

IPOSTESI DI ACCORDO

In data 3 luglio 2014, presso la Provincia Autonoma di Trento, alla presenza dell'Assessore alle Infrastrutture ed all'Ambiente dott. Mauro Gilmozzi, fra Trentino trasporti esercizio S.p.A. rappresentata dal Presidente dott. Franco Sebastiani e dal Direttore Generale dott. Mauro Allocca e le Organizzazioni sindacali Filt- Cgil rappresentata dal sig. Stefano Montani, Fit-Cisl rappresentata dal sig. Roberto Bondoni, Uilt-Uil apprestata dal sig. Nicola Petrolli, OR.sa. T. rappresentata dal sig. Benedetto Rarità, si procede alla sottoscrizione della presente ipotesi di intesa.

Premesse

Conformemente alla evoluzione del quadro normativo nazionale è venuto meno il principio della eccezionalità del modello in house per la gestione dei servizi pubblici locali anche in ambito nazionale) e comunitario, ma la scelta di ogni ente locale sulle modalità di organizzazione dei servizi pubblici locali, e in particolare la opzione tra modello in house e ricorso al mercato, deve basarsi sui consueti parametri di esercizio delle scelte discrezionali, vale a dire:

- valutazione comparativa di tutti gli interessi pubblici e privati coinvolti;
- individuazione del modello più efficiente ed economico;
- adeguata istruttoria e motivazione

In tale ottica, anche considerando la spesa a carico dei bilanci provinciale e comunali per il settore pari a circa 125/130 milioni di euro annui ed il trend di crescita del costo fisiologico che, da solo, imporrebbe un incremento delle tariffe in percentuale prossima all'8% annuo, la modalità di affidamento tra quelle possibili impone un onere particolarmente pregnante di motivazione, assumendo a base analisi comparative con altre aziende del settore sui profili del costo di produzione (componente principale su cui operare per garantire quantomeno il mantenimento degli attuali servizi), ma non solo, connessi alla erogazione dei servizi di trasporto locale, al fine di verificare se la modalità di esercizio in house attuale a Trentino trasporti esercizio (con relativi profili qualitativi e di costo) sia tale da supportare, motivatamente, la prosecuzione dell'affidamento in luogo di



eventuali altre forme di affidamento.

Sulla base di quanto sopra le Parti convengono

di attivare le misure di seguito indicate:

-affidamento in house per 5 anni dall'1 gennaio 2014 al 31 dicembre 2018 dei servizi urbani ed extraurbani su gomma e ferrovia, salva restando la possibilità di ulteriore prosecuzione;

-definizione di una dotazione di organico medio ad invarianza di servizi per il quinquennio 2014-2018 pari a 291 agenti di guida per i servizi urbani di Trento e Rovereto e pari a 446 agenti di guida per i servizi extraurbani (comprensivi dei servizi a carico dei Comuni), con possibilità di variazione provvisoria dei suddetti numeri (291 e 446) in percentuale massima del 2% su base annuale in relazione ad esigenze di esercizi ed in ogni caso non superiore al 2% nel quinquennio;

-fissazione di un limite al subaffidamento a vettori privati nella misura del 10 per cento, calcolata assumendo le percorrenze per corse di linea affidate agli stessi sulle percorrenze totali extraurbane;

-trasformazione entro il 31 dicembre 2014 dei contratti a tempo determinato del personale dei servizi aziendali (ivi includendo gli agenti a tempