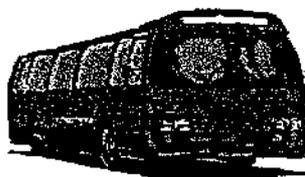


**AZIENDA REGIONALE SARDA TRASPORTI
CAGLIARI**

CONTRATTO INTEGRATIVO AZIENDALE

Cagliari, 30.01.2002



AZIENDA REGIONALE SARDA TRASPORTI

CONTRATTO INTEGRATIVO AZIENDALE

Il giorno trenta gennaio 2002 presso la sede dell'Azienda in Via Zagabria 54 – Cagliari,

tra

- l'A.R.S.T. rappresentata dal Consigliere di Amministrazione Dott. Antonio Volpi e dal Direttore Generale Ing. Flavio P. Demartis, assistito dai Dirigenti: Dott. Franco Mannu – Ing. Carlo Poledrini – Ing. Pietro Tanas

e

- le Organizzazioni sindacali: FILT CGIL – FIT CISL – UILT UIL – rappresentate dai Segretari Regionali: Dott. Luigi Vanni Umile – Sig. Andrea Mastino – Sig. Pierfranco Meloni assistiti dai rispettivi segretari territoriali.

PREMESSO CHE

1. nella prospettiva, ormai prossima, di importanti processi di trasformazione del settore del TPL, nell'ambito del sistema di pianificazione e programmazione da parte di Regione ed Enti Locali, le Aziende di trasporto saranno chiamate, in un nuovo sistema competitivo, a migliorare la gestione e la qualità dei servizi per meglio rispondere alle esigenze della domanda di mobilità;
2. le stesse Aziende dovranno soprattutto efficientare i processi produttivi, al fine di raggiungere il previsto livello di copertura dei costi di trasporto con i ricavi del traffico;

[Handwritten signatures and initials are present below the text, including names like 'Volpi', 'Mannu', 'Poledrini', 'Tanas', 'Vanni Umile', 'Mastino', and 'Meloni'. There are also some illegible scribbles and initials.]

3. in tale contesto l'A.R.S.T. che rappresenta, nel settore del trasporto su gomma, la principale azienda sarda, sia per dimensioni della produzione che per capillarità della presenza nel territorio, dovrà costituire un riferimento, impegnandosi a conseguire obiettivi di crescita in tutte le sue attività;
4. particolare rilevanza deve essere attribuita al fattore delle Risorse Umane, che, facendo leva, da una parte sulla riorganizzazione del lavoro e dall'altra sul miglioramento della qualità delle prestazioni anche attraverso processi di formazione e riqualificazione professionale, dovrà contribuire, in maniera determinante e decisiva, all'innalzamento della qualità del servizio offerto ed al perseguimento della economicità generale dell'impresa.

Le parti

- tenuto conto dei contenuti dei CCNL 25 luglio 1997 e 27 novembre 2000 che demandano alla contrattazione integrativa aziendale il perseguimento di accordi anche settoriali, funzionali al conseguimento del "premio di risultato";
 - tenuto altresì conto che lo stesso premio di risultato è conseguente alla realizzazione di programmi concordati, aventi come obiettivo reale incrementi di produttività e competitività;
 - considerato che a livello di Commissioni Tecniche sono stati definiti e concordati i progetti del "premio di risultato" relativamente ai settori: manutenzione - uffici e produzione.
- Considerato che le OO.SS hanno effettuato, con esito positivo, la consultazione dei lavoratori;
Sottoscrivono la presente ipotesi di accordo aziendale:

La premessa è parte integrante dell'accordo.

Sono concordati i seguenti progetti di settore:

a) il **settore delle manutenzioni** costituito dai seguenti sottoprogetti di premio di risultato::

- 1 - riduzione dei soccorsi
- 2 - autobus assicurati/autobus in circolazione
- 3 - riduzione dello straordinario
- 4 - riduzione di materiali di consumo
- 5 - certificazione delle lavorazioni effettuate
- 6 - operazioni di manutenzione programmata effettuate/operazioni teoriche necessarie

ed integrato dai seguenti ulteriori punti:

- fabbisogno personale officina: sperimentazione internalizzazione di attività;

Antonio Samos

ckkzk Ab

P. P.

- protocollo di relazioni industriali, entro il 31.03.2002;
- regolamento per le progressioni di carriera, entro il 31.03.2002;
- riordino dei compensi e delle indennità previste aziendali, al fine di realizzare una semplificazione ed una razionalizzazione delle stesse. In tale contesto sarà individuata pertanto la retribuzione aziendale e saranno pure definite le voci salariali aziendali da riservare ai nuovi assunti con le relative quote, entro il 28.02.2002.

- istituto della reperibilità entro il 28.02.2002-
- area quadri entro il 30.04.2002

L'Azienda consegna alle OO.SS: il documento relativo alla struttura aziendale approvata dal Consiglio di Amministrazione, che sarà oggetto di confronto entro il 31.03.2002.

Si concorda infine che è obiettivo delle parti, attivare nel corso del 2002, l'applicazione della carta dei servizi, da definire entro giugno 2002, con la quale l'Azienda darà luogo, di concerto con le OO.SS., ad un programma di miglioramento qualitativo, funzionale all'incremento del numero dei viaggiatori.

Tenuto conto che, per il conseguimento di tale obiettivo è necessaria la partecipazione di tutto il personale dell'Azienda, la stessa, qualora ricorrano le condizioni – incremento del numero dei viaggiatori, a parità di altre condizioni, (non sono computabili gli adeguamenti tariffari) – riconoscerà la percentuale del 20% del corrispondente incremento dei proventi a tutto il personale, da ripartire, secondo la parametrizzazione contrattuale, e da calcolare come di seguito:

siano

P1 = proventi del traffico di linea al 31.12.01

P2 = proventi del traffico di linea al 31.12.02

N1 = n. dei viaggiatori al 31.12.01

N2 = n. dei viaggiatori al 31.12.02

Con la formula $P/N = VM$ otteniamo il valore medio dei proventi riferito a ciascun viaggiatore durante i due anni.

Risultato complessivo da considerare come premio $P = (N2-N1) \times VM$

Personale in CFL

Viene definito il trattamento del personale in CFL con l'istituzione di una indennità legata al contratto stesso ed alla effettiva presenza, che viene denominata "indennità di presenza CFL" pari a € 2,70 giornaliera, non proporzionata all'orario di lavoro.

Tale indennità decorre dal 01.01.2002.

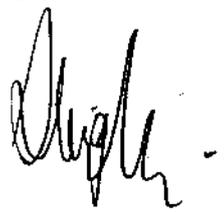
Per il periodo 01.01.2000-31.12.2001 verrà erogato al personale in CFL un importo "una tantum" pari ad un massimo di due mensilità dell'indennità

A collection of handwritten signatures and initials, including names like 'C. L. B.', 'P. B.', 'G. B.', 'M. B.', 'L. B.', and 'S. B.', along with a date '4' and other illegible marks.

(€ 2,70 x gg 50 = € 135,00), da riconoscere in quota parte secondo i mesi di contratto effettuati nei due anni.

Il presente contratto integrativo dovrà essere approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Azienda e ratificato dalla Proprietà.

Il contratto avrà decorrenza 01/01/2002 e scadenza al 31/12/2003.



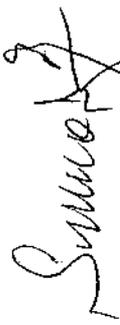
SETTORE MANUTENZIONI

Progetto Officine

Il progetto officine ha come obiettivo principale il miglioramento dell'efficienza ed efficacia del sistema delle manutenzioni da realizzare attraverso la razionalizzazione delle risorse e la riorganizzazione dei processi manutentivi.

