

PROGETTO MANUTENZIONE TPL

IPOTESI DI ACCORDO

Premesso che

- ✧ obiettivo comune è il miglioramento dell'attività manutentiva in ambito aziendale, della qualità ed affidabilità del parco veicoli della direzione TPL
- ✧ il settore manutenzione TPL può contribuire al raggiungimento degli obiettivi del piano Industriale GTT
- ✧ il Piano Industriale prevede consistenti investimenti per il rinnovo del parco veicoli: oltre ai 112 autobus euro 5 già immessi in servizio nel 2009/10 ed ai 70 autobus snodati del 2011, è in corso l'acquisizione di nuovi bus per la sostituzione del parco veicoli euro 0
- ✧ la parte formativa del progetto Manutenzione e la patrimonializzazione delle competenze professionali specifiche dei Mestieri tipici della manutenzione TPL sono fondamentali per il conseguimento degli obiettivi condivisi
- ✧ la riorganizzazione delle attività di supporto (piazzale) all'interno della manutenzione TPL va stabilizzata all'interno del settore

tra GTT e le OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL, ULTRASPORTI e la RSU si concorda

Art. 1) PROGETTO MANUTENZIONE

Viene ribadita l'importanza fondamentale, ai fini del miglioramento di qualità e regolarità dell'esercizio, delle attività manutentive. A tal fine è evidenziato il rilievo dei sottoelencati interventi:

A OBIETTIVI

- 1 L'allegato 1 al presente accordo definisce gli obiettivi del progetto ed identifica metodologie e pianificazione, con particolare riferimento alla verifica delle attività esternalizzate e comunque finalizzate a mantenere il più alto know-how all'interno del settore
- 2 Nello stesso allegato sono definiti gli indicatori obiettivi del progetto
- 3 Gli operai diretti giorno e notte saranno utilizzati nelle attività specifiche; l'eventuale utilizzo non occasionale in attività diverse sarà oggetto di preventivo confronto con la RSU.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including names like 'M. Simeon', 'Rosile', 'G. Pirelli', and 'B']

- * il personale che al momento dell'inidoneità alle mansioni di guida risulti titolare del parametro 175 o superiore sarà inserito nel profilo professionale di operatore qualificato (par 140); l'anzianità di servizio maturata nel par 175, eventualmente cumulata con quella nel par 183, sarà conteggiata al 50% ai fini dell'acquisizione del par 160
- * è confermata la normativa nazionale in tema di "assegno ad personam" per il personale con anzianità di guida superiore ai 10 anni, pensionabile secondo la vigente normativa.

c) Per il personale idoneo nella mansione, ma ricollocato in attività operative della manutenzione TPL a seguito delle ridefinizioni del servizio previste nei prossimi mesi, il trattamento, coerente con l'applicazione delle previsioni degli artt. 26 e 27 del Regolamento all. A) al R.D. 148/1931, è il seguente:

- * per il personale con par pari o superiore a 175:
 - l'inserimento nel settore manutentivo, conseguente ad una valutazione delle competenze tecniche, comprensiva di prova pratica, è temporaneo con mantenimento del parametro posseduto
 - il periodo di inserimento nel settore manutentivo non è valido per la maturazione dei parametri previsti dal ccnl
 - l'azienda si riserva la possibilità, in base alle esigenze di servizio ed all'andamento del turn-over del personale di guida, di reinserire tale personale nelle mansioni originarie; in tal caso il periodo di attività nel settore manutentivo è valido al 50% per la maturazione dei parametri
 - qualora, decorsi tre anni dall'inserimento, non si determinino le esigenze che richiedono il rientro alla mansione di guida, subordinatamente alla positiva valutazione delle prestazioni, in accordo con il dipendente è prevista la stabilizzazione nella nuova mansione con l'inserimento nel profilo professionale di operatore tecnico (par 170)
- * per il personale con par inferiore a 175:
 - il primo inserimento nel settore manutentivo, conseguente ad una valutazione delle competenze tecniche, comprensiva di prova pratica, è temporaneo con mantenimento del parametro posseduto

Handwritten notes and signatures in blue ink are present on the page. On the left side, there are several vertical signatures, including one that appears to be 'S.M.'. In the center and right, there are more signatures, some of which are accompanied by initials or numbers like '3'. At the bottom, there are several large, stylized signatures, including one that looks like 'Bijl' and another that looks like 'P. P. P.'. There is also a small number '3' written near the bottom center.

- il periodo di inserimento nel settore manutentivo non è valido per la maturazione dei parametri previsti dal ccnl
- l'azienda si riserva la possibilità, in base alle esigenze di servizio ed all'andamento del turn-over del personale di guida, di reinserire tale personale nelle mansioni originarie; in tal caso il periodo di attività nel settore manutentivo è valido al 50% per la maturazione dei parametri
- dopo un anno dall'inserimento nel settore manutentivo, sarà effettuata una valutazione delle prestazioni che, in caso di esito positivo, comporterà la stabilizzazione nella nuova mansione con l'inserimento nel profilo professionale di operatore qualificato con par 140 per il personale con pari parametro e 160 per il personale con parametro 158

3 Formazione

Per perseguire gli obiettivi del piano industriale che prevede "insourcing" di attività ad elevato contenuto professionale, è condiviso il seguente piano formativo la cui prosecuzione sarà oggetto di monitoraggio tra le parti:

a) esigenze manutentive relative ai nuovi mezzi che terminano il periodo di garanzia: considerato il loro elevato asservimento elettronico/diagnostico specifico di alcuni complessivi, si rende necessario:

- * riqualificare i meccanici senior (almeno 10 anni di esperienza in manutenzione),
- * perfezionare le competenze elettriche ed elettroniche relative a elettrauti ed elettromeccanici senior,
- * approfondimento formativo sul personale di più recente assunzione (assunti negli ultimi 5 anni)

b) esigenze manutentive relative agli impianti dei mezzi con maggiore recidività:

- * specializzare sulle specifiche esigenze meccanici ed elettrici

c) formazione di personale adibito al controllo delle lavorazioni esternalizzate, comprese le tecnologie a bordo veicolo

il personale così formato sarà utilizzato in affiancamento ad altri operai con finalità di formazione/addestramento trasversale agli impianti della manutenzione TPL.

Handwritten signatures in blue ink are present throughout the page, including several large signatures on the left side and smaller ones at the bottom. Some legible names include 'M. Simon', 'Basil', 'G. P. Scabell', and 'R. P. Scabell'.

Le competenze professionali acquisite attraverso i percorsi formativi, così come la loro pratica attuazione, costituiscono elemento di valutazione nello sviluppo dei percorsi professionali

Per il personale oggetto di reimpiego produttivo o ricollocazione in mansioni di area manutentiva sarà attivato uno specifico percorso formativo d'inserimento che si articolerà, nel corso del primo anno, in più sessioni d'aula seguite da periodi di affiancamento pratico "on the job" di personale esperto. Per ogni risorsa, sulla base del percorso di crescita impostato, sarà individuato un tutor di riferimento. Il tutor avrà un parametro minimo 170 e parteciperà al processo di valutazione del percorso formativo.

