

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]

Handwritten signature 2.
incentivante, detratte le maggiori spese valutabili in circa Lire
240.000.000 annui, risulta:

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

Handwritten signature
L. 530.000.000

Handwritten mark b) Revisione dei turni di servizio del personale viaggiante (sia fer-
roviario che automobilistico) e di stazione, allo scopo di realiz-
zare una migliore utilizzazione del personale, con riduzione delle
prestazioni straordinarie nella misura complessiva del 20% rispet-
to al 1984 e contestuale equiparazione dei valori massimi eccezio-
nalmente 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 automo-
bilistico) e di stazione, nel rispetto della normativa vigente, sa-
ranno redatti in conformità dei seguenti criteri, uniformi per tut-
ta l'Azienda, salvi eventuali adattamenti rivenienti da particola-
ri 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 rico-
nosciuti 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 del-
l'impianto;
- 3) le prestazioni che compongono il servizio devono essere ricon-
dotte tutte nel turno; per ciascuna categoria valgono i tempi
accessori in atto. I tempi occorrenti per composizione:

Handwritten signatures and initials:
- *Handwritten signature*
- *Handwritten signature*
- *Handwritten signature*
- *Handwritten signature*
- *Handwritten signature*
- *Handwritten signature*

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 notes 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: "io ricevo", "D. 1984", "in luglio"]

[Handwritten signatures and notes 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]* *[Signature]*

Handwritten signature

Handwritten signature

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 rota-
billi in riparazione quest'ultima da corrispondere fino a quando
gli impianti non saranno dotati di idonee attrezzature tecniche.

5
Handwritten scribbles and marks

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 persona le soggetto a turni (1000 lire/h); dal l' 1. H. 1985.

Vertical handwritten note:
is
47
1000
+

- 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 il critera già concordato per il 1984, e calcolato in ba
se alla seguente scala parametrica

Vertical handwritten note:
com
delle
concordato
per il 1984
e
calcolato
in
base
alla
seguente
scala
parametrica

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Large handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Indennità in attuazione del punto e) A.L.A. 11-14-1984

1) Tenuta contabilità carbolubrificanti:

Per gli impianti ove si effettua tale operazione sarà corrisposta una indennità pari a L.1000 giornaliera per ogni agente in turno. *vedi Celebino*

2) Registrazione U.T.I.F.:

Sarà corrisposta un'indennità pari a L.6000 giornaliera.

3) Manovra a mano mediante arnese dei Passi a Livello da parte del C.S.:

Sarà corrisposta un'indennità di L.5000 giornaliera per ogni agente in turno.

X 4) Spinta rotabili in riparazione:

spinta dei rotabili, a parte di essi, verrà corrisposta un'indennità di L.4000 giornaliera agli agenti delle officine e depositi con esclusione dei manovali e capo squadra manovali.

X 5) Manovra rotabili sui piazzali:

Agli agenti in turno di manutenzione che effettuano manovra sui piazzali di AT e AD sarà corrisposta una indennità di L.7000 giornaliera.

6) Tenuta magazzino scorte:

Sarà corrisposta un'indennità di L.6000 giornaliera ai Sorveglianti, Capi Tecnici e Capi Deposito che provvedono alla tenuta del piccolo magazzino e che hanno l'obbligo di curare la relativa contabilità.

Tutte le suddette indennità sono legate alla effettiva presenza in servizio e in nessun caso sono cumulabili tra loro.

7) Indennità fronde e fior. nastro a loco fu opera - *frazione di ore*
Roma 3 luglio 1985

[Handwritten signatures and notes in the lower half of the document, including names like 'Maurizio', 'Manuela', and various scribbles.]

Tutte le suddette indennità sono applicate
in vigore dell'1.4.85.

[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 delle suddette qualifiche, 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 agente 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: "Paga", "Cassa", "Molokate", "Sicov", "Cassa", "Molokate", "Molokate", "Sicov"]

[Vertical handwritten note on the right margin: "A. Scrima"]

[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.

[Handwritten signature]

Ally

lay la grill

Sabbis

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Beni
M. S. P. S. S. S.

Mughianova

Sabbis

Luigi

3)

