

LA GESTIONE DEI SINISTRI AMAT S.p.A.
Le strategie aziendali
Le linee di intervento
Gli obiettivi ed i risultati della programmazione 2015

AmAt
Azienda per la mobilità nell'area di Taranto
Prot. n. 2516
17 NOV. 2015
a:

AD	Amministratore Delegato	<input type="checkbox"/>
DG	Direttore Generale	<input checked="" type="checkbox"/>
DA	Direttore Amministrativo	<input checked="" type="checkbox"/>
DT	Direttore Tecnico	<input type="checkbox"/>
SLAP	Appalti / Contratti	<input checked="" type="checkbox"/>
UCM	Commerciale / Marketing	<input type="checkbox"/>
UCB	Contabilità Bilancio	<input type="checkbox"/>
UES	Esercizio / Sosta	<input type="checkbox"/>
UIS	Informatica / Statistica	<input type="checkbox"/>
UMT	Manutenzione / Tecnica	<input type="checkbox"/>
URU	Risorse Umane	<input type="checkbox"/>
UAG	Affari Gen. P.P.R.R. SINISTRI	<input checked="" type="checkbox"/>
RAG	Ufficio Ragioneria	<input type="checkbox"/>
STQ	Staff Qualità	<input type="checkbox"/>

PREMESSA

- 1) LA STRUTTURA
- 2) UFFICIO SINISTRI AMAT S.p.A./PROCEDURA AZIENDALE SINISTRI
- 3) LA GESTIONE DELLA FLOTTA AZIENDALE
 - 3.1) LA FLOTTA
- 4) LA SINISTROSITA' AMAT S.p.A.
- 5) INIZIATIVE ATTUATE AL FINE DI RIDURRE LA SINISTROSITA' AMAT S.p.A.
 - 5.1 INDENNITA' EVITATI SINISTRI E INDENNITA' SINISTRI ATTIVI
 - 5.2 CORSI DI FORMAZIONE DEL PERSONALE
 - 5.3 APPLICAZIONE DI ORDINI DI SERVIZIO LEGATI AI SINISTRI
 - 5.4 ESPOSTI, QUERELE
- 6) LINEE DI INTERVENTO IN TEMA DI RIDUZIONE DELLA SINISTROSITÀ
 - 6.1 PROMOZIONE DI INTERVENTI FORMATIVI (DEL. N°11 DEL 17/02/2010)
 - 6.2 PROMOZIONE DI CORSI DI QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE PER IL PERSONALE COINVOLTO NEL PROCESSO DI GESTIONE SINISTRI
 - 6.3 PROGETTAZIONE DI UN SISTEMA DI VIDEO SORVEGLIANZA
 - 6.4 MONITORAGGIO DEI DISPOSITIVI DI SICUREZZA PRESENTI SUI BUS PER L'UTENZA (DEL. N°25 DEL 15/03/2011)
 - 6.5 INSTALLAZIONE DI DISPOSITIVI VEDR

Allegato 1 – procedura aziendale sinistri

Allegato 2 - ente di certificazione DNV; verifica periodica di mantenimento

Allegato 3 – programma settimanale manutenzione programmata bus

Allegato 4 - programma di interventi di manutenzione ordinaria sui bus

Allegato 5 – programma di interventi di manutenzione ordinaria pneumatici e chilometri

Allegato 6 – data base sinistri

Allegato 7 – corso di formazione operatori di esercizio anno 2006

Allegato 8 – deliberazione cda n°11 del 17/02/2010

Allegato 9 – deliberazione cda n°25 del 15/03/2011

Allegato 10 – libretto del conducente

PREMESSA

La descrizione del quadro della sinistrosità AMAT S.p.a. presuppone un breve excursus sulle vicende istituzionali che hanno riguardando l'AMAT S.p.A. nel tempo.

L'A.M.A.T. (acronimo che a quel tempo stava per "Azienda Municipalizzata Autotrasporti Pubblici Taranto") fu costituita il 1° luglio del 1971, a seguito dell'assunzione diretta del servizio del trasporto pubblico urbano da parte del Comune di Taranto.

Precedentemente il servizio era stato gestito dalla società inglese "The Taranto Tramways and Electric Supply Co. Ltd (S.T.E.T.)", che si insediò nella Città di Taranto nell'anno 1922 e svolse l'attività di trasporto pubblico mediante tram sino al 1948, quando vi subentrò la Società Cooperativa STAT (Società Tramvie – Autobus Taranto).

A decorrere dal 7 febbraio 1996, in esecuzione dell'obbligo introdotto dal d.l. 31/01/1995, n° 26 (convertito in legge 29/03/1995, n° 95), l'Azienda Municipalizzata fu trasformata nell'Azienda Speciale AMAT ("Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto"), acquistando soggettività giuridica ed autonomia patrimoniale distinta da quella del Comune di Taranto.

Coerentemente con il nuovo quadro normativo introdotto dal processo di liberalizzazione delle Aziende dei servizi pubblici locali, avviato con il d.lgs n° 422/97 (c.d. "decreto Burlando"), con decorrenza 12/01/2001, l'Azienda Speciale fu trasformata nella Società per Azioni denominata Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto (AMAT) S.p.A., con il Comune di Taranto quale unico socio. La S.p.A. è la forma giuridica tuttora rivestita dall'AMAT.

La Società effettua:

- il servizio di trasporto pubblico di persone mediante autobus:
 - nell'area urbana del Comune di Taranto;
 - nelle due tratte sub-urbane di collegamento con i Comuni di Statte e Leporano.
- il servizio di trasporto di persone mediante motonavi:
 - in servizio di linea per l'isola di San Pietro (corse con itinerari, orari e tariffe prestabilite);
- la gestione della sosta tariffata nella Città di Taranto.

LA STRUTTURA

La Società è guidata da un Consiglio di Amministrazione che si compone di un Presidente con funzioni di Amministratore delegato e di due Consiglieri.

Il Direttore Generale coordina i settori Amministrativo e Tecnico, a loro volta diretti dai rispettivi Direttori Amministrativo e Tecnico.

La Direzione Amministrativa comprende l'Area Contabilità e Bilancio, l'Area Personale, l'Area Informatica, l'Area Personale e Ripartizione Affari Generali e Legali, Pubbliche relazioni e Sinistri.

La Direzione Tecnica comprende l'Area Esercizio, l'Area Manutenzione Parco Veicoli e Impianti e l'Area Appalti, Contratti, Acquisti e Magazzino.

