

VERBALE DI ACCORDO SINDACALE del 16.05.2002

Per L'Azienda:

Per le OO.SS

Ing. Racioppi  
Dott. Iocco  
Sig. Pittelli  
Sig. Coppola  
Sig. Silvestri

FILT CGIL : Sigg.ri Tripodi - Famularo  
UILTRASPORTI : Sigg.ri Sanità - Mezzacapo  
FIT CISL : Sigg.ri Riccio - Tarallo  
O.R.S.A. : Sigg.ri Cosentino - De Rosa  
S.M.A. : Sigg.ri Martucci - Bernardo  
U.G.L. : Sigg.ri Purcaro - Pierucci

In considerazione della futura apertura del mercato prevista per l'anno 2004, le attività di trasporto urbano conosceranno sempre più fasi di trasformazione tese al perseguimento di modelli di funzionamento orientati alla maggiore efficienza, al fine di fornire servizi qualitativamente più fruibili dalla clientela.

In tale quadro di riferimento, le parti evidenziano che in Metronapoli è già in atto un processo evolutivo che, producendo effetti sulla organizzazione aziendale, ha già da tempo viste impegnate le OO.SS. e l'Azienda a sviluppare tali temi ed a perseguire accordi di efficientamento.

Con tale spirito, quindi, le parti confermano che l'accordo che segue va a completamento di quelli intercorsi in data 14 giugno 2001 e vanno a definire in modo conclusivo il discorso di efficientamento delle strutture produttive della Linea 1 e della Linea 2 con tutte le implicazioni in materia di qualità del servizio, sicurezza della circolazione, razionalizzazione dei turni di lavoro.

Il tutto, anche nell'ottica dei processi di sviluppo di Metronapoli che, in procinto di acquisire nuove tratte per la Linea 2 e per l'ampliamento della Linea 1, deve privilegiare una organizzazione di lavoro snella ed efficiente ed in grado di dare risposte efficaci alle esigenze che impone il moderno trasporto su ferro in ambito urbano e metropolitano e, quindi, alla clientela.

In merito alle attuali problematiche del PdM e PdS delle Linee 1 e 2 e nell'ambito di una riorganizzazione dell'area trasporto, ritenuta necessaria in considerazione delle diverse problematiche delle due linee metropolitane, le parti si danno reciprocamente atto che l'accordo viene ricercato nell'ambito dei regolamenti attualmente in vigore ed in armonia con quanto previsto dal D.P.R. 374, dalla Circolare 25 nonché dagli accordi di settore successivi alla stipula del vigente C.C.N.L. F.S.

Ciò in previsione dell'aumento di produzione in programma dal prossimo orario ferroviario che prevederà anche l'acquisizione da parte di Metronapoli di nuove tracce sulle linee Pozzuoli-Torre Ann.ta C/le e Gianturco-Villa Literno (denominate nell'orario Metro Campania MC02)

Tanto premesso, si conferma che, in applicazione del contratto in essere con Trenitalia relativo al fitto e alla manutenzione dei rotabili utilizzati sulla linea 2 (2 Ale 724 + 2 le 884), le seguenti operazioni sono garantite dall'Officina di Campi Flegrei:

All'uopo, è stata istituita una scheda di stato che accompagna il mezzo di trazione e che, quindi, certifica gli interventi garantiti da parte dell'Officina di Trenitalia.

Tanto premesso, si conviene sui seguenti punti, che saranno presi a base per la compilazione dei turni per l'esercizio della linea 1 e della linea 2 (MC02):

### Per la linea 2 PdM

- a) I nuovi treni (MC02) sulla tratta Pozzuoli - Torre Ann.ta C/le e Gianturco-Villa Literno saranno effettuati con gli stessi mezzi di trazione del servizio Pozzuoli - Gianturco (2 Ale 724; 2 le 884) e con lo stesso equipaggio (1 macchinista, 1 capo treno).
- b) Alla luce di quanto in premessa, relativamente alle operazioni garantite dall'Officina, già a carico del PdM non rientrano più nei compiti di controllo da parte degli stessi, i quali pertanto ne rimangono esonerati. Conseguentemente, i tempi accessori relativi ai complessi della linea 2 (2 Ale 724; 2 le 884) sono così rideterminati:
  - 40 minuti in partenza
  - 25 minuti in arrivo
 Tali tempi vengono aumentati di 10 minuti in caso di prelievo e di 15 minuti nel caso di ricovero in Deposito (tempi medi di stazione).
- c) Lo sviluppo dei turni dovrà tenere conto dei seguenti parametri:
  - Incremento del limite di percorrenza giornaliera a 160 Km. esclusivamente nei turni che comprendono treni esterni alla cinta urbana (tratte MC02), con un incidenza di detti treni sul totale del turno, in termini di Km, di almeno il 40%; ovvero 4 ore di condotta pura intervallata con un ora di sosta.
  - Obiettivo di incremento della condotta pura media del 15%, rispetto al turno attuale, con valore della condotta pura media giornaliera (esposta sulla tab. C del frontespizio del Mod. TV2) pari a 2,55 ore e comunque tale da garantire un recupero sul totale agenti in turno (esposto sulla tab. A del frontespizio del Mod. TV 2) pari al 10%.
- d) La durata minima dei riposi giornalieri, in considerazione della particolarità del servizio di trasporto metropolitano, è determinata in 15 ore tra due servizi la cui condotta pura in arrivo non interessi la fascia 00,00/05,00 ed in 18 ore per i servizi la cui condotta pura in arrivo sia compresa tra le ore 00,00 e le 01,00.

