

ACCORDO SINDACALE AZIENDALE

15.06.1998

Tra

COTRAL rappresentato da : dott. FILIPPO ALLEGRA, dott. ing. ANGELO CURCI,
dott. ing. GIOVANNI ROVERE, geom. MARIO TABUSI
dott. Arnaldo OSOARDI

E

FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, CNL TRASPORTI

Rappresentati da FIT-CISL : GRANAROLI SANILO, PITACCIO LUIGINO,
CHIRICOZZI ALBERTO, PIGNALBERI FRANCESCO,
CIALDEA ANTONELLO, BOTTANI STEFANO;
UILT : NAPOLEONI GIANCARLO, DURANTE RENZO, EVAN,
GELISTA RENZO, FERRARI MARIO;

Il Gruppo ATAC/COTRAL nel suo insieme è al centro di un profondo processo di ristrutturazione e risanamento le cui direttrici sono disegnate dalla riforma del trasporto pubblico locale di cui al Dlg. 422/97 e dai contenuti del contratto di servizio e gli obblighi in esso contenuti.

Si ribadisce, con il presente accordo, la necessità/opportunità che i soggetti istituzionali e le parti sociali siano protagonisti del processo di cambiamento in atto e, contemporaneamente, si dichiara la volontà di governare tale processo in corrispondenza del ruolo di ciascuna parte, con la consapevolezza che dall'applicazione del presente accordo discendono risultati coerenti sia sul piano delle compatibilità finanziarie e di bilancio che sul piano di una maggiore flessibilità nella organizzazione del lavoro e degli orari.

Il processo di riorganizzazione dell'area metroferroviaria di cui ai successivi articoli, coinvolge i settori in cui è articolata l'area con particolare riguardo alla nuova turnazione del personale viaggiante e di macchina delle ferrovie concesse e delle metropolitane, la riorganizzazione del servizio delle stazioni e fermate delle metropolitane, la ristrutturazione del settore officine e del settore impianti nonché l'ambiente di lavoro.

Le parti confermano l'importanza centrale assunta, ai fini della tutela della salute, dalla problematica delle condizioni ambientali rispetto alle quali Cotral, già impegnato in un costante monitoraggio curerà ulteriori, interventi, in particolare sul

tasso di rumorosità e polverosità, sulle onde elettromagnetiche e sul microclima esistente nelle gallerie.

Le parti rivolgono, altresì particolare attenzione alla politica degli investimenti con particolare riguardo agli interventi di manutenzione su impianti e materiali rotabili ed al miglioramento delle condizioni ambientali nei tratti delle linee metropolitane.

In coerenza con tali priorità Cotral dichiara che le economie derivanti dalla sottoscrizione del presente accordo saranno riutilizzate per le finalità di cui al precedente comma ricercando in tal senso una intesa con le Autorità istituzionali.

PERSONALE DI MACCHINA

La tabella dei parametri con i quali costruire i turni per il personale di macchina, concordata il 12 maggio 1998, costituisce parte integrante del presente accordo e viene di seguito riportata:

	METRO A	METRO B	ROMA LIDO	ROMA PANTANO	ROMA VITERBO
Tempi Accessori	10'	10'	10'	10'	10'
Accudienza	30'	30'	30'	20'	20'
Cambio volante	10'	10'	10'	10'	10'
Disab.fine turno	15'	15'	15'	15'	15'
Trasf.off.-linea	20'	20'	15'	10'	10'
Porte aperte	3'	3'	-	3'	3'serv.urb.
Durata min-max. prest.	5-6.40h	5-6.40h	5-6.40h	5-6.40h	5-6.40h
Media turno	6.10h	6.10h	6.10h	6.10h	6.10h
Tempo macch.medio	5-5.15h 4,45	5-5.15h 4,55	5.20-5.40h 5,10	5.20-5.40h 5,00	5.20-5.40h 5,20

Le parti concordano inoltre:

- la introduzione di **turni a nastro** da retribuire con le modalità in vigore per le autolinee extraurbane, secondo le esigenze di servizio, della durata massima di 10 ore con una ripresa e sosta libera di almeno 1 ora e mezza con le seguenti percentuali massime sui turni complessivi: Metro A e B 25% salvo raggiungere massimo 30% per la copertura della mezz'ora d'aria; Ferrovie RM-LIDO, RM-PANTANO massimo 15%; Ferrovia RM-VITERBO massimo 20%.