La quantità di servizi, con riferimento al Trasporto Pubblico di linea offerti dall'Azienda si misura in termini di chilometri percorsi da tutti gli autobus costituenti il parco aziendale (km in linea + km per corse di trasferimento).

L'Amat percorre annualmente il numero di chilometri stabilito dalla Regione Puglia nell'ambito della definizione dei servizi minimi ammessi alle compensazioni a carico del Fondo Regionale Trasporti.

Più in dettaglio, il numero di chilometri finanziato per l'ambito comunale è pari a 6'942'784. Il numero di chilometri finanziati, invece, per le tratte suburbane di Statte e Leporano è pari, complessivamente, a 1'353'883.

Di seguito si riportata una tabella, riferita all'arco temporale 2002-2014, che illustra per ciascun anno, il numero medio dei dipendenti impiegati nel solo settore del trasporto pubblico, il numero di chilometri percorsi ed il numero di chilometri percorsi mediamente da ciascun addetto

Anno	Numero addetti TPL	Km percorsi	Km per addetto
2002	500	8'443'611	16'887
2003	496	8'669'324	17'478
2004	510	8'628'987	16'920
2005	511	8'821'847	17'264
2006	495	8'857'215	17'893
2007	479	8'830'777	18'436
2008	464	8'651'167	18'645
2009	470	8'906'024	18'949
2010	458	8'960'592	19'565
2011	435	8'220'227	18'897
2012	409	7'645.875	18'694
2013	410	7'418.516	18'094
2014	406	8'296.667	20'435

La tabella rileva un pressoché costante incremento di produttività registrato negli ultimi dieci anni (misurato in numero di chilometri mediamente percorsi da ciascun addetto).

1) UNITA' SINISTRI AMAT S.p.A./PROCEDURA AZIENDALE SINISTRI

L'unità sinistri AMAT S.p.A. è inserita nel settore Affari Generali, Legali, Pubbliche Relazioni e Sinistri, sotto la diretta supervisione del Direttore Amministrativo.

L'obiettivo dell'Unità Sinistri in particolare è la riduzione dell'impatto economico del sinistro attraverso le seguenti attività:

- la gestione dei sinistri di natura attiva, passiva e concorsuale: dalla rilevazione dell'evento sulla cedola di viaggio, all'audizione del conducente e di eventuali testimoni, all'acquisizione di documenti presso il PRA e le Forze dell'Ordine, alle attività peritali, alle relazioni con l'utenza e gli uffici legali compresa la ricezione del pubblico, all'attività di indagine sui presunti danneggiati finalizzata ad una migliore gestione delle pratiche in sinergia con la Compagnia di Assicurazioni, sino al recupero del danno nei confronti dei dipendenti;
- gli adempimenti connessi all'applicazione degli accordi aziendali e agli ordini di servizio vigenti in materia.

L'Ufficio sinistri è disciplinato da una procedura gestionale resa operativa dal Consiglio di Amministrazione il 28/08/2003 con atto deliberativo n°49, che fino ad oggi non ha subito revisioni (All.1)

La procedura operativa dell'ufficio sinistri è stata oggetto di una verifica dell'Ente di certificazione DNV nel maggio del 2009, che ne ha ribadito la rigerosità esprimendosi positivamente sulla stessa (All.2).

La procedura sinistri è stata aggiornata in ottemperanza alle nuove norme di legge, compresa la normativa ISO 9001 – 2008.

2) LA GESTIONE DELLA FLOTTA AZIENDALE

La gestione della flotta veicoli è di fondamentale importanza per l'efficace erogazione dei servizi dell'Azienda.

Il parco autobus aziendale si compone di n°156 mezzi ed ha una età media di 11 anni. L'Amat S.p.A si avvale di un sistema informativo completo per la gestione della Manutenzione, delle informazioni e della documentazione relativa al Parco Mezzi fornito e mantenuto dalla Società Pluservice S.r.l.

Le attività di manutenzione effettuate sui mezzi sono gestite come commesse di lavorazione; la commessa consente di sintetizzare e contabilizzare tutte le imputazioni relative ad un certo lavoro di manutenzione, permettendo di registrare, oltre alle ore interne di lavorazione ed al materiale utilizzato, anche le eventuali prestazioni esterne.

Il programma consente:

- di registrare tutti i dati anagrafici di interesse del Parco Mezzi Aziendale;
- la gestione dei prelievi (carburante e lubrificante) e delle percorrenze.
- lo scadenzario delle attività e i relativi costi, per quanto riguarda i bolli, le assicurazioni, le revisioni MCTC, le pulizie, le certificazioni, ecc., riferiti ad ogni vettura del parco aziendale;
- di gestire i componenti a rotazione di un mezzo quali, ad esempio, motore, cambio, differenziale, obliterate, rimorchi, pneumatici, ecc., comprensivi di tutte le informazioni rilevanti e tutte le movimentazioni di montaggio, smontaggio, invio in lavorazione e reintegro in magazzino. E' possibile ricostruire la storia del componente dall'acquisto fino alla rottamazione, tracciando tutte le operazioni effettuate sui vari beni;
- la gestione delle anomalie riscontrate su un veicolo, sia quelle annotate dall'esercizio, sia quelle riscontrate direttamente dagli operatori di officina durante lo svolgimento delle attività di manutenzione;
- di impostare per ogni tipologia di bene i possibili interventi di manutenzione effettuabili, specificando le operazioni da eseguire, la periodicità (giorni, ore e km), le segnalazioni sull'approssimarsi delle scadenze e gli allarmi sulle scadenze superate. Piani manutentivi personalizzabili, scadenzario con livelli di segnalazione in base all'urgenza, pianificazione della manutenzione preventiva tramite cartellone grafico;
- la gestione completa (tecnica ed economica) delle commesse di officina. In fase di consuntivazione il modulo consente la registrazione delle lavorazioni effettuate e dei tempi relativi, con indicazione del personale interno o della ditta esterna che le ha eseguite. In ogni commessa vengono memorizzate diverse informazioni quali: anomalie risolte, costi di manodopera, costi dei materiali utilizzati, costi per lavori effettuati esternamente, materiali di magazzino utilizzati, fatture emesse a terzi, equipaggiamento ed attrezzature necessari, documentazione allegata, operazioni di collaudo effettuate, dipendenti interessati, istruzioni operative.

Si allegano n° 03 schede di manutenzione programmata, periodica e relativa ai pneumatici e ai contachilometri (all. 3,4,5) che elencano le lavorazioni da eseguire sui mezzi a seconda delle scadenze chilometriche.

3.1) LA FLOTTA

Si elencano gli autobus di proprietà Amat S.p.A.

N. prog.	N. Az.	Anno	Marca e tipo	Targa	Età (anni)	Alimentazione	Tipo di motorizzazione
1	464	1998	B.MENARINI BUS 331/U	BB 731 EB	16	GASOLIO	EURO 2
2	468	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 342 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
3	470	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 343 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
4	471	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 344 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
5	472	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 345 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
6	473	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 346 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
7	474	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 347 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
8	475	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 348 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
9	476	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 349 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
10	477	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 350 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
11	478	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 351 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
12	479	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 352 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
13	480	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 353 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
14	481	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 354 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
15	482	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 355 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
16	483	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 356 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
17	484	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 357 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
18	485	2002	Cityclass 491E.12.30	CA 358 RJ	12	GASOLIO	EURO 3
19	486	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 359 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
20	488	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 361 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
21	489	2002	Europolis 203E.9.24	CA 385 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
22	490	2002	Europolis 203E9.24	CX 350 XG	13	GASOLIO	EURO 3
23	491	2002	Europolis 203E.9.24	CA 384 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
24	492	2002	Europolis 203E9.25	CA 387 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
25	493	2002	Europolis 203E.9.24	CA 388 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
26	494	2002	Europolis 203E.9.24	CA 389 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
27	495	2002	Europolis 203E.9.24	CA 390 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
28	496	2002	Europolis 203E.9.24	CA 391 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
29	497	2002	Europolis 203E.9.24	CA 392 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
30	498	2002	Europolis 203E.9.24	CA 383 RJ	13	GASOLIO	EURO 3
31	499	2002	Cityclass CNG 491E.12.22	CA 341 RJ	13	METANO	EEV
32	500	2002	Cityclass CNG 491E.12.22	CA 339 RJ	13	METANO	EEV
33	504	2005	Menarini M 231 MU 3P	CP 441 BL	10	GASOLIO	EURO 3
34	505	2005	Menarini M 231 MU 3P	CP 440 BL	10	GASOLIO	EURO 3
35	506	2005	Menarini M 231 MU 3P	CP 439 BL	10	GASOLIO	EURO 3
36	507	2005	Menarini M 231 MU 3P	CP 443 BL	10	GASOLIO	EURO 3
37	508	2005	Menarini M 231 MU 3P	CP 438 BL	10	GASOLIO	EURO 3
38	509	2005	Menarini M 231 MU 3P	CP 442 BL	10	GASOLIO	EURO 3
39	510	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 015 XG	10	GASOLIO	EURO 3
40	511	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 012 XG	10	GASOLIO	EURO 3
41	512	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 011 XG	10	GASOLIO	EURO 3
42	513	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 010 XG	10	GASOLIO	EURO 3

N. prog.	N. Az.	Anno	Marca e tipo	Targa	Età (anni)	Alimentazione	Tipo di motorizzazione
43	514	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 013 XG	10	GASOLIO	EURO 3
44	515	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 014 XG	10	GASOLIO	EURO 3
45	516	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 009 XG	10	GASOLIO	EURO 3
46	517	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 033 XG	10	GASOLIO	EURO 3
47	518	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 035 XG	10	GASOLIO	EURO 3
48	519	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 037 XG	10	GASOLIO	EURO 3
49	520	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 036 XG	10	GASOLIO	EURO 3
50	521	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 034 XG	10	GASOLIO	EURO 3
51	522	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 032 XG	10	GASOLIO	EURO 3
52	523	2005	Menarini M 231 MU 3P	EH 056 FT	10	GASOLIO	EURO 3
53	524	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 202 XG	10	GASOLIO	EURO 3
54	525	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 227 XG	10	GASOLIO	EURO 3
55	526	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 198 XG	10	GASOLIO	EURO 3
56	527	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 196 XG	10	GASOLIO	EURO 3
57	528	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 195 XG	10	GASOLIO	EURO 3
58	529	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 197 XG	10	GASOLIO	EURO 3
59	530	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 194 XG	10	GASOLIO	EURO 3
60	531	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 201 XG	10	GASOLIO	EURO 3
61	533	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 199 XG	10	GASOLIO	EURO 3
62	534	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 238 XG	10	GASOLIO	EURO 3
63	535	2005	Irisbus Italia 491ES 86	CX 218 XG	10	GASOLIO	EURO 3
64	536	2005	Irisbus Italia 491ES 86	CX 240XG	10	GASOLIO	EURO 3
65	537	2005	Irisbus Italia 491ES 86	CX 239 XG	10	GASOLIO	EURO 3
66	538	2005	Irisbus Italia 491ES 86	CX 237 XG	10	GASOLIO	EURO 3
67	539	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 219 XG	10	METANO	EEV
68	540	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 204 XG	10	METANO	EEV
69	541	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 205 XG	10	METANO	EEV
70	542	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 220 XG	10	METANO	EEV
71	543	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 221 XG	10	METANO	EEV
72	544	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 203 XG	10	METANO	EEV
73	545	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 222 XG	10	METANO	EEV
74	546	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 206 XG	10	METANO	EEV
75	548	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 223 XG	10	METANO	EEV
76	549	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 225 XG	10	METANO	EEV
77	550	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 226 XG	10	METANO	EEV
78	551	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 271 XG	10	METANO	EEV
79	552	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 272 XG	10	METANO	EEV
80	553	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 273 XG	10	METANO	EEV
81	554	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 274 XG	10	METANO	EEV
82	555	2006	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DA 494 ND	9	GASOLIO	EURO 3
83	556	2006	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DA 604 ND	9	GASOLIO	EURO 3
84	557	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 435 BF	8	GASOLIO	EURO 4
85	558	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 436 BF	8	GASOLIO	EURO 4
86	559	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 437 BF	8	GASOLIO	EURO 4
87	560	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 438 BF	8	GASOLIO	EURO 4
88	561	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 439 BF	8	GASOLIO	EURO 4

