

PROPOSTA AZIENDALE PRESENTATA E DISCUSSA NELLA RIUNIONE

DELL'11/12/1984

PROGETTI PER ULTERIORI INCREMENTI DI PRODUTTIVITÀ
REALIZZABILI NEL 1985

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Gli ulteriori incrementi di produttività, con relativi miglioramenti economici attribuibili al personale, fino alla data di scadenza dell'accordo, saranno realizzabili, per l'anno 1985 e fino a tutto il 30.6.1986, nei seguenti settori di intervento, nonché su eventuali ulteriori progetti che potranno essere individuati entro i termini di validità dell'accordo stesso:

- a) estensione sulle autolinee calabresi del sistema di servizio ad agente unico sulla base delle conclusioni alle quali è pervenuta la locale Commissione mista, - Azienda - OO.SS. - che ha individuato i servizi che possono essere espletati senza la presenza del Bigliettaio.

Dalle risultanze di tale studio è emerso che per n°55 turni (dei quali n°35 senza alcuna modifica e n°20 possibili previo raggruppamento di corse) sussistono le condizioni di traffico previste per l'adozione del sistema ad agente unico.

Estensione ad altri 2 turni del sistema ad agente unico sulle autolinee baresi.

Le economie derivanti dalla soppressione di 57 posti dall'organico sono valutabili come segue:

agenti n° 57 x L. 32.100.000 = L. 1.830.000.000

Il servizio ad agente unico sarà effettuato con le modalità ed i compensi di cui all'unito regolamento.

Pertanto, la aliquota da destinare all'incremento dell'indennità

[Vertical handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

incentivante, detratte le maggiori spese valutabili in circa Lire
240.000.000 annui, risulta:

$$33\% \times L. (1.830.000.000 - 240.000.000) = 33\% \times L. 1.590.000.000$$

L. 530.000.000

b) Revisione dei turni di servizio del personale viaggiante (sia ferroviario che automobilistico) e di stazione, allo scopo di realizzare una migliore utilizzazione del personale, con riduzione delle prestazioni straordinarie nella misura complessiva del 20% rispetto al 1984 e contestuale equiparazione dei valori massimi eccezionalmente ammessi per dette prestazioni, a parità di qualifiche e di mansioni, in relazione ad effettive esigenze del servizio. A tal uopo i nuovi turni del personale viaggiante (ferroviario ed automobilistico) e di stazione, nel rispetto della normativa vigente, saranno redatti in conformità dei seguenti criteri, uniformi per tutta l'Azienda, salvi eventuali adattamenti rivenienti da particolari situazioni locali e sempreché l'adozione degli stessi criteri sia possibile senza aggravio di spesa, previa intesa con le OO.SS. regionali:

- 1) il nastro lavorativo sarà contenuto entro il limite di 10 ore e la prestazione effettiva giornaliera sarà contenuta entro il limite di ore 6.40 con splafonamenti ridotti ai soli casi riconosciuti non riconducibili a tali limiti;
- 2) la prestazione effettiva giornaliera del personale di stazione sarà contenuta entro il limite di ore 6.40 con possibilità, ove necessario, di interruzioni e di eventuali disabilità dell'impianto;
- 3) le prestazioni che compongono il servizio devono essere ricondotte tutte nel turno; per ciascuna categoria valgono i tempi accessori in atto. I tempi occorrenti per composizione:

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like 'Basso', 'L. 530.000.000', and others.]

Quirino
Masimo
Amoroso
Alfano
Es.

... e scomposizione treni con rimorchi vengono fissati in 20' ad inizio e termine turno. I tempi di trasferimento dai depositi alle stazioni o ai capi linea e viceversa debbono corrispondere a tempi reali. Al fine di ottimizzare i turni di servizio sarà esaminata la possibilità di creare nuove residenze di servizio, anche al fine di ridurre le spese di trasferta.

- 4) La prestazione effettiva giornaliera dei Guardiani sarà ^{tenuta in ore 8 20'} con...
- c) Contenimento delle prestazioni straordinarie richieste a tutto il restante personale nei limiti strettamente necessari per corrispondere ad effettive necessità del servizio, in modo da realizzare una riduzione complessiva del 20% rispetto al 1984 e la contemporanea eliminazione di punte massime di tali prestazioni non compatibili con la normativa vigente, anche sotto il profilo della prevenzione infortuni e dell'igiene del lavoro.

In nessun caso potrà essere superato il limite individuale di 50 ore mensili, da ritenersi comunque eccezionale e riferito ad esigenze del tutto particolari e non sistematiche.

- d) Soppressione di tutte quelle prestazioni straordinarie che in atto sono corrisposte a compenso di mansioni svolte durante il normale orario di lavoro.

in via preventiva può valutarsi che, in applicazione dei criteri indicati ai precedenti punti b) c) e d) potrà essere realizzata la seguente economia di gestione

punti b-c) ore 934.000 x 20% x 12.800 lire/ora =	£ 2.391.000.000
punto d) x £. 860.000.000	
	<u>-£ 860.000.000</u>
TOTALI	£ 1.531.000.000

Amoroso

Re...

Amoroso

Amoroso

Amoroso

Amoroso
Amoroso
Amoroso
Amoroso
Amoroso

[Handwritten signatures and initials at the top of the page]

La quota da destinare ai miglioramenti al personale risulta quindi pari a:

$L. 3.251.000.000 \times 33\% = L. 1.084.000.000$

Ai recuperi suddetti vanno aggiunti quelli derivanti dalla ristrutturazione tecnica dei servizi automobilistici, già iniziata negli anni 1982 - 1983, che possono essere ragionevolmente programmati nel limite di aut - Km. 300.000 anche tenendo conto di eventuali incrementi del traffico.

La conseguente economia di esercizio può essere così valutata:

$L. 3.000 \times 300.000 \text{ aut-Km.} = L. 900.000.000$

La relativa quota da destinare ai miglioramenti al personale è pari a :

$33\% \times 900.000.000 = L. 300.000.000$

La maggiorazione globale dell'indennità incentivante corrisposta per il 1984 può essere quindi stabilita, con decorrenza 1.1.1985, nella misura seguente:

$L. (1.084.000.000 + 530.000.000 + 300.000.000) = L. 1.914.000.000$
beninteso al lordo degli oneri aziendali.

E' inteso che, sugli argomenti di cui alle lettere a) b) c) resta aperto il confronto con le OO.SS. per la verifica del raggiungimento degli scopi sopra enunciati, ai fini di una più precisa valutazione dei recuperi di produttività che ne potranno scaturire e della conseguente misura dell'indennità incentivante per il 1985 e 1986.

e) Trasformazione in indennità delle attuali prestazioni straordinarie autorizzate:

- 1) per gli agenti non addetti al Magazzino che provvedono alle registrazioni UTIF dei carbolubrificanti;
- 2) per i Capi stazioni addetti alla manovra dei P.L.;

[Vertical handwritten notes on the left margin: "Pur", "io si è cono", "M. P. P.", "in luglio"]

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

Espletamento di autoservizi con il sistema ad "Agente unico"

La Gestione Commissariale Governativa delle Ferrovie Calabro Lucane, con la duplice finalità di conseguire una maggiore produttività ed una più razionale e funzionale utilizzazione del personale di scorta autobus, col conseguente sensibile recupero delle attuali spese, e ciò a tutto vantaggio di maggiori investimenti patrimoniali, è intenzionata a realizzare ove possibile servizi con il sistema ad "Agente unico", nel rispetto delle normative di cui all'art. 48/2 dell'A.N. 19.7.1967 e successivo Contratto Nazionale 23 luglio 1976 nonché della circolare ministeriale 1° agosto 1964, n°76.

