



A.M.C.M.
AZIENDA MUNICIPALIZZATA
DEL COMUNE DI MODENA

Handwritten signature and date: May

IPOTESI

Accordo integrativo aziendale concernente gli incrementi di
produttività

Addi, 3 Aprile 84 presso la sede dell'Azienda Municipalizzata del
Comune di Modena (A.M.C.M.)

tra

L'A.M.C.M. rappresentata dai signori
e

Handwritten names:
Dott. Sacchi
Sig. Storch
Mod. Fontana
Dott. Morcell:
bos. Lopini
ing. Malto

Le rappresentanze sindacali dei lavoratori dell'A.M.C.M., in persona
dei signori.....

Vertical handwritten list of names:
Dott. Sacchi
Sig. Storch
Mod. Fontana
Dott. Morcell:
bos. Lopini
ing. Malto

Large blacked-out redacted area covering the main body of the document.

elettricità - gas - acqua - calore - trasporti

Handwritten signature

premesse

che, sulla base della comune volontà di crescita, efficienza ed economicità dei servizi pubblici locali di trasporto, si rende necessaria una puntuale ed effettiva attuazione degli adempimenti previsti dalla L.151/1981 in modo da consentire il necessario finanziamento del trasporto pubblico locale e che le Organizzazioni Sindacali e la Commissione Amministratrice A.M.C.M. si impegnano a promuovere tutte le iniziative tese a creare le condizioni atte a migliorare la qualità del servizio, le economie aziendali e le condizioni di lavoro degli addetti con opportuni interventi a livello degli enti locali, istituzioni, cittadini ed utenti;

richiamato

il C.C.N.L. 17.6.1982 nonché le norme applicative di cui all'Accordo Nazionale 20.5.1983 che, in coerenza con quanto sopra enunciato, prevedano che i risultati economici derivanti dall'intervento di produttività realizzato devono essere ripartiti per singole quote prevalenti, al risanamento del bilancio e agli investimenti nonché per la restante quota, al miglioramento delle condizioni ambientali di lavoro ed al trattamento dei dipendenti come previsto dal contratto di lavoro;

rilevato che

- il settore più delicato dove sia il Governo che Le Regioni dovranno ricercare impegni convergenti è quello del trasporto pubblico locale e del coordinamento delle sue diverse forme;
- tali priorità rischiano oggi di essere radicalmente rimesse in discussione dalla mancata piena attuazione, nell'ambito principalmente delle scelte adottate dai Governi, della legge 151/81 (Fondo Nazionale dei Trasporti), in particolare per quanto

Luigi Palmieri Angelò

Fazio Chicci

*Pt. Sali
Vignat Paolo Dai Pre Russo*

*A. Ferr
M. Mada*

Ego
cent
tray

concerne i trasferimenti finanziari dallo Stato alle aziende pubbliche di trasporto, i tempi della loro erogazione, il loro rapporto con i tetti programmati di inflazione e con le tariffe del servizio;

- aggiungendo a tutto ciò che lo Stato e la Regione E.R. adottano come criterio di ripartizione quello della "spesa storica" (non premiando certo in tal modo i risultati di produttività ed efficienza conseguiti dalle aziende né stimolandole a conseguirne), si otterrà un preciso quadro delle difficoltà in cui le aziende si muovono, particolarmente per la compressione degli investimenti;
- rischiano, dunque, di essere compromessi, sul piano generale, gli obiettivi di efficienza e di produttività del servizio che tutti i soggetti interessati al trasporto pubblico (amministrazioni locali - aziende - utenti - sindacato) hanno interesse a ricercare così come indicato anche dall'accordo regionale del 7/3/1983;

riaffermato

- L'impegno riguardante la soluzione del problema della creazione di un'unica Azienda per i servizi di trasporto urbano ed extraurbano attraverso la partecipazione attiva alle due Commissioni di studio, una tecnica ed una economico-amministrativa, con l'obiettivo di individuare le condizioni organizzative per il conseguimento del valore massimo del rapporto ricavi-costi;
- l'esigenza che i risultati di tali elaborazioni siano verificati nelle sedi comunale, provinciale e regionale oltre che dalle Aziende anche con le Organizzazioni Sindacali dei lavoratori;

riconosciuto

~~che le rivendicazioni di carattere normativo potranno essere valutate e considerate all'interno della problematica connessa al processo di~~

Laura Valiani Angelini

Pt Soli
Vignati Paolo
Giuseppe Chicci
Dei Pro Puccio

A. Ferr
Med

Euro H. / aut. / May

~~unificazione del servizio urbano ed extraurbano,~~

preso atto

che l'A.M.C.M. è impegnata nel processo di revisione della rete e della struttura tariffaria; la prima al fine di introdurre tutte quelle modifiche di linee che risultassero opportune oggi per il servizio urbano, in sintonia con il piano di bacino già in avanzata fase di elaborazione e senza attendere la predisposizione del nuovo piano regolatore, perseguendo l'obiettivo di ottenere il massimo ritorno dei fattori di produzione che vengono considerati costanti (massima efficienza, economicità, rispondenza alle esigenze essenziali di mobilità individuabili, in prima istanza, negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro); la seconda al fine di realizzare un sistema che, accanto al principio di far pagare all'utente il reale utilizzo del servizio (introducendo anche sconti di quantità), permetta di realizzare le condizioni per una reale integrazione tra servizio urbano ed extraurbano;

atteso

che il confronto sulla produttività, già avviatosi in passato - sia pure su singoli aspetti -, è approfondito e concretizzato anche in questa fase contrattuale e che una maggiore efficienza del servizio reso dall'impresa di pubblico trasporto e una crescita complessiva del livello di produttività della stessa sono dunque gli obiettivi da perseguire;

dato atto

che già nel passato sono stati conseguiti sensibili livelli di produttività e che, pertanto, i risultati oggi raggiunti e consolidati, che potranno essere superati solo con fatica e difficoltà, non possono essere ignorati anche in attuazione del 4°

Luca Volanti Cavigelo

St. Sali

Sigismondo Cicci
Dir. 42-1111111111

Agost. Paolo

Dei Pre Puro

A. Fer
Aut. / M. de

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

comma dell'accordo 20/5/1983, che lo prevede;
tutto ciò premesso

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

- 1) Le parti approvano i sottoelencati progetti, che nella loro dettagliata descrizione vengono allegati al presente verbale, per formarne parte integrante e sostanziale:
 - 1 Riorganizzazione dell'officina aziendale;
 - 2 Riorganizzazione dell'ufficio movimento;
 - 3 Riorganizzazione dei turni di lavoro;
 - 4 Reimpiego degli agenti meno atti;
- 2) Le parti si impegnano, per quanto di rispettiva competenza, alla realizzazione dei sopracitati progetti, tendendo, nel tempo, a far esprimere ad essi il massimo valore in termini di produttività e di economicità, secondo lo spirito degli accordi nazionali.
- 3) La realizzazione dei progetti di cui al punto 1 dovrà consentire i recuperi produttivi quantificati nei singoli progetti e che di seguito vengono riassunti, relativamente agli anni 1984 - 1985 - 1986.

[Handwritten signature]

Progetti produttività	recuperi in milioni di Lire		
	1984	1985	1986
1 - Riorganizzazione della officina aziendale	57	125	138
2 - Riorganizzazione del Rep. Movimento	57	63	69
3 - Riorganizzazione dei turni di lavoro	114	126	138
4 - Reimpiego degli agenti meno			

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
 Paolo Dei Dio Puro

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
 A. Ferr
[Handwritten signature]

*Grassi
Maggiore*

atti	208	458	504
TOTALE	436	772	849

I valori di cui sopra sono stati determinati tenendo conto che il costo medio per addetto al settore trasporto per il 1984 è di £ 28.650.000, che data la diversa anzianità di servizio il costo medio dei meno atti è di £ 29.700.000 e che il valore di un autobus/filobus recuperato al servizio è stato determinato in £ 57.000.000, comprendente quota di ammortamento, oneri finanziari, assicurazioni, tasse di circolazione, costi di ricovero, custodia, sicurezza e generali varie.

Per quanto attiene i valori relativi al progetto n°4 si è tenuto conto che nel 1984 si potrà realizzarlo per il 50% circa.

I valori 1985 e 1986 tengono conto di un incremento inflattivo costante del 10% anno.

- 4) A complemento di quanto indicato nel punto 3) e in applicazione dall'accordo nazionale 17 giugno 1982, e delle norme applicative di cui all'accordo nazionale 20.5.83, le parti riconoscono;
- che la realizzazione dell'agente unico iniziata nel 1964 e portata a termine nel 1969;
 - che l'installazione del radiotelefono su tutti i mezzi del parco nel 1977;
 - che la riorganizzazione del sistema di turnazione nell'estate del 1982;
 - che la introduzione della prevendita a terra dei titoli di viaggio durante l'attuale servizio invernale 1983-84;
 - che l'adozione di misure diverse per il controllo dell'esercizio

Ferrari Felicia - Angello

P. Schi

*Viziano Enrico
Programma. Genova*

Vignat Paolo Dei Pre Puro

A. Ferr

[Signature]
[Signature]
[Signature]

Scrittura
Luigi...

tra cui il rilevamento automatico e campionario dei tempi di percorrenza hanno determinato notevoli tassi di efficienza aziendale e di conseguenza, apprezzabili livelli di produttività, che devono essere compresi nella determinazione degli aspetti finanziari dell'accordo.

Da una obiettiva valutazione si può ritenere che la produttività pregressa può essere considerata con aspetti positivi sui conti aziendali nell'arco di validità dell'accordo per un importo globale di £.1.267.000.000;

5) Tenuto conto che, dalle valutazioni indicate nei punti 3) e 4) ai fini del presente accordo la somma complessiva risultante ammonta a £.3.324.000.000; viste le norme contrattuali vigenti, le parti concordano sulla seguente ripartizione degli importi derivanti dal recupero di produttività attribuendo alle seguenti destinazioni le somme complessivamente risultanti:

	in milioni di Lire			
	1983	1984	1985	1986
a) al risanamento del bilancio aziendale	96	260	326	426
b) ad investimenti	96	260	326	426
c) al miglioramento delle condizioni ambientali di lavoro ed al miglioramento del trattamento dei dipendenti	96	260	326	426
TOTALE	288	780	978	1.278

Per quanto riguarda la quota sub c) le parti si danno reciprocamente atto che le condizioni ambientali di lavoro presso l'Azienda sono da ritenersi attualmente soddisfacenti e che

Luigi...

PT Sali
Vignoli Paolo
Dai Pro Piuo

A. Ferr
Moh

Seco A.
Luigi C.

ulteriori miglioramenti saranno definiti all'interno dei progetti di ristrutturazione previsti o da prevedersi nell'Azienda; la destinazione degli importi della quota stessa è pertanto conseguentemente articolata sugli istituti economici che seguono il presente punto.

6) Per l'utilizzazione dello stanziamento destinato al miglioramento del trattamento economico del personale le parti stabiliscono di redistribuire dette somme istituendo un premio di produttività che si suddivide in due parti: una parte fissa rientrante nella definizione di retribuzione normale per recupero di produttività da erogare per 14 mensilità ed una parte variabile legata alla effettiva prestazione giornaliera o annuale.

6.1. A partire dal 1 luglio 1983, a tutti gli agenti in servizio, compete la corresponsione di un premio di produttività determinato come segue:

a) Per il periodo dal 1° luglio 1983 al 31 dicembre 1983, un importo complessivo forfettario lordo, uguale per tutti i livelli di qualifica, di £.300.000;

b) Dal 1° gennaio 84 al 30 giugno 1985 nei valori mensili lordi indicati di seguito per ciascun livello di qualifica:

- Liv. 2° £ 100.000
- Liv. 3° £ 90.000
- Liv. 4° £ 75.000
- Liv. 5° £ 65.000
- Liv. 6° £ 55.000
- Liv. 7° £ 40.000

Luigi Velini in Capolo

Paola Dei Pre Puro
Giuseppe Obvici
Paola Dei Pre Puro

A. Ferr...
hola

Handwritten signature

- Liv. 8° £ 30.000
- liv. 9° £ 25.000
- Liv. 10° £ 20.000

c) Dal 1° luglio 1985 al 30 giugno 1986, nei valori mensili lordi indicati di seguito per ciascun livello di qualifica:

- Liv. 2° £ 150.000
- " 3° £ 125.000
- " 4° £ 100.000
- " 5° £ 90.000
- " 6° £ 75.000
- " 7° £ 55.000
- " 8° £ 40.000
- " 9° £ 35.000
- " 10° £ 25.000

d) Dal 1° luglio 1986, nei valori mensili lordi indicati di seguito per ciascun livello di qualifica:

- Liv. 2° £ 200.000
- " 3° £ 170.000
- " 4° £ 130.000
- " 5° £ 120.000
- " 6° £ 100.000
- " 7° £ 70.000
- " 8° £ 50.000
- " 9° £ 40.000
- " 10° £ 30.000

Luca Valini - Angelo

6.2.1 Agli agenti che nel periodo accennato ai precedente punto a)

Attilio
Vignoli - Paolo
 Fizziero Enrico
 Piccini - Giovanni
 Dei Pio Rino

A. Ferr...
Mod...

*Scorbi
Mancini*

abbiano iniziato o risolto il rapporto di lavoro con l'Azienda, ovvero abbiano periodi di assenza dal servizio senza diritto a stipendio o paga, il premio forfettario di produttività compete pro rata in rapporto ai mesi di servizio prestato, precisandosi, altresì, che l'importo mensile del premio di produttività sarà decurtato di un trentesimo per ogni giornata di assenza non retribuita.

6.2.2 Il predetto trattamento sarà adottato per la corresponsione degli importi mensili indicati ai precedenti punti b), c), d), nei confronti degli agenti che assumano servizio, risolvano il rapporto di lavoro, o usufruiscano di assenze non retribuite nel corso della vigenza del presente accordo.

6.3. Dall'1/3/1984, agli agenti che, svolgono e svolgeranno effettivamente le mansioni di conducenti di linea, per ogni giorno di effettiva presenza in servizio compete la corresponsione di una indennità lorda giornaliera nella misura di seguito indicata:

- 1) dall'1/3/1984 al 30/6/1985: £ 1.500
- 2) dall'1/7/1985 al 30/6/1986: £ 2.000
- 3) dall'1/7/1986: £ 2.500

L'indennità giornaliera di cui sopra va corrisposta per ogni giornata di effettiva prestazione intendendosi per tale la presenza in servizio e alla guida di autobus/filobus per almeno metà del turno contrattuale o programmato, intendendosi per tale la metà dell'orario effettivo di guida del turno programmato del singolo agente, ivi compresi i tempi impiegati in riunioni od

Fuori Salini Pagolo

At. Salini

Vignoli Paolo

Vignoli Paolo

Dai Pra Puro

Scorbi Mancini

[Handwritten signature]

incontri convocati dalla Direzione per motivi di servizio e che si sovrappongano all'orario di lavoro.

6.4. In base al progetto di riorganizzazione dell'officina aziendale, il recupero di produttività prevede che alla fine di ogni anno solare devono risultare mediamente recuperati giornalmente 2 autobus/filobus.

Le parti convengono di riconoscere un supplemento del premio di produttività al personale inquadrato al Reparto Officina Aziendale, iscritto all'INPS-FT, ed assunto all'A.M.C.M. dal 28/7/1972 in poi.

Il suddetto riconoscimento avrà luogo qualora, attuate le necessarie verifiche, appresso indicate, si realizzino le condizioni di recupero di almeno un altro autobus/filobus, oltre ai due autobus/filobus già riconosciuti recuperabili ai fini del progetto di produttività, come sopra detto.

Il numero dei dipendenti ai fini del calcolo del suddetto supplemento di premio, tiene conto che attualmente il numero degli addetti è di unità.

La rilevazione sarà effettuata su fogli di lavoro firmati dal Capo officina che attesterà la effettiva consistenza degli autobus/filobus fermi per i lavori di riparazione.

Alla fine dell'anno si procederà alla verifica dell'effettivo recupero o meno non solo di detti due autobus ma anche dell'eventuale incremento dandosi atto che la prima verifica avverrà alla fine dell'anno 1985, tenuto conto che il presente accordo spiegherà i suoi effetti completamente durante detto anno.

Qualora risultasse recuperato almeno un altro autobus oltre i 2

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

già predeterminati sarà riconosciuto un supplemento del premio di produttività, pari a £ 210.000 annuali, al personale inquadrato nell'officina aziendale con iscrizione all'INPS-FT assunto dal 28/7/1972, da corrispondere in unica soluzione con la retribuzione del mese successivo alla verifica.

Al personale di cui sopra che nel periodo considerato abbia iniziato o risolto il rapporto di lavoro con l'Azienda, ovvero abbiano periodi di assenza dal servizio senza diritto a stipendio o paga, il supplemento del premio di produttività competerà pro rata in rapporto ai mesi di servizio prestato, precisandosi altresì che l'importo annuale di detto premio, rapportato a mese, sarà decurtato di un trentesimo per ogni giornata di assenza non retribuita.

7) Le parti convengono che sia indispensabile procedere a verifiche periodiche semestrali, per l'accertamento degli effettivi recuperi di produttività, ^(*) La prima ~~verifica~~ ^{verifica} avverrà il 1 gennaio 1985. In tali occasioni si procederà ad una verifica particolareggiata della avvenuta realizzazione dei progetti di produttività e le parti si impegnano sin d'ora ad adottare, ognuna nell'ambito delle rispettive competenze, tutte le iniziative necessarie per la realizzazione completa dei progetti stessi.

8) In relazione agli studi che si stanno compiendo per la revisione della rete ed ai risultati che emergeranno, l'Azienda si impegna a ricercare, unitamente all'Amministrazione comunale, tutte le forme di intervento sulla viabilità e sulla circolazione al fine di migliorare sia le condizioni di guida del personale viaggiante che

Ferrari Valeri - Angelo

Prosci ()
Vignati
Pavolo*

in compenso la verifica ~~e~~ relativa alle normative del progetto n° 4. *Programma Accurati*

Fiziano Chenci Dei Pro Puro A. Ferrarini

[Handwritten signature]

l'economicità del servizio. A tal fine saranno proseguiti gli incontri già avviati con gli Assessorati competenti per i problemi di viabilità e circolazione.

9) Le parti nel darsi atto che agli agenti assunti anteriormente al 28/7/1972 si applica ai fini della produttività, l'accordo aziendale del 26/2/1979, riconoscono che i contenuti di carattere economico del presente accordo, si riferiscono soltanto al personale iscritto al fondo speciale autoferrotranvieri, assunto successivamente a tale data.

Per quanto concerne i contenuti normativi ed economici del progetto n°4 di cui al precedente punto 1 (reimpiego del personale meno atto) essi si applicano al personale iscritto al fondo speciale autoferrotranvieri, ivi compreso quello al quale si applica l'accordo integrativo aziendale del 26.2.1979.

10) Il presente accordo scade il 30 giugno 1986 e si intenderà tacitamente rinnovato di anno in anno, salvochè le parti non ne diano formale disdetta con lettera raccomandata almeno tre mesi prima della scadenza.

Sarà applicabile, alle scadenze pattuite, non appena diverrà eseguibile nelle forme di legge, per intervenuta approvazione da parte delle autorità tutorie.

11) Le parti si danno atto che il presente accordo è composto anche di questo progetto e degli allegati A) e B) che Letto, approvato e sottoscritto.

~~Le parti si danno atto che il presente accordo è composto anche di questo progetto e degli allegati A) e B) che Letto, approvato e sottoscritto.~~
ne formano parte integrante e sostanziale

Ferruccio Valeri - Angelo

[Handwritten signature]

Ugual Paolo Puppini - Giovanni

Fiziano Chiarci

Dei Pire Puro

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Le parti,

premesse che in seguito alla riorganizzazione del Reparto Offici-
na aziendale (progetto n. 1) sono stati modificati i turni di
lavoro degli addetti e che in alcuni casi non saranno effettuati
come per il passato, turni continui e avvicendati con prestazio-
ni alternate diurne e notturne (due prestazioni diurne e una not-
turna);

che in base a tale riorganizzazione alcuni turni saranno svolti
solo con due prestazioni giornaliere;

concordano che:

i lavoratori autoferrotranvieri ai quali, in applicazione dell'ac-
cordo integrativo aziendale 26 febbraio 1979, vengono applicati
alcuni istituti previsti dal CCNL-AEM, qualora esplichino ed es-
plicheranno nell'ambito del Reparto Officina Aziendale, la loro
attività in turni avvicendati, continueranno a percepire l'inden-
nità mensile di turno, prevista dall'art. 7 del CCNL-AEM 1/3/83,
nella misura dell'8% del minimo tabellare integrato della catego-
ria di inquadramento;

la maggiorazione prevista per compensare il lavoro notturno pre-
stato da detti lavoratori sarà, invece, commisurata alle ore di
effettiva prestazione in orario compreso tra le ore 22 e le ore
5 antimeridiane;

ai suddetti lavoratori addetti ai turni non più continui e avvi-
cendati, con prestazioni alternate diurne e notturne (ossia due
prestazioni diurne ed una notturna) non competerà l'applicazione
della normativa prevista dal punto 8 dell'art. 7 del vigente
CCNL-AEM

A. Ferri
St. Soli *Puppini*
Vignati *Giuseppe*
Paolo
Giuseppe
Ferrari *Valerio* *Angelo*
Fiziano *Cherici*
Industriale
Dai Pre *Russo*
Luigi
Rob



A.M.C.M.
AZIENDA MUNICIPALIZZATA
DEL COMUNE DI MODENA

Allegato B)

Le parti

tenuto conto che il progetto di riorganizzazione dei reparti movimento ed officina del Servizio Trasporti, prevedono una modifica della struttura organizzativa, funzionale e tabellare con la soppressione di alcuni posti e la contestuale istituzione di nuovi posti in vari livelli;

avuto presente

sia l'art. 9 della legge n°30 del 1/2/1978, sia l'art. 16 del regolamento aziendale per le assunzioni, avanzamenti e promozioni del personale autoferrotranviario, tutt'ora vigente;

considerato che

le selezioni interne devono tendere, in questa prima fase riorganizzativa, a reperire i dipendenti professionalmente più preparati, in relazione alle esigenze di efficienza e dell'attuazione dei progetti di produttività concordati tra le stesse parti in attuazione dell'accordo nazionale del 17/6/1982, si stabilisce in via del tutto eccezionale - senza che ciò costituisca precedente o diritto acquisito - che la scelta venga effettuata, nell'ambito dei rispettivi reparti, soltanto fra i dipendenti inquadrati nel livello corrispondente o immediatamente inferiore ai posti da ricoprire.