N. prog.	N. Az.	Anno	Marca e tipo	Targa	Età (anni)	Alimentazione	Tipo di motorizzazione
89	562	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 440 BF	8	GASOLIO	EURO 4
90	563	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 441 BF	8	GASOLIO	EURO 4
91	564	2009	Bredamenarini Avancity	DP 908 GP	6	GASOLIO	EURO 5
92	565	2009	Bredamenarini Avancity	DP 907 GP	6	GASOLIO	EURO 5
93	566	2009	Bredamenarini Avancity	DP 915 GP	6	GASOLIO	EURO 5
94	567	2009	Bredamenarini Avancity	DP 917 GP	6	GASOLIO	EURO 5
95	568	2009	Bredamenarini Avancity	DN 244 AZ	6	GASOLIO	EURO 5
96	569	2009	Bredamenarini Avancity	DN 245 AZ	6	GASOLIO	EURO 5
97	570	2009	Bredamenarini Avancity	DN 265 AZ	6	GASOLIO	EURO 5
98	571	2009	Bredamenarini Avancity	DN 280 AZ	6	GASOLIO	EURO 5
99	572	2009	Bredamenarini Avancity	DN 316 AZ	6	GASOLIO	EURO 5
100	573	2009	Bredamenarini Avancity	DN 317 AZ	6	GASOLIO	EURO 5
101	574	2009	Bredamenarini Avancity	DN 336 AZ	6	GASOLIO	EURO 5
102	575	2009	Bredamenarini Avancity	DN 337 AZ	6	GASOLIO	EURO 5
103	583	1995	BredaMenarinibus M 220-ex BG	DW 525 TR	19	GASOLIO	EURO 1
104	584	1995	BredaMenarinibus M 220-ex BG	DW 535 TR	19	GASOLIO	EURO 1
105	586	1998	BredaMenarinibus M 240-ex CA	DW 775 TR	16	GASOLIO	EURO 2
106	591	1998	BredaMenarinibus M 240-ex CA	DW 785 TR	16	GASOLIO	EURO 2
107	592	1998	BredaMenarinibus M 240-ex CA	DW 784 TR	16	GASOLIO	EURO 2
108	595	1998	BredaMenarinibus M 240-ex CA	DW 790 TR	16	GASOLIO	EURO 2
109	599	1999	BredaMenarinibus M 240-ex CA	EH 025 FT	15	GASOLIO	EURO 2
110	603	1998	BredaMenarinibus M 240-ex CA	DW 971 TR	16	GASOLIO	EURO 2
111	605	1999	BredaMenarinibus M 240-ex CA	EH 010 FT	15	GASOLIO	EURO 2
112	609	1999	BredaMenarinibus M 240-ex CA	EH 009 FT	15	GASOLIO	EURO 2
113	610	1999	BredaMenarinibus M 240-ex RM	EH 128 FT	15	GASOLIO	EURO 2
114	611	1999	BredaMenarinibus M 240-ex RM	EH 141 FT	15	GASOLIO	EURO 2
115	615	1999	BredaMenarinibus M 240-ex RM	EH 147 FT	15	GASOLIO	EURO 2
116	618	2000	BredaMenarinibus M 240-ex RM	EM 001 PE	14	GASOLIO	EURO 2
117	620	2000	BredaMenarinibus M 240-ex CA	EM 265 PE	14	GASOLIO	EURO 2
118	622	2000	Bredamenarinibus M240-ex CA	EM 261 PE	15	GASOLIO	EURO2
119	624	2002	Iveco Renault Agorà-ex CA	EM 445 PE	13	GASOLIO	EURO 3

N. prog.	N. Az.	Anno	Marca e tipo	Targa	Età (anni)	Alimentazione	Tipo di motorizzazione
120	625	2002	Iveco Renault Agorà-ex CA	EM 429 PE	13	GASOLIO	EURO 3
121	626	2002	Iveco Renault Agorà-ex CA	EM 428 PE	13	GASOLIO	EURO 3
122	627	2002	Iveco Renault Agorà-ex CA	EM 430 PE	13	GASOLIO	EURO 3
123	628	2002	Iveco Renault Agorà-ex CA	EM 563 PE	13	GASOLIO	EURO 3
124	629	2002	Iveco Renault Agorà-ex CA	ES 005 YK	13	GASOLIO	EURO 3
125	630	2002	Iveco Renault Agorà-ex CA	EM 665 PE	13	GASOLIO	EURO 3
126	631	2002	Iveco Renault Agorà-ex CA	ES 002 YK	13	GASOLIO	EURO 3
127	632	2002	Iveco Renault Agorà-ex CA	DG 007 FR	13	GASOLIO	EURO 3
128	633	2002	Iveco Renault Agorà-ex CA	ES 003 YK	13	GASOLIO	EURO 3
129	635	2002	Iveco Renault Agorà-ex CA	ES 004 YK	13	GASOLIO	EURO 3
130	636	2002	Iveco Renault Agorà-ex CA	DG 409 FR	13	GASOLIO	EURO 3
131	637	2002	Iveco Renault Agorà-ex CA	DJ 026 KP	13	GASOLIO	EURO 3
132	638	2002	Cityclass CNG 491E.12.22	EM 992 PE	13	METANO	EEV
133	639	2002	MERCEDES O 530	EH 298 FT	13	GASOLIO	EURO 3
134	640	2002	MERCEDES O 530	EH 290 FT	13	GASOLIO	EURO 3
135	641	2000	Cityclass CNG 491E.12.22	EH 338 FT	15	METANO	EEV
136	642	2000	Cityclass CNG 491E.12.22	EH 339 FT	15	METANO	EEV
137	643	2000	Cityclass CNG 491E.12.22	EH 352 FT	15	METANO	EEV
138	644	2003	Heuliez GX 117	EH 442 FT	12	GASOLIO	EURO 3
139	645	2003	Heuliez GX 117	EH 425 FT	12	GASOLIO	EURO 3
140	646	2003	Heuliez GX 117	EH 443 FT	12	GASOLIO	EURO 3
141	647	2003	Heuliez GX 117	EH 426 FT	12	GASOLIO	EURO 3
142	648	2003	Heuliez GX 117	EH 498 FT	12	GASOLIO	EURO 3
143	649	2003	Heuliez GX 117	EH 497 FT	12	GASOLIO	EURO 3
144	650	2003	Heuliez GX 117		12	GASOLIO	EURO 3
145	651	2003	Heuliez GX 117		12	GASOLIO	EURO 3
146	652	2015	Bredamenarini Citymood	EH 377 FT	0	GASOLIO	EURO 6
147	653	2015	Bredamenarini Citymood	EH 378 FT	0	GASOLIO	EURO 6
148	654	2015	Bredamenarini Citymood	EH 379 FT	0	GASOLIO	EURO 6
149	655	2015	Bredamenarini Citymood	EH 380 FT	0	GASOLIO	EURO 6
150	656	2015	Bredamenarini Citymood	EH 381 FT	0	GASOLIO	EURO 6
151	657	2015	Bredamenarini Citymood	EH 479 FT	0	GASOLIO	EURO 6
152	658	2015	Heuliez GX 137	EH 483 FT	0	GASOLIO	EURO 6
153	659	2015	Heuliez GX 137	EH 484 FT	0	GASOLIO	EURO 6
154	660	2015	Heuliez GX 137	EH 485 FT	0	GASOLIO	EURO 6
155	661	2015	Heuliez GX 137	EH 486 FT	0	GASOLIO	EURO 6
156	662	2015	Heuliez GX 137	EH 487 FT	0	GASOLIO	EURO 6

