Umbria Mobilita' Esercizio S.r.l.	
Protocollo	0011232
Data	11/09/2014
Classificazione	R.15.1.PE

UMBRIA MOBILITA' ESERCIZIO S.R.L.

VERBALE DI ACCORDO AZIENDALE

PREMIO DI RISULTATO

Il giorno 11 settembre 2014 in Perugia, presso la sede aziendale di Umbria Mobilità Esercizio Srl si sono incontrate:

- Umbria Mobilità Esercizio Srl (Ing. Franco Viola, Dott. Luciano Grazzini, Ing. Velio Del Bolgia e Dott. Alessio Cinfrignini);
- Le OO.SS.: Filt-Cgil, Uil Trasporti, Fit-Cisl, Faisa-Cisal, Ugl Autoferrotranvieri, Orsa, delle rispettive Segreterie Regionali;

per procedere alla stipula di un accordo avente ad oggetto la definizione di obiettivi di miglioramento della redditività, produttività, competitività e qualità dell'azienda per il periodo 1 luglio 2014 - 30 giugno 2017, in relazione ai quali determinare le risorse economiche da attribuire ai lavoratori a titolo di Premio di Risultato e le conseguenti modalità di erogazione.

Le parti convengono che il presente accordo disciplina il solo PdR realizzato dal personale autista e che, pertanto, solo quest'ultimo beneficia delle correlate attribuzioni.

Resta salva la possibilità per le parti di procedere a separate intese per altri segmenti della popolazione dipendente.

Dopo ampio ed articolato dibattito, svoltosi in numerose riunioni le Parti

considerato che:

- la riforma del TPL con il conseguente passaggio dal regime delle concessioni a quello dei contratti di servizio - introduce criteri di concorrenza e competitività e determina significativi cambiamenti all'interno dell'azienda afferenti la cultura

aziendale, la gestione, l'efficienza e l'economicità dei servizi e dei processi produttivi ed organizzativi;

- l'Azienda ribadisce l'assoluta necessità e l'imprescindibile bisogno di impostare il funzionamento dell'organizzazione e conseguentemente la gestione del Premio di Risultato sulla base di oggettivi parametri di miglioramento della redditività, produttività, competitività e qualità;

- la vigente normativa consente di ottenere, alle condizioni di legge, la parziale detassazione e la parziale decontribuzione per le erogazioni economiche (incerte sia nella corresponsione che nell'ammontare) essendo correlate specificamente alla misurazione di incrementi di produttività, competitività e qualità dell'azienda;

- considerato che Umbria Mobilità Esercizio srl è impresa conferitaria da Umbria TPL e Mobilità SpA del ramo di azienda afferente la gestione del TPL in esito ad operazione Societaria Straordinaria derivata dalle insuperabili difficoltà finanziarie e patrimoniali di quest'ultima, cosicché occorre procedere alla massima razionalizzazione ed efficientamento dell'apparato produttivo, auspicabilmente in un quadro di persistente consenso sociale;

ricordato che:

1) Il Premio di Risultato è per sua natura correlato al raggiungimento di obiettivi di miglioramento che sono di interesse comune tra Azienda e i suoi Lavoratori e pertanto non possono essere dati per certi e restano soggetti alla variabilità conseguente alla motivazione e disponibilità dei singoli lavoratori, siccome previsto dall'art. 6 A.N. 25.7.1997.

   In questo senso le erogazioni economiche devono essere specificatamente e direttamente correlate alla misurazione/raggiungimento di incrementi di produttività, qualità e competitività, che saranno assunti come indicatori dell'andamento economico dell'Azienda, dei suoi risultati e considerato che sia

l'ammontare che la corresponsione non è determinabile a priori né è consolidabile;

2) La sussistenza del diritto allo sgravio contributivo e agli sgravi fiscali per il PdR e per le voci retributive variabili, che concorrono a determinare la struttura dello stesso PdR nelle misure previste dalla legge, è subordinata all'assolvimento delle formalità e con le modalità previste dallo specifico D.P.C.M., nonché alla copertura finanziaria disposta, anno per anno dalla normativa statuale.

3) Il P.d.R. sarà strutturato sulla base di indicatori specifici di produttività, redditività, qualità, efficienza come più avanti meglio specificato.