1) Modalità di espletamento del servizio

Il conducente, oltre che dell'espletamento degli obblighi attinenti la propria qualifica, è responsabile del regolare incarozzamento e discesa dei viaggiatori, mediante la appropriata manovra del telecomando delle portiere, manovra da effettuarsi a mezzo fermo e solo in corrispondenza delle fermate. Lo stesso inoltre espleta anche le mansioni proprie del bigliettaio, compresa l'emissione di abbonamenti soltanto per relazioni che non siano sedi di rilascio e rinnovo degli stessi.

2) Trattamento economico

- a) per l'"Agente unico" i tempi accessori vengono fissati in 30' in partenza e 20' in arrivo all'inizio e a fine turno.
- b) per ogni giornata di effettivo servizio, l'Azienda corrisponderà all'"Agente unico" la somma indivisibile di L. 6.000, al netto degli oneri aziendali.

3) Tutela del personale

L'Azienda assume la completa copertura assicurativa dei rischi civili verso terzi e dei danni diretti procurati al materiale rotabile, da porre in relazione esclusivamente alla mancanza del bigliettaio.

L'Azienda, inoltre, si fa carico dell'assistenza legale a favore dell'"Agente unico" in caso di vertenze sia a carattere penale che a carattere civile che siano da porre in relazione all'assenza del bigliettaio e che, comunque, non d'...

Calabro Lucane
Caristi
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]

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

[Handwritten signature]

PROTOCOLLO AGGIUNTIVO AL DOCUMENTO DELL' 11.12.1984

[Handwritten signatures]

In base a quanto previsto a pag. 4 punto d) dell'accordo 11.12.1984, in data 22.1.1985, la Gestione P.C.L. e la OO.SS. C.G.I.L. - C.I.S.L. - U.I.L. di Puglia, Basilicata, Calabria e Lazio, si sono incontrate per una ulteriore valutazione dei recuperi di produttività.

A conclusione della riunione si concorda quanto segue:

- 1) E' istituita un' indennità aggiuntiva per il personale viaggiante ferroviario ed automobilistico con qualifica di Macchinista, Capo treno, Conducente di linea, Conduttore - frenatore, Bigliettaio. Tale indennità, collegata alla effettiva presenza in servizio nonché all'effettivo espletamento delle mansioni proprie della suindicata qualifica, viene fissata nella misura mensile - con frazionamento giornaliero - di L. 22.000 per il Macchinista; L. 20.000 per Capo treno e Conducente di linea; L. 18.000 per Conduttore - Frenatore e Bigliettaio.

L'indennità viene corrisposta agli agenti suddetti che abbiano maturato, alla data del 31.12.1984 un'anzianità nella qualifica di otto anni e a quanti nel tempo matureranno tale anzianità.

Alla copertura dell'onere derivante dalla istituzione delle indennità in argomento si provvederà utilizzando ^{la} quote di indennità incentivante, non corrisposte annuali pari ad 1/360 del totale annuo, ⁱⁿ corrisposte entro l'anno precedente.

[Vertical handwritten notes on the left margin: "E' istituita", "Anno 8", "21 gg.", "Esente", "Militante", "Sicilia", "Spall", "L", "Pace", "Cup", "Militante", "Militante", "Sicilia"]

[Vertical handwritten notes on the right margin: "L", "A. Sc..."]

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

inquieto

per i motivi già previsti nell'accordo 23/11/84, nonché la somma derivante da un ricalcolo, degli effettivi oneri che dovranno essere sostenuti per l'applicazione del sistema ad agente unico.

2) La quota della indennità incentivante prevista dall'accordo dell'11.12.84 in relazione ai maggiori recuperi da realizzarsi nell'anno 1985 viene corrisposta dall'1.1.1985 in base ai seguenti criteri:

- a) il 60% dell'ammontare complessivo dei recuperi va ripartito tra tutto il personale in base alla scala parametrica nazionale già prevista per il 1984;
- b) il 40% viene attribuito al personale in modo differenziato secondo l'appartenenza alle seguenti tre aree settoriali:

- Uffici
- Manutenzione linee ed impianti; Movimento stazioni
- Restanti settori

in rapporto proporzionale alla scala parametrica, rispettivamente, del 33%, 27% e 40%.