Dei Pre Aereo

A. Ten

Uffizio Chiusura

Scudo Red

Dei Pre Aereo

P. Sali
Vignati Paolo

Ferrari Televisioni Campelo
Borghesini Yucca curvini

Dei Pre Aereo
P. Sali
P. Sali

elettricità - gas - acqua - calore - trasporti

DICHIARAZIONI A VERBALE

La CISL e la UIL, pur firmando l'accordo, non condividono la soluzione data all'organico dell'Ufficio Movimento - progetto n. 2

La CISL, la CGIL, la UIL pur firmando l'accordo, ritengono di discutere le richieste normative, per il momento accantonate, in occasione della ristrutturazione dei servizi.

La CGIL aziendale non condivide la non accettazione da parte aziendale del 6° livello in Carrozzeria in quanto la ritiene condizionante e di principio nella impostazione organizzativa del settore stesso.

17



A.M.C.M.
AZIENDA MUNICIPALIZZATA
DEL COMUNE DI MODENA

Vignati Paolo
Al Soli
Luca
lode
Luigi
Roberto
Carlo
Di

Progetto n° 1

RIORGANIZZAZIONE DELL'OFFICINA AZIENDALE

Il progetto di ristrutturazione dell'Officina Aziendale è finalizzato al miglioramento del servizio, ad una maggiore produttività del personale addetto avendo, quindi, come risultato un sensibile risparmio nei costi di produzione del servizio sia sotto il profilo di un minor costo del personale che di una minor incidenza degli investimenti.

L'analisi è stata effettuata in contraddittorio con i rappresentanti dei sindacati aziendali ed ha tenuto conto degli aspetti organizzativi, delle esigenze del personale nonché dei risparmi effettivi di costo.

Francesco Valeriani Orsello

1. Aspetti organizzativi

Da entrambe le parti è stata preliminarmente riconosciuta la validità di un organigramma effettivo e funzionale fondato sulla competenza e responsabilità non solo dei capi e dell'assistente, ma anche degli operai tecnici e Capi squadra.

La soluzione organizzativa tiene anche conto dell'esistenza, per alcuni dipendenti, dell'accordo aziendale di armonizzazione 26/2/1979, in base al quale si deve applicare agli stessi, il trattamento turnisti previsto dall'art. 7 del C.C.N.L. dei

Luca
Dai Pace Riccardo
Progettazione Luciano
A. Ferri
Fiziero Enrico

elettricità - gas - acqua - calore - trasporti

18

Vigilante Povero
Al Soli
Mig
Stabil
Lode
Lenti

lavoratori delle A.E.M.

A Miglior chiarimento di questo sopra detto si precisano, in seguito, sia le modalità di turno degli addetti sia il relativo trattamento economico.

Le parti si danno reciprocamente atto e riconoscono che le principali mansioni riferite alle qualifiche sottoelencate sono le seguenti, sottolineandosi, sin da ora la necessaria elasticità funzionale tra i due 5° livello di cui si dità appresso in quanto è indispensabile giungere ad una integrazione operativa e decisionale del reparto.

I) Funzionario Principale (2° Livello)

Appartengono al 2° Livello i dipendenti che svolgono in diretta collaborazione con il Dirigente del Servizio le seguenti mansioni:

- a) - pianificazione dei lavori e delle attività del Reparto
 - in collaborazione con il Dirigente del Servizio redige ed attua piani annuali di intervento nel Reparto Officina Aziendale relativi alla produzione, ai materiali, alle attrezzature, ai servizi, e al personale;
- b) - programmazione a medio termine
 - approva il programma mensile di intervento predisposto dal Capo Deposito;
 - predispone, di concerto con i collaboratori, tutta la documentazione relativa alle delibere di approvvigionamento di beni e servizi;

Stauri Tolivian Cangal

Dei Pra Puro
Puggioni
A. Ter
Lenti

Ceziano Chiesa

19

At Soli
Vignani - Pao
Luigi
Roberto
Luigi

- c) - controllo
 - predispone gli strumenti idonei al controllo della produzione, degli approvvigionamenti di materiali, del personale e pone in atto i provvedimenti correttivi;
- d) - formazione
 - propone alla Direzione eventuali piani di formazione finalizzati al miglioramento tecnico-organizzativo del personale.

Luigi
Filippo Polini - Angelo

II) Capo deposito di 1° (4° livello)

Il Capo deposito cura e sovrintende, in collaborazione con il Capo Reparto, ai seguenti compiti:

- a) - programmazione a medio termine
 - redige il programma mensile di intervento da sottoporre alla approvazione del Capo Reparto;
 - redige ed attua il programma settimanale di intervento;
 - garantisce, sul medio termine, il flusso di materiali;
- b) - programmazione a breve termine
 - decide sulle variazioni di programma giornaliero presentate dai capi tecnici;
- c) - controllo
 - impiega gli strumenti ed elabora le informazioni di controllo della produzione, degli approvvigionamenti di materiale, e mette in atto i provvedimenti correttivi.

Dei Pro Pao
Programmi Generali

Fazio Chica

A. Ferri

[Signature]

20

Vignati
P. 20

[Handwritten signatures and initials]
S. Soli
L. M.
M. S.
D. G. M.

III) Capo tecnico officina (5° Livello)

Il Capo tecnico di officina, in collaborazione diretta con il Capo Deposito ha la responsabilità della gestione giornaliera del lavoro; in particolare è responsabile di:

- a) - distribuire e coordinare il lavoro giornaliero delle squadre di officina secondo il programma settimanale e mensile;
- b) - garantire il flusso corretto di veicoli dall'Officina alla Rimessa per la predisposizione giornaliera del servizio;
- c) - garantire il flusso giornaliero di materiali e di attrezzature;
- d) - controllare i fogli lavoro in ingresso e in uscita e la raccolta di tutti i dati di contabilità industriale;
- e) - affrontare con il collega della Rimessa le emergenze del servizio;
- f) - coordinare la raccolta di tutte le informazioni per la stesura di preventivi, valutandone ed approvandone la stesura.

[Vertical handwritten signature]
Lenti
Gian'Oliverio Caputo

IV) Capo Tecnico rimessa (5° Livello)

Il Capo tecnico di rimessa, è il punto di riferimento tra i reparti movimento e officina;

in particolare ha la responsabilità di:

- a) - distogliere ed immettere vetture in servizio;
- b) - richiedere la formulazione delle prime diagnosi sulle vetture e controllare la compilazione delle schede di lavorazione;

[Handwritten signatures]
Dei P. P. P.
P. P. P.
A. P.
G. C.

V. Pavesi
A. Soli
M. ...
L. ...

21

- c) - affrontare il pronto intervento e le emergenze del servizio anche in collaborazione con il collega dell'officina;
- d) - distribuire e coordinare il lavoro delle squadre di rimessa e di piazzale;
- e) - garantire il costante flusso di materiale e di informazioni;
- f) - programmare con il collega d'officina il flusso di veicoli verso l'officina avendo particolare attenzione alle esigenze del servizio.

F. Valeriani Cangelosi

V) Capo operai (6° livello)

Il Capo operai è l'addetto a lavori tecnico-manuali richiedenti rilevanti capacità e abilità professionali, particolare perizia e cognizioni teorico-pratiche inerenti ad una pluralità di mestieri implicanti autonomia e responsabilità esecutiva nell'ambito dei propri compiti.

In particolare è tenuto a:

- organizzare il lavoro di squadra;
- garantire il flusso di materiale alla squadra;
- coadiuvare i componenti della squadra dal punto di vista tecnico operativo;
- garantire l'esecuzione del lavoro a regola d'arte;
- garantire i rilevamenti di contabilità industriale;
- predisporre i preventivi di lavoro.

Questi livelli di professionalità appaiono idonei al

A. ...
 Dei Pro Puro
 Direzione ...
 F. ...

22

Vignani
G. P. Sati
Mazzoli

raggiungimento dell'obiettivo di un aumento di produttività e di una migliore funzionalità del Reparto e vengono correlati alle seguenti proposte riorganizzative.

ferri

1.1. Settore di pronto intervento

1.1.1. Compiti

Per settore di pronto intervento si intende un gruppo di uomini il cui operato è finalizzato prevalentemente alla diagnosi delle cause di fermo macchina ed alla riparazione dei piccoli guasti di natura prevalentemente meccanica.

E' da intendersi che il pronto intervento e la riparazione dei guasti possono essere eseguiti sia all'interno della sede aziendale che su automezzi circolanti all'esterno della stessa. Tenendo conto dell'obiettivo per il quale tale settore è stato proposto, cioè quello di ridurre il numero di autobus fermi, a questi dipendenti, di provenienza prevalentemente motoristica, saranno richieste anche altre piccole riparazioni di natura meccanica e di carrozzeria specialmente durante i periodi nei quali gli addetti dei settori carrozzeria ed aggiustaggio non sono presenti in servizio.

Tenuto conto che il carico di lavoro di questo settore è estremamente variabile e difficilmente programmabile e che mediamente tale lavoro è di entità tale da lasciare spazi per la effettuazione di altre lavorazioni, si concorda di affidare a

Luca Tolivari Angelob

Dei Pro Puro
Prospettiva Yucca

Fiziano Chenzi

A. Ferri

Luca

29

Ugo Perini
Pres.
[Signature]
[Signature]
[Signature]

tale settore anche l'effettuazione delle operazioni di manutenzione programmata ai Km.7500 che ammontano a circa 250 operazioni anno.

1.1.2. Composizione

In relazione ai compiti affidati, tale settore sarà formato da due unità di cui una di 6° livello ed una di 7° livello.

1.1.3. Orario di lavoro

L'orario di lavoro del settore di pronto intervento è così stabilito:

- a) prestazione settimanale: 40h
- b) prestazione giornaliera: 6h 40' per 6 giorni settimanali
- c) orario giornaliero:
 - dal lunedì al venerdì: primo turno 7.00 - 13.40
 - secondo turno 15.20 - 22.00
 - sabato: primo e secondo turno 7.00 - 13.40
- d) turnazione: rotazione settimanale delle due squadre sui due turni.

Franco Vellio - Capale

1.1.4. Organico

L'organico per il settore di pronto intervento è così composto:

- 6° Livello 2 unità
- 7° Livello 2 unità

Dei Pro Puro
Responsabile

Ugo Perini

[Signature]

[Signature]

24

Vigilanza Pao
di Sol
Carli
Mazzoli

di sede
Carli
Franco Salviati

Le parti, tenuto conto che l'organico di cui sopra non prevede sostituzioni per malattia, ferie, infortuni assenze varie a qualunque titolo, stabiliscono che le sostituzioni saranno effettuate, mediante comandi, dei manovratori di rimessa.

1.1.5. Luogo di lavoro ed attrezzature

Le parti si danno atto che all'interno della sede aziendale è stata individuata la testa nord della buca nella vecchia rimessa, come luogo idoneo a svolgere il pronto intervento e le altre lavorazioni precedentemente individuate.

Qualora durante la fase di attuazione del progetto dovessero insorgere difficoltà operative viene individuata come possibile anche l'attuale posizione, sempre nella vecchia rimessa, ove vengono eseguite le operazioni di pulizia.

L'agibilità di questo luogo è condizionata da:

- possibilità di effettuare le revisioni di pulizia durante la notte
- possibilità di impiego di colonne di sollevamento mobili anche sul pavimento che si presenta leggermente inclinato
- acquisto delle colonne di sollevamento.

Stante questi condizionamenti si conviene di effettuare tali lavorazioni in buca come precedentemente detto.

Per le lavorazioni che saranno eseguite al sabato mattina, saranno impiegati i ponti dell'officina, due dei quali dovranno essere mantenuti liberi.

Dei Pro Puro
Pizzoni Giovanni

Fiziano Elena

A. Ferri

[Signature]

25

Vignone, Pavesi
P. Sali
M. Sali
M. Sali
M. Sali

1.2. Settore meccanica

La presenza del settore di pronto intervento modifica parzialmente il ruolo e i compiti dell'attuale settore motoristi.

La possibilità di trasferire in altro luogo le lavorazioni di pronto intervento e alcune operazioni di manutenzione programmate fanno guadagnare, di fatto, un posto di lavoro nell'attuale officina e saranno accentuate le lavorazioni a banco sui complessivi onde contribuire al contenimento delle vetture di scorta diminuendo il tempo di fermo macchina.

Vengono, pertanto, individuati tre gruppi di lavorazione:

- a) manutenzione sui veicoli
- b) revisione motori e lavorazioni a banco
- c) revisione cambi e lavorazioni a banco

ciascuno con delle precise finalità ed organizzazione.

1.2.1. Manutenzione veicoli

a - compiti

Interventi per caduta e per manutenzione programmata quali quelli effettuati oggi ad esclusione della manutenzione programmata di Km. 7500 affidata, come detto, al settore pronto intervento.

b - composizione

il gruppo è formato da:

- 1 unità di liv.6 con compito di coordinamento di tutto il

L. Sali

Dai Pro Pavesi
Pavesi

Ugolino Cecchi
Cecchi

A. Fer

26

Handwritten notes and signatures at the top right, including "San" and "Mede".

gruppo oltre che di controllo, assistenza tecnica e di lavoro particolarmente qualificato, già avanti descritto;

- 3, 4 squadre (in funzione delle presenze) di lavoro ai ponti addette alla manutenzione;

c - orario di lavoro
rimane invariato rispetto all'attuale

d - organico -
si prevede il seguente organico:
6° livello 1 unità
7° livello 6 unità
8° livello 2 unità

e - luogo di lavoro
rimane invariato rispetto all'attuale

Vertical handwritten signature on the right margin: "Gualt'ieri" and "Cingolo".

1.2.2. Revisioni motori e lavorazioni a banco

a- compiti.

Per i prossimi anni, dopo il notevole intervento effettuato negli scorsi anni, è prevedibile un assestamento intorno alle 10 unità revisionate in un anno.

Poiché la potenzialità rilevata negli scorsi anni è di circa 15 unità revisionate, saranno affidate a questo gruppo anche lavorazioni a banco da programmare unitamente alla revisione motori.

b- composizione.

Handwritten signatures and text at the bottom left: "Dati Pnc Pnc", "Pregherini Giacomo", and "A. Fer".

Handwritten signature and text at the bottom right: "Giziano Chenci" and another signature.

27

Handwritten notes and signatures at the top right, including 'pt sel', 'luce', and 'M...

Il gruppo è formato da 2 unità, una di 6° livello ed una di 7° livello.

E' da rilevare che tale organizzazione non dovrà assumere carattere vincolativo dovendo esistere all'interno del settore motoristi la possibilità di mobilità derivante dalle necessità di servizio.

c- Orario di lavoro.

Rimane invariato rispetto all'attuale.

d- Organico.

Si prevede il seguente organico:

- 6° livello 1 unità
- 7° " 1 "

e- Luogo di lavoro.

Rimane invariato rispetto all'attuale.

1.2.3. Revisione cambi e lavorazioni a banco.

a - Compiti.

Per i prossimi anni non si prevedono scostamenti da quanto avvenuto nel passato; anche in questo caso quindi è ipotizzabile un'attività integrativa rispetto a quella preponderante di revisione generale dei cambi da effettuarsi a banco e programmabile unitamente alla prima.

b - Composizione.

Handwritten signature: Dai Pra Puro

Handwritten signature: Fizziano Chiacchi

Handwritten signature: A. Ferr

Vertical handwritten signature: Giovanni Feliciani Pungolo

visura
Atto
del
mezz
del

Il gruppo è formato da 2 unità, una di liv.6 ed una di liv.7.

Le motivazioni per la composizione della squadra sono analoghe a quelle portate per la revisione motori: analoga dovrà essere la flessibilità nella composizione della squadra.

c - Orario di lavoro.

Rimane invariato rispetto all'attuale.

d - Organico.

Si prevede il seguente organico:

6° Livello 1 unità

7° " 1 "

e - Luogo di lavoro.

Rimane invariato rispetto all'attuale.

Luigi Nebioli Angelo

1.2.4. Rotazione degli addetti.

Gli operatori di liv.6 ruoteranno tra i tre gruppi in modo che ognuno di essi potrà avere un'esperienza completa per tutto il settore; la periodicità della rotazione sarà dettata dalla durata delle lavorazioni di revisione motori e cambi.

Per quanto riguarda la rotazione degli altri operatori, essa sarà impostata in modo da far raggiungere a ciascuno di essi una eguale competenza professionale avendo particolare riguardo anche alle precedenti esperienze.

Doc. Pre Piano
Progettazione

Ugolino Orlandi

A. Ferr

[Signature]

991

Vincenti Paolo
P. Sali

[Handwritten signature]
Mozzani

[Handwritten signature]
F. Sali
F. Sali

1.3. Settore aggiustaggio e linea aerea.

E' condivisibile l'ipotesi di giungere ad un accorpamento dei due settori sul medio periodo: in questa direzione i futuri nuovi operatori del settore (per trasferimento, concorso interno/esterno, anche per passaggio di categoria) saranno adibiti a mansioni polivalenti di aggiustaggio e linea aerea.

1.3.1. Composizione.

Tenendo conto di quanto affermato più sopra e sulla base della situazione in atto l'organico è stabilito in:

aggiustaggio:

- 6 liv. 1 unità
- 7 liv. 3 unità

linea aerea:

- 6 liv. 1 unità
- 7 liv. 1 unità

1.3.2. Orario di lavoro e luogo di lavoro.

Rimangono invariati rispetto all'attuale.

1.4. Settore carrozzeria.

E' condivisa l'ipotesi di giungere ad un accorpamento dei due sotto-settori sul medio periodo (carrozzeri e verniciatori): in questa direzione i futuri nuovi operatori del settore (per trasferimento, concorso interno/esterno, anche per passaggio di

Dei Pio Pumo
P. Sali

F. Sali

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Vismar Pesto
P. Soli

20

[Handwritten signatures and initials]

categoria) saranno adibiti a mansioni polivalenti di carrozzaio e verniciatore.

Gli attuali operatori che da subito intendessero essere adibiti alla mansione polivalente, frequenteranno un corso di aggiornamento professionale.

A questo settore viene accorpato anche l'addetto al pronto intervento di carrozzeria che attualmente opera in rimessa. In caso di sua assenza questa attività viene svolta dal settore carrozzeria.

[Vertical handwritten signature: Gianni Veliani Capello]

1.4.1. Composizione.

Il settore è formato da:

- 6 liv. 1 unità
- 7 liv. 6 unità
- 8 liv. 2 unità
- 9 liv. 1 unità

1.4.2. Orario di lavoro e luogo di lavoro.

Rimangono invariati rispetto agli attuali.

1.5. Settore elettromeccanica.

1.5.1. Compiti.

Oltre ai compiti attualmente svolti da questo settore, ad esso sarà affidata la sostituzione degli elettrauto di rimessa sia

[Handwritten signatures: Sei Pac Puro, A. Fer]

[Handwritten signature: Fiziano Chiaci]

21

Vignani Paolo

P. Soli
Meli

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Ferrari Volini Angelo

per la manutenzione programmata giornaliera di autobus e filobus qualora per carico di lavoro contingente essa non possa essere effettuata dagli elettrauto di rimessa, che in caso di assenza degli elettrauto di rimessa stessi.

1.5.2. Organico.

Il settore è formato da:

6 liv. 2 unità

7 liv. 4 unità

1.5.3. Orario di lavoro e luogo di lavoro.

Rimangono invariati rispetto agli attuali; è inteso che la manutenzione programmata giornaliera viene effettuata come attualmente, in fossa nella rimessa "vecchia".

1.6. Settore manovratori di piazzale.

1.6.1. Compiti.

Oltre ai compiti già oggi espletati dal settore, a questo gruppo viene affidato il compito di effettuare il pronto intervento in linea per gli impianti elettrici degli autobus e filobus, (*) Poichè durante il periodo estivo causa il servizio notevolmente ridotto, è presumibile un'eccedenza di personale nel turno del mattino, gli operatori eccedenti saranno trasferiti in officina a parità di livello, anche in assenza di posizioni in pianta,

(*) per garantire il soddisfacimento delle esigenze di servizio

[Handwritten signature]

Doc. Pro. Paolo Fiziano
Pizzoloni Luciano

32

Uguale Pava
pt Sol.

[Handwritten signatures and initials]

con l'obiettivo di effettuare una qualificazione professionale nei vari settori.

1.6.2. Composizione.

Durante il periodo invernale la composizione sarà la seguente:

turno del mattino: squadra composta di 3 unità;

turni pomeridiano e serale: squadre composte da 2 unità

Durante il periodo di servizio estivo 3 turni giornalieri sono effettuati da squadre composte da 2 unità.

[Vertical handwritten signature]

1.6.3. Orario di lavoro.

Impostato su 8 ore giornaliere e su 3 turni:

primo turno 5.00 - 13.00

secondo turno 13.00 - 21.00

terzo turno ~~18.00 - 2.00~~ 18.00 - 2.00

1.6.4. Organico.

L'organico è così definito:

8 liv. 10 unità

~~_____~~
~~_____~~
~~_____~~

1.7. Pronto intervento elettrauto.

Dai Pro Pava
Pugliese in Gussano

[Handwritten signature]
Guzzano Chiesa

[Handwritten signature]

Vigore
A. Schi.

