



AZIENDA REGIONALE SARDA TRASPORTI
CAGLIARI

CONTRATTO INTEGRATIVO AZIENDALE

Il giorno 4 febbraio 1992 presso la Presidenza della Giunta Regionale, via Oslavia, Cagliari

L'A.R.S.T. e le OO.SS. regionali FILT- CGIL, FIT-CISL, UILT-UIL e FAISA CISAL hanno stipulato bozza di accordo, successivamente trasformato nel presente contratto, firmato dalle parti presso l'Assessorato ai Trasporti della Regione Sarda, approvato dal Consiglio di Amministrazione A.R.S.T. il 15/4/92 con delibera n. 1563 .

La delibera e' stata approvata dall'organo regionale di controllo il 02/06/92 e dalla stessa data e' divenuto esecutivo il presente accordo.

PREMESSO

- che le parti sono d'accordo nel considerare centrale, per una piu' avanzata e moderna organizzazione del trasporto sull'intera area regionale, il ruolo delle aziende pubbliche;

- che in questo quadro l'ARST conferma il proprio impegno per una sempre piu' avanzata organizzazione tecnica, organizzativa e gestionale, capace di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di priorita' del mezzo pubblico ;

- che e' pero' necessaria, a sostegno di tale impegno, una chiarificazione della politica del trasporto regionale la quale permetta alle aziende del settore di conoscere le proprie aree d'intervento e pianificare le condizioni di operativita' e di efficienza, oltre che nei servizi tradizionali di linea, anche nelle zone a bassa densita' demografica (con sistemi gestionali non tradizionali) e nel settore del turismo che non puo' essere lasciato esclusivamente all'attivita' degli operatori privati;

- che le parti concordano sulla centralita' dell'innovazione dei mezzi e delle tecnologie per rendere sempre piu' moderna l'attivita' dell'Azienda e migliorare le prestazioni offerte all'utenza, aumentando il gradimento della stessa verso i servizi offerti;

- che, a questo riguardo, valutando positiva l'esperienza condotta in altre parti del territorio nazionale, si ritiene utile l'attuazione di servizi con caratteristiche di maggiore flessibilita' sia per servire anche le zone a piu' bassa densita' di popolazione, sia per ridurre i tempi di percorrenza con soppressione dei tempi morti (soste. ingressi e regressi), sia per permettere la bigliettazione agli utenti in qualsiasi situazione, eliminando nel contempo l'evasione;

- che devono, in tale quadro, essere modificate, in termini di flessibilita' ed efficienza, anche le normative interne sull'organizzazione del lavoro del personale;

- che pertanto il profondo processo di riorganizzazione delle officine e depositi ed impianti, fondato sulla metodologia dei tempi standard e sulla definizione di indici produttivi, dovra' comportare una piu' efficace gestione dei programmi di lavoro, tale da consentire recuperi di efficienza nell'area degli operai;

- che il programma di trasformazione dei turni da doppio a monoagente dovra' continuare, in quanto contiene notevole potenzialita' per ottenere recuperi di produttivita'. Tale programma dovra' svolgersi nel rispetto della massima affidabilita' operativa per l'Azienda ed ogni garanzia nella posizione giuridica dei bigliettai destinati a nuove mansioni;

- che la realizzazione delle procedure e l'introduzione di nuove tecnologie all'interno degli uffici, rendera' possibile un contenimento ulteriore del personale impiegatizio, col contemporaneo miglioramento del livello professionale dello stesso;

- che la discussione degli argomenti trattati e contenuti nei singoli progetti predisposti dall'Azienda risulta compatibile con l'area di competenza riservata alla contrattazione aziendale in quanto i progetti stessi posti a base della presente trattativa tendono a perseguire effettiva produttivita' nel senso, sia di un suo aumento a parita' di costi, sia della sua costanza in presenza pero' di minori costi di produzione;

- che il Ministro dei Trasporti con circolare del 25/9/90, inviata agli Assessori ai Trasporti ed alle associazioni datoriali, ha stabilito che "aumenti salariali prevedibili nella contrattazione aziendale possono essere fondati esclusivamente sulla realizzazione di progetti elaborati dalle aziende, dai quali derivino quantificabili ed accertabili economie del costo del personale.

In particolare si rammenta l'Accordo nazionale 27 febbraio 1987 il quale prevede che le economie derivanti dai recuperi di produttività, in attuazione di progetti aziendali, siano accertate attraverso periodiche verifiche da effettuarsi comunque in coincidenza con la formazione del bilancio"

Le parti convengono sulla necessità che venga predisposto un nuovo protocollo che disciplini le relazioni industriali in azienda.

PROGETTO AGENTE UNICO E IMPIEGO BIGLIETTAI

Art.1

La trasformazione dei turni da doppio a monoagente viene realizzata con le modalità previste dai precedenti contratti integrativi aziendali del 10/7/84 e del 21/10/88, con le modificazioni contenute nel presente accordo.

La trasformazione dei turni da doppio a monoagente genera produttività nella misura in cui le unità di bigliettai residue (n. 103 circa), classificate ad esaurimento dal C.C.N.L., cessano dal servizio contemporaneamente alla trasformazione dei turni, ovvero vengono impiegate in altre posizioni di lavoro compatibili ed utili al processo produttivo, individuate preventivamente.

La produttività del presente progetto è subordinata inoltre all'effettiva necessità delle posizioni di lavoro nelle quali i bigliettai possono essere impiegati. Poiché la qualifica di bigliettaio è tra quelle ad esaurimento, gli stessi non potranno essere rimpiazzati con altre unità per la copertura dei posti nei quali vengono collocati.

Art.2

Le parti concordano che la trasformazione dei turni continuerà nel 1992 e negli anni seguenti di valenza contrattuale secondo i criteri e le garanzie indicate nell'art. 1 e in base alle esigenze di sviluppo aziendale.

In particolare negli anni successivi continuerà secondo priorità da indicare, con le stesse procedure, entro il mese di ottobre dell'anno precedente.

Le parti convengono che i bigliettai recuperati dalle trasformazioni dei turni potranno accedere alle qualifiche previste nella pianta organica o numerica e svolgere le mansioni indicate in parentesi:

- a) ausiliari (guardiano, portiere, usciere, commesso, conducente di veicoli di servizio);
- b) verificatore di titoli di viaggio;
- c) addetto alla manutenzione dei veicoli (rifornimento, lavaggio, rabbocchi, distribuzione ricambi, operazioni di controllo e ripristino dei livelli olii ed acqua);

previo superamento di prove attitudinali specifiche per singole posizioni ed Agenzie e formazione di relative graduatorie che resteranno in vigore per tutto il periodo di valenza del presente accordo:

d) operaio generico :

e) impiegato generico;

previo superamento, per tali ultime qualifiche, di selezioni interne, riservate ai bigliettai.

Le prove attitudinali e selettive indicate nel precedente comma saranno bandite a partire dal terzo mese dall'approvazione del presente accordo da parte dell'organo regionale di controllo.

Art.3

Le parti convengono che per la copertura dei posti indicati negli articoli precedenti saranno utilizzate, fino ad esaurimento, le graduatorie degli idonei nonché quelle delle prove attitudinali ancora aperte.

Art.4

Gli interessati conservano la medesima qualifica di Bigliettaio ad esaurimento in caso di copertura dei posti di cui all'art.2, p.ti a), b), c), con le mansioni che saranno specificate nella lettera di mutamento delle stesse.

Nel caso di attribuzione anche occasionali e parziali, di mansioni differenziate e superiori, verrà corrisposta differenza paga.

Art.5

Per la copertura dei posti di cui alle lettere d), e) dell'art.2, ai vincitori delle relative prove concorsuali saranno attribuite la qualifica ed il livello di inquadramento corrispondenti al posto messo a concorso (interno o pubblico).

Art.6

Le clausole del contratto integrativo aziendale del 14/1/1972, e relativa interpretazione data con Accordo Aziendale del 11/4/72, concernenti l'orario giornaliero di lavoro del personale viaggiante, sono abrogate con decorrenza 1/3/92.

Conseguentemente per la disciplina dell'orario medio giornaliero di lavoro si applica integralmente l'art. 4.A1 del C.C.N.L. 23/7/76, così come modificato dall'art. 4 dell'A.N. 12/1/85.

Art. 7

Le mansioni di verificatore dei titoli di viaggio verranno attribuite ai bigliettai ad esaurimento in concomitanza con la trasformazione dei turni e finche' tale processo non sara' interamente compiuto.

Art.8

Gli agenti di movimento continueranno a svolgere le mansioni principali di guida, con turni promiscui per le altre mansioni previste dal C.C.N.L.. quali capo piazzale, capolinea, addetto ufficio movimento, manovra a completamento dei turni in regime di sottoutilizzo. La verifica dei titoli di viaggio sara' loro affidata in misura crescente, in proporzione all' esaurimento dei bigliettai, e/o in caso di indisponibilita' di unita' di bigliettai presso le diverse sedi.

Art.9

Il numero dei verificatori sara' equiparato, entro due mesi dall'approvazione del presente accordo, al 10% dei turni ad agente unico computati per Agenzia in relazione alle corrispondenti trasformazioni di turni da doppio a monoagente.

Art.10

Per il completamento dei turni con orario effettivo inferiore alle 6 ore e 30 minuti giornalieri saranno utilizzati gli agenti di movimento, per lo svolgimento delle mansioni di cui all'art.8, unitamente ai conducenti di linea, per manovra, rifornimento veicoli ed altre mansioni accessorie, in turni giornalieri promiscui.

Le mansioni di manovra saranno svolte successivamente a quelle di guida, mentre tutte le altre mansioni complementari da svolgere promiscuamente potranno essere inserite prima o dopo la guida, al mattino o al pomeriggio, in base ai turni elaborati secondo l'art. 2 del progetto n.6 del contratto integrativo 10/7/84.

Art.11

La durata del nastro lavorativo viene confermata, per il periodo di vigenza del presente accordo, nella misura di n.9 (nove) ore, cosi' come previsto dal progetto n. 10 del contratto integrativo aziendale del 10/7/84.

Poiche' sul piano operativo e' stata verificata l'esigenza di attivare in via d'urgenza turni con nastro superiore al detto limite, le parti concordano che, in via eccezionale ed a titolo provvisorio (allo scopo di fare fronte alla concorrenza dell'impresiditoria privata), tali turni saranno immediatamente attivati, fermo restando l'impegno a riportare gli stessi, con opportune ristrutturazioni, al limite contrattuale suddetto non appena le condizioni d'esercizio lo rendano possibile.

Art.12

Per i nastri di durata superiore alle nove ore sono istituite le seguenti indennita':

L. 2.000	per nastri fino alle	10 ore;
L. 3.600	" " " "	11 "
L. 5.000	" " " "	12 "
L. 6.000	" " oltre le 12 ore	

Tali indennita' saranno corrisposte una sola volta in relazione alla misura massima del turno effettuato e non si sommano per il numero di ore che superano la durata standard del nastro.

Art.13

Il recupero di produttivita' sinora realizzato con il presente progetto e' pari al costo delle unita' di personale con qualififiche ad esaurimento (bigliettai, verificatori e ausiliari) cessati dal servizio e non rimpiazzati nel corso del 1990 e sino al 31/12/91, per un importo complessivo di L. 2.528.000.000. Tale recupero continuera' ad avere efficacia fino al permanere delle condizioni di non rimpiazzo, determinando incremento della produttivita' media per addetto (anche nell'ipotesi di medesima produzione) poiche' sarebbe realizzata con un numero inferiore di addetti.

Riferendosi al periodo di vigenza del presente accordo, e cioe' dal 1.1.92 al 31.12.94, all'importo sopra indicato:

- sara' aggiunto, sia pure per quota parte, sul valore annuale dello straordinario in turno (L. 500.000.000) l'equivalente del risparmio derivante dal completamento dei turni di lavoro del personale viaggiante in regime di sottoutilizzo mediante lo svolgimento di altre attivita', in turni giornalieri promiscui, oltre all'attivita' principale di guida;

- saranno aggiunte le indennita' di pernottamento, diarie e trasferta risparmiate in seguito alla ristrutturazione dei turni, al netto dei costi;

- saranno dedotti i costi sopportati per sdoppiamento dei turni che hanno comportato un aumento del numero degli autisti.

Tutte le erogazioni indicate nei precedenti commi saranno conteggiate secondo la parametrizzazione prevista dal C.C.N.L. in vigore al momento delle verifiche.

Art.14

Gli inadempimenti o i successivi ostacoli al processo di trasformazione previsto con le modalita' sopra concordate, comporteranno l'interruzione del conferimento delle indennita' stabilite a partire dal mese successivo alla verifica.

PROGETTO TEMPI DI TRASFERIMENTO. ACCESSORI E COMPLEMENTARI

Art.15

Le parti concordano che i tempi di trasferimento rimangono fissati nella seguente misura, quale risulta dalle rilevazioni sui tempi reali effettuate dalle commissioni paritetiche istituite allo scopo:

AGENZIA DI CAGLIARI

Sede	10 minuti
S. Anna Arresi	0 "
Sanluri	5 "
S. Vito	5 "

AGENZIA DI SASSARI

Sede	10 minuti
Alghero	0 "
Pozzomaggiore	3 "
Bosa	3 "
Bono	5 "

AGENZIA DI NUORO

Sede	10 minuti	
Sorgono	3 "	(per le corse dirette a Meana. Ortueri .Atzara)
Sorgono	10 "	(per le corse dirette a Nuoro. Tonara.ecc.)
Fonni	11 "	
Siniscola	5' minuti	
Dorgali	7' "	

AGENZIA DI ORISTANO

Sede	7 minuti
Laconi	5 "
Abbasanta	2 "

Ales

2

AGENZIA DI GUSPINI

Sede 5 minuti

AGENZIA DI OLBIA

Sede 5 minuti
Isola Bianca 12 "

AGENZIA DI LANUSEI

Sede 0
Tortoli' 0

Art.16

I tempi accessori vengono determinati nella misura complessiva di 15' in un turno e comprendono lo svolgimento delle seguenti operazioni: controllo pneumatici, cristalli, gruppi visivi, pulizie esterne, ammaccature, controllo spie varie (livello pressione olio, livello liquido refrigerante, livello carburante, pressione aria, ecc.), verifica dotazioni di bordo, attrezzature e documenti, verifica targhe indicatrici di percorso, compilazione del rapporto di servizio e documenti di bigliettazione, controllo O.S. giornaliero e ricerca autobus nel deposito.

Art.17

I tempi complementari vengono determinati in un totale di 15' per turno tipo di due riprese: in particolare vengono assegnati 5' per le prestazioni da effettuarsi prima della corsa (pre) e 2'30" per le operazioni post-corsa.

I tempi indicati nel comma precedente comprendono l'effettuazione delle seguenti operazioni: 1) apertura e chiusura dei portelloni del bagagliaio, presenziamento ed assistenza alle operazioni di incarrozzamento e scarrozzamento dei passeggeri, bagagli, pacchi e relativa documentazione; 2) controllo visivo dei titoli di viaggio e dell'obliterazione; 3) apertura e chiusura portelloni ai capolinea, nonché nelle fermate intermedie quando i bagagli a mano non trovino collocazione per misure (cm. 50 x 20 x 35) e affollamento, all'interno degli autobus. I bagagli che eccedono i limiti di ingombro suddetto dovranno essere sistemati nel vano bagagli e tassati, nei servizi ad agente unico, con tariffa minima di L. 1.000 a collo. Il 50% della tariffa competerà al conducente unico che effettua il servizio; 4) emissione dei biglietti secondo il progetto relativo.

Riprese superiori alle due previste per turno tipo, comporteranno ulteriori 5' per operazioni precorsa e 2'30" per operazioni post-corsa.

Art.18

I tempi di trasferimento, accessori e complementari, così' come determinati rispettivamente negli artt.15, 16, 17, vengono inclusi nel nastro lavorativo secondo le previsioni contenute nel progetto n.3, 5 cpv., del contratto integrativo aziendale del 10/7/1984.

Art.19

Gli autobus temporaneamente in sosta presso capolinea esterni stazioneranno in parcheggi indicati dall'Azienda.

I trasferimenti saranno considerati come tempi accessori se disposti dall'Azienda secondo turni concordati con le OO.SS. locali (Commissioni orari e turni).

I biglietti iniziano e terminano il servizio al capolinea di partenza.

PROGETTO RISTRUTTURAZIONE LINEE E SERVIZI DI NOLEGGIO

Art. 20

Le parti concordano di esercitare un'azione comune presso i competenti organi regionali affinché venga rispettato il ruolo dell'Azienda quale previsto dalla legge regionale istitutiva, n.16/1974, e siano chiarite le prospettive del trasporto pubblico extraurbano.

Verrà richiesta nel contempo la determinazione di una quota significativa dei servizi di noleggio e turistici da attribuire alle aziende pubbliche in proporzione ai servizi sociali particolarmente onerosi, allo scopo di non istituzionalizzare l'oligopolio dei privati nel settore e di permettere alle aziende pubbliche di contenere i deficit risultanti dall'effettuazione dei servizi sociali di loro pertinenza.

Art.21

L'ARST si impegna a migliorare la gestione dei servizi attraverso: l'adattamento della rete alle attuali esigenze; la celerificazione delle linee; il contenimento dei costi, con particolare riferimento agli ingressi e regressi (penalizzanti qualitativamente), ed ai servizi con basse soglie di socialità e poco remunerati.

Tali servizi potranno essere gestiti col regime della subconcessione da affidare a piccoli noleggiatori locali allo scopo di eliminare gli ingressi e i regressi, estremamente onerosi come tempi e come orari.

L'Azienda si impegna a redigere progetti specifici al riguardo da presentare a corredo dell'istanza di autorizzazione alla autorità competente per la modifica dei servizi.

Art.22

Le parti convengono di potenziare il servizio informazioni e di ausilio all'utenza mediante selezioni per biglietti riqualificati all'uopo.

Art.23

L'ARST si impegna a perseguire il miglioramento della qualità del servizio già in atto mediante la richiesta di acquisto di n. 50 nuovi autobus per l'anno 1992, forniti di riscaldamento, aria condizionata e perfezionati sistemi di sicurezza.

Art.24

Le parti si impegnano ad attivare altre misure, dirette al miglioramento del servizio e dell'organizzazione del lavoro nel periodo di vigenza del presente accordo, previste nei progetti specifici relativamente a:

- riduzione dei costi del servizio mediante completamento dei turni in regime di sottoutilizzo;
- riduzione dei pernottamenti, delle diarie e dello straordinario mediante ristrutturazione dei turni e ridistribuzione delle linee tra le Agenzie;
- bigliettazione in vettura.

PROGETTO RISTRUTTURAZIONE OFFICINE E LAVORAZIONI

Art.25

Le parti convengono che la riorganizzazione delle officine e' finalizzata ai seguenti obiettivi:

a) adeguamento dell'orario di lavoro delle officine in modo che la massima concentrazione del personale si abbia in coincidenza con la maggior presenza in officina dei veicoli da assistere tenendo conto peraltro delle necessita' derivanti dai fermi - macchina ;

b) presenziamento nelle officine anche in ore pomeridiane;

c) flessibilita' delle mansioni degli operai con l'attuazione della plurimansionalita;
d) uniformita' dell'orario di lavoro del magazzino con quello dell'officina.

Art.26

Nelle officine e' istituito un turno avvicendato pomeridiano degli operai necessari per garantire l'attivita' delle stesse da parte di almeno 1/5 del personale operativo.

Art.27

L'organizzazione del personale d'officina sara' strutturata per squadre di lavoro cosi' come indicato nella specifica di progetto allegata al presente accordo del quale costituisce parte integrante.

A tal fine si procedera' alla individuazione dei capi officina, dei capi squadra e dei capi operai nel rispetto delle declaratorie previste dal C.C.N.L. .

I flussi di traffico, lavorazioni e posizioni di lavoro verranno predisposti per tutte le officine dell'Azienda.

Art.28

Le parti concordano di specificare le qualifiche di coloro che dovranno svolgere la plurimansionalita' e le mansioni di massima alle quali essi potranno essere adibiti (es.: gli addetti alla manutenzione potranno svolgere anche mansioni di: rifornimento veicoli, ingrassaggio, lavaggio pezzi, manovra, pulizia veicoli, ausilio agli operai specializzati, piccole manutenzioni, distribuzione pezzi, ecc.. Gli operai generici svolgeranno anche mansioni di: lubrificazione, operazioni di smontaggio e montaggio, manutenzioni non complesse anche di carattere manuale, preparazione lavorazioni complesse quali per es. la verniciature, ecc.. Gli operai tecnici svolgono attivita' anche complesse nelle diverse specializzazioni - pompista, lamierista, verniciatore, elettrauto, gruppista, motorista, ecc.-).

Art.29

Alcune lavorazioni d'officina possono continuare ad essere affidate all'esterno secondo valutazioni dell'Azienda con riferimento alla loro complessita' ed alle carenze indicate nel progetto.

Qualora nel corso di un periodo di esperimento del progetto dovessero realizzarsi recuperi di produttivita' tali da rendere possibile l'esecuzione all'interno di alcune lavorazioni esse saranno svolte in Azienda.

Continuano invece ad essere affidate all'esterno tutte le lavorazioni che non e' possibile effettuare nelle officine aziendali.

Art.30

Le parti concordano che nell'eventualita' in cui si dovesse verificare un mutamento dei criteri di gestione delle officine e il progressivo aumento della produttivita', tali da far si che tutte le lavorazioni possano essere svolte all'interno dell'Azienda, si procedera' a formulare una diversa proposta di riorganizzazione delle officine, anche con aumento del numero degli operai necessari e in attuazione del progetto di riorganizzazione.

Art.31

Allo scopo di realizzare quanto previsto negli articoli precedenti le parti si impegnano a redigere progetti specifici per singole officine periferiche entro 6 mesi dall'approvazione del presente accordo seguendo le linee generali del progetto al fine di adattarlo alle necessita' e potenzialita' locali.

Art.32

Le parti concordano che per la realizzazione del presente progetto e' necessario attestare la forza lavorativa delle officine aziendali in n. 150 addetti, ivi compresi gli operai assunti con contratto di formazione - lavoro.

Art.33

La produttivita' realizzabile con l'attuazione del presente progetto viene stimata in L. 890.000.000 per anno dal 1992 al 1994.

La somma di L. 576.797.000. prevista dalla tabella allegata come totale delle indennita', da corrispondere a coloro che osservino il nuovo orario di lavoro (art. 25 a), la flessibilita' delle mansioni (art. 25 b) e partecipino effettivamente al lavoro pomeridiano stabilito per turni avvicendati nelle officine (art. 26), e come tale da considerare come costo da porre in detrazione, potra' essere viceversa computata, a seguito delle necessarie verifiche e d'accordo con le OO.SS.. come incremento della produttivita' generale.

Le parti convengono di stabilire la destinazione della predetta somma entro tre mesi dalla firma del presente contratto.

PROGETTO RISTRUTTURAZIONE UFFICI

Art.34

Sino a che non sara' intervenuta l'approvazione di una pianta organica dell'Azienda le parti convengono che le linee generali della struttura aziendale saranno ispirate ai principi contenuti negli articoli seguenti.

Art.35

Si procedera' alla individuazione in tutta la struttura aziendale di aree di responsabilita' in cui sia tenuta presente: a) la necessaria equivalenza dell'esercizio di poteri con la responsabilita'; b) la distinzione tra funzioni operative, funzioni di staff (o consulenza) e funzioni di controllo.

Art.36

Le funzioni operative, allo scopo di dare attuazione al decentramento dei compiti, saranno svolte in prevalenza nelle agenzie preposte ai capoluoghi di provincia, con la individuazione, in sede di Consiglio di Amministrazione prima e di Direzione poi, di sub-obiettivi e dei mezzi per il raggiungimento in autonomia degli stessi. A tal fine i posti vacanti verranno destinati prevalentemente alle struttura periferiche.

Si realizzeranno nel contempo principi di responsabilita' e di controllo mediante la introduzione di tecniche budgetarie.

La sintesi dei risultati sara' riconducibile alle funzioni direzionali.

I risultati saranno esaminati periodicamente con le OO.SS..

Art.37

L'operativita' dell'informatica distribuita con i diversi elementi di supporto alle decisioni, sara' caratterizzata dall'aumento delle capacita' di elaborazione, anche con la sostituzione dell'attuale sistema e la dotazione di ulteriori mezzi di affinamento delle attivita' informatiche.

Ai responsabili dell'applicazione dei programmi presso le varie strutture sara' riconosciuta specifica indennita' legata alla funzione e alla presenza.

A coloro che svolgono effettiva attivita' di utilizzazione e digitazione dati ai terminali a livello di sostituzione della stenografia e dattilografia e uso dei programmi informatici elementari di base, viene riconosciuta, in luogo dell'attuale indennita' elettrocontabile, una specifica nuova indennita' di mansione il cui valore viene determinato in L. 2.000 (duemila) per giorno di effettiva presenza.

Art.38

La formazione del personale viene affidata a un piano in cui siano previste, per ogni funzione e per ogni agenzia, adeguati percorsi formativi di carriera.

Art.39

Il personale necessario per coprire i posti che risulteranno vacanti dovrà possedere titoli specifici allo scopo di migliorare la qualità delle prestazioni e fronteggiare adeguatamente le previste innovazioni organizzative ed in ispecie il nuovo sistema informatico ed il controllo di gestione.

Art.40

Al fine di valorizzare il ruolo degli impiegati con funzioni direttive e/o con responsabilità di coordinamento di intere unità operative in strutture complesse (Agenzie, Officine, Uffici movimento nelle principali unità periferiche) verranno istituite speciali indennità di mansione connesse all'effettivo svolgimento delle funzioni e delle responsabilità attribuite, nonché al raggiungimento degli obiettivi assegnati e alla realizzazione dei progetti di produttività.

Tali indennità non faranno parte della retribuzione normale e non saranno mensilizzate.

Secondo la loro natura giuridica potranno essere trasferite, per sostituzione, in capo ad altri soggetti incaricati delle medesime mansioni.

Art.41

In linea del tutto sperimentale le parti concordano di limitare per il periodo di vigenza del presente contratto le unità di personale addetto agli uffici aziendali centrali e periferici in numero di 110 unità complessive, con riduzione di n. 11 unità rispetto alla pianta organica proposta alla Regione.

In sede di verifica, sarà apprezzato economicamente il risultato di tale operazione.

PROGETTO PART - TIME

Il progetto presentato prevede l'assunzione con contratto di lavoro part-time per conducenti di linea da adibire al servizio di trasporto studenti e operai in modo tale da completare i turni in sottoutilizzo.

Art. 42

In relazione ai diritti e alle priorit  nell'assunzione a full - time, rispetto agli idonei inclusi nella graduatoria per le assunzioni a ruolo, l'attuazione del progetto dev'essere differita fino ad adeguamento delle norme sulle assunzioni.

Nel frattempo si preciseranno le garanzie di ordine previdenziale e sull'orario minimo .

Le parti concordano sull'ammissibilit  dell'applicazione del contratto in questione a casi isolati di trasformazione di rapporti full - time in part - time, a domanda.

Le parti si impegnano ad inserire nel prossimo bando di concorso per autisti la clausola in base alla quale gli idonei inclusi in graduatoria saranno assunti preventivamente a part - time e avranno diritto di priorit  nell'assunzione a ruolo.

Le parti si impegnano a concordare un piano attivazione del presente progetto entro il 1992. da valere per gli anni successivi di vigenza del presente contratto.

PROGETTO LAVORO STRAORDINARIO

Art.43

Le parti concordano di ridurre lo straordinario occasionale almeno del 50% rispetto alla media delle ore degli ultimi 2 anni.

Saranno preliminarmente stabilite misure per Servizio e per ciascuna Agenzia. calcolate in proporzione alla media indicata nel comma precedente e ripartite nel corso dell'anno in base a motivate e accertate esigenze di servizio.

Art.44

Il lavoro straordinario deve essere saltuario. occasionale, nonche' legato a prestazioni che complessivamente considerate non raggiungono il costo di ulteriori unit  di personale per gli stessi settori di produzione. I dipendenti non possono sottrarsi alla prestazione del lavoro straordinario come sopra definito ed eventuale rifiuto sara' configurato come inadempimento contrattuale, con tutte le conseguenze del caso.

Art. 45

Il risparmio ottenuto dalla riduzione dello straordinario in base alla percentuale stabilita, rispetto alla media degli ultimi 2 anni, che risultera' a consuntivo previa verifica periodica e aggiornamento dei costi, costituir  ulteriore recupero di produttivit .

PROGETTO BIGLIETTAZIONE IN VETTURA.

Art.46

Le parti convengono che la bigliettazione in vettura da parte dei conducenti si realizza alle seguenti condizioni:

a) biglietti e abbonamenti continuano ad essere venduti presso biglietterie aziendali e punti vendita convenzionati, ovvero con macchine emettitrici;

b) i viaggiatori sprovvisti di documento di viaggio al momento dell'accesso in vettura potranno richiederlo al conducente al quale viene affidata una dotazione di biglietti, la cui tariffa, date le condizioni di eccezionalità della vendita, sarà maggiorata di un diritto di esazione in vettura;

c) il diritto di esazione, che deve avere un valore di deterrenza, riveste un'importanza fondamentale nel sistema: quello di scoraggiare i viaggiatori, dall'acquisto del biglietto in vettura in condizioni di normalità;

d) il diritto di esazione, regolarmente autorizzato e pubblicizzato all'utenza, costituirà, in aggiunta alla tariffa normale, il nuovo prezzo del biglietto emesso in vettura, senza rilascio di ricevute speciali ma con la fornitura di biglietti di esazione a taglio fisso;

e) la misura del diritto di esazione, determinata con decreto dell'Assessore ai Trasporti della R.A.S., potrà essere graduata in proporzione al prezzo del biglietto normale o secondo altri criteri (es. percorrenza chilometrica), che saranno individuati dopo una prima sperimentazione semestrale.

Art.47

Le parti convengono che ai conducenti che effettuano la bigliettazione in vettura sarà attribuito il 50% dei diritti di esazione riscossi, dedotti i costi relativi alla tecnologia del sistema.

Art.48

La distribuzione dei titoli di viaggio presso le biglietterie può essere affidata ai verificatori ed all'occorrenza attivata mediante i normali servizi di linea, col criterio dell'attribuzione ai turni con minori incombenze.

Art.49

L'attuazione del presente progetto sulla totalità dei turni ad agente unico esistenti e di quelli ancora da trasformare può realizzare il recupero totale dell'evasione, stimata annualmente nella misura del 5% sul totale dei proventi per vendita biglietti e abbonamenti.

Art.50

La graduale applicazione del presente progetto sui singoli autoservizi sara' concordato localmente.

EROGAZIONI E VERIFICHE SULLA PRODUTTIVITA'

Art.51

Indennita' "una tantum".

Viene stabilita la corresponsione "una tantum" della cifra lorda di L. 2.000.000 per ciascun dipendente, parametrata al liv. 6 delle tabelle nazionali vigenti, da valere a titolo di produttivita' forfettaria per gli anni 1990 - 1991 a tacitazione totale di ogni richiesta di produttivita' per detto periodo.

Tale indennita' verra' corrisposta in misura proporzionale alle giornate di presenza in servizio, non fara' parte della retribuzione normale e pertanto non sara' considerata utile agli effetti di alcun altro istituto o materia, previsti dal Contratto nazionale o da Accordo o contratto aziendale e neanche quindi ai fini del trattamento di fine rapporto, della tredicesima e della quattordicesima mensilita'.

Tale indennita' sara' corrisposta in due tranches del 50% ciascuna nei mesi di marzo e maggio 1992.

Art.52

Verifica risultati produttivita'.

La verifica dei risultati dei progetti e della produttivita' effettivamente realizzata avverra' semestralmente, dopo il 30 giugno e dopo il 31 dicembre di ogni anno.

Per ogni semestre di validita' del presente contratto, a partire dal 1/1/92, verra' corrisposto mensilmente un acconto sulla produttivita' da realizzare nel semestre, da accertare e quantificare a fine periodo, calcolato sulla base del 50% della quota delle somme da attribuire ai lavoratori, fissate nella misura massima del 60% del totale previsto dai progetti.

L'ammontare risultante sara' suddiviso per 6 mesi e per il numero dei presenti in servizio, parametrato al livello 6.

Il conguaglio avverra' in base ai risultati delle verifiche semestrali e sara' corrisposto in unica soluzione entro 60 giorni dalla scadenza di ciascun semestre.

Art.53

Acconti.

Gli acconti saranno corrisposti con cadenze mensili, verranno erogati come "indennita' di produttivita'", proporzionati ai giorni di presenza e di effettivo svolgimento del servizio, non faranno parte della retribuzione normale e, pertanto, non saranno considerati utili agli effetti di alcun altro istituto o materia previsti dai contratti nazionali e da contratti o accordi aziendali, e quindi neanche ai fini del trattamento di fine rapporto, della tredicesima e della quattordicesima mensilita'.

I permessi sindacali retribuiti previsti dagli accordi aziendali vigenti sono considerati come giornate di effettiva presenza.

Art.54

Mancata realizzazione della produttività.

Nel caso che la produttività prevista non sia raggiunta le indennità di produttività saranno ridotte del 10% per ogni progetto non attivato o che non abbia raggiunto gli obiettivi prefissati, senza alcuna diversa pretesa relativa alla continuità ed all'automatismo delle erogazioni.

Art.55.

Validità del contratto.

Il presente contratto integrativo ha validità per gli anni 1992 - 1993 - 1994.

Gli effetti economici hanno decorrenza dal 1/1/92.

Un disaccordo sulla verifica produce la disdetta del contratto salvo che non intervenga una mediazione della R.A.S., che ripristini le condizioni di compatibilità alla base delle intese.

La tabella di previsione della produttività per gli anni 1992/1993/1994 e' la risultante dei progetti di cui al presente contratto e ne costituisce parte integrante.

RECUPERO PRODUTTIVITA' 1990-1991-1992-1993 AL LORDO DEGLI ONERI AZIENDALI

PROGETTO	ART.	1990	1991	1992	1993	1994
1) AGENTE UNICO	12	- 715.000.000	- 1.813.000.000	- 2.188.000.000	- 2.396.000.000	- 2.396.000.000
		Costo unità ad esaurimento cessate dal servizio e non rimpiazzate 1990 - 1991				
9/12		Completamento sottoutilizzo turni Risparmio forfettizzato L. 500.000.000				
11		-	-	- 500.000.000	- 500.000.000	- 500.000.000
		A dedurre indennità: proposta Azienda: L. 134.640.000				
		-	-	+ 134.640.000	+ 134.640.000	+ 134.640.000
		Proposta OO.SS.: L. 260.124.000				
12		-	- 260.000.000	- 260.000.000	- 260.000.000	- 260.000.000
		Sdoppiamento dei turni/Ind. Pernott.				
2) PROG. TEMPI ACCESS.	1	-	-	-	-	-
		Risparmio di n. 44 ore di straordinario prop. Azienda: L. 348.480.000				
3) PROG. RISTR. LINEE		-	-	-	-	-
		Dichiarazione d'intenti				
4) PROG. RISTR. OFFICINE	9	-	-	- 890.000.000	- 890.000.000	- 890.000.000
		Previsione con organico officina non superiore a n. 150 unità nel periodo di valenza contrattuale				
5) PROG. RISTR. UFFICI	9	-	-	+ 576.797.000	+ 576.797.000	+ 576.797.000
		A dedurre ind. mansione personale terminale				
		-	-	+ 30.608.000	+ 30.608.000	+ 30.608.000
6) PROG. PART-TIME	1	-	- 768.732.000	-	-	-
		Recupero di n. 12 unità (98 anziché 110) relativ. 1991				
7) PROG. LAVORO STRAORDINARIO	1	-	-	-	- 1.030.000.000	- 1.030.000.000
		Turni part-time. Difficile realizzazione prima della scadenza graduatoria				
2		-	-	- 792.000.000	- 792.000.000	- 792.000.000
		Riduzione 50% straordinario occasionale				
		Applicazione art. 4/A.1 C.C.N.L. 23.7.85, con riduzione a n. 39 ore settimanali secondo art. 4 Acc.Naz. 12.7.85, a fronte di concordata cessazione effetti art.4 Acc. Az.le 14.1.72 e interpretazione da Acc. Az.le 11.4.72				
8) PROG. BIGLIETT. IN VETTURA	3	-	- 21.000.000	- 250.000.000	- 250.000.000	- 250.000.000
		Distribuzione titoli viaggio a biglietterie				
4		-	-	- 1.400.000.000	- 1.400.000.000	- 1.400.000.000
		Maggior ricavo proventi biglietti e abbonamenti. Previs. 5% (28.000.000.000?)				
Totale Attività Aziendale		2.862.732.000	715.000.000	6.386.435.000	7.624.435.000	7.624.435.000

Costo Attività Aziendale 2000/2001 2.862.732.000

PROGETTO RISTRUTTURAZIONE OFFICINE

Nel progetto di cui trattasi e' stata proposta una filosofia nuova nel sistema delle lavorazioni d'officina mediante l'incremento delle operazioni di manutenzione programmata.

La proposta dell'Azienda parte dal presupposto che alcune lavorazioni continuino ad essere affidate all'esterno cosi' come attualmente avviene.

Per la realizzazione del progetto sarebbe necessaria la riduzione, diluita nel tempo, di 10 unita' di personale addetto all'officina rispetto alla forza attualmente presente (n. 150 addetti esclusi gli operai in formazione - lavoro).

Tale misura da sola porterebbe un minore costo del personale, e quindi produttivita' (per lo meno la medesima produzione con un numero inferiore di addetti) per L.500 milioni.