4 LA SINISTROSITA' AMAT S.p.A.

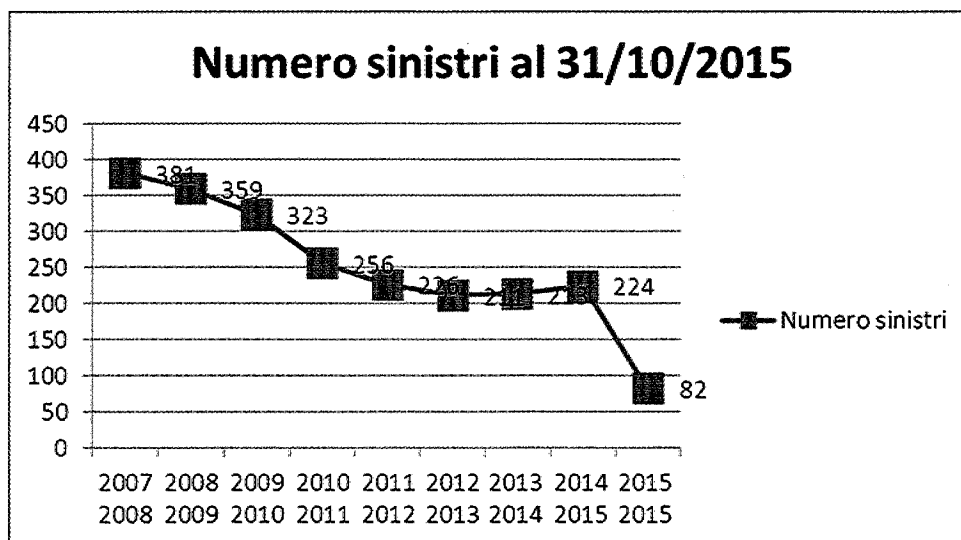
I dati sulla sinistrosità AMAT S.p.A. sono rilevati periodicamente mediante una ricognizione di tutti gli incidenti stradali attivi e passivi accaduti negli anni¹ sull'intera rete servita dall'azienda, che si estende per 323 Km². La base informativa della rilevazione è tratta dal data-base aziendale, istituito presso l'ufficio sinistri fin dal 1998, che permette di gestire "l'evento sinistro" e che contiene un insieme articolato di dati (all.6).

Nel data-base aziendale è annotato ogni incidente stradale in cui è coinvolto un veicolo AMAT S.p.A. che abbia comportato danni alle persone ed alle cose (di qualsiasi entità), oltre agli eventi ascrivibili agli atti vandalici, RC rischi diversi, polizza incendio e furto.

Il registro informatico racchiude in sé tutte le informazioni rese dal conducente in sede di denuncia del sinistro, necessarie:

- 1) all'identificazione della localizzazione e della dinamica dell'incidente: data e luogo del sinistro, dinamica dello stesso, veicoli coinvolti, circostanze che hanno dato origine all'evento e conseguenze prodotte alle persone ed ai veicoli ai fini assicurativi;
- 2) alla gestione dell'evento ai fini dell'applicazione della normativa di settore e degli ordini di servizio in materia (p.e. recupero del danno ex art. 38 R.D. n°148/1931, applicazione dell'Accordo Aziendale in materia di indennità evitati sinistri, monitoraggio della sinistrosità individuale ai fini della verifica della permanenza in capo all'interessato dei requisiti necessari all'espletamento dell'attività di guida);
- 3) alla possibile gestione legale della pratica.

Si espone, nella tabella sottostante, l'andamento in netto calo dei sinistri degli ultimi 9 anni assicurativi.



11

¹ Dati aggiornati al 31/10/2015.

PERIODO ASSICURATIVO 2012 – 2015 (aggiornato al 31/10/2015)

Si rassegnano i risultati riferiti al periodo assicurativo pregresso e in corso, gestito dalla Compagnia Allianz S.p.A.

La statistica è stata elaborata utilizzando i dati contenuti nel data base aziendale.

2012 - 2013 (01/04/2012 – 31/03/2013)

2012 - 2013	N.SIN APERTI	DEFINITI	PASS. COINVOLTI
CARD A	54	54	18
CARD C	1	1	0
CARD P	62	43	11
RCA PASSIVI	74	41	67
RCA ATTIVI	8	7	5
NO CARD	12	0	8
	211	146	109

2013 - 2014 (DATI AL 01/04/2013 – 31/03/2014)

01/04/2013	31/03/2014	2013 - 2014	N.SIN APERTI	DEFINITI	PASS. COINVOLTI
		CARD A	64	63	14
		CARD C	2	2	0
		CARD P	52	37	0
		RCA PASSIVI	65	35	58
		RCA ATTIVI	11	11	11
		NO CARD	16	0	18
			210	148	101
		n. 03 sinistri senza seguito	213		

2014 - 2015 (DATI AL 01/04/2014 – 31/03/2015)

01/04/2014	31/03/2015	2014 - 2015	N.SIN APERTI	DEFINITI	PASS. COINVOLTI
		CARD A	66	64	21
		CARD C	0	0	0
		CARD P	70	49	15
		RCA PASSIVI	67	35	64
		RCA ATTIVI	10	8	3
		NO CARD	11	2	7
			224	158	110

2015 - 2015 (DATI AL 01/04/2015 – 31/10/2015)

01/04/2015	31/10/2015	2015 - 2015	N.SIN APERTI	DEFINITI	PASS. COINVOLTI
		CARD A	26	15	6
		CARD C	0	0	0
		CARD P	16	2	3
		RCA PASSIVI	29	2	26
		RCA ATTIVI	5	0	2
		NO CARD	6	0	3
			82	19	40