~~Edo~~
Mole

1.7.1. Compiti.

A questa squadra viene assegnato prevalentemente il compito di pronto intervento nella sede aziendale poichè quello in linea, compatibilmente con la natura dei guasti, viene attribuito ai manovratori di piazzale; in funzione della tipologia del guasto, rimane ad essa affidato il pronto intervento in linea.

A questa squadra è affidata anche la manutenzione programmata degli impianti elettrici degli autobus e filobus. E' inteso che la manutenzione ordinaria viene effettuata, come attualmente, in fossa, nella vecchia rimessa.

Paul
Luigi Feliciani Angelo

1.7.2. Composizione.

Due turni giornalieri con la presenza di 1 addetto per turno.

1.7.3. Orario di lavoro.

Sui sette giorni settimanali si prevede:

primo turno: 5.00 - 13.00

secondo turno: 15.00 - 23.00

1.7.4. Organico.

L'organico è formato da:

7 Liv. 3 unità

Si ricorda che le sostituzioni per assenze vengono effettuate dal settore elettromeccanico come precedentemente specificato.

Dei Tro Puro
Pizzari
N. [Signature]

Figliano Chicca
[Signature]

Handwritten signatures and notes at the top right of the page.

34

1.8. Settore gomme.

In funzione dell'aumentato numero di interventi ed in relazione all'opportunità di estendere a tutto il parco la riscolpitura dei pneumatici e il controllo dell'assetto avantreno, il settore è aumentato di una unità.

Per tanto l'organico risulta essere:

- 6 Liv. 1 unità
- 7 liv. 1 unità
- 8 liv. 1 unità

1.9. Settore autoparco.

A questo settore compatibilmente con i compiti attuali (autisti di direzione, presa e consegna dei veicoli all'esterno, controllo dell'autoparco) viene affidato il controllo dei livelli, il conseguente rabbocco e il cambio degli olii relativamente a tutti i veicoli aziendali a benzina.

L'organico è composto da:

- 7 liv. 2 unità

1.10. Settore pulizia.

In considerazione della difficoltà di copertura della pianta organica, per poter avviare la nuova organizzazione dell'officina, l'organico del settore pulizia è stabilito in 2 unità affidando quindi all'esterno le revisioni generali di pulizia.

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including 'Dei Pao Pao' and 'Giziano Chica'.

25

*Viguesi
Atsoli
Scuderi
Mey
Vedi*

L'orario di lavoro viene mantenuto in 40 ore settimanali ad orario normale.

1.11. Settore pubblicità.

L'organico viene fissato in 1 unità al 8° Liv., avendo presente l'obiettivo di collocazione dell'attuale addetto invalido per causa di servizio. Resta inteso che in caso di vacanza del posto esso dovrà essere ridiscusso. L'addetto al settore pur avendo prioritariamente il compito di movimentazione del materiale pubblicitario, sarà anche sostituto pulitore.

Dei Pulitori Angelo

1.12. Settore manutenzione fabbricati ed impianti civili.

In attesa della formazione di una struttura aziendale per la manutenzione di fabbricati ed agli impianti civili, si conferma l'organico del settore in:
7° Liv. 2 unità

1.13. Magazzino.

Al fine di rendere intercambiabili gli operatori al magazzino si dispone il seguente organico:
7° Liv. 2 unità

1.14. Ufficio.

Si dispone il seguente organico:
5 Liv. 1 unità

Fiziano Chenci

*Dei Pulitori
Pulitori*

[Signature]

A. Ter

26

Vignat Paoce
At Sol.
G. Paoce
M. Paoce
M. Paoce

7 Liv. 2 unità

2. Quadro riassuntivo della pianta organica.

Complessivamente la pianta organica del reparto passa da 80 a 71 unità con le variazioni di seguito presentate:

ORGANICO

livello	proposto	attuale	diff.
2	1	1	-
4	1	2	-1
5	3	1	+2
6	11	7	+4
7 op	34	42	-8
7 imp	2	2	-
8	16	16	-
9	1	1	-
10	2	8	-6
	71	80	-9

Luca Paoce

3. Incremento di produttività.

Come detto all'inizio il progetto di ristrutturazione dell'officina aziendale sia intervenendo sul processo decisionale del reparto che operando una revisione organizzativa dei settori, introducendo tra l'altro la funzione di pronto intervento meccanico su un arco di tempo che si avvicina a quello del servizio (compreso anche

Dei Pao Paoce
A. Paoce
Giziano Chiana
Paoce

37

Vignati Paolo
St. Soli
G. L. S.
Mey J. M.

L'effettuazione di interventi sui mezzi al sabato mattina), può permettere nel 1984 il recupero di un autobus, oggi tenuto a scorta, e di un'ulteriore vettura nel 1985; tali benefici si ripercuoteranno anche nel 1986 e negli anni seguenti.

Dai Pra Piero
Pugliese Giacomo

Ferrari Valeria Ogels

Fiziano Elena

hd

A. Fer

[Signature]

Archivio Storico Cisl Emilia Centrale
portaledellacontrattazione.it

28



Azienda
Municipalizzata
Comune
Modena

Vignati - Paolo

At. Seli

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

PROGETTO N° 2

Riorganizzazione del Reparto Movimento -

1. Premessa

La proposta di un nuovo assetto organizzativo riguarda i funzionari e gli impiegati addetti alla gestione del Servizio Trasporti dell'A.M.C.M. e muove dalla esigenza di un recupero sia dell'efficienza che della responsabilità dei singoli operatori interessati. D'altra parte, fatti nuovi quali l'introduzione della obliterazione e la prospettiva di automatizzazione a breve di alcune procedure non possono non comportare riflessi sulla struttura dell'Ufficio e sulla ripartizione dei compiti.

Ciò detto, gli obiettivi che ci si propone sono:

- la revisione dell'attuale sistema decisionale, tesa ad una maggiore efficacia;
- la ricerca di un più efficiente sistema informativo a supporto del processo decisionale;
- la diminuzione del numero di addetti, anche attraverso una struttura organizzativa caratterizzata da elasticità e flessibilità tra le varie posizioni, pur nella chiarezza delle rispettive funzioni.

2. Stato attuale.

Le attività svolte dall'Ufficio Movimento sono così individuabili:

- Programmazione della prestazione del servizio ordinario e speciale.
- Gestione e controllo del movimento.

Dei Pro. Puro
Progettazione
[Handwritten signature]

Fisico Chiana
[Handwritten signature]

elettricità - gas - acqua - calore - trasporti

Uguretti
St. Soli
ker
May
cut

3. Schema di riassetto organizzativo

In relazione agli obiettivi enunciati, la proposta di riorganizzazione prevede i seguenti interventi:

- 1 - abolizione della posizione di 3° livello - Capo Movimento e traffico principale.
- 2 - creazione di una ulteriore posizione al 4° livello (Assistente di 1°), con funzioni complesse ed impegnative, che comportano autonomia ed iniziativa nell'ambito di procedure di massima relative al settore e con compiti anche di studio ed approfondimento di aspetti organizzativi, di procedure e documenti in vista della introduzione dell'automazione del servizio di aspetti organizzativi, di documenti e procedure anche e soprattutto in vista della introduzione della automazione.
- 3 - inserimento di una posizione di 5° livello (Capo movimento e traffico) per l'intero arco del servizio, feriale e festivo, il che comporta 3 turni giornalieri. La copertura di tale posizione richiede quindi 5 Agenti inquadrati al 5° livello, con funzioni di controllo del Movimento e traffico ma anche di controllo delle presenze del personale (vestizione del turno giornaliero, registrazione presenze, licenze, sostituzioni, ecc.) oltre che di supporto nella attività di programmazione dell'esercizio.
- 4 - abolizione della posizione di 5° livello - (Assistente) tecnico (attualmente scoperta).
- 5 - riduzione a tre delle posizioni di 6° livello - controllore (dalle otto attuali), sufficienti a coprire due turni di controllo del movimento esterno, l'uno rispettivamente al mattino, l'altro il

Luigi Tolivani Angelo

Dai Pao Pao
Prospettiva
D. M.

Fiziano Chenci
[Signature]

h1

Vigenti Prodi
A. Sali
L. ...
M. ...
G. ...

pomeriggio.

Come si è già detto, in condizioni di piena copertura dell'organico attuale, i turni estemi dei controllori sono 4 al massimo, di cui solo 2 con precipue funzioni di controllo sui documenti di viaggio. In ogni caso, alla carenza determinata dallo schema organizzativo proposto si potrebbe ovviare impiegando in attività di verifica di titoli di viaggio i conducenti anziani addetti ai servizi speciali a disposizione nelle ore di morbida, concentrando invece nelle ore di punta l'attività dei tre verificatori attualmente in pianta; tutto questo senza ulteriori necessità di personale.

Levi
F. ...
G. ...

Lo schema proposto, prevede la presenza su tutto l'arco del servizio di una posizione con responsabilità diretta nella gestione del movimento e capacità decisionale e d'altro canto individua una posizione al 4° livello svincolata dalla gestione dell'esercizio e in quanto tale disponibile per l'approfondimento di aspetti di organizzazione e programmazione del servizio con più ampio respiro.

4. Le parti si danno reciprocamente atto che le principali mansioni riferite alla qualifica del livello 2° sono le seguenti:

4.1. Funzionario Principale (2° livello)

Appartengono al 2° livello i dipendenti che svolgono in diretta collaborazione con il Dirigente del Servizio le seguenti mansioni:

Le sue responsabilità sono così individuabili:

- a) programmazione dell'esercizio
 - elaborazione del programma di esercizio invernale ed estivo;

D. ...
 P. ...
 G. ...
 F. ...
 F. ...
 G. ...

h2

Al. S. M. M.
May

- proposta dei provvedimenti necessari per una migliore organizzazione del servizio e l'adeguamento alle esigenze dell'utenza;
- elaborazione di progetti per l'istituzione o variazioni di linee.

Scat.

b) Gestione e controllo

- O.d.S. ed istruzioni relative all'attività del personale.
- Applicazione delle leggi e degli accordi nazionali ed aziendali in materia di orari e turni.
- Raccolta di dati statistici ed elaborazione ad uso preventivo o consuntivo.
- Pratiche amministrative.
- Contatti con le Autorità preposte alla circolazione.

Federico Volviani Capob

4.2. Assistente di 1° al Movimento (4° livello)

L'assistente di 1° cura e sovrintende alla gestione giornaliera dell'esercizio e l'organizzazione dei servizi speciali.

In particolare:

- coordina ed organizza l'attività dei Capi movimento e traffico e dei controllori;
- sovrintende alla vestizione del turno giornaliero;
- elabora il prospetto mensile dei turni;
- formula il programma per l'assegnazione delle ferie al P.V.;
- programma i servizi speciali e di noleggio ed organizza le corse di rinforzo;
- effettua rilievi e sopralluoghi;

Dei Pro Puro
Regolazioni
A. Puro

Fizico Chica
[Signature]

h3

ur
nd
Sera
Wey
Lent

- sentito il Funzionario Principale, provvede ad impartire le necessarie disposizioni in caso di interruzioni o deviazioni.