[Handwritten signatures and initials]

- 3
- **Aria:** Metro A e B 30' inizio e fine turno per turni di 3 giri e 30' al centro del turno per turni superiori a 3 giri.
 - La media lavorativa di ore 6.10 verrà realizzata nell'arco delle quattro settimane.
 - **Tempo giro** conteggiato: Metro A 86' fino a Valle Aurelia, Roma-Pantano 90', Metro B, Ferrovie RM-LIDO e RM-VITERBO extra urbana resta invariato. Per la tratta urbana della Roma-Viterbo saranno conteggiati, in aggiunta ai tempi attuali, 3 minuti a porte aperte. Il tempo giro comprende l'inversione ai capolinea e i 3 minuti a porte aperte.
 - **Inizio e fine turno:** Metro A indifferentemente Anagnina o Cinecittà o Osteria del Curato (senza conteggio tempo trasferimento), Metro B, Magliana Stazione o Magliana Officina o Laurentina (senza conteggio tempo trasferimento), Ferrovie come attuale.

In riferimento al tempo macchina medio di cui alla precedente tabella, all'interno delle due punte per le Metro A e B la differenza del tempo macchina medio non può superare i 10' (tempo macchina Metro A inferiore a quello Metro B), per le Ferrovie la differenza del tempo macchina medio non può essere superiore a 10' partendo dalla RM-PANTANO ed a crescere RM-LIDO e RM-VITERBO.

Il tempo macchina resta individuato come il periodo durante il quale il personale di macchina ha la responsabilità del materiale rotabile affidato.

L'eventuale impossibilità tecnica di rispettare i tempi macchina medi su una delle linee e/o depositi non comporterà modifiche ai tempi macchina medi definiti per le altre linee e/o depositi.

Il numero dei turni risultanti, per la Metro A, dall'applicazione dei parametri riportati nella precedente tabella rimarrà invariato anche con l'apertura all'esercizio del prolungamento del servizio fino a Valle Aurelia.

L'accudienza macchina è accreditata esclusivamente ai turni nei quali il materiale rotabile necessita di abilitazione.

Alla consegna dei nuovi turni da parte aziendale così come risultanti dall'applicazione dei parametri sopra concordati, le Organizzazioni Sindacali stipulanti il presente accordo formuleranno eventuali osservazioni sulla corrispondenza dei turni ai criteri concordati entro 10 giorni.

Viene mantenuta l'attuale organizzazione delle plurimansioni per la parte riguardante la verifica titoli di viaggio fermo restando che nel periodo di cui al punto 4 dell'accordo aziendale 27 gennaio 1995 non verrà svolta attività di guida.

[Handwritten signatures]

4

L'attuale turnazione, a rotazione, per la copertura della attività di Capo Deposito sarà coperta con personale con la qualifica di "addetto gestione personale viaggiante e/o trazione", livello 4' - profilo Capo deposito. L'accesso a tale qualifica/profilo avverrà per prova selettiva riservata ai macchinisti. Il numero dei posti da ricoprire per l'esercizio delle mansioni di Capo Deposito sarà stabilito in base alle carenze di organico.

Sarà costituita, infine, una struttura centralizzata di n.15 "addetti gestione personale viaggiante e/o trazione", livello 4' con compiti di controllo/vigilanza della regolarità e sicurezza dell'esercizio in linea e sul comportamento del personale. A tale scopo sarà bandita apposita prova riservata alle qualifiche di macchinista (in n. di 11) e Capo Treno (in n. di 4).

Verrà quindi bandita una prova selettiva per la copertura di carenze nel fabbisogno di organico degli Ispettori movimento viaggiante/trazione.