- b) nei prossimi incontri sarà affrontato e avviato a soluzione il problema degli agenti non più idonei nella qualifica rivestita.
- e) La eventuale variazione dei turni in base ai nuovi criteri fissati al punto b) dell'accordo 11.12.84 non dovrà comportare una riduzione di straordinarie superiore al 20% complessivo stabilito dallo stesso accordo.
- d) ~~l'indennità di fuori nastro viene corrisposta dalla decima ora in poi, per ogni ora successiva e frazione di ora. 1.000 dall'1.4.85.~~
- e) i tempi per composizione e scomposizione treni con rinvii pari a 20' devono essere esposti nel turno grafico.
- f) l'eventuale istituzione di nuove residenze di servizio deve essere concordata con le OO.SS.
- g) per la partecipazione del personale turnista e viaggiante alle assemblee indette dalle OO.SS., la Gestione si riserva di ricercare una idonea soluzione sulla base anche delle soluzioni adottate presso Aziende similari.
- h) la verifica del rispetto della intesa raggiunta tra le parti circa le limitazioni delle prestazioni straordinarie previste al punto c) dell'accordo 11.12.84 avrà cadenza semestrale.
- i) entro breve tempo sarà indetta apposita riunione per l'esame dei problemi relativi al V Ruolo.
- l) in Calabria sarà indetta apposita riunione per la verifica delle condizioni di espletamento di servizi con il sistema ad agente unico.
- m) i benefici previsti dal presente accordo saranno corrisposti solo dopo la attuazione delle condizioni tutte previste per i recuperi.
- n) per i turni di servizio, i quali devono essere rotativi, per quanto non previsto dal presente accordo si demanda la trattativa alle Sedi periferiche sempreché ogni eventuale variazione avvenga a costo zero secondo quanto previsto nell'accordo 11.12.1984.

*Per...
di...*

*Accordo
F
C*

di...

Roma, 23/1/1985

*Salviotti
Quero
M...
C...*

Note a verbale:

Le OO.SS. si dichiarano insoddisfatte del mancato accoglimento della richiesta di portare a L. 4.000 l'indennità di fuori nastro e di calcolare per intero i tempi di fuori servizio previsti nei turni del personale viaggiante ferroviario.

W...

*Spall...
...
...*

[Handwritten signature]

4)

Le OO.SS. inoltre subordinano la validità del presente accordo alla approvazione da parte delle Assemblee dei lavoratori.

Le OO.SS. FIL CGIL - FIT CISL - UILT di Calabria e del Lazio sostengono che, per quanto riguarda i recuperi di produttività, gli stessi verranno ridistribuiti, riparametrati come previsto, nelle realtà dove saranno stati realizzati, anche se identica operazione non dovesse essere attuata nelle rimanenti realtà assegnate.

Univ. Fed.

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signatures: Melikosta, Lomb. Michon, Giustini, Grolli, Fatti, Salsini, Stenico]

[Handwritten signature: bial]

1782

~~_____~~ PRESENTATA E DISCUSSA NELLA RIUNIONE
DELL'11.12.1984

~~_____~~
~~_____~~
REALIZZABILI NEL 1985

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Gli ulteriori incrementi di produttività, con relativi

perfezionamenti economici attribuibili al personale, fino alla data di scadenza dell'accordo, saranno realizzabili, per l'anno 1985 e sino 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:

[Vertical handwritten note: "nei 11.12"]

[Vertical handwritten note: "D. 11.12.84"]

- 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 note: "D. 11.12.84"]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Allegato

2.

530.000.000

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

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:

Amministratore Delegato

Amministratore Delegato

Amministratore Delegato

- 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

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>72.860.000.000</u>
		TOTALE	2.318.140.000

[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)

beninteso al lordo degli oneri aziendali.

L. 1.914.000.000

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 Pietrangeli]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

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

[Handwritten signatures at the top of the page]

- 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 e la spinta dei rotabili in riparazione quest'ultima da corrispondere fino a quando gli impianti non saranno dotati di idonee attrezzature tecniche.

[Handwritten signature]

f) Rivalutazione:

- della indennità di dirigenza treni ai Capi stazioni addetti al movimento nelle stazioni di comando (x5);

delle indennità fin qui corrisposte per ~~...~~ a personale soggetto a turni (~~...~~); *dal 1.4.1985.*

- 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.

[Handwritten notes on the left margin: "Circoscrizione", "Circoscrizione"]

g) Modalità di ripartizione:

I miglioramenti di cui al presente accordo saranno corrisposti mediante una "indennità incentivante" legata alla presenza secondo la criterio già concordata per il 1984, e calcolata in base

alla seguente scala parametrica

[Handwritten signature]

[Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including "Caraceni", "Paceo", "Spall", "Z", "L", "S", "Cecchi", "Lacchi", "Lacchi"]

PROPOSTA AZIENDALE PRESENTATA E DISCUSSA NELLA RIUNIONE
DELL'11.12.1984

PROGETTI PER ULTERIORI INCREMENTI DI PRODUTTIVITA'
REALIZZABILI NEL 1985

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

Handwritten signatures and notes:

- Top right: *Magnifico*, *M. P. M.*
- Left side vertical: *L. M. S.*, *Commissione mista*, *San*, *Spazio*, *Spazio*
- Right side vertical: *L. M. S.*, *Commissione mista*
- Bottom left: *Caracciolo*, *Ch.*
- Bottom center: *Procedo*, *Spazio*
- Bottom right: *de F.*, *de F.*

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

201