Da tale obiettivo deve conseguire il miglioramento della regolarità e della qualità di servizi erogati.

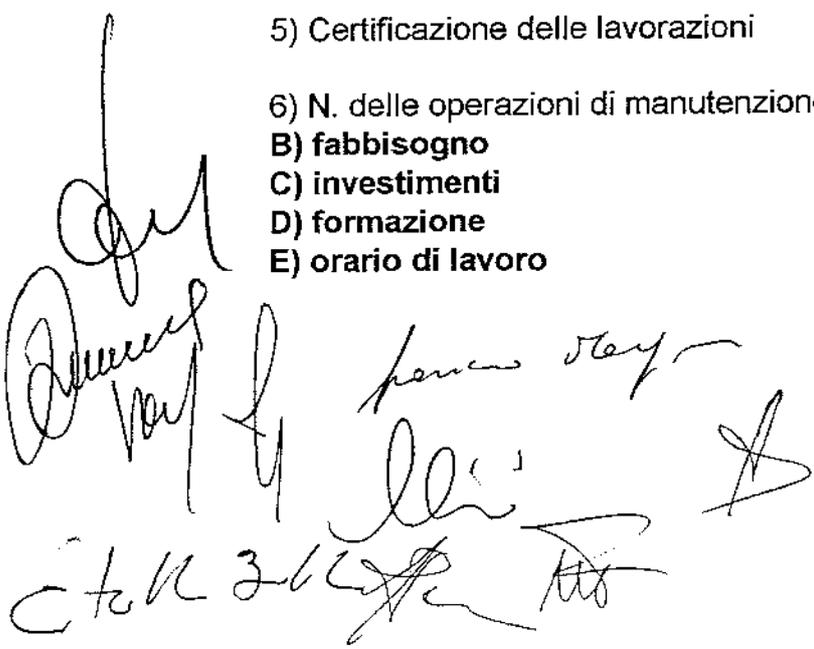
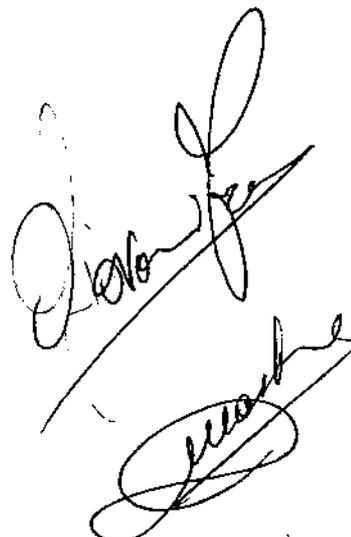
Il suo conseguimento dovrà essere comunque compatibile con la economicità della gestione.



Il progetto è basato sui seguenti cinque punti:

A) PROGETTI PREMIO DI RISULTATO

- 1) Riduzione dei soccorsi
 - 2) Autobus assicurati - autobus in circolazione
 - 3) Riduzione dello straordinario
 - 4) Riduzione dei materiali di consumo
 - 5) Certificazione delle lavorazioni
 - 6) N. delle operazioni di manutenzione programmata
- B) fabbisogno**
C) investimenti
D) formazione
E) orario di lavoro



PROGETTO N. 2

TITOLO : NUMERO DI AUTOBUS ASSICURATI RISPETTO A QUELLI REALMENTE IN CIRCOLAZIONE

a) DEFINIZIONE DELL'OBIETTIVO

L'obiettivo del progetto è quello di ridurre il numero dei fermi autobus per guasto.

b) INDICAZIONE DEI COMPARTI INTERESSATI

Tutto il personale di officina delle diverse agenzie.

c) BUDGET DEL PROGETTO

Il budget del progetto è costituito dalla differenza tra il numero del parco autobus teoricamente in grado di circolare e gli autobus realmente in circolazione

d) TEMPI DI REALIZZAZIONE

Anno 2002

e) PREMIO DI RISULTATO

La misurazione sarà trimestrale. I dati saranno riportati nell'allegata tabella, uguale per tutte le sedi..

Il numero degli autobus assicurati rappresenta il parco teoricamente in grado di circolare (a);

gli autobus realmente in circolazione (b) saranno quelli di cui al punto precedente meno quelli fermi per guasto.

Quanto più vicino a 1 sarà il rapporto a/b, tanto maggiore sarà il miglioramento conseguito, che sarà valutato come percentuale rispetto all'anno precedente. Tale percentuale verrà applicata sul costo dell'assicurazione degli autobus mediamente fermi nell'anno precedente.

Il premio di risultato sarà ripartito secondo il criterio generale.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.]

[Vertical handwritten signature on the right margin.]

PROGETTO N. 3

TITOLO: RIDUZIONE DELLO STRAORDINARIO

a) DEFINIZIONE DELL'OBIETTIVO

L'obiettivo del progetto è la riduzione dei costi del personale di manutenzione

b) INDICAZIONE DEI COMPARTI INTERESSATI

Tutto il personale di officina delle diverse agenzie.

c) BUDGET DEL PROGETTO

E' costituito dalla differenza del numero delle ore di straordinario effettuate dal personale di officina dell'anno di realizzazione rispetto all'anno precedente.

d) TEMPI DI REALIZZAZIONE

Anno 2002

c) PREMIO DI RISULTATO

Il premio di risultato sarà ripartito secondo il criterio generale.

[Handwritten signatures and notes in the bottom section of the page, including names like 'Pierluigi', 'M. G. S. S. S.', and 'P. S. S. S.']

PROGETTO N. 4

TITOLO: RIDUZIONE DEI MATERIALI DI CONSUMO

a) DEFINIZIONE DELL'OBIETTIVO

L'obiettivo del progetto è il contenimento dei costi relativi ai materiali di consumo mediante un loro uso più attento da parte del personale

b) INDICAZIONE DEI COMPARTI INTERESSATI

Tutto il personale di officina delle diverse agenzie

c) BUDGET DEL PROGETTO

E' costituito dalla differenza del valore dei materiali di consumo utilizzati nell'anno di realizzazione rispetto all'anno precedente.

d) TEMPI DI REALIZZAZIONE

Anno 2002

e) PREMIO DI RISULTATO

Il premio di risultato sarà ripartito secondo il criterio generale.

[Handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page, including names like Antonio Samuola and others.]

[Vertical handwritten signature on the right margin, likely Antonio Samuola.]

PROGETTO N. 5

TITOLO: CERTIFICAZIONE DELLE LAVORAZIONI EFFETTUATE

a) DEFINIZIONE DELL'OBIETTIVO

Nel progetto riorganizzativo delle officine, approvato dal precedente C.d.A., esiste apposito capitolo finalizzato alla definizione delle procedure da porre in atto per consentire una efficace manutenzione dei mezzi, attraverso documenti di certificazione dell'avvenuta manutenzione, con l'indicazione delle abilitazioni del personale e delle autorità preposte al loro rilascio.

Per assicurare il corretto svolgimento di alcune attività manutentive, una struttura apposita provvederà al rilascio delle abilitazioni necessarie al personale, evidenziando:

- responsabilità del personale certificato;
- responsabilità del personale certificatore;
- validità delle abilitazioni.

Le abilitazioni saranno individuali e saranno conservate nel dossier personale di ciascun operatore (addetto), insieme alla documentazione individuale prevista per la verifica delle prestazioni.

