

ACCORDO INTERAZIENDALE

In Bolzano, addì 14 novembre 1991

tra

le aziende di trasporto: AZIENDA CONSORTILE TRASPORTI ACT/VVB,
SERVIZI AUTOBUS DOLOMITI, FERROVIA DEL RENON, AUTOLINEE LANA
MERANO SOCIETA' DI GESTIONE

con l'assistenza del Delegato Fenit Regionale

e

le Organizzazioni sindacali ASGB/GTV, FILT-CGIL/AGB,
FIT-CISL/SGB, UILT-UIL/SGK

e la R.S.A. delle Aziende ACT - SAD - FEAR - ALM

si stipula il seguente accordo interaziendale

1. Premessa

1.1 Resta fermo il principio di compensare i maggiori costi derivanti dall'applicazione del contratto integrativo attraverso recuperi di produttività del lavoro. Questo principio è, del resto, stato ribadito sia in sede ministeriale, sia in sede locale nella riunione del 24 aprile c.a., dall'Assessore ai Trasporti della Provincia autonoma di Bolzano. Le parti concordano che gli aumenti di produttività del lavoro devono ricondursi ad azioni di miglioramento tecnico-organizzativo della produzione dei servizi senza alcun pregiudizio all'idoneità delle condizioni di

[Signature]
F. Ferrarini
D. Baunette

[Signature]

[Signature]

lavoro stesse e alla possibilità di definizione di accordi con la RSA volti ad una riduzione delle prestazioni in situazioni che saranno concordemente definite critiche, con attuazione nel primo bimestre 1992 indipendentemente dai tempi previsti per la realizzazione del progetto di cui al punto 2.8.

1.2 Le azioni di cui al punto precedente, volte al miglioramento della efficienza aziendale nella produzione dei servizi, e più in generale quella volta allo sviluppo dell'offerta, debbono essere valutate tenendo conto, non solo dell'evoluzione degli attuali servizi di competenza provinciale, ivi compreso l'eventuale introduzione di nuovi modi di trasporto, ma anche della loro integrazione con i servizi locali svolti dall'Ente Ferrovie dello Stato.

1.3 Il punto precedente sottolinea l'esigenza di un coordinamento della politica urbanistica provinciale e comunale con la politica dei trasporti. Per quanto riguarda, in particolare, le proposte di investimento, da più parti avanzate, in metropolitane c.d. leggere o di altri sistemi innovativi di trasporto, si rileva l'opportunità di analisi costi-benefici con criteri analoghi a quelli adottati in altri paesi (Repubblica Federale Tedesca, Regno Unito, ecc.). In ogni caso si rende necessaria l'elaborazione di un piano territoriale e di conseguenza di un piano dei trasporti che appunto espliciti indirizzi, programmi, tempi e risorse necessarie per un'azione coordinata della Pubblica Amministrazione.

In attesa della definizione dei progetti di piano e dei relativi programmi di attuazione si sottolinea l'esigenza di completare nel più breve tempo possibile l'estensione del sistema di integrazione tariffaria a tutti i servizi di trasporto locale, e di proseguire nei programmi di sviluppo dell'offerta dei servizi migliorando l'integrazione tra gli stessi secondo gli indirizzi espressi dall'assessorato provinciale trasporti.

Ferrari Luciano

Rametta

Quirino

*Ennio T. Lupo
M. C.*

1.4 Le parti sottolineano che la definizione dei rapporti di lavoro in ambito interaziendale costituisce un contributo importante allo sviluppo di un efficiente sistema di trasporto pubblico che a sua volta costituisce la condizione necessaria per il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento delle condizioni ambientali da tutti auspicata. Ne consegue che gli impegni reciprocamente assunti richiedono di essere supportati da espliciti indirizzi di programmazione del settore da parte della pubblica amministrazione. Per questo motivo è stato richiesto all'Assessore ai Trasporti un documento, che costituirà parte integrante di quest'accordo, nel quale vengono confermati, con il necessario dettaglio, gli indirizzi a breve termine nonché i tempi e gli strumenti di pianificazione con i quali l'amministrazione intende affrontare la programmazione del settore a medio-lungo termine.