Per l'eventuale scoperta di organico dei macchinisti conseguente alla applicazione del presente accordo si provvederà con concorso interno aperto a tutte le qualifiche, comprese nei livelli di inquadramento fino al 5.

CAPI TRENO

Il Verbale di accordo del 14 maggio 1998 sulla costruzione dei turni per i Capi Treno costituisce parte integrante il presente accordo.

Pertanto i turni dei Capi Treno avranno le caratteristiche strutturali stabilite per il personale di macchina in ordine a:

- orario di lavoro, punta massima e minima della prestazione (5-6.40h);
- inizio e fine turno;
- turni a nastro;
- altre prestazioni accessorie connesse alle mansioni della qualifica di Capo Treno
- esigenza di contenere al massimo l'uso di prestazioni straordinarie.

Alla consegna dei nuovi turni, come previsto nella tabella concordata il 12 maggio 1998 sopra richiamata (turni del personale di macchina) da parte aziendale, risultanti dall'applicazione dei criteri di cui ai precedenti alinea, le Organizzazioni sindacali stipulanti il presente accordo formuleranno eventuali osservazioni sulla corrispondenza dei turni ai criteri concordati entro 10 giorni.

[Handwritten signatures]

CAPI STAZIONE ED OPERATORI SCAMBI CABINA

In funzione delle necessità operative dell'esercizio e dell'obiettivo di contenimento dei costi e dell'uso del lavoro straordinario, il personale con responsabilità di Capo stazione è interessato dai seguenti interventi:

- il personale di riserva, previsto per ogni linea ed indipendentemente dalla collocazione nella tale stazione, viene utilizzato, all'interno della stessa linea, per le necessità di servizio tra le quali la copertura del personale mancante;
- il fabbisogno di agenti operativi di movimento, livello 6 viene coperto con prova selettiva, da personale proveniente dalle qualifiche di addetto di stazione, operatore scambi cabina e capo treno

I turni dei Capi stazione ed operatori scambi cabina vengono articolati secondo le seguenti azioni:

E' prevista la ristrutturazione dei turni di servizio per le attività di D.L. del deposito di Osteria del Curato e per l'attività di D.L. ed operatori scambi cabina del deposito di Magliana con riduzione dei costi delle attività.

Tutti i turni di D.C.T. e D.U. attualmente con sovrapposizione di orario di 30' saranno riorganizzati riducendo la sovrapposizione a 20'. I turni di D.L. avranno una sovrapposizione di 10'.

Per la ferrovia Roma-Pantano considerata la disposizione ministeriale, nella stazione di Roma Laziali è ripristinato il presenziamento con agenti operativi di movimento. Ciò comporterà il ridimensionamento dei turni di servizio degli operatori scambi cabina. Per la stessa ferrovia è altresì prevista la ristrutturazione dei turni festivi degli operatori scambi cabina della stazione di Grotte Celoni in ragione della ridotta necessità di servizio con conseguente riduzione dei costi per l'attività festiva.

Metro B - La turnazione degli operatori scambi cabina del deposito di Magliana sarà adeguata alle attuali necessità di esercizio derivanti dai lavori di rinnovo del vecchio deposito di Magliana. I turni di sussidio per la confluenza con il vecchio deposito passeranno da tre a due.

Gli orari dei turni degli operatori scambi cabina saranno adeguati a quelli dei D.L..

I turni e i provvedimenti che derivano dall'applicazione delle azioni sopra indicate saranno consegnati alle Organizzazioni sindacali che formuleranno entro 10 giorni eventuali osservazioni o proposte equivalenti. L'azienda, analizzate le osservazioni/proposte, adotterà i provvedimenti ritenuti tecnicamente migliori.

ADDETTI DI STAZIONE E GESTIONE

Nell'ambito del sistema metroferroviario le stazioni e le attività in esse esercitate a contatto diretto con l'utenza costituiscono il front-line dell'azienda e, tenuto conto dell'eccezionale evento giubilare che rende necessaria una forte attenzione all'accoglienza dell'utenza, hanno bisogno di una particolare attenzione finalizzata ad ottenere un forte miglioramento qualitativo del servizio e costi competitivi con il mercato.

