

VERBALE DI ACCORDO

Il giorno 18 settembre 2007

- la Società Autostrade per l'Italia
- le Segreterie Nazionali FILT- CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, SLA- CISAL

hanno definito la seguente intesa.

Premessa

Il presente Accordo si colloca in un modificato contesto di riferimento in conseguenza delle recenti novità normative concernenti il settore delle concessionarie autostradali e riafferma la necessità condivisa di definire l'assetto degli organici di tutti i settori della realtà operativa dove la Società è impegnata a rafforzare il livello di qualità del servizio offerto.

Si conviene, inoltre, di presidiare con efficacia ed efficienza tutte le attività che direttamente o indirettamente hanno attinenza con la sicurezza e l'assistenza all'utenza.

Gli importanti risultati economico - finanziari, la creazione di valore e la capacità competitiva della Società unitamente allo sviluppo delle attuali e nuove attività vanno strettamente correlati con la gestione e la valorizzazione delle risorse umane.

In tale contesto le Parti hanno inteso raggiungere un Accordo di "alto profilo", coerente con il modello di relazioni industriali definito nel Protocollo del 7 dicembre 2001, che permetta da un lato di proseguire il percorso di efficientamento e di innovazione tecnologica, dall'altro di dare risposte concrete alle esigenze di migliorare la qualità del servizio al cliente e la sicurezza della rete, di garantire organici adeguati agli obiettivi condivisi dalle parti, in un ambito di stabilità e sviluppo occupazionale.

Per raggiungere tali obiettivi, in linea con quanto definito nell'Accordo dell'8 dicembre 2004, le Parti concordano:

- il potenziamento del servizio Viabilità, che costituisce elemento fondamentale per la qualità del servizio offerto e la sicurezza degli utenti, attivando, a garanzia dei livelli di servizio stabiliti dal capitolo "Esercizio", gli interventi necessari per il completamento degli organici;
- il completamento degli organici del servizio di Manutenzione per proseguire il progetto di internalizzazione delle attività, con le tempistiche indicate nel capitolo "Politica degli organici";
- la gestione delle politiche del turn over in grado di garantire la copertura degli organici legati all'operativo (manutenzione, viabilità ed impianti) e permettere una corretta gestione del personale nell'ambito dell'esazione del pedaggio;

Aut

[Signature]

[Signature]

[Signatures]

- la definizione di un modello di esazione che tenda ad una omogenea distribuzione dei carichi di lavoro del personale esattoriale, elevando la qualità del servizio erogato all'utenza;
- l'ultimo intervento in termini di implementazione dell'automazione, salvo rilevanti modifiche dell'attuale ripartizione delle modalità di pagamento del pedaggio che determinano la presenza di piste manuali raramente utilizzate;
- specifici progetti formativi che accompagnino gli interventi di riorganizzazione in modo da consentire l'impiego operativo e lo sviluppo delle risorse interessate;
- l'individuazione di un percorso finalizzato a stabilizzare l'occupazione del personale che ha già prestato servizio presso la Società con contratto a tempo determinato;
- l'introduzione dell'assistenza sanitaria integrativa per il personale con contratto a tempo indeterminato;
- la definizione degli importi da erogare in relazione al Premio di Produttività relativo ai risultati conseguiti nell'anno 2006 da corrispondere nel 2007. Per gli anni successivi sarà individuato un nuovo meccanismo di calcolo del Premio di Risultato;
- l'individuazione di interventi nei confronti del personale degli uffici che siano finalizzati al pieno coinvolgimento delle risorse in una ottica di valorizzazione delle stesse.

Piano di automazione

Le parti hanno congiuntamente definito i seguenti criteri per la installazione di nuove casse automatiche polifunzionali:

- Sostenere il livello di servizio di presidio minimo sia su entrambi i turni che nel caso di quello notturno;
- ottimizzare il servizio nelle stazioni a sistema "aperto" o a "raso";
- ottimizzare il servizio nelle stazioni interessate da riconfigurazione.

A tal fine le Parti hanno definito che il Piano di automazione della presente intesa è quello previsto nell'allegato "A".

Tale implementazione rappresenta l'ultimo intervento strutturale.

Le Parti inoltre, al fine di riequilibrare le tipologie di piste nelle stazioni in funzione dei diversi andamenti del traffico, hanno previsto alcune trasformazioni di piste manuali/viacard/casse in "polifunzionali", secondo i seguenti criteri:

- picchi di traffico concentrati in particolari fasce orarie e/o giorni della settimana;
- porte Viacard con elevato assorbimento orario nei momenti di punta, con capacità di smaltimento simile ad una porta manuale;
- porte manuali con bassa percentuale di ore di apertura.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Il dettaglio degli interventi è riportato nell'allegato "B", ed il loro posizionamento sarà oggetto di definizione congiunta a livello locale, entro il mese di novembre 2007.

Esazione

Le Parti convengono di realizzare un intervento strutturale nell'esazione finalizzato a rendere omogeneo il carico di lavoro nelle stazioni della rete.

A tal fine hanno definito un modello che si articola nell'individuazione di un carico di lavoro medio mensile (suddiviso tra turni diurni e turno notturno).

Il modello prevede:

1. Individuazione di un carico di lavoro medio mensile per le stazioni medio - grandi, medio-piccole e piccole suddiviso tra turni diurni e turno notturno, equivalente per tutte le stazioni della rete. Tale valore è pari a 680 transiti per i turni diurni e a 450 transiti per i turni notturni. A tali valori, per realizzare una omogeneità tra le diverse classi di stazioni (i criteri di suddivisione sono riportati nell'allegato C), si applicano dei "correttivi di adattamento del carico di lavoro", in funzione dell'effettiva realtà di ogni singola stazione della rete (allegato D). Tale risultato rappresenta il valore medio mensile di produttività, rispetto al quale le Parti convengono che per il raggiungimento dello stesso, il valore giornaliero potrà subire un'oscillazione in più del 20% fermo restando il raggiungimento della media mensile. Eventuali casi particolari saranno analizzati a livello locale. Il valore dei correttivi sarà aggiornato annualmente sulla base dei dati consuntivati l'anno precedente. Tale aggiornamento verrà effettuato a partire dal mese di Febbraio di ogni anno.
Qualora dall'applicazione della formula derivi un risultato inferiore alla produttività consuntivata nel 2006, le Parti concordano che il riallineamento al risultato della formula avverrà con la diminuzione del traffico in manuale.
Con la presente gestione delle stazioni, l'Azienda si impegna a non chiedere, per queste tipologie di stazioni, ulteriori incrementi di produttività individuale per il personale esattoriale.
2. 21 grandi stazioni dove al fine di individuare il carico di lavoro medio mensile dei turni diurni, viene realizzato un piano specifico per ogni singola stazione che si basa sui seguenti criteri: massimo tempo di permanenza in cabina (stabilito pari ai 2/3 della prestazione) e valore di assorbimento orario della pista/stazione, così come definito, per il corrente piano, nell'allegato E. Tale risultato rappresenta il valore medio mensile di produttività, rispetto al quale le Parti convengono che per il raggiungimento dello stesso, il valore giornaliero potrà subire un'oscillazione in più del 20% fermo restando il raggiungimento della media mensile. Eventuali casi particolari saranno analizzati a livello locale. La distribuzione mensile dei turni sarà definita a livello locale.
Verrà anche definito un sistema condiviso di gestione delle pause finalizzato a realizzare la massima presenza in pista del personale in coincidenza delle punte di traffico intendendosi per tali gli accodamenti superiori ai 4 minuti. Si concorda, pertanto, che il periodo massimo continuativo di permanenza in pista manuale, determinato sulla base delle punte di traffico e degli accodamenti, non può essere superiore a 90 minuti mentre il tempo minimo di pausa si stabilisce in 20 minuti.

Qualora dall'applicazione della formula derivi un risultato inferiore alla produttività consentita nel 2006, le Parti concordano che il riallineamento al risultato della formula avverrà con la diminuzione del traffico in manuale.

Il summenzionato Piano si inquadra nell'ambito di un progetto complessivo che ha la finalità di coniugare la qualità del servizio con l'allineamento delle grandi stazioni alle migliori pratiche che sono rappresentate dalla seguente formula:

max assorbimento orario pista di ciascuna stazione, ridotto del 25 %, moltiplicato per i 2/3 della prestazione

Il sistema di calcolo sopra descritto dovrà comunque contribuire a migliorare la qualità del servizio reso che viene monitorato anche attraverso il progetto "Zero Code ai Caselli". Detto progetto ha l'obiettivo di offrire alla clientela il maggior numero di piste manuali disponibili nella struttura in concomitanza di particolari concentrazioni di traffico, intendendosi per tali perduranti (più di 1 ora per turno) accodamenti sulle piste manuali superiori a quattro minuti. Gli interventi da attivare per l'apertura delle piste disponibili sono: l'applicazione della modulazione oraria di apertura delle piste nel rispetto dei criteri sopramenzionati sul tempo massimo di permanenza in pista e delle intese che dovranno essere raggiunte sulla fruizione della pausa fermo restando il limite massimo giornaliero di presenza in pista; il rinforzo del livello di servizio o la pianificazione di un intervento strutturale sul livello di servizio.

La tipologia dell'intervento da adottare verrà individuata dalle parti a livello locale in funzione della durata e della ripetitività del fenomeno.

Ai fini della valutazione complessiva del Progetto le parti monitoreranno i risultati in termini di qualità del lavoro e di qualità del servizio.

Ad un anno data dall'attivazione di tale piano le parti si incontreranno e valuteranno gli interventi da adottare.

Rispetto al carico di lavoro notturno le parti concordano di applicare, anche per le grandi stazioni, quanto previsto al punto 1.

Per compensare i diversi carichi di lavoro sostenuti presso le grandi stazioni e le nuove modalità di fruizione della pausa, le parti convengono di riconoscere, per ogni turno di otto ore prestato presso le stesse, una riduzione oraria pari a 5 minuti. In caso di prestazione inferiore a 6 ore il riconoscimento sarà di 2,5 minuti. Tali permessi confluiranno in un apposito contatore con il trattamento previsto all'art. 15 punto 14 del vigente c.c.n.l., con il godimento minimo di un'ora.

Le stazioni, di cui all'allegato E, prive di casse e quelle a sistema aperto, anch'esse prive di casse, non potranno comunque scendere sotto il livello minimo di 2 nel turno notturno, se non già realizzato nel corso del 2006. In questi casi non si potrà scendere al di sotto del livello di servizio base del 2006.

3. Qualora l'applicazione di tali criteri comporti notevoli anomalie nella gestione del personale e/o del servizio, le Parti, a livello locale, interverranno per individuare le soluzioni adeguate.

4. Un modello di previsione del traffico riportato nell'allegato F.

A livello locale, sulla base di quanto sopra, verranno definiti:

la pianificazione annua delle turnazioni di Tronco utile alla stima del fabbisogno FTE necessario in funzione dei diversi periodi dell'anno (novembre/aprile - maggio/ottobre), utilizzando tutti gli strumenti contrattualmente previsti; e tal fine le Parti convengono

Alch...

[Signature]

[Signature]

[Signature]
[Signature]
[Signature]

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

che a modifica di quanto previsto dall'allegato 1A dell'Accordo 8.12.2004, il calcolo degli FTE avverrà sulla base dei turni diviso il coefficiente 198.

- su base mensile, l'articolazione dei turni giornalieri necessari per ogni singola stazione, che verranno distribuiti in relazione al diverso andamento del traffico (notturno, diurno, feriale, festivo);

Su questi aspetti le parti, a livello locale, effettueranno il monitoraggio mensile sugli eventuali scostamenti, in eccesso od in difetto, tra il traffico previsto e quello reale, al fine di prevedere l'adozione degli interventi conseguenti, necessari al riallineamento della produttività media mensile prevista per la singola stazione nonché alla qualità del servizio offerto.

Le parti confermano quanto stabilito nel Verbale di Accordo dell'8 dicembre 2004 in ordine alla garanzia di una presenza in stazione su tutte le 24 ore.

MCT

In funzione della qualità del servizio erogato, a livello locale sarà valutata la necessità di incrementare le attuali postazioni utilizzando sia la postazione centrale DT che le stazioni a basso volume di traffico.

In merito alla sperimentazione dell'MCT "Centrale", di cui al Verbali del 30 gennaio 2007 e 25 giugno 2007, le Parti ne valuteranno gli esiti prima del termine della sperimentazione.

Esercizio

Le Parti confermano la volontà di proseguire il processo di internalizzazione delle attività di manutenzione / viabilità, iniziato con l'Accordo dell'8 dicembre 2004, con la duplice finalità di avere maggiore attenzione alla qualità del servizio all'utenza e di incrementare la specializzazione del personale interno verso attività che costituiscono le fondamenta del Know-how autostradale.

A tutto luglio 2007 la valorizzazione delle attività eseguite internamente ammonta a circa 5 milioni e 250 mila euro.

Le principali attività internalizzate ad oggi sono:

- Pulizia margini della carreggiata
- Raccolta materiali dalla carreggiata
- Pulizia e sostituzione delineatori
- Operazioni invernali
- Ripassi segnaletica orizzontale
- Interventi su pavimentazioni

Anche per il prossimo anno sono previsti oltre 2 milioni di euro di investimenti per macchine ed attrezzature speciali, finalizzati all'estensione di attività specialistiche, quali i ripassi della segnaletica orizzontale per la quale si sono iniziate le attività a partire dalla Direzione 5 Tronco e la pulizia intensiva delle piste di esazione, in fase di sperimentazione in Direzione 3 Tronco.

Per l'anno 2008 si prevede di iniziare un percorso di standardizzazione delle migliori pratiche manutentive autostradali estendendole nei Centri Esercizio.

Abbate
[Signature]

[Signature]
[Signature]

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

[Signature] *[Signature]*

A tal fine si prevedono specifici percorsi formativi e la predisposizione di una serie di manuali che dettaglieranno il procedimento lavorativo.

Al fine di favorire e migliorare l'immagine del comparto Esercizio sono previsti interventi sia sul vestiario che sul "lay-out" dei mezzi; su quest'ultima problematica verrà convocata entro il mese di Settembre 2007 la Commissione Automezzi, al fine di analizzare le problematiche connesse alle ricadute per l'Azienda delle nuove norme in materia di gare ed appalti.

In funzione dell'andamento del traffico e delle peculiarità della rete, le Parti concordano sull'esigenza di implementare il servizio notturno complessivamente in 3 tratte (1 nella Direzione 1 Tronco; 2 per completamento del servizio notturno nella A1 di competenza della Direzione 5 Tronco), nonché di implementare 5 squadre di cui 2 per la Direzione di Tronco di Milano, 2 per Bologna, 1 per Firenze. Per queste ultime, a livello locale, le Parti concorderanno la tratta in cui sarà utile rafforzare il presidio.

La copertura degli organici avverrà con le modalità previste nel capitolo "Politica degli organici".

L'Azienda comunica che ha ritenuto necessario installare i sistemi satellitari sugli automezzi destinati alla Viabilità ed alla Manutenzione, finalizzati esclusivamente alle esigenze di sicurezza della circolazione, ad una migliore gestione degli incidenti e, in generale, ad una migliore qualità del servizio offerto all'utenza.

Le modalità di gestione del sistema satellitare ed i responsabili del trattamento dei dati ai sensi della Legge sulla privacy, nonché la conferma che il sistema satellitare non potrà essere utilizzato per il controllo dell'attività del personale e che, comunque, ai sensi di quanto previsto dalla legge 300/70 non si potrà procedere a contestazioni disciplinari sulla base dei dati del GPS, sono meglio specificati nell'Allegato "G" - parte integrante del presente Accordo.

Il personale inserito nella Manutenzione verrà assunto a livello CI. Ferma restando l'idoneità fisica per lo svolgimento di quest'attività lavorativa, decorso un periodo di un anno, in cui il dipendente avrà maturato esperienza specifica e il conseguimento, laddove non già in possesso, della patente di guida di tipo C, con oneri a carico dell'azienda, tale personale verrà inserito nel livello superiore. Le Parti ribadiscono che il possesso della patente di tipo C costituisce requisito indispensabile per la copertura delle posizioni di livello C nella manutenzione e viabilità.

Le Parti, al fine di individuare ulteriori strumenti utili a concorrere alla copertura delle necessità delle assenze di breve durata nella viabilità, convengono di applicare ai livelli di servizio della Viabilità un coefficiente pari a 1,70, che verrà realizzato anche con figure part-time a completamento, in termini di FTE, degli organici definiti con la presente intesa. In caso di utilizzo di figure part-time verticali annui per la sostituzione di personale in ferie, a livello locale dovranno preliminarmente essere definite specifiche intese relative alla programmazione delle stesse per poter garantire al personale part-time la prevista programmazione delle prestazioni all'atto dell'assunzione.

Al fine di favorire le fasi di attivazione delle internalizzazioni previste, le Parti si incontreranno a livello locale per individuare specifiche modalità di applicazione della normativa contrattuale per la prima fase di avvio di tali iniziative.

Nel secondo semestre del 2008, le Parti si incontreranno per individuare i criteri sulla base dei quali, a livello locale, verrà analizzata la congruità dell'estensione e del numero dei Centri Esercizio e il presidio delle tratte.

Handwritten signatures and initials of the representatives of the parties involved in the agreement, including names like "Manni", "Manni", "Manni", "Manni", "Manni", "Manni", "Manni", and "Manni".