Per ogni mezzo sottoposto ad interventi di manutenzione, verranno redatti, costantemente aggiornati ed archiviati i documenti attestanti l'esecuzione degli interventi stessi, comunque e da chiunque effettuati.

b) INDICAZIONE DEI COMPARTI INTERESSATI

Tutto il personale di officina delle diverse agenzie

c) BUDGET DEL PROGETTO

Trattandosi di progetto di qualità viene stabilito un budget di 5000,00 €.

d) TEMPI DI REALIZZAZIONE

Anno 2002

e) PREMIO DI RISULTATO

Il premio di risultato sarà ripartito secondo il criterio generale

[Handwritten signatures and notes]

cklc 2002

10

PROGETTO N. 6

TITOLO: MANUTENZIONE PROGRAMMATA

a) DEFINIZIONE DELL'OBIETTIVO

Il numero di operazioni effettivamente eseguite viene valutato a consuntivo, annualmente, Agenzia per Agenzia. Il parametro in questione è indice di efficienza della manutenzione, per cui quanto più il rapporto si avvicina all'unità, tanto più la manutenzione reale sui mezzi si avvicina a quella teorica e questo produce riduzione delle fermate dei mezzi per guasto e quindi economie sui soccorsi, sugli approvvigionamenti e, in definitiva, un migliore utilizzo degli autobus.

b) INDICAZIONE DEI COMPARTI INTERESSATI

Tutto il personale di officina delle diverse agenzie.

c) BUDGET DEL PROGETTO

E' costituito dal numero delle operazioni di manutenzione programmata effettuate nell'anno di realizzazione con riferimento al tempo medio necessario per l'esecuzione di ogni tipologia di manutenzione programmata.

d) TEMPI DI REALIZZAZIONE

Anno 2002

e) PREMIO DI RISULTATO

- 1- Il numero di operazioni di manutenzione programmata teoricamente necessarie, discende direttamente dalle percorrenze effettive degli autobus;
- 2- Il numero di operazioni effettivamente eseguite sarà valutato a consuntivo, annualmente, Agenzia per Agenzia;

Tenuto conto di quanto sopra, se sarà effettuato il 60% delle operazioni di manutenzione programmata previste al punto 1), sarà corrisposto un premio di risultato pari al budget del progetto che viene stabilito in 20.000,00 €. Nel caso in cui tale limite venga superato, il premio stesso subirà un incremento percentuale pari al valore eccedente il suddetto limite del 60% (esempio: se viene effettuato il 65% delle operazioni di manutenzione programmata previste, il premio di risultato subirà un incremento del 5%).

Le operazioni di manutenzione per caduta che rientrano nell'ambito della manutenzione programmata, eseguite anticipatamente, saranno computate come operazione programmata della percorrenza immediatamente superiore.

Il premio di risultato sarà ripartito secondo il criterio generale.

B) FABBISOGNO PERSONALE OFFICINA :sperimentazione internalizzazione attività

Sarà effettuata una selezione pubblica per la compilazione di due graduatorie relative ad assunzioni di:

- meccanici motoristi
- carrozzieri

da assumere con contratto di formazione e lavoro della durata di 24 mesi al parametro 130.

Al termine del biennio gli addetti confermati in servizio a tempo indeterminato acquisiranno il parametro 140.

Fermo restando che gli interventi di manutenzione per guasti restano affidati al personale interno, le parti concordano che le nuove assunzioni, al termine del biennio di formazione, oltre all'integrazione del fabbisogno saranno anche destinate alla internalizzazione di alcune lavorazioni che attualmente vengono svolte all'esterno:

- per i lavori di carrozzeria si stabilisce l'internalizzazione delle lavorazioni entro un tetto massimo di costo di 7.500,00 €;
- per i motori verrà effettuata, a titolo sperimentale, la revisione di n. 6 motori all'interno delle Officine ARST e tale esperimento, il cui avvio avverrà entro il 2002, servirà alla comparazione dei costi interni rispetto a quelli di acquisto.

La sperimentazione sarà effettuata presso l'officina di Cagliari con due operai con qualifica di operatore tecnico.

Le operazioni necessarie per la revisione formano oggetto di allegato.

Le ulteriori modalità operative saranno concordate in sede di commissione tecnica, all'interno della quale saranno definite data di inizio del progetto ed ulteriori problematiche al momento non immediatamente individuabili.

Al termine della sperimentazione le parti si incontreranno per verificarne i risultati e valutarne gli effetti.

Vertical handwritten notes on the left margin, including the word "verifica".

Handwritten signature: CKK3M

Handwritten signature in a circle.

Vertical handwritten notes on the right margin, including the word "Rhe".

C) INVESTIMENTI

Gli investimenti che si intendono realizzare vengono distinti fra quelli già resi ammissibili dalla Giunta Regionale e quelli richiesti relativamente al programma 2001.

Interventi infrastrutturali resi ammissibili:

- installazione nuovo impianto di lavaggio Oristano;
- realizzazione impianto acque reflue Oristano
- ristrutturazione ed adattamento ad officina dell'attuale locale lavaggio di Oristano;

Ammontare lire 320.000.000

Attrezzature di officina resi ammissibili:

- 3 apparecchi per la regolazione dei gruppi ottici degli autobus;
- 2 equilibratrici per ruote autobus;
- 2 dispositivi per diagnosi per centraline elettroniche e cambi automatici;
- 2 stazioni per recupero polveri - levigatura - stucchi;
- 2 stazioni per recupero e riciclo gas impianto aria condizionata autobus.

Ammontare lire 62.000.000

Interventi infrastrutturali richiesti

- rifacimento pavimentazione interna ed esterna officina di Olbia -
- rifacimento pavimentazione piazzale deposito Cagliari - Viale Monastir
- rifacimento recinzione piazzale Agenzia di Guspini
- rifacimento piazzale sosta autostazione Oristano
- rifacimento pavimentazione officina di Cagliari
- rifacimento prospetti interni ed esterni deposito Cagliari
- completamento impianto elettrico officina di Guspini
- completamento lavori officina Sassari

Ammontano a lire 800.000.000 oltre il rifinanziamento del completamento dei lavori di officina di Sassari

A collection of handwritten signatures and initials in black ink, scattered across the bottom half of the page. Some are large and stylized, while others are smaller and more compact. They appear to be official signatures of various individuals involved in the project.

Attrezzature d'officina richieste

- n. 4 sollevatori pneumatici da 30 TN.
 - n. 2 trapani a colonna con morsa orientabile (Agenzie di Olbia e Cagliari)
 - n. 3 saldatrici a filo continuo (Agenzie di Olbia, Guspini e Cagliari)
 - n. 2 dispositivi per assetto ruote autobus (Agenzie Oristano e Cagliari)
 - n. 1 pressa idraulica da 12 TN. (Agenzia di Cagliari)
 - n. 4 avvitatori pneumatici da 3/4" (Agenzie di Cagliari, Oristano, Olbia e Guspini)
 - n. 10 carrelli completi d'attrezzatura per meccanici/carrozzeri
 - n. 2 aerografi per verniciatura
 - n. 4 smontagomme per cerchio 17"
 - n. 4 smerigliatrici da banco doppie con mole diametro 200 mm. (Agenzie Oristano, Olbia, Cagliari)
 - n. 8 impalcature mobili con scale incorporate (Agenzie Cagliari, Sassari, Olbia, Guspini, Oristano)
 - n. 4 pompe alta pressione per lavaggio telai e radiatori (Agenzie Cagliari, Sassari, Nuoro e Oristano)
 - n. 2 saldatrici T.I.G. (Agenzia Oristano e Cagliari)
 - n. 2 dispositivi per diagnosi su centraline elettroniche e cambi automatici (Agenzie Sassari e Oristano)
 - n. 4 idropultrici ad acqua calda A.P. (Agenzie di Cagliari, Sassari, Nuoro e Oristano)
 - n. 2 stazioni per recupero polveri levigatura stucchi (Agenzia di Nuoro e Sassari)
 - n. 2 stazioni per recupero e ricircolo gas impianti aria condizionata autobus (Agenzie di Sassari e Nuoro)
 - n. 4 avvitatori pneumatici da 3/4" (Agenzie di Cagliari, Oristano, Olbia e Guspini)
 - n. 8 carrelli completi di attrezzatura per meccanici/carrozzeri
- Ammontano a lire 330.000.000**

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ckk 300
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

D) FORMAZIONE

Premesso che l'Azienda prevede nel bilancio 2002 l'importo complessivo per la formazione di tutto il personale pari a 100.000,00 €

In tale importo rientreranno per il settore delle officine i seguenti corsi:

- Corsi di formazione specifici sulle nuove tecnologie e sulle innovazioni applicate alla costruzione degli autobus e degli impianti, sulla gestione delle attività delle officine e sull'uso di strumenti informatici.

- Stage presso case costruttrici o Aziende specializzate;

- Formazione e lavoro per i nuovi assunti.

Sarà inoltre effettuata qualificazione e riqualificazione del personale tramite affiancamento col personale interno più qualificato.

Si allegano i corsi di formazione da effettuare, con il relativo programma, ed il personale interessato ripartito per sede.

E) ORARIO DI LAVORO

L'orario di lavoro per il personale di officina con qualifica di meccanici o assimilabile, è articolato su sei giorni alla settimana con le seguenti modalità:

dalle ore 7,30 alle ore 14,00 per cinque giorni alla settimana e dalle ore 13,30 alle ore 20,00 una volta alla settimana, su base volontaria, ferme restando le esigenze minime derivanti dal servizio stabilite in due unità operaie per ciascuna delle agenzie principali, a scalare dal lunedì al sabato. Il personale che effettuerà il lunedì l'orario articolato dalle ore 13.30 alle ore 20,00, sarà in servizio anche la domenica dalle ore 7,30 alle ore 14,00.

Per il personale con qualifica diversa da quella di meccanico o assimilabile, l'orario di lavoro è articolato su sei giorni settimanali dalle ore 8,00 alle ore 14,00.

Per completare l'orario settimanale di 39 ore, verrà effettuato un rientro pomeridiano di tre ore a scalare dal lunedì al venerdì.

Tale rientro dovrà avvenire con una interruzione per il pasto che non potrà essere inferiore a trenta minuti e superiore alle due ore.

Localmente potranno essere concordati adeguamenti in base alle peculiarità delle Agenzie.

Le parti concordano altresì che il personale che effettua il rientro di tre ore non potrà effettuare, se non, per esigenze particolari (necessità per emergenze o altro), e nel rispetto della legislazione vigente, ore straordinarie.

Le parti concordano che il personale che, a richiesta, non effettua il turno pomeridiano, potrà effettuare l'orario mattinale (7,30-14,00) per sei giorni settimanali.

A collection of handwritten signatures and initials in black ink, located at the bottom of the page. The signatures are of various styles, some appearing to be names like 'C. K.', 'Z.', 'W.', and others. There are also several initials and scribbles scattered across the bottom area.

Vertical handwritten notes on the right margin of the page. The text is written in black ink and appears to be a list or set of notes, possibly related to the document's content. It includes some illegible characters and what looks like a signature or set of initials.

Indennità:

Viene confermata l'indennità attuale di turni avvicendati di lire 4.000 giornaliera esclusivamente per gli operai il cui lavoro sia riconducibile alla manutenzione degli autobus e che effettuino l'orario di lavoro con un rientro pomeridiano.

Per gli operai con qualifica di meccanico o assimilabile che, volontariamente e nei limiti delle esigenze stabilite dall'Azienda, opteranno per l'orario articolato dalle 7,30 alle 14,00 per cinque giorni la settimana e dalle 13,30 alle 20,00 per un giorno e che quindi opereranno in plurimansionalità, con un minimo di quattro prestazioni mensili nell'orario pomeridiano, l'indennità giornaliera su base mensile viene elevata del 25% (da lire 4.000 a lire 5.000).

La maggiorazione dell'indennità giornaliera è considerata pertanto nell'ipotesi base che preveda almeno quattro rientri pomeridiani.

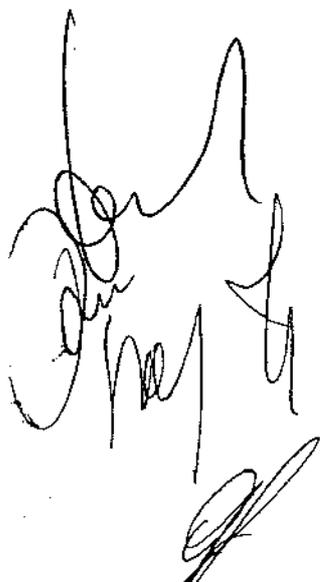
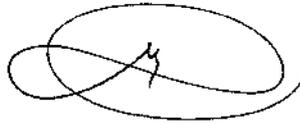
Per ogni rientro oltre il quarto, sarà riconosciuto il 25% dell'importo della maggiorazione.

In caso di un numero di rientri inferiore ai quattro mensili, l'indennità verrà proporzionalmente ridotta secondo lo schema seguente:

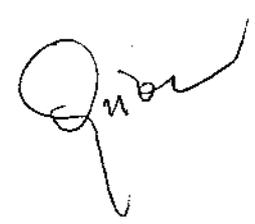
- 4 rientri pomeridiani 100% della maggiorazione del 25%
- 3 rientri pomeridiani 75% della maggiorazione del 25%
- 2 rientri pomeridiani 50% della maggiorazione del 25%
- 1 rientro pomeridiano 25% della maggiorazione del 25%
- 0 rientri pomeridiani 0% della maggiorazione del 25%

Il personale che, a domanda, effettuerà l'orario mattinale dalle 7,30 alle 14,00 per sei giorni la settimana non percepirà alcuna indennità di turno avvicendato.

L'Azienda, sulla base delle esigenze organizzative ed operative, incentiva il personale operaio di officina all'acquisizione della patente di categoria D+CAP, partecipando ai costi relativi al suo conseguimento, per un importo massimo di 516,00 €.



ckk3k
lli
Mbe



AR
G...
L...



SETTORE UFFICI

Progetto impiegati

Il progetto ha come obiettivo principale il miglioramento della efficienza della struttura amministrativa, da realizzarsi anche mediante l'introduzione del sistema informativo integrato, teso al corretto funzionamento e controllo dell'intera gestione aziendale.

Il progetto è basato sui seguenti due punti:

A) PROGETTI PREMIO DI RISULTATO

- 1) gestione sinistri e contenzioso
- 2) assistenza fiscale ai dipendenti
- 3) servizi di noleggio
- 4) progettazione e direzione lavori interna
- 5) promozione pubblicità
- 6) scorte magazzino.
- 7) recupero crediti aziendali
- 8) recupero crediti da sanzioni amministrative

B) FORMAZIONE



PROGETTO N. 1

TITOLO : GESTIONE SINISTRI E CONTENZIOSO

a) DEFINIZIONE DELL'OBIETTIVO:

La gestione dei sinistri ed il relativo contenzioso con le controparti e le compagnie assicurative, rappresentano per l'Azienda una importante attività dalla cui conduzione corretta possono derivare consistenti conseguenze dal punto di vista economico e della tutela degli interessi.