I percorsi di formazione tecnico-specialistica sopracitati rientreranno, in via preferenziale, nel Piano Formativo Aziendale finanziato per l'anno 2013 per la cui approvazione è prevista la sigla di specifico accordo sindacale.

È previsto un monitoraggio dell'attività formativa entro il primo trimestre 2013

4 Patrimonializzazione delle competenze distintive
con l'obiettivo di garantire al gruppo il mantenimento delle competenze inerenti le attività specifiche (ad esempio il mondo tram) GTT predisporrà un progetto che privilegerà la docenza interna e, creato un patrimonio documentale, assumerà altresì l'obiettivo di riqualificare in attività dirette il personale inidoneo in possesso dei necessari requisiti

5 Valorizzazione professionalità
Sono condivisi i seguenti principi validi per tutto il personale della manutenzione TPL:

- a) valutazione delle prestazioni del personale con parametro 130 entro 2 anni dall'assunzione o dall'inserimento nella struttura; la valutazione del personale in servizio che ha già superato i due anni di anzianità nel par 130 sarà effettuata con immediatezza. Per il personale del settore inserito in GTT a seguito della procedura di cui all'accordo sindacale 2 marzo 2012, la valutazione per il personale che ha già maturato una anzianità nell'azienda di provenienza di almeno 2 anni, sarà effettuata entro 12 mesi dall'ingresso in GTT

- b) decorsi 3 anni dall'assunzione o dall'inserimento nella struttura il parametro di riferimento è 140; la previsione non si applica in presenza di valutazione negativa della prestazione che, per tutti, sarà valutata con specifica procedura;
- c) per il restante personale facente parte del settore manutenzione la valutazione delle prestazioni, al fine di confermare l'allineamento degli inquadramenti alla professionalità posseduta ed espressa sarà avviata al più presto e comunque completata entro la fine dell'anno 2012. Gli esiti della valutazione saranno presentati alla RSU di settore

6 Operatore Certificatore (par 180)

Gli agenti inquadrati nel profilo professionale di operatore certificatore (180), oltre a quanto previsto dal ccnl e ove previsto dalla funzione loro affidata, coordinano, partecipando all'attività della squadra, l'attività di altri lavoratori di livello inferiore e sovrintendono altresì alla sede ed all'armamento di linee ad impianto fisso.

La presente previsione ha valenza generale per il gruppo.

L'accordo sindacale ATM del 3 ottobre 2000 è superato.

Art. 2) ORGANIZZAZIONE.

Per ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture e la manutenzione dei veicoli, con particolare riferimento a quella programmata, si rendono necessari i seguenti provvedimenti organizzativi:

A OFFICINE IMPIANTI URBANI

1 ORARI OFFICINE IMPIANTI URBANI

Le esigenze manutentive del TPL urbano richiedono che il lavoro sia organizzato su turni, operativi tutti i giorni dell'anno.

- a) Le esigenze di lavoro notturno sono state e verranno soddisfatte con il lavoro notturno continuativo, preferenzialmente con personale volontario.

* Per il personale inserito nel turno fisso notturno su base volontaria è previsto un periodo minimo di 18 mesi di permanenza nel lavoro notturno, trascorso tale periodo detto personale potrà richiedere il trasferimento al diurno: le domande saranno accolte contemporaneamente alla loro sostituzione. Qualora la richiesta, non possa essere soddisfatta la situazione sarà esaminata con la RSU

* Viene confermato l'attuale orario di servizio per il personale adibito a lavoro notturno:

3° turno 22.30 6.00

[Area containing numerous handwritten signatures and initials in blue ink, including names like 'Alm.', 'G.P.F.', and 'M. L.']

b) Il lavoro diurno delle officine degli impianti urbani è organizzato su turni

* L'orario di servizio dei turni diurni è il seguente:

| | | |
|----------|-------|-------|
| 1° turno | 6.00 | 13.48 |
| 2° turno | 14.42 | 22.30 |

* I predetti orari, operativi tutti i giorni dell'anno, sono previsti per il personale di Manutenzione della direzione TPL in servizio negli impianti urbani (con l'esclusione della carrozzeria Gerbido)

* Sono soppresse le ex-UTE.

* In considerazione della nuova organizzazione del lavoro nell'area manutentiva e della progressiva sostituzione degli autobus più datati, anche per gli impianti di maggiori dimensioni risulta superata la necessità dei turni centrali. Con l'immissione in servizio, il cui programma sarà comunicato alla RSU e che si completerà nel primo semestre 2013, di ulteriori 179 nuovi autobus, il processo sarà perfezionato. I turni centrali degli impianti Gerbido e Venaria saranno quindi soppressi con decorrenza dal 1° luglio 2013.

È transitoriamente confermato, fino alla predetta data, il numero delle attuali posizioni sul turno centrale presso l'impianto Venaria; in correlazione con il completamento dell'inserimento dei nuovi autobus nell'impianto sarà attuata l'integrazione degli addetti nelle turnazioni.

Per l'impianto Gerbido la riduzione delle posizioni sul turno centrale sarà attuata gradualmente: conferma di 12 posizioni dal 1° settembre 2012, 10 posizioni dal 1° dicembre 2012, 6 dal 1° marzo 2013 e conclusione del turno centrale dal 1° luglio 2013; l'ultima fase di questa operazione avverrà comunque in correlazione con il completamento dell'inserimento dei nuovi autobus nell'impianto.

Fino a tale data è prorogato l'attuale orario spezzato.

Per eventuali trasferimenti nell'officina centrale, a parità di professionalità e compatibilmente con le esigenze di servizio, gli agenti oggi inseriti nel turno centrale avranno priorità.

In occasione della soppressione del turno centrale, negli impianti VE e GE potrà essere sperimentato dal lunedì al venerdì, un

M.M.
G.F.
P. Pizzelli
M.M. Ammon
B. Pizzelli
P. Pizzelli
M.M. Ammon
P. Pizzelli
M.M. Ammon

anticipo di un'ora, a rotazione, dell'orario pomeridiano da parte di una squadretta di tre persone

- c) La carrozzeria Gerbido opera su due turni
- | | | | |
|----------|-------|-------|-----------------------|
| 1° turno | 6.00 | 13.48 | dal lunedì al venerdì |
| 2° turno | 13.48 | 21.36 | dal lunedì al venerdì |
- d) I predetti orari saranno introdotti dal 16 luglio 2012.

