

SELS

Atto del C. d. Am. ARST
ca. 1056 - 922 del 1971

IPOTESI DI ACCORDO INTEGRATIVO AZIENDALE

(in applicazione del CCNL 17.6.82 e del
l'Accordo Nazionale Applicativo del 20.5.83)

- 1 - Il giorno 10 luglio '84 presso la sede dell'ARST in Cagliari, tra la Azienda Regionale Sarda Trasporti e le rappresentanze sindacali unitarie CGIL-CISL-UIL è stato stipulato il seguente accordo integrativo al C.C.N.L., definito dopo approfondite analisi sulla base di specifici progetti ad esso finalizzati.

Il presente accordo integrativo aziendale viene stipulato in applicazione di quanto disposto dal CCNL di categoria del 17 giugno 1982 e dall'accordo nazionale del 20 maggio 1983 che pongono alla contrattazione aziendale il vincolo derivante dagli incrementi reali di produttività realizzati e da realizzare.

- 2 - Premesso che il CCNL del 17.6.1982 e l'accordo nazionale del 20 maggio 1983 stipulati tra Federtrasporti e Federazione Nazionale Autoferrotramvieri CGIL-CISL-UIL, stabiliscono che la condizione essenziale per la contrattazione degli integrativi aziendali è l'effettivo conseguimento di incremento di produttività, le parti firmatarie riconoscono quali elementi specifici del presente accordo:

- a) che gli incrementi retributivi sono strettamente subordinati alla realizzazione dei "progetti", la cui integrale attuazione consente di reperire le risorse economiche necessarie;
- b) che il risultato economico positivo conseguente all'attivazione dei "progetti" verrà suddiviso in tre parti così come si evince dal Contratto Nazionale del 17.6.82 ed in particolare: il 33,33% della quota globale deve essere destinato al risanamento del bilancio; il 33,33% agli investimenti, mentre la quota rimanente, pari al 33,33%, verrà utilizzata per il miglioramento delle condizioni ambientali di lavoro e del trattamento dei dipendenti;
- c) che a fronte delle attività previste dai "progetti" è necessario procedere anche a modifiche nell'organizzazione del lavoro collegate alla realizzazione dei progetti stessi; a tal fine le parti concordano di fissare delle verifiche semestrali.
- d) che i servizi di noleggio costituiscono uno dei fattori di incremento della produttività, l'Azienda e le OO.SS. si impegnano ad intervenire nelle sedi competenti affinché sia consentito alla ARST di gestire tutti i tipi di trasporto in conformità a quanto previsto dall'art. 2 della legge regionale 16/1974, evitando la intollerabile discriminazione che pretende di assegnare alle aziende pubbliche solo i servizi di linea riservando ai privati quelli economicamente più remunerativi.

D

SA-102

10/6

- e) che deve essere prodotto ogni sforzo nell'ambito delle specifiche competenze affinché anche i soggetti esterni (Regione e Comuni) competenti adottino quelle misure che possano influenzare positivamente i risultati operativi e la funzionalità dell'Azienda (depositi, viabilità, spazi di manovra, impianti fissi, innovazioni tariffarie, autorizzazioni per nuove linee, etc.).

I progetti sono finalizzati a determinare miglioramenti nella organizzazione del lavoro e a ottimizzare i fattori di produzione mediante l'introduzione di tecniche e tecnologie diverse e più avanzate ottenibili anche con un più accentuato programma di investimenti nel campo degli impianti e della automazione.

I progetti saranno sottoposti a verifiche semestrali tra le parti firmatarie per l'accertamento costante delle condizioni e dei criteri che hanno presieduto alla definizione del presente accordo.

3 - Premesso inoltre:

- a) che la produttività aziendale è determinata dal rapporto tra servizi prodotti e numero di addetti impiegati per produrli (rapporto tra autobus/kilometro e numero medio di agenti in servizio nell'anno);
- b) che il periodo di riferimento per la determinazione della produttività è il biennio 1980/1981;
- c) che è stato accertato al 31.12.1983 un recupero di produttività rispetto al biennio di riferimento nella misura del 2,95% (vedi accordo aziendale 10 gennaio 1984) (allegato);
- d) che è previsto nel corso dell'esercizio 1984 un ulteriore recupero di produttività pari al 2,45% rispetto all'anno 1983;
- e) che per l'esercizio 1985 in relazione ai servizi programmati e alla attuazione dei progetti concordati è previsto, rispetto al 1984, un recupero di produttività compreso fra il 7,70% e l'11,30% a seconda che i servizi vengano svolti con un numero medio di agenti pari a quelli accertati rispettivamente al 31.12.1984 (1.193) ovvero al 30.6.1984 (1.170).

G. Rulli

S. Carignani

A. S. =
Maurizio

Q. S. =
Maurizio

Sulla base dei criteri individuati in premessa, che integrano il presente accordo, le parti convengono quanto segue:

Art. 1

I progetti sottoindicati finalizzati al recupero di produttività fanno parte integrante e sostanziale del presente accordo e sono accettati e sottoscritti dalle parti:

- progetto n. 1 - Agente unico
- progetto n. 2 - decentramento aziendale
- progetto n. 3 - tempi accessori e complementari
- progetto n. 4 - ristrutturazione turni
- progetto n. 5 - modifica regolamento Minor aggravio fisico
- progetto n. 6 - contrattazione dei turni e degli orari di lavoro
- progetto n. 7 - investimenti su immobili e impianti fissi per il triennio 1984/1986
- progetto n. 8 - ristrutturazione e produttività uffici aziendali

Art. 2

A decorrere dal 1° agosto 1984 a tutto il personale verrà corrisposto:

- un premio di produttività mensile di L. 30.000 (trentamila) parametrato al 7° livello della L. 30/1978;
- una indennità di produttività di lire 1.500 (millecinquecento) parametrata al 7° livello della L. 30/1978 per ogni giorno di effettiva presenza e prestazione.

Art. 3

Ai conducenti di linea agenti unici verrà corrisposta, una indennità di funzione di L. 1.500 (millecinquecento) per giorno di effettiva prestazione. In caso di servizio misto detta indennità verrà corrisposta in proporzione alla quantità della prestazione. Verranno arrotondati a 5 minuti le prestazioni di tempo inferiori.

Art. 4

L'acconto di L. 400.000 (quattrocentomila) pro-capite, erogato in forza del verbale di accordo 10 gennaio 1984, è riferito sino al 31 luglio 1984.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Art. 5

Le parti concordano di procedere, entro il 30 gennaio 1985, al riscontro dell'attuazione dei progetti ed alla verifica dei risultati conseguiti. Qualora venga confermato l'incremento di produttività nella misura indicata nella premessa l'indennità di produttività di cui all'art. 2 verrà convertita, a partire dal mese di gennaio, in produttività mensile, parametrata al 7° livello della L. 30/1978.

art. 6

Ove, alle verifiche, gli incrementi di produttività risultassero inferiori a quelli preventivati nei progetti allegati al presente accordo, verranno ricercati, d'intesa tra le parti stipulanti, ulteriori elementi di recupero di produttività anche mediante integrazione degli stessi progetti. Le parti si impegnano comunque ad adottare tutte le misure necessarie alla realizzazione degli obiettivi concordati.

Art. 7

Il presente accordo avrà decorrenza ai fini economici, dalla data di approvazione del Consiglio di Amministrazione ed alla ratifica dei lavoratori.

Le erogazioni effettive sono subordinate alla approvazione del presente accordo da parte della Giunta Regionale.

L. Ruvo

130. Complete

John H. L. D.
Helen L. D.

5

PROGETTO N. 1: AGENTE UNICO

La conversione da doppio a mono agente riguarda, nel corso del 1984, circa n. 60 turni di lavoro. La conversione nel corso del 1985 e del 1986 potrà essere estesa, previa verifica tra le parti, fino a numero 200 turni di lavoro.

Questi sono composti da servizi in atto con raggio di 35-40 chilometri in genere, ma anche superiori.

La gradualità deriva dalle non trascurabili difficoltà di avviamento della conversione di cui trattasi.

Dal completamento del programma 1984 consegue il recupero di n. 60 unità lavorative, utili per attivare nuove autolinee: l'incremento di 1.603.585 chilometri di nuovi servizi, previsto per l'anno in corso richiede, infatti, l'impiego di n. 56 unità lavorative.

Gli operatori che cesseranno di esercitare le mansioni di bigliettaio verranno impiegati nelle seguenti attività in relazione al numero dei posti disponibili:

- autisti di linea
- verificatore di titoli di viaggio
- conducente
- operaio qualificato
- impiegato comune

Per l'attribuzione di ciascuna delle nuove qualifiche dovranno essere seguiti i criteri di selezione o di concorso fissati nel regolamento avanzamento e promozioni.

I verificatori dei titoli di viaggio non dovranno superare la misura percentuale del 10% degli operatori delle linee ad agente unico computata per singola agenzia.

Per l'attribuzione della qualifica di verificatore l'anzianità di servizio nella qualifica di bigliettaio è titolo preferenziale. Gli agenti che non potranno essere convertiti manterranno la qualifica di bigliettaio.

La procedura dovrebbe determinare, nel corso dell'anno '84, una maggiore produttività tale da raggiungere n. 16.400 km. per addetto.

Il progetto può essere attuato ed esteso successivamente, nell'arco di qualche anno, a tutti i servizi aziendali con la collaborazione di tutte le parti interessate; dell'Azienda, per gli aspetti organizzativi e di coordinamento; dei lavoratori, per la congruità delle prestazioni; dell'utenza per l'adattamento alle nuove procedure; della Regione Sarda per l'assenso di servizi utili richiesti e l'adeguamento del sistema di tariffazione.

B. Conijn

CHIP
Klein

11/10

Le modalità del funzionamento del servizio ad agente unico e le garanzie per il personale addetto sono indicati di seguito:

- a) Tipo di autobus: a porte automatiche.
FIAT 308, 343, 370, Poker, INBUS 210 (I OS), INBUS 330.
I FIAT 308 e 343 sono in fase di radiazione.
- b) Accesso e uscita passeggeri: la salita deve avvenire dalla porta anteriore, la discesa avverrà dalla porta centrale o posteriore.
Per ragioni di sicurezza in certi tipi di autobus anche la discesa potrà essere disposta dalla parte anteriore.
Verranno predisposti gli opportuni cartelli con le iscrizioni d'obbligo e saranno comunque adottati gli accorgimenti tecnologici esistenti per la sicurezza nella apertura e chiusura delle porte.
- c) Controllo titoli viaggio: verranno installate obliterate collocata anteriormente a fianco della postazione dell'autista e di fronte ed a destra di chi accede in vettura; tali apparecchi verranno utilizzati sia per obliterare i biglietti che gli abbonamenti.
Gli abbonamenti mensili potranno essere a vista o da obliterare.
- d) Bagagli: carico e scarico eseguito sempre da parte dei viaggiatori interessati.
Apertura e chiusura dei cassoni da parte dell'autista solo al capo linea.
Nelle fermate intermedie (fino alla fornitura di veicoli ad apertura automatica dei cassoni) i bagagli saranno ammessi all'interno nei limiti delle misure ammesse dalla normativa che sarà adeguatamente pubblicizzata.
- e) Informazione e formazione utenza: saranno disposti tutti i sistemi di informazione sia attraverso i "media" (stampa, TV e radio) sia con cartelloni, vetrofanie, locandine interne, etc. per favorire il corretto comportamento degli utenti. Sarà data notizia anche delle sanzioni.
Preliminarmente a tali compiti provvederanno i bigliettai ancora in servizio ed i verificatori.
- f) Targhe e percorso: potranno essere quelle tradizionali, che verranno fornite dagli Uffici Movimento. I plurimus continueranno ad essere quelli in dotazione ovvero quelli elettronici. Speciali contrassegni avvertiranno gli utenti del tipo di servizio ad agente unico.

S. Confini

7

g) Garanzie sull'incidentistica:

Copertura assicurativa

L'Azienda solleva interamente il conducente, cos' come gli altri dipendenti, dalla responsabilità civile verso terzi mediante la stipula di polizza RC. Ferma restando la procedura prevista dall'art. 38 all. A) al R.D. 8.1.1931 n. 148, il risarcimento dei danni per colpa dei dipendenti potrà avvenire nella seguente misura:

- sul primo milione di danno si effettuerà addebito del 20%;
- sul secondo milione di danno si effettuerà addebito del 10%;
- sul terzo milione ed oltre di danno si effettuerà addebito del 5%.

In nessun caso l'addebito massimo potrà essere superiore a £. 1.000.000.

La quota di danno superiore alle misure sopra indicate resta a carico del bilancio dell'Azienda come "rischio di impresa".

Al termine di ogni semestre d'applicazione dell'accordo le parti si incontreranno per verificare gli effetti delle limitazioni di cui sopra, e per ritrovare, d'intesa, i necessari correttivi.

2) Assistenza legale

Ove venga dato inizio a procedimento penale nei confronti dei dipendenti aziendali, per fatti direttamente connessi all'esercizio delle proprie mansioni, ogni spesa per la loro difesa e per tutti i gradi di giudizio sarà assunta dall'Azienda.

Le garanzie e le tutele di cui sopra sono escluse nei casi di dolo e/o colpa grave del dipendente, accertati con sentenza passata in giudicato o comunque con provvedimento definitivo. In tali casi la Azienda conserva piena facoltà di rivalsa sulle retribuzioni, sulle indennità di fine rapporto ed in ogni altra forma consentita dalla legge.

- h) Manovra: per ridurre le difficoltà della guida saranno predisposte soluzioni di manovra ai capolinea tali da consentire la inversione di marcia lungo appositi tracciati o in piazzuole di manovra. Restano salve le manovre per necessità di traffico. Eventuali difficoltà derivanti dai servizi ad agente unico relativamente ai tempi di percorrenza, alle esigenze di manovra, e particolari caratteristiche derivanti dallo svolgimento di tale mansione, verranno valutate, per la soluzione, in sede di contrattazione dei turni (Progetto n. 6).

- i) Radiotelefono: l'operatività dell'impianto di radiotelefono è limitata dalle condizioni orografiche del territorio: si potrà sopprimere alle deficienze suddette quando saranno installati, a cura degli organi competenti, impianti di ripetizione segnali.

G. Conjin

- l) Bigliettazione: oltre che negli attuali punti di vendita aziendali, sarà estesa, con convenzioni, al massimo possibile, presso bar, tabacchi, rivendite giornali, agenzie di viaggio, etc., col sistema della validità prolungata, al fine di consentire la provvista per l'utenza, dei documenti di viaggio.

Per le ore di chiusura degli esercizi si provvederà ^{puede} con l'uso di emettitrici automatiche.

In caso di assenza o di inefficienza del sistema di emissione automatica dei biglietti si provvederà con personale bigliettaio a disposizione, ovvero comandato con apposito turno presso le biglietterie.

L'Azienda si impegna a ristrutturare e rendere più efficienti le biglietterie in gestione diretta e quelle in appalto in relazione alle esigenze di traffico.

- m) Controllo: l'attività richiesta all'autista agente unico consisterà unicamente:

- nel trascrivere il suo nome, cognome, matricola e data sul rapporto di servizio (già oggi in dotazione con l'indicazione, all'inizio e a fine servizio, dei numeri iniziali e finali del contatore dell'obliteratrice e nel disinserire la stessa a fine servizio)
- a verificare visivamente il possesso di valido documento di viaggio da parte degli utenti, con esclusione dell'ammissione in vettura dei passeggeri sprovvisti;
- a segnalare al personale preposto al controllo ed alla vigilanza le evasioni che eventualmente riscontrasse.

Il controllo di merito e le sanzioni saranno erogate dal personale di controlloria e di verifica.

I conducenti azioneranno il meccanismo di cambio tratta in corrispondenza con le indicazioni visive che perranno poste a cura dell'Azienda in maniera chiara alle fermate limite di tratta.

Il sistema di azionamento manuale di cambio tratta avrà durata fino a che la rilevazione delle percorrenze, delle fermate e delle oblitterazioni non sarà stato automatizzato.

- n) Bigliettazione in vettura: nel corso delle verifiche di cui al capitolo sulle relazioni sindacali le parti si impegnano ad esaminare la possibilità di istituire forme semplificate di bigliettazione in vettura e la relativa remunerazione al personale.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

o) Per le prestazioni connesse al servizio di linea ad agente unico viene confermata una riduzione del tempo giornaliero di 25 minuti.
 La giornata in cui il conducente viene utilizzato su corsa a doppio agente e ad agente unico viene valutata, agli effetti della riduzione del tempo di lavoro e della relativa indennità, in misura proporzionale fra i due tipi di servizio: le frazioni di tempo inferiori a 5' saranno arrotondate a 5'.

Sono indicati di seguito, agenzia per agenzia, le tratte di servizio e i codici dei 60 turni la cui conversione ad agente unico è programmata nel corso del 1984.

Agenzia di Cagliari

Codici: 25-57-~~61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100~~ 21
 (tratte autolinee: Cagliari-Sestu; Cagliari-Burcei; Muravera-S. Vito-Villasalto; Cagliari-S. Sperate-Decimo; Cagliari-Serrenti; Cagliari-Sinnai-Maracalagonis; Cagliari-Capoterra; Cagliari-Pula; Cagliari-Ussana).

Agenzia di Sassari

Codici: PT1-PT2-PT3-PT7-PT8-PT10-IT1-IT2-IT3-IT4 (Bono-Cagliari)-IT8-IT9-CS10-CS11-OS1-OS3-OS10-OS31 = 20 (tratte autolinee: Sassari-Porto Torres; Sassari-Usini-Ittiri; Sassari-Uri; Bono-Cagliari; Sassari-Sennori; Sassari-Ossi; Ossi-Tissi-Sassari; Banari-Siligo; Sassari-Florinas; Sassari-Osilo).

Agenzia di Nuoro

Codici: S-~~6-16-23-45-46-48~~ = 7 (tratte autolinee: Olbia I.B. - Nuoro; Nuoro-Orsosolo; Nuoro-Siniscola-Budoni; Dorgali-Calagone; Nuoro-Dorgali; Nuoro-Oliena).

Agenzia di Oristano

Codici: 12-14-22-25-29-30-35-40-41-45-46 = 11 (tratte autolinee: Ales-S. Gavino; Oristano-Simaxis; Oristano-Cabras-Torre Grande; Oristano-Zerfaliu; Oristano-S. Nicolò Arcidano; Oristano-Tiria; Oristano-Villaurbana; Oristano-Riola; Oristano-Baratili; Oristano-Narbolia; Oristano-Seneghe; Oristano-Milis).

Agenzia di Guspini

26 (tratta autolinea: Guspini-Siliqua)

Agenzia di Olbia: 0

Agenzia di Lanusei: 0

C. Mancini

P. Pula

[Signature]

[Signature]

S. Conyia

[Signature]

11

PROGETTO N. 2 : DECENTRAMENTO AZIENDALE

Il decentramento aziendale è costituito principalmente dalla istituzione dei cosiddetti Depositi, intesi quali meri luoghi di riferimento degli stazionamenti d'estremità di più linee; essi sono dotati di strutture minime per il pernottamento e la sosta del macchinario, ed il ricovero del personale. Le località in cui vengono stabilite tali strutture organizzative costituiscono sede della residenza di lavoro del personale viaggiante; sono scelte, in analogia a quelle esistenti, dove è ritenuta più adeguata la organizzazione dei servizi in relazione alle esigenze di mobilità e alla origine e destinazione del traffico.