La riorganizzazione delle officine si muove sostanzialmente in 4 direzioni:

- 1) modifica dell'orario di lavoro;
- 2) previsione del presenziamento costante da parte di almeno 1/5 del personale;
- 3) flessibilita' delle mansioni degli operai con previsione della plurimansionalita';
- 4) uniformita' dell'orario di lavoro del magazzino con quello dell'officina.

I rappresentanti sindacali in relazione alle considerazioni esposte manifestano alcune perplessita' sui seguenti punti:

- a) Turni avvicendati. Dovrebbe essere rivalutata l'indennita' turni avvicendati degli operai d'officina.
Osservazioni:
 - 1) Non si ritiene di poter accedere alla richiesta sia perche' il sistema proposto di turni avvicendati e' diretto a ridurre i costi e migliorare l'efficienza mentre la richiesta produrrebbe aumento dei costi sia perche' coloro che effettuano turni pomeridiani svolgono al pomeriggio il lavoro che dovrebbero fare al mattino. Non c'e' nessuna prestazione straordinaria.
- b) Manutenzione programmata. Si tratta di fare in modo che la programmazione venga rispettata ragion per cui dev'essere determinato in modo preciso il ruolo dei capi officina, dei capi squadra e dei capo operai nonche' gli strumenti da adottare per il rispetto delle procedure stabilite.
- c) Revisioni di carrozzeria. Le lavorazioni che attualmente vengono affidate all'esterno dovrebbero essere svolte nelle officine aziendali.

- d) Mansioni degli ausiliari. Chiedono che siano stabilite preventivamente indicate le qualifiche di coloro che dovranno svolgere la plurimansionalità e le mansioni specifiche alle quali essi potranno essere adibiti.

Di fronte alle perplessità sopra elencate i rappresentanti aziendali precisano che il progetto parte dal presupposto che si continuino ad affidare alcune lavorazioni all'esterno.

Nell'ipotesi in cui si dovesse entrare nell'ottica di svolgere tutte le lavorazioni all'interno dell'Azienda occorrerebbe formulare una diversa proposta di riorganizzazione delle officine in quanto sarebbe necessario rideterminare il numero degli operai necessari per tale operazioni e, di conseguenza, si dovrebbero ricalcolare gli eventuali recuperi di produttività.

Naturalmente qualora nel corso di un periodo di esperimento di attuazione del progetto dovessero verificarsi recuperi di produttività tali da rendere possibile non affidare all'esterno qualcuna delle lavorazioni queste saranno svolte nelle officine aziendali: in buona sostanza il progetto parte dal presupposto che vengano affidate all'esterno soltanto quelle lavorazioni che non è possibile eseguire in Azienda.

In riferimento alla plurimansionalità degli operai viene specificato che essi saranno adibiti alle mansioni corrispondenti alla qualifica ed al livello di inquadramento posseduti secondo le declaratorie fissate dal contratto nazionale vigente.

Saranno comunque specificate le attività alle quali essi potranno essere adibiti.

Osservazioni:

Definizione ruolo, mansioni dei Capi officina, capi reparto e Capi Operai all'interno delle officine.

Si procederà ad estendere a tutte le officine la bozza di progetto per flussi di traffico, lavorazioni e posizioni di lavoro già predisposte per Cagliari.

Per es. gli addetti alla manutenzione svolgeranno mansioni di: rifornimento, ingrassaggio, lavaggio, manovra, pulizia pezzi, ausilio agli operai specializzati, piccole manutenzioni, distribuzione pezzi, ecc..

Gli operai generici: lubrificazione, operazioni di smontaggio e montaggio, manutenzioni non complesse e anche di carattere manuale, preparazione lavori complessi quali per es. la verniciatura, ecc..

I rappresentanti sindacali ritengono che il progetto di ristrutturazione proposto sia un'ottima base di partenza per il miglioramento della produttività delle officine aziendali.

Attualmente vi sono n.17 autobus la cui manutenzione, in via sperimentale, è curata dalla ditta costruttrice per vedere quali possono essere le ricadute in termini di miglioramento del rendimento dei mezzi.

I risultati sinora ottenuti indicano che la strada da seguire in futuro e' quella di attenersi scrupolosamente alle operazioni di manutenzione indicate dai costruttori dei mezzi.

Il Direttore Generale rimarca infine che in ogni caso la quantificazione dei recuperi ottenuti per mezzo dell'attuazione del progetto dovra' essere fatta a consuntivo.

Le OO.SS. non hanno alcun rilievo da muovere all'organizzazione del lavoro proposta nel progetto.

Non concordano tuttavia sul fatto che esso preveda l'affidamento di alcune lavorazioni all'esterno ne' sulle riduzioni di organico sopra indicate.

VALUTAZIONI:

senza le condizioni indicate in progetto :parziali lavorazioni esterne (con verifiche successive dirette ad accertare progressi di produttivita' tali da far rientrare lavorazioni nelle officine aziendali) e riduzione degli addetti, nel senso e nella misura sopra indicata, non si ravvisa alcuna produttivita' stimabile.

La realizzazione del progetto, che dovra' essere adattato alle esigenze delle diverse realta' aziendali, dovrebbe portare un recupero di produttivita' pari a L. 500.milioni nella misura iniziale, valida a partire dalla firma del contratto .

L.1.470.000.000. a regime, secondo indicazioni contenute in progetto.

SP/UTG/spe

LINEE STRUTTURAZIONE OFFICINE

Con riferimento all' intervento manutentivo sui ns veicoli, onde valutarne la portata, e' necessario premettere alcune considerazioni di carattere tecnico - operativo.

1) Percorrenza annua di un veicolo

Secondo le statistiche aziendali, ogni autobus percorre, annualmente, circa 45.000 km. Per gli autobus nuovi tale valore si eleva notevolmente, quindi, per mantenersi in un campo molto prudenziale, si assume come percorrenza annua di riferimento 50.000 km.

2) Operazioni eccedenti la percorrenza annua di un veicolo

E' evidente che le operazioni che riguardano le percorrenze superiori a 50.000 km, saranno effettuate dopo il primo anno di vita dei veicoli, ma per tener conto del loro costo in annualita' costanti e attualizzate, si considera, per ogni anno, la frazione di intervento competente alla percorrenza media (es.: la manutenzione a 200.000 km, si considera effettuata in 4 anni e ad ogni anno si attribuisce 1/4 del tempo necessario per effettuarla interamente).

Premesso quanto sopra, si puo' calcolare il tempo necessario ad effettuare le operazioni di manutenzione su un autobus all'anno.

Secondo le tabelle A.R.S.I., che tengono conto degli interventi sulla carrozzeria, con esclusione delle revisioni generali, si hanno i seguenti valori:

- Manutenz.	ogni 3.125 km:	$h \ 0,5 \times 16 = 8$	h/autobus anno
- "	" 6.250 "	$h \ 4 \times 8 = 32$	"
- "	" 12.500 "	$h \ 4,5 \times 4 = 18$	"
- "	" 25.000 "	$h \ 20 \times 2 = 80$	"
- "	" 50.000 "	$h \ 96 \times 1 = 96$	"
- "	" 100.000 "	$h \ 186 \times 0,5 = 93$	"
- "	" 200.000 "	$h \ 678 \times 0,25 = 170$	"

TOTALE = 457 h/autobus anno

La forza operativa necessaria per effettuare gli interventi di manutenzione programmata e' quindi pari a:

h/anno 210220:1550 h/operaio anno = 136 operai

Non si e' tenuto conto delle revisioni generali di carrozzeria che vengono quasi totalmente affidate all'esterno mediante gare d'appalto.

Adottando, invece, la cadenza degli interventi proposta dall' IVECO per gli autobus acquistati nel 1988, nel PIANO DI MANUTENZIONE allegato, si può con le stesse ipotesi precedenti, stimare prudenzialmente i seguenti valori:

TOTALE = 388 h/autobus anno

h/anno 178.480 : 1550 h/operaio anno = 116 operai
che, con le maggiorazioni del 20%, diventa di circa
140 unita', pari a 0,304 operai/autobus con una ri-
duzione del 14% della forza operaia.