2 TURNI OFFICINE IMPIANTI URBANI:

Con il presente accordo le parti intendono garantire la presenza nelle officine degli stabilimenti urbani degli organici necessari per soddisfare le esigenze di servizio. A tal fine vengono adottati i seguenti provvedimenti:

- a) Officine notte: sarà adottata, con l'esclusione degli addetti piazzale notte, con decorrenza dal 16 luglio 2012, la ciclicità di cui allegato 2 al presente accordo che assicura la presenza in servizio ordinario di
- * metà della forza la domenica (notte tra domenica e lunedì)
 - * 1/3 della forza il sabato (notte tra sabato e domenica)
 - * è inoltre prevista una reperibilità festiva ogni 6 settimane ed una al sabato con la stessa periodicità
 - * per le festività coincidenti con sabati e domeniche è prevista la prestazione programmata come per gli altri sabati e domeniche
 - * per le festività che cadono nei giorni dal lunedì al venerdì la prestazione ordinaria sarà assicurata a rotazione in modo da garantire la presenza in servizio analoga a quella prevista per le domeniche, prevedendo la divisione delle risorse di impianto in 6 mini-squadre
- b) Officine giorno: con decorrenza dal 16 luglio 2012 sarà adottata, con l'esclusione della carrozzeria Gerbido e degli addetti piazzale giorno e comprendendo invece quanti sono temporaneamente confermati nel turno centrale, la ciclicità di cui all'allegato 3 al presente accordo che assicura la presenza in servizio ordinario di
- * 1/8 della forza la domenica; la forza sarà ripartita in ragione di 1/3 sul turno mattino e 2/3 sul turno pomeridiano
 - * è inoltre prevista una reperibilità festiva ogni 12 settimane
 - * per le festività coincidenti con sabati e domeniche è prevista la prestazione programmata come per gli altri sabati e domeniche
 - * per le festività che cadono nei giorni dal lunedì al venerdì la prestazione ordinaria sarà assicurata a rotazione in modo da garantire la presenza in servizio analoga a quella prevista per le

Handwritten signatures in blue ink, including names like 'M. Gerbido', 'M. Amore', and 'P. Perabito'.

domeniche prevedendo, la divisione delle risorse di impianto in 8 mini-squadre

* per quanto concerne il sabato la prestazione viene definita prevedendo una parte fissa ed una parte variabile, la cui applicazione sarà soggetta a monitoraggio. Di seguito viene riportato il dettaglio applicativo:

- la parte fissa prevede una prestazione ordinaria su quattro
- la parte variabile prevede una prestazione complementare alla precedente fino a portare il complesso della prestazione sabatale ad uno su tre.
- nella prima fase di applicazione del presente accordo, concordemente identificata nel tempo necessario all'inserimento in servizio dei 179 nuovi autobus, la parte variabile della prestazione sabatale dovrà essere integralmente garantita. Successivamente al predetto completamento, previsto al 1° luglio 2013, le parti concorderanno di contenere al minimo l'entità della parte variabile con l'obiettivo condiviso di annullarla entro l'anno.
- La ciclicità allegata identifica le diverse tipologie di giornate e le modalità di fruizione della prestazione sabatale non usufruita

* è condiviso che la programmazione delle lavorazioni nei fine settimana è finalizzata anche alla manutenzione programmata con l'obiettivo di contenere le esigenze di manutenzione accidentale; a tale scopo verrà garantito un adeguato presidio da parte dei preposti nelle officine urbane.

c) Officine piazzale giorno e notte: è confermata l'attuale ciclicità e organizzazione del lavoro

La ciclicità di cui al presente punto sarà applicata dal 16 luglio p.v.

d) Sono confermate le modalità di effettuazione della prestazione lavorativa che prevedono, all'interno dell'orario di lavoro, la mobilità tra i vari siti GTT.

L'impossibilità di soddisfare le esigenze di lavoro notturno con ricorso al volontariato, esaurita senza esito positivo la fase di confronto con la RSU, comporterà l'introduzione di una ciclicità sui tre turni (con modifiche degli orari) che coinvolgerà tutto il personale (operai e capi) degli impianti urbani

B Rifornimenti e metano

È confermato il quadro normativo di cui all'accordo 2 marzo 2012.

C Officina Centrale

- 1 È ribadito il ruolo primario dell'officina di via Manin, quale officina centrale della manutenzione TPL con l'obiettivo di implementare all'interno attività programmabili di miglioramento/risanamento veicoli sia tram sia autobus. In particolare per quanto concerne gli autobus detta attività potrà essere sviluppata, previa verifica della disponibilità di spazi e del lay-out nel capannone Nervi essendo la zona ex MDC destinata principalmente quale officina riparazione autobus a metano in dotazione al Tortona. Resta strategica l'attività di revisione complessivi in coerenza con il piano di rientro delle esternalizzazioni.
- 2 Nel corso del 2012 per sopperire a picchi di lavorazioni saranno sperimentate nuove organizzazioni del lavoro, compresa la diversa distribuzione dell'orario, previo confronto con la RSU.

D MAGAZZINI

- 1 È condiviso l'obiettivo di migliorare l'accessibilità ai materiali.
- 2 Per il magazzino Manin vengono adottati i seguenti orari:

| | | |
|----------|-------|-------|
| 1° turno | 6.00 | 13.48 |
| 2° turno | 13.48 | 21.36 |

I predetti turni, operativi dal lunedì al venerdì, saranno adottati in forma sperimentale entro la fine del corrente anno, previo adeguamento delle risorse idonee alla mansione

- 3 Per i magazzini periferici vengono adottati i seguenti orari:

| | | |
|----------|-------|-------|
| 1° turno | 6.00 | 13.48 |
| 2° turno | 14.42 | 22.30 |

I predetti turni, attualmente operativi dal lunedì al venerdì, saranno applicati in forma sperimentale anche il sabato entro la fine del corrente anno, previo adeguamento delle risorse idonee alla mansione

- 4 Negli orari e giorni di chiusura dei magazzini la responsabilità del prelievo materiali è affidata al presidio del turno
- Gli esiti della sperimentazione saranno esaminati con la RSU

E SAN PAOLO – OFFICINE PRONTO INTERVENTO

Con l'obiettivo di migliorare l'organizzazione, le attività delle Officine Pronto Intervento confluiranno nella manutenzione dell'impianto San Paolo

1 FURGONI

- Con decorrenza dal 16 luglio 2012, gli addetti ai furgoni pronto intervento opereranno secondo il seguente schema che prevede l'utilizzo di tutta la forza sui turni sottoriportati.
- Dopo un primo periodo di sperimentazione sarà valutata l'utilità di potenziare i turni pomeridiani assegnando al turno 3 lo stesso orario del turno 10.
- Il turno dedicato al servizio stadio viene gestito con le modalità in atto.
- L'organico previsto è di 14 addetti. Per i nuovi inserimenti sarà previsto un periodo di affiancamento a scopo formativo. Gli inserimenti saranno definiti successivamente alla conclusione della ricerca interna di cui all'art. 1, lett. B., punto 1, del presente progetto con selezione interna
- È confermata la ciclicità dei turni in atto con l'adeguamento degli orari dei turni. I turni con lavorazioni in deposito sono quelli dell'officina.
- È confermato l'inquadramento definito con accordo 3 giugno 2004.
- Le esigenze di pronto intervento al di fuori del nastro di operatività prevista dai turni sottoriportati saranno garantite dal personale dell'officina dove sono allocati i furgoni.

| Turni | Inizio | fine | Collocazione pausa | Operatività |
|-------|--------|-------|--------------------|-------------|
| 1 | 6.00 | 13.48 | fine turno | Lun-Dom |
| 2 | 13.48 | 21.36 | 18.30-19.00 | Lun-Dom |
| 3 | 6.00 | 13.48 | fine turno | Lun-Ven |
| 4 | 13.48 | 21.36 | 18.30-19.00 | Lun-Dom |
| 5 | 6.00 | 13.48 | fine turno | Lun-Ven |
| 6 | 13.48 | 21.36 | 18.30-19.00 | Lun-Sab |
| 7 | 6.54 | 14.42 | 12.30-13.00 | Lun-Sab |
| 8 | 14.42 | 22.30 | 18.30-19.00 | Lun-Dom |
| 9 | 6.54 | 14.42 | 12.30-13.00 | Lun-Ven |
| 10 | 14.42 | 22.30 | 18.00-18.30 | Lun-Ven |

- La scheda mansione dell'addetto al pronto intervento in linea sarà implementata di tutte le attività specifiche dell'addetto al traino; di conseguenza, in caso di necessità l'operazione di traino potrà essere effettuata anche dall'addetto ai furgoni

[Handwritten signatures and initials on the left margin]

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

- ⇒ Nell'arco della stringa lavorativa, quando non sono direttamente impegnati in attività di assistenza in linea, gli addetti al furgone partecipano alle normali attività delle squadre di manutenzione.