Al fine di realizzare condizioni che rendano competitive tali attività e quindi determinino il contenimento dei costi, in coerenza con quanto disciplinato all'art. 10 dell'Accordo Nazionale 25 luglio 1997, le parti concordano un programma di assunzioni di personale con qualifica di addetto di stazione e gestione, che sarà utilizzato nelle stazioni sia per la copertura delle attuali carenze di organico, sia nella sostituzione del personale in uscita o ricollocato in altre attività, stimabili in una prima fase in circa 80.

Il personale nuovo assunto, secondo un programma che sarà presentato dall'azienda alle organizzazioni sindacali entro il 15 luglio prossimo, sarà assunto in contratto di formazione lavoro finalizzato alla conversione a ~~tempo indeterminato~~ ^{tempo indeterminato}. A tale personale verrà applicato il trattamento normativo ed economico previsto dall'accordo nazionale 25 luglio 1997.

Fermo restando quanto sopra, l'attribuzione della qualifica, del livello di inquadramento e del relativo parametro retributivo saranno sottoposti a verifica e adeguate in relazione alla definizione del nuovo sistema classificatorio che sarà definito a livello nazionale.

Per l'attuale personale che svolge mansioni di controllo ingressi e di biglietteria, COTRAL sottoporrà alle Organizzazioni sindacali entro il 15 luglio prossimo un programma di ricollocazione e di eventuale mobilità per la copertura delle carenze di organico sulla Roma-Lido, Roma-Viterbo, Metro A e B. Il personale interessato potrà concorrere alla copertura delle carenze di organico nelle qualifiche di Agente operativo di movimento, Capo treno, Operatori scambi cabina oltre che essere impegnato nelle attività di verifica dei titoli di viaggio. Ciò anche al fine di abbattere al massimo l'uso di prestazioni straordinarie.

L'attività di controllo ingressi sarà garantita, per le Metropolitane A e B, con un presenziamento di ogni postazione articolato su tre turni di servizio comprensivi di prestazioni di straordinario legate al turno necessarie alla copertura dell'arco dell'esercizio. Il passaggio dagli attuali quattro turni ai tre turni di cui sopra avverrà gradualmente e sarà completato entro il 31 marzo 1999.

7

Per il personale impiegato nelle stazioni o fermate di Anagnina, Ottaviano e Spagna è previsto un turno di sussidio nelle ore di punta. Per la stazione Termini, Metro A sono previsti due sussidi.

Per le postazioni di Tiburtina FS, Eur Fermi pari, Termini pari MB, Termini dispari MB è previsto un quarto turno di sussidio nelle ore di punta.

Sulla ferrovia Roma-Viterbo viene previsto, in coerenza con le esigenze del servizio, l'uso di turni a nastro, nella misura massima del 30% con le stesse modalità e normative previste per il personale di macchina e viaggiante, al fine di una adeguata utilizzazione delle risorse umane interessate e quindi del contenimento dei costi per l'attività.

Per la ferrovia Roma-Lido l'articolazione di orario dei turni sarà modificata in modo da coprire l'intero periodo di servizio senza straordinario legato al turno.

Nelle stazioni di P.S.Paolo, Acilia, Lido Centro gli attuali turni di biglietteria saranno ridimensionati in relazione allo stato organizzativo della vendita dei titoli di viaggio attualmente affidata anche a soggetti esterni all'azienda, con riduzione dei costi.

L'utilizzazione dei turni di servizio dell'ufficio centrale turni sarà modificato in base alle reali esigenze organizzative ridimensionando la presenza di addetti nei giorni festivi.

L'organizzazione delle biglietterie della Metro A sarà modificata abolendo quella di Termini e ristrutturando i turni di Anagnina, Ottaviano e Lepanto. Questa ultima sarà abolita al conseguimento dello spostamento del capolinea.