Per il personale inquadrato con la posizione di lavoro di "Ausiliario della viabilità" proveniente dal settore Manutenzione ed in forza alla data odierna, ai fini del mantenimento della struttura retributiva complessiva precedentemente percepita, si concorda che, a decorrere dal 1 ottobre p.v., in analogia a quanto previsto nell'Accordo 8.12.2004, capitolo Riconversione del personale - "personale interessato alla mobilità di tipo orizzontale nell'ambito delle figure professionali dell'esercizio" - , verrà corrisposta un ad personam pari a € 87,59, riassorbibile in caso di assegnazione di altra indennità.

Tale indennità avrà gli stessi riflessi di quanto previsto ai punti 1 ultimo comma, 32 e 34 dell'art. 43 del vigente c.c.n.l. e non verrà più corrisposta in caso di passaggio di livello.

Impianti

Le parti concordano sulla necessità di copertura degli organici definiti nell'accordo del dicembre 2004, verificando, anche attraverso selezioni "attitudinali" la possibilità di copertura interna.

A tal fine potranno essere individuate, a livello locale, specifiche modalità che non facciano ricadere interamente sulla Società gli oneri della sostituzione del personale durante il periodo formativo.

Successivamente verranno analizzate eventuali competenze esistenti tra il personale "stagionale", prima di ricorrere al mercato esterno.

La copertura degli organici avverrà con le tempistiche previste nel capitolo "Politica degli organici".

A livello locale, verrà effettuata un'analisi sul corretto bilanciamento su tratta del personale "addetto intervento qualificato" B1 rispetto al "Tecnico intervento specialistico" di liv. B, al fine di valutare eventuali nuove immissioni di personale specializzato.

Analoga analisi sarà effettuata sulla congruenza dell'organico in presenza di immissione cospicua di nuovi impianti.

A tal fine la formazione tecnica rivestirà sempre più un ruolo fondamentale; in tale ottica, nel corso del 2007/2008 proseguiranno gli appositi piani formativi per tutto il personale anche in collaborazione con le imprese che producono gli apparati.

L'azienda comunica che è in corso di realizzazione un piano che prevede la realizzazione delle piazzole di sosta ad uso manutentivo in corrispondenza di tutti i Pannelli a messaggio variabile. L'attuazione di tale piano avverrà sia prevedendola sistematicamente nelle nuove installazioni sia andando gradualmente a realizzare nelle dislocazioni preesistenti.

La Direzione Aziendale conferma la politica di forti investimenti nel settore Impianti, su 2 linee parallele:

- Nuovi impianti, finalizzati ad aumentare il livello di servizio verso il cliente finale, in particolare nell'area della viabilità con previste nuove installazioni di Pannelli a Messaggio Variabile, Telecamere per il monitoraggio del traffico, ecc.
- Manutenzione straordinaria degli impianti esistenti, attraverso la sostituzione di impianti "datati" come P.M.V di prima generazione, sistemi di illuminazione a svincolo, ecc. con impianti tecnologicamente nuovi, al fine sia di migliorare ulteriormente il livello di servizio verso il cliente finale sia di garantire una migliore manutenibilità da parte del personale addetto.

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Sicurezza e salute

Al fine di assicurare un costante miglioramento in termini di sicurezza e salute, nel corso del 2007 sono previsti, ove realizzabili, i seguenti interventi:

- Piazzole di sosta in prossimità dei P.M.V.
- Dove necessario, l'apertura di varchi che interrompano il "guard-rail", al fine di migliorare l'accesso alle colonnine SOS.
- Nuova versione del software che gestisce l'attraversamento delle piste in tutte le stazioni (rosso in pensilina, chiusura della pista, attivazione degli allarmi ai "cancellotti", ecc.)
- Aggiornamento sul Documento di valutazione dei rischi del "rischio aggressione" nelle stazioni autostradali; in tal senso sono previsti i seguenti interventi:
 - a) Installazione graduale in tutte le cabine del pulsante di richiesta rapida di soccorso collegato con il Centro Radio Informativo;
 - b) Dotazione, in alcuni casi, di un congegno portatile di richiesta rapida di soccorso, con lo stesso funzionamento di quello presente in cabina di esazione;
 - c) Installazione in prossimità delle cabine di "Cartelli persuasori" con la indicazione di "zona sottoposta a video-sorveglianza";
 - d) verrà altresì valutata la possibilità di prevedere modifiche alle cabine al fine di tutelare la sicurezza del personale di esazione dal rischio aggressione e rapine.
- Lo svolgimento, per tutto il personale addetto alla Viabilità, di corsi specifici finalizzati al conseguimento della relativa abilitazione. Verranno, altresì, attivati dei percorsi formativi per il personale dei Centri Esercizio finalizzati al riconoscimento ed al trattamento delle merci pericolose trasportate in autostrada.
- Entro il mese di ottobre sarà convocata la commissione paritetica prevista dal ccnl.

Gestione e sviluppo del Personale

Le Parti concordano di attivare strumenti e metodologie al fine di migliorare la gestione e lo sviluppo di tutto il personale della Società e di valorizzare il capitale umano interno. L'approccio proposto prevede di attivare un processo di gestione del personale supportato da:

- strumenti di valutazione delle risorse umane, anche attraverso il bilancio delle competenze;
- un adeguato piano di formazione del personale;
- un coerente inserimento nell'organizzazione aziendale che coniughi competenze professionali possedute con quelle richieste dal ruolo, ponendo attenzione alle risorse interne;
- la definizione di un sistema di motivazione articolato su strumenti di compensation e di sviluppo professionale per favorire una efficace prestazione.

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

La Società comunica che è in corso la realizzazione di un sistema professionale che individui sia i "mestieri" aziendali suddivisi per famiglie professionali, sia le competenze/conoscenze necessarie per ricoprire i diversi "ruoli" aziendali. Durante appositi incontri verranno inoltre illustrati e discussi:

- o il sistema di valutazione delle prestazioni, per creare un processo continuo di confronto e valutazione della prestazione individuale, con "scambio" trasparente e costruttivo Responsabile-Collaboratore. Nel sistema è prevista, da parte di ogni singolo dipendente, un'auto valutazione delle proprie conoscenze/competenze legate al ruolo. Dall'analisi delle singole schede di valutazione, la Direzione del Personale, in collaborazione con le Linee, individuerà gli eventuali interventi di gestione, formazione e sviluppo che si renderanno necessari per il miglioramento delle performance individuali.
- o il progetto che prevede interviste strutturate facoltative per rilevare le conoscenze/competenze non strettamente legate alla posizione professionale, utile al fine di un'eventuale impiego anche nell'ambito di nuove attività o progetti; sempre in tale ottica è prevista anche la possibilità, in via informatica, di compilare e aggiornare, per tutti i dipendenti interessati, il proprio "curriculum on line".

I fabbisogni formativi derivanti dalle iniziative che verranno intraprese, saranno realizzati con specifici accordi con le RSA.

In relazione a quanto previsto dall' art. 48 - Sistema di relazioni sindacali del vigente c.c.n.l., l'Azienda conferma la volontà di informare le OO.SS delle fasi di gestione e sviluppo del personale, le modifiche organizzative e i processi più significativi di cambiamento delle attività lavorative del personale. Più in particolare per il personale operante presso le Direzioni Generali la Società nel corso degli incontri trimestrali informerà le RSU/RSA circa spostamenti di ufficio, mansioni e reparto del personale e fornirà le linee di quanto previsto per il successivo periodo. In caso di significativi processi di cambiamento dell'attività lavorativa del personale, la Società ne darà comunicazione preventiva alle RSU/RSA.

In relazione al personale con qualifica Quadro la Società comunica che, entro dicembre 2007, si terrà uno specifico incontro.

Politica degli organici

Secondo quanto previsto nei capitoli "Esazione", "Esercizio" e "Impianti", le Parti concordano di completare gli organici nei settori sopra riportati in tre fasi entro metà del 2008: la prima entro Dicembre 2007 (40%), la seconda entro marzo 2008 (30%), la terza entro Giugno 2008 (30%).

Le Parti hanno condiviso l'obiettivo di garantire limitatamente al personale di esazione che abbia prestato alla data del presente Accordo, negli ultimi tre anni, attività lavorativa con contratto a tempo determinato ai sensi del punto 2 dell'art. 2 del vigente c.c.n.l., l'assunzione a tempo indeterminato in un arco di tempo della durata di tre anni, nonché la definizione delle modalità di copertura delle posizioni vacanti (selezioni, trasferimenti, assunzioni). A tal fine convengono di incontrarsi dopo l'individuazione che verrà fatta a livello locale circa le posizioni scoperte, e comunque entro ottobre 2007, per definire criteri e modalità con i quali garantire l'assunzione a tempo indeterminato al personale sopra individuato e valutare la congruità del periodo sopra definito ed i criteri di copertura delle posizioni vacanti.

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signature]

La copertura delle necessità verrà attivata immediatamente dopo che, a livello locale, saranno individuate le effettive necessità di organico (tipologie di contratto, sedi di lavoro, ecc.) e applicati i livelli di servizio per l'esecuzione, scaturenti dal presente Accordo.

Per i settori operativi (manutenzione, viabilità ed impianti) nonché l'area tecnica delle DT e per i Punti Blu, la copertura del turn over avverrà sulla base dell'organico previsto dagli accordi di riferimento, incrementati dalle unità previste dalla presente intesa. Per tali settori a partire dal mese di Luglio 2008 le sostituzioni saranno effettuate entro il quadrimestre successivo all'individuazione del posto vacante.

Per le strutture di Direzione Generale Roma e Firenze, verranno altresì previsti, entro dicembre 2007, appositi incontri per una analisi della struttura organizzativa degli Uffici. In tale sede si esamineranno le attività affidate in appalto di servizio. Prima degli stessi la Società invierà alle RSU/RSA la relativa documentazione (tipologie di lavoro, attività e risorse medie impegnate). In presenza di divergenza tra le Parti, attiveranno le procedure contrattuali.

Formazione

Le principali attività dell'anno 2007 svolte ed ancora in corso sono quelle riportate nell'allegato "H".

Per il 2008 l'Azienda sarà fortemente impegnata a supportare la realizzazione di quanto stabilito nel presente Accordo, soprattutto nei settori Esercizio ed Impianti, al fine di favorire i processi di internalizzazione e il piano di investimenti previsto.

Inoltre, per le Direzioni Generali di Roma e Firenze, è in fase di partenza un aggiornamento dei fabbisogni formativi del personale, finalizzata sia a supportare le Unità organizzative al raggiungimento degli obiettivi di performance, sia alla realizzazione di un Piano di attività formative per il biennio 2008-2009.

In linea generale il processo per la rilevazione dei fabbisogni formativi e per la realizzazione del piano formativo sarà il seguente:

1 fase - ottobre 2007: rilevazione quantitativa dei fabbisogni formativi. Finalità di questa fase è valorizzare ed implementare le potenzialità e le competenze del personale. I risultati della realizzazione costituiranno oggetto di confronto con le Organizzazioni sindacali per la definizione preliminare di un progetto formativo

2 fase - novembre 2007: incontro con i Responsabili per l'analisi delle attese e delle aspettative relative al progetto e per la definizione nominativa dei destinatari dei differenti interventi precedentemente individuati. Verrà in seguito definito un catalogo delle attività formative che sarà possibile, successivamente, anche implementare per il personale delle Direzioni di Tronco

3 fase: definizione di un Progetto Formativo generale ed erogazione delle attività formative.

4 fase: i processi formativi e le relative fasi di realizzazione saranno illustrati alle OSR.

aff
M
L
A
M.
C
M
M
M

10

Parte economica

Il Premio di Produttività per l'anno 2007 è pari, per il livello C, a € 1.205,00. Il conguaglio rispetto a quanto già erogato avverrà nel mese di dicembre 2007. Per l'anno 2008 le Parti si incontreranno per definire, un nuovo meccanismo di calcolo del Premio di Risultato.

Le Parti concordano che in sostituzione di quanto contrattualmente previsto a titolo di indennità di mensa, art. 43 punto 25, al personale addetto all'esazione pedaggi verrà corrisposto un "ticket restaurant" del valore unitario di € 5,29.

La decorrenza verrà definita in funzione dei tempi necessari per l'individuazione del fornitore, tenuto anche conto delle eventuali implicazioni che per questa scelta possono derivare dalla nuova normativa in materia di fornitura di beni e servizi ed affidamento lavori. In ogni caso a decorrere dal 1 Gennaio 2008 cesserà di avere effetto nei confronti del personale addetto all'esazione pedaggi quanto contrattualmente definito per l'indennità mensa e verrà corrisposto, anche coprendo successivamente il periodo, il "ticket restaurant".

Resta inteso che fino all'applicazione della nuova modalità di pagamento continuerà ad essere applicata la vigente normativa contrattuale.

Resta, altresì inteso, che al momento dell'attivazione del nuovo sistema cessa di aver effetto tutto quanto contrattualmente previsto in materia di indennità sostitutiva di mensa sia ai fini retributivi complessivi sia come modalità di erogazione.

Le Parti, infatti, convengono che l'importo del "ticket restaurant" non verrà computato a nessun effetto di Legge e di contratto su alcun istituto contrattuale e legale. Pertanto la somma sopra indicata non sarà considerata nella base di calcolo del Trattamento di fine rapporto e su qualsiasi altro istituto retributivo diretto ed indiretto.

Convengono, inoltre, in modificazione della disciplina contrattuale sui criteri di erogazione dell'indennità di mensa, che il "ticket restaurant" verrà corrisposto per ogni giornata di effettiva prestazione pari o superiore alle 4 ore e che, conseguentemente per lo stesso non trovano applicazione le equiparazioni previste nel c.c.n.l. alla "effettiva prestazione" di cui all'art. 43 punti 25 e 34.

Le Parti concordano di attivare una polizza per l'assistenza sanitaria integrativa a favore del personale dipendente con contratto a tempo indeterminato che abbia superato il periodo di prova. A tal fine convengono che l'importo da destinare per tale copertura è pari ad € 300 annue per ciascun dipendente. La polizza dovrà prevedere la possibilità di estensione ai familiari con contributo a totale carico del lavoratore che sarà anticipato dalla Società e trattenuto allo stesso in 12 mensilità.

Viene, pertanto, costituita un'apposita Commissione Paritetica che valuti le tipologie di copertura, le proposte delle società e definisca la scelta sul prodotto da attivare

I lavori della Commissione inizieranno entro la fine del corrente mese e dovranno concludersi entro il mese di dicembre 2007.

Tenuto conto dei tempi necessari per la completa realizzazione di quanto sopra, le Parti convengono di corrispondere, nel mese di dicembre 2007, un importo lordo di € 300,00 in misura uguale per

Abbate

[Handwritten signatures and initials]

tutto il personale a tempo indeterminato che abbia superato il periodo di prova ed in forza al 1 dicembre 2007.

Relazioni Industriali

Nell'ottica di proseguire, coerentemente con quanto definito nel Protocollo del 7 dicembre 2001, la politica di relazioni industriali realizzata negli ultimi anni ed al fine di perseguire, in caso di costituzione di nuove Società o di avvio di nuove iniziative, il comune obiettivo di mantenere l'interlocuzione sindacale in capo alle Federazioni Nazionali dei Trasporti, le Parti convengono che gli strumenti attraverso i quali raggiungere questo risultato sono da un lato un confronto attivo che individui le regole e le modalità dell'interlocuzione sindacale, dall'altro la definizione, nelle opportune sedi, di integrazioni e di adattamenti al contratto collettivo nazionale di lavoro per il personale dipendente da Società e consorzi concessionari di Autostrade e Trafori che assicurino le necessarie soluzioni in tema di flessibilità e costi per una sua applicazione coerente e paragonabili alle discipline contrattuali del mercato di riferimento dove si collocano le nuove attività.

Alla luce di quanto sopra, le Parti convengono di attivare, entro il corrente mese, con l'obiettivo di ultimarlo entro dicembre 2007, il confronto su questo tema. Nelle more la Società comunica che il contratto di appalto del servizio di accoglienza presso la D.G. di Roma verrà prorogato con la previsione di un apposita clausola che consenta la rapida rescissione dello stesso al fine di poter applicare le eventuali soluzioni individuate.

Le Parti si riservano di valutare l'applicabilità di tale normativa anche al servizio in atto presso la D.G. Firenze.

La Società, altresì, comunica che verranno prossimamente attivate le procedure di legge previste dalla L. 428 per alcuni progetti di societizzazione in fase di definizione. Prima di attivare la procedura l'azienda comunicherà, in un apposito incontro, l'elenco dei lavoratori e le attività oggetto della cessione di ramo d'azienda.

* * * *

Le Parti convengono di incontrarsi nella seconda decade del mese di maggio 2008 per una verifica complessiva sull'andamento del presente Accordo.

Le Parti, altresì convengono che qualora sorgessero a livello locale eventuali divergenze sull'interpretazione della presente intesa, la stessa sarà rimessa per la sua definizione alle Parti firmatarie del presente Accordo.


Il presente Accordo troverà applicazione anche nei confronti del personale dipendente da EssediEsse, Tower Co., AD Moving.