2 TRAINI e PIAZZALE

- ⇒ Le attività di traino sono assorbite nelle attività di piazzale dell'impianto San Paolo, effettuate dalla manutenzione TPL, pur mantenendo gli addetti ai traini gli attuali orari e ciclicità
- ⇒ Nell'arco della stringa lavorativa, quando non sono direttamente impegnati in attività di recupero mezzi in linea, gli addetti al traino partecipano alle normali attività delle squadre di piazzale.
- ⇒ Il traino verrà effettuato, ove necessario, in sinergia con l'addetto ai furgoni per garantire le condizioni di sicurezza nella fase di aggancio veicolo.
- ⇒ L'allegato 5 al presente accordo definisce, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le ordinarie attività richieste dalla mansione di addetto piazzale.

F Ogni modifica della ciclicità dei riposi, dei turni e delle prestazioni, adeguatamente motivata e rispettosa delle esigenze di servizio sopra definite, sarà preceduta da confronto con la RSU di settore.

Art. 3) TRATTAMENTO ECONOMICO

A Al personale che opererà sui turni sarà riconosciuto, quando spettante, il trattamento per lavoro notturno definito dal ccnl ed il trattamento aziendale specifico per il personale operaio turnista.

B Al personale delle officine di stabilimento che opera su turni e garantisce con lavoro ordinario le prestazioni manutentive nei fine settimana, sarà riconosciuta la seguente indennità:

- a) Indennità giornaliera per addetti manutenzione delle officine impianti urbani che operano ordinariamente nei turni del fine settimana: per ogni giornata di effettiva prestazione (indipendentemente dal turno effettuato) è prevista una indennità specifica, non valida per l'accantonamento del TFR, del valore di 1,50 €/giorno. L'indennità sarà corrisposta anche ai magazzinieri che operano su turni

C Indennità per operatori certificatori

Agli operatori certificatori (par 180) con trattamento "ex ATM" che effettuano mansioni di controllo/coordinamento di altri lavoratori è riconosciuta, per ogni giornata di effettiva prestazione, l'"INDENNITÀ EFFETTIVA PRESTAZIONE CAPI" di € 1,68. Per il personale con trattamento "ex SATTI" è confermato il trattamento previsto dall'accordo 7 novembre 2002.

È inoltre prevista l'assegnazione, in base alla valutazione delle prestazioni, di un premio, non valido per l'accantonamento del TFR, con importo variabile non eccedente i 200 €/anno.

Tale premio, la cui entità di erogazione non costituisce garanzia di analogo trattamento negli anni successivi, è riconosciuto a decorrere dall'anno 2012 con erogazione con le retribuzioni del mese di febbraio (valuta 27 marzo) dell'anno successivo a quello di valutazione

D Tenuto conto della valenza del presente accordo e dei positivi risultati attesi in termini di efficienza, produttività ed innovazione, agli operai diretti (fino al par 180 incluso) delle officine di stabilimento che operano su turni e garantiscono con lavoro ordinario le prestazioni lavorative nei fine settimana sarà annualmente erogato un "assegno annuo di produttività" secondo le sottoriportate condizioni:

- a) l'"assegno annuo di produttività" è destinato esclusivamente al personale sopraspacificato in servizio alla data della erogazione del premio con mansioni di operaio addetto alla manutenzione ed inserito nella mansione per tutto l'anno di valutazione
- b) l'"assegno annuo di produttività" sarà riconosciuto, con riferimento agli anni 2012 e seguenti, con le competenze dei mesi di aprile (valuta 27 maggio) dell'anno successivo
- c) l'importo globale disponibile per l'"assegno annuo di produttività", assegnato dal responsabile della Manutenzione, d'intesa con la direzione TPL e con la gestione del personale, con importo medio di 400 €, da definire individualmente tenendo conto della presenza in servizio e della professionalità oggettivamente espressa definita con il contributo della linea gerarchica. I principi utilizzati, che coinvolgeranno tutti i lavoratori, saranno esposti alla RSU. Si conferma che il sistema prevede l'assegnazione al personale in servizio di tutto il budget disponibile.
- d) l'importo di cui al presente punto ha natura incentivante e non è valido per l'accantonamento per il TFR.

Art. 4) PRODUTTIVITA'

Le caratteristiche di produttività e di efficacia della prestazione introdotte con il presente accordo fanno sì che nella Manutenzione TPL le indennità per lavoro notturno, domenicale e festivo, le indennità turni, il lavoro notturno, straordinario e festivo, così come l'indennità giornaliera e l'"assegno annuo di produttività" introdotti dal presente accordo abbiano le caratteristiche per l'assoggettamento a tassazione sostitutiva in applicazione dell'art. n. 33 della legge 183/2011

Art. 5) PROGRAMMAZIONE FERIE E MANCATE PRESTAZIONI

Fermo restando che le ferie e le altre Mancate Prestazione vanno fruito nel rispetto degli Ordini di Servizio aziendali in materia, per la loro programmazione, con particolare riferimento al periodo pasquale, estivo e natalizio, sono confermate le attuali procedure di confronto decentrato

Art. 6) MONITORAGGIO.

L'accordo verrà costantemente monitorato con la RSU, con particolare riferimento a:

- a) andamento esternalizzazioni, con riferimento alla situazione attuale di cui all'allegato 4 ed ai principi di cui all'allegato 1
- b) eventuale esigenza di lavoro ordinario al sabato nella carrozzeria Gerbido
- c) sistema di supply chain
- d) andamento esigenze del lavoro ordinario nei periodi di cui all'art. 2, punto A, numero 2, lettera b)
- e) andamento degli aspetti gestionali dell'accordo

Art. 7) In occasione del rinnovo del contratto di fornitura del servizio mense saranno esaminate le possibilità di introdurre nelle serate di sabato e domenica servizi sostitutivi della mensa.

Art. 8) La presente intesa abroga le norme in contrasto.

Torino, 5 luglio 2012


p. FILT CGIL
p. FIT CISL
p. GTT
p. ULTRASPORTI
p. la RSU

14

Gli obiettivi del Progetto sono riconducibili al Piano Industriale GTT.