Premesso che:

Le Parti, dopo numerosi incontri ed articolate discussioni, richiamata la "Nota aziendale negoziale di riferimento strategico" consegnata in data 4 giugno 2014, condividono la necessità di stipulare un accordo che definisca nuove regole a regolamentazione e disciplina dell'orario di lavoro, della sua articolazione in turni di lavoro del personale viaggiante, funzionalmente all'obiettivo condiviso di accrescere la produttività e l'efficienza aziendale. Target minimo di incremento di produttività è fissato nella rimodulazione dei turni di guida, per pervenire ad **una riduzione dei turni guida feriali pari a 40 unità nel periodo scolastico, una riduzione dei turni di guida feriali di 25 unità nel periodo non scolastico ed una riduzione dei turni festivi pari a 4 unità.**

Allo stesso tempo le Parti convengono di aggiungere al predetto obiettivo di incremento di produttività un ulteriore obiettivo di incremento della vendita a bordo dei titoli di viaggio, quale elemento a concorso del miglioramento della complessiva redditività aziendale e della lotta alla evasione tariffaria.

Quanto sopra considerato, ricordato e premesso viene dalle Parti sussunto come parte integrante ed essenziale del presente accordo.

Per dare corso al conseguimento degli obiettivi di cui sopra le Parti convengono quanto segue:

1- INCREMENTO DI PRODUTTIVITA'

Per conseguire l'obiettivo, che prevede nel quadro negoziale prefigurato dalla nota aziendale di cui sopra il perseguimento di accresciuta produttività tramite il superamento delle attuali disposizioni contrattuali che assentono 30 minuti di tempo di lavoro per lo svolgimento della prestazione "ad agente unico", le Parti convengono di adottare le norme di seguito riportate, rimuovendo come espressamente caducate tutte le disposizioni contrattuali contrastanti.

Il complesso normativo sottostante costituisce quindi disciplina unica ed inscindibile.

1.1 *Orario di Lavoro*

Si richiama il quadro normativo del CCNL che espressamente cita : "ai sensi dell'art. 6, lett. a), e dell'art. 4, Allegato A), A.N. 27 novembre 2000, di rinnovo del CCNL, la durata dell'orario settimanale di lavoro, contrattualmente prevista, è stabilita in 39 ore settimanali realizzate come media nell'arco temporale di 17 settimane consecutive (c.d. "periodo di compensazione").

Si precisa che ai fini del calcolo della durata media dell'orario settimanale, le 17 settimane consecutive (4 mesi) sono da considerarsi come periodo massimo di computo, ferma restando la prevalente disciplina che l'eventuale evoluzione normativa del CCNL dovesse recare sull'argomento.

1.2 *Tempi accessori e relative prestazioni*

L'orario di lavoro dei turni di servizio è definito conformemente con le specifiche norme che lo definiscono e regolamentano e che, riassumendo, comprendono, oltrechè i tempi impiegati per la guida, anche i tempi impiegati in tutte le prestazioni accessorie e complementari alla stessa e forfetariamente determinati

nella misura di 30 minuti per ogni turno di lavoro. Di seguito vengono definiti nel dettaglio le mansioni ricomprese :

- pre turno:
  - ritiro delle tabelle di marcia ed eventuali pannelli indicatori di linea,
  - preparazione del veicolo,
  - rabbocco liquidi,
  - controllo avvenuto rifornimento,
  - avviamento motore e riscaldamento,
  - predisposizione documenti di viaggio,
  - attivazione dei sistemi elettronici di bordo (cartelli, display, AVM, AVL, Obliteratrice, ecc..);
- adempimenti nel corso del servizio:
  - pre corsa (intermedia),
  - post corsa (intermedia);
- post turno:
  - parcheggio e/o rimessaggio autobus,
  - disattivazione dove previsto dei sistemi elettronici di bordo,
  - riposizionamento delle tabelle di marcia ed eventuali pannelli indicatori di linea;
- ed inoltre:
  - compilazione del blocco di bordo,
  - adempimento nel corso del servizio,
  - cambio autobus ed operazioni conseguenti compresi spostamenti,
  - il tempo occorrente per il trasferimento, per l'inizio, cambio turno o termine turno, dal o al deposito fino al punto utile per prendere servizio, sempre nell'ambito del territorio comunale. I trasferimenti possono avvenire con mezzi di linea, mezzi messi a disposizione dall'azienda o per brevi percorsi a piedi.