3) Resta inteso che la quota di cui al punto 2) si aggiunge all'indennità determinata per il 1984, secondo quanto previsto alla pag.4 dell'accordo 11.12.1984.

L'indennità complessiva spettante a ciascun agente, determinata con i criteri di cui ai precedenti punti 2) e 3), viene riportata nell'allegata tabella.

4) Resta inteso inoltre che:

- a) sarà data priorità, nella elaborazione dei progetti tecnici per la utilizzazione della quota parte dei recuperi destinata agli investimenti alla soluzione del problema "spinta" nelle officine;

Ally

Chiusa P.

[Signature]

Ally

[Signature]

Chiusa P.
M. S. P.
S. P.

M. S. P.

S. P.

[Large handwritten signature]

Allegato

2.

incentivante, detratte le maggiori spese valutabili in circa Lire 240.000.000 annui, risulta:

33% x L. (1.830.000.000 - 240.000.000) = 33% x L. 1.590.000.000
 L. 530.000.000

hu

b) Revisione dei turni di servizio del personale viaggiante (sia ferroviario che automobilistico) e di stazione, allo scopo di realizzare una migliore utilizzazione del personale, con riduzione delle prestazioni straordinarie nella misura complessiva del 20% rispetto al 1984 e contestuale equiparazione dei valori massimi eccezionalmente ammessi per dette prestazioni, a parità di qualifica e di mansioni, in relazione ad effettive esigenze del servizio. A tal uopo i nuovi turni del personale viaggiante (ferroviario ed automobilistico) e di stazione, nel rispetto della normativa vigente, saranno redatti in conformità dei seguenti criteri, uniformi per tutta l'Azienda, salvi eventuali adattamenti rivenienti da particolari situazioni locali e sempreché l'adozione degli stessi criteri sia possibile senza aggravio di spesa, previa intesa con le OO.SS. regionali:

- 1) il nastro lavorativo sarà contenuto entro il limite di 10 ore e la prestazione effettiva giornaliera sarà contenuta entro il limite di ore 6.40 con splanamenti ridotti ai soli casi riconosciuti non riconducibili a tali limiti;
- 2) la prestazione effettiva giornaliera del personale di stazione sarà contenuta entro il limite di ore 6.40 con possibilità, ove necessario, di interruzioni e di eventuali disabilitazioni dell'impianto;
- 3) le prestazioni che compongono il servizio devono essere ricondotte tutte nel turno; per ciascuna categoria valgono i tempi accessori in atto. I tempi occorrenti per composizione

Amministratore Delegato
Roberto
Amministratore Delegato
Amministratore Delegato

Amministratore Delegato

Amministratore Delegato
Amministratore Delegato
Amministratore Delegato
Amministratore Delegato
Amministratore Delegato
Amministratore Delegato

[Handwritten signatures and notes at the top of the page]

... e scomposizione treni con rimorchi vengono fissati in 20' ad inizio e termine turno. I tempi di trasferimento dai depositi alle stazioni o ai capi linea e viceversa debbono corrispondere a tempi reali. Al fine di ottimizzare i turni di servizio sarà esaminata la possibilità di creare nuove residenze di servizio, anche al fine di ridurre le spese di trasferta.

4) La prestazione effettiva giornaliera dei Guardiani sarà con ~~tenuta in ore 8,20'.~~
c) ~~contenimento delle prestazioni straordinarie richieste~~ ~~per~~ ~~il~~ ~~restante~~ ~~personale~~ nei limiti strettamente necessari per corrispondere ad effettive necessità del servizio, ~~in~~ ~~modo~~ ~~da~~ ~~realizzare~~ una riduzione complessiva del 20% ~~rispetto~~ ~~al~~ ~~1984~~ ~~con~~ ~~temporanea~~ ~~eliminazione~~ ~~di~~ ~~punte~~ ~~massime~~ ~~di~~, tali prestazioni non compatibili con la normativa vigente, anche sotto il profilo della prevenzione infortuni e dell'igiene del lavoro.