### Per la linea 2 PdS

- a) Alla luce di quanto in premessa, relativamente alle operazioni garantite dall'Officina, le operazioni precedentemente previste a carico del PdS non rientrano nei compiti di controllo da parte del PdS stesso, il quale, pertanto, ne rimane esonerato. In virtù, però, delle nuove incombenze previste dalla Circolare 5/2001 RFI, i tempi accessori sia in arrivo che in partenza, per i quali nel verbale di accordo del 14/06/2001 era stata proposta una riduzione, rimangono inalterati.

*Tom Costa*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

- b) Obiettivo di incremento della media scorta treni del 15%, rispetto al turno attuale, con valore della scorta treno giornaliera (esposta sulla tab. C del frontespizio del Mod. M131) pari a 3,13 ore e comunque tale da garantire un recupero sui totali agenti in turno "totale turno numerico" (esposto sulla tab. A del frontespizio del Mod. M131) pari al 10%.

### Per la linea 1 PdM

- a) In considerazione del fatto che la manutenzione dei rotabili della Linea 1 viene effettuata dall'Officina di Metronapoli che garantisce gli standards di sicurezza e di affidabilità, le operazioni da eseguire ai mezzi di trazione nella visita ridotta e nello stazionamento vengono previste in:

#### Visita ridotta:

- Ritiro chiavi e foglio di corsa;
- Controllo libri di bordo;
- Esecuzione operazioni di preparazione del mezzo a norma istruzioni regolamentari per il personale di condotta;
- Controllo dei mezzi di segnalazione ottici ed acustici;
- Visita esterna parti in vista della cassa;
- Prova del freno secondo IEFCA;
- Prove di trazione nei due sensi di marcia;
- Controllo efficienza sistemi di sicurezza;
- Controllo efficienza dispositivi blocco porte e antislittante;
- Inserzione e controllo funzionamento impianto di illuminazione.

#### Stazionamento:

- Scritturazione dei libri di bordo e foglio di corsa;
- Esecuzione operazioni di stazionamento del mezzo a norma I.R.P.G.;
- Consegna chiavi e foglio di corsa.

Tutta la materia, sarà, comunque, successivamente oggetto di apposito ordine interno da parte della D.E.

- b) Per l'esecuzione di tali operazioni, i tempi accessori complessivi sono determinati in:

- 40 minuti in partenza (per le composizioni a 2 UdT)
- 50 minuti in partenza (per le composizioni a 3 UdT)
- 25 minuti in arrivo (per le composizioni a 2 UdT)
- 30 minuti in arrivo (per le composizioni a 3 UdT)

I suddetti tempi sono aumentati di 10 minuti in caso di ricovero o prelevamento al tronchino (tempi medi di stazione).

- c) Lo sviluppo dei turni dovrà tener conto dei seguenti parametri:

- Incremento del limite massimo di percorrenza giornaliera a 160 Km;
- Obiettivo di incremento della condotta pura media del 15%, rispetto al turno

*Tomato*

*[Handwritten signature]*

*Rucan*

garantire un recupero sui totali agenti in turno (esposto sulla tab. A del frontespizio del Mod. TV2) almeno del 10%.

- d) La durata minima dei riposi giornalieri, in considerazione della particolarità del servizio di trasporto metropolitano, è determinata in 15 ore tra due servizi la cui condotta pura in arrivo non interessi la fascia 00,00/05,00 ed in 18 ore per i servizi la cui condotta pura in arrivo sia compresa tra le ore 00,00 e le 01,00.
- e) Il lavoro giornaliero è previsto in un massimo di 8 ore -così come recita l'Accordo di Settore, punto 4 b), per i treni classificati Metropolitani e Trasporto Locale- con, di norma, due rilevi (soste) della durata di almeno un'ora tra più periodi di condotta o, ove necessario, un solo rilievo pari ad un ora e trenta minuti oltre i tempi supplementari.

Eventuali deroghe a quanto sopra concordato per la Linea 1 PdM e per la Linea 2 PdM e PdS saranno discusse con le OO.SS. in sede di definizione dei turni.

In relazione alle modifiche dei turni derivanti dalle innovazioni sopra esposte, le parti concordano per il riconoscimento di una indennità accessoria giornaliera pari a lire 9.600 lorde (Euro 4,96 lordi) con decorrenza 1° giugno 2002 e comunque legata alla definizione dei nuovi turni.

Tale indennità accessoria, specifica di Metronapoli nell'ambito del presente accordo di produttività, sarà corrisposta per ogni giornata di effettiva prestazione (comprensiva degli intervalli) e nelle giornate di assenza per infortunio sul lavoro, con esclusione delle giornate di riposo, malattia e di assenze nelle quali viene corrisposta la media competenze.

Si concorda, altresì, che la Società provvederà a stipulare, entro il 30 luglio 2002, apposita polizza assicurativa, per il pdm e pds delle Linee 1 e 2, atta a coprire i rischi derivanti da inidoneità definitiva al profilo o decesso per cause di servizio. Il premio di riferimento che la Società investirà nella stipula di tale polizza sarà circa di lire 480.000 annue pro-capite (Euro 248,00).

Si conviene, peraltro, che l'importo riconosciuto per i macchinisti ex Trenitalia della Linea 1, con accordo del 9 maggio 2000, deve intendersi esclusivamente quale compenso per Agente Solo.

Inoltre, su richiesta delle OO.SS., la Società si impegna a verificare la possibilità tecnica di accedere alla richiesta di assimilare a condotta pura, per il personale di condotta e di scorta della Linea 2, i tempi necessari al cambio banco.

La media competenze per PdM e PdS linea 2 è ricalcolata secondo l'allegato al presente verbale e verrà corrisposta con decorrenza 1° gennaio 2002.

Al termine della professionalizzazione attualmente in corso per la condotta dei mezzi della Linea 1, il personale che conseguirà il certificato di idoneità rilasciato dagli Organi Ministeriali sarà immesso nel turno di servizio della predetta Linea 1; successivamente, e comunque

Van Carl

Coerentemente con quanto concordato, saranno rivisitato gli organici relativi al p.d.m. e p.d.s.delle Linee 1 e 2.

Tale accordo viene applicato a tutto il personale di macchina e di scorta operante sulle Linee 1 e 2 della Metropolitana di Napoli.

Per la Società

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

Per la FILT-CGII

*[Handwritten signature]*

Per la FIT-CISL

*[Handwritten signature]*

Per l'UILTRASPORTI

*[Handwritten signature]*

Per l'O.R.S.A.

*[Handwritten signature]*

Per lo S.M.A.

*[Handwritten signature]*

Per l'U.G.L.

*[Handwritten signature]*

N.B. l'OASA firma con i servizi di consultazione del personale

~~N.B. La FILT-CGII firma con i servizi di consultazione del personale~~

N.B. La FILT-CGII - FIT-CISL - UILT firmava con i servizi di consultazione del personale - *[Handwritten signature]*

N.B. Lo S.M.A. firma con i servizi di consultazione del personale, *[Handwritten signature]*

PERSONALE DI MACCHINA

Media Competenze =  $\frac{\text{Monte complessivo anno precedente cod.301}}{\text{Parametro cod.300}}$  + indennità parte fissa cod 300

$$\text{Media Competenze} = \frac{94.526.300}{2.823} + 7.800 = 41.284$$

Nota: Il conteggio è stato fatto tenendo a riferimento i parametri del 2000, quindi comprensivo dei servizi del trasporto regionale.

*[Handwritten signatures]*

*[Handwritten signature]*

Media Competenze=  $\frac{\text{Monte complessivo anno precedente cod.306}}{\text{Parametro cod.305}}$  + indennità parte fissa cod 306

$$\text{Media Competenze} = \frac{98.284.800}{3.200} + 4000 = 34.714$$

Nota: Il conteggio è stato fatto tenendo a riferimento i parametri del 2000, quindi comprensivo dei servizi del trasporto regionale.

*Alcova*  
*[Signature]*  
*[Signature]*  
*[Signature]*

*[Signature]*