I turni e i provvedimenti che derivano dall'applicazione delle azioni sopra indicate saranno consegnati alle Organizzazioni sindacali che formuleranno entro 10 giorni eventuali osservazioni o proposte equivalenti. L'azienda, analizzate le osservazioni/proposte, adotterà i provvedimenti ritenuti tecnicamente migliori.

===== ***** =====

Nel caso di eventi non programmati in cui sarà necessario attuare un prolungamento dell'orario di servizio offerto al pubblico, i turni interessati delle varie qualifiche saranno automaticamente prolungati della quantità di ore straordinarie legate al turno pari all'aumento dell'orario di servizio offerto.

H. H. Ami *prof. ...* *... e ...*

AREA MANUTENZIONE MEZZI METROFERRO.

Il quadro di riferimento in cui inserire le linee di intervento per la manutenzione veicoli metroferro è definito fino all'orizzonte dei prossimi tre anni, considerando quindi, allo stato, i seguenti elementi:

- * una dimensione della flotta pari a 770 veicoli, tra motrici, rimorchi ed unità bloccate assegnati alle linee in esercizio, compresi i veicoli componenti il lotto di 10 treni di prossima consegna e di successivi 11 treni destinati al potenziamento della linea A;
- * medesima disponibilità attuale per il triennio di impianti per il rimessamento e la manutenzione, fatta eccezione per l'ampliamento della officina di Catalano e della officina di Magliana, quest'ultima che potrà essere gradualmente attivata a partire dal 2.000.

Considerata la necessità di dare regolare esecuzione al contratto di servizio relativo al sistema metroferroviario e, nello stesso tempo, di controllare e contenere la dinamica dei costi, le parti concordano le seguenti linee di intervento e profilo organizzativo nel settore manutenzione dei veicoli metroferro.

A. - LINEE DI INTERVENTO

1. Regolarità del servizio

Le parti riconoscono come primario l'obiettivo di migliorare la regolarità del servizio, quindi di ridurre il numero dei treni che vengono ritirati quotidianamente dalla linea. A tal fine COTRAL ha in fase di avanzata definizione un progetto finalizzato alla riorganizzazione della funzione "assistenza di linea".

2. Affidabilità dei convogli

COTRAL conferma che la manutenzione corrente resta articolata sugli attuali livelli di manutenzione programmata, convenzionalmente indicati con le lettere: A, B, C, D.. Il contenuto delle operazioni comprese nei singoli livelli sarà oggetto di revisione periodica, finalizzata al miglioramento continuo della affidabilità dei convogli.

3. Affidabilità dei convogli della linea MA

Le parti riconoscono come critico per il sistema metroferro il livello di affidabilità della linea MA. Il miglioramento di tale livello è riconosciuto come obiettivo primario. In questo senso COTRAL, oltre alla revisione delle procedure manutentive come dichiarato al punto precedente, verificherà le possibilità offerte dalla sostituzione dei gruppi attuali con altri più moderni ed affidabili (es. installazione di azionamenti di trazione statici, compressori rotativi, convertitori statici). Si procederà sia tramite applicazioni in serie, sia a livello di protoserie sperimentale.

4. Revisione complessivi

Si fa riferimento alle operazioni di revisione su complessivi o sottoassiemi funzionali alla esecuzione del programma di manutenzione corrente dei veicoli. Le parti concordano sulla opportunità di individuare un mix di interventi che saranno oggetto di una attenta analisi economica mirata alla realizzazione delle lavorazioni al minor costo totale possibile.

5. Razionalizzazione della struttura produttiva

Le lavorazioni su complessivi eseguite dalla struttura aziendale saranno progressivamente razionalizzate e concentrate presso singole officine superando ove possibile e conveniente l'attuale modello decentrato per deposito - linea.

Sulle linee di intervento sopra indicate Cotral presenterà alle OO.SS. entro il 30 settembre prossimo appositi progetti.