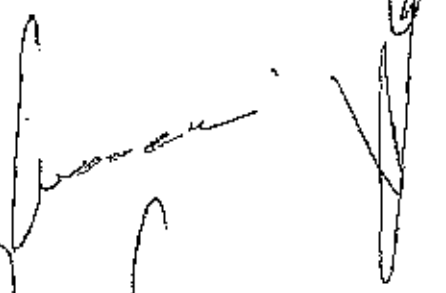
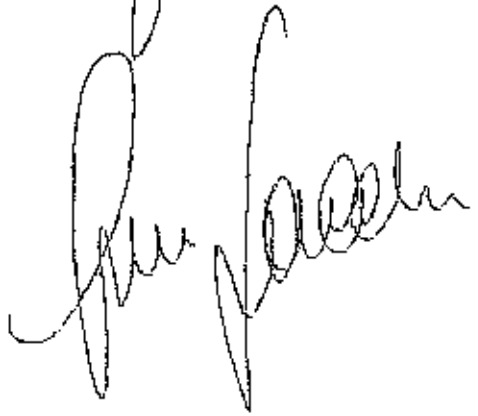
The bottom of the document features several handwritten signatures in black ink. From left to right, they include: a signature that appears to be 'L. ...', a signature that appears to be 'P. ...', a signature that appears to be 'M. ...', and a signature that appears to be 'M. ...'. There are also some smaller, less legible signatures and initials scattered around the main ones.

Da: Autostrade per l'Italia
a: OSL

Con riferimento alle intese intercorse nella giornata odierna in merito al servizio di accoglienza presso la D.G. Roma, la Società comunica che nell'ambito della proroga del contratto di servizio in essere darà indicazione all'attuale prestatore di corrispondere al personale che svolge tale attività un importo pari al 100% della differenza tra il trattamento contrattualmente previsto dal contratto applicato e quello previsto dal livello di inquadramento D del c.c.n.l. Autostrade. Tale importo sarà riassorbito qualora trovino applicazione le intese che potranno essere raggiunte in attuazione di quanto previsto al 1 comma del capitolo Relazioni Sindacali.

Roma 18 settembre 2007


Fiorini
Capitolo
Blata



Mazzoni
Cherini
Marco Meloni

Criteria piano automazione - casse

1. Sostenere il livello di servizio di presidio minimo:
 - a) nei tre turni;
 - b) nel solo turno notturno*

2. Ristrutturazione di stazioni interessate da lavori; ottimizzazione gestionale nelle stazioni la cui efficienza risulta penalizzata.
 - * Tali piste saranno utilizzate in modalità cassa nel turno notturno e la loro operatività costituisce parte integrante del livello di servizio notturno. A livello locale saranno determinate le modalità di salvaguardia di tale livello.
 - ** In caso di apertura di nuove stazioni sarà applicato quanto previsto dall'art. 48 del Ccnl (Relazioni Sindacali).

[Handwritten signature]

[Handwritten notes and signatures]
 ok
 Plate
 [Signature]
 [Signature]
 [Signature]

Piano casse polifunzionali

criterio 1a		criterio 1b		criterio 2	
stazione	n. casse	stazione	n. casse	stazione	n. casse
Castellejo T.	1	GE Aeoporto	1	Capriate	1
Cesena *	1	GE Bolzaneto	1	Friano €	1
Madena sud	1	GE est	1	Avellino ovest	1
Terre Euganee	1	GE Nervi	1	Capua	1
Val Vibrata	1	GE Pegli	1	Pedase	1
San Vittore	1	GE Voltri	1	Trezzo	1
Foggie	1	Brescia	1	Agrate	2
Taranto nord	1	Rapallo	1	Caserta sud €	2
Conigliano *	1	Savona	1		
Roma ovest	2	Ugovalza	1		
		Caserta nord	1		
10	11	11	11	8	10

€ casse maneta: si applica quanto convenuto dall'allegato 3 dell'accordo 8 dicembre 2004
 * Collocate su porta Viacard
 4 casse verranno installate, previo accordo a livello locale presso la DTA. In caso di mancato accordo la definizione verrà portata a livello superiore.

STB tutte le parti firmatarie

[Handwritten signatures and initials]

Riequilibrio automatismi

POLIFUNZIONALI VIACARD

Da VIACARD	n.	note	Da manuali	n.
Serravalle S.	1	trasf.	Savona Vado	1
Milano est	1	trasf.	GE ovest	2
Milano nord	1	trasf.	Bergamo	1
Cano	2	trasf.	Gallarate ovest	2
Rovato	1	ampi.	Milano sud	3
Rimini nord	1	ampi.	Milano est	2
Riccione	1	trasf.	Bologna S. Lazzaro	1
Catolice	1	ampi.	Bologna Casalecchio	1
Roma ovest	3	ampi.	Firenze Cartosa	1
Ancona nord	1	trasf.	Firenze ovest	1
Napoli nord	1	trasf.	Napoli est	1
			Venezia	1
	14			17

CASSE POLIFUNZIONALI

Da Cassa Pura	n.
Milano nord E	1*
Roma nord	1
Roma sud	1
Aurelia	2
San Benedetto del T.	1
Anagni	1
Napoli est	1
Besenato	1
San Cesarea	2
	11

M. G. G. G.

Nelle seguenti stazioni verrà ridefinito il mix, con accordo tra le parti e livello locale delle attuali piste automatiche di uscita (Telepass, VIACARD e bimodali): Milano est, Roma sud, Orte, Napoli est.

Per le stazioni di Roma nord e Roma sud, a livello locale verrà verificato il riequilibrio con Polifunzionali VIACARD.
 * Verifica possibilità a livello locale.

[Handwritten signatures and initials]

Parametri utilizzati per il modello "Definizione turni/produttività stazioni Medio grandi, Medio piccole e Piccole"

INDICI DIURNI			
Classi stazioni	scontorno	% automaz.	n. richieste MCT
Grandi Stazioni			
Medio Grandi	15,0%	9,5%	4,5%
Medio Piccole			
Piccole	10,0%	30,0%	10,0%

Popolazione GIURNA	
680	
410	

INDICI NOTTURNI			
Classi stazioni	scontorno	% automaz.	n. richieste MCT
Grandi Stazioni	22,0%	7,5%	3,5%
Medio Grandi	15,0%	7,5%	3,3%
Medio Piccole			
Piccole	10,0%	15,0%	5,0%

Sistema Chiuso		Capienza Traffico (transiti X turno)	
Grandi Stazioni		10	
Medio Grandi		20	
Medio Piccole		55	
Piccole		95	

Sistema Aperto		Capienza Traffico (transiti X turno)	
Grandi Stazioni		10	
Medio Grandi		20	
Medio Piccole		70	
Piccole		80	

Sistema Chiuso		Capienza Traffico (transiti X turno)	
Grandi Stazioni		10	
Medio Grandi		20	
Medio Piccole		80	
Piccole		80	

Sistema Aperto		Capienza Traffico (transiti X turno)	
Grandi Stazioni		10	
Medio Grandi		20	
Medio Piccole		80	
Piccole		80	

* Stazioni con operazioni di pagamento manuale giornaliera oltre le 3.500 - 4.000

** Stazioni con operazioni di pagamento manuale giornaliera inferiore alle 500 - 550

Handwritten signatures and notes:
 - Top left: "P" and a signature.
 - Middle left: "M" and a signature.
 - Bottom left: "A. Ferrara" and a signature.
 - Middle right: "M. Spadaro" and a signature.
 - Bottom right: "M. Spadaro" and a signature.
 - Far right: "M. Spadaro" and a signature.

