

PROTOCOLLO DI ACCORDO FRA IL COMUNE DI GENOVA E LE OO.SS.
CGIL - CISL - UIL - FAISA CISAL

Genova, 04/04/04

In data odierna si sono incontrati, presso la sala del Consiglio del Comune di Genova, i rappresentanti del Comune, dell'azienda AMT S.p.A. e le OO.SS. di categoria e territoriali per affrontare i problemi del TPL nella città di Genova.

- 1) La situazione economica del TPL in Italia e più specificatamente di AMT Genova suscita gravissime preoccupazioni per i disavanzi man mano accumulati prevalentemente per motivi di ordine strutturale.
Le iniziative assunte per un adeguamento dei fondi pubblici per il TPL a livello nazionale non hanno avuto, ad oggi, esito positivo, nè è prevedibile, a tempi brevi, ottenere risultati diversi, stante l'attuale congiuntura economica nazionale.
Al fine di evitare più gravi conseguenze, che potrebbero porre a rischio sia lo svolgimento del servizio sia l'occupazione, l'Amministrazione comunale ritiene necessario un intervento di riorganizzazione aziendale che consenta il reperimento di nuovi mezzi economici e nel contempo la migliore utilizzazione delle risorse esistenti.
- 2) Le Parti si propongono l'obiettivo, ~~co~~la partecipazione diretta di Regione e Provincia, ~~di~~ costruire un sistema di governo unitario ed integrato della mobilità (con la creazione del soggetto "agenzia della mobilità"), al fine di migliorare la capacità di risposta complessiva alle esigenze di mobilità dei cittadini nel rispetto delle normative ambientali.
Le Parti opereranno altresì per pervenire a progressive integrazioni, anche societarie, tra i soggetti gestori del servizio nell'area provinciale e delle attività ad esso connesse.
- 3) Per ciò che ~~concerne~~ il piano della mobilità, la Giunta Comunale resta impegnata, ad integrazione delle ~~del~~delibere già assunte dal Consiglio Comunale, a presentare al Consiglio stesso ~~ulteriori~~ linee di indirizzo secondo il documento allegato, ~~Contestualmente al~~ presente protocollo; ove gli obiettivi indicati non si verificassero, non devono determinarsi ricadute sui trattamenti in essere del personale.
- 4) I processi di riorganizzazione societaria si fondano sul mantenimento ~~del~~del controllo pubblico dell'intero sistema del TPL nelle sue diverse componenti operative, con l'obiettivo di mantenere l'occupazione, garantendo i trattamenti economici, normativi e giuridici in essere del personale, in una prospettiva di sviluppo del sistema.
- 5) Il processo di riorganizzazione predisposto dal Comune, prevede la scissione dell'attuale A.M.T. S.p.A. in due aziende, secondo quanto previsto dal piano industriale a suo tempo comunicato alle organizzazioni sindacali, in data 21/04/04, su cui le OO.SS., pur prendendone atto, mantengono le proprie riserve.
 - a) Azienda delle Infrastrutture Mobilità e Manutenzioni - le cui funzioni principali saranno le seguenti: gestione, manutenzione e sorveglianza degli immobili; manutenzione degli autobus, pianificazione e progettazione di rete ed infrastrutture di trasporto, manutenzione della linea aerea filoviaria e del sistema di monitoraggio e di apparecchiature elettriche di supporto, pianificazione e

gestione della mobilità privata e collettiva con funzioni di Agenzia della mobilità del Comune di Genova.

- b) Azienda di Gestione: realizzazione dei servizi di T.P.L., manutenzione della metropolitana e degli impianti speciali, staff amministrativo, attività degli ausiliari del traffico,.

Le società in tal modo costituite elaboreranno piani di sviluppo più dettagliati che consentano alla società di gestione di raggiungere obiettivi di sostanziale equilibrio economico ed all'azienda infrastrutture e manutenzioni di reperire risorse economiche anche attraverso la valorizzazione del patrimonio immobiliare, tali da garantire la gestibilità economico/finanziaria delle iniziative della società stessa.

In riferimento al sistema delle manutenzioni le parti convengono che sia definito, entro un mese, il relativo piano industriale, da confrontare con le OO.SS., sviluppato anche al fine di garantire l'effettiva integrazione delle attività di manutenzione delle rimesse con la produzione del servizio.

L'attribuzione del personale alla società beneficiaria della scissione potrà avvenire, in una prima fase, anche con l'utilizzazione delle procedure di distacco, in termini tali da consentire, alla società beneficiaria, la riorganizzazione dei servizi di propria competenza e, fatti salvi i profili finanziari, economici e giuridici della ipotizzata separazione societaria. Nel termine di 15 giorni, in un confronto con le OO.SS. si verificherà la sussistenza dei presupposti ricordati.

- 6) Il Comune si impegna sin d'ora a far confluire in un'unica società pubblica (holding), la gestione unitaria delle partecipazioni azionarie, del Comune in entrambe le società, compatibilmente con i piani di sviluppo elaborati dalle società e con i loro riscontri iniziali, tenuto conto anche della possibilità di coinvolgere Provincia e Regione.

Una prima verifica dello stato di attuazione del processo può essere fissata entro novembre 2004, al fine di raggiungere l'obiettivo della costituzione della holding entro maggio 2005.

- 7) Tenuto conto della normativa nel frattempo sopravvenuta, della possibilità di coinvolgimento, oltre che a livello pianificatorio anche a livello gestionale della Provincia e della Regione, il Comune sospende le procedure attivate per la vendita di una quota di minoranza della società di gestione, impegnandosi a verificare in un confronto con le OO.SS. gli ulteriori atteggiamenti da assumere.

- 8) Le Parti verificheranno, in successivi incontri lo svolgimento del processo di riorganizzazione in tutti i suoi momenti.

- 9) Al fine di far fronte ad esigenze più immediate, il Comune ritiene che la società possa prevedere un incremento del personale di guida, confrontandosi con le OO.SS. nel rispetto degli accordi definiti nel luglio 2000 secondo le necessità evidenziate dall'azienda nell'accordo del 16/04/04, ~~e con le modalità previste dall'azienda.~~

- 10) Con riguardo alle garanzie contrattuali, il Comune di Genova, in qualità di Socio Azionista, si impegna a mantenere a tutti gli attuali dipendenti A.M.T. anche ai futuri assunti dalle due società, in quanto applicabili e salvo diversa contrattazione con le OO.SS.:

- l'applicazione del CCNL Autoferrotranvieri e gli Accordi Sindacali Aziendali inseriti nel "Testo Unico degli Accordi AMT S.p.A.", e l'unicità negoziale fra le aziende, ~~nonché le relazioni sindacali~~

- Il trasferimento del TFR maturato da ciascun dipendente secondo le norme previste dalla legge in materia di trasferimenti di complessi aziendali.
- La gestione e/o collocazione del personale inidoneo presente e futuro, attraverso corsi di riqualificazione e/o mobilità fra le Società.
- La possibilità di attivare processi di mobilità professionale volontaria e concordata fra le due società.
- L'impiego nell'ambito del territorio dell'area Metropolitana genovese.
- Il Comune di Genova si farà carico di convocare un'apposita riunione con INPS, AMT ed Organizzazioni Sindacali per garantire il mantenimento del trattamento pensionistico in essere ("Pro-rata") derivante dall'ex Fondo Speciale Autoferrotranvieri ed il mantenimento delle prestazioni economiche previste a favore dei Lavoratori addetti ai pubblici servizi di trasporto, in caso di assenze per malattia o infortuni sul lavoro.
- Il mantenimento degli attuali accordi relativi a:
 - fruizione delle mense aziendali alle attuali condizioni
 - tessera di riconoscimento e fringe-benefits, entro i limiti consentiti dal D. Leg.vo 314/97
 - Circolo Ricreativo Aziendale Lavoratori con relativi contributi di competenza aziendale con agibilità per gli organismi statuari
 - Attività della Cassa Depositi e Prestiti A.M.T. S.p.A. di Genova per i dipendenti delle due società
 - Mantenimento dell'adesione di tutti i Fondi presenti in AMT, compresi il fondo Priamo, previdenziale e contrattuale.

Le parti sottoscrivono il presente accordo con riserva di verifica con i rispettivi organismi di riferimento.

Obiettivo dell'accordo: garantire lo sviluppo, quantitativo e qualitativo dell'offerta dei servizi di trasporto collettivo nell'area genovese, attraverso la necessaria efficienza ed economicità complessiva del sistema di trasporto.

Strumento attuativo: integrazione della delibera del Consiglio Comunale n° 00186/2002, in data 28/11/02, riguardante gli indirizzi per gli interventi in materia di mobilità e per la riorganizzazione dei servizi di trasporto nell'area genovese, con impegni precisi per il finanziamento delle attività necessarie alla elaborazione del PUM ed alla classificazione della rete stradale.

Obiettivi per il TPL: attraverso il contratto di servizio con il gestore dei servizi di trasporto nel bacino G urbano di Genova, per il periodo 2005-2010, l'offerta di base dei servizi di trasporto collettivo nel bacino G urbano, dovrà raggiungere le seguenti prestazioni:

- velocità media commerciale sulle linee di forza che utilizzano corsie riservate ed adeguatamente controllate sulle sedi stradali: 18 Km/h;
- velocità media commerciale sulle linee di forza che utilizzano corsie protette, in sede propria (metropolitana), almeno 30 Km/h,
- possibilità di viaggiare seduti per tutti i passeggeri al di fuori dell'ora di punta,
- garanzia di servizio regolare di linea fra le 6 e le 24 su tutta la rete e garanzia di servizio, anche a chiamata, per gli abbonati alla rete sulle 24 ore,
- frequenza al massimo ogni 6' sulle linee di forza, nelle ore di punta, ed al massimo ogni 30' sulle altre linee ed al di fuori delle ore di punta, integrata da servizi a chiamata sulle linee a domanda debole,
- posizionamento delle fermate lungo la rete dei servizi offerti in modo che ciascun nucleo residenziale urbanisticamente identificato e ciascun attrattore di traffico presente nell'area del bacino G urbano, disti non più di 500 metri dalla più vicina fermata della rete dei servizi minimi, assicurando in tal modo collegamenti minimali, ma certi, con i servizi essenziali: scuole, centri di assistenza, uffici postali, banche, ecc.,
- attivazione dell'integrazione modale e tariffaria sull'intera rete,
- garanzia di efficienza del sistema di preferenziazione della rete semaforica per i veicoli in servizio di trasporto collettivo,
- garanzia di un adeguato sistema informativo circa i tempi di attesa in tutte le fermate dove transita più di una linea ed in tutte le fermate principali della rete, oltre a quanto previsto dalla "Carta dei servizi".

Obiettivi per l'utilizzo delle sedi stradali, in funzione del raggiungimento degli obiettivi generali di miglioramento delle prestazioni energetiche ed ambientali del sistema dei trasporti, di riduzione delle esternalità negative e di promozione della mobilità sostenibile, anche attraverso:

- la predisposizione della classificazione funzionale delle sedi stradali, distinguendo fra rete primaria (tutte le strade a due o più corsie per senso di marcia, comprendente gli itinerari di particolare interesse per i servizi di trasporto collettivo, su cui progettare e realizzare le corsie riservate e controllate o le corsie protette, necessarie per il conseguimento degli obiettivi prima definiti), rete di collegamento interquartiere (la restante rete stradale su cui sono ammesse la circolazione e la sosta e su cui saranno progettati e realizzati gli interventi di

"traffic calming", limitazione della velocità attraverso l'introduzione di "zone 30" e la realizzazione di interventi di modifica delle sedi stradali per migliorare la sicurezza della circolazione pedonale e degli utenti deboli in genere, promuovendo la realizzazione di sistemi di mobilità a zero emissioni), zone pedonali (da realizzare in tutte le Circoscrizioni ed in funzione delle priorità del piano della mobilità, in cui l'accesso veicolare è consentito solo ai residenti con garage, ai veicoli dei servizi di emergenza e ai servizi di trasporto collettivo, garantendo l'accesso in fasce orarie definite per il carico e scarico merci.

Obiettivi per la regolamentazione della sosta su strada e/o dell'accesso ad aree determinate od all'intero territorio del Comune, in funzione della verifica di fattibilità e dello sviluppo dei progetti compresi all'interno del PUM e co-finanziati dal Ministero dell'ambiente e dai programmi comunitari:

- tariffazione della sosta su strada, estesa progressivamente e differenziata in funzione dell'area, della tipologia di utenza, della disponibilità di spazi per la sosta;
- realizzazione di un sistema di parcheggi esterni di interscambio e per la sosta di lungo periodo, collegati direttamente attraverso la rete del servizio di trasporto collettivo e gestiti in modo integrato con la stessa rete.

for
for

for

for

for

for

for

for

for

for