

O.d.G. del **16/07/2013**

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE N° 1

Deliberazione n° ____/2013 del

OGGETTO DELLA PROPOSTA

ACCORDO AZIENDALE DEL 26/06/2013 SUL RECUPERO DELLA PRODUZIONE CHILOMETRICA. PRESA ATTO AD APPROVAZIONE.

Ufficio proponente: Direttore Amministrativo

ALLEGATI/NOTE:

1 – Accordo aziendale del 26/06/2013;

Il Direttore Generale, d'intesa con il Direttore Amministrativo, e con il Responsabile dell'Area Personale, riferisce e propone quanto segue:

Con deliberazione n. 39 del 14/06/2012, preso atto del progressivo impoverimento del numero degli addetti utilizzabili nella guida in linea dei veicoli e della conseguente contrazione del volume delle percorrenze annue di servizio non effettuate e dei corrispettivi chilometrici contrattualmente previsti, il Consiglio di Amministrazione adottò una serie di misure organizzative tese a contrastare tale tendenza, tra cui la riorganizzazione dell'attività di ricovero dei mezzi in deposito, la riorganizzazione della sosta tariffata, la mobilità professionale di addetti dalla sosta tariffata al TPL con mansioni di guida in linea.

Con successiva determinazione dell'Amministratore delegato n° 16 del 25/10/2012 fu approvato un "Piano straordinario di rilancio della Società", fondato su alcune misure organizzative, da adottare a seguito del previsto confronto con le Organizzazioni sindacali, tutte protese a proseguire nell'azione di efficientamento delle attività svolte dall'Azienda e ad arrestare il negativo trend di bilancio determinatosi per effetto della contrazione del numero di chilometri prodotti.

Tra le misure del Piano straordinario di rilancio si richiamano, in particolare, il contenimento dei costi per prestazioni straordinarie, lo svolgimento delle operazioni di rimessaggio dei veicoli in deposito da parte dei conducenti, l'estensione della timbratura del badge a tutto il personale, la ridefinizione dei turni in modo da realizzare un incremento medio di 30 minuti di durata di guida effettiva per ciascuno di essi.

Il confronto sindacale avviato a seguito dell'adozione dei citati provvedimenti, capaci di incidere in maniera significativa sull'organizzazione del lavoro del personale, con particolare riferimento ai conducenti ed agli addetti della sosta tariffata, è risultato particolarmente difficile, con momenti di conflittualità accesa e con le note vicende che si sono registrate a partire dagli ultimi giorni del marzo scorso, quando un comunicato sinda-

cale del 27/03/2013 preannunciò che i propri iscritti si sarebbero astenuti da ogni forma di collaborazione con l'Azienda, e quindi dall'eseguire prestazioni straordinarie, nonché dal guidare autobus assegnati che avessero presentato condizioni carenti nelle dotazioni di bordo necessarie ai fini della sicurezza.

Tale annuncio, di fatto, portò al rifiuto indiscriminato di svolgere la prestazione da parte della quasi totalità del personale di guida, conseguente a segnalazioni di avarie che, di lì a poco, interessarono l'intero parco automobilistico aziendale assumendo una rilevanza del tutto anomala rispetto all'andamento del periodo precedente.

Dopo la procedura di raffreddamento svoltasi, ai sensi della L. 146/90, dinanzi al Prefetto di Taranto, si riaprono le trattative e si è deciso di varare un piano di manutenzione straordinaria del parco veicolare aziendale. Il confronto sindacale si è articolato, in estrema sintesi, sulla proposta di un piano di durata semestrale (con possibilità di proroghe della stessa durata) che prevedeva, da un lato: 1) l'accettazione di turni sottoposti ad "ottimizzazione" da parte di una società specializzata, con una significativa riduzione degli stessi (da 266 a 252 durante il servizio invernale scolastico) e l'innalzamento della loro durata media di circa 20 minuti; 2) il trasferimento dell'attività di rimessaggio dei mezzi in deposito dagli attuali "manovratori" ai conducenti di linea che, a parità di tempi accessori e senza riconoscimento di prestazioni straordinarie, avrebbero curato direttamente le attività di rimessaggio, con recupero alla guida in linea degli attuali manovratori. A fronte di tale appesantimento delle prestazioni richieste al personale di guida, con una durata media delle stesse che si colloca al di sopra di quanto previsto dal CCNL, le Organizzazioni sindacali hanno richiesto l'assegnazione del buono pasto, seppure in presenza di determinate condizioni preventivamente stabilite.