ELENCO STAZIONI - TURNI DIURNI

Classi	STAZIONI	CORRETTIVA ADATTAMENTO CARICO DI LAVORO			
		scongiuro	% Automazione	n. richieste MCT	capienza traffico (lanelli x turno)
Medio Gr	GALLARATE NORD	5,8	5,4	3,3	10,0
Medio Gr	FIANO ROMANO	5,3	5,9	2,3	10,0
Medio Gr	SCANDICCI	18,8	11,3	2,8	10,0
Medio Gr	NOIA	13,7	12,4	3,6	10,0
Medio Gr	DE BOLZANETO	7,5	11,4	2,8	10,0
Medio Gr	CASERTA SUD	5,8	8,7	4,8	10,0
Medio Gr	BRESCIA OVEST	15,2	10,2	2,5	10,0
Medio Gr	RIMINI SUD	21,8	12,8	2,9	10,0
Medio Gr	GENOVA EST	12,1	10,6	2,9	10,0
Medio Gr	GENOVA NERVI	14,2	10,2	2,1	10,0
Medio Gr	PRATO OVEST	11,1	7,9	1,5	10,0
Medio Gr	VENEZIA	12,5	13,5	2,8	10,0
Medio Gr	MONTECATINI TERME	11,2	7,8	1,5	10,0
Medio Gr	UGOVIZZA TARVISIO	31,8	8,7	3,1	20,0
Medio Gr	GENOVA AEROPORTO	9,8	9,8	2,7	20,0
Medio Gr	SAVONA VADO	17,0	10,7	2,2	20,0
Medio Gr	CAPIVA	18,6	8,2	2,4	20,0
Medio Gr	BOLOGNA CASALECCHIO	28,8	12,8	3,1	20,0
Medio Gr	RAPALLO	13,3	2,4	2,5	20,0
Medio Gr	PIA NORD	18,1	9,8	2,9	20,0
Medio Gr	FROSINONE	21,7	17,6	6,3	20,0
Medio Gr	MACERATA	19,7	14,6	3,5	20,0
Medio Pi	GENOVA VOLTRI	8,6	9,7	2,3	65,0
Medio Pi	MONTEPORZIO	8,5	3,8	1,7	65,0
Medio Pi	AVELLINO OVEST	11,2	7,2	2,1	65,0
Medio Pi	CALENZANO-BESTO FIORENTINO	13,3	9,7	2,1	65,0
Medio Pi	BENEVENTO	17,8	8,8	2,8	65,0
Medio Pi	AVELLINO EST	17,4	8,8	2,2	65,0
Medio Pi	PESCARA OVEST	19,3	18,1	4,2	65,0
Medio Pi	RIMINI NORD	27,3	18,2	4,5	65,0
Medio Pi	ROVATO	10,8	8,5	2,2	65,0
Medio Pi	RICCIONE	26,0	8,6	2,3	65,0
Medio Pi	AURELIA	9,2	14,6	7,6	70,0
Medio Pi	CAPRIATE	9,2	10,8	2,1	65,0
Medio Pi	BOLOGNA ARCOVEGGIO	19,2	12,8	4,8	65,0
Medio Pi	PADOVA SUD	20,2	18,2	4,8	65,0
Medio Pi	GENOVA PEGLI	8,3	8,3	1,4	65,0
Medio Pi	FORLI	20,4	11,8	2,7	65,0
Medio Pi	MODENA NORD	26,8	23,2	6,9	65,0
Medio Pi	VALDICHIANA	35,3	11,0	3,1	65,0
Medio Pi	OSPITALETTO	13,8	8,8	2,1	65,0
Medio Pi	CITTA' S. ANGELO-PE nord	17,7	15,7	3,9	65,0
Medio Pi	ANCONA SUD - OSIMO	20,0	16,8	4,8	65,0
Medio Pi	CESENA	24,3	9,3	2,2	65,0
Medio Pi	RAVENNA	30,4	11,8	3,3	65,0
Medio Pi	VALDARNO	16,4	9,4	1,4	65,0
Medio Pi	PIACENZA SUD	47,8	28,1	6,8	65,0
Medio Pi	SAN BENEDETTO DEL TRONTO	19,7	15,7	3,4	65,0
Medio Pi	IMOLA	19,4	13,3	3,1	65,0
Medio Pi	FANO	19,0	13,2	3,8	65,0
Medio Pi	MONSELICE	10,4	8,8	1,8	65,0
Medio Pi	ANCONA NORD	39,9	18,3	3,8	65,0
Medio Pi	LOBE	18,1	12,8	3,0	65,0
Medio Pi	TREZZO	9,0	10,8	2,2	65,0
Medio Pi	FERRARA SUD	19,2	19,2	4,8	65,0
Medio Pi	ANAGNI	18,2	10,0	2,8	65,0
Medio Pi	CATTOLICA	17,5	18,0	3,8	65,0
Medio Pi	PARMA	31,4	24,2	8,8	65,0
Medio Pi	CESENA NORD	27,8	17,8	5,1	65,0
Medio Pi	PADOVA INDUSTRIALE	18,1	10,0	1,8	65,0
Medio Pi	CAVENAGO	7,9	11,0	2,4	65,0
Medio Pi	DALMINE	11,9	22,3	5,8	65,0
Medio Pi	CASERTA CENTRO	24,3	8,8	2,8	65,0
Medio Pi	TERAMO-GIULIANOVA	18,3	17,3	3,3	65,0
Medio Pi	PALAZZUOLO	9,1	8,0	1,8	65,0
Medio Pi	LUCCA	12,6	18,3	4,2	65,0
Medio Pi	AGRATE NORD	9,9	12,7	3,0	65,0
Medio Pi	AGRATE SUD	9,9	12,7	3,0	65,0
Piccola	BARBERINO	11,7	75,1	12,7	65,0
Piccola	COLLEFERRO	8,5	28,6	4,5	65,0
Piccola	FAENZA	12,6	38,2	4,3	65,0
Piccola	TREVISO SUD	5,1	37,8	3,1	65,0
Piccola	MODENA SUD	20,3	72,7	17,6	65,0
Piccola	CAIANELLO	18,6	78,9	21,9	65,0
Piccola	CONEGLIANO VENETO	6,9	58,9	8,4	65,0
Piccola	REGGIO EMILIA	20,4	62,3	18,1	65,0
Piccola	CASTELLETTO TICINO	8,0	40,4	5,7	65,0

De

M

Stofface

M

Stofface

Opata

Mancini

Luca

Luca

Luca

ELENCO STAZIONI - TURNI DIURNI					
Classi	STAZIONI	CORRETTIVI ADATTAMENTO CARICO DI LAVORO			
		secondino	% automazione	n. ricambi MCT	capienza NETTO (transit x turno)
Piccola	SERATE	11,1	181,0	21,4	85,0
Piccola	TERME EUGANEE	7,7	28,3	5,4	85,0
Piccola	LANCIANO	9,8	44,0	8,0	85,0
Piccola	LORETO-PORTO REGANATI	23,0	63,1	11,3	85,0
Piccola	VALMONTONE	11,2	118,0	23,4	85,0
Piccola	LAVAGNA	8,4	74,2	10,8	85,0
Piccola	SAN VITTORE	18,8	28,2	5,7	85,0
Piccola	GRUMELLO	7,4	68,7	9,8	85,0
Piccola	BUSALLA	8,8	52,3	5,7	85,0
Piccola	GROTTAMINARDA	8,8	60,0	3,8	85,0
Piccola	FERRARA NORD	10,8	33,7	4,1	85,0
Piccola	BARRIERA LAGO MAGGIORE	10,8	125,2	26,8	85,0
Piccola	INCISA VALDARNO	10,1	108,3	14,6	85,0
Piccola	MACCARESE FREGENE	2,8	81,3	5,7	80,0
Piccola	ALBISOLA	10,8	83,1	4,5	85,0
Piccola	UDINE NORD	8,8	78,7	8,8	85,0
Piccola	SERRAVALLE SCRIVIA	12,8	52,2	10,7	85,0
Piccola	VAL DI SANGRO	12,8	47,8	5,3	85,0
Piccola	SARNO	5,4	58,8	4,5	85,0
Piccola	CIVITAVECCHIA SUD	2,8	48,0	7,0	80,0
Piccola	CHIUSI-CHIANGIANO	18,8	28,0	5,2	85,0
Piccola	SESTRI LEVANTE	10,7	213,2	14,3	85,0
Piccola	FRESARD-URBINO	14,1	118,8	20,4	85,0
Piccola	CASSINO	18,5	79,3	19,5	88,0
Piccola	BELLUNO	12,8	118,3	16,8	85,0
Piccola	ALTOPASCIO	7,5	98,8	12,8	85,0
Piccola	TARANTO NORD	52,0	81,1	17,8	85,0
Piccola	NOCERA-PAGANI	6,7	89,1	11,2	85,0
Piccola	CAPANNORI NORD	8,4	17,8	0,3	86,0
Piccola	CAPANNORI SUD	8,4	17,8	0,3	85,0
Piccola	AREZZO	15,5	139,7	18,7	85,0
Piccola	FIOGGINA	28,8	80,8	21,5	85,0
Piccola	TERMOLE MOUSE	34,8	30,3	10,8	85,0
Piccola	CHIESINA UZZ. NORD	7,1	38,8	4,3	85,0
Piccola	CHIESINA UZZ. SUD	7,1	38,8	4,3	85,0
Piccola	RECCHIO	8,0	128,1	20,3	88,0
Piccola	SESTO CALENDE - VERGATE	7,8	204,1	10,9	85,0
Piccola	OCCHIOBELLO	19,6	83,4	10,7	86,0
Piccola	FERMO	18,1	92,2	10,0	86,0
Piccola	OVADA	11,5	101,9	11,5	86,0
Piccola	CARNIA	9,3	48,8	12,3	85,0
Piccola	BARI NORD STAZIONE	88,0	183,6	88,0	85,0
Piccola	LANATE	1,8	171,5	9,3	80,0
Piccola	LACEDONIA	9,3	17,4	0,3	85,0
Piccola	VALLATA	8,9	15,4	0,4	85,0

Abbate

[Handwritten signature]

sistema "aperto"

pag. 3/5

[Multiple handwritten signatures and notes, including "Sestri", "Michele", and "L. Petrucci"]