1.5 Le Organizzazioni Sindacali danno atto che nel confronto sui diversi punti affrontati per la stesura del presente accordo, le aziende non hanno mai posto in discussione la collaborazione piena ricevuta dal personale negli ultimi anni. Al contrario, le aziende ritengono di dover riconoscere che, soprattutto nel settore dei servizi extraurbani, dove più complessa è la organizzazione del servizio, il notevole sviluppo dell'offerta (+13% ca. per la SAD nel 1990 rispetto al 1989) ha comportato disagi che dovranno certamente essere superati nel minor tempo possibile.

2. Impegni e programmi

2.1 Si conferma innanzitutto l'importanza dell'integrazione degli orari nell'ambito di quella dei servizi.

L'area attualmente interessata di integrazione tariffaria comprende:

Albini
Ferrari

Dei

Dei

Enrico Tassone
Mancini

- tutti i servizi che gravitano su Bolzano (Oltradige ; Bassa Atesina, Altipiano del Renon, Val Sarentino, comprensori di Nova Ponente e Nova Levante, Tires) ad eccezione della linea ACT Bronzolo-Bolzano e dei servizi urbani di Bolzano;
- tutti i servizi che gravitano su Merano (ivi compresi: la Val Venosta, la Val Senales, la Val d'Ultimo, Val Passiria e servizi urbani di Merano);
- i servizi di collegamento tra Bolzano e Merano
- tutti i servizi che gravitano su Vipiteno.

L'estensione a tutta la Provincia del sistema che consente l'integrazione tariffaria si prevede possa essere realizzata entro la metà dell'anno prossimo.

Entro il corrente anno si prevede oltre l'estensione in via sperimentale del sistema ai trasporti ferroviari sulla linea Bolzano-Merano una successiva copertura di tutti servizi ferroviari di interesse locale.

E' attualmente sotto test una revisione del sistema che dovrebbe consentire ulteriori miglioramenti all'utilizzo dei servizi da parte degli utenti.

Si sottolinea che l'integrazione tariffaria (aziendale e interaziendale) costituisce uno dei presupposti per una riorganizzazione dei servizi verso una piena integrazione anche dei diversi modi di trasporto.

2.2 Attualmente si sta procedendo ad una prima fase di riorganizzazione sulla base:

- della estensione del sistema di integrazione tariffaria (comprensori della Bassa Atesina, Oltradige, Nova Levante e Nova Ponente ecc.);
- di proposte derivanti da enti locali relative alla riorganizzazione del traffico soprattutto in aree urbane. Sono in corso di riorganizzazione i servizi che fanno capo a Bolzano e a Bressanone. E' prevedibile che, in questi casi, i rapporti tra Amministrazione Provinciale e Amministrazioni Comunali possono essere regolati da apposite convenzioni.

Deliberato
Ferrari *Daumette* *P. V. m.* *Giuseppe T. M. M.*

Una seconda fase (da ricondursi agli studi per il previsto "Piano dei Trasporti") dovrà invece affrontare i problemi relativi ai trasporti ferroviari e ad eventuali sistemi in sede propria. Nell'ambito del Servizio Informativo Interaziendale si sono iniziati studi preparatori a questa seconda fase.

2.3 La possibilità offerta agli enti locali (art. 2 della LP n. 16 del 2.12.1985) di promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico onde ridurre l'impatto ambientale provocato dal trasporto privato in aree di rilevante interesse turistico (servizi di area), è stata ampiamente utilizzata con risultati notevoli (Val Gardena, Scenna ecc.) e questo tipo di intervento viene confermato.

2.4 La SAD - Servizi Informativi Interaziendali - ha organizzato presso la stazione autocorriere un servizio di informazione al pubblico raggiungibile attraverso un numero telefonico verde (con costo a carico del servizio). Le informazioni riguardano i servizi di trasporto locale di persone esercitati nella provincia (compresi i servizi della FS e gli altri servizi in sede fissa).

Per incrementare la capillarizzazione è allo studio il ricorso al videotel ed inoltre per facilitare all'utenza l'acquisto dei titoli di viaggio sono in corso le opportune trattative con i vari istituti bancari cui affidare il compito di vendita.

2.5 Nell'ambito della razionalizzazione e unificazione di procedure che possono essere in comune è in fase di realizzazione un sistema informativo unico per le aziende ACT - FEAR - SAD. Il sistema prevede la modifica e conseguente unificazione delle procedure di contabilità e stipendi e calcolo degli oneri previdenziali e fiscali in atto; inoltre si sta studiando un modello omogeneo per la costruzione e vestizione dei turni; come pure per la gestione degli

Chiodi
Deurelly
Ferrari
Pinotti
Guio Thibaut
Mico

investimenti, ammortamenti e contributi provinciali.

Alla già realizzata gestione meccanizzata del magazzino seguirà il programma di automazione della manutenzione automezzi.

E' in corso di conclusione uno studio di fattibilità per collegare i mezzi delle Aziende mediante un sistema di radiofonia.

2.6 Come da precedente accordo interaziendale nella presentazione dei turni si riconferma quanto previsto dall'art. 3 del CCNL del 12.07.85 nonchè la verifica dei criteri di formazione dei turni da parte della RSA nei tempi stabiliti dall'accordo interaziendale del 7.3.1988.

2.7 Entro un mese dalla data di stipulazione del presente accordo sarà avviato, nell'ambito del servizio informativo interaziendale, un progetto "Programmazione e vestizione dei turni extraurbani" che dovrà verificare le condizioni e definire le azioni necessarie al conseguimento dei seguenti obiettivi:

- a. riduzione delle ore straordinarie;
- b. riduzione dei tempi inoperosi - in particolare di quelli fuori residenza;
- c. utilizzo di personale part-time ai fini della massima riduzione possibile dei turni con prestazione limitata;
- d. modifiche ai programmi di vestizione dei turni limitate ad eventi non programmabili (malattie, infortuni, interventi per garantire la regolarità e la sicurezza dei servizi, accordi di cambio turno tra il personale che rispettino le esigenze di servizio e le norme di sicurezza).

Le azioni previste (assunzione personale a tempo pieno e

all right
A. B. B. B. B.

[Signature]

Guio Yllescas

Ferrari

part-time, modifiche di residenza, definizione di politiche per i servizi non di linea ecc.) dovranno essere valutate nella loro compatibilità con le esigenze tecniche ed economiche di produzione dei servizi, non disgiunte dal miglioramento delle condizioni di lavoro, al contrario non dovranno comportare proposte di modifica delle corse che non siano giustificate da un reale miglioramento dei servizi per la utenza.

Allo sviluppo del progetto potranno partecipare anche esperti indicati dalle OO.SS.

La relazione conclusiva, comprendente la definizione dei tempi di attuazione, dovrà essere predisposta entro sei mesi e sarà sottoposta per l'approvazione, entro il 30.6. 1992, della Commissione previste dal punto 3.1.

2.8 La mobilità interaziendale viene confermata principio non rinunciabile in coerenza con l'obiettivo di una piena integrazione dei servizi di trasporto. Tuttavia le modalità di applicazione di tale principio sono subordinate ad un preventivo accordo con le OO.SS. nell'obiettivo comune di individuare anche i necessari e idonei meccanismi per il raggiungimento di una omogeneità dei trattamenti economici fra le singole aziende.

2.9 Al fine di incrementare, ove del caso, le cadenze dei servizi in favore dell'utenza, saranno effettuate le opportune verifiche dei tempi di percorrenza, da esaminare con le RSA, comunque nell'ambito della ristrutturazione dei servizi anche su proposta di quest'ultime .

2.10 L'applicazione degli art. 20 e 21 del vigente CCNL sarà regolata in conformità alle normative riportate nel CCNL. Tuttavia tale regolamentazione troverà applicazione solo a seguito di accordo che dovrà avere come obiettivo la regolamentazione unitaria nell'applicazione degli articoli. L'accordo non dovrà di conseguenza comportare riduzio-

Trasferte 23.7.76
Alc...
Ramello
...
Ennio Ippolito

ni del costo economico mediamente sopportato dalle aziende.

2.11 Massa vestiario:

la dotazione e le scelte degli indumenti di lavoro saranno definiti aziendalmente, previ accordi con le RSA, valutando nel contempo soluzioni idonee per il lavaggio degli indumenti di lavoro del personale dell'officina.

2.12 Videoterminali:

per gli addetti ai videoterminali si fa integrale riferimento a quanto previsto dal punto 15 dell'accordo interaziendale 7.3.1988, convenendo che i videoterminalisti saranno sottoposti ad una prima visita oculistica entro il corrente anno, conformemente alle prescrizioni U.S.L.

2.13 Diritto allo studio:

il diritto allo studio, come previsto all'art. 53 del vigente CCNL, viene esteso anche ai dipendenti che, al fine di migliorare la preparazione professionale specifica e correlata all'attività dell'azienda, intendono frequentare corsi gestiti dalla Formazione Professionale provinciale, nonchè preventivamente concordati con la Direzione della Società e le OO.SS.

Per quanto concerne la fruizione dei permessi e la frequenza ai corsi, restano invariate le disposizioni dell'art. 53.

2.14 Reperibilità:

in considerazione della specificità dei servizi si demanda ad una commissione paritetica l'individuazione dei criteri atti a regolamentare la reperibilità dei servizi di movimento e di manutenzione; tale commissione deve concludere i lavori entro il 30.6.92.

[Signature]

[Signature]

Ferrari Luciano

[Signature]

[Signature]
M.C.

3. Osservatorio sulla verifica periodica delle azioni e dei programmi

3.1 Le parti ritengono fondamentale una verifica periodica sullo stato di avanzamento dell'applicazione delle azioni e dei programmi esposti nel precedente punto 2.

A tal fine le Organizzazioni Sindacali e le rappresentanze sindacali aziendali si riuniscono, in sede di Associazione Industriali, per esaminare congiuntamente la situazione con cadenze quadrimestrale.

Oltre all'esame dello stato di avanzamento delle azioni e dei programmi concordati le parti definiscono in questa sede, avvalendosi eventualmente di una apposita commissione paritetica, i criteri e le modalità per valutare le variazioni della produttività del lavoro.

3.2 Entro tre mesi dalla firma di questo accordo integrativo le aziende presenteranno le seguenti informazioni e verranno congiuntamente stabilite le modalità di aggiornamento delle informazioni stesse:

- a) personale dipendente per livelli e per funzioni (centri di costo)
- b) situazione delle ferie normali ed aggiuntive, dei permessi
- c) situazione periodica dell'assenteismo distinto nelle diverse componenti
- d) giorni di lavoro prestati, ore di straordinario effettuate con particolare riferimento al personale viaggiante
- e) evoluzione dei costi del personale su base mensile
- f) programmi relativi alle integrazioni dei servizi.

3.3 Qualora le parti in fase di verifica dovessero constatare di comune accordo l'esigenza di ricercare su specifici argomenti soluzioni concordate, ne daranno mandato alle competenti sedi contrattuali il che non comporta limitazione alle funzioni e ai compiti delle RSA.

Chini
Chini
Ferraro

Chini
Chini
Chini

Genus - Dic.

Ruolo

Livello	Param.	Importo
1. liv.	225	L. 1.968.750
2. liv.	206	L. 1.802.500
3. liv.	188	L. 1.645.000
4. liv.	173	L. 1.513.750
5. liv.	159	L. 1.391.250
6. liv.	144	L. 1.260.000
7. liv.	126	L. 1.102.500
8. liv.	112	L. 980.000
9. liv.	100	L. 875.000

12/12/22

Viene corrisposta una integrazione dell'attuale premio di produttività con le seguenti modalità:

80.000 lire lorde con decorrenza 1.1.1993

pui	ophorite
-----	----------

Detto premio viene erogato per 14 mensilità. Gli importi mensili si intendono riferiti al 6. livello e così riparametrati:

metrati:

Albert
Dawson
Ferrer
Luis
Pinto
Eunice T. Watson
Muri

Livello	Param.		dal 1.1.92	dal 1.1.93	dal 1.1.194
1. liv.	225	Lire	156.250	125.000	93.750
2. liv.	206	"	143.056	114.444	85.833
3. liv.	188	"	130.555	104.444	78.333
4. liv.	173	"	120.138	96.111	72.083
5. liv.	159	"	110.416	88.333	66.249
6. liv.	144	"	100.000	80.000	60.000
7. liv.	126	"	87.500	70.000	52.500
8. liv.	112	"	77.777	62.222	46.666
9. liv.	100	"	69.444	55.555	41.666

4.3 Adeguamento delle retribuzioni

A far data dal 31.12.1992 si procederà ad una verifica contabile al fine di valutare se il tasso di inflazione medio definito dall'ISTAT in campo nazionale sia stato coperto dagli incrementi retributivi verificatisi, a qualsiasi titolo, nell'arco dell'anno; qualora gli incrementi retributivi siano stati inferiori al tasso di inflazione, si procederà ad un conguaglio da erogarsi in unica soluzione nel mese di gennaio dell'anno successivo.

La retribuzione lorda annua presa a riferimento per il conteggio è quella calcolata sul 6. livello per un agente con sei scatti di anzianità, rapportata all'orario normale contrattuale di lavoro, con esclusione delle voci variabili e pertanto composta dalle seguenti voci:

- paga base
- contingenza
- 3. elemento salariale
- 6 scatti di anzianità
- - premio di produttività
- indennità di mensa contrattuale
- "una tantum" e/o conguaglio annuo NO

ed eventuali nuove/diverse voci che il CCNL andasse a determinare a carattere collettivo.

U. M. L.
De Marchi
P. P.
Anna Thoburn m. l.
Ferrari m. l.

Resta inteso che il presente istituto ha durata e vigenza fino al 31.12.94, può essere rinnovato solo con accordo tra le parti e, qualora il rinnovo del CCNL o normative a livello nazionale introducessero analoghi meccanismi retributivi, l'istituto stesso verrà ridiscusso in sede sindacale, fatta salva sempre l'inderogabilità della scadenza al 31.12.94.

4.4 Agente unico con vendita di biglietti 100%

Integrazione dell'attuale indennità CV. 154 (100%)

1.300 lire dal 1.1.1992 → $2700 + 1300 = 4000$

700 lire dal 1.1.1993 → $4000 + 400 = 4400$

700 lire dal 1.1.1994. → $4400 + 400 = 5400$

CV. 155 (50%)

$1350 + 650 = 2000$

$2000 + 350 = 2350$

$2350 + 350 = 2700$

4.5 Periodo di tempo inoperoso

La percentuale di cui al punto 10) dell'accordo interaziendale del 7.3.88 viene modificata, per cui il nuovo valore è 20%.

La nuova percentuale entra in vigore dall'1.1.92.

4.6 Mensa

Entro il 31.12.1993 le parti si incontreranno al fine di promuovere l'istituzione di un servizio mensa individuando congiuntamente i seguenti criteri:

- a) modalità di erogazione
- b) tempi di erogazione
- c) quota di partecipazione al costo da parte dell'azienda e modalità del suo assorbimento sul premio di produttività erogato nel 1994.

Albini

Damante
Ferruzzi

Enrico Tiberio
Marci

vedi in

5. Vigenza e durata del contratto

Il presente accordo interaziendale decorre dall'1.1.1991 ed avrà validità fino al 31.12.1994.

Le Organizzazioni Sindacali e le Rappresentanze Sindacali Aziendali si impegnano a non presentare richieste economiche e/o normative per tutta la durata del presente accordo.

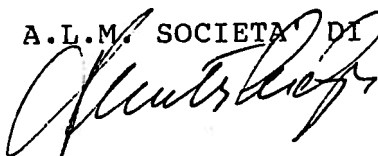
Le parti convengono che tutti gli accordi aziendali in atto e che non siano stati modificati dal presente accordo restano vigenti.

Letto, confermato e sottoscritto

ACT/VVB



A.L.M. SOCIETA' DI GESTIONE



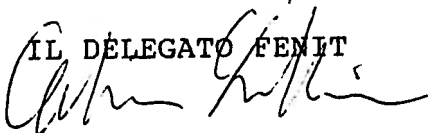
FERROVIE DEL RENON



S A D



IL DELEGATO FENIT

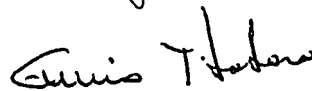


LE ORGANIZZAZIONI SINDACALI

ASGB/GTV



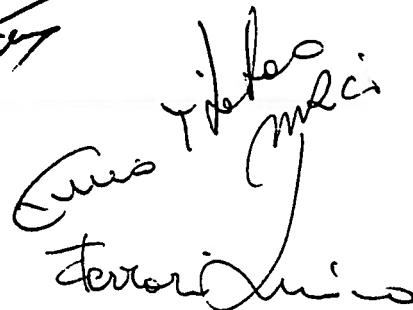
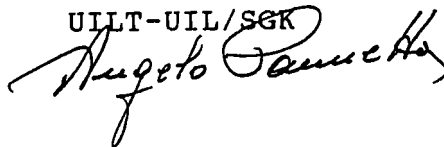
FILT-CGIL/AGB



Marco Meloni

FIT-CISL/SGB

UILT-UIL/SGK



Protocollo d'intesa sul trasporto pubblico di persone tra l'assessorato provinciale ai trasporti da un lato e le organizzazioni sindacali e le aziende concessionarie interessate al contratto interaziendale, sottoscritto in data 14.11.1991, dall'altro.

1. Il protocollo d'intesa costituisce parte integrante del contratto interaziendale sopra citato.
2. Le parti (Organizzazioni sindacali ed aziende concessionarie) che hanno sottoscritto il nuovo contratto sottolineano la sua caratteristica di accordo unico volto a conseguire una sempre maggiore omogeneità dei trattamenti economici e delle condizioni di lavoro ed il coordinamento dei servizi svolti dalle aziende, con particolare riferimento a quelli rivolti all'utenza ed alle procedure riguardanti le informazioni necessarie al controllo aziendale ed alle valutazioni di cui al punto 3.1 del contratto (osservatorio).
3. La conseguenza di quanto sottolineato al punto precedente comporta un nuovo e più consapevole rapporto tra le OO.SS. e le aziende di trasporto (ferme restando le rispettive competenze e responsabilità), che trova una sua giustificazione solo in uno sviluppo unitario dei servizi di trasporto pubblico locale.

Viene confermato, pertanto:

a) la competenza esclusiva della Provincia Autonoma di Bolzano per quanto riguarda gli orari dei servizi di trasporto, le tariffe di trasporto ed il controllo sulla coerenza delle politiche aziendali con gli indirizzi di politica dei trasporti (fermo restando l'autonomia e la responsabilità delle aziende per quanto attiene la gestione delle stesse)

b) il completamento del sistema di integrazione tariffa-

[Handwritten signatures and initials]
Bednig
Ferrari
Tedesco
Mici

ria a tutti i servizi di trasporto locali ivi compresi i servizi funiviaria carattere non turistico ed i servizi svolti dalle Ferrovie dello Stato.

c) l'integrazione e lo sviluppo dei servizi di trasporto pubblico (attraverso il coordinamento degli orari ed il cadenzamento, ove possibile, degli stessi). I progetti di integrazione dei servizi saranno sviluppati analogamente a quelli già predisposti per aree di traffico per tutti i modi di trasporto presenti nelle aree stesse.

d) lo sviluppo dei servizi promossi da enti ed operatori locali in aree di particolare interesse turistico ai fini della riduzione del traffico privato e quindi del miglioramento delle condizioni ambientali.

4. Viene confermata altresì, l'esigenza di un coordinamento della politica dei trasporti con quella urbanistica e dell'ambiente nonchè, nell'ambito della politica dei trasporti, di scelte relative al peso che possono (o devono) assumere i diversi modi di trasporto (autolinee, funivie, ferrovie o altri modi innovativi di trasporto). Per questo motivo si prende atto che, d'intesa con l'assessorato all'urbanistica, si sta procedendo alla definizione degli incarichi per la stesura di un Piano Provinciale dei Trasporti. Gli incarichi saranno assegnati nelle prossime settimane. I lavori per la definizione del piano saranno aperti al contributo ed alla valutazione delle parti sociali e degli operatori interessati al settore.

5. Le parti si impegnano, anche in analogia al punto 3.1 dell'accordo interaziendale, a verifiche periodiche e congiunte sullo stato di attuazione degli impegni previsti in questo protocollo che propone come elemento centrale e qualificante la realizzazione di una sempre maggiore integrazione dei servizi di trasporto ed in particolare:

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

- a) la programmazione del settore nell'ambito delle politiche generali
- b) le coerenze applicative degli indirizzi e delle scelte politiche nell'ambito della gestione aziendale.

Infante

Antal
Bertone

Albini

Messa Molteni
Ennio Tasso

Pantano
D'Amico
Ferrari

V E R B A L E D I A C C O R D O

Il giorno sei maggio millenovecentonovantuno (6.05.1991) nella sede ACT di via Conciapelli n.60 in Bolzano,

tra

l'A.C.T. - Azienda Consortile Trasporti rappresentata dal suo su Presidente Sig. Ardelio Michielli e dal direttore in carica Dott. Adriano Beatrice;

e

i rappresentanti della Segreteria Provinciale Unitaria Autoferrotranvieri: Sigg.ri Pannetta Angelo, Ferrari Luciano, Merotto Mario;

il rappresentante della ASGB Sig. Hopfgartner Alfons;

il Sig. Nichele Giuseppe in rappresentanza della RSA ;

- premesso che il programma di estensione del sistema in parola rientra in un piano di piu' vasta portata che l'azienda sta attuando per portare il mezzo di trasporto pubblico ad un piu' elevato grado di potenzialita' e ad una maggiore efficienza tecnico-economica;

si conviene quanto segue:

1. ogni qualvolta l'Azienda dovesse procedere alla estensione del sistema dell'agente unico su nuove linee ne dara' comunicazione ai rappresentanti sindacali aziendali ai sensi di quanto previsto dall'art. 48/A del c.c.n.l. del 23.7.1976;
2. L'Azienda si impegna a non effettuare in conseguenza dell'estensione del sistema dell'agente unico alcun licenziamento o collocamento anticipato in quiescenza di personale in soprannumero;
3. L'azienda si impegna ad estendere il servizio di massima solamente su linee ove non siano richieste manovre di retromarcia ai capolinea, nonche' ad impiegare su dette linee autobus con caratteristiche di ingombro tollerate dal percorso stesso e comunque muniti di tutti i dispositivi atti a

contribuire a rendere piu' agevole e sicuro il servizio; comunque, per tutti gli agenti che gia' attualmente svolgono mansioni di agente unico e per coloro che, in base ai precedenti articoli, lo svolgeranno in futuro, vengono previste le seguenti forme di tutela:

4. Sulle linee urbane l'autista non ha alcuna responsabilita' di controllo dei titoli di viaggio dei passeggeri; sulle linee extraurbane la responsabilita' dell'agente unico per gli eventuali viaggiatori sprovvisti di titoli di viaggio dovra' essere valutata previo esame tra agente unico e Direzione. Il lavoratore potra' farsi assistere da un rappresentante associazione sindacale cui aderisce o cui conferisce mandato.
5. l'Azienda assicurera' l'assistenza legale civile e penale agli autisti rinviati a giudizio per danni a terzi occorsi durante il servizio di guida se derivanti dall'assenza del secondo agente;
6. nel caso di provvedimenti temporanei adottati dall'autorita' governativa o giudiziaria nei confronti di autisti per incidenti stradali quando sia dimostrato che questi sono dovuti alla mancanza del secondo agente, l'autista verra' adibito ad altre mansioni compatibili con la sua qualifica, e conservera' il trattamento economico in atto fino alla definizione del procedimento amministrativo o penale;
7. ogni e qualsiasi provvedimento di carattere disciplinare conseguente la responsabilita' dell'autista in veste di agente unico verra' preso dalla Direzione sentita la rappresentanza sindacale aziendale;
8. All'agente unico sono riconosciute le indennita' e le condizioni normative previste dal contratto nazionale di lavoro del settore e dagli accordi integrativi interaziendali vigenti.
9. i turni di servizio rimangono disciplinati dal disposto dell'art. 4.1 dell'accordo interaziendale del 8.3.1988. I nuovi criteri per la formazione dei turni relativa al personale viaggiante, quale agente unico sui servizi di trasporto pubblico extraurbano, (pre e post) saranno valutati previo verifica da parte aziendale e della RSA a fronte di una effettiva e comprovata esigenza.

Letto, confermato, sottoscritto il 13.5.91.

Angelo Sansone
Debut
Carlo Gatta
Michela Lina

A.C.T. - VVB
AZIENDA CONSORTILE TRASPORTI
VERKEHRSVERBUND
IL DIRETTORE - DER DIREKTOR

Al. W. Lall.

A.C.T. - VVB
IL DIRIGENTE AFFARI LEGALI E GENERALI
DER DIENSTLEITER FÜR ALLGEMEINE
UND RECHTSANGELEGENHEITEN
Dr. Maurizio Riolatti