In data 26 giugno 2013, al termine di un confronto serrato, articolatosi su circa venti incontri tra la Presidenza e Direzione aziendale da un lato e le Rappresentanze territoriali ed aziendali delle Organizzazioni sindacali dall'altro, si è giunti alla sottoscrizione dell'"Accordo aziendale sul recupero della produzione chilometrica", la cui efficacia è stata tuttavia sottoposta, da parte delle OO.SS., all'esito di un referendum tra tutti i lavoratori destinatari delle misure in esso contenute e, da parte dell'Azienda, all'approvazione del Consiglio di Amministrazione.

In estrema sintesi, le misure contenute nell'Accordo sono riportate di seguito.

RIORGANIZZAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI RIMESSAGGIO:

Allo scopo di destinare alla guida in linea il personale in possesso dei previsti titoli abilitativi oltre che dell'idoneità fisica, attualmente impiegato esclusivamente nelle attività di manovre di deposito, le attività di rimessaggio degli autobus nel deposito saranno eseguite dai conducenti impegnati nel servizio di linea, al rientro in deposito al termine del servizio.

OTTIMIZZAZIONE DEI TURNI DI GUIDA:

I turni del personale di guida saranno riformulati attraverso l'uso di una procedura informatica di ottimizzazione, che terrà conto dei seguenti parametri:

Turnazioni da ottimizzare: Tutte, ovvero "Invernale feriale", "Invernale feriale non scolastico", "Invernale festivo", "Estivo feriale" ed "Estivo festivo";

N° di turni recuperati: 12 medi giornalieri, considerata la media ponderata di turni per tutte le tipologie di turnazione ("Invernale feriale", "Invernale feriale non scolastico", "Invernale festivo", "Estivo feriale" ed "Estivo festivo"), secondo criteri contenuti nell'Accordo:

Durata media del turno ottimizzato: 6 ore e 57 minuti;

Durata massima del turno e Composizione dei turni giornalieri: come dalla tabella inserita nell'Accordo, che riporta i criteri di formazione dei nuovi turni con i limiti alle deroghe previste rispetto ai vi-

genti accordi sottoscritti in sede aziendale;

Le maggiori prestazioni straordinarie derivanti dai turni assegnati che residueranno a seguito del conguaglio effettuato, secondo le modalità previste dal CCNL, al termine del periodo di 17 setti-mane, saranno considerate strutturali, inserite nel turno ed, in quanto tali, utili ai fini del calcolo degli accantonamenti al T.F.R., secondo le previsioni contenute nell'art. 4, lettera a), dell'Accordo aziendale del 21/01/1998.

ASSEGNAZIONE BUONI PASTO AL PERSONALE DI GUIDA:

A fronte delle misure previste dagli articoli 4 e 5 saranno assegnati agli Operatori di esercizio che svolgono mansioni di guida effettiva in linea buoni pasto con le modalità ed alle condizioni di seguito indicate:

Valore facciale del singolo buono pasto: € 5,00 (Euro cinque/00);

Condizioni per l'assegnazione al personale di guida: Assegnazione di un turno di guida in linea di tipo "Frazionato" di qualsiasi durata, oppure di un turno intero di durata almeno pari a 6 ore e 41 minuti (questi ultimi non devono essere, nel complesso, inferiori all'87% del numero totale dei turni) o di un turno di durata inferiore seguito o preceduto da prestazioni di guida effettiva assegnate a titolo di prestazione straordinaria, la cui durata, sommata a quella del turno, raggiunga l'orario complessivo di almeno 6 ore e 41 minuti. Ulteriore condizione è la presenza effettiva in servizio.

ASSEGNAZIONE DEI BUONI PASTO AL RESTANTE PERSONALE DEL T.P.L.:

Valore facciale del singolo buono pasto: € 5,00 (Euro cinque/00);

Personale destinatario: Tutti gli altri addetti del Trasporto pubblico locale (esclusi gli Operatori d'esercizio), fatta eccezione per il personale dichiarato inidoneo (temporaneo o permanente) alle mansioni di origine e non riqualificato (fatti salvi gli Operatori di esercizio dichiarati permanentemente inidonei, in possesso di parametro retributivo almeno pari al 175 e anzianità di servizio superiore a 25 anni, nei limiti numerici delle postazioni ad essi riservati). Sono pertanto esclusi gli addetti del Trasporto marittimo, gli addetti del settore Sosta tariffata e gli addetti del Trasporto scolastico;

Condizioni per l'assegnazione: Svolgimento di una giornata di prestazione effettiva di durata almeno pari a 8 (otto) ore e caratterizzata da un'interruzione per la pausa pranzo di durata compresa tra 30 e 120 minuti ed una ripresa pomeridiana di almeno tre ore.