In particolare il recupero dei sinistri attivi e la riduzione dei tempi di recupero, costituiscono una attiva tutela degli interessi aziendali.

Si ritiene pertanto obiettivo per l'anno 2002 l'aumento della percentuale delle somme recuperate sul definito e la riduzione dei tempi di trattativa, partendo dalla data di preventivazione del danno alla data di liquidazione dello stesso dalla controparte, rispetto al precedente anno 2001, con riferimento ai parametri che seguono:

- percentuale di recupero sul definito
- tempi medi di riscossione

b) INDICAZIONE DEI COMPARTI INTERESSATI ALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

partecipazione % n. addetti al premio

- | | |
|--|---------|
| - Responsabile Area Contenzioso | 40% n.1 |
| - Servizio Produzione e Metodi | 20% n.1 |
| - Servizio Tecnico- Capi Officina | 20% n.4 |
| - Addetto di Agenzia interessato al sinistro | 20% n.7 |

c) BUDGET E OBIETTIVI DEL PROGETTO:

Per quanto concerne il valore obiettivo si è ritenuto opportuno assumere, quale budget 2002 il superamento dei valori dei parametri sopra individuati - media degli anni 1999-2000-2001.

e) TEMPI DI REALIZZAZIONE

- Anno 2002

[Handwritten signatures and initials are present throughout the bottom half of the page, including a large signature on the left, a circled signature above the text 'e) TEMPI DI REALIZZAZIONE', and several other signatures and initials scattered across the bottom.]

f) PREMIO DI RISULTATO

Il progetto s'intende realizzato nel caso di superamento dei valori sotto riportati:

- percentuale di recupero sul definitivo:
- tempi medi di recupero:

Sul computo delle due percentuali il premio di risultato va erogato secondo il criterio generale



[Handwritten signature]

CT2/K 2/K

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

A/K

PROGETTO N. 2

TITOLO : ASSISTENZA FISCALE AI DIPENDENTI

a) DEFINIZIONE DELL'OBIETTIVO:

Come noto l'assistenza fiscale ai dipendenti costituisce una facoltà e non un obbligo per le Aziende.
L'Azienda che decide di prestare tale assistenza riceve dallo Stato un corrispettivo per ciascuna pratica espletata.

b) INDICAZIONE DEI COMPARTI INTERESSATI ALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

- Servizio Gestione Risorse Umane - area economica n.2

c) BUDGET E OBIETTIVI DEL PROGETTO:

Il budget del progetto è costituito dal rimborso dello Stato per ciascuna assistenza fiscale prestata ai dipendenti.

e) TEMPI DI REALIZZAZIONE

- Anno 2002

f) PREMIO DI RISULTATO

Il premio di risultato è costituito dal 60 % del rimborso dello Stato per l'assistenza fiscale al netto dei costi sostenuti dall'Azienda.

Sarà ripartito secondo il criterio generale.

[Handwritten signatures and initials]
A large collection of handwritten signatures and initials is present at the bottom of the page. Some legible initials include "CZK 312", "bi", "20", and "2". On the right margin, there are vertical signatures, including one that appears to read "Anna Serrano".

PROGETTO N. 3

TITOLO : SERVIZI DI NOLEGGIO

a) DEFINIZIONE DELL'OBIETTIVO:

Promozione e sviluppo dell'attività di noleggio.

b) INDICAZIONE DEI COMPARTI INTERESSATI ALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

- Personale che procura il noleggio andato a buon fine
- *Struttura che si attiva per l'esecuzione del noleggio (ufficio ripartizione commerciale o uffici movimento)*

c) PREMIO DI RISULTATO

Il premio di risultato da erogare al personale è costituito dal 10% della fattura del noleggio effettuato, nell'ambito della forcella tariffaria stabilita dalla R.A.S.-

Al personale che procura il noleggio andato a buon fine sarà erogato un premio pari al 5% del fatturato del noleggio stesso. Il 4% andrà invece alla struttura che si è attivata per l'effettuazione del noleggio, l'1% andrà invece al fondo comune.

Handwritten signature/initials

ckll 366

Per Aki

[Multiple handwritten signatures and initials]

PROGETTO N. 4

TITOLO: PROGETTAZIONE E DIREZIONE LAVORI INTERNE

a) DEFINIZIONE DELL'OBIETTIVO:

La realizzazione, in tempi i più solleciti possibili, degli investimenti, costituisce un impegno primario da perseguire per assicurare all'Azienda la condizione più adatta al raggiungimento delle finalità istituzionali

L'internalizzazione delle relative attività valorizza le professionalità aziendali e può costituire stimolo aggiuntivo per il raggiungimento degli obiettivi.

Stabilito che tali attività sono aggiuntive e non sostitutive rispetto alle normali funzioni svolte all'interno del Servizio di appartenenza, che dovranno pertanto continuare ad essere regolarmente svolte, gli obiettivi, pertanto, che ci si prefigge sono costituiti da:

- 1) utilizzo sollecito dei finanziamenti concessi per gli investimenti, con realizzazione delle gare d'appalto in tempi brevi;
- 2) ritorni economici dovuti ai minori costi rispetto a prestazioni professionali esterne.

b) PERSONALE INTERESSATO:

- Dirigenti e funzionari in possesso della laurea in ingegneria, abilitati all'esercizio della professione, ovvero in possesso di diploma tecnico specialistico con abilitazione specifica;

- Assistenti amministrativi e segretari tecnici, collaboratori alla realizzazione del progetto.

per le seguenti attività:

- 1) responsabile del procedimento
- 2) progettista - direttore dei lavori
- 3) collaboratori tecnici
- 4) collaboratori amministrativi
- 5) coordinatore per la sicurezza

c) BUDGET

Le risorse necessarie e le relative fonti verranno stabilite di volta in volta in funzione della tipologia dell'investimento e delle modalità di finanziamento.

d) PREMIO DI RISULTATO

Il raggiungimento dell'obiettivo è determinato dall'approvazione del progetto e/o dalla direzione dei lavori nei termini fissati.

La quantificazione del premio è stabilita dal Consiglio di Amministrazione in relazione all'entità del progetto e all'impegno richiesto.

Eventuali spese di trasferta dovranno essere convalidate dalla Direzione e sottoposte al vaglio del responsabile del procedimento

Amministratore Delegato

Ahl

CKK 211

PROGETTO N. 5

TITOLO : PROMOZIONE PUBBLICITA'

a) DEFINIZIONE DELL'OBIETTIVO:

L'obiettivo del progetto è costituito dalla promozione dell'attività di pubblicità sugli autobus aziendali (interna ed esterna), nei locali aziendali e no (autostazioni e depositi), nelle pensiline lungo linea, nei titoli di viaggio, libretti orari e depliants.

b) INDICAZIONE DEI COMPARTI INTERESSATI ALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

- Personale che cura e/o procura la pubblicità andata a buon fine
- Struttura che si attiva per la realizzazione della pubblicità

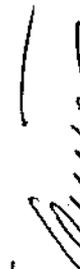
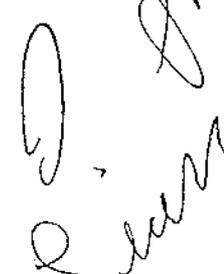
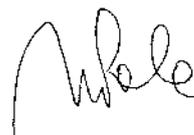
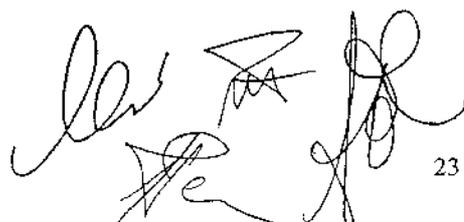
c) PREMIO DI RISULTATO:

Il premio di risultato da erogare al personale è costituito dal 10% del fatturato di tutta la pubblicità aziendale..