Le strutture minime previste sono le seguenti:

a) area attrezzata:

è luogo di parcheggio e sosta, diurno e notturno, dei veicoli aziendali; lo stesso deve essere idoneo per movimento e manovra, dotato di punti luce per la illuminazione notturna e manichette per presa acqua, con fondo piano e lavorato, con opere di recinzione adeguate alla custodia e sicurezza del parco macchine.

b) locale di sosta:

ha la funzione di ricoverare gli agenti in sosta; è dotato di arredi quali tavolo, sedie, mobili, e/o stipetti per la custodia di attrezzature personali e professionali, bacheca per documenti e comunicazioni di servizio. Il locale deve essere dotato di servizio igienico, di acqua e luce elettrica.

Il personale interessato sarà munito di chiavi e risponderà in solido del locale; allo stesso è fatto divieto di pernottarvi e di effettuare azioni non consone e contro le norme di legge. E' vietato l'ingresso ad estranei.

Circa l'adeguatezza all'uso è richiesto parere della rappresentanza sindacale aziendale.

c) biglietteria:

L'Azienda ha la facoltà di istituire una o diverse rivendite di documenti di viaggio da affidare a terzi.

d) recapito telefonico:

Le comunicazioni di servizio da trasmettere o ricevere sono assicurate mediante recapito telefonico presso la biglietteria convenzionata con l'Azienda; in caso diverso sarà installato un telefono a gettoni nel locale di sosta del personale.

L'attivazione dei depositi viene effettuata dopo gli adempimenti aziendali relativi a dette strutture ed alla contrattazione dei turni. In concomitanza vengono disposti i trasferimenti delle residenze di lavoro con precedenza per il personale che abbia formulato opzione.

C. M. M. M.

Definire

MA 10/11

F. Russo

CH 10/11

Comp. 10/11

10/11

10/11

L'avvicinamento del deposito può essere attuato parzialmente in caso di difficoltà.

L'Azienda ha programmato di istituire, nel corso del 1984, nuovi depositi nelle località di Bosa, Laconi, Lula, Sanluri, Tortolì, Villanova Monteleone o altro nella stessa Agenzia. Tale programma comporta il risparmio di n. 12.588 pernottamenti equivalenti ad una economia annua di L. 235.224.000.-

Nel proseguo, anche nel corso del 1985, è ipotizzabile un decentramento nei comuni di Ittiri, Siniscola, S. Teresa di Gallura, Teulada o altri da concordare, ciò con servizi in vigore e da istituire. Resta intesa l'attuazione della turnazione generalizzata nelle agenzie e nei depositi; sono ammesse fasce suburbane fino a distanze di 35-40 km. - Deroghe di carattere eccezionale potranno essere prese in considerazione e concordate tra le parti firmatarie tenendo a riferimento la gestione ottimale del servizio e le più favorevoli condizioni di impiego del personale.

Sono descritti di seguito i dati relativi al programma di decentramento per il 1984.

DEPOSITO	N° TURNI E LIEVE/DIE	N° PERNOTT. RECUPERATI/DIE	TOTALE PERNOTT. ANNI
TORTOLI	1 (g) - 519	2 al 56%	720
	1 (g) - 301	2 al 60%	720
SANLURI	3 (f) - 122	6 al 40%	1.668
	2 (g) - 122	4 al 40%	1.440
LULA	2 (g) - 511	4 al 40% (g)	1.440
	1 (g) - 720	2 al 56% (g)	720
BOSA	1 (g) - 710	2 al 56% (g)	720
	1 (f) - 426	2 al 40% (f)	616
LACONI	1 (f) - 404	2 al 40% (f)	616
	1 (f) - 404 (Cenoni)	2 al 56% (f)	616
	1 (g) - 403 (Asuni)	1 al 40% (g)	360
	2 (f) - 434 (Asuni)	3 al 40% (f)	924
VILLANOVA M. o' altro deposito nella stessa Agenzia	2 (f) - 706/710	4 al 40% (f)	1.232
	1 (f) - 726	2 al 40% (f)	616
n° pernottamenti annui al 40%			11.146
n° pernottamenti annui al 56%			1.440
T O T A L E			12.588
Tot. Costo annuo = L. 235.224.000			

P. Rulli
 H. S. Congiu
 1984

PROGETTO N. 3 - TEMPI ACCESSORI E COMPLEMENTARI

I tempi accessori e complementari vanno ristrutturati tenendo ferma la distinzione:

- a) operazioni preliminari e di controllo, che sono uguali in tutte le sedi;
- b) operazioni di trasferimento, che variano in ogni singola unità operativa (agenzie e depositi).

Entrambe le operazioni vanno soggette a verifica per la determinazione dei tempi reali; questi vanno computati per le prestazioni effettive nella distinzione delle funzioni di autista e bigliettaio.

Le operazioni identiche saranno sottoposte a verifica a livello regionale, sulla base di proposte che l'azienda potrà formulare immediatamente.

I tempi delle operazioni di trasferimento saranno determinati dalla azienda, in accordo con i rappresentanti del personale, in ogni singola agenzia. In caso di contestazione si farà ricorso alla mediazione degli organi tecnici dell'Assessorato dei Trasporti.

Di tali tempi, all'autista sono da retribuire tutti i trasferimenti stabiliti dall'azienda; al bigliettaio è attribuibile tale tempo quando è necessaria per il versamento dei proventi.

Si intende che i tempi accessori, in applicazione degli articoli 6) e 7° della L. 14.2.58 n. 138 fanno parte del lavoro effettivo e, pertanto, concorrono alla determinazione del nastro lavorativo.

Entro 6 mesi dall'approvazione del presente contratto l'Azienda procederà alla verifica dei riflessi economici ed organizzativi e della loro incidenza sui nastri lavorativi e sulla conseguente rigidità del lavoro.

Tempi forfettizzati di trasferimento diversi nelle unità operativeCAGLIARI

trasferimento nell'agenzia

trasferimento nel deposito S. Vito

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

C. Mancini

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

SASSARI

trasferimento nell'agenzia
trasferimento nel deposito Alghero
trasferimento nel deposito P. Maggiore
trasferimento nel deposito Bono
trasferimento nel deposito Bosa

C. Manni

NUORO

trasferimento nell'agenzia
trasferimento nel deposito di Jonni
trasferimento nel deposito Dorgali
trasferimento nel deposito Sorgono

Orlando

ORISTANO

trasferimento nell'agenzia
trasferimento nel deposito Ales
trasferimento nel deposito Abbasanta

Orlando

GUSPINI

trasferimento nell'agenzia

OLBIA

trasferimento nell'agenzia

LANUSEI

trasferimento nell'agenzia
trasferimento nel deposito Tortoli

Orlando

Orlando

Verranno di volta in volta misurati i tempi di trasferimento dei futuri depositi.

Orlando

Orlando

Orlando

Orlando

Orlando

Orlando

PROGETTO N. 4: RISTRUTTURAZIONE TURNI

La ristrutturazione dei turni di servizio riguarda tre argomenti principali: nastro lavorativo, utilizzo giornaliero del personale e numero delle riprese del servizio.