Relativamente alla sostenibilità economica dell'Accordo, sono stati raffrontati i maggiori costi generati dallo stesso in termini di oneri per l'acquisto dei buoni pasto e di maggiori prestazioni straordinarie inserite nei turni, con i maggiori proventi derivanti dall'effettuazione di un numero più elevato di chilometri ammessi a contribuzione. Le tabelle esposte di seguito sintetizzano gli effetti in termini economici dell'accordo su base annuale:

MAGGIORI COSTI SOSTENUTI PR I PROGETTI

MAGGIORI COSTI SOSTENUTI PER L'ACQUISTO DI BUONI PASTO (STIMA)	
OPERATORI DI ESERCIZIO IN MANSIONI DI GUIDA	80.130
ALTRI ADDETTI DELL'AREA ESERCIZIO	1.200
ADDETTI AMMINISTRATIVI	4.300
ADDETTI OFFICINA	3.800
TOTALE BUONI PASTO ASSEGNATI	89.430
COSTO PER CIASCUN BUONO PASTO (AL NETTO DELLO SCONTO)	4,36
COSTO TOTALE DEI BUONI PASTO ASSEGNATI IN UN ANNO	€ 389.910,00

MAGGIORI COSTI SOSTENUTI PER LO STRAORDINARIO INSERITO NEI TURNI (20 MINUTI CIRCA PER TURNO)	
N° ORE DI STRAORDINARIO IN PIÙ INSERITE NEI NUOVI TURNI (21 MINUTI A TURNO)	28.050
COSTO MEDIO DI OGNI ORA DI LAVORO STRAORDINARIO, AL NETTO DEI CONTRIBUTI, PREMI E INCID. SU TFR	€ 11,00
ONERI RIFLESSI SU CIASCUNA ORA DI LAVORO STRAORDINARIO	€ 4,20
COSTO TOTALE MEDIO DI CIASCUNA ORA DI LAVORO STRAORDINARIO	€ 15,20
COSTO TOTALE DELLE MAGGIORI PRESTAZIONI STRAORDINARIE INSERITE NEI TURNI	€ 426.480,00
TOTALE MAGGIORI COSTI SOSTENUTE PER L'ATTUAZIONE DEI PROGETTI (STRAORDINARIO + BUONI PASTO)	€ 816.390,00

MAGGIORI RICAVI CONSEGUITI CON L'APPLICAZIONE DEI PROGETTI

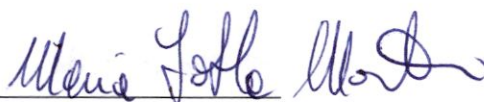
NUMERO MEDIO DI TURNI DI GUIDA RECUPERATI CON IL PROGETTO DI OTTIMIZZAZIONE	12
NUMERO MEDIO DI TURNI DI GUIDA RECUPERATI CON IL PROGETTO DI RIMESSAGGIO	7
TOTALE DEI TURNI COMPLESSIVAMENTE RECUPERATI	19
PERCENTUALE DI COPERTURA DEI TURNI (AL NETTO DELLE ASSENZE)	80%
TOTALE DEI TURNI COMPLESSIVAMENTE RECUPERATI ED EFFETTIVAMENTE SVOLTI	15,2
N° DI CHILOMETRI ANNUI MEDIAMENTE PERCORSI PER OGNI TURNO	38.195
N° DI CHILOMETRI ANNUI MEDIAMENTE PERCORSI IN PIÙ PER I 15 TURNI RECUPERATI	580.564
CORRISPETTIVO REGIONALE MEDIO PER CHILOMETRO (MEDIA COMUNE + CO.TR.A.P.)	2,491
MAGGIORE CONTRIBUTO CHILOMETRICO INCASSATO PER I CHILOMETRI PERCORSI IN PIÙ	€ 1.446.184,92

