



ACCORDO AZIENDALE SULLA RIVISITAZIONE DEL "PREMIO EVITATI SINISTRI"

Il giorno 12 del mese di marzo dell'anno 2007, fra l'AMAT, rappresentata dal Direttore generale, Ing. Giovanni MATICHECCHIA, dal Direttore amministrativo, Dott. Pietro CARALLO e dal Direttore tecnico, Dott. Cosimo ROCHIRA, e le OO.SS. così rappresentate:

FIT-CISL: PORTULANO R., SALAMINA G., CAZZATO A., CANTORE M.

FILT-CGIL: MARINELLI E.

UILTRASPORTI: MUSCETTA P., GIUNGATO C., MASTROVITO E.

FAISA CISAL: LA GUERCIA A., ESPOSITO G.

UGL-TRASPORTI: ATTOLLINO F., PELLICANI A.

SINAI: AUGENTI C., DI MAGGIO M., ALBANESE F.

PREMESSO

- che l'istituto aziendale dell'indennità evitati sinistri è disciplinato dall'accordo 27/07/1960 e successive modificazioni, apportate, da ultimo, con l'Accordo Aziendale del 03/03/1999;
- che nell'attuale versione tale istituto è conforme all'art. 6 dell'Accordo Nazionale del 25/07/1997, essendo formulato con le caratteristiche proprie del "Premio di risultato" e rispettando gli obiettivi di qualità contenuti nella carta dei servizi, tra cui quello della riduzione dell'indice di sinistrosità;
- che appare opportuno rinegoziare tale istituto alla luce del mutato quadro di riferimento, tenuto conto degli obiettivi di qualità contenuti nella carta dei servizi, tra cui quello della riduzione dell'indice di sinistrosità;
- che in data 31/12/2006 le Rappresentanze aziendali delle OO.SS. FIT-CISL, UILTRASPORTI e FAISA-CISAL avevano sottoscritto, unitamente ai rappresentanti aziendali, un'ipotesi di nuovo accordo sul "Premio evitati sinistri", che introduceva una nuova regolamentazione dell'istituto oltre ad incrementi delle indennità riconosciute ai partecipanti al verificarsi delle previste condizioni;
- atteso che nella riunione del 07/03/2007 anche le Rappresentanze aziendali FILT-CGIL, UGL-TRASPORTI e SINAI si sono sostanzialmente dichiarate favorevoli sulla nuova impostazione dell'istituto, alla luce dei cambiamenti intervenuti nella complessa materia della sicurezza della circolazione e nella difesa attiva nell'ambito della gestione dei rischi da circolazione stradale, chiedendo però di meglio esplicitare come saranno valutati, in particolare, determinate situazioni di sinistri nelle quali non sia ravvisabile una diretta responsabilità del conducente nella produzione di danni a terzi;
- considerato che i rappresentanti aziendali hanno offerto una disponibilità di massima a valutare la possibilità di far retroagire al 01/01/2006 la decorrenza del nuovo accordo, con la possibilità di operare un ricalcolo del premio 2006, già corrisposto nel mese di febbraio 2007, seguendo le nuove modalità applicative, fatta salva la specifica approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione aziendale e alla sola condizione, in ogni caso, che tutti gli effetti prodotti dalle precedenti disposizioni, in particolare tutte le erogazioni economiche avvenute in favore del personale, sia in servizio, sia in quiescenza, sino all'annualità 2005, si intendono

acquisite da entrambe le parti;
tutto ciò premesso,

SI È CONVENUTO QUANTO SEGUE:

Art. 1

Tutte le disposizioni previgenti, disciplinanti l'istituto, sono abrogate a partire dall'erogazione relativa all'anno 2006.

Tutti gli effetti prodotti dalle precedenti disposizioni, in particolare tutte le erogazioni economiche avvenute in favore del personale, sia in servizio, sia in quiescenza si intendono acquisite da entrambe le parti.

Art. 2

Con decorrenza dal 1° gennaio 2006 è istituito il nuovo "Premio evitati sinistri" per il personale che svolge le mansioni di guida degli autobus aziendali.

I soggetti aventi titolo all'erogazione sono così individuati:

- Operatori di esercizio che svolgono effettive mansioni di guida;
- Collaboratori d'esercizio o agenti con altri profili professionali adibiti temporaneamente a mansioni di "manovratori".

Tale premio è istituito con il fine di incentivare e responsabilizzare i beneficiari verso una condotta di guida diligente.