Tale riduzione, presupponendo alla base una considerevole variazione del tipo di manutenzione effettuata, in quanto predominano i controlli, la preventiva a scapito degli interventi per caduta, richiede a sua volta un diverso impiego delle unità operative, che devono poter essere destinate, volta per volta alla soddisfazione di tali esigenze, e quindi devono essere svincolate da lavori fissi o specializzati o "al banco".

Tale flessibilità interna, ovviamente, comporta che le revisioni di particolari o gruppi (motori, pompe, alternatori, valvole, etc..) non siano più eseguiti dalle stesse persone, ma a ciò si può ovviare, per esempio, aumentando il numero dei gruppi di scorta, oppure accentrando le lavorazioni in certe unità aziendali, oppure affidandole, in caso di necessità all'esterno.

Il valore della riduzione precedentemente ricavato, trova conforto nell'esperienza di altri riparatori e costruttori (Es. VOLVO) che, con l'abbandono delle monomansionalità hanno avuto incrementi valutati industrialmente sull'ordine del 15/20 %.

4) Organizzazione del lavoro nelle officine

Il lavoro, nelle officine di 1° livello, dovrà essere organizzato secondo lo schema funzionale allegato, dove, all'interno di ogni squadra, si realizza la massima mobilità del personale, in funzione delle esigenze manutentive momentanee e delle operazioni illustrate nel Piano di Manutenzione allegato.

Per realizzare quanto sopra in maniera compiuta, è inoltre necessario, adottare i seguenti provvedimenti, da specificare sede per sede:

- Adeguare l'orario di lavoro delle officine in modo che la massima concentrazione del personale si abbia al momento dell'arrivo e della partenza degli autobus.
- Istituire un turno di lavoro tale che circa 1/5 del personale lavori nel pomeriggio
- Eliminare, nell'ambito dei Servizi Generali, la distinzione tra addetti alla manovra, al lavaggio, al rifornimento, facendo in modo che i manovratori effettuino tutte le operazioni.
- Uniformare l'orario di magazzino a quello delle officine.

Per le officine del 2° livello, invece, fermo restando quanto sopra, saranno assicurati solo gli interventi di Manutenzione Pronto Intervento e Ser-

vizi Generali, mentre l'assistenza pomeridiana sarà eventualmente fornita da personale in grado di svolgere entrambe le mansioni.

5) Entita' delle economie conseguibili

Dal bilancio consuntivo 1989, si ricava che la spesa per il personale d' officina e quello ausiliario, e' ammontata a:

$7.106.067.793 + 2.250.944.506 = \text{L. } 9.357.012.289$
per una forza operativa pari a:

$158 + 46 = 204$ addetti

che comporta una spesa unitaria di

$\text{L. } 9.357.012.289 : 204 = \text{L. } 45.867.000 \text{ ca.}$

Da tali conteggi sono esclusi gli operai che attualmente stanno seguendo i corsi di formazione lavoro, la cui assunzione, nel 1991, porterà la forza operaia a 216 unità come previsto dalla pianta organica approvata dal C.d.A.

Nell' ipotesi suddetta, la spesa per il personale di manutenzione, si possono stimare in:

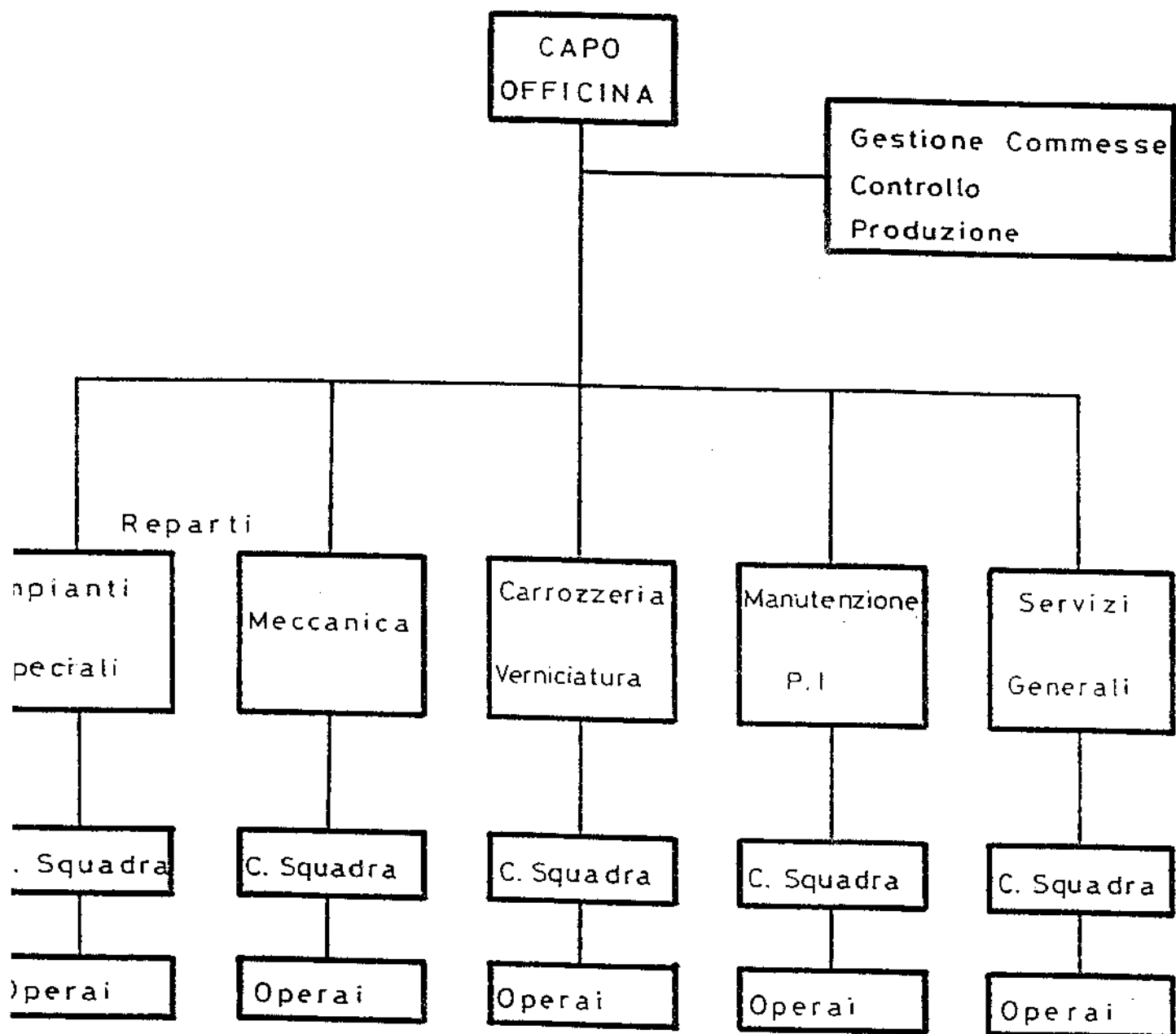
$216 \times 45.867.000 \times 1,06 = \text{L. } 10.500.000.000 \text{ ca.}$

dove 1.06 tiene conto dell'aumento del costo rispetto al 1989 (Fonte FEDERTRASPORTI).