RIEPILOGO

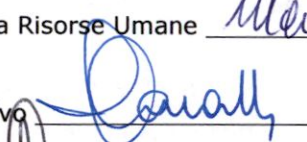
MAGGIORE CONTRIBUTO CHILOMETRICO INCASSATO PER I CHILOMETRI PERCORSI IN PIÙ	€ 1.446.184,92
TOTALE MAGGIORI COSTI SOSTENUTE PER L'ATTUAZIONE DEI PROGETTI (STRAORDINARIO + BUONI PASTO)	€ 816.390,00
REDDITIVITÀ DEGLI INTERVENTI (DIFFERENZA TRA RICAVI E COSTI)	€ 629.794,92

Si propone, pertanto, di prendere atto ed approvare l'Accordo aziendale del 26 giugno 2013 sul recupero della produzione chilometrica.

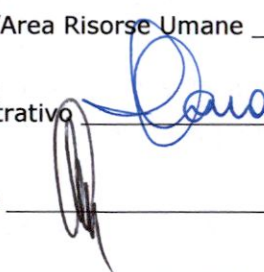
La Responsabile dell'Area Risorse Umane



Il Direttore Amministrativo



Il Direttore Generale



IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

- vista la proposta;
- visto lo Statuto della Società;
- visti gli atti;
- a voti _____;

D E L I B E R A

- 1) Di prendere atto e di approvare l'Accordo aziendale sul recupero della produzione chilometrica sottoscritto in data 26/06/2013 dalla Presidenza e Direzione dell'AMAT e dalle Rappresentanze territoriali ed aziendali delle OO.SS. Filt-CGIL, Fit-CISL, UIL-Trasporti, UGL-Trasporti e Faisa-CISAL;
- 2) di autorizzare l'Amministratore delegato ed il Direttore generale, per le rispettive competenze, a porre in essere tutte le misure necessarie all'attuazione dell'Accordo.

VERBALE D'INCONTRO AZIENDA/OO.SS. DEL 26.06.2013

(accordo aziendale sul recupero di produzione chilometrica)

Addì 26/06/2013 alle ore 11:30, presso la sede dell'AMAT alla via Cesare Battisti n.° 657, ha inizio un incontro tra la presidenza e la Direzione della Società da una parte e le rappresentanze Sindacali territoriali ed aziendali dall'altra per discutere e proseguire il confronto in materia di Piano di Rilancio aziendale avviato nella seconda metà dell'anno precedente. L'incontro è stato convocato con nota prot. 10211/P del 20/06/2013 a firma del Presidente.

Alla riunione sono presenti:

per le OO.SS.: Greco Pietro, Marinelli Egidio (CGIL), Cavallo Giuseppe, Tursi Franco, Manco Antonio (CISL), Scialpi Cataldo, Pisani Dario (UGL); Esposito Gennaro, Donnarumma Paolo (FAISA/CISAL), Basile Andrea, Di Ponzio Cataldo (UIL). Non è presente alcun rappresentante del SINAI.

Per il Sinai i sigg.ri Fazio ed Albanese hanno abbandonato la sede dell'incontro prima dell'inizio. Alle ore 11:35 intervengono i sigg.ri Fazio ed Albanese per chiarire che gli stessi intendono abbandonare l'incontro in quanto i rappresentanti aziendali si sono presentati con mezz'ora di ritardo rispetto all'orario previsto e tale ritardo è stato registrato anche nel precedente incontro del 13/06/2013.

Per l'Azienda: il Presidente ed Amministratore Delegato Dott. Francesco Walter Poggi; il Direttore Generale Ing. Giovanni Matichecchia; il Direttore Amministrativo Dott. Pietro Carallo; il Responsabile Area Personale Dott.ssa Maria Fabiola Menenti; il Responsabile Area Esercizio/Sosta p.i. Cosimo Russo.

Aprè la discussione il Dott. Poggi, che richiama gli esiti del precedente incontro del 13/06/2013, nel quale si decise di rinviare la sottoscrizione del testo al successivo sabato per consentire di valutare meglio il testo dell'art. 7 e di emendarlo o stralciarlo in attesa di un miglior approfondimento e per le valutazioni nel direttivo di alcune organizzazioni sindacali.

