') * N'/NA + 7500 * Cm * X7$
 $X4 = (240'000 ; 160'000 ; 130'000 ; 100'000) (sn ; l, n ; m ; c) = 160.000$
 $X5 = (1,50 ; 2,00) (extraurbano ; urbano) \quad 2,00$
 $X6 = (165'000 ; 41'250) (extraurbani ; urbani) = 41.250$
 $V' =$ prezzo di acquisto degli autobus (in milioni) 350
 $N' =$ numero autobus nuovi acquistati negli ultimi 10 anni 118
 $a' =$ anzianità media di N' = 5,6 anni
 $X7 = (1,00 ; 1,08 ; 1,16) (1 deposito ; 2 dep. ; 3 dep.) \quad 1,00$

K3 = **22.835.069**



CALCOLO ELEMENTI STANDARD DI COSTO

C1 =	$K1 * KM =$	£ 19.983.551.588	1.876 £/km
C2 =	$K2 * (1,20 * Nc + B * Nb) =$	£ 36.768.182.880	3.452 £/km
C3 =	$K3 * NA =$	£ 4.452.838.455	418 £/km
TOTALE COSTO STANDARD		£ 61.204.572.923	5.746 £/km

CALCOLO RICAVO STANDARD

Si assume il valore maggiore fra i seguenti : (dati di preventivo)

- 1) Ricavo reale aziendale (al lordo IVA) £ 15.003.775.000
- 2) Prodotto della frequentazione minima :
urbana Pf = KM (in linea) * 1,5 * C.S. £ 15.217.447.500
C.S. (prezzo biglietto corsa semplice) £ 1000
- 3) Ricavo riveniente dall'applicazione dell'aliquota
minima D.M. min.trasporti (31%) £ 18.973.417.606

RICAVO STANDARD £ 18.973.417.606 1.781 £/km

CALCOLO DISAVANZO AMMISSIBILE

Si calcola il disavanzo ammissibile a contributo per differenza fra costo e ricavo standard :

DISAVANZO AMMISSIBILE £ 42.231.155.317 3.965 £/km

CALCOLO ULTERIORE DISAVANZO

COSTO REALE AZIENDALE	£ 60.613.675.000
RICAVO REALE AZIENDALE	£ 15.003.775.000
CONTRIBUTI A SOSTEGNO REGIONALI	£ 42.231.155.317
ULTERIORE DISAVANZO	£ 3.378.744.683
PREVISTI NEL PIANO DI RISANAM. EX L. 403/90	£ 3.259.000.000
A PAREGGIO BILANCIO	£ 119.744.683



NUOVO ORGANICO PERSONALE AMAT

DIRIGENTI

Liv.	Qualifica	Organico	Forza
0	Direttore	1	1
0	Dirigente Ammin.vo	1	1
0	Dirigente Tecnico	1	1

Area Contabilità e Bilancio

Liv.	Qualifica	Organico	Forza
1	Capo area	1	1
Ripartizione contabilità			
2	Capo ripartizione	1	
Ufficio ragioneria			
3	Capo ufficio	1	
4	Assistente (economato)	2	2
5	Segretario	2	
7	Impiegato generico		(2)
TOTALE UFFICIO		5	2
Ufficio prodotti del traffico			
3	Capo ufficio	1	
3	Assistente di 1 ^a R.E.		1
4	Assistente	1	
5	Segretario	8	
6	Esattori R.E.		6
7	Impiegato generico		(1)
TOTALE UFFICIO		10	7
Ufficio cont. industr., contr.gest.			
2	Capo Ufficio R.E.		1
3	Capo ufficio	1	
4	Assistente	2	1
5	Segretario	1	
TOTALE UFFICIO		4	2
TOTALE RIPARTIZIONE		20	11
Ripartizione informatica e statistica			
1	Funzionario P.le R.E.		1
2	Capo ripartizione	1	
3	Assistente di 1 ^a R.E.		1
4	Assistente	1	
5	Segretario	1	
TOTALE RIPARTIZIONE		3	2
TOTALE AREA CONTABILITÀ		24	14

* Greco e Angiulli (Cond. linea)

** De Gregorio e Fornaro (Bigliettai)

^ Di Taranto (Cond. linea)

^^ Calderone (Ag. mov.to)

+ Carrino (Bigliettaio--> op. gen.)

Imp. generici

f.f.