La ristrutturazione dei turni verrà attuata in diverse fasi.

Nel corso del 1984 verranno eliminati i turni che superano le 12 ore di nastro. Nel corso del 1985 verranno eliminati quelli che superano le 10 ore. Entro il 1986 saranno eliminati i turni che superano le 9 ore. Sono ammesse tolleranze di 10', oltre ai limiti suddetti.

Eccezioni dovute a necessità operative, verranno esaminate congiuntamente dall'azienda e dalle rappresentanze sindacali regionali entro dieci giorni dalla richiesta motivata, avanzata da una delle parti. Trascorso tale termine, senza che abbia avuto luogo l'esame congiunto teso al raggiungimento dell'accordo, il turno verrà attuato secondo il programma aziendale onde corrispondere alle necessità dell'utenza.

La ristrutturazione dei turni è finalizzata, oltre che alla umanizzazione dell'impegno totale, anche al completamento dell'orario di lavoro giornaliero.

I turni, pertanto, dovranno essere riesaminati entro sei mesi dalla stipula del presente accordo con l'obiettivo di aumentarne la compattazione, ridurre i sottoutilizzi e limitare il ricorso allo straordinario in turno. Negli stessi termini, e in occasione della verifica sui risultati della produttività, sarà riesaminato il problema relativo alla manovra dei veicoli.

Le riprese dovranno essere contenute nel numero di una, oltre l'inizio del servizio. Tale obiettivo sarà conseguito mediante diverse fasi articolate come segue:

- entro il 1984 riguarderà il 75% dei turni di lavoro dell'intera azienda e delle singole agenzie;
- entro il 1985 riguarderà l'85% degli stessi turni;
- entro il 1986 riguarderà il 100% dei turni di lavoro.

Anche per il numero delle riprese le eccezioni saranno valutate secondo la procedura sopra individuata per la riduzione dei nastri.

C. Mancini

10/10/84

11

12

Prof. P. Russo

10/10/84

D. Conyia

10/10/84

10/10/84

10/10/84

PROGETTO N. 5: MODIFICA REGOLAMENTO M.A.P. PER FAVORIRE L'ESODO DEL PERSONALE ^{IN}IDONEO ALLO SVOLGIMENTO DELLE MANSIONI DELLA PROPRIA QUALIFICA.

- 1) Agli agenti, che a seguito di accertamento sanitario eseguito a termini dell'art. 29 del Reg. all. A) al RD. 8.1.1931 n. 148 e che dovessero risultare non più idonei, in via permanente, alle mansioni proprie della qualifica rivestita e che presentino richiesta di pensionamento per inabilità fisica, sarà corrisposta una "indennità di buonuscita straordinaria" nella misura indicata al successivo punto 2).
- 2) L'indennità di buonuscita straordinaria sarà direttamente proporzionale al periodo di tempo mancante al compimento del 60° anno di età o del 35° anno di contribuzione reale, secondo la seguente specifica:

Periodi interi mancanti
al compimento del 60°
anno di età o del 35°
di contribuzione

Parametro per la determina-
zione dell'indennità

12 mesi		4 mensilità convenz.
24 "		6 " "
36 "		8 " "
48 "		9 " "
da 60 "		10 " "

- 3) La mensilità convenzionale di cui al punto 2d si determinerà dividendo l'importo maturato a titolo di trattamento di fine rapporto di lavoro ex Legge 297/1982 (alla data di risoluzione del rapporto stesso) per il numero degli anni utili per la determinazione del predetto trattamento, computando come anno intero, le frazioni su periodi ai sei mesi.
- 4) L'onere complessivo dell'operazione sarà contenuto nei limiti dell'economia derivante dalla differenza di costo degli agenti che lasceranno il servizio e quello (inferiore) degli agenti di nuova assunzione; assunzione che di conseguenza, sarà opportunamente scaglionata nel tempo.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

- 5) Nel novero dell'anzianità contributiva non saranno compresi i periodi assicurativi accorpati o accorpabili in base alla legge numero 29/78 mancanti al raggiungimento del 35° anno di contribuzione. Il computo dell'anzianità ai fini della determinazione dell'indennità "straordinaria" sarà quindi effettuato esclusivamente sulla contribuzione "reale" al fondo speciale di previdenza per gli autoferrotranvieri.
- 6) Stante l'entità dello stanziamento, già fissato a suo tempo in L. 200.00.000 annui le richieste di "esodo agevolato" saranno soddisfatte - bene inteso semprechè ne sussistano i presupposti - secondo l'ordine di presentazione delle stesse. A tal fine farà fede il protocollo aziendale.
- 7) L'Azienda riassumerà in servizio, in posizione di MAF, quegli agenti che non dovessero ottenere da parte dell'istituto previdenziale il riconoscimento della pensione di inabilità. Naturalmente ove si verificasse tale eventualità si procederà al recupero dell'intero ammontare dell'indennità di buonuscita straordinaria e del trattamento di fine rapporto.

Nota aggiuntiva di C.G.I.L. - C.I.S.L. - U.I.L.

Salvo gli eventuali diritti acquisiti da coloro i quali hanno presentato domanda nei termini per l'applicazione dell'art. 21 del Regolamento sul minore aggravio approvato dal Consiglio di Amministrazione il 25.1.82 e ratificato dalla Giunta Regionale il 26.5.1982.

G. Rullo

S. Conyini

Cabani

Faroldi

Alam

PROGETTO N. 6 - CONTRATTAZIONE DEI TURNI E DEGLI ORARI DI LAVORO

Art. 1

Il presente accordo è finalizzato allo snellimento delle relazioni industriali tra l'ARST e le OO.SS. CGIL CISL UIL e sostituisce gli accordi aziendali in materia di Commissione OO.TT. -

Art. 2

La trattazione dei turni e degli orari di lavoro è demandata, presso le agenzie dell'ARST, ad una rappresentanza dell'Azienda e ad una delegazione sindacale costituita da un rappresentante per ciascuna delle Organizzazioni Sindacali CGIL CISL UIL.

Art. 3

In tale sede verranno definiti i calendari di fruizione delle ferie nello ambito degli accordi vigenti e di quelli che verranno eventualmente concordati tra le parti.

Art. 4

Le delegazioni si riuniscono su richiesta di una delle parti. In casi di particolare urgenza, riguardanti l'istituzione o la modifica di servizi su richiesta delle collettività locali e degli organi regionali competenti, le delegazioni si riuniscono entro dieci giorni dalla convocazione motivata. In caso di mancata riunione o d'accordo entro tale termine viene attuata la proposta aziendale motivata.

Art. 5

Eventuali controversie non risolte in sede di agenzie verranno esaminate a livello regionale da delegazioni di uguale composizione numerica, convocate secondo la procedura e i termini indicati dall'art. 4. A tale incontro può partecipare un rappresentante dell'Assessorato Trasporti, ove non si raggiunga accordo a livello regionale si ricorre all'arbitrato dello Assessorato Trasporti.

Art. 6

Ove per responsabilità aziendale non si pervenga alla riunione regionale nei tempi previsti viene sospesa la decisione assunta dopo la prima fase della trattativa.

Art. 7

L'Azienda ha la responsabilità amministrativa, civile e penale della gestione. Alla stessa sono attribuite pertanto tutte le incombenze relative alla effettuazione e ai programmi dei servizi.

Verranno esaminate proposte dei rappresentanti dei lavoratori relative ad orari, fermate, modifiche e deviazione delle linee, ingressi e regressi.

- Investimenti su immobili e impianti fissi per il triennio 1984/86

- Riorganizzazione del lavoro nelle officine

Gli investimenti nel settore immobiliare, che verranno di seguito indicati, si riferiscono a ristrutturazioni edilizie di fabbricati aziendali esistenti, al fine di renderli idonei alle nuove esigenze de
l'ARST, od alla costruzione a nuovo di impianti per quelle Agenzie ove gli stessi mancano, o sono insufficienti.

L'Azienda e le OO.SS. concordano per altro sulle priorità d'esecuzione delle opere così come articolato per anni ed agenzie nel seguente programma triennale degli investimenti:

Anno 1984

1) Agenzia di Cagliari

- a) costruzione nuovo impianto di lavaggio veicoli
- b) ristrutturazione ex fabbricato lavaggio per essere destinato a nuovo reparto lavorazioni di carrozzeria
1° lotto lavori
- c) attrezzature per detti
- d) rinnovo delle attrezzature d'officina

2) Agenzia di Sassari

- a) completamento fabbricato ingrassaggio
- b) ristrutturazione piazzali parcheggio veicoli
- c) ristrutturazione servizi del personale
- d) rinnovo attrezzature d'officina
e) costruzione nuova officina e uffici Sassari (1° lotto)

3) Agenzia di Oristano

- a) completamento nuova autostazione
- b) costruzione reparto autonomo lavorazioni di carrozzeria
- c) rinnovo attrezzature d'officina

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including "S. Conzini", "M. B.", and others.]

4) Agenzia di Olbia

- a) ristrutturazione impianto lavaggio veicoli
- b) rinnovo attrezzature d'officina (1^a fase)

Anno 1985

1) Agenzia di Cagliari

- a) completamento nuovo reparto lavorazioni di carrozzeria
- b) sistemazione piazzali rimessaggio officina
- c) ristrutturazione autostazione (1° lotto lavori)
- d) rinnovo attrezzature d'officina

C. Mura

2) Agenzia di Sassari

- a) autofficina e uffici (2° lotto)
- b) adeguamento e rinnovo attrezzature d'officina

3) Agenzia di Nuoro

- a) edificazione nuove rimesse, officine ed uffici - 1° lotto lavori
- b) attrezzature per dette

4) Agenzia di Lanusei

- a) edificazione nuova autostazione officine ed uffici
- b) attrezzature ed arredi per dette

5) Agenzia di Olbia

- a) ristrutturazione ed ampliamento piazzali rimesse
- b) completamento attrezzature d'officina

Anno 1986

1) Agenzia di Cagliari

- a) completamento ristrutturazione autostazione
- b) completamento attrezzature d'officina

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

2) Agenzia di Sassari

- a) costruzione nuova autofficina e uffici (completamento)
- b) completamento attrezzature per detto

3) Agenzia di Nuoro

- a) completamento nuove officine, rimesse ed uffici
- b) completamento attrezzature per dette

4) Agenzia di Guspini

- a) completamento officine
- b) costruzione nuova autostazione

L'esecuzione delle suddette opere, nei tempi previsti resta comunque subordinata alla definizione, in tempi utili, degli iter approvativi, dei diversi progetti, da parte degli organi Regionali o comunali direttamente interessati.

Il finanziamento dei lavori, richiesto alla amministrazione Regionale, per il corrente anno, a valere sui fondi di cui alla legge 10/4/1981 N° 151, e già ritenute ammissibili a contributo a norma della Legge regionale 27/8/1982 N° 16, avverrà, per il 75% della somma occorrente, entro il limite massimo del 25% della quota totale per investimenti che sarà destinata all'ARST per il corrente anno.

Le somme provenienti dai recuperi di produttività che verranno a determinarsi nel triennio, anche a seguito della esecuzione delle anzidette opere, per il 33% destinabili agli investimenti e miglioramenti dell'ambiente di lavoro dovranno contribuire alla copertura del 25% delle spese sostenute.

[Handwritten signatures and initials]

[Signature: S. Congiu]

[Signature: S. Pisto]

[Signature: C. Pisto]

[Signature: M. Pisto]

[Signature: P. Pisto]

Le quote derivanti dai recuperi di produttività sono indicate, salvo verifica di fine d'anno, nel seguente prospetto.

La somma complessiva di lire 347.637.375 prevista a recupero per il 1984, così come quelle dei successivi anni, ^{dei complessivi} ai dodicesimi di effettiva entrata in funzione degli impianti programmati.

C. M. M. M.
ANNO 1984

CAGLIARI

RECUPERI PRODUTTIVITA' PER AGENZIA

Impiego nuovo lavaggio automatico veicoli
addetti da 5 a 2 agenti = N. 3 x L. 27.402.000 annue Lire 81.206.000

SASSARI

Ricupero tempi lavorazioni gomme e ingras-
saggio (30% su due agenti che operano su
nuove strutture)
2 x 27.402.000 x 30%

Lire 16.442.000

ORISTANO

Arrivi e partenze nuova autostazione:
risparmio di 1 Km./autobus in linea
(partenze N. 85 x gg. 181 x 1 Km.) =
15.385 km. x L./Km. 1175
- costo traz. 331
- " autista 737

1068 + 10% = L. 1175

Lire 18.077.375

OLBIA

Impiego nuovo lavaggio automatico veicoli
addetti da 2 a 1

Lire 27.402.000

RECUPERI COMPLESSIVI

Differenza organico esistente ed occorrente
(da imputare a lavorazione esterna)
N° 5 agenti x L. 27.402.000

Lire 137.010.000

Recupero produttività officine

Lire 25.000.000

Miglioramento derivante da aumento ore lavorate

Lire 42.500.000

TOTALI

Lire 347.637.375

M. M. M. M.
S. Pucc
Cobiz

cf b2
G. Comijn

ptb
Q

ANNO 1985

RECUPERI PRODUTTIVITA' PER AGENZIA

CAGLIARI

Impiego nuovo lavaggio automatico
N. 3 agenti x L. 29.320.000

Lire 87.960.000

SASSARI

Ricupero tempi lavorazione gomme e
ingrassaggio
(incremento 7% sul 1984)