Prende la parola il Sig. Marinelli (FILT-CGIL) che ritiene che si debba fare ogni sforzo per non stralciare dall'odierna sottoscrizione l'art.7 della bozza di accordo e per cercare di emendarlo nel senso di non utilizzare il finanziamento dei progetti nn. 5 e 6 dell'attuale Accordo sul Premio di Risultato e di riconoscere il buono pasto ai destinatari degli stessi progetti nel caso la propria prestazione giornaliera rientri nei casi che possono creare il presupposto per l'attribuzione del buono pasto, ovvero la prestazione di otto ore interrotta da una pausa per la consumazione del pasto. Chiede poi se il D.Lgs. 66/2003, che prevede una pausa minima di dieci minuti, non possa essere applicato ai fini della quantificazione della

pausa per i destinatari dei progetti nn. 5 e 6 dell'Accordo sul Premio di Risultato 2008-2011.

L'azienda replica che il D.Lgs. 66/2003 fa salva la possibilità che gli accordi collettivi prevedano pause di durata diversa. E nel caso specifico l'accordo sulla settimana corta prevede che la pausa pomeridiana sia pari ad almeno trenta minuti. Aggiunge che nel caso specifico mentre alla categoria degli operatori di esercizio vengono richiesti sacrifici per il rilancio della produzione chilometrica, agli altri operatori degli impianti fissi non viene chiesto di modificare la propria prestazione e la propria organizzazione del lavoro.

Prende la parola il Sig. Greco P. (FILT-CGIL) che pone il problema degli amministrativi, ai quali dovrebbe essere imposta l'esecuzione delle prestazioni straordinarie per poter beneficiare del buono pasto, per cui sostiene di non dover modificare nulla dei progetti nn. 5 e 6 e di riconoscere il buono pasto agli addetti agli impianti fissi solo in occasione dei rientri pomeridiani con la prevista interruzione.

Prende la parola il Sig. Marinelli (FILT-CGIL) che riconosce che la proposta di utilizzare le risorse attualmente destinate ai progetti nn. 5 e 6 per finanziare un maggiore beneficio agli amministrativi ed altri destinatari dei progetti nn. 5 e 6 era partita da lui, ma che nel farla aveva commesso un errore di valutazione e che invece ritiene che modificare tali norme creerebbe problemi non risolti con l'articolazione proposta dall'Azienda.

Segue un ampio confronto sugli argomenti posti dalle OO.SS. al termine del quale le parti concordano la sottoscrizione dell'allegato Accordo, reso parte integrante del presente verbale.

Verbale letto. Confermato e sottoscritto alle ore 14:20

Firmato: il Presidente ed Amministratore Delegato Dott. Francesco Walter Poggi; il Direttore Generale Ing. Giovanni Matichecchia; il Direttore Amministrativo Dott. Pietro Carallo; il Responsabile Area Personale Dott.ssa Maria Fabiola Menenti; il Responsabile Area Esercizio/Sosta p.i. Cosimo Russo.

Firmato: Greco Pietro, Marinelli Egidio (CGIL), Cavallo Giuseppe, Tursi Franco, Manco Antonio (CISL), Scialpi Cataldo, Pisani Dario (UGL); Esposito Gennaro, Donnarumma Paolo (FAISA/CISAL), Basile Andrea, Di Ponzio Cataldo (UIL).

Allegato
A



ACCORDO AZIENDALE SUL RECUPERO DELLA PRODUZIONE CHILOMETRICA

In data 26 giugno 2013, presso la sede della Società AMAT S.p.A., in Via Cesare Battisti n. 657, a seguito di un confronto avviato tra l'Azienda e le Rappresentanze Territoriali ed Aziendali delle Organizzazioni sindacali, così costituite:

Per l'Azienda:

L'Amministratore delegato, dott. Francesco Walter Poggi;
Il Direttore generale, Ing. Giovanni Matichecchia;
Il Direttore amministrativo, Dott. Pietro Carallo;
La Responsabile dell'Area Risorse umane, Dott.ssa Maria Fabiola Menenti;
Il Responsabile dell'Area Esercizio, P.I. Cosimo Russo.