ELENCO STAZIONI - TURNI NOTTURNI

Classi	STAZIONI	CORRETTIVI ADATTAMENTO CARICO DI LAVORO			
		scontino	% automazione	n. richieste MCT	capienze traffico (transiti x turno)
Grande	MILANO NORD	8,2	5,2	2,7	0,0
Grande	COMO GRANDATE	8,3	3,4	3,3	0,0
Grande	MILANO EST	22,5	6,8	1,4	0,0
Grande	ROMA SUD	2,2	4,8	2,0	0,0
Grande	PRATO EST	9,3	3,0	1,0	0,0
Grande	MILANO SUD	15,0	5,0	2,0	0,0
Grande	BERGAMO	0,7	5,7	2,1	0,0
Grande	SALERNO	8,0	3,0	1,0	0,0
Grande	BIRENZE OVEST	3,2	3,0	1,8	0,0
Grande	NAPOLI NORD	3,6	5,7	1,3	0,0
Grande	GENOVA OVEST	8,8	1,7	1,3	0,0
Grande	ROMA OVEST	10,2	3,0	3,0	0,0
Grande	PISTOIA	12,2	6,5	2,0	0,0
Grande	FIRENZE SUD	5,7	6,0	2,0	0,0
Grande	GALLARATE OVEST	3,1	5,0	1,0	0,0
Grande	CASERTA NORD	0,7	5,0	2,0	0,0
Grande	ORTI	10,7	3,0	1,5	0,0
Grande	FIRENZE CERTO	20,8	5,0	1,5	0,0
Grande	BD. S. LAZZARO	15,0	1,0	1,0	0,0
Grande	NAPOLI EST	15,0	1,6	1,0	0,0
Grande	ROMA NORD	5,9	2,2	1,7	20,0
Medio Gr	GALLARATE NORD	7,4	4,6	0,8	20,0
Medio Gr	MONTECATINI TERME	33,7	5,6	1,8	20,0
Medio Gr	UGOVIZZA TARVISIO	13,0	5,2	1,4	20,0
Medio Gr	SCANDICCI	10,1	5,2	1,3	20,0
Medio Gr	BRESCIA OVEST	7,4	3,7	0,7	20,0
Medio Gr	PRATO OVEST	8,0	4,5	1,2	20,0
Medio Gr	GENOVA EST	3,9	6,6	2,2	20,0
Medio Gr	CASERTA SUD	6,1	5,2	1,1	20,0
Medio Gr	CAPRIATE	5,7	4,2	1,2	40,0
Medio Gr	GENOVA VOLTRI	9,4	5,5	1,1	40,0
Medio Gr	GENOVA NERVI	13,2	5,6	1,2	40,0
Medio Gr	RICCIONE	8,8	5,4	1,3	40,0
Medio Gr	RAPALLO	7,1	6,0	1,1	40,0
Medio Gr	ROVATO	14,3	9,0	1,5	40,0
Medio Gr	RIMINI SUD	3,6	13,4	1,2	80,0
Medio Pi	FIANCO ROMANO	8,4	9,8	1,4	80,0
Medio Pi	VENEZIA	6,5	5,1	1,4	80,0
Medio Pi	GENOVA AEROPORTO	8,8	5,9	1,1	80,0
Medio Pi	CALENZANO-SESTO FIORENTINO	11,9	6,2	1,1	80,0
Medio Pi	SAVONA VADO	19,0	7,6	1,6	80,0
Medio Pi	BOLOGNA CASALECCHIO	12,6	5,1	2,5	80,0
Medio Pi	BOLOGNA ARCOVEGGIO	12,3	11,7	1,6	80,0
Medio Pi	MACERATA	10,9	4,1	0,7	80,0
Medio Pi	VALDARNO	8,1	11,5	4,1	80,0
Piccola	IMOLA	7,3	11,0	3,2	80,0
Piccola	CAPUA	3,7	7,6	2,3	80,0
Piccola	MONTEPORZIO	7,8	9,9	2,7	80,0
Piccola	BENEVENTO	6,0	21,4	4,7	80,0
Piccola	NOLA	8,0	24,9	3,7	80,0
Piccola	PISA NORD	2,5	9,1	3,2	80,0
Piccola	CAVENAGO	11,8	31,8	9,1	80,0
Piccola	MODENA NORD	8,0	12,6	4,0	80,0
Piccola	LODI	9,5	31,3	6,3	80,0
Piccola	FROSINONE	9,0	11,9	3,8	80,0
Piccola	FORLI'	6,1	9,6	2,8	80,0
Piccola	OSPITALETTO	4,0	9,2	2,9	80,0
Piccola	TREZZO	17,6	24,1	7,4	80,0
Piccola	ANCONA NORD	10,7	11,1	2,9	80,0
Piccola	CESENA	16,0	10,8	4,1	80,0
Piccola	VALDICHIANA	4,6	9,4	1,7	80,0
Piccola	MONSELICE	7,7	10,5	2,9	80,0
Piccola	AVELLINO EST	13,4	16,8	4,4	80,0
Piccola	RAVENNA	12,1	30,8	6,0	80,0
Piccola	RIMINI NORD	7,7	24,4	4,8	80,0
Piccola	CATTOLICA	3,9	7,7	1,6	80,0
Piccola	GENOVA PEGLI	4,0	10,8	2,1	80,0
Piccola	PALAZZOLO	4,9	10,4	2,7	80,0
Piccola	AVELLINO OVEST	7,1	9,1	2,6	80,0
Piccola	PADOVA INDUSTRIALE	6,4	11,0	2,6	80,0
Piccola	FAENZA	4,4	11,3	4,0	80,0
Piccola	AGRATE NORD				

[Handwritten signatures and notes on the right margin]

[Handwritten notes on the left margin]

Grandi stazioni

STAZIONI	Produttività 2006	Produttività
BERGAMO	587	645
BOLOGNA S.LAZZARO	608	624
CASERTA NORD	675	656*
COMO-GRANDATE	593	656
FIRENZE CERTOSA	637	645
FIRENZE OVEST	661	645*
FIRENZE SUD	626	645
GALLARATE OVEST	627	645
GENOVA OVEST	594	645
MILANO EST	595	634
MILANO NORD	689	666*
MILANO SUD	508	533
NAPOLI EST	664	634*
NAPOLI NORD	679	618*
ORTE	559	629
PISTOIA	643	656
PRATO EST	640	634*
ROMA NORD	531	608
ROMA OVEST	624	666
ROMA SUD	599	624
SALERNO M.S.S.	663	829*

* Vedi quanto previsto nel verbale di accordo Punto 2 - Esazione

Handwritten signature

Handwritten initials/signature

Handwritten signatures and initials

PREVISIONE TRAFFICO MANUALE - metodologia di calcolo

Valeri

Pianificazione annua

a)* mese inv./le = (mese inv./le (anno-1)) X (1 + (Δ% (Semestre inv./le (anno-1))/(Semestre inv./le (anno-2))))

b) mese estivo = (mese estivo (anno-1)) X (1 + (Δ% (Semestre estivo (anno-1))/(Semestre estivo (anno-2))))

Alfieri

Previsione traffico manuale
per la determinazione turni/prestazioni da applicare

j) mese di riferimento = (mese (anno prec.)) X (1 + Media del Δ% dei 3 singoli mesi precedenti vs gli stessi mesi dell'anno precedente)

Alfieri

lm

Nota: Semestre inv./le = Nov.-: -Apr.: Semestre estivo = Mag. -: -Ott.

a)* In riferimento alla definizione dell'organico base esattoriale si utilizzerà il parametro mensile 198/12.

FR

mm

OM

Alfieri

Alfieri

VERBALE DI ACCORDO

Il giorno 2007, presso gli uffici della Società, si sono incontrati:

la Direzione aziendale

le Segreterie Nazionali FILT- CGIL, FIT-CISL, ULTRASPORTI, SLA-CISAL ~~.....~~

per analizzare gli aspetti relativi alla installazione di sistemi satellitari e delle telecamere sugli automezzi destinati ai servizi di Viabilità e Manutenzione.

La Direzione Aziendale ha illustrato le motivazioni della installazione di tali apparati che, in sintesi, sono funzionali a:

- o la rilevazione satellitare della posizione del veicolo, finalizzata esclusivamente alle esigenze di sicurezza della circolazione, alla miglior gestione degli incidenti (consentendo di individuare il mezzo più vicino al luogo dell'evento, accelerando conseguentemente le procedure di soccorso) e più in generale ad offrire una migliore qualità del servizio alla clientela;
- o automatizzare alcuni processi di comunicazione con la sala radio delle Direzioni di Tronco

Il sistema satellitare sarà utilizzato esclusivamente al fine del tracciamento del veicolo e consente, inoltre, di limitare il rischio "furti" dei mezzi della Società.

Il tracciamento dei veicoli sarà disposto nel pieno rispetto delle vigenti normative sulla tutela della privacy.

Più in particolare:

Il sistema rileva la posizione dei mezzi e la evidenzia su un sistema centrale accessibile da:

Direttore di Esercizio (intera rete)
Direttore di Tronco (Tronco di competenza)
Responsabile Esercizio (Tronco di competenza)
Sala radio (Tronco di competenza)

I dati relativi al posizionamento dei mezzi sono registrati su un sistema centrale e conservati per un periodo minimo di 6 mesi. A tale "data base" hanno accesso solo l'amministratore di sistema, che può fornire eventuali estrazioni di dati su richiesta scritta (anche a mezzo e mail) formalizzata da parte dell'autorità giudiziaria.

