

PROTOCOLLO DI INTESA

tra ANAS SPA e
Filt Cgil, Fit Cisl, Uilpa Anas,
Sada Fast Confasal, Snala Cisl - Ugl Viabilità e Logistica

In data 28 febbraio 2017 si sono incontrati i rappresentanti aziendali di Anas spa con le Segreterie Nazionali delle OO.SS. firmatarie del vigente contratto collettivo nazionale di lavoro dei dipendenti Anas, in materia di **Modello Organizzativo dell'Esercizio**.

Le Parti,

PREMESSO CHE

- intendono rilanciare con determinazione la presenza ed il valore del fattore umano, a partire dal personale che opera per la manutenzione, la sorveglianza ed il pronto intervento lungo la rete stradale di interesse nazionale;
- le innovazioni, di tipo tecnologico e procedurale, introdotte nell'ambito della gestione di attività, migliorano e sostengono l'implementazione degli interventi stradali in un'ottica più funzionale ed innovativa;
- in particolare, i dati raccolti e l'esperienza maturata negli ultimi anni, nell'ambito della gestione dell'esercizio della rete, consentono di effettuare precise scelte strategiche;
- è avvertita l'esigenza di accompagnare al miglioramento tecnologico anche un potenziamento del presidio sulla strada attraverso l'implementazione delle risorse umane e l'impiego di personale opportunamente formato e riqualificato, per lo svolgimento di attività di manutenzione da realizzare internamente e non solo attraverso affidamenti esterni;
- le attività di Manutenzione Ricorrente possono essere efficientate, a partire dal perseguimento di una strategia di gestione diretta dei processi aziendali della manutenzione anche attraverso la internalizzazione delle attività quali sfalcio erba, sgombrò neve, gestione opere idrauliche, pulizia piano viabile, ripristino segnaletica verticale e marginale, pronto intervento, etc. nonché attraverso la predisposizione

SADA
FILT
SNALA - CISAL
FILT

FILT

UILPA ANAS

Ugl Viabilità e Logistica
Sada Fast

(various handwritten signatures)

di attività specialistiche legate alla manutenzione e sorveglianza di impianti tecnologici (es. semaforici, di illuminazione gallerie, di ventilazione, etc.);

- una delle possibili leve per il rafforzamento e il conseguimento di una più moderna organizzazione della manutenzione di ANAS è costituita dalla definizione dell'estesa chilometrica assegnata a ciascuna squadra di manutenzione e dalla sinergia tra i diversi soggetti interessati dalle attività, in funzione della tipologia di strada e della sua importanza strategica nell'ambito della rete stradale di competenza ANAS;
- l'esigenza, anche a causa degli effetti prodotti in termini di responsabilità civile e penale nei confronti del personale addetto alla manutenzione e alla sorveglianza, manifestatasi nel tempo, di superamento del DPR 1126/81, quale Regolamento che ha assicurato, dagli anni della sua introduzione, un indubbio ruolo cardine ed innovativo nell'ambito dei più generali modelli organizzativi nel settore viabilità, ma che oggi manifesta scarse flessibilità e adattabilità alle mutate esigenze del sistema viario nazionale;
- con la presente intesa si fa riferimento anche agli incontri tenutisi ed alle varie fasi sperimentali susseguitesì negli anni in materia di Esercizio, dando seguito, attraverso l'allegato modello, alle innovazioni apportate con il Modello sperimentale, di cui al protocollo del 17 luglio 2008.

CONCORDANO CHE

- 1) Il percorso approvativo del Modello di Esercizio resta quello condiviso con verbale del 15 giugno 2016 che si allega alla presente intesa (Allegato 1).
- 2) Il Modello di Esercizio oggetto della presente Intesa, ed alla stessa allegato, prevede, preliminarmente, la suddivisione della rete stradale in tre tipologie, meglio esplicitate nell'allegato Modello Organizzativo, secondo quanto previsto dal Codice della Strada e sulla base di dati di traffico, incidentalità, rilevanza strategica, con i corrispondenti livelli di servizio:

UILBA ANAS

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

SABA An
SABA-CISAL
Fulbus

FICIT
Puer

Ch. Vies. e. L. 2
Pole
Al

- RETE PRIMARIA, tipo A - Autostrade, Raccordi Autostradali e tipo B secondaria strategica;
- RETE SECONDARIA, tipo B - strade a doppia carreggiata e terziaria rilevante, tipo C;
- RETE TERZIARIA, tipo C - strade ad unica carreggiata.

Sulla base dei seguenti criteri di identificazione delle strade definite "strategiche":

- traffico
- incidentalità
- caratteristiche climatiche e morfologiche del territorio
- importanza dei collegamenti

3) sia necessario mantenere un costante raccordo tra i contenuti del modello organizzativo dell'esercizio e la normativa sulla sicurezza del lavoro, anche nella definizione dell'estesa delle tratte in considerazione di particolari volumi di traffico, con attenzione alle previsioni del DM 4 marzo 2013, anche attraverso i contenuti delle Linee Guida del documento di valutazione dei rischi, da adeguarsi alle procedure operative aziendali di cui al verbale del 21 dicembre 2015 previste dallo stesso decreto.

4) Nella fase transitoria, individuata dalla data odierna e sino all'emanazione del nuovo regolamento aziendale, considerato anche il permanere della fase di incertezza in materia occupazionale, le Parti si impegnano a:

- Finalizzare il confronto su un nuovo Regolamento, da sottoporre all'approvazione del CdA, per le attività legate all'Esercizio che recepisca le previsioni dettate dal Modello sottoscritto con il presente protocollo;
- Individuare la composizione della rete stradale secondo la ripartizione definita (primaria, secondaria e terziaria);

UILPA ANAS

UGL Verb. elogi

B

u

M

M

Rele

Infra

Giuliano

SA

Libero

Fur

SVALIA-CISAL

SA DAX

UILPA ANAS

Rele

- c) Effettuare il confronto circa la definizione del fabbisogno nazionale, secondo schemi di priorità, in relazione all'articolazione della rete stradale ed autostradale finalizzato all'implementazione del Modello Organizzativo dell'Esercizio.

5) Nella fase di transizione per quanto attinente alle attività di sorveglianza, le stesse potranno essere realizzate in forma sperimentale per tratte stradali fino a 100/120 km, attraverso due operatori. La sperimentazione sarà attivata con apposito accordo di livello nazionale, da stipularsi entro 60 gg. dalla sottoscrizione della presente intesa, destinato ad individuare la rete stradale interessata, a partire da quella caratterizzata da particolare intensità di traffico o non coperta da adeguati sistemi di comunicazione e secondo le differenti tipologie di strade (primaria, secondaria e terziaria) e in territori diversi.

6) Qualora l'organizzazione del servizio di sorveglianza non sia resa secondo i criteri stabiliti nel modello, oppure come introdotti in via sperimentale al precedente punto 5) e in assenza di procedure operative a supporto, le attività espletate dal solo operatore sono quelle definite dal quadro normativo di riferimento in materia di sicurezza sul lavoro.

7) In tale fase di transizione, le attività di manutenzione potranno essere espletate in presenza di risorse disponibili sulle rispettive tratte.

8) Saranno definite, previo confronto con le OO.SS. di riferimento, le Procedure operative relative alle attività di sorveglianza, pronto intervento e manutenzione, anche attraverso l'individuazione delle eventuali dipendenze gerarchiche e funzionali di tutte le figure coinvolte nel Modello, prevedendo la possibile revisione dell'attuale assetto organizzato in centri e nuclei, la separazione tra le attività di manutenzione ordinaria da quelle di manutenzione straordinaria/programmata, con l'eventuale riesame di quanto

SADA
Operatore

U.L.A.
M

SADA-COM
M

M

U.L.P.A. ANAS
J

U.L. U.P.A. 2 158.
Rella
Ced

SADA

M

U.L.A.

U.L.A.
M

fissato nell'accordo del 14 novembre 2012 sulle Soc, e la ridefinizione delle figure professionali coinvolte nella filiera delle attività di esercizio.

9) Saranno individuati i mezzi e le attrezzature in dotazione, da adeguarsi secondo le procedure operative concordate, nonché le strutture destinate alle diverse attività (centri manutentori/di raccolta attrezzati, officine, magazzini, etc.);

10) Sarà definito un Piano di formazione e riqualificazione professionale, anche in materia di sicurezza sul lavoro.

transizione

Si concorda altresì che nella fase ~~di prima applicazione~~ del Modello Organizzativo dell'Esercizio definito dal presente accordo l'azienda procederà prioritariamente, in merito ai dipendenti assegnati alle attività interessate dal modello, alla trasformazione dell'orario di lavoro da part-time a full time.

Le parti stabiliscono infine di:

- a) procedere, con l'avvio della fase applicativa del modello ad una revisione dell'impianto dell'istituto contrattuale della turnazione e delle correlate indennità *secondo seguito al punto 3, lettere p) del CCNL 2016-2018*.
- b) individuare dopo 24 mesi dalla prima applicazione del modello, un momento di valutazione congiunta circa le risultanze della stessa implementazione organizzativa, anche in considerazione delle verifiche delle attività svolte in gestione diretta sulla rete secondaria e terziaria.

ANAS SPA

[Handwritten signatures for ANAS SPA]
Edubasio

FIK CGIL
FIT CISL
UILPA ANAS
UGL Vib. e Log.
SNATA-CISAL
SADA
FAST CONFAL

OSS
[Handwritten signatures for OSS]
Ami

Verbale di incontro

tra ANAS SPA e
Filt Cgil, Fit Cisl, Uilpa Anas,
Sada Fast Confsal, Snala Cisl - Ugl Viabilità e Logistica

In data 15 giugno 2016 si sono incontrati i rappresentanti aziendali con le segreterie nazionali delle OO.SS. firmatarie del vigente contratto collettivo nazionale di lavoro dei dipendenti Anas, in materia di modello organizzativo dell'esercizio.

Considerato il permanere della fase di incertezza in materia occupazionale e normativa, compresa la necessità di superamento del DPR 1126/81, le Parti si impegnano a definire il nuovo modello, destinato a rendere omogenei i servizi e le attività di sorveglianza, manutenzione e pronto intervento su tutto il territorio nazionale, procedendo secondo le seguenti fasi:

- Definizione di un Accordo Azienda – OOSS Nazionali ;
- Approvazione del Modello Organizzativo in CdA Anas;
- Trasmissione dell'Accordo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti finalizzata al superamento del DPR 1126/81;
- Contrattazione territoriale applicativa del modello per la parte di competenza (es. caratteristiche delle strade, estese chilometriche, applicazioni di eventuali norme di carattere regionale, articolazione degli orari di lavoro);
- Validazione delle evidenze territoriali a livello nazionale, ai fini del perfezionamento dei fabbisogni occupazionali;
- Avvio bandi di selezione, secondo schemi di priorità da concordarsi;
- Confronto sulle procedure operative a livello nazionale e successiva applicazione progressiva del modello su tutto il territorio aziendale.

Anas

OOSS

FILT CGIL
FIT Cisl
UILPA ANAS
UGL VIABILITA'
SNALA-CISAL
SADA CONFSAL