Per le OO.SS.:

Fitt-CGIL: I Sigg.ri Greco P., Marinelli E.;
Fitt-CISL: I Sigg.ri Tursi F., Manco A., Cavallo G.;
UIL-Trasporti: I Sigg.ri Basile A., Di Ponzio C.;
Faissa-CISAL: I Sigg.ri Esposito G., Donnarumma P.;
UGL-Trasporti: I Sigg.ri Scialpi C., Pisani D.;

si è sottoscritto il presente Accordo Aziendale:

Art. 1 (Oggetto dell'Accordo)

Il presente accordo si prefigge l'incremento delle percorrenze chilometriche effettuate nel servizio di trasporto pubblico locale dall'AMAT S.p.A., oggetto negli ultimi anni di una progressiva contrazione per effetto dell'insufficiente numero di operatori di esercizio fisicamente idonei alla guida in linea, oltre che del numero di autobus quotidianamente impiegabili nel servizio.

La predetta contingente condizione determina il mancato rispetto delle obbligazioni previste dai vigenti contratti di servizio (stipulati con il Comune di Taranto per le linee urbane e dal Co.Tr.A.P. per le linee suburbane) e la conseguente riduzione delle compensazioni regionali assegnate a fronte dell'effettuazione dei servizi minimi previsti dagli stessi.

Art. 2 (Destinatari)

Destinatari del presente accordo sono tutti i dipendenti che operano nel settore del Trasporto pubblico locale su gomma. Non ne beneficiano, al contrario, gli addetti dei settori: Trasporto con motonavi, Sosta tariffata e Trasporto scolastico.

Art. 3 (Durata)

Il presente Accordo avrà decorrenza dal 1° agosto 2013 e scadenza il 31 gennaio 2014. Lo stesso potrà essere rinnovato, per ulteriori periodi semestrali, a condizione che si realizzino le previsioni di

Manelli S/G

maggiore produttività e redditività aziendali che lo giustificano e che, inoltre, vi sia il consenso delle parti stipulanti.

L'eventuale proroga potrà essere perfezionata attraverso la sottoscrizione, entro il termine di scadenza dell'Accordo, di un apposito verbale.

Il mancato raggiungimento degli incrementi di produttività e redditività posti a base dell'Accordo darà comunque facoltà all'Azienda di procedere alla comunicazione di disdetta ancor prima delle scadenze semestrali prefissate. La disdetta dovrà essere debitamente comunicata alle OO.SS. firmatarie e la cessazione di tutti gli effetti dello stesso opererà a partire dal trentesimo giorno successivo a quello dell'invio della comunicazione.

Qualora il presente Accordo dovesse perdere efficacia per recesso di una o entrambe le parti, si porranno in essere le condizioni precedenti all'Accordo stesso.

Manelli

Art. 4

(Riorganizzazione dell'attività di rimessaggio)

Allo scopo di destinare alla guida in linea il personale in possesso dei previsti titoli abilitativi oltre che dell'idoneità fisica, attualmente impiegato esclusivamente nelle attività di manovre di deposito, le attività di rimessaggio degli autobus nel deposito saranno eseguite dai conducenti impegnati nel servizio di linea, al rientro in deposito al termine del servizio.

Le linee guida della nuova organizzazione del servizio, che sarà oggetto di apposita regolamentazione, sono le seguenti:

- Il conducente, al rientro in deposito per fine turno, dovrà eseguire le operazioni di rimessaggio del mezzo e di parcheggio nello spazio assegnato, restando alla guida dello stesso durante le operazioni di rifornimento del carburante, con contestuale rabbocco degli altri fluidi (lubrificanti, anticongelanti, ecc.) e durante le operazioni di lavaggio esterno attraverso il passaggio nell'apposito impianto;
- Allo stesso modo, all'inizio del turno in deposito, il conducente dovrà prelevare direttamente l'autobus dal proprio spazio di sosta, senza l'ausilio del personale di manovra;
- L'eventuale maggior tempo impiegato dal conducente all'inizio del servizio ed al rientro in deposito non dovrà dar luogo né ad incremento di tempi accessori all'interno del turno di servizio, né a prestazioni straordinarie, salvo casi eccezionali;
- Il recupero di personale idoneo alla guida in linea è previsto in 7-8 unità medie/giornaliere;
- L'Azienda assumerà ogni iniziativa per ridurre al minimo i tempi richiesti dalle attività di rimessaggio, ed in particolare predisporrà una modifica all'impianto di rifornimento per il raddoppio dei punti di erogazione del gasolio e di rabbocco degli altri fluidi (olio lubrificante, miscela impianto di raffreddamento, ecc.) e procederà alla tracciatura ed alla numerazione degli stalli per singoli bus o per gruppi di bus;
- Ogni autobus sarà dotato di un documento denominato "Libretto dell'autobus" nel quale saranno riportate le caratteristiche del veicolo, con particolare riferimento alle dotazioni in materia di sicurezza, sia in relazione alle caratteristiche costruttive, sia con riferimento alle dotazioni amovibili. Nel libretto saranno riportate anche le informazioni essenziali sullo stato di manutenzione del mezzo e sulle condizioni di carrozzeria. Tale documento dovrà accompagnare sempre l'autobus e sarà consegnato al conducente del mezzo ad inizio turno e riconsegnato a fine turno secondo modalità organizzative che saranno successivamente individuate, previo confronto con le OO.SS..