Lire 17.593.000

ORISTANO

Arrivi e partenze nuova autostazione
partenze 90 x gg. 362 x 1 Km. =
Km. 32580

costo autista 744

costo veicolo 331

1175 + 7% = 1275 x 32580

Lire 40.953.000

*OLBIA

Impiego nuovo lavaggio automatico
(incremento del 7% sul 1984)

Lire 29.320.000

RECUPERI COMPLESSIVI

Differenza organico
(da imputarsi a lavorazione esterna)
N. 5 x 29.320.000 (+ 7%)

Lire 146.600.000

Incremento produttività per ampliamento
e razionalizzazione strutture (da imputare a lavorazione esterna)

50% R.G. carrozzeria
(N. 15 x L. 17.000.000)

Lire 255.000.000

TOTALI

Lire 577.426.000

10-11

CH 10-11
Walter Pirelli

S. Pirelli

Colombo

S. Cony

per Pirelli

2) Obiettivi di modifica dell'ambiente e organizzazione del lavoro a regime

Le ristrutturazioni e costruzioni a nuovo indicate nel suddetto programma tendono a raggiungere i seguenti obiettivi:

- 1) miglioramento delle condizioni ambientali di lavoro del personale operante nelle officine ed autostazioni;
- 2) miglioramento del rendimento qualitativo e quantitativo delle prestazioni del personale.

Il primo obiettivo dovrà essere ottenuto attuando i seguenti interventi:

- a) raggiungimento del limite ottimale dei 60 mq. d'area disponibile per addetto
- b) adeguamento ed ottimizzazione dei servizi e dei locali di lavorazione.

Il secondo obiettivo dovrà essere ottenuto provvedendo al graduale ammodernamento delle attrezzature e dotazioni e con la suddivisione, nelle agenzie principali, in reparti operativi autonomi per le diverse specializzazioni.

In tali officine verrà pertanto suddivisa l'attività operativa nei settori di intervento degli autotelai e delle carrozzerie, ciascuna dei quali coordinato da un ~~responsabile~~ ^{responsabile} e dotato di locali, personale ed attrezzature specifiche proprie.

Nell'ambito di ciascun settore, verranno individuate reparti specializzati aventi addetti in numero proporzionale a quello degli interventi previsti e coordinati ciascuno da un responsabile.

Gli organici occorrenti, calcolati al 1984, risultano dalle seguenti tabelle illustrative, nelle quali sono previsti sia gli interventi per caduta sia quelli a manutenzione programmata per ciascun parco di dotazione attuale.

Handwritten signature: H. b. ...

Handwritten signatures: S. Ruv, Cobin

Handwritten signature: [illegible]

Handwritten signature: S. Conzini

Handwritten signature: [illegible]

Si riconferma peraltro che tale ripartizione in settori di intervento non esclude la necessaria elasticità di impiego dei lavoratori, in relazione alle necessità delle lavorazioni, nell'ambito della qualifica di appartenenza o della specializzazione posseduta.

Si conferma che i problemi relativi alle condizioni ambientali e all'organizzazione del lavoro saranno oggetto di periodici preventivi confronti fra le parti.

Hausmann

alt

alt

L. Puro

S. Comini

alt Pabini

alt

AGENZIA DI CAGLIARI ANNO 1984 Km. 5.692.377 VEICOLI N° 110

km x autobus 51.750

Operaz. Rifornimento pulizia
Lavaggio autobus (110 x 360)

Tempi unitari

16.500

025'

39.600

46.500

Operaz. Manutenz. Ordinaria
e Periodica

Km. 3.125

" 6.250

" 12.500

" 25.000

" 50.000 (+ scadenze GU e LA)

912

456

228

114

79

h. 0,30'

3h- 45'

4h- 25'

19h- 50'

96h- =

TOT (A) 13.081

Operaz. Manutenz. Periodica
(Compresa carrozzeria)

Km. 100.000 } comprese operaz.

" 200.000 } di LA e GU

" 400.000 - Idem di NU-OR-LA-GU

30

18

22

186 h.

678 h.

1.570 h.

5.580

12.204

34.540

52.324

TOT (A+B) 55.342

+ 15% 9.001

+ 25% 16.338

TOT. 107.978

Imprevisti per caduta -25% Sinistri = 15%

- Ore disponibili x operazio/anno N° 1534

- Agenti occorrenti 107.978 / 1534 = N° 68

- Agenti in forza N° 65 - incidenza per lav. est. N° -3

Mary L. P. P.

Comp. Comp.

Comp. Comp.

Comp. Comp.

Comp. Comp.

AGENZIA DI ORISTANO ANNO 1984 Km. 3.057.124 VEICOLI N° 68

Km x autobus 44.958 N° OPERAZIONI 24.480 Tempi unitari 025' Tempo totale 10.200

Operaz. Rifornimento pulizia Lavaggio autobus (68 x 360)

Operaz. Manutenz. Ordinaria e Periodica

Km. 3.125	496	h. 0,30'	248
" 6.250	248	3h- 45'	930
" 12.500	124	4h- 25'	548
" 25.000	62	19h- 50'	1.229
" 50.000	31	96h- =	2.976
		TOT (A)	5931

Operaz. Manutenz. Periodica (Compresa carrozzeria)

Km. 100.000	11	186 h.	2.046	TOT (A+B)	12.723
" 200.000	7	678 h.	4.746	+ 15%	1.908
" 400.000	-	1.570 h.	-	+ 25%	3.181
			6.792	TOT.	28.012

Imprevisti per caduta = 25% Sinistri = 15%

- Ore disponibili x operazio/anno N° 1584
- Agenti occorrenti 28.012 / 1584 = N° 18
- Agenti in forza N° 22 - incidenza per lav. est. N° +4

29

[Signature]
C. B. m.