Non sono ricompresi nei tempi accessori:

- Tempi di trasferimento nei turni spezzati dei servizi urbani, dal luogo di cessazione del pezzo del turno a quello di ripresa dello stesso; tali tempi di trasferimento saranno riconosciuti secondo il mezzo usato per il trasferimento (se con percorso pedonale a 6 km/h, se con mezzo di linea 15 km/h);
- Tempi di trasferimento alla guida del mezzo come corse a vuoto o trasferimento (VAV), saranno calcolati come segue:
  - Tempi tratte urbani: 30 km/h,
  - Tempi tratte extraurbane: 45 km/h;
- I tempi di trasferimento (raggiungimento) maggiori o uguali a 10' già precedentemente contenuti nei turni come esemplificato nell'allegata tabella A).

L'azienda si impegna altresì a mantenere il servizio navetta al personale viaggiante ove attualmente previsto

1.3 *Nastro lavorativo e Indennità supero nastro*

Il "*nastro lavorativo*" individua la durata dell'arco temporale della giornata entro il quale si svolge il turno di servizio programmato con l'aggiunta dei 30 minuti dei tempi accessori forfetizzati.

Al fine di definire l'applicazione del nastro lavorativo sui turni, i servizi vengono suddivisi in tre categorie:

a) <u>Servizi urbani di medie dimensioni (Perugia Urbano e Terni Urbano)</u>

- nastro lavorativo fino alle 8 h: limite minimo 50%
- nastro lavorativo dalle 8h 01 min. fino alle 9 h: il restante 50%
- il limite delle 9 h può essere superato per un numero massimo di turni pari al 12%.
- la percentuale riportata sopra può essere incrementata di un ulteriore 8% di turni su base volontaria.

b) <u>Servizi urbani di piccole dimensioni (Spoleto Urbano, Foligno Urbano e Orvieto Urbano)</u>

- nastro lavorativo fino alle 9 h: limite minimo 60%
- nastro lavorativo dalle 9h 01 min. fino alle 10 h: il restante 40%
- il limite delle 10 h può essere superato per un numero massimo di turni pari al 20%.
- la percentuale riportata sopra può essere incrementata di un ulteriore 8% di turni su base volontaria.

c) <u>Servizi extraurbani e altri urbani di piccole dimensioni</u>

- Nastro lavorativo fino alle 12 h. e 00 min. e nastro medio non superiore a 9 h. e 35 minuti.
- Il limite delle 12 ore può essere superato per un numero massimo di turni pari al 18%.
- La percentuale riportata sopra può essere incrementata di un ulteriore 8% di turni su base volontaria.

Indennità supero nastro

L'indennità di supero nastro viene assegnata ai turni di lavoro che eccedono le 8 ore calcolate tra l'inizio e la fine del turno stesso assommando i tempi accessori forfetizzati come da tabella di seguito definita:

Ore impegno turno		Unità nastri	€ Importo
08:01	08:30	1	€ 1,03
08:31	09:00	2	€ 2,07
09:01	09:30	3	€ 2,83
09:31	10:00	4	€ 3,62
10:01	10:30	5	€ 4,40
10:31	11:00	6	€ 5,18

Ore impegno turno		Unità nastri	€ Importo
11:01	11:30	7	€ 6,74
11:31	12:00	8	€ 7,52
12:01	12:30	9	€ 9,08
12:31	13:00	10	€ 10,64
13:01	13:30	11	€ 12,20
13:31	14:00	12	€ 13,76
14:01	14:30	13	€ 15,32
14:31	15:00	14	€ 16,88
15:01	15:30	15	€ 18,44
15:31	16:00	16	€ 20,00

Alle misure dell'articolazione indennitaria di cui sopra, fanno eccezione i turni che storicamente fruiscono di indennità maggiorata che viene conservata in identico valore e limitatamente ai turni predetti.

In caso di un diverso assetto dei servizi e quindi dell'organizzazione del lavoro, le parti si impegnano ad attivare un confronto riguardo il presente punto.

1.4 *Calcolo Indennità di diaria ridotta*

L'indennità di diaria ridotta di cui all'art. 21/A del CCNL 23.07.1976 è così ivi disciplinata:

- 24%: assegnate ai turni per periodi continuativi fuori residenza maggiori di 10 ore oppure per periodi non continuativi fuori residenza maggiori di 14 ore.
- 13%: assegnate ai turni per periodi non continuativi fuori residenza fra le 10 e le 14 ore.
- 9%: assegnate ai turni per periodi continuativi fuori residenza maggiori di 6 ore.

L'applicazione della normativa sopra riportata dal CCNL si intende realizzata con le seguenti definizioni.

Periodo continuativo fuori residenza: è il periodo ininterrotto di lavoro espletato fuori residenza. Si chiarisce che tale periodo non è interrotto da soste in residenza inferiori o uguali a 10 minuti ovvero da soste fino a 45 minuti che ricadono nelle fasce orarie 12:00-14:30 e 19:00-21:30. Nella nozione di soste in residenza rientra anche l'attività di guida in residenza. Il periodo continuativo fuori residenza viene computato con decorrenza dall'orario di partenza della tratta che porta fuori residenza.

Fermo quanto sopra per la definizione convenzionale del periodo continuativo e non continuativo fuori residenza, restano naturalmente confermate le disposizioni del CCNL sull'istituto.

1.5 *Calcolo soste*

Le soste fino a 30 minuti sono considerate tempo di lavoro.

Le soste fuori residenza sono calcolate come tempo di lavoro nella misura del 12%.

1.6 *Pulizia Interna/Esterna, rifornimento autobus e servizio pacchi*

Premesso che la pulizia di tutti i veicoli aziendali, oltre che contribuire significativamente all'immagine e al decoro del brand aziendale, costituisce presupposto per il rispetto delle norme sulla circolazione dei veicoli prevista dal Codice della Strada (visibilità del veicolo, efficienza dei proiettori e delle luci di posizione, leggibilità della targa identificatrice, etc.), i conducenti potranno provvedere alla pulizia interna ed esterna dell'autobus.

Il tempo dedicato all'assolvimento delle attività previste è forfettariamente determinato in 30 minuti complessivi (15 minuti pulizia interna e 15 minuti pulizia esterna, anche frazionabili) e tale tempo andrà a sommarsi all'orario di lavoro giornaliero.

Le modalità esecutive di tale prestazione saranno fornite con apposito

regolamento aziendale

Ove previsto dalla tabella di marcia, il personale di guida provvede direttamente al rifornimento del combustibile dell'autobus con le modalità operative già in uso e per tale operazione il tempo viene quantificato in 5 minuti per relativa mansione assegnata al turno di lavoro.

Il tempo riconosciuto per il carico e scarico pacchi compreso materiale interno (borsa aziendale e altro) è pari a 5 + 5 minuti.

1.7 *Buoni Mensa*

Il buono pasto nel Valore di € 5,16 viene assegnato a tutti i Turni di lavoro che rientrano in uno dei seguenti parametri:

Turni mattinali con inizio prima delle ore 12,00 (< 12,00) e terminano dopo le ore 12,59 (≥ 13,00);

Turni pomeridiani con termine dopo le ore 19,59 (≥ 20,00); indipendentemente dall'orario di inizio;

Se il turno inizia prima delle ore 10,00 (<10,00) e termina dopo le ore 19,59 (≥20,00) spettano 2 buoni mensa;

1.8 *Straordinario fuori turno*

Per prestazioni straordinarie inferiori alle 2h (esclusi i tempi all'interno del turno, le eccedenze dovute al prolungamento e/o anticipo del turno assegnato), riconoscimento di 2h fisse di lavoro straordinario. Per prestazioni superiori alle 2h riconoscimento dell'orario effettivamente svolto con l'arrotondamento alla mezz'ora superiore.

Per lo straordinario fuori turno e con soste viene riconosciuto l'impegno effettivo dall'inizio del pezzo alla fine del pezzo senza arrotondamenti.

1.9 *Riposo settimanale/periodico*

Nel rispetto di quanto previsto dalla menzionata norma del CCNL sull'orario di lavoro, il personale conducente di linea ruota su turnazioni caratterizzate da cadenze tali da consentire il rispetto della normativa in materia di riposi e di orario di lavoro.

In applicazione dell'organizzazione del servizio e di quanto previsto dall'art. 6, lett. e), A.N. 27 novembre 2000, di rinnovo del CCNL, la tipologia di rotazione nei turni di servizio, applicata, di norma, sarà il **6+1** (orario di lavoro distribuito su sei giorni lavorativi e riposo settimanale/periodico), o il **5+2**.

Nelle residenze di servizio alle quali fanno capo servizi festivi e nei casi di sopravvenute e comprovate esigenze di servizio, l'eventuale fruizione del riposo settimanale con cadenza diversa dal 7° giorno sarà disciplinata ai sensi del CCNL (spostato riposo).

Per i servizi extraurbani e per gli urbani di piccole/piccolissime dimensioni, allorquando nell'arco temporale delle 17 settimane consecutive (4 mesi) il lavoratore maturi un orario superiore alle 39 ore settimanali medie, tali tempi potranno essere integralmente pagati o, su richiesta del dipendente, commutati in riposi compensativi (n. 1 riposo compensativo ogni 6:30 di lavoro).

Per i servizi urbani di medie dimensioni (Perugia Urbano e Terni Urbano), si fa riferimento alla durata media giornaliera dei turni di lavoro programmata (turnazione scolastica e non scolastica). Ove tale durata risulti superiore a quella media contrattuale (6:30) al personale autista, inserito nelle rotazioni stabilite, saranno attribuiti riposi aggiuntivi annui in maniera corrispondente alla quantificazione ricavabile dall'applicazione del parametro costituito da 1' 07'' per ogni minuto di effettivo lavoro eccedentario rispetto alla media oraria di cui sopra.

La disciplina speciale di cui alla presente disposizione ha efficacia limitata al personale attualmente in forza con qualifica di operatore di esercizio, applicandosi invece criteri e computo ordinario per il personale di prossima assunzione.

Le turnazioni e le relative rotazioni saranno concertate con le OO:SS

1.10 *Indennità per rimpiazzi*

Viene definito "Rimpiazzo" l'evento per cui un turno di lavoro di una residenza viene assegnato ad un operatore di un'altra residenza con la conseguenza che possono cambiare alcune competenze legate al turno da ricoprire e, in particolare:

- Il tempo di lavoro in relazione al 12% fuori residenza;
- L'indennità di diaria che varia dal 9% 13% 24% al 0% 15% 50% con regole definite dal CCNL;
- Qualora il rimpiazzo viene effettuato con autovettura propria un rimborso chilometrico pari ad 1/5 del costo di un litro di benzina;

Viene inoltre attribuito un compenso a titolo di prestazione straordinaria pari al tempo necessario a trasferirsi da e per la residenza del turno di lavoro da effettuare pari a 1 minuto/km percorso; tale compenso viene elevato a 1 minuto e 20 secondi/km percorso nel caso in cui il personale venga comandato su un turno che rientra in residenza e se vengono meno le indennità di diaria e il fuori residenza.

E' prevista la costituzione di gruppi di rimpiazzo e di noleggio (normativa e regolamentazione da definire per i noleggi entro 2 mesi dalla firma del presente accordo) nelle residenze di Perugia, Terni, Spoleto e Foligno, come primari gruppi chiamati a svolgere tali funzioni.

Nelle altre residenze esterne, il gruppo avrà in organico un conducente di linea aggiuntivo in base al numero di turni, uno ogni sette, qualora la distanza sia piuttosto considerevole e che vi sia invarianza di turni tra il periodo scolastico e quello estivo;

1.11 *Pubblicazione del servizio settimanale/giornaliero*

Fermo restando le rotazioni programmate di norma, nei due periodi scolastico e non scolastico, la periodicità settimanale decorre dalla domenica al sabato

successivo e la pubblicazione del servizio settimanale avviene entro le ore 15:00 di ogni venerdì.

La variazione giornaliera della vestizione turni si sviluppa in due fasi:

- effettuata prima delle ore 12:00 del giorno precedente il servizio - ricevute ed accettate le richieste di modifica, l'ufficio vestizione apporta le variazioni alla programmazione giornaliera e ristampa il servizio modificato per l'affissione nelle bacheche e per la conseguente presa visione da parte del personale.
- effettuata dopo le ore 12:00 fino al momento dell'esecuzione del servizio - il personale viene avvertito telefonicamente delle modifiche apportate.

L'azienda, al fine di agevolare la consultazione del servizio settimanale e le variazioni giornaliere, si impegna a replicare lo stampato cartaceo su una apposita intranet interna consultabile on-line, da realizzarsi nei tempi tecnici occorrenti e comunque non oltre il 31/12/2014.