Al personale che procura la pubblicità andata a buon fine sarà erogato un premio pari al 5% del fatturato della pubblicità stessa. Il 4% andrà invece alla struttura che si è attivata per l'effettuazione della pubblicità, l'1% andrà invece al fondo comune.



CKK31L



PROGETTO N. 6

TITOLO : SCORTE DI MAGAZZINO

a) DEFINIZIONE DELL'OBIETTIVO:

La gestione delle scorte materiali, sia per le esigenze delle agenzie principali e sia per le secondarie, utilizzate e depositate nei magazzini centrali, comporta dei costi dovuti alle giacenze per via delle grandi quantità dei particolari derivanti principalmente dai vari tipi di autobus.

L'obiettivo del progetto è quello di limitare le scorte al minimo indispensabile al fine di ridurre i costi di immobilizzo.

TIPOLOGIA DEL MATERIALE

- 1) Poco costoso, costoso, molto costoso;
- 2) Disponibilità immediata, a tempo;
- 3) Ingombranti, non ingombranti;
- 4) Richieste frequenti.

Esaminati tutti gli elementi in maniera analitica, si determinano anno dopo anno, con l'ausilio del computer, le scorte minime e massime da immagazzinare e rendere disponibili.

b) INDICAZIONE DEI COMPARTI INTERESSATI ALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO:

- Responsabili delle aree dei magazzini centrali;
- Impiegati dei magazzini principali e periferici.

c) BUDGET E OBIETTIVI DEL PROGETTO:

Per quanto concerne il valore obiettivo si è ritenuto opportuno assumere, quale budget 2001 il superamento dei valori dei parametri sotto individuati - media degli anni 1999-2000-2001.

d) TEMPI DI REALIZZAZIONE

Anno 2002

e) PREMIO DI RISULTATO

Inoltre si può applicare la seguente formula: (giacenze finali anno precedente - giacenze finali anno di riferimento) = Risparmio delle scorte / percentuale del 5%.

Il premio di risultato sarà ripartito secondo il criterio generale.

Handwritten signatures and initials covering the bottom half of the page, including names like 'C.lli', 'M.lli', and 'P.lli'.

PROGETTO N. 7

TITOLO : GESTIONE DEL RECUPERO CREDITI AZIENDALI

A) Premessa:

Il presente progetto nasce dalla necessità di instaurare ed organizzare la gestione del recupero dei crediti, liquidi ed esigibili, vantati a qualsiasi titolo nei confronti di terzi, in attuazione di nuove strategie di rafforzamento dell'efficienza operativa aziendale, facendo ricorso, alle specifiche professionalità aziendali, evitando di continuare a confidare nella esecuzione spontanea dei debitori.

Infatti, l'esperienza generale evidenzia chiare difficoltà nel soddisfacimento delle obbligazioni pecuniarie non onorate alla scadenza, se non si effettuano quelle attività che, all'occorrenza, una volta vanificati gli strumenti di pressione bonaria, consentono ulteriori azioni di tipo legale.

Nel contempo, è fuori discussione la necessità aziendale di ottenere la disponibilità dei crediti in sofferenza, nel più breve tempo possibile, non solo per esigenze contabili e di bilancio, ma anche e soprattutto per ridurre le occasioni di ricorso a fonti esterne dai rilevanti costi finanziari.

L'occasione per raggiungere, senza esborsi superflui, la migliore efficienza gestionale nella materia di cui trattasi, è fornita dalla possibilità di attivare specifiche metodiche, procedure ed attività extragiudiziarie e giudiziarie, con lo strumento della straordinarietà, all'interno e nell'ambito del rinnovo del C.I.A., mediante la previsione di specifico programma-progetto.

B) Obiettivi :

- 1) Contrazione e tendenziale annullamento degli eccessivi tempi di recupero rispetto al passato;
- 2) Controllo interno delle diverse fasi procedimentali, e visibilità accelerata del concreto esito pro-azienda.
- 3) Eliminazione dei crediti in sofferenza e rientro delle somme oggetto di credito nella disponibilità aziendale;
- 4) Accelerata disponibilità delle risorse e ritorni economici sotto forma dell'assenza di costi e/o provvigioni verso esterni, che beneficerebbero, gratuitamente, dell'istruttoria curata inevitabilmente da funzionari aziendali.
- 5) Elaborazione di proposte idonee alla valutazione dei casi eccezionali con approntamento di eventuali piani di rientro, concessione di pagamenti dilazionati, ovvero cessione dei crediti pro-soluto.

C) Oggetto del progetto:

Recupero dei crediti Aziendali esigibili ed esistenti in situazione di sofferenza al 01.01.2002 e di quelli che diverranno parimenti esigibili, nel biennio di durata del progetto, fino al 31.12.2003.

Il gruppo di lavoro, nel realizzare gli obiettivi strategici del progetto, si farà carico dello studio e della elaborazione delle procedure e delle metodiche da fare rispettare nelle varie fasi di recupero e per le diverse tipologie di credito in sofferenza.

Acquisirà competenza operativa al momento dell'acquisizione formale, da parte dei diversi Servizi Aziendali titolari della pratica da cui origina l'obbligazione, degli specifici incartamenti legittimativi del diritto aziendale e curerà, prima di intraprendere le azioni legali, ogni tentativo mirato sia al disincaglio delle pratiche per addivenire nel breve al saldo dell'insoluto, sia alla formazione degli atti di costituzione in mora del debitore.

Perseguirà il recupero della sorte capitale, e, laddove giuridicamente possibile, degli interessi e delle spese accessorie.

D) Budget del progetto:

Elemento di riferimento è costituito dalla totalità delle somme in sofferenza, di cui al punto C), recuperate in seguito all'intervento stragiudiziario o giudiziario dei soggetti indicati al punto G).

Le percentuali di cui al punto G), saranno applicate all'importo costituito dalla sommatoria dei crediti introitati dall'Azienda in seguito all'intervento del gruppo operativo e, quantificano il premio di risultato annuale, con lo scopo di incentivare e valorizzare le professionalità ed il notevole tempo ed impegno richiesto per il conseguimento delle finalità prefissate, tenute in debita considerazione anche le note difficoltà connesse alla gestione della materia, aggravate non di rado dai comportamenti tipici dei debitori (risposte dilatorie, difese defatigatorie) e dalle situazioni oggettive degli stessi (insolubilità, irreperibilità, etc..)

In sostanza il progetto si finanzia da sé, senza esborsi onerosi per l'Azienda, ed i partecipanti al programma verranno gratificati solo e nel caso di effettivo conseguimento di risultati positivi.

E) Durata del progetto:

Anni 2002 - 2003, con valutazione annuale dei risultati di cui al punto D) e conseguente erogazione dei premi di risultato, ai soggetti operativi del progetto, con applicazione delle percentuali di cui al punto G).

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left, several initials in the center, and a signature on the right. A circled '24' is visible above the central initials. The page number '26' is printed at the bottom center.