[Signature]
D. Conzi

[Signature]

AGENZIA DI OLBIA ANNO 1984 Km. 1.054.181 VEICOLI N° 23

km x autobus 45.834 N° OPERAZIONI 8.280 Tempi unitari 025' Tempo totale 3.450

Operaz. Rifornimento pulizie
Lavaggio autobus (23 x 360)

Operaz. Manutenz. Ordinaria
e Periodica

Km. 3.125	176	h. 0,30'	88
" 6.250	88	3h- 45'	330
" 12.500	44	4h- 25'	195
" 25.000	22	19h- 50'	437
" 50.000	11	96h- =	1.056
		TOT (A)	2.106

Operaz. Manutenz. Periodica
(Compresa carrozzieri)

Km. 100.000	-	126 h.	-	TOT (A+B)	2.106
" 200.000	-	676 h.	-	+ 15%	316
" 400.000	-	1.570 h.	-	+ 25%	527
				TOT.	6.349

Imprevisti per caduta = 25% - Sinistri = 15%

- Ore disponibili x servizio/anno N° 1584
- Agenti occorrenti 6399 / 1584 = N° 4
- Agenti in forza N° 4 - incidenza per lav. est. N° -

[Signature]

S. Ruffa
Colonna

[Signature]
S. Conigiu

[Signature]

RECUPERI PRODUTTIVITA'		INCREMENTO SPESE E INVESTIMENTI	
AGENZIE - REPARTI OPERATIVI	LIRE	AGENZIE - REPARTI OPERATIVI	LIRE
<u>CAGLIARI</u>		<u>CAGLIARI</u>	
Impiego nuovo lavaggio automatico N. 3 agenti x L. 29.320.000 (+7%)	87.960.000	Acquisto nuovo lavaggio automat. Quota ammortam. annuo 10%	4.335.00
<u>SASSARI</u>		<u>SASSARI</u>	
Ricupero tempi lavoraz. gomme e ingrassaggio (incremento 7% sul 1984)	17.593.000	Acquisto capannone per gommisti Quota ammortamento annuo 4% Id. attrezzature 10%	1.000.00 1.800.00
<u>ORISTANO</u>		<u>ORISTANO</u>	
Arrivi e partenze nuova autostaz. partenze 90 x gg. 362 x 1 km. = Km. 32.580 costo autista 744 costo veicolo 331 1175 + 7% = 1275 x 32580	40.953.000	Costruzione nuova autostazione Quota ammortamento annuo del 4%	15.339.00
<u>OLBIA</u>		<u>OLBIA</u>	
Impiego nuovo lavaggio automatico (incremento del 7% sul 1984)	29.320.000	Acquisto nuovo lavaggio Quota ammortamento annuo del 10%	1.280.00
Differenza organico (da imputarsi a lavoraz. esterna) N. 5 x 29.320.000 (+ 7%)	146.600.000	Ristrutturazione officina di Cagliari. (2 ^a parte) L. 600.000.000 Quota ammortamento 4% 1984 " " 4% 0985	24.000.00 24.000.00
Incremento produttività per ampliamento e razionalizzazione strutture (da imputare a lavoraz. esterna) 50% R.G. carrozzeria (n. 15 x L. 17.000.000)	255.000.000	Investimenti per impianti e macchinari sulle nuove strutture L. 300.000.000 Quota annua ammortamento del 10 % Tecnologie di controllo e pensili ne sosta - 750.000.000 Quota ammortamento 4%	30.000.00 30.000.00
	577.626.000		
	445.072.000		132.754.000
DIFFERENZA per previsione ricupero di pro duttività 1985			

Ad integrazione dell'importo spese e investimenti occorrerà
valutare l'incidenza dell'IVA perchè, per tali attività, non
ne è previsto il rimborso (L.151/1981)

S. Pirella

C. Mancini

H. L. B.
R. Pirella

S. Confini
C. Mancini

Huy

all' P

Q

full

Progetto N. 8

RISTRUTTURAZIONE E PRODUTTIVITA' UFFICI AZIENDALI

Premesso che il numero degli impiegati dell'ARST al 30.6.83 è di n. 107 unità, ripartite nel modo seguente:

Direzione Generale	n. 35
Agenzia Cagliari	" 20
Agenzia Sassari	" 24
Agenzia Nuoro	" 12
Agenzia Oristano	" 10
Agenzia Guspini	" 2
Agenzia Olbia	" 2
Agenzia Lanusei	" 2

che l'età media è di 40 anni e l'anzianità di servizio di circa 20;

che sessantanove unità (pari al 64%) hanno completato la scuola dell'obbligo, 32 (il 30%) sono in possesso di diploma di scuola media superiore, 6 (il 5,6%) sono in possesso di diploma di laurea;

che, circa l'inquadramento, n. 5 unità sono al liv. 1°, 8 al 2°, 17 al 3°, 11 al 4°, 26 al 5°, 3 al 6°, 25 al 7°, 10 all'8°, 2 al 9°.

Le parti convengono di procedere ad una migliore distribuzione dell'unità disponibili presso le diverse strutture operative aziendali tenendo conto del numero, della complessità, della qualità delle attribuzioni e del carico di lavoro richiesto. Tale ristrutturazione numerica avverrà mediante il normale turn-over o a richiesta degli interessati, e previo esame tra le parti firmatarie e allo scopo di evitare gli inconvenienti già verificatisi nel caso dei trasferimenti d'ufficio da sede a sede.

Convengono altresì di realizzare una maggiore qualificazione ed un miglioramento del livello di professionalità del personale addetto agli uffici, sia avviando lo stesso a corsi di formazione specifici sia procedendo alla copertura dei posti vacanti con elementi forniti di capacità e preparazione corrispondenti alla sempre maggiore necessità di nuova professionalità.

La mobilità del personale impiegatizio tra i diversi uffici potrà realizzarsi, in relazione alle peculiari caratteristiche personali di ciascuno, nell'ambito del livello posseduto.

Nel corso dello stesso anno si procede all'assunzione, in sostituzione di personale cessato dal servizio, di un funzionario al livello 2° per il Servizio tecnico, di un funzionario al liv. 3° per il Servizio Esercizio e di un funzionario al liv. 3° per il Servizio Affari Generali e Approvvigionamenti, tutti forniti di diploma di laurea e dotati, tra l'altro, di preparazione specifica di base sull'uso dei sistemi meccanografici e sui criteri organizzativi dei settori cui saranno addetti.

Mey

S. Fenu
Roberto

S.

et

S. Confini

H. Fenu

M. G.

Nel corso del 1985 saranno organizzati specifici corsi di qualificazione cui parteciperà, a turno, almeno un terzo del personale impiegato sul linguaggio dell'informatica, sui principali problemi a monte e a valle della programmazione meccanografica, sulle metodiche e tecniche di magazzino e di approvvigionamenti.

Nel corso del 1986 si procederà alla revisione delle competenze delle unità operative periferiche, elaborando, sulla scorta delle nuove immissioni di personale qualificato e dei risultati dei corsi di riqualificazione, nuove forme di decentramento e di ripartizione dei compiti tra centro e periferia.

Si procederà in tale fase a ridisegnare in accordo tra le parti firmatarie il quadro delle funzioni, delle mansioni e della responsabilità collocando il personale in una nuova struttura aziendale.

L. Monti



G. Russo
Cobianchi

Il 4/10/85
Russo, Cobianchi
S. Confini