Gli obiettivi tengono altresì conto del seguente scenario:

- la contrazione delle risorse per il TPL
- la rimodulazione del servizio sia in termini organizzativi sia di riduzione dei km
- la riduzione delle dotazioni veicoli

1. Azioni

Miglioramento produttività ed efficacia interventi:

- l'applicazione dell'organizzazione prevista dal Progetto Manutenzione TPL consentirà di effettuare nei fine settimana, oltre alle lavorazioni "Accidentali brevi", anche lavorazioni "Programmate" e "Accidentali lunghe";
- miglioramento del processo di diagnosi, accettazione e delibera del veicolo, con particolare attenzione al controllo del lavoro delle ditte esterne, individuando risorse preposte e dotando, ove ritenuto necessario, il personale di check list e tabelle di troubleshooting;
- con particolare riferimento alle lavorazioni maggiormente ripetitive/complesse, saranno predisposti metodi esplicativi (istruzioni operative) finalizzati all'ottimizzazione e standardizzazione della manutenzione;
- applicazione, per il mondo bus (gasolio e metano), di tempi standard (all. A) di riferimento per l'esecuzione delle principali attività di officina, ripartite sulle varie famiglie veicolo, coerenti con i tempari già a disposizione e la best practice aziendale (vedi tabella in calce);
- per quanto riguarda il mondo programmate tram / bus e revisioni complessivi di officina centrale conferma dei vigenti tempari con obiettivo di una eventuale rivisitazione entro la primavera 2013 con l'aggiunta dei tempi delle principali lavorazioni accidentali tram di deposito;
- implementazione del monitoraggio del Fuori servizio e dei guasti ripetuti a supporto della pianificazione delle attività degli impianti.

Esternalizzazioni

- Proseguire nell'azione, in atto da due anni, di contenimento delle esternalizzazioni con l'obiettivo di mantenere i livelli attuali, proseguendo con i progetti già in essere relativi alla manutenzione dei veicoli più recenti e alla revisione cambi;
- Mantenere all'interno le attività ad elevato know-how a partire dalla diagnosi veicoli;
- Obiettivo di re-internalizzare specifiche attività quali:
 - diagnosi cambi su veicolo con relativo stacco e riattacco;
 - manutenzione stagionale impianti di climatizzazione bus.

Gestione garanzie:

- consolidamento sinergia tra Ingegneria della Manutenzione e Manutenzione;
- individuazione, per ogni commessa e per ogni sua fase, di un responsabile di prodotto per la parte Ingegneria che sarà il punto di riferimento per la gestione del progetto;
- individuazione per ogni impianto di un riferimento di Manutenzione per la partecipazione ai:
 - collaudi di consegna veicoli,
 - attività di diagnosi dei guasti in esercizio,
 - definizione delle azioni correttive e loro attuazione;
- il periodo di garanzia diventa un periodo dedicato al trasferimento di competenze con attività di formazione ma soprattutto training on the job insieme al Costruttore.

Riorganizzazione magazzini:

- verifica delle dotazioni di impianto e adeguamento;
- implementazione dell'utilizzo di strumenti informatici nella pianificazione di approvvigionamento e disponibilità materiali, compresa la gestione ordini;
- migliore gestione delle attività di carico/scarico materiali anche con l'utilizzo di soluzioni tecnologiche a supporto (bar-code).

Comunicazione

- esposizione in bacheca dei principali indicatori della manutenzione con confronto tra impianti e trend storici per autovalutazione.

2. Obiettivi

A seguito del pieno consolidamento della nuova organizzazione gli obiettivi da raggiungere entro la fine del 2013 sono:

Anomalie in uscita causa materiale

Target 2012: Inferiore al 6.0 ‰

Target 2013: Inferiore al 5.5 ‰

Programmate

Target 2012:

- Veicoli in garanzia: 100%;
- Veicoli con età inferiore agli 8 anni: 80% delle lavorazioni ad alto contenuto (lavorazioni A1 e superiori)

Target 2013:

- Veicoli in garanzia: 100%;
- Veicoli con età inferiore agli 8 anni: 90% delle lavorazioni ad alto contenuto (lavorazioni A1 e superiori)

Indici di guasto

Target 2013: per i veicoli con età inferiore agli 8 anni allineamento ai seguenti indicatori:

491 12 m E3: 17.0 guasti/10.000 km

491 12 m E4: 21.5 guasti/10.000 km

491 12 m CNG: 14.0 guasti/10.000 km

491 18 m CNG: 20.0 guasti/10.000 km

Indici di guasto – Veicoli ad alta recidività (veicoli che, giornalmente, presentano 10 o più avvisi nei 15 giorni precedenti)

Target 2012: minore 1,1%

Target 2013: minore 1,0%

ATTIVITA' MANUTENTIVE MECCANICHE - TEMPARIO
VEETTURA POSIZIONATA IN POSTAZIONE DI LAVORO E MATERIALE PRONTO

| ATTIVITA' | IRISBUS 491E.12.29 - CITYCLASS E3 E4 S.2300 | IRISBUS 491E.12.27 CNG - CITYCLASS S.2700 | IVECO 491E.12.27 - CITYCLASS S. 2500 | IVECO 491E.12.24 CNG - CITYCLAS S S.2600 | IRISBUS 491E.18.31 CNG- CITYCLASS S. 1020-1089 E 1280-1306 | VAN HOOL 1^ S | VAN HOOL 2^ S | BASSOTTO | BRM |
|---|---|---|---|--|--|---------------------|---------------------|----------|------------|
| Sostituzione motore (comprensivo di completamento) Prevede lo stacco/riattacco del cambio e l'applicazione dei seguenti componenti forniti da GTT o smontati dal motore sostituito: | 58,5 | 58,5 | 48,0 | 58,5 | 67,6 | 80,0 | 80,0 | 48,0 | 58,5 |
| sost collettore acqua teste | | | | | | | | | |
| sost tubazione acqua teste | | | | | | | | | |
| sost olio e filtri | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | | | | |
| alternatore secondario | 1,5 | 1,5 | | | | | | | |
| alternatore primario | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 8,0 | 8,0 | | |
| puleggia alternatore ,cinghie | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | | | | |
| cilindri blocco porte e stop pompa | | | | | | | | | |
| flessibili gasolio | | | | | | | | | |
| manicotti | | | | | | | | | |
| pompa idroguida | 2,0 | 3,1 | 4,0 | 3,1 | 3,1 | 4,0 | 2,0 | 2,0 | |
| motorino avviamento | 2,0 | 2,1 | 2,0 | 2,1 | 2,1 | 2,0 | 2,0 | 4,0 | |
| soltanto puleggia alternatore ,cinghie | | | 2,6 | | 2,6 | 10,4 | 7,8 | | |
| sost cinghie tutte | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 5,2 | | | |
| soltanto olio e filtri | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 7,8 2,6 |
| soltanto collettore acqua teste | | | | | | | | | |
| soltanto tubazione acqua teste | | | | | | | | | |
| stacco riattacco motore e cambio | 7,8 | 9,1 | 9,1 | 9,1 | 9,1 | | | | |
| IMPIANTO PNEUMATICO REVISIONE | 12,0 | 13,0 | 16,0 | 23,4 | 23,4 | | | 8,0 | 20,8 |
| Prevede la sostituzione di: | | | | | | | | | |
| sost teste cilindri biella guarnizioni ecc... compressore | | | | | | 9,0 | 10,4 | | |
| compressore (con cartella) | 3,0 | | | 4,0 | | 48,0 | 9,0 | 3,0 | |
| tubazioni complete | 14,3 | 14,3 | 14,3 | 14,3 | 14,3 | | | | |
| valvole pneumatiche: | | | | | | | | | |
| 1 - 4 vie | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 1,3 | 1,3 | | |
| 2 - regolatrice pressione | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | | |
| 3 - essiccatore | 1,0 | 3,3 | 1,0 | 3,3 | 3,3 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | |
| SOSTITUZIONE COMPRESSORE | 3,0 | 5,9 | 4,0 | 5,9 | 5,9 | 8,0 | 8,0 | 3,9 | 7,8 |
| SOSTITUZIONE ESSICCATORE | 2,0 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | | | | 3,9 |
| SOSTITUZIONE RUOTA ANTERIORE | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| SOSTITUZIONE RUOTA POSTERIORE | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 |
| Gruppo freni | | | | | | | | | |