RAFFRONTO PERIODO ASSICURATIVO 2013 – 2014 e 2014 – 2015 - PERIODI OMOGENEI

TIPO E STATO DEL SINISTRO	SINISTRI PERIODO ASSICURATIVO 2013 - 2014 - (SITUAZIONE DAL 01/04/2012 AL 31/03/2013)		SINISTRI PERIODO ASSICURATIVO 2014 - 2015 - (SITUAZIONE DAL 01/04/2013 AL 31/03/2014)		VARIAZIONE % NEL PERIODO DI OSSERVAZIONE	
	NUMERO SINISTRI	NUMERO DI PASSEGGERI BUS COINVOLTI	NUMERO SINISTRI	NUMERO DI PASSEGGERI BUS COINVOLTI	SINISTRI	PASSEGGERI
CARD A	64	14	66	21	3,00%	50,00%
CARD C	2	0	0	0	-100,00%	
CARD P	52	0	70	15	35,00%	
NO CARD	16	18	11	7	-31,00%	-61,00%
RCA - NON RESP.	11	11	10	3	-9,00%	-73,00%
RCA - RESP.	65	58	67	64	3,00%	10,00%
Totale complessivo SINISTRI	210	101	224	110	7,00%	9,00%
n. 03 sinistri senza seguito	213					

Si registra l'assenza di eventi di danno di particolare gravità.

La situazione della sinistrosità individuale (ricavata dall'indennità evitati sinistri) dei conducenti dell'AMAT non è omogenea. Partendo dal dato riferito all'annualità 2014 (ultima disponibile al momento), si è registrato, in maniera aggregata, il numero di sinistri passivi (con colpa totale o parziale) di tutti i conducenti, ricavandone la seguente tabella:

ANNO 2014

N° SINISTRI PER CONDUCENTE	N° CONDUCENTI	%	N° TOTALE SINISTRI
0 (zero) sinistri	240	81,36	0
1 sinistro	42	14,24	42
2 sinistri	10	3,39	20
3 sinistri	3	1,02	9
TOTALI	295	100,00	71

ANNO 2013

N° SINISTRI PER CONDUCENTE	N° CONDUCENTI	%	N° TOTALE SINISTRI
0 (zero) sinistri	251	82,84	0
1 sinistro	45	14,85	45
2 sinistri	3	0,99	6
3 sinistri	2	0,66	6
4 sinistri	1	0,33	0
5 sinistri	0	0,00	0
6 sinistri	0	0,00	0
7 sinistri	1	0,33	7
TOTALI	303	100,00	64

ANNO 2012

N° SINISTRI PER CONDUCENTE	N° CONDUCENTI	%	N° TOTALE SINISTRI
0 (zero) sinistri	244	78,46%	0
1 sinistro	52	16,72%	52
2 sinistri	13	4,18%	26
3 sinistri	1	0,32%	3
4 sinistri	0	0,00%	0
5 sinistri	0	0,00%	0
6 sinistri	0	0,00%	0
7 sinistri	1	0,32%	7
TOTALI	311	100%	88

ANNO 2011

N° SINISTRI PER CONDUCENTE	N° CONDUCENTI	%	N° TOTALE SINISTRI
0 (zero) sinistri	245	77,53%	0
1 sinistro	60	18,99%	60
2 sinistri	8	2,53%	16
3 sinistri	1	0,32%	3
4 sinistri	0	0,00%	0
5 sinistri	1	0,32%	5
6 sinistri	1	0,32%	6
TOTALI	316	100%	90

Dalla lettura della tabella si ricava il dato confortante che ben 240 conducenti, pari al 81% del personale di guida, non hanno causato nel 2014 alcun sinistro passivo, confermando la tendenza dell'anno precedente, anzi migliorando la performance.

5. INIZIATIVE ATTUATE AL FINE DI RIDURRE LA SINISTROSITA' AMAT S.P.A.

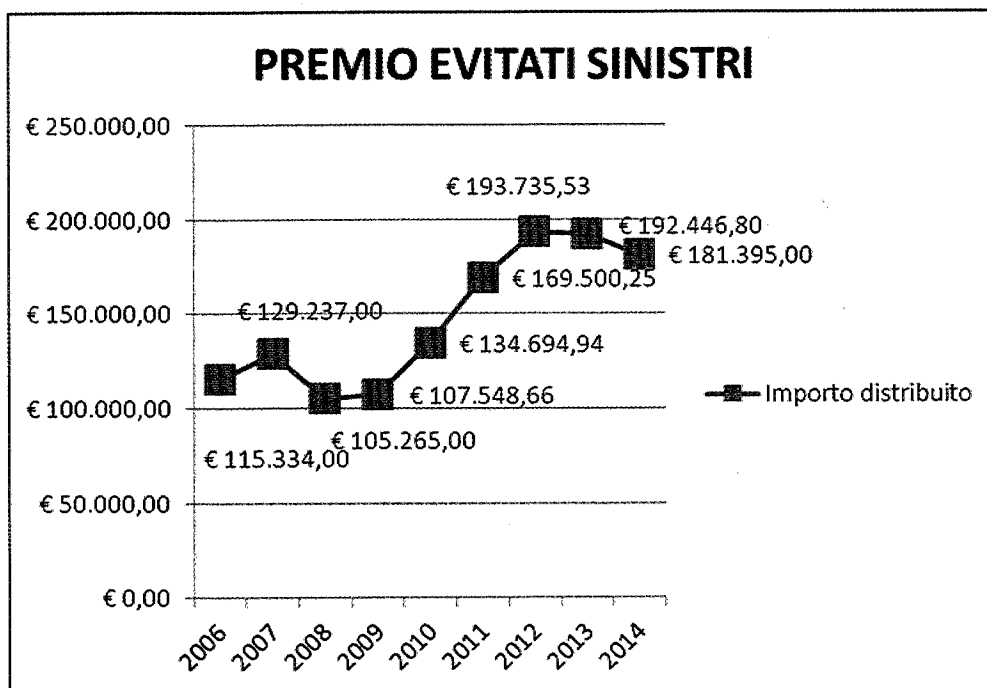
5.1. Indennità evitati sinistri e indennità sinistri attivi

L'AMAT S.p.A. è intervenuta nei riguardi del personale sotto il profilo economico con un accordo aziendale, che ha previsto degli incentivi, per i conducenti che adottano una condotta di guida improntata alla massima diligenza.

Il giorno 12/03/2007 fra l'Amat S.p.A. e le Organizzazioni sindacali è stato sottoscritto l'Accordo aziendale sulla rivisitazione del "Premio evitati sinistri", che premia la buona condotta di guida dei dipendenti.

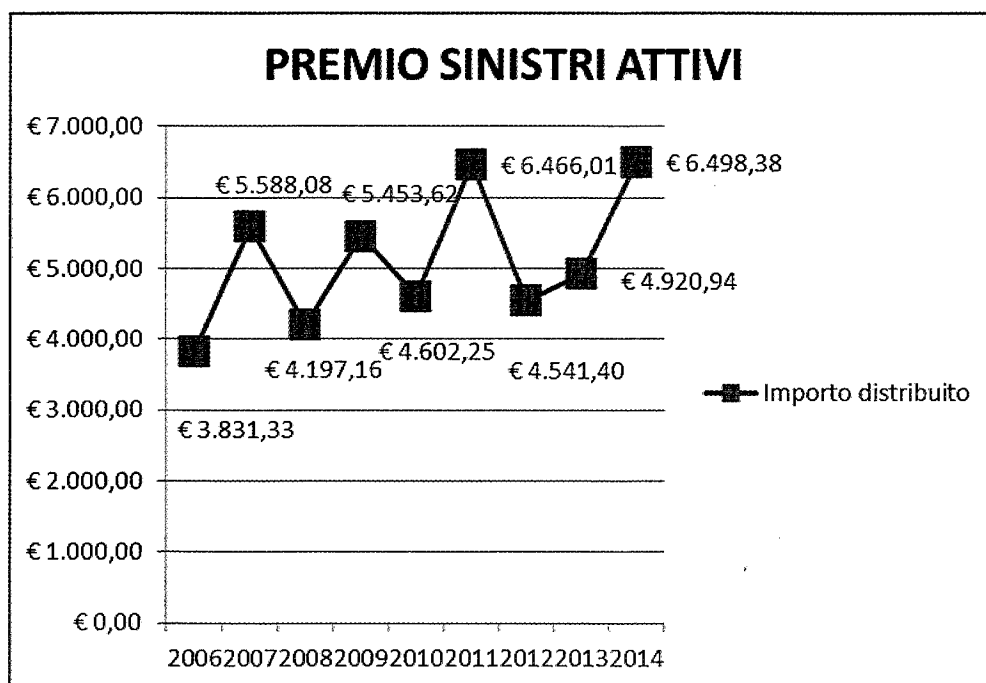
Il premio in questione, stabilito di concerto con le rappresentanze sindacali FILT CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI FAISA-CISAL, UGL e SINAI, ha introdotto una nuova regolamentazione dell'istituto e un incremento delle indennità riconosciute ai partecipanti al verificarsi delle previste condizioni.

L'ammontare del premio individuale è il risultato dell'interazione di due criteri: giornate di guida effettiva e numero di sinistri passivi (con colpa totale o parziale) provocati nel corso dell'anno. Il premio si riduce sensibilmente con il verificarsi di ciascun sinistro, fino ad azzerarsi al superamento del terzo evento.



Si rileva nel corso degli anni un discreto incremento del premio per effetto della riduzione del numero dei sinistri passivi registrati nelle medesime annualità.

L'accordo evitati sinistri ha, inoltre, introdotto l'istituto dell'indennità sinistri attivi, con lo scopo di offrire un riconoscimento economico ai conducenti che in occasione dei sinistri attivi pongono scrupolosamente in atto le attività necessarie affinché l'Azienda ottenga il risarcimento del danno.



Si rileva che nel corso degli anni è cresciuta la cura del dipendente nella rilevazione dei dati di controparte, per effetto dell'introduzione dell'istituto in parola, che ha consentito il buon fine di numerose pratiche di tipo CARD Attivo.

5.2. CORSI DI FORMAZIONE DEL PERSONALE.

L'autista è il primo fattore di sicurezza del viaggio, anche se la moderna tecnologia offre nuovi e importanti mezzi di supporto alla guida rispetto al passato.

Fin dal 2006 sono stati tenuti dei corsi di formazione diretti a tutti i conducenti neo-assunti finalizzati a fornire un insieme di conoscenze utili allo svolgimento delle relative mansioni con particolare riferimento alla materia dei sinistri. Tali interventi formativi sono serviti ad impartire istruzioni sulle procedure interne relative ai sinistri, gli obblighi ed i doveri a carico dei conducenti.

Il corso è stato articolato in quattro moduli, due dei quali dedicati ai sinistri, della durata complessiva di 6 ore. Per quanto attiene ai sinistri, i contenuti degli incontri sono stati particolarmente finalizzati a rendere consapevole l'operatore d'esercizio del fatto che le scelte di chi si pone al volante di un veicolo e i suoi comportamenti alla guida sono il risultato di una moltitudine di fattori: la sua istruzione, la sua esperienza, le sue condizioni, il suo stato psico-fisico.

Ai conducenti sono stati forniti (all.7):

- a) cenni sull'inquadramento normativo in materia di assicurazioni;
- b) statistiche degli incidenti;
- c) nozioni di sicurezza nella guida: posizione di guida, uso corretto dei comandi, guida diurna e notturna, riposo, attenzione e fattori di rischio;
- d) concetti della sicurezza preventiva e della sicurezza di guida.

Nell'esercizio 2011 è stata avviata l'attività di formazione professionale prevista dal progetto "Informatica e comunicazione per la qualificazione del servizio nei trasporti pubblici" che si è conclusa nel maggio 2012 ed ha interessato tutto il personale di guida.

5.3. APPLICAZIONE ORDINI DI SERVIZIO LEGATI AI SINISTRI

Il comportamento del personale di guida non è esente da controlli da parte dell'Azienda sia sotto il profilo sanitario sia sotto quello disciplinare:

1. in applicazione dell'ordine di servizio n°16 del 2003, l'ufficio sinistri segnala alla Direzione generale il personale che nel corso dell'anno si renda responsabile di almeno tre sinistri passivi affinché sia valutata l'opportunità di sottoporlo a visita di revisione presso il competente organismo sanitario;
2. periodicamente l'Area Esercizio è destinataria delle relazioni di sinistro affinché unitamente alla Direzione Generale valuti l'opportunità di applicare eventuali provvedimenti disciplinari.

5.4. ESPOSTI, QUERELE.

Nell'Anno 2007 la Questura di Taranto e la Guardia di Finanza, nel corso di attività d'indagine su sinistri stradali, hanno eseguito l'acquisizione dell'intero data-base dei sinistri aziendale. Attualmente non è pervenuto alcun riscontro d'indagine.

E' stato presentato nel corso dell'anno 2009 un esposto alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Taranto per due eventi nei quali vi era discrasia tra il racconto del dipendente e quello del presunto danneggiato. Attualmente è in fase di esame da parte dell'Autorità Giudiziaria, l'opposizione alla richiesta di archiviazione del Pubblico Ministero.