Area Personale, Affari Generali e Legali

Liv.	Qualifica	Organico	Forza
1	Capo area	1	1
Ripartizione affari generali			
1	Capo area in soprannum.		1
2	Capo ripartizione	1	
Ufficio Segreteria			
2	Capo Ufficio R.E.		1
3	Capo ufficio	1	
3	Assistente di 1 ^a R.E.		1
4	Assistente	2	3
5	Segretario	2	
6	Addetto pratiche amm.ve	1	
7	Impiegato generico	1	
8	Coordinatore ausiliari	1	1
8	Centralinista	3	2
8	Conducente direzione		(1)
9	Commesso/Uschiere (Inid.)	10	(14)
TOTALE UFFICIO		21	8
Ufficio contratti e appalti			
2	Capo Ufficio R.E.		1
3	Capo ufficio	1	
4	Assistente	1	1
6	Addetto pratiche amm.ve		1
TOTALE UFFICIO		2	3
Ufficio retribuzioni			
2	Capo Ufficio R.E.		1
3	Capo ufficio	1	
4	Assistente	2	2
5	Segretario	1	
6	Esattore R.E.		1
7	Impiegato generico		(2)
TOTALE UFFICIO		4	4
TOTALE RIPARTIZIONE		28	16
Ripartizione affari legali			
2	Capo ripartizione	1	
Ufficio gestione personale			
2	Capo Ufficio R.E.		1
3	Capo ufficio	1	
3	Assistente di 1 ^a R.E.		1
4	Assistente	2	1
5	Segretario	2	
6	Oper. qualif. distrib. vest.		1
TOTALE UFFICIO		5	4
TOTALE RIPARTIZIONE		6	4
TOTALE AREA PERSONALE		35	21

Area Tecnica

Liv.	Qualifica	Organico	Forza
1	Capo area	1	
1	Funzionario P.le R.E.		1
Impianto officina-deposito			
2	Capo impianto	1	
2	Capo tecnico P.le R.E.		1
UFFICIO TECNICO			
3	Capo ufficio	1	
3	Assistente di 1 ^a R.E.		1
3	Capo tecnico 1 ^a R.E.		2
4	Assistente	1	
4	Capo tecnico R.E.		1
5	Segretario	2	
7	Impiegato generico		(1)
TOTALE UFFICIO TECNICO		4	4
OFFICINA			
3	Capo tecnico	2	
3	Capo tecnico 1 ^a R.E.		1
4	Capo operai	6	
4	Capo tecnico R.E.		3
5	Capo operai R.E.		10
5	Operaio tecnico	15	18
5	Operaio spec. R.E.		15
6	Operaio qualificato	15	6
TOTALE OFFICINA		38	53
UNITÀ DEPOSITO			
3	Capo tecnico	1	
4	Capo operai	5	
4	Capo tecnico R.E.		1
5	Capo squadra operai	5	
5	Operaio tecnico	9	9
5	Capo operai R.E.		7
5	Operaio spec. R.E.		16
6	Operaio qualificato	10	14
7	Operaio generico	6	
8	Addetto manutenzione	8	5
8	Conducenti R.E.		18
9	Manovale	4	
TOTALE DEPOSITO		48	70
Ufficio magazzino			
3	Capo ufficio	1	
3	Assistente di 1 ^a R.E.		1
5	Segretario	1	
6	Addetto pratiche amm.ve		1
7	Operai generici	5	
	Distributori (inidonei)		(6)
TOTALE UFFICIO		7	2
TOTALE IMPIANTO		98	129
TOTALE AREA TECNICA		99	130

Area Movimento

Liv.	Qualifica	Organico	Forza
1	Capo area	1	
Ripartizione gestione linee			
2	Capo ripartizione	1	1
Ufficio programm. e turni			
2	Capo Ufficio R.E.		1
3	Capo Ufficio	1	
4	Assistente	1	3
5	Segretario	2	
6	Addetto pratiche amm.ve		1
TOTALE UFFICIO		4	5
Unità gestione personale viaggiante			
3	Coordinatore movimento	3	
3	Capo mov.to 1 ^a R.E.		1
4	Addetto mov.to e traffico	12	3
5	Controllori R.E.		18
5	Agenti di movimento e		203
6	Conducenti di linea	457	171
6	Capolinea R.E.		13
TOTALE UNITÀ		472	409
Unità controllo utenza			
3	Coordinatore movimento	2	
4	Addetto mov.to e traffico	9	
6	Verificatori T.V. R.E.		10
8	Bigliettai R.E.		30
TOTALE UNITÀ		11	40
TOTALE RIPARTIZIONE		488	455
TOTALE AREA MOVIMENTO		489	455

RIEPILOGO PERSONALE AL 31/07/1994

AREA	Organico	Forza
Dirigenti	3	3
Contabilità e bilancio	24	14
Personale, affari gen. e leg	35	21
Movimento e traffico	489	455
Tecnica	99	130
TOTALE GENERALE	650	623