L'estrazione dei dati potrà essere richiesta solo per finalità di giustizia connesse con eventi rilevanti (incidenti o significativi eventi di viabilità).

Saranno attivate inoltre tutte le misure di sicurezza per la protezione dei dati sia da accessi non autorizzati che per l'eventualità di perdita accidentale delle informazioni.

La Direzione Aziendale conferma che il sistema satellitare non si riferisce e non influisce in alcun modo sul controllo dei propri dipendenti e sull'attività lavorativa dagli stessi svolta.

Handwritten signatures:

- Top left: *Luigi...*
- Below top left: *M...*
- Center: *Carlo...*
- Below center: *M...*
- Right side: *Adriano...*
- Below right side: *M...*
- Bottom center: *M...*
- Far left: *OK*
- Below far left: *D.*

FORMAZIONE

PROGETTI IN FASE DI REALIZZAZIONE - ANNI 2007/2008

PERSONALE DELLE DIREZIONI DI TRONCO

ATTIVITA' RIVOLTA ALL'AREA ESAZIONE

L'attività formativa rivolta all'area Esazione per l'anno 2007 si pone gli obiettivi di migliorare la qualità del rapporto con il cliente e di rafforzare la capacità di visione dei ruoli coinvolti, sviluppando una maggiore integrazione verso le altre famiglie professionali.

Attività svolta nell'anno:

- Mantenimento attività Progetto Esatto su 3 DDTT ed integrazione ulteriore tratta DT5.

Attività in corso:

- Pubblicazione newsletter "Strada facendo"
- Pubblicazione "Volantino" Esazione
- Elaborazione del "Manuale di primo intervento esattori"
- Corsi generici di micro-lingua per il front-line

Attività prevista nell'anno:

- Formazione 626 esattori nel periodo 2007-2011 (come da piano quinquennale sulla sicurezza)
- PC nelle stazioni

Destinatari:

- Popolazione esattoriale
- Gestori di Tratta
- Addetti MCT

ATTIVITA' RIVOLTA ALL'AREA IMPIANTI

L'obiettivo principale dell'attività formativa rivolta all'area impianti è quello di implementare il sistema di "Knowledge Management" per l'aggiornamento continuo delle competenze professionali dei diversi ruoli.

Attività in corso:

- Corsi tecnici rivolti ai B1 polifunzionali
- Corsi specialistici rivolti agli A1-B
- Incontri infoviabilità SIV/Sale Radio

Attività prevista nell'anno:

- Definizione di una policy relativa ai percorsi formativi minimi per tipologia mansione/inquadramento
- Pubblicazione "Newsletter impianti"
- Formazione 626 esattori nel periodo 2007-2011 (come da piano quinquennale sulla sicurezza)

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Destinatari:

- Personale impianti

ATTIVITA' RIVOLTA ALL'AREA ESERCIZIO

Gli interventi formativi rivolti all'area esercizio sono finalizzati a rafforzare l'operatività del personale impegnato su tratta e ad accrescere e migliorare l'integrazione, la visibilità e le capacità gestionali dell'intero reparto.

Attività svolta nell'anno:

- Follow up operatori COV per la messa in onda delle previsioni traffico

Attività in corso:

- Progetto formativo per Coordinatori CE
- Realizzazione manuali operativi per lo svolgimento in qualità e sicurezza delle attività internalizzate
- Incontri COV/Sale Radio
- Definizione procedura sversamento in AdS
- Realizzazione nuovo vestiario per Operatori manutenzione
- Incontri per facilitare i processi di comunicazione COV/Isoradio

Attività prevista nell'anno:

- Realizzazione DVD multimediale per le Operazioni Neve
- Definizione procedura formazione addetti pulizie AdS
- Intervento per operatori COV per il miglioramento degli interventi radio ed elaborazione testi relativi all'infonchiabilità

Destinatari:

- Coordinatori CE
- Operatori manutenzione
- Personale COV

PERSONALE DELLE DIREZIONI GENERALI

Gli interventi formativi rivolti al personale delle DDGG sono finalizzati a favorire la diffusione della mission e della cultura aziendale e a supportare il personale nelle differenti e specifiche attività lavorative, fornendo strumenti e conoscenze per potersi integrare al meglio in azienda. Le aree su cui vertono tali interventi sono:

• PROGETTI DI SVILUPPO ORGANIZZATIVO E DI FORMAZIONE AL RUOLO

Attività in corso:

- Percorso di supporto al nuovo ruolo (affiancamenti/coaching)
- Percorsi di inserimento in azienda
- Percorso formativo per personale HR
- Progetti di comunicazione specifici per area
- Percorso Leader del futuro
- Realizzazione di un "kit di benvenuto" per i neoassunti

Destinatari:

- Personale Gruppo Autostrade

• SVILUPPO E FORMAZIONE INFORMATICA

Attività in corso:

- Sviluppo e restyling portali intranet
- Sviluppo piattaforma per l'e-learning
- Implementazione Web Fiction
- Formazione su Software aziendali
- Sap
- Web Intelligence
- NPA
- Business Objects
- Autocad/Automap
- Pacchetto Office - base ed avanzato
- Microsoft Project
- WIRE

Destinatari:

- Personale Gruppo Autostrade

• PROGETTI ED ATTIVITA' FORMATIVE TRASVERSALI

Attività svolta nell'anno:

- Incontri CIV/Sale Radio
- Formazione manageriale
- Progetto Economics
- Sviluppo della leadership "Direzione d'orchestra"
- Interventi outdoor: Guida sicura, Sulle orme di Balto, Sailing Outdoor
- Formazione 231 Sam e Tangenziale
- Corso AVID per personale impianti supporto utenti Roma per predisposizione filmati aziendali interni ed esterni

Attività in corso:

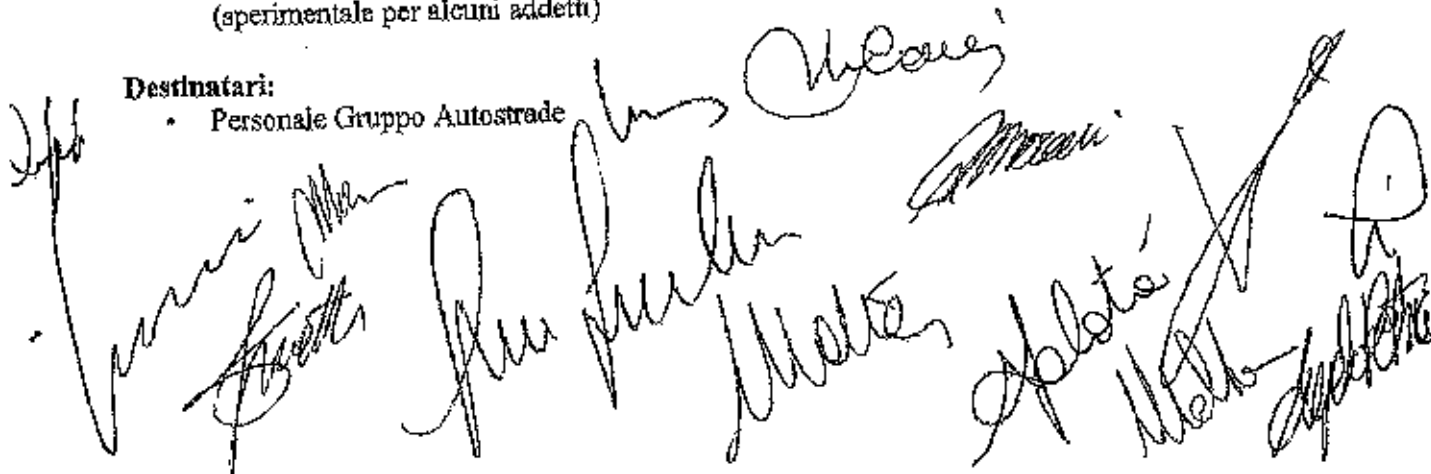
- Formazione risposta telefonica per personale CIV
- Progetti Call Center RMPP per suscitare interesse per il telepass
- Formazione 626 impiegati e preposti nel periodo 2007-2011 in aula e su supporto multimediale (come da piano quinquennale sulla sicurezza)

Attività prevista nell'anno:

- Evento di comunicazione interna 2007
- Formazione 231 Spea
- Progetti di lingue straniere
- Realizzazione di progetti formativi finanziati:
- Voucher formativi per corsi di lingue personale CIV, Centralino, Call Center Commerciale (sperimentale per alcuni addetti)

Destinatari:

- Personale Gruppo Autostrade



Handwritten signatures and initials of various individuals, likely representing the management or staff involved in the project.

Roma 18/09/20

In riferimento all'ipotesi di accordo retrocedi
 in data odierna, la D.D. si riserva
 la riserva dopo la emanazione di
 decreti o comunque entro il 15 ottobre.

Per il generale
 Per il generale
 Per il generale
 Per il generale
 Per il generale

Per il generale