Manelli

Art. 5

(Ottimizzazione dei turni di guida)

Manelli

Dei

I turni del personale di guida saranno riformulati attraverso l'uso di una procedura informatica di ottimizzazione, che terrà conto dei seguenti parametri:

Turnazioni da ottimizzare: Tutte, ovvero "Invernale feriale", "Invernale feriale non scolastico", "Invernale festivo", "Estivo feriale" ed "Estivo festivo";

N° di turni recuperati: 12 medi giornalieri; considerata la media ponderata di turni per tutte le tipologie di turnazione ("Invernale feriale", "Invernale feriale non scolastico", "Invernale festivo", "Estivo feriale" ed "Estivo festivo"), secondo la seguente tabella:

TIPO TURNAZIONE	TURNAZIONE ATTUALE			TURNAZIONE OTTIMIZZATA		
	NUMERO GIORNI	NUMERO TURNI GIORNALIERI	NUMERO TOTALE TURNI	NUMERO GIORNI	NUMERO TURNI GIORNALIERI	NUMERO TOTALE TURNI
invernale feriale	207	266	55.062	207	252	52.164
invernale feriale non scolastico	32	237	7.584	32	225	7.200
invernale festivo	48	144	6.912	48	136	6.528
estivo feriale	66	202	13.332	66	191	12.606
estivo festivo	12	144	1.728	12	136	1.632
TOTALE TURNI DA PROGRAMMA	365	MEDIA 232	84.618	365	MEDIA 220	80.130
NUMERO MEDIO DI KM PER TURNO/GIORNO	(KM 8.402.944 / 84.618 TURNI) = 99,30 km/giorno			(KM 8.402.944 / 80.130 TURNI) = 104,87 km/giorno		
NUMERO MEDIO DI KM PER TURNO/ANNO	(KM 8.402.944 / 232 TURNI) = 36.219 km/anno			(KM 8.402.944 / 220 TURNI) = 38.195 km/anno		

Durata media del turno ottimizzato: 6 ore e 57 minuti;

Durata massima del turno e Composizione dei turni giornalieri: come dalla tabella esposta di seguito, che riporta i criteri di formazione dei nuovi turni con i limiti alle deroghe previste rispetto ai vigenti accordi sottoscritti in sede aziendale:

	CARATTERISTICHE DELLA TURNAZIONE DI GUIDA PREVISTE DAL CONTRATTO INTEGRATIVO AZIENDALE 1988 - 1990	N° TURNI PER TIPOLOGIA	PERCENTUALE AMMISSIBILE DEI TURNI DI GUIDA CON CARATTERISTICHE DIVERSE DA QUELLE PREVISTE DAL CONTRATTO INTEGRATIVO 1988/1990	SUDDIVISIONE DEI TURNI DI GUIDA PER DURATA (% MASSIMA AMMESSA RISPETTO AL NUMERO TOTALE "T")	
				TURNI DI DURATA FINO A ORE 6:40	TURNI DI DURATA COMPRESA TRA ORE 6:41 E 7:30
TURNI MATTINALI	INIZIO NON OLTRE LE ORE 08:00 E FINE NON OLTRE LE ORE 14:00	A	max 11% di "A" potrà avere termine entro le ore 14:30 max 4% di "A" potrà avere termine entro le ore 14:45		
TURNI FRAZIONATI	MAX 2 RIPRESE IN 10 ORE DI NASTRO CON TERMINE TURNO NON OLTRE LE ORE 15:30	B	max 30% di "B" potrà avere termine entro le ore 18:00 max 12% di "B" potrà avere termine dopo le ore 18:00 e non oltre le 21:42 (turni che saranno considerati "rilevanti" come tipologia)		
TURNI INTERMEDI	INIZIO NON OLTRE LE ORE 12:55 E FINE NON OLTRE LE ORE 18:55	C	max 3% di "C" potrà avere termine oltre le 18:55		
TURNI RILEVANTI	INIZIO NON PRIMA DELLE ORE 13:00	D	//		
		T	il 14,00% di "T" (n° totale dei turni-guida)	max 13%	87%