Inoltre le assegnazione dei turni settimanali e giornalieri al personale disponibile (casella in bianco), compatibilmente con i turni nelle varie residenze, verrà effettuata tenendo conto delle ferie già programmate, dei permessi e malattie-infortuni già conosciuti.

1.12 *Cambio turno di servizio*

Al fine di agevolare il bilanciamento tra lavoro e vita privata, l'azienda in caso di necessità del lavoratore può accogliere la richiesta di cambio di turno tra conducenti della stessa residenza di lavoro.

Il cambio turno, anche nei casi di motivata concessione di una più prolungata specifica autorizzazione è, in ogni caso, subordinato all'avallo della competente struttura di Movimento che valuta la compatibilità della richiesta con l'esigenza di assicurare la sicurezza dell'esercizio e l'osservanza delle vigenti norme di legge e di contratto.

Con il cambio di turno sono riconosciute, a ciascuno dei lavoratori interessati, tutte le competenze maturate relativamente al turno effettivamente svolto.

****

Ogni norma derivante da contrattazione collettiva di secondo livello contrastante con quanto sopra o comunque afferente la materia della costruzione dei turni di guida, del calcolo del tempo di lavoro e degli istituti connessi, non richiamata nella normativa di cui sopra è da considerare caducata e non più efficace.

Le Parti stimano che l'adozione delle regole pattizie di cui sopra, considerate quali disciplina unitaria ed esclusiva per la costruzione dei turni di lavoro del personale autista, consentano il perseguimento di apprezzabile efficientamento dell'apparato produttivo del settore "Movimento" e ragguardevole incremento di produttività, la cui misura minima le Parti convengono essere individuata nella riduzione di complessivi 40 turni di guida (per ogni giorno feriale scolastico), 25 turni di guida (per ogni giorno feriale non scolastico) e 4 turni di guida (per ogni giorno festivo)

Il conseguimento di una più contenuta riduzione dei turni di guida sarà considerato come mancato raggiungimento del target convenzionalmente prefissato e pertanto, fatte salve le indennità di supero nastro di cui al precedente punto 1.3, non darà luogo ad alcun compenso per PdR, per come sotto definiti.

Per contro il raggiungimento o superamento delle soglie di accresciuta produttività, per come sopra individuate, sarà considerato pieno conseguimento dell'obiettivo e procurerà per il personale autista il diritto alle attribuzioni retributive sotto disciplinate.

Le Parti convengono che i valori incrementativi di produttività sopra determinati valgano evidentemente per l'ipotesi di sostanziale conservazione dell'attuale esercizio ovvero volume di produzione.
Eventuali significative modifiche dello stesso imposte dagli Enti affidanti procureranno l'esigenza di corrispondente riproporzionamento degli indici condivisi a misurazione dell'accresciuta produttività.

Per individuare quantità e modalità delle attribuzioni retributive correlate a compensazione del fattore lavoro per il raggiungimento dell'incremento di produttività predeterminato, le Parti convengono che si debba anzitutto ulteriormente rimarcare l'apporto che recano alla finalità convenuta i turni urbani ed extraurbani che risultino caratterizzati da nastri considerevolmente lunghi in ragione della ridistribuzione del tempo di lavoro provocata dalla soppressione di computo dei 30' a titolo di "agente unico", nonché dall'adozione delle regole di cui al presente accordo.

In detta logica i turni con tali caratteristiche vengono individuati in quelli superiori ad una durata di:

- 8h,30' per i servizi urbani di Perugia e Terni;
- 9h,30' per i servizi urbani di Foligno, Spoleto, Orvieto;
- 10h,30' per tutti gli altri servizi.

Per i turni con tali caratteristiche si conviene l'attribuzione, nella logica complessiva del PdR e quindi con il raggiungimento dell'obiettivo sopra specificato di incremento di produttività, di uno specifico compenso, da corrispondere naturalmente con le regole proprie di liquidazione del PdR come sotto specificate, pari a € 1,90 lordi per ogni turno giornaliero svolto con durata superiore alle soglie orarie differenziate di cui sopra.

Fermo tale rilievo in ordine ai turni con durata significativamente estesa come sopra, le Parti condividono che il raggiungimento del più volte rammentato obiettivo di

incremento di produttività viene conseguito con l'operato collettivo di tutti gli autisti, i quali, ruotando sul complesso di tutti i turni afferenti le residenze di lavoro rispettivamente assegnate, parimenti concorrono a tale obiettivo, con lo svolgimento di turni più produttivi di Km mediamente svolti per ogni singolo turno.

In ragione di ciò il Premio di Risultato, per la voce dovuta a titolo di incremento di produttività, deve essere assegnato a tutti gli autisti in relazione all'apporto complessivamente compiuto, ma misurato soggettivamente sulla base del concorso individuale, calcolato logicamente nel numero di turni giornalieri svolti.

A tal titolo saranno computati i soli turni giornalieri di guida svolti (nessun titolo di assenza sarà reputato equivalente alla prestazione effettiva del turno), attribuendo a fronte del raggiungimento dell'obiettivo un compenso aggiuntivo giornaliero pari a 2,50 euro lordi per ogni turno giornaliero svolto.

Tale compenso, sulla scorta della media delle prestazioni di guida giornaliere realizzate nell'anno 2013, pari a 257, produce un compenso lordo annuo individuale di € 642,50 lordi (corrispondenti oggi a circa € 578,25 netti in ragione dello specifico regime fiscale e contributivo assegnato ad oggi alle erogazioni salariali corrisposte in attuazione di intese finalizzate a migliorare le performance aziendali da appositi provvedimenti normativi a valere per ogni singolo anno).

Le modalità di liquidazione della voce saranno le seguenti:

- con cadenza trimestrale le Parti verificheranno il conseguimento dell'obiettivo di riduzione del numero di turni, come sopra quantificato, a parità sostanziale di esercizio;
- le verifiche si svolgeranno nei mesi di ottobre 2014, gennaio, aprile e luglio 2015;
- verificato tale conseguimento, si attribuisce ad ogni autista che vi ha concorso un compenso lordo corrispondente al prodotto di 2,50 euro per ogni turno di guida

prestato nel trimestre precedente. Tale erogazione avviene a titolo di acconto e con salvezza di ripetizione a fronte dell'esito difforme nelle verifiche successive;

- a fine anno, con l'ultima verifica di luglio 2015 si procederà a consuntivare definitivamente l'esito, definendo e saldando le spettanze individuali.

2- INCREMENTO DI VENDITA DA BIGLIETTAZIONE A BORDO

Le Parti convengono sull'opportunità di uno sforzo comune per arginare l'evasione tariffaria e contenere l'abusivismo.

A tal fine il personale autista può recare un rilevante contributo, concorrendo a verificare la dotazione di legittimo titolo di viaggio da parte dell'utenza, nonché provvedendo a vendere a bordo titoli di viaggio a chi ne sia sprovvisto, realizzando peraltro con ciò la piena efficacia del contenuto operativo del profilo professionale di inquadramento.

L'obiettivo in parola, finalizzato ad aumentare il volume dei titoli di viaggio venduti a bordo funzionalmente all'incremento di redditività aziendale, potrà stimarsi conseguito qualora il complesso di biglietti venduti a bordo in attuazione dell'impegno di cui sopra superi l'entità di biglietti venduta a bordo nel periodo di dodici mesi antecedente la prima annualità di vigenza della presente intesa.

Sono pertanto assunti come target di riferimento i biglietti venduti a bordo nel periodo 1° luglio 2013 – 30 giugno 2014.

Qualora nell'annualità 1° luglio 2014 – 30 giugno 2015 si registri una quantità finale complessiva di biglietti venduti inferiore, l'obiettivo dovrà intendersi non conseguito. Ove invece tale soglia sia superata, si attribuirà ad ogni autista un premio da quantificarsi in rapporto proporzionale alla quantità di biglietti individualmente venduti a bordo (dato assunto come indicatore del concorso individuale al conseguimento dell'obiettivo collettivo) e calcolato come segue:

- fatta salva un prima fascia di franchigia per un primo lotto di biglietti venduti a bordo pari a n. 150 biglietti nel servizio extraurbano, n. 225 biglietti nei servizi misti urbano – extraurbano e n. 300 biglietti nel servizio urbano, che si considera minimale ed improduttiva in ogni caso di specifica compensazione, si attribuisce – una volta raggiunta la soglia di cui sopra - un compenso individuale misurato sulla base dell'importo lordo di 0,40 euro per ciascun biglietto venduto.

In fase di prima applicazione, per il calcolo della franchigia dell'anno 2014 si terrà conto dei biglietti già venduti nella parte decorsa dell'anno. Franchigia che sarà riazzerata con l'avvio di ogni anno solare.

La liquidazione della voce in parola avverrà con cadenza trimestrale, in esito alla verifica del numero di biglietti venduti a bordo nel trimestre precedente.

Le Parti convengono altresì di riservarsi la possibilità ogni anno di rideterminare l'obiettivo di biglietti a vendersi a bordo come target PdR in relazione agli effetti producibili da modifiche organizzative all'apparato ed alla rete di distribuzione e vendita biglietti.

I lavoratori part-time e quelli cessati o inclusi nel personale di guida in corso di anno percepiranno quanto di loro spettanza in applicazione del criterio "pro-quota"

Le Parti sottoscrittrici del presente accordo consensualmente dichiarano che gli istituti economici del presente accordo presentano i requisiti richiesti dalla normativa di legge in materia di contrattazione istitutiva di Premi di Risultato.

Con esclusione dei valori riportati nella tabella di cui al precedente punto 1.3, lettera c), tutti gli istituti retributivi del presente accordo, indipendentemente dal regime contributivo, sia ordinario, sia speciale, di cui all'art. 1, commi 67 e 68 della L.

247/2007, per come modificati dall'art. 4, commi 28 e 29 della L. 92/2012 per il PdR, non rientrano nella retribuzione normale come definita dal CCNL di categoria, sono esclusi dal computo del TFR e comprensivi di ogni incidenza sugli istituti retributivi diretti ed indiretti, di legge e di contratto, ai sensi della legge 29 luglio 1996 n. 402.
Conformemente alle linee programmatiche per la crescita della produttività e della competitività in Italia di cui all'accordo interconfederale del 21/11/2012, il presente accordo sarà depositato ai fini del riconoscimento dei benefici fiscali (parziale "detassazione") e degli sgravi contributivi concessi per le erogazioni aventi i requisiti previsti dalla normativa (per l'anno 2014 DPCM 19/02/2014 ed il Decreto Interministeriale 14/02/2014, cosi come gli omologhi emanandi provvedimenti per gli anni successivi).

Le Parti condividono l'esigenza di monitorare periodicamente l'andamento della presente intesa, verificando l'evoluzione dei parametri posti a riferimento, riservandosi la possibilità di successivi interventi contrattuali a manutenzione dell'accordo ed a salvaguardia degli obiettivi condivisi.

Le Parti infine concordano di assegnare all'intesa validità triennale, ancorché con parametri target quantificati anno per anno e validi ad assicurare il conseguimento dell'obiettivo di ogni singolo anno.

Al termine del triennio le Parti valuteranno lo sviluppo da destinare alla presente intesa.

Ogni disposizione contrattuale previgente in contrasto o comunque incompatibile con quanto sopra si intende consensualmente caducata e abrogata.

L'ingresso di Umbria Mobilità Esercizio srl in Busitalia srl, sia sotto l'eventuale profilo societario che sotto quello contrattuale di secondo livello, interverrà con salvaguardia

della presente pattuizione.

Perugia, 11 settembre 2014

L'azienda:

Ing. Franco Viola

Dott. Luciano Grazzini

Ing. Velio Del Bolgia

Dott. Alessio Cinfrignini

Le OO.SS.:

Filt-Cgil

Uil Trasporti

Fit-Cisl

Faisa-Cisal

Ugl Autoferrotranvieri

Orsa

DICHIARAZIONE A VERBALE DELLE PARTI

L'Accordo di cui sopra costituisce il risultato dello sforzo congiunto delle parti per fronteggiare con immediatezza l'esigenza di una pronta razionalizzazione della produzione del servizio gomma.

Gli istituti normativi disciplinati nell'intesa sul PdR devono intendersi salvaguardati nel tempo anche a valle dell'Accordo Nazionale Busitalia per quelle parti che da tale fonte contrattuale risultino demandate a livello locale; per eventuali ulteriori difformità con l'Accordo Nazionale si procederà a specifico confronto con le Segreterie Regionali firmatarie per realizzare, ove necessario, l'armonizzazione contrattuale.

Perugia, 11 settembre 2014

L'azienda:

Ing. Franco Viola

Dott. Luciano Grazzini

Ing. Velio Del Bolgia

Dott. Alessio Cinfrignini

Le OO.SS.:

Filt-Cgil

Uil Trasporti

Fit-Cisl

Faisa-Cisal

Ugl Autoferrotranvieri

Orsa