E' stato definito il 25/01/2010 il procedimento penale a carico di cinque indagati per il reato di tentata truffa ai danni dell'AMAT S.p.A. e della Vittoria Assicurazioni. Il processo che concerne fatti che risalgono all'anno 2005, nel quale AMAT S.p.A. e Vittoria Assicurazioni si sono costituite parte civile, si è concluso con la condanna degli imputati per il reato ascritto loro oltre al risarcimento del danno ed alla refusione delle spese legali in favore delle costituite parti civili.

Con cadenza annuale la Società trasmette alle Forze dell'Ordine il data base aziendale dei sinistri completo di tutte le informazioni relative ai soggetti che, a diverso titolo (parti, testimoni, legali), sono presenti in un sinistro.

6 LINEE DI INTERVENTO IN TEMA DI RIDUZIONE DELLA SINISTROSITÀ.

A fronte di quanto evidenziato, sono di seguito declinate le linee di intervento, gli obiettivi fissati dal Consiglio di Amministrazione dell'Amat S.p.A. nel biennio 2010 – 2012 con deliberazioni del CDA n° 11 del 17/02/2010 e 25 del 15/03/2011 (all.8 e 9).

6.1 Promozione di interventi formativi (del. N°11 del 17/02/2010)

Il libretto del conducente redatto al fine di fornire al personale un insieme di conoscenze utili alla prevenzione dei sinistri stradali ed alla gestione del sinistro immediatamente dopo l'accadimento dello stesso (rilevazioni obiettive, ricerca dei testimoni, rilevazioni dei dati delle controparti, ecc.). Il libretto sintetizza i contenuti dei corsi di formazione espletati in modo da fornire al personale di guida uno strumento di facile ed immediata consultazione.

Stato del Progetto: attuato (all.10).

6.2 Promozione di corsi di qualificazione professionale per il personale coinvolto nel processo sinistri

Corso di formazione in sicurezza stradale

Erogato dalla Fondazione ANIA con propri docenti, affiancati da responsabili ASSTRA che coordineranno i necessari collegamenti con le peculiarità del settore, il corso si propone di realizzare i seguenti principali obiettivi:

- promuovere e diffondere iniziative pilota di "loss prevention" e di "risk-management" nel settore delle flotte aziendali di mezzi pubblici, al fine di ridurre l'incidenza dei sinistri stradali;
- predisporre iniziative di formazione formatori, per la diffusione di un modello progettuale "sicurezza nel trasporto pubblico" con lo scopo di migliorare le condotte di guida;
- raccogliere ed analizzare i dati aggregati forniti da dispositivi di "data recorder" e "black box", installati a cura delle aziende di trasporto pubblico sui propri mezzi, per valutarne l'efficacia ai fini della riduzione della frequenza e gravità dei sinistri stradali, in modo da fornire un utile supporto tecnico sia per le aziende che per le imprese di assicurazione.

Stato del Progetto: attuato

6.3 Progettazione di un sistema di video sorveglianza (del. N°11 del 17/02/2010)

Relativamente alla prevenzione e repressione dei fenomeni fraudolenti, nell'ambito delle misure volte anche alla sicurezza del personale e dei passeggeri si è ritenuto opportuno deliberare l'attivazione del sistema di video sorveglianza sui 12 veicoli mod. Avancity Breda-Menarinibus, dotati di cinque telecamere interne a circuito chiuso e si procederà progressivamente all'estensione di tale sistema su tutto il parco autobus circolante.

Stato del Progetto: in corso. Attuato su 72.

6.4 Monitoraggio dei dispositivi di sicurezza presenti sui bus per l'utenza (del. N°11 del 17/02/2010)

Al fine di promuovere un uso corretto del mezzo pubblico e contrastare i comportamenti di viaggio neglienti dell'utenza è stata disposta, previo il monitoraggio del parco autobus:

- la predisposizione di specifici avvisi da esporre all'interno degli autobus che richiamino l'attenzione dei passeggeri sull'importanza di tenere a bordo degli autobus comportamenti atti a ridurre il rischio di infortuni, tra i quali l'invito a reggersi agli appositi sostegni, a ridurre al minimo gli spostamenti durante la marcia del mezzo, ecc.
- la predisposizione di cinghie reggi mano a bordo degli autobus in aggiunta ai normali sostegni già in dotazione a tutti gli autobus.

Stato del Progetto: attuato sulla totalità del parco autobus.

6.5 Installazione di dispositivi VEDR su tutta la flotta (del. N°25 del 15/03/2011)

Al fine di consentire l'analisi della sinistrosità legata alla circolazione dei mezzi si è ritenuto opportuno dotare i mezzi pubblici di particolari dispositivi che, montati a bordo dei veicoli, sono in grado di registrare su supporto informatico una pluralità di dati attinenti alla loro marcia ed alla loro posizione sul territorio, tali da evidenziare la condotta di guida del conducente.

La scelta si è orientata su dispositivi che possono rilevare, registrare e conservare per un certo periodo, secondo le impostazioni date al sistema, episodi di improvvise accelerazioni o decelerazioni del mezzo. In particolare le caratteristiche ricercate nei dispositivi sono state:

- ❖ *un canale video esterno:* è normalmente in grado di operare in condizioni di luminosità anche minima (1 lux), con adeguato campo visivo;
- ❖ *un canale video interno:* ha caratteristiche normalmente analoghe a quelle del canale esterno, con l'aggiunta di led ad infrarossi. Può essere disattivato;
- ❖ *modalità D.I.T.:* la funzione consente di memorizzare e visualizzare gli itinerari percorsi dai bus durante il servizio di linea, la registrazione in continuo, la sovrascrittura dei dati recenti su quelli remoti. Fornisce, inoltre, le coordinate GPS, data, ora e velocità del veicolo. Il periodo di registrazione può superare i 90 giorni, con funzionamento 24h/24.

Detti dispositivi, grazie alla mole di informazioni che sono in grado di fornire, costituiscono un importante strumento capace di tutelare la posizione dei conducenti nei casi in cui si determinano situazioni oggetto di controversia.

Si è ritenuto indispensabile equipaggiare la flotta aziendale con dispositivi simili a quelli descritti, in grado di assicurare le informazioni sinteticamente esposte.

Stato del progetto: attuato. Il sistema è stato installato su 143 autobus.

Taranto, 17 novembre 2015



IL DIRETTORE GENERALE DELL'AMAT S.P.A.
(ING. GIOVANNI MATTICHECKCHIA)