Art. 3

In ciascun anno di riferimento l'importo da destinarsi al finanziamento di tale premio è quello risultante dal prodotto dei seguenti fattori:

- 1) forza media degli aventi diritto;
- 2) indice di sinistrosità globale;
- 3) importo di € 250,00.

Per **forza media annua** degli aventi diritto si intende il rapporto tra la somma dei giorni di dipendenza effettiva dei soggetti di cui all'art. 2, comma 2, ed il numero dei giorni che compongono l'anno di riferimento.

Per **indice di sinistrosità globale** si intende il rapporto tra il numero dei sinistri passivi, con colpa parziale o totale del conducente, accertati complessivamente nell'anno base 2005 ed il numero dei sinistri passivi verificatisi nell'anno di riferimento.

La formula sarà la seguente:

$$I_g = S_{2005} / S_A$$

dove:

I_g è l'indice di sinistrosità globale;

S_{2005} è il numero dei sinistri passivi, con colpa parziale o totale del conducente, accertati complessivamente nell'anno base 2005;

S_A è il numero dei sinistri passivi, con colpa parziale o totale del conducente, accertati complessivamente nell'anno di calcolo del premio;

Il numero di sinistri accertati per l'anno 2005 (S_{2005}) è 304 (trecentoquattro).

Per sinistri passivi si intendono tutti i sinistri avvenuti per ogni anno di riferimento, in relazione ai quali sia individuata responsabilità esclusiva o concorsuale dei conducenti dell'AMAT, sia che

l'apertura degli stessi avvenga su denuncia dei conducenti, sia che avvenga su richiesta della controparte.

Sono computati in tale numero anche tutti i sinistri aperti in anni precedenti a quello di riferimento, per i quali sia accertata la responsabilità esclusiva o concorsuale del conducente nel corso dell'anno di riferimento. La responsabilità del conducente dell'AMAT sarà, a tale fine, presunta ogni qual volta vi sia un risarcimento da parte della compagnia assicuratrice, anche in forma concorsuale, sia che detto risarcimento avvenga in sede stragiudiziale, sia che esso sia avvenuto a seguito di citazione in giudizio, fatta salva la possibilità di dimostrare, anche in tali ipotesi, che il danno sia stato prodotto in assenza di una responsabilità, neppure parziale o concorsuale, del conducente.

Si riporta, di seguito, la casistica più ricorrente di sinistri che, pur in presenza di una liquidazione da parte della compagnia assicuratrice in favore della controparte, sono compatibili con un'assenza assoluta di responsabilità del conducente nella causa dello stesso e, in quanto tali, non conteggiabili come sinistri passivi a carico dei conducenti, pur facendo computo ai fini della sinistrosità globale (S_A):

- ⇒ avaria meccanica del bus, determinante ai fini dell'accadimento del sinistro, che dà luogo ad un intervento di riparazione (bolla di avaria), ivi compresa la rottura dell'impianto frenante, il distacco di parti interne del mezzo o l'apertura o il distacco di portelloni esterni, ecc., quando tale circostanza sia accertata attraverso la concorde testimonianza di più persone presenti sul mezzo;
- ⇒ frenata brusca senza collisione con altri veicoli che provochi la caduta di passeggeri, solo se avviene la corretta individuazione del veicolo responsabile, attraverso la circostanziata testimonianza di persone presenti e solo se la condotta di guida imprudente o inadeguata non abbia rappresentato una concausa nella determinazione del sinistro;
- ⇒ caduta o ogni altro danno a passeggeri in occasione di discesa o salita sul mezzo, a condizione che lo stesso sia fermo e che non vi sia stata chiusura impropria delle porte e che tale circostanza sia accertata attraverso la concorde testimonianza di più persone presenti sul mezzo;

Art. 4

L'ammontare del premio individuale, attribuito al dipendente interessato dall'erogazione, è il risultato dell'interazione dei seguenti criteri: giornate di guida effettiva e numero di sinistri passivi (con colpa totale o parziale) accaduti nel corso dell'anno, individuati come indicato all'art. 3.

1) presenza: resta immutato il principio precedentemente applicato: legato alle giornate di effettiva prestazione di guida (Operatori di esercizio e Collaboratori di esercizio o agenti con altri profili professionali adibiti temporaneamente a mansioni di "manovratori"), con l'aggiunta delle giornate di permesso sindacale. Tale criterio dà luogo alla determinazione per ogni agente di un coefficiente (C_p) variabile fra 0,00 (nessuna prestazione) e 1,00 (almeno 260 giorni di effettiva prestazione di guida)

2) Sinistri passivi (con colpa) provocati nel corso dell'anno:

Viene determinato un coefficiente di sinistrosità individuale (C_s), secondo le seguenti modalità

- a) per n° 0 sinistri, coefficiente pari a 1,00
- b) per n° 1 sinistro, coefficiente pari a 0,55
- c) per n° 2 sinistri, coefficiente pari a 0,25

A prescindere dal numero di sinistri rilevato, nel caso in cui la prestazione di guida risulti essere inferiore o uguale a 100 giorni, il coefficiente di sinistrosità acquisterà lo stesso valore del

coefficiente di presenza, se quest'ultimo è inferiore.