Handwritten signatures and initials in blue ink are present at the top and right side of the page, including a large signature on the left and several initials on the right.

ATTIVITA' MANUTENTIVE MECCANICHE - TEMPARIO
VEETTURA POSIZIONATA IN POSTAZIONE DI LAVORO E MATERIALE PRONTO

| ATTIVITA' | IRISBUS 491E.12.29 - CITYCLASS E3 E4 S.2300 | IRISBUS 491E.12.27 CNG - CITYCLASS S.2700 | IVECO 491E.12.27 - CITYCLASS S. 2500 | IVECO 491E.12.24 CNG - CITYCLAS S S.2600 | IRISBUS 491E.18.31 CNG- CITYCLASS S. 1020-1089 E 1280-1306 | VAN HOOL 1^ S | VAN HOOL 2^ S | BASSOTTO | BRM |
|--|---|---|---|--|--|---------------------|---------------------|----------|------|
| FRENI 1° ASSE REVISIONE COMPLETA | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 13,0 | 10,4 | | |
| kit perno oliva, boccole, cilindri, recuperatori e leve reg.) | | | | | | | | | |
| sostituzione convertitore pneumo idraulico | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | | | | |
| sostituzione pompa + convertitore | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | | | | |
| sostituzione cuscinetti mozzo anteriore | 7,8 | 7,8 | 7,8 | 7,8 | 7,8 | | | | |
| sostituzione cilindri freni (a cilindro) | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | |
| revis perni ad oliva | | | | | | | | 2,6 | |
| sostituzione pastiglie | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | | 2,0 | | 2,6 |
| sostituzione dischi e pastiglie e pinze | 7,5 | 7,5 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | | 12,0 | | 7,8 |
| sostituzione perni fusi | 16,0 | 14,3 | 16,0 | 14,3 | 14,3 | 12,0 | 16,0 | 16,0 | 13,0 |
| sostituzione dischi+ past+perni fusi | 16,0 | | 16,0 | 11,7 | 11,7 | 12,0 | 16,0 | 16,0 | 13,0 |
| sostituzione pinze freni | 6,0 | 5,9 | 6,0 | 5,9 | 5,9 | | 6,0 | | |
| revisione: freni + perni fusi | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 15,6 | 15,0 | | |
| revisione pinze freni | 9,1 | 9,1 | 9,1 | 9,1 | 9,1 | | | | |
| con sostituzione tamburi e ganasce | | | | | | | | | |
| con retifica | | | | | | | | 13,0 | |
| senza retifica | | | | | | | | 11,7 | |
| con retifica tamburi | | | | | | 10,4 | | 11,7 | |
| risuolatura ganasce | | | | | | 1,3 | | 1,3 | |
| sost leva registro tutte | | | 1,3 | | | 1,3 | | 1,3 | |
| Gruppo freni | | | | | | | | | |
| Revisione freni 2° asse | | | | | | | 13,0 | | |
| kit perno oliva, boccole, cilindri, recuperatori e leve reg.) | | | | | | | | | |
| con sostituzione tamburi e ganasce | | | | | | | | | |
| con retifica | 16,0 | | 13,0 | 18,9 | 18,9 | 16,0 | 16,0 | 16,0 | 16,9 |
| con retifica tamburi | | | 12,4 | 12,4 | 12,4 | 15,6 | | 11,7 | 15,6 |
| sostituzione cilindri freni | | | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | | 1,3 | 1,3 |
| revisione perni ad oliva | 10,4 | | 5,9 | 5,9 | 5,9 | 1,3 | | 1,3 | 1,3 |
| sostituzione leva registro | | | 3,9 | 3,9 | 3,9 | 1,3 | | 1,3 | 1,3 |
| sostituzione pastiglie | 3,5 | 3,5 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | | | 1,3 | |
| sostituzione dischi e pastiglie | 10,7 | 10,7 | | | | | 3,9 | | |
| sostituzione pinze freni | 6,8 | 6,8 | | | | | 7,8 | | |
| Gruppo freni | | | | | | | 2,6 | | |
| Revisione freni 3° asse | | | | | | 16,0 | 16,0 | | |

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

[Handwritten signature in blue ink]

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

ATTIVITA' MANUTENTIVE MECCANICHE - TEMPARIO

VEETTURA POSIZIONATA IN POSTAZIONE DI LAVORO E MATERIALE PRONTO

| ATTIVITA' | IRISBUS 491E.12.29 - CITYCLASS E3 E4 S.2300 | IRISBUS 491E.12.27 CNG - CITYCLASS S.2700 | IVECO 491E.12.27 - CITYCLASS S. 2500 | IVECO 491E.12.24 CNG - CITYCLAS S S.2600 | IRISBUS 491E.18.31 CNG- CITYCLASS S. 1020-1089 E 1280-1306 | VAN HOOL 1^ S | VAN HOOL 2^ S | BASSOTTO | BRM |
|--|---|---|---|--|--|---------------------|---------------------|----------|------|
| Sostituzione turbina con scarico | 8,0 | | 6,0 5,2 6,0 | 5,2 3,9 | 5,2 3,9 | 8,0 | 9,0 | 6,0 | 3,9 |
| Sostituzione serbatoio gasolio ausiliario | 6,0 5,2 | | | | | 20,0 | 20,0 | | |
| Sostituzione sospensioni | | | | | | | | | |
| ammortizzatore 1° - 2° 3° asse (caduno) | 1,0 | 2,0 | 1,0 | 2,0 | 2,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,3 |
| ammortizzatore 2° asse Van Hool (caduno) | 1,0 | 2,2 | 1,0 | 2,2 | 2,2 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,3 |
| molle aria 1° 2° 3° asse (caduna) | | | | | | 1,5 | | | |
| molle aria 2° asse Van Hool (caduna) | 2,0 | 1,7 | 2,0 | 1,7 | 1,7 | 2,5 | 2,0 | 2,0 | 2,6 |
| molle aria 1° 2° 3° asse completa di piattello (cadauna) | | | | | | 4,0 | 4,0 | | |
| molle aria 2° asse completa di piattello (cadauna) | | | | | | | | | |
| supporto ammortizzatore posteriore - 1° 3° | | | | | | | | | |
| Sostituzione pompa idroguida | 2,0 | 3,3 | 4,0 | 3,3 | 3,3 | 4,0 | 3,0 | 2,0 | 1,3 |
| Sostituzione idroguida | 8,0 | 6,5 | 8,0 | 6,5 | 6,5 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 5,2 |
| Sostituzione trasmissione | 4,0 | 3,9 | 5,0 | 3,9 | 3,9 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,6 |
| rinvio trasmissione | | | | | | | | | |
| con sostituzione 1° tratto | | | | | | 2,6 | 2,5 | | |
| con sostituzione 2° tratto | | | | | | | | | |
| Sostituzione differenziale | | | | | | | | | |
| stacco /riattacco cambio e rinvio | 12,0 | 18,9 | 10,0 | 18,9 | 18,9 | 24,0 | 24,0 | 10,0 | 19,5 |
| Sostitut. corteco albero motore (compreso s/r cambio) | 17,6 | 17,6 | 17,6 | 17,6 | 17,6 | | | | |
| diagnosi cambio con apparecchiature | | | | | | | | | |
| sostitut. scambiatore di calore | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | | | | |
| sostitut. cavo cambio 1. 2. 3 tratto | 16,9 | 16,9 | 16,9 | 16,9 | 16,9 | 13,0 | 13,0 | | |
| cablaggio interno+ sot olio cambio | 10,4 | 10,4 | 10,4 | 10,4 | 10,4 | | | | |
| cavo cambio 1 tratto | | | | | | | | | |
| sost corteco volano | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 |
| Sost cartella volano motore (s/r cambio+cartella+paraolio) | 28,0 | 28,0 | 28,0 | 28,0 | 28,0 | 28,6 | 28,6 | | 24,7 |
| la sost cambio+ rinvio prevede: | | | | | | | | | 19,5 |
| sost giunto torsionale | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | | | | |
| sost fiangia accoppiamento entrata cambio | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | | | | |
| Sostituzione coppa olio motore + coppa secondaria * | 2,6 | 6,0 | 6,0 | 3,9 | 3,9 | 8,0 | 5,0 | 16,0 | 2,6 |
| Sostituzione teste | 26,0 | 26,0 | 12,0 | 39,0 | 39,0 | 7,8 | 20,0 | 16,0 | 7,8 |
| a bancata | | | 19,5 | 19,5 | 19,5 | 10,0 | 20,0 | 10,4 | 10,4 |
| Sostituzione pompa acqua | 4,0 | 2,0 | 3,0 | 2,6 | 2,6 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 3,9 |

[Handwritten signatures and notes in blue ink at the top of the page, including a large signature that appears to read 'M. M. M.']

ATTIVITA' MANUTENTIVE MECCANICHE - TEMPARIO
VEETTURA POSIZIONATA IN POSTAZIONE DI LAVORO E MATERIALE PRONTO

| ATTIVITA' | IRISBUS 491E.12.29 - CITYCLASS E3 E4 S.2300 | IRISBUS 491E.12.27 CNG - CITYCLASS S.2700 | IVECO 491E.12.27 - CITYCLASS S. 2500 | IVECO 491E.12.24 CNG - CITYCLAS S S.2600 | IRISBUS 491E.18.31 CNG- CITYCLASS S. 1020-1089 E 1280-1306 | VAN HOOL 1^ S | VAN HOOL 2^ S | BASSOTTO | BRM |
|--|---|---|---|--|--|---------------------|---------------------|----------|------|
| Sostituzione barra di reazione superiore ponte (trapezio) con silent block | 5,9 | 5,9 | 2,0 3,0 | 5,9 | 5,9 | no vh | no vh | | |
| Sostituzione rinvio sterzo | 2,0 | | 2,0 | | | 2,0 | 2,0 | | |
| Sost n° 4 testine anter. lato dx/sx | 5,1 | | | | | | | | |
| sostituzione testine | | | 3,9 | | | 2,0 | 2,0 | | |
| Sostituzione barra di reazione inferiore ponte(puntoni sx e dx) | 5,2 | 5,2 | 1,5 | 5,2 | 5,2 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 2,0 |
| Sostituzione barra di reazione superiore ponte(puntoni sx e dx) | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 10,4 | | |
| con sostituz silent block (CADAUNO) | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | | | 0,7 | |
| Sostituzione barra stabilizzatrice: | | | | | | | | | |
| posteriore | 7,2 | 7,2 | 4,0 | 7,2 | 7,2 | | | 8,0 | 3,9 |
| anteriore | 3,9 | 3,9 | 2,0 | 3,9 | 3,9 | | | | 1,3 |
| Sost n° 4 silentblock barra reazione inferiore | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | | | | |
| sost supporti barra stabilizzatrice | 4,6 | 4,6 | 1,0 | 4,6 | 4,6 | | | | |
| con sostituz silent block | 4,6 | 4,6 | 4,6 | 4,6 | 4,6 | | | | 0,7 |
| Sostituzione 1° iniettore | 8,3 | 3,3 | 0,8 | 3,3 | 3,3 | 2,0 | 2,0 | 2,6 | 2,6 |
| Sostituzione serie iniettori | 9,8 | 4,6 | 4,0 | 4,6 | 4,6 | 6,0 | 10,0 | 4,0 | 3,9 |
| Sostituzione pompa iniezione | 2,0 | | 6,0 | | | 12,0 | 10,0 | 10,0 | 5,2 |
| Sostituzione braccio sterzo | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 |
| Stacco e riattacco ponte centrale | 26,0 | 10,4 | 26,0 | 10,4 | 10,4 | 26,0 | 26,0 | 26,0 | 28,6 |
| sostituzione cuscinetto porta (CADAUNO) | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | | | | |
| sostituzione piantone porta | 4,6 | 4,6 | 4,6 | 4,6 | 4,6 | | | | |
| sostituzione duplex | 2,6 | 2,6 | 2,3 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,6 |
| sostituzione paraolio differenziale | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | | | | |
| sostituzione differenziale | | | | | | | | | |
| sostituzione flessibile scarico | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 10,4 |
| sostituzione vaschetta idroventola | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | | | | |
| sostituzione tamponi fine corsa posteriori (CADAUNO) | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | | | | |
| sostituzione ECAS 1° / 2° | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | | | | 2,6 |
| sostituzione ECAS 3° | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | | | | 1,3 |
| sostituzione cilindro compensatore ralla (con rip press ralla) | | | | | | | | | 3,9 |
| sostituzione potenziometro ralla | | | | | | | | | 3,9 |
| Sost. Motore ventola radiatore (CADAUNA) | | | 3,9 | | 1,3 | | | | 3,9 |
| Sost. Pompa doppia idroventole | | | 2,6 | | | 10,4 | 10,4 | 2,6 | 2,6 |
| ventole viscostatiche/elettrica | | | | | | | | | |
| idroventole | | | | | | | | | |

[Handwritten signatures and notes in blue ink at the top of the page]

[Handwritten signatures and notes in blue ink on the right side of the page]

ATTIVITA' MANUTENTIVE MECCANICHE - TEMPARIO
VEETTURA POSIZIONATA IN POSTAZIONE DI LAVORO E MATERIALE PRONTO

| ATTIVITA' | IRISBUS 491E.12.29 - CITYCLASS E3 E4 S.2300 | IRISBUS 491E.12.27 CNG - CITYCLASS S.2700 | IVECO 491E.12.27 - CITYCLASS S. 2500 | IVECO 491E.12.24 CNG - CITYCLAS S S.2600 | IRISBUS 491E.18.31 CNG- CITYCLASS S. 1020-1089 E 1280-1306 | VAN HOOL 2^A S | VAN HOOL 1^A S | BASSOTTO | BRM |
|-------------------------------------|---|---|---|--|--|----------------------|----------------------|----------|-----|
| flange parastrappi | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 28,6 | 28,6 | | |
| Pedaleria acceleratore | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,6 | 2,6 | | |
| sostit cavo acceleratore | 4,6 | 4,6 | 4,6 | 4,6 | 4,6 | | | | |
| PROVE STRUMENTATE | | | | | | | | | |
| RILEVAZIONE OPACITA' GAS DI SCARICO | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 |
| RILEVAZIONE EFFICIENZA FRENANTE | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 |

ATTIVITA' ACCESSORIE (Attività non contemplate a tempario in quanto suscettibili di variazioni in funzione delle logistiche dei singoli Impianti Urbani. Mantenuite solo le diciture).

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Collaudo/Diagnosi di accettazione | | | | | | | | | |
| Lavaggio motore | | | | | | | | | |
| Movimentazione veicolo da parco a postazione | | | | | | | | | |
| Prelievo materiale a magazzino | | | | | | | | | |
| Prove su strada | | | | | | | | | |

Attività non contemplate a tempario in quanto suscettibili di variazioni in funzione delle logistiche dei singoli Impianti Urbani. Mantenuite solo le diciture.

Handwritten signatures and initials in blue ink are present throughout the document, including a large signature at the top left, several smaller ones in the middle, and a cluster of initials at the bottom right.

IMPIANTI NOTTE - CICLICITA' TURNI

| | 1 | | | | | | | 2 | | | | | | | 3 | | | | | | | 4 | | | | | | | 5 | | | | | | | 6 | | | | | | | | | | | | | |
|---|----|----|----|----|-------|-------|----|----|----|----|----|----|-------|----|----|----|----|----|----|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|--|--|--|
| | LU | MA | ME | GI | VE | SA | DO | LU | MA | ME | GI | VE | SA | DO | LU | MA | ME | GI | VE | SA | DO | LU | MA | ME | GI | VE | SA | DO | LU | MA | ME | GI | VE | SA | DO | LU | MA | ME | GI | VE | SA | DO | | | | | | | |
| 1 | | | | LF | | | | R | | | | | LF Rr | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | R | | | | | LF R | | | | | LF | | | | R | | | | | LF Rr | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | | | LF | | | | | | | | | | | | | | | LF | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | | | | | LF Rr | | | | | LF | | | | | | R | | | | LF Rr | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | | | | | | LF R | | | | | | | | | | | | | | LF Rr | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | R | | | | | LF Rr | | | | | | | | | | | | | | LF Rr | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

[Handwritten signatures]

[Handwritten signature]

IMPIANTI GIORNO - CICLICITA' TURNI

| 1 | | | | | | | |
|----|-----|---|---|---|-----|-----|----|
| L | M | M | G | V | S | D | |
| 1 | m | m | m | m | m | m | R |
| 2 | p | p | p | p | p | LF | R |
| 3 | m | m | m | m | LF | LF | pd |
| 4 | p | p | p | p | p | p | R |
| 5 | m | m | m | m | mpr | LF | R |
| 6 | R | p | p | p | p | LF | md |
| 7 | m | m | m | m | m | LFE | R |
| 8 | p | p | p | p | LF | LF | R |
| 9 | m | m | m | m | m | LF | Rr |
| 10 | p | p | p | p | p | p | R |
| 11 | m | m | m | m | m | LF | R |
| 12 | p | p | p | p | p | LF | R |
| 13 | m | m | m | m | m | m | R |
| 14 | p | p | p | p | LF | LF | R |
| 15 | R | m | m | m | m | LF | pd |
| 16 | p | p | p | p | p | p | R |
| 17 | m | m | m | m | LF | LF | R |
| 18 | p | p | p | p | p | LF | Rr |
| 19 | m | m | m | m | m | m | R |
| 20 | ppr | p | p | p | LF | LF | R |
| 21 | R | m | m | m | m | LF | R |
| 22 | p | p | p | p | p | LFE | R |
| 23 | m | m | m | m | LF | LF | R |
| 24 | p | p | p | p | p | LF | R |

| | |
|-----------|--|
| R | = Riposo |
| Rr | = Riposo con Reperibilità |
| LF | = Lavoro Fittizio |
| LFE | = Giornate di LF con prestazione variabile complementare (art. 2, punto A, numero 2, lett. b) dell'accordo |
| ppr e mpr | = giornate in cui è prevista la fruizione delle giornate di LFE lavorate |

Ann. 4

MANUTENZIONE TPL
RAPPORTO ORE INTERNE ED ORE ESTERNE

| ANNO | ORE INTERNE TOTALI | ORE ESTERNE | | | | Percentuale |
|-----------------------------|--------------------|---------------------|-----------------------|------------|---------|-------------|
| | | LAVORAZIONI VEICOLI | REVISIONE COMPLESSIVI | PNEUMATICI | TOTALE | |
| 2009 | 636.480 | 124.976 | 67.895 | | 192.871 | 23,3% |
| 2010 | 608.496 | 103.693 | 58.885 | | 162.578 | 21,1% |
| 2011 | 612.678 | 104.471 | 54.259 | 9.750 | 168.480 | 21,6% |
| Di cui in Officina Centrale | | | | | | |
| 2011 | 136.332 | | | | 21.688 | 13,7% |

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including names like 'Pistelli', 'M. Amore', and others.]

Allegato 5- **PRINCIPALI ATTIVITÀ PREVISTE PER “ADDETTI PIAZZALE MANUTENZIONE GIORNO E NOTTE”**

- Indirizzamento / movimentazione veicoli;
- presidio cabine manovra, consegna / ritiro scheda veicoli, registrazione dati;
- eventuale rifornimento mezzi di servizio e veicoli per trasferimento tecnico;
- verifica dello stato dei mezzi;
- piccoli interventi di ripristino (rabbocchi, registrazioni e sostituzioni);
- rifornimento sabbia motrici tramviarie;
- controllo pneumatici e obliterate;
- controllo batterie (sfilamento, rabbocco, controllo);
- controllo apparati di bordo;
- Traini;
- Carro gomme (attualmente affidato a ditte esterne);
- Tradotte materiali non pianificate.
- caricamento impianti sabbia;
- avviamento veicoli con carretto batterie o avviatore;
- ricarica veicoli elettrici ELFO;
- utilizzo muletti;
- sistemazione materiali (carico e scarico) anche manualmente.

A collection of handwritten signatures in blue ink, scattered across the bottom half of the page. The signatures are stylized and include various initials and names, such as 'M', 'A', 'B', 'QPF', and 'R. Patali'.