F) Comparti, soggetti coinvolti, interessati e beneficiari.

La gestione delle attività del progetto andrà affidata, col suddetto metodo della eccezionalità e straordinarietà, nell'ambito del C.I.A., a diverse professionalità interne, alcune dotate delle necessarie abilitazioni professionali, altre della specifica laurea in giurisprudenza, che assicurino la più efficace e rapida gestione delle pratiche, nonché il perseguimento e la massimizzazione dei risultati. Il gruppo sarà affiancato, con compiti di mero e sporadico supporto, da una unità del Servizio Amministrativo.

G) Personale interessato

	Partecipazione al premio %	Numero addetti
- Responsabile area contenzioso	60%	1
- Responsabile area Servizio P.M.	30%	1
- Addetto del Servizio Amministrativo	10%	1

Il premio di risultato sarà ripartito secondo il criterio generale.

Ch 22 211

lli

PROGETTO N. 8

TITOLO: GESTIONE RECUPERO CREDITI DA SANZIONI AMMINISTRATIVE

A) Premessa : Il recupero degli importi dovuti dagli evasori è stato affidato fin ora, con scarsissimi risultati, a terzi specializzati.

L'esperienza fin qui sviluppata ha evidenziato scarsi introiti rispetto alle aspettative, dato che, allo stato, risulta assolutamente risibile la percentuale di "recuperato" sul totale del credito affidato in riscossione e, quindi, persiste a sfavore dell'Azienda una evitabile situazione di indisponibilità di risorse.

Valutata inoltre l'importanza e la consistenza patrimoniale delle somme, appare pertanto opportuno, in occasione del rinnovo C.I.A. ed in sede di elaborazione dei progetti di recupero della produttività ed assegnazione dei premi di risultato, affidare l'attività menzionata nel titolo a professionalità aziendali qualificate.

B) Obiettivi del progetto:

- 1) contrazione dei tempi di recupero rispetto al passato;
- 2) rientro delle somme dovute nel patrimonio aziendale;
- 3) controllo interno delle singole fasi e procedure del recupero con maggiori certezze sullo stato del credito e sugli esiti;
- 4) accelerata disponibilità delle risorse;
- 5) ritorni economici per assenza di costi e/o provvigioni verso società di recupero;

In concreto l'obiettivo per l'anno 2001 consiste nell'aumento della percentuale delle somme recuperate sul credito esigibile.

C) Budget del progetto :

Il valore di riferimento è costituito dalle somme recuperate dai soggetti direttamente coinvolti nel progetto ed indicati ai punti 2,3,4, della successiva lettera E).

Le percentuali di cui al punto E) esprimono la quantificazione del premio di risultato annuale e saranno applicate alla somma complessiva risultante recuperata al 31 dicembre di ogni anno.

D) Durata ed operatività del progetto :

- Anni 2002 -2003 con valutazione annuale dei risultati di cui al punto C) e conseguente erogazione dei premi di risultato ai soggetti, nelle misure di cui al punto E).

Handwritten notes on the right margin:
L'azienda
L'azienda
L'azienda

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page:
[Large signature on the left]
[Initials: li, CR, 3/11]
[Signature: M. Di...]
[Signature: ...]
[Signature: ...]
[Signature: ...]

E) Personale interessato:

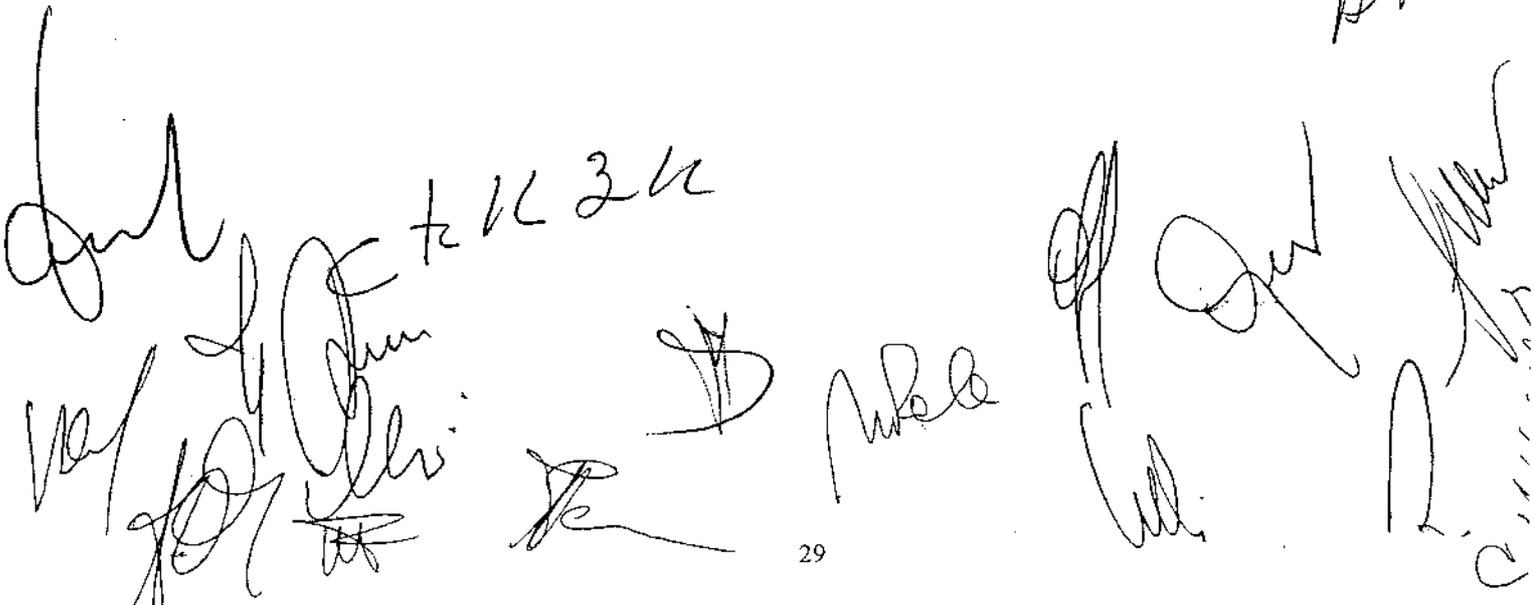
Partecipazione al premio % Numero addetti

- 1) Responsabile area contenzioso 60%
- 2) Responsabile area S.P.M. 30%
- 3) Addetto Registr/sanzioni S.P.M. 10%

Il premio di risultato sarà ripartito secondo il criterio generale.

B) FORMAZIONE

Vengono allegati i due documenti relativi alla formazione degli impiegati e dei quadri.



SETTORE PRODUZIONE

PROGETTI MOVIMENTO

Obiettivo del progetto movimento è quello di rendere più efficiente l'organizzazione del lavoro di tutto il personale del movimento (Conducenti, Operatori della Mobilità).

Sul fronte del personale conducente gli obiettivi principali sono connessi al perseguimento di una maggiore qualità del servizio con la riduzione dei sinistri passivi e con il contenimento degli atti vandalici.

Sul fronte degli Operatori Qualificati della Mobilità (ex Verificatori T.d.V.), l'obiettivo è quello di ridurre l'evasione e l'elusione tariffaria con il miglioramento dell'efficienza, dell'efficacia e dell'operatività del servizio di verifica.