Art. 5

Alla fine di ciascun anno, il premio da corrispondere all'avente diritto sarà quantificato secondo le seguenti modalità:

- a) si determina, per ogni avente diritto, l'indice di riparto individuale, ottenuto moltiplicando i coefficienti C_p e C_s ;
- b) si ripartisce, con l'applicazione dell'indice di riparto individuale, l'importo distribuibile, determinato con le modalità di cui all'art. 3;
- c) Entro la metà del mese di febbraio sarà data, a cura dell'Azienda, comunicazione dei dati di consuntivo alle OO.SS.

L'erogazione del premio, in un'unica soluzione, sarà effettuata con le competenze del mese di febbraio dell'anno successivo a quello di riferimento.

Art. 6

Allo scopo di offrire un giusto riconoscimento economico ai conducenti che, in occasione di sinistri attivi, pongano scrupolosamente in atto le attività necessarie affinché l'Azienda posseda i mezzi di prova indispensabili ad ottenere il risarcimento dei danni, si stabilisce che sia riconosciuto un premio commisurato al 10% del risarcimento del danno effettivamente incassato dall'Azienda, in favore dei conducenti che si trovano alla guida dei mezzi coinvolti in incidenti con esclusiva responsabilità della controparte.

Le attività di cui sopra consistono, in particolare, nella corretta compilazione e sottoscrizione del "modulo blu", nella precisa individuazione dei testimoni, nella tempestiva informativa alla centrale operativa aziendale, nella richiesta di intervento, qualora necessaria, delle forze dell'ordine, nella ripresa fotografica dello stato dei luoghi, ecc...

Anche l'erogazione del premio "Sinistri attivi", in un'unica soluzione, sarà effettuata con le competenze del mese di febbraio dell'anno successivo a quello di riferimento.

La suddetta misura del premio, pari al 10% dei risarcimenti dei danni effettivamente incassati dall'Azienda è da intendersi al lordo di ogni onere a carico del dipendente e dell'Azienda e non potrà comunque superare l'importo di € 500,00 per ciascun sinistro liquidato.

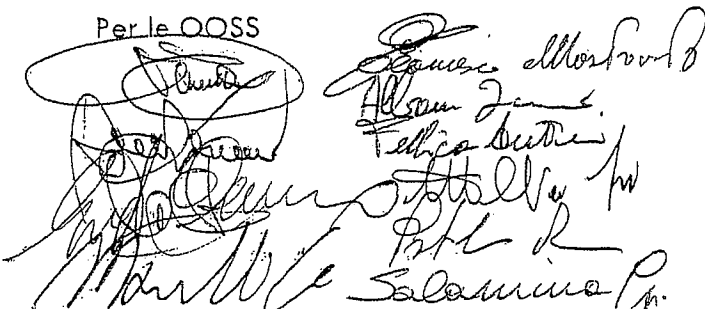
Affinché l'indennità in questione possa essere riconosciuta ai conducenti è necessario che il risarcimento del danno sia materialmente incassato dall'Azienda, non rilevando a tal fine né semplici perizie, né accordi conservativi, né alcuna altra attività liquidatoria propedeutica al versamento dell'importo risarcito.

Art. 7

Il presente accordo, subordinato per la sua efficacia alla ratifica del C.d.A. dell'Azienda, sarà soggetto a verifica annuale per quanto concerne i criteri di cui all'art. 3.

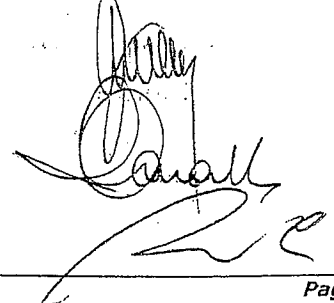
L.C.S

Per le OOSS



A cluster of handwritten signatures in black ink, representing the OOSS (workers' representatives). The signatures are overlapping and include names such as 'Alessandro', 'Alessandro', 'Felice', 'Stella', 'Pete', and 'Salvatore'.

Per l'Azienda



A single handwritten signature in black ink, representing the company representative. The signature is stylized and appears to be 'Carroll'.