4.3. Assistente 1° (4° livello)

L'assistente di 1° coadiuva direttamente il Funzionario Principale per gli aspetti di organizzazione dell'Ufficio e la progettazione esecutiva del servizio.

In particolare:

- collabora alla programmazione del servizio estivo ed invernale ed allo studio di modifiche e istituzione di nuove linee;
- formula studi e progetti per la razionalizzazione ed il miglioramento dei turni;
- organizza rilevamenti del traffico e delle percorrenze ed elabora i dati;
- elabora dati statistici relativamente alle presenze del personale;
- approfondisce proposte organizzative nell'ambito del Reparto Movimento e studia le correlazioni con la struttura organizzativa e funzionale dell'Azienda;
- studia i documenti e le procedure per una maggior efficacia del sistema informativo anche in vista dell'introduzione della automazione.

Franco Voliani Angelo

4.4. Capo Movimento e traffico (5° livello)

Cura e sovrintende direttamente alla gestione giornaliera del servizio.

In particolare è responsabile di:

- seguire e curare il traffico, coordinando e controllando

Dai Pae Puro
Puggioni Giovanni
A. Ferri

Seziona Obiena
P. S. S.

F. Sestini Angelo *Vignati Paolo*
St. Sali
Inde *Ung*

44

- l'attività del P.V. ed assicurando il rispetto degli orari di servizio;
- verificare le presenze, rilevare ritardi e assenze, provvedendo alle prescritte segnalazioni e sostituzioni;
 - assicurare il flusso delle informazioni al P.V.;
 - disporre le variazioni all'organizzazione del servizio eventualmente necessarie in caso di situazioni impreviste;
 - compilare le tabelle di uscita dei servizi speciali;
 - predisporre la vestizione del turno giornaliero ed apportarvi le necessarie variazioni;
 - registrare presenze ed assenze del P.V.;
 - coadiuvare il 4° livello nelle sue mansioni;

Poichè la presenza del Capo Movimento e Traffico si ritiene necessaria a copertura dell'intero arco del servizio (5,00 - 1,00), sono previsti 3 turni giornalieri.

Si precisa che in caso di disponibilità di un Capo Movimento e traffico in sovrannumero rispetto alla copertura dei tre turni previsti, egli potrà essere impiegato all'esterno, in attività di ispezione al movimento, oppure nell'ambito della attività di programmazione svolta dall'Ufficio.

4.5. Controllore al movimento e Traffico (6° livello)

Segue l'andamento del servizio all'esterno curando in particolare i rapporti con gli utenti.

Più specificatamente:

- controlla il rispetto di norme e disposizioni di servizio da parte del P.V.; presenza ai cambi;

Dei Tre Turni
Prospettiva
A. Sestini

Fiziano Chenci
F. Sestini

Vignali P. ~~sol.~~
Elli
Madr

h5

- sovranitende al movimento a al traffico specialmente nei punti di maggiore traffico;
- d'intesa con il Capo Movimento e Traffico dispone per l'utilizzo della riserva e per l'inserimento di corse di rinforzo;
- fornisce elementi utili alla predisposizione del servizio e ad eventuali variazioni ed effettua specifici rilievi sul traffico e sopralluoghi di indicazione dell'Ufficio movimento;
- presta assistenza ai conducenti in caso di sinistri;
- effettua controlli in vettura su tutte le linee;
- fornisce informazioni agli utenti e ne recepisce le esigenze al fine di adeguare il servizio.

Luca Nalini

Dei Pro Puro
 Programmazione
 Direzione
 Ufficio Chiusa

D. Fer

Vignoli P. Rossi
P. Sali
M. M. M.

46

5. Introduzione di sistemi di elaborazione automatica

Come si è accennato più sopra, si ritiene opportuno passare a sistemi di elaborazione automatica dei dati (anziché manuale) anche nell'ambito delle attività svolte dall'Ufficio Movimento.

Ciò richiede da una parte modifiche nella struttura organizzativa e nella ripartizione dei compiti, dall'altra un processo di adattamento delle procedure e dei documenti a cui rivolgere particolare attenzione per la integrazione e razionalizzazione del flusso operativo delle informazioni in relazione alle altre unità organizzative aziendali.

Si ritiene peraltro che sia possibile fin d'ora una meccanizzazione strumentale applicata alle procedure in atto con l'utilizzazione di sistemi di calcolo automatico per le seguenti funzioni:

a - vestizione del turno giornaliero nelle fasi:

- riporto dell'assegnazione dei turni da mensile,
- ordinamento, sia numerico (secondo i turni) che alfabetico (secondo gli agenti) per migliorare l'efficacia del controllo e della gestione,
- stampa del foglio di servizio, onde evitare la battitura dattilografica,
- variazioni sul turno,
- stampa del foglio di servizio definitivo, per avere un documento finale nitido, base di partenza per eventuali successive elaborazioni.

Attualmente sono necessarie 4 ore ogni giorno.

Da: P. P. P.
P. P. P.

Fizicus Chenci

A. Ferri

[Handwritten signature]

F. P. P. P. P.

h7

- 10 -

Vignani - Pistoia
 P. Soli
 Maki
 Maki
 Maki
 Maki

b - controllo cedole ed elaborazione dati sul servizio:

- Km percorsi in linea ed a vuoto,
- ore di servizio,
- n° di obliterazioni,

per statistiche di produzione a consuntivo.

In particolare, onde ottenere i contributi di gestione, è necessario comunicare ai competenti organi regionali ogni trimestre i dati di percorrenza (Km di linea). L'elaborazione dei dati richiede mediamente l'impegno di un operatore per 12 ore circa.

c - elaborazione statistica dati sui passeggeri e sull'evasione riscontrata, dal foglio di servizio di controllori e verificatori e da altri rilevamenti, per statistiche di produzione ed analisi dei carichi, finalizzate al controllo ed alla programmazione del servizio.

d - elaborazione dati di presenza del personale ai fini statistici e della compilazione dei fogli paga (6 giorni-uomo per mese)

e - archivio dati del personale relativamente a:

- dati anagrafici,
- presenze,
- assenze,
- ritardi,
- incidenti,
- scadenze patenti,

per fini statistici e di controllo delle presenze del personale.

Risultano evidenti i vantaggi in termini di risparmio di tempo e di

Dei Pro Puro
 Responsabili

Giuliano Chenci

A. Ferraro

[Signature]

F. Vignani - Pistoia

48

*signed from the
E. M. ...
M. ...*

precisione dei risultati, in quanto si tratta di elaborazioni e procedure laboriose ma per lo più ripetitive (si pensi alla quotidianità della vestizione del turno e del controllo delle cedole o all'impegno di un operatore per 8 ore circa per ricavare i dati di carico dai fogli di servizio dei controllori di una settimana).

In una ottica di approccio graduale, l'introduzione di sistemi di elaborazione automatica consente inoltre di ricercare soluzioni diverse e più confacenti alle esigenze del servizio e di produrre risultati nuovi ed originali.

Quadro riassuntivo dell'organico proposto

Livello	attuale	proposta	scarto
2	1	1	-
3	1	-	-1
4	1	2	+1
5	3	6	+3
6 (controllori)	8	3	-5
7	3	3	-
7 (verificatori)	3	3	-
	20	18	-2

Ferrari Valeriano Pagab

*Dei Pae Pae
Pezzeroni Pae
Geronzi*

Giuseppe Cecchi

A. Ferri

[Signature]

49

Vignoli. P. Porto
A. Seli
[Signature]

6. Organico proposto

A conclusione di quanto sino a qui esposto, si propone nella suddetta tabella allegata un quadro riassuntivo dell'organico proposto ed il confronto con l'organico attuale.

Complessivamente si ha una diminuzione di due unità, passando da 17 a 15 addetti (esclusi i verificatori); all'aumento di una unità al liv. 4 e di tre unità al livello 5° fa riscontro una diminuzione di 5 operatori al livello 6° e di 1 unità al livello 3°.

La diversa distribuzione degli addetti nei vari livelli se consente l'eliminazione di due posizioni (e quindi appare giustificabile dal punto di vista economico), permette altresì di valorizzare una serie di capacità ed esperienze professionali consolidate, ma soprattutto appare più consona al raggiungimento di una maggiore efficienza nella gestione del servizio.

[Signature]
F. Leonardi

Dei Pro Rector
[Signature]

Fisico Chiusi

[Signature]

A. Ferri

Archivio Storico Cisl Emilia Centrale
portaledellacontrattazione.it



A.M.C.M.
AZIENDA MUNICIPALIZZATA
DEL COMUNE DI MODENA

PROGETTO N° 3

Riorganizzazione turni di lavoro.

Vignani P...
Albi
Me
[Signature]

Come noto, l'Azienda in accordo con le Organizzazioni Sindacali, negli anni passati, ha adottato provvedimenti riorganizzativi dei turni del personale viaggiante dai quali sono scaturiti miglioramenti sia per il servizio che in termini di maggiore produttività.

Pertanto, si era già pervenuti ad una notevole efficienza del servizio e gli sforzi residuali di produttività sono stati individuati nei seguenti due punti: il primo concerne la percentuale giornaliera di assenti per malattia, infortuni, ecc. (sono escluse assenze per licenze, permessi, cure termali, ecc.) da considerare, durante il periodo invernale ai fini della determinazione della forza necessaria per effettuare il servizio; il secondo riguarda il numero di licenze giornaliera "garantite", numero che anch'esso concorre alla determinazione della forza necessaria per il periodo di turnazione.

Nella primavera del 1980 è stato introdotto un nuovo schema di turnazione che, pur lasciando invariato l'orario settimanale di lavoro ha aumentato e diversamente distribuito il numero di riposi.

Sotto questo aspetto è stato aumentato il numero di riposi

[Signature]
Ferrari Valeria - Angelo

Dei P...
[Signature]
[Signature]

Fiziano Clenci
[Signature]

elettricità - gas - acqua - calore - trasporti

51

V. Zucchi - P. Rossi
E. Rossi
M. Rossi

alla domenica ed è stato possibile introdurre una serie di riposi di due giorni consecutivi, al sabato e alla domenica.

Tale innovazione si è ripercossa sensibilmente sul tasso di morbilità come dimostrano i dati di questi ultimi tre inverni; la morbilità è molto diminuita sia come valore medio che come scarto quadratico medio.

Si può, pertanto, concordemente ritenere probante tale tasso di morbilità e considerarlo - ai fini di cui ci si occupa - come base di calcolo per le turnazioni passando dall'attuale 7% della forza attiva, al 5.5% sempre della forza attiva attuale.

Tale riduzione comporta, un risparmio di 4 agenti, pertanto, il personale di scorta sarà, ridotto da 15 a 11 unità.

E' quindi proponibile una diminuzione di 4 agenti in forza attiva, fermo restando il livello di servizio attuale.

Pur non essendo ragionevolmente prevedibile la necessità di un ricorso a prestazioni straordinarie che vadano al di là di quanto già oggi effettuato, in caso di elevato numero di ammalati conseguente all'andamento stagionale, si ricorrerà, comunque, a prestazioni straordinarie del personale viaggiante.