Quindi, la riduzione del 14% ricavata al par. 3, permette di conseguire economie valutabili in:

$0,14 \times 10.500.000.000 = \text{L. } 1.470.000.000$

STRUTTURA TIPO OFFICINA



PIANO DI MANUTENZIONE PROGRAMMATA AUTOBUS

MANUTENZIONE MENSILE

- . Controllo livello liquido batterie e se necessario ripristino
- . Verifica e se necessario ripristino livello olio motore
- . Verifica ed eventuale pulizia o sostituzione filtro aria
- . Controllo livello liquido di raffreddamento
- . Controllo visivo pneumatici e verifica pressione
- . Controllo visivo pneumatico di scorta
- . Controllo funzionamento freno di servizio e freno di stazionamento
- . Controllo visivo luci, spie di segnalazioni, tergicristallo
- . Controllo dotazione di servizio
- . Controllo livello olio freni
- . Verifica tensione cinghie trapezoidali
- . Controllo estintore
- . Serraggio ruote ed ispezione visiva autotelaio con controllo stato manicotti, silentblock, testina snodo, tenuta liquidi, usura guarnizioni frenanti, impianto scarico.
- . Controllo funzionamento equipaggiamento elettrico di bordo
- . Verifica efficienza alternatori
- . Registrazione freni e controllo ganasce, prova freni in marcia.
- . Ingrassaggio generale.
- . Verifica funzionamento ventola viscostatica
- . Livellamento veicolo e controllo funzionamento valvola livellatrice
- . Controllo batterie e relativi morsetti
- . Verifica turbo compressore

MANUTENZIONE OGNI 20.000 KM.

- . Mensile
- . Sostituzione olio motore
- . Sostituzione filtro olio
- . Sostituzione filtro combustibile
- . Pulizia reticella filtro contenuta nel bicchierino gasolio
- . Sostituzione filtro depuratore acqua
- . Controllo livello liquido comando disinnesto frizione
- . Controllo livello olio differenziale e se necessario ripristino livello
- . Controllo livello olio serbaolio idroguida
- . Controllo del funzionamento della guida

MANUTENZIONE OGNI 40.000 KM.

- . Mensile
- . Controllo usura cinghie trapezoidali ed eventuale sostituzione
- . Scarico condensa dal decantatore compressore
- . Controllo chiusura porte
- . RUOTA DI SCORTA :
estrazione e pulizia ruota, verifica pressione, oliatura dispositivo di bloccaggio e rulli scorrimento.
- . Prova di sollevamento crick
- . Pulizia filtri su impianto pneumatico - pulizia reticelle
- . Controllo chiusura portelloni bagagliera
- . Controllo efficienza molle a gas portelloni
- . Sostituzione olio retarde Voith

MANUTENZIONE OGNI 60.000 KM.

- . Mensile
- . Sostituzione filtro aria
- . Registrazione gioco punterie
- . Lavaggio motore
- . Sostituzione olio cambio
- . Sostituzione olio differenziale
- . Sostituzione tasselli barre di torsione
- . Controllo barre di reazione ed eventuale sostituzione silentblock
- . Controllo gioco fusi a snodo
- . Taratura iniettori
- . Smontaggio e pulizia decantatore compressore
- . Sostituzione filtro olio idroguida

- . Lavaggio a fondo autotelaio e soprattutto archi passaruota ed elementi scatolati - attivare protezione come da ciclo allegato.
- . Controllo Webasto ed eventuale revisione
- . Raschiatura e protezione eventuali zone arrugginite
- . Verifica stato carrozzeria e sul telaio, eliminando eventuali zone ossidate: - sistemazione interna
- . Controllo finestre, botole tetto e pavimento

MANUTENZIONE OGNI 80.000 KM.

- . Mensile
- . Controllo alternatore (verifica efficienza)
- . Smontaggio testa compressore per pulizia e verifica valvole mandata aria.
- . Controllo visivo integrità impianto gas di scarico
- . Controllo visivo integrità telaio

MANUTENZIONE OGNI 120.000 KM.

- . Mensile
- . Revisione frizione (eventuale sostituzione complessivo)
- . Controllo servo frizione e livello olio
- . Controllo pompa frizione
- . Taratura pompa iniezione
- . Controllo motorino avviamento

MANUTENZIONE OGNI 180.000 KM.

- . Mensile
- . Revisione puleggia tendi cinghia
- . Controllo albero di trasmissione
- . Controllo coppia-conica e cuscinetti differenziali
- . Revisione riduttori ruote
- . Controllo ammortizzatore

22/10

- . Sostituzione silentblock barre di torsione
- . " " barre di reazione
- . Revisione valvola 4 vie
- . Revisione gruppo regolatore aria
- . Revisione limitatore di pressione
- . Revisione compressore
- . Revisione pompa idroguida
- . Pulizia interna radiatorino riscaldamento
- . Revisione freni, sostituzione cilindro ganasce, ceppi, cilindri freni
- . Revisione moderabile freno a pedale
- . Revisione servo freno
- . Sostituzione pompa freno
- . Revisione pinze pastiglie freno
- . Stacco e riattacco radiatore, e pulizia interna
- . Sostituzione manicotti impianto di riscaldamento
- . Revisione pompa acqua.

MANUTENZIONE OGNI 240.000 KM.

- . Mensile
- . Revisione pompa iniezione
- . Revisione turbo
- . Revisione ventola viscostatica

OK / 12

MANUTENZIONE ALL'INIZIO DELLE STAGIONI

- . All'inizio della stagione estiva:
- . Eseguire una accurata pulizia esterna del radiatore
- . Far funzionare il martinetto a vuoto allo scopo di mantenerlo sempre efficiente
- . All'inizio della stagione invernale:
- . Far funzionare il martinetto a vuoto allo scopo di mantenerlo sempre efficiente
- . Controllare la percentuale di paraflu nel liquido di raffreddamento del motore con l'apposito densimetro.
- . Nel circuito deve essere impiegato esclusivamente liquido paraflu II miscelato con acqua al 50%
- . Pulire ed eventualmente revisionare il dispositivo anticongelatore impinto pneumatico
- . Scaricare le eventuali impurità o acqua di condensa contenute nel serbatoio combustibile
- . Smontare il raccordo del serbatoio combustibile.
- . Estrarre il raccordo unitamente al filtro interno e lavarlo accuratamente nella benzina
- . Controllo stato di carica delle batterie e verifica cavi di collegamento e morsetti
- . Controllo funzionamento termoavviatore
- . Pre riscaldamento webasto
- . Applicare protettivo alle connessioni elettriche proiettori anteriori e utilizzatori posteriori

MANUTENZIONE ANNUALE (INDIPENDENTEMENTE DALLE STAGIONI)

- . Sostituzione liquido impianto comando frizione
 - . Sostituire il grasso lubrificante dei cuscinetti delle ruote e controllarne la condizione
 - . Controllo gioco assiale
 - . Controllare la convergenza delle ruote anteriori e verificare i giochi dello sterzo
 - . Verificare il funzionamento della valvola livellatrice
 - . Ogni 2 anni sostituire il liquido di raffreddamento (ATTENZIONE: il tappo superiore è sigillato e non deve essere utilizzato nelle operazioni di rifornimento e di scarico del liquido)
 - . **IMPORTANTE:** sostituzione olio freni (operazione necessaria a garantire la regolarità di funzionamento dell'impianto freni)
- M. J.

. MOTORE:

- . Controllo e pulizia sfiatatoio serbatoio combustibile
- . Controllo visivo integrità tubazioni di scarico
- . Controllo ed eventuale registrazione corsa stantuffo comando freno motore (dove esiste)

. TELAIIO:

- . Controllo visivo dello stato di conservazione

. CONTROLLO FISSAGGIO:

- . Scatola sterzo, leve e tiranti sterzo
- . Sospensione motore
- . Flange alberi di trasmissioni
- . Supporti molle ad aria sospensioni pneumatiche

*ed. eventuale protezione come
da allegato - Tappevole ogni
due anni:*

12/15