Maril

Gm

Le maggiori prestazioni straordinarie derivanti dai turni assegnati che residueranno a seguito del conguaglio effettuato, secondo le modalità previste dal CCNL, al termine del periodo di 17 settimane, saranno considerate strutturali, inserite nel turno ed, in quanto tali, utili ai fini del calcolo degli accantonamenti al T.F.R., secondo le previsioni contenute nell'art. 4, lettera a), dell'Accordo aziendale del 21/01/1998.

Poiché con una distribuzione uniforme delle diverse tipologie di turni si genereranno, mediamente, maggiori prestazioni straordinarie pari a circa 15-16 minuti al giorno, si procederà a calcolare e a remunerare, mensilmente, per ogni giornata di guida effettiva svolta, 15 (quindici) minuti di prestazioni straordinarie, utili ai fini del calcolo degli accantonamenti al T.F.R..

Al termine del ciclo di 17 settimane si procederà al conguaglio delle prestazioni dovute e rese nell'arco multiperiodale, considerando in deduzione anche lo straordinario strutturale già remunerato mensilmente (15 minuti/giorno di guida effettiva). Eventuali differenze a credito dell'Azienda saranno compensate, se di importo inferiore a € 50,00, in un'unica soluzione con le competenze del mese successivo, ovvero in rate da € 50,00 ciascuna con le competenze dei mesi successivi, sino a totale assorbimento.

Art. 6

(Assegnazione di buoni pasto al personale di guida)

A fronte delle misure previste dagli articoli 4 e 5 saranno assegnati agli Operatori di esercizio che svolgono mansioni di guida effettiva in linea buoni pasto con le modalità ed alle condizioni di seguito indicate:

Valore facciale del singolo buono pasto: € 5,00 (Euro cinque/00);

Condizioni per l'assegnazione al personale di guida: Assegnazione di un turno di guida in linea di tipo "Frazionato" di qualsiasi durata, oppure di un turno intero di durata almeno pari a 6 ore e 41 minuti (questi ultimi non devono essere, nel complesso, inferiori all'87% del numero totale dei turni) o di un turno di durata inferiore seguito o preceduto da prestazioni di guida effettiva assegnate a titolo di prestazione straordinaria, la cui durata, sommata a quella del turno, raggiunga l'orario complessivo di almeno 6 ore e 41 minuti. Ulteriore condizione è la presenza effettiva in servizio.

Art. 7

(Assegnazione di buoni pasto al restante personale del T.P.L.)

Valore facciale del singolo buono pasto: € 5,00 (Euro cinque/00);

Personale destinatario: Tutti gli altri addetti del Trasporto pubblico locale (esclusi gli Operatori d'esercizio), fatta eccezione per il personale dichiarato inidoneo (temporaneo o permanente) alle mansioni di origine e non riqualificato (fatti salvi gli Operatori di esercizio dichiarati permanentemente inidonei, in possesso di parametro retributivo almeno pari al 175 e anzianità di servizio superiore a 25 anni, nei limiti numerici delle postazioni ad essi riservati). Sono pertanto esclusi gli addetti del Trasporto marittimo, gli addetti del settore Sosta tariffata e gli addetti del Trasporto scolastico;

Condizioni per l'assegnazione: Svolgimento di una giornata di prestazione effettiva di durata almeno pari a 8 (otto) ore e caratterizzata da un'interruzione per la pausa pranzo di durata compresa tra 30 e 120 minuti ed una ripresa pomeridiana di almeno tre ore.





**Art. 8
(Efficacia dell'Accordo)**

L'efficacia del presente accordo è espressamente subordinata all'approvazione dello stesso da parte del Consiglio di Amministrazione della Società e all'esito del referendum che sarà indetto tra i lavoratori a norma dell'art. 21 della legge 20/05/1970, n. 300, per il quale l'Azienda si impegna, sin da ora, a prestare la propria collaborazione.

Per le OO.SS.

Fitt-CGIL

Fitt-CISL

UIL-Trasporti

Faisa-CISAL

UGL-Trasporti

Per l'Azienda