In nessun caso potrà essere superato il limite individuale di 50 ore mensili, da ritenersi comunque eccezionale e riferito ad esigenze del tutto particolari e non sistematiche.

d) Suppressione di tutte quelle prestazioni straordinarie che in atto sono corrisposte a compenso di mansioni svolte durante il normale orario di lavoro.

In via preventiva può valutarsi che, in applicazione dei criteri indicati ai precedenti punti b) c) e d) potrà essere realizzata la seguente economia di gestione

punti b-c)	ore 934.000 x 20% x 12.800	lire/ora =	2.391.000.000
punto d)	x	2.860.000.000	
		<u>-E</u>	<u>860.000.000</u>
		TOTALE	<u>1.531.000.000</u>

[Handwritten signature]

[Handwritten signature: Aurelio Piccini]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

[Handwritten signatures and notes at the top of the page]

La quota da destinare ai miglioramenti al personale

risulta quindi pari a:

L. 3.251.000.000 x 33%

L. 1.084.000.000

Ai recuperi suddetti vanno aggiunti quelli derivanti dalla ristrutturazione tecnica dei servizi automobilistici, già iniziata negli anni 1982 - 1983, che possono essere ragionevolmente programmati nel limite di aut - Km. 300.000 anche tenendo conto di eventuali incrementi del traffico.

La conseguente economia di esercizio può essere così valutata:

L. 3.000 x 300.000 aut-Km. = L. 900.000.000

La relativa quota da destinare ai miglioramenti al personale è pari a:

33% x 900.000.000 = L. 300.000.000

La maggiorazione globale dell'indennità incentivante corrisposta per il 1984 può essere quindi stabilita, con decorrenza 1.1.1985, nella misura seguente:

L. (1.084.000.000 + 530.000.000 + 300.000.000) = L. 1.914.000.000

beninteso al lordo degli oneri aziendali.

È inteso che, sugli argomenti di cui alle lettere a) b)

resta aperto il confronto con le OO.SS. per la verifica del rag-

giungimento degli scopi sopra enunciati, ai fini di una più preci-

sa valutazione dei recuperi di produttività che ne potranno scaturire

dalla conseguente misura dell'indennità incentivante per il

1985 e 1986.

e) trasformazione in indennità delle attuali prestazioni straordinarie

autorizzate:

1) per gli agenti non addetti al Magazzino che provvedono alle registrazioni UTIF dei carbolubrificanti;

2) per i Capi stazioni addetti alla manovra dei P.L.;

[Handwritten signature]

[Handwritten signature: Enrico Petti]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Large handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

108

108
40:

- 3) per i Sorveglianti LM.- E.T. - AC. e per i Capi deposito o capi tecnici che provvedono alla tenuta magazzino scorte;
- 4) per gli Operai che effettuano la manovra o la spinta dei rotabili in riparazione quest'ultima da corrispondere fino a quando gli impianti non saranno dotati di idonee attrezzature tecniche.

f) Rivalutazione:

- della indennità di dirigenza treni ai Capi stazioni addetti al movimento nelle stazioni di comando (x5);
- delle indennità fin qui corrisposte per "fuori nastro" a personale soggetto a turni (1000 lire/h);
- del "premio di interessamento al servizio" in misura del corrispettivo sin qui riconosciuto per il presenziamento domenicale per gli agenti dei primi tre livelli con obbligo per essi della reperibilità a turno nelle giornate di domenica e festive.

g) Modalità di ripartizione:

I miglioramenti di cui al presente accordo saranno corrisposti mediante una "indennità incentivante" legata alla presenza secondo i criteri già concordati per il 1984, ~~e calcolate in base alla seguente scala parametrica~~

Caraceni

110

110

101