Levi
Luca Valeriani Capob

Dei Pro Puro
Pregiacinto Giaccari

Giuseppe Chienci

A. Ferri

[Signature]

52



A.M.C.M.
AZIENDA MUNICIPALIZZATA
DEL COMUNE DI MODENA

PROGETTO n. 4

Vigore
[Signature]
[Signature]
[Signature]

REIMPIEGO DEGLI AGENTI MENO ATTI

L'A.M.C.M. e le OO.SS. di categoria ritenendo che sia opportuno definire la posizione degli agenti giudicati, dal competente Ufficio Sanitario, non più idonei alle mansioni proprie della qualifica di appartenenza, con soluzioni che non possono essere considerati nè punitive nei confronti degli stessi, nè di stimolo ad una ipotetica pretesa di diversa collocazione;

avuta presente

l'intesa fra Regione Emilia Romagna - ANCI - URPER - CISPEL e Federazione Regionale CGIL - CISL - UIL in materia di trasporto collettivo di persone del 7/3/1983 ed in particolare il punto riguardante la produttività aziendale nell'ambito della quale viene considerato importante il problema della mobilità dei meno atti ai fini della loro utilizzazione all'interno e all'esterno delle Aziende di pubblico trasporto;

auspicano

che in tempi solleciti vengano adottate misure legislative atte a favorire una adeguata mobilità verso gli altri settori dell'Azienda e verso le Amministrazioni Locali e Regionali;

visto

l'art. 27 del regol. all. A del R.D. 148/1931 che prevede la possibilità per le aziende di far luogo all'esonero definitivo dal servizio degli agenti per inabilità nella funzioni proprie della qualifica di cui è investito l'agente quando questi non accetti altre mansioni compatibili con le sue attitudini e condizioni in posti disponibili;

Dei Pro Amm.
[Signature]
[Signature]

[Signature] *[Signature]* *[Signature]*

[Signature]
[Signature]

elettricità - gas - acqua - calore - trasporti

53

Vignati Paolo
Steli
man
lida
San
Franco Vignati

accertato

che nella struttura dei vari servizi aziendali esiste la possibilità di recupero di alcune unità di meno atti, nei posti disponibili e meglio appresso specificati:

Servizio Affari Generali e del Personale:

- n. 1 posto da centralinista all'Ufficio Segreteria Generale;
- n. 2 posti da fattorino di liv. 8° (di cui uno si renderà disponibile nel corso dell'anno) all'Ufficio Segreteria Generale;

Servizi Amministrativi:

- n. 1 posto di addetto alle fotocopie di liv. 8° imp. all'Ufficio Programmazione;
- n. 2 posti di imp. addetto all'archivio di liv. 8° all'Ufficio Commerciale;
- n. 1 posto di liv. 8° op. al Reparto Magazzino Generale;

Servizio Trasporti:

- n. 1 posto di liv. 8° op. manovratore di rimessa al Reparto Officina Aziendale;
- n. 1 posto di liv. 8° op. disponibili al Reparto Officina Aziendale.

considerata

la lettera dell'Amministrazione Comunale in data 29 marzo 1984 con la quale viene espressa la disponibilità di assumere alcune unità di meno atti per i servizio comunali;

tutto ciò premesso le parti convengono quanto segue:

- 1) I dipendenti meno atti, per i quali sussistano le condizioni, saranno soggetti a mobilità interna ed esterna e, più precisamente:
 - a) saranno inquadrati in posti vacanti del Servizio trasporti e dei Servizi promiscui a livello inferiore a quello di appartenenza,

(*) anche tramite appositi corsi di riqualificazione,
Due Pro Reus *A Ferr* *Regione Emilia*
Giuseppe Chenci

purchè esista compatibilità con le condizioni fisiche ed attitudinali dell'agente stesso;

- b) i dipendenti meno atti, con anzianità di servizio inferiore a 7 anni potranno, pure, essere riutilizzati in posti vacanti presso i Servizi Elettricità, Gas e Acqua con novazione contrattuale ed iscrizione previdenziale alla CPDEL;
- 2) Qualora non vi siano posti disponibili in Azienda, i dipendenti meno atti con anzianità di servizio inferiore a 7 anni potranno essere assunti dall'Amministrazione Comunale con novazione del rapporto di lavoro.
- 3) Gli agenti inidonei che verranno trasferiti nell'ambito del servizio trasporti o dei posti promiscui, in posti di livello inferiore a quello da loro posseduto, saranno inquadrati al livello previsto per la mansione assegnata, mantenendo un assegno ad personam, pari alla differenza tra la retribuzione del livello precedentemente posseduto e quella relativa al livello di nuova assegnazione. Tale assegno non sarà assorbibile salvo che in caso di promozione. In tale ipotesi l'assegno ad personam verrà assorbito, per effetto degli aumenti contrattuali acquisiti con la promozione, fino a concorrenza del suo importo.
- 4) La riutilizzazione del personale meno atto presso i Servizi Elettricità, Gas e Acqua, e presso l'Ente Municipalizzatore avverrà con novazione contrattuale ed iscrizione alla CPDEL, come previsto al punto 1-b.

Gli agenti inidonei assegnati a detti servizi dovranno risolvere ad ogni effetto il rapporto di lavoro in atto e saranno assunti ex-novo nella categoria di risulta nel grado iniziale, con il riconoscimento dell'anzianità di servizio, già prestata all'A.M.C.M., ai soli effetti degli aumenti periodici di stipendio da calcolarsi nella nuova categoria di appartenenza.

L'Azienda assume l'obbligo di corrispondere alla CPDEL, dopo 5 anni di effettivo servizio e iscrizione CPDEL, gli oneri a carico dell'agente, che ne faccia richiesta, per la ricongiunzione degli anni

Del Prc Puro

A. Ferr

Dizionario Chenci
Puggeroni Secchi

[Handwritten signatures and initials]

di servizio prestati all'AMCM mediante iscrizione al Fondo speciale F.T..

5) L'Azienda invierà a visita medica, presso l'Ufficio Sanitario competente, gli agenti che non sceglieranno la soluzione di cui al punto successivo, accertando la idoneità fisica degli stessi all'espletamento delle mansioni proprie dei posti predeterminati messi a disposizione del personale meno atto.

In relazione alla capacità fisica, come sopra documentata, l'Azienda effettuerà la scelta del personale da inquadrare dando la precedenza agli agenti con maggiore anzianità di servizio.

6) Per il personale meno atto che non ha trovato o non potrà trovare utile collocazione nei posti sopra individuati e fatto salvo l'art. 27 dell'all. A. del R.D. 148/1931, l'Azienda si impegna, in via del tutto eccezionale, ad incentivare il collocamento in quiescenza del personale interessato qualora sussistano le condizioni appresso indicate:

7) la incentivazione all'esodo volontario riguarda gli agenti meno atti che abbiano un'anzianità di servizio compresa tra i ²⁰ ed i 35 anni, ed una età non superiore a 58 anni, dichiarati definitivamente inidonei alle mansioni di qualifica dal Fondo Speciale Autoferrotranvieri ed ai quali il fondo stesso riconosca il diritto alla pensione ordinaria o qualsiasi anzianità di servizio per la pensione privilegiata di invalidità, ai sensi degli artt. 12 e 13 della Legge 28/7/1961 n. 830.

8) Ai predetti agenti viene riconosciuto, all'atto dell'effettivo collocamento in quiescenza per invalidità una indennità risarcitoria rispetto al minor trattamento pensionistico e/o rispetto alla onerosità di eventuali ricongiunzioni previdenziali in aggiunta al trattamento di fine rapporto, nelle seguenti misure riferite all'ultima retribuzione annua pensionabile:

L'atto del collocamento in quiescenza											
Da 20 anni e un giorno a 21	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	168%
" 21	"	"	"	"	"	22	"	"	"	"	166%
" 22	"	"	"	"	"	23	"	"	"	"	164%
" 23	"	"	"	"	"	24	"	"	"	"	162%

[Vertical handwritten signature]

[Handwritten signature]

Del Pro Puro A. Ten

Giuliano Chenci
[Handwritten signature]

purchè esista compatibilità con le condizioni fisiche ed attitudinali dell'agente stesso;

- b) i dipendenti meno atti, con anzianità di servizio inferiore a 7 anni potranno, pure, essere riutilizzati in posti vacanti presso i Servizi Elettricità, Gas e Acqua con novazione contrattuale ed iscrizione previdenziale alla CPDEL;
- 2) Qualora non vi siano posti disponibili in Azienda, i dipendenti meno atti con anzianità di servizio inferiore a 7 anni potranno essere assunti dall'Amministrazione Comunale con novazione del rapporto di lavoro.
- 3) Gli agenti inidonei che verranno trasferiti nell'ambito del servizio trasporti o dei posti promiscui, in posti di livello inferiore a quello da loro posseduto, saranno inquadrati al livello previsto per la mansione assegnata, mantenendo un assegno ad personam, pari alla differenza tra la retribuzione del livello precedentemente posseduto e quella relativa al livello di nuova assegnazione. Tale assegno non sarà assorbibile salvo che in caso di promozione. In tale ipotesi l'assegno ad personam verrà assorbito, per effetto degli aumenti contrattuali acquisiti con la promozione, fino a concorrenza del suo importo.
- 4) La riutilizzazione del personale meno atto presso i Servizi Elettricità, Gas e Acqua, e presso l'Ente Municipalizzatore avverrà con novazione contrattuale ed iscrizione alla CPDEL, come previsto al punto 1-b.

Gli agenti inidonei assegnati a detti servizi dovranno risolvere ad ogni effetto il rapporto di lavoro in atto e saranno assunti ex-novo nella categoria di risulta nel grado iniziale, con il riconoscimento dell'anzianità di servizio, già prestata all'A.M.C.M., ai soli effetti degli aumenti periodici di stipendio da calcolarsi nella nuova categoria di appartenenza.

L'Azienda assume l'obbligo di corrispondere alla CPDEL, dopo 5 anni di effettivo servizio e iscrizione CPDEL, gli oneri a carico dell'agente, che ne faccia richiesta, per la ricongiunzione degli anni

Del Prc Puro

A. Ferr

Dizionario Chenci
Puggeroni Secchi

56

Vignat. Paolo

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

" 24	"	"	"	"	" 25	"	"	"	"	"	"	160%
" 25	"	"	"	"	" 26	"	"	"	"	"	"	158%
" 26	"	"	"	"	" 27	"	"	"	"	"	"	153%
" 27	"	"	"	"	" 28	"	"	"	"	"	"	136%
" 28	"	"	"	"	" 29	"	"	"	"	"	"	119%
" 29	"	"	"	"	" 30	"	"	"	"	"	"	102%
" 30	"	"	"	"	" 31	"	"	"	"	"	"	85%
" 31	"	"	"	"	" 32	"	"	"	"	"	"	68%
" 32	"	"	"	"	" 33	"	"	"	"	"	"	51%
" 33	"	"	"	"	" 34	"	"	"	"	"	"	34%
" 34	"	"	"	"	" 35	"	"	"	"	"	"	17%

Nessuna indennità risarcitoria sarà liquidata agli agenti inidonei che abbiano già compiuto all'atto della quiescenza i 58 anni o che abbiano un'anzianità di iscrizione obbligatoria al Fondo superiore ai 35 anni.

- 9) La presente incentivazione assorbirà fino a concorrenza l'analogo trattamento previsto a favore degli agenti disciplinati per il trattamento economico normativo dall'Accordo Integrativo Aziendale 26/2/1979, senza che la estensione di tale trattamento possa essere invocata come precedente o diritto acquisito in altre eventuali contrattazioni aziendali.
- 10) Ricorrendo le condizioni di cui sopra, gli agenti meno atti, dichiarati definitivamente inidonei o che abbiano in corso procedure di riconoscimento di invalidità presso l'I.N.P.S. - Addetti ai Pubblici Servizi di Trasporto avranno diritto alla incentivazione prevista al precedente punto 6) a condizione che presentino domanda irrevocabile alla Direzione dell'Azienda entro il 31.12.84

Dei Pro Puro

Figliano Anna
Pignone Giovanni

[Handwritten signature]

Addì 14 (quattordici) gennaio 1985 (milenovecentottantacinque) presso la sede dell'A.M.C.M. tra la delegazione dell'A.M.C.M., composta dai sigg.:

STORCHI ELVINO Vice Presidente della Commissione Amministratrice
LOPARDI avv. DONATO Dirigente del Servizio Affari Generali e del Personale

e

le OO. SS. degli autoferrotranvieri, composte dai sigg.:

DAI PRA' REMO
FERRARI VALERIANI ANGELO
FEDERZONI GIOVANNI
ANDREOLI IMER

premessò

- che con accordo sindacale del 3 aprile 1984 è stato definito e concordato il progetto complessivo di produttività aziendale mediante la razionalizzazione e la riorganizzazione del servizio trasporti, congiunte ad un maggiore e fattivo impegno del personale dipendente;
- che con il suddetto progetto è stato previsto l'esodo volontario anticipato del personale meno atto avente diritto a pensione di invalidità;
- che l'art. 12 lett. a) della Legge 28/7/1961, n. 830 prevede che gli iscritti al Fondo "se riconosciuti invalidi in modo permanente ed assoluto alle funzioni proprie della qualifica di cui sono rivestiti, quando abbiano almeno 10 anni di servizio e purchè per incapacità fisica o per mancata disponibilità di posti, non possano essere adibiti ad altri servizi dell'Azienda" possono essere collocati in pensione per invalidità;

considerato

che la Direzione Generale del Fondo speciale di previdenza degli autoferrotranvieri ha comunicato per iscritto di non voler riconoscere ai lavoratori inidonei dell'A.M.C.M. il diritto alla pensione di invalidità ancorchè siano state praticate e rispettate tutte le procedure di rito e di legge, alle quali sia l'Azienda che i lavoratori si sono responsabilmente sottoposti, in conformità a prassi e direttive emanate dal Fondo stesso;

Geo PRA'
Valeriani Angelo
Immer
 elettricità - gas - acqua - calore - trasporti

necessario esperire - presso il comitato di vigilanza e all'occorrenza presso l'autorità giudiziaria ordinaria - i ricorsi del caso per rimuovere - come sopra detto - l'immotivato e pregiudizievole parere della Direzione Generale del Fondo autoferrotranvieri al riconoscimento dell'esonero per invalidità ai lavoratori dichiarati inidonei permanentemente e definitivamente alle mansioni della qualifica di appartenenza quando non vi siano posti disponibili per una loro proficua ed idonea sistemazione;

tutto ciò premesso e considerato;

convengono:

il progetto n. 4, riguardante l'esodo anticipato del personale meno atto, di cui all'accordo sindacale aziendale del 3 aprile 1984, è prorogato, in tutti i suoi riferimenti temporali, di ulteriori sei mesi.

E, più precisamente:

a) il punto 7 del citato accordo sindacale, riguarderà gli agenti meno atti con un'anzianità di servizio compresa tra gli anni 20 e gli anni 35 e 6 mesi, e con un'età non superiore a 58 anni e 6 mesi, dichiarati definitivamente inidonei.

b) il punto 8 viene modificato nel senso che le indennità risarcitorie in esso stabilite hanno riferimento al compimento, da parte degli agenti interessati, all'atto del collocamento in quiescenza, della seguente anzianità di servizio:

da 20 anni e 1 giorno a 21 anni e 6 mesi 168%

da 21 anni 6 mesi e 1 giorno a 22 anni 6 mesi 166%

e, così via, sino all'ultimo scaglione che prevede un'anzianità di servizio da 34 anni, 6 mesi e 1 giorno a 35 anni e 6 mesi 17%

Non sarà, perciò, liquidata alcuna indennità risarcitoria agli agenti inidonei che abbiano già compiuto, all'atto della quiescenza, i 58 anni e 6 mesi o che abbiano un'anzianità di iscrizione obbligatoria al Fondo autoferrotranvieri superiore a 35 anni e 6 mesi.

c) il punto 10 viene modificato consentendo, agli interessati, dichiarati definitivamente inidonei o che abbiano in corso procedure di riconoscimento di invalidità presso l'INPS-FT di presentare la domanda per il collocamento

Dei Pro Puro
Luigi Velisio Angelo
Stasino

a riposo entro il 30/06/1985.

La suddetta proroga darà modo sia all'Azienda che ai lavoratori interessati ed alle Organizzazioni Sindacali di esperire - ognuno per quanto di rispettiva competenza - i ricorsi ed i rimedi amministrativi e/o giurisdizionali per rimuovere l'immotivato e pregiudizievole parere del Fondo speciale autoferrotranvieri contrario al riconoscimento dell'esonero per invalidità a favore degli aventi diritto.

Fermo il resto.

Letto, confermato e sottoscritto.

per l'A.M.C.M.

[Handwritten signature]

Dai Pro Rino

per le OO. SS.

[Handwritten signatures: Leonio Veliciano, Giuseppe Garbani]

Archivio Storico Cisl Emilia Centrale
portaledellacontrattazione.it

60



Municipalizzata
Comune
Modena

VERIFICA DELL'ACCORDO SINDACALE AZIENDALE 3 APRILE 1984 CONCERNENTE GLI
INCREMENTI DI PRODUTTIVITA'

VERBALE DI INTESA PER LA RIORGANIZZAZIONE DELL'OFFICINA AZIENDALE

Addi 19/04/1985 presso l'A.M.C.M., sono presenti:

per l'Azienda il Vice Presidente, sig. Elvino Storchi

il Dirigente del Servizio Affari Generali e del Personale,
avv. Donato Lopardi

il Dirigente del Servizio Trasporti, ing. Guido Motta

per la F.I.L.T.-CGIL il sig. Ferrarini ~~Ivano~~ *Alberto*

il sig. Dai Pra Remo

F.N.A.I

il sig. Andreoli Imer

per la F.I.N.A.I.-UIL il sig. Federzoni Giovanni

il sig. ~~Ruggerini Luciano~~

per la FE.N.L.A.I.-CISL il sig. Ferrari Valeriani Angelo

il sig. Giuliani Fabio

Le parti, come sopra rappresentate e costituite,

premesso

- che con accordo integrativo aziendale del 3 aprile 1984, concernente gli incrementi di produttività del Servizio Trasporti, stabilirono di procedere a verifiche periodiche semestrali per accertare gli effettivi recuperi della detta produttività;
- che in tale occasione devono essere approfondite le avvenute realizzazioni e quelle, invece, non attuate, allo scopo di adottare tutte le iniziative necessarie per la realizzazione stessa dei progetti contenuti nel citato accordo;

tenuto conto

- che il progetto di produttività complessivo è stato suddiviso in quattro

elettricità - gas - acqua - calore - trasporti

61

sottoprogetti riguardanti rispettivamente l'Officina Aziendale, il Reparto Movimento, la riorganizzazione dei turni di lavoro e il reimpiego degli agenti inidonei;

- che il progetto riguardante la riorganizzazione del Reparto Movimento, ad eccezione del settore "movimentisti", è stato pienamente realizzato come pure quello riguardante la riorganizzazione dei turni di lavoro; *deputato*
- che il settore di pronto intervento, benchè entrato in funzione da circa due mesi, conferma la validità della struttura organizzativa e funzionale;
- che il progetto di più idonea sistemazione del personale meno atto per gli inquadramenti definitivi nei posti individuati nel citato accordo 3 aprile 1984, è stato avviato con gradualità in quanto sono in corso alcune procedure di ^{in quiescenza} ~~esonero dal servizio~~ riguardante detto personale;
- che per il personale, per il quale era previsto il collocamento in *quiescenza*, sono state avviate, anche se con ritardo, le procedure in base all'accordo del 14 gennaio 1985;
- che il progetto riguardante la riorganizzazione dell'Officina Aziendale può, invece, trovare pratica attuazione soltanto dopo avere compiuto l'iter concorsuale per la copertura dei posti previsti nella pianta organica concordata con l'accordo del 3 aprile 1984; ma sin d'ora si ritengono necessarie alcune misure organizzative per coprire carenze manifestate dall'esperienza e per accelerare la realizzazione di congiungimenti di settore ritenuti necessari anche ai fini dell'istituto della professionalità applicabile agli agenti assunti anteriormente al 28 luglio 1972.

Tutto ciò premesso e considerato,

convengono quanto segue

a) Settore meccanico:

esaurite le procedure concorsuali per la copertura di 6° livello del settore, saranno compiutamente definiti gruppi di lavorazione e la conseguente rotazione degli addetti sia di 6° che di 7° livello.

b) Settore aggiustaggio e linea aerea:

e' previsto, da subito, l'accorpamento dei due settori con mansioni

62

polivalenti. Gli addetti di livello 7° dovranno frequentare, positivamente, un corso di addestramento concernente la linea aerea.

c) Settore carrozzai e verniciatori: è previsto, da subito, l'accorpamento dei due settori con mansioni polivalenti. Gli addetti di livello 7° dovranno partecipare, positivamente, ad un corso integrato di formazione professionale.

d) Settore di elettromeccanica: gli addetti del settore dovranno frequentare, positivamente, un corso di elettronica concernente i nuovi filobus. Gli stessi, oltre alle mansioni previste dall'accordo aziendale del 3 aprile 1984, dovranno anche partecipare, a turno, alle operazioni di elettrauto di pronto intervento nell'arco di tempo che va dalle ore 13 alle ore 15.

L'Azienda si impegna a far iniziare i corsi riguardanti i carrozzai ed i verniciatori entro la prima quindicina di maggio; quello riguardante la linea aerea-aggiustatori, al più presto; mentre il corso di elettronica per gli elettromeccanici sarà svolto contestualmente alla consegna e messa in servizio dei primi nuovi filobus.

Letto, confermato e sottoscritto.

Le organizzazioni sindacali dichiarano che sono pronte per le consultazioni su ipotesi di interesse, che sarà debitamente conferite dal Clob le consultazioni dei loro interessati.