B. - PROFILO ORGANIZZATIVO

Le parti confermano la organizzazione base del lavoro impostata sulla seguente suddivisione operativa:

- * squadre turniste incaricate della preparazione del servizio e della riparazione guasti;
- * squadre diurniste destinate alle lavorazioni su complessivi ed alla esecuzione della manutenzione programmata.

H. Ricci *G. P. ...*

A tale riguardo si specificano i seguenti criteri che le parti concordano di porre a base degli interventi di riorganizzazione:

1. la consistenza numerica delle squadre, a parità di organico complessivo per singolo impianto, potrà essere variata secondo le necessità conseguenti le linee di intervento prima indicate, in particolare dove necessaria per un migliore livello di disponibilità ed affidabilità dei treni abilitati al servizio;
2. la forza assegnata ai singoli reparti, sia nella entità numerica, sia nella articolazione per specializzazioni, in funzione anche delle nuove procedure operative, potrà essere riarticolata ed adattata alla nuova situazione al fine di conseguire, anche con il ricorso alla mobilità interna al binomio reparto-impianto, ovvero tra impianti, la migliore flessibilità di utilizzo del personale secondo le esigenze di razionalizzazione e concentrazione dei processi produttivi.
3. verrà mantenuto il regolare turn - over del personale, affiancato da inserimenti di personale specializzato al fine di colmare attuali lacune, in particolare quelle relative alle funzioni di programmazione, controllo qualità, tempi e metodi dei processi di lavorazione. Tali inserimenti sono quantificati, in prima approssimazione in 35 unità di cui tre quadri e 32 operai diplomati specializzati meccanici, elettromeccanici ed elettronici;
4. in conseguenza a quanto sopra, si reputa necessario operare cicli di formazione generale e/o di addestramento specifico in relazione sia alla introduzione di nuove tecnologie, sia alla gestione dei processi lavorativi conseguente anche alla eventuale diversa assegnazione degli addetti;
5. gli effetti degli interventi modificativi delle procedure e della organizzazione saranno monitorati in corso d'opera da COTRAL unitamente dal Coordinamento R.S.U. e R.S.U. locali al fine di realizzare il miglior livello di coinvolgimento, di conoscenza, di ricerca comune di tutti gli spazi di miglioramento mirati alla qualità del lavoro, alla efficienza della struttura, alla riduzione dei costi.

H. Pucci *Prof. ...* *per ...*

- 6. Le parti si danno atto che la riarticolazione dell'orario di lavoro del personale operaio delle officine metroferro sarà affrontata all'interno del confronto più generale sulla riarticolazione degli orari del personale operaio.
- 7. Cotral riconferma l'impegno in ordine alla applicazione dell'accordo sull'"operaio tecnico" per il settore metroferroviario, rispetto al quale sono state già avviate le relative procedure *da concludersi in tempi brevissimi.*

NORMA FINALE

Con la stipula del presente accordo si intendono abrogati tutti quegli accordi, prassi e consuetudini aziendali in contrasto con la presente normativa.

ATAC/COTRAL

[Handwritten signatures for ATAC/COTRAL]

FILT-CGIL

FIT CISL *[Handwritten signature]*

ULTRASPORTI *[Handwritten signature]*

CNL TRASPORTI

DICHIARAZIONE A VERBALE DI COTRAL

Il presente accordo interviene anche come prima applicazione delle disposizioni contenute all'art.8 dell'accordo nazionale 25 luglio 1997 in tema di orario di lavoro.

[Handwritten signatures for Cotral declaration]

DICHIARAZIONE A VERBALE DELLE OO.SS.

L'introduzione di turni a nastro del personale di stazione nella ferrovia Roma-Viterbo deve garantire l'attuale livello di sicurezza e la regolarità di esercizio in materia di incroci, distanziamenti e la possibilità di fermare i treni in caso di emergenza, come previsto dal vigente regolamento di esercizio, fermo restando l'effettivo incisivo risparmio che giustifica la suddetta introduzione.

[Handwritten signatures for OO.SS. declaration]