Il progetto è basato sui seguenti 2 punti:

A) PROGETTI PREMIO DI RISULTATO

- Attività accessorie
- Atti vandalici
- Incidentistica
- Verificatori titoli di viaggio
- Comunicazioni sedi fisse /autobus

B) FORMAZIONE CONDUCENTI

Verranno attivati il 2° modulo del programma di formazione del personale conducente già avviato in passato, ed il corso di lingue per il personale a contatto col pubblico, dei quali si allega il programma.

L'Azienda, sulla base delle esigenze organizzative ed operative, incentiva il personale conducente all'acquisizione della patente di categoria E, partecipando ai costi relativi al suo conseguimento, per un importo massimo di 516,00 €

PROGETTO N. 1

TITOLO: ATTIVITA' ACCESSORIE

OBIETTIVI

Consentire la regolare partenza dei turni mattinali con autobus regolarmente riforniti, rabboccati, esternamente puliti ed in normali condizioni di efficienza, tenuto conto delle diverse specificità del servizio erogato Agenzia per Agenzia.

Il progetto prevede la costituzione di una Squadra composta da diverse figure professionali (in numero differente a seconda delle sedi aziendali) in grado pure di intervenire risolutivamente su problemi di carattere urgente che interessino il parco autobus destinato al servizio.

La squadra dovrà di norma svolgere tutte quelle attività previste nel presente progetto finalizzate al raggiungimento dell'obiettivo sopra detto.

La Squadra opererà nel periodo di interruzione giornaliera dei servizi. La fascia oraria operativa della Squadra potrà pertanto essere estesa anche alle ore notturne, valutate le effettive esigenze Agenzia per Agenzia.

Presso le sedi secondarie ed i Depositi periferici non è prevista, per il momento, la costituzione di una Squadra.

COMPOSIZIONE DELLE SQUADRE

L'accesso alle Squadre che operassero nel periodo notturno (dalle 22.00 alle 05.00), avverrà su base volontaria nell'ambito di ciascuna delle figure professionali interessate, previo avviso a tutto il personale.

Presso le Agenzie principali le Squadre potranno, indicativamente, essere così composte:

- n° 1 operaio;
- n° addetti alla manovra;
- n° 1 ausiliario

FONTI DI FINANZIAMENTO E PREMIO DI RISULTATO

Il Premio di risultato, distribuito secondo il criterio generale, sarà costituito dagli effetti economici a consuntivo del progetto specifico concordato sede

per sede e terrà pure conto dei risparmi conseguibili in materia di riduzione della vigilanza esterna.

Quota parte dell'aliquota di competenza aziendale, potrà contribuire alla realizzazione degli investimenti destinati al miglioramento degli ambienti di lavoro nei quali opera il personale interessato al progetto.

DECORRENZA

01.01.2002

MODALITA' REDAZIONE PROGETTI E TEMPI DI VERIFICA

In ciascuna della 4 Agenzie principali si procederà, entro il 31.03.2002, alla redazione del progetto specifico con indicazione del personale coinvolto e delle economie attese sia in termini quantitativi che qualitativi. I progetti così definiti su base territoriale verranno allegati al Contratto Integrativo.

Le verifiche sono effettuate annualmente, sulla base dei progetti approvati.

PROGETTO N. 2

TITOLO: ATTI VANDALICI

OBIETTIVI

Conseguire attraverso un maggiore coinvolgimento del conducente i seguenti obiettivi:

- migliorare l'immagine aziendale
- limitare le ore di fermo-autobus conseguenti ad atti vandalici;
- ridurre l'impegno specifico del personale di officina;
- perseguire una maggiore efficienza e qualità del servizio;
- promuovere un sistema di deterrenza "interno" attuato dal personale aziendale.

SEDI E SETTORI INTERESSATI

Tutte le Agenzie.

Settori: Produzione – personale conducente – personale di verifica;

Staff DG – contolleria

FONTI DI FINANZIAMENTO E PREMIO DI RISULTATO

La fonte di finanziamento del progetto è costituita dalla differenza (D) tra:

- i costi delle riparazioni, a consuntivo, effettuate su danneggiamenti da atti vandalici nel periodo di riferimento annuale (Cc);
- i costi delle riparazioni effettuate su danneggiamenti da atti vandalici riferiti alla data di avvio del progetto (ad es. dati consuntivi 2000 (Cr)

Tale differenza è attribuita secondo il criterio generale stabilito per il premio di risultato.

Qualora l'intervento del conducente consenta il recupero dei danni direttamente dai responsabili di tali atti (attraverso la loro certa identificazione diretta o indiretta) allo stesso verrà riconosciuto il 20% delle somme recuperate.

Nel caso l'identificazione avvenga con l'aiuto di personale Ispettore o Verificatore, la percentuale di cui sopra andrà suddivisa in parti uguali tra conducente ed ispettore/verificatore.

Il premio potrà essere erogato solo al momento dell'effettivo recupero dei danni.

DECORRENZA

01.01.2002

MODALITA' E TEMPI DI VERIFICA

La differenza (D) di cui sopra è costituita dal confronto tra:

- n° ore di riparazioni effettuate dalle officine delle agenzie a seguito di danneggiamenti da atti vandalici per l'anno considerato (Nha1) rispetto a quello di riferimento (Nha0);
- costo ricambi utilizzati per il ripristino delle migliori condizioni del mezzo per l'anno considerato CR1 rispetto a quello di riferimento CR0;

- Per l'anno di riferimento (da tenere a base per tutte le calcolazioni) il costo orario aziendale dell'operaio incaricato delle riparazioni è stabilito in € 18.08 (£ 35.000/ora).

- I ricambi impiegati per le riparazioni sono addebitati al costo aziendale, così come risulta dall'ultimo carico d'acquisto del magazzino di riferimento.

- I tempi consuntivati saranno quelli risultanti dal mod. 88 aziendale.

- Allo scopo di evitare possibili differenze dovute alle diverse condizioni operative delle Agenzie, si procederà entro il 30 novembre 2001, alla predisposizione di un tempario al quale fare riferimento, relativo agli interventi più frequenti rilevati statisticamente attraverso i dati degli ultimi 2 anni.

PROGETTO N. 3

TITOLO: INCIDENTISTICA

OBIETTIVI:

Conseguire attraverso una maggiore responsabilizzazione del conducente i seguenti obiettivi:

- ridurre il numero dei sinistri e conseguenti danni e oneri aziendali;
- limitare le ore di fermo-autobus conseguenti ad incidenti;
- ridurre l'impegno specifico del personale di officina;
- perseguire una maggiore efficienza e qualità del servizio;
- migliorare l'immagine aziendale.

SEDI E SETTORI INTERESSATI

Tutte le Agenzie.

Settori: Produzione – personale conducente

FONTI DI FINANZIAMENTO E PREMIO DI RISULTATO

La fonte di finanziamento del progetto è costituita dalla differenza (D) tra:

- i costi delle riparazioni effettuate per incidenti causati per responsabilità del conducente a consuntivo del periodo di riferimento annuale (Cc);
- i costi delle riparazioni stabiliti relativamente alla data di avvio del progetto (ad es. dati consuntivi 2000 (Cr)

Tale differenza è attribuita secondo il criterio generale stabilito per il premio di risultato

La quota spettante ai conducenti (a condizione che gli stessi non abbiano procurato incidenti nel corso dell'anno di riferimento ovvero abbiano provocato non più di 1 (uno) sinistro con addebito inferiore € 50) sarà riportata all'effettiva presenza nelle mansioni di conducente di linea e riconosciuta nella seguente misura:

- a) 100% per presenza superiori alle 230 giornate/anno (effettiva presenza) e almeno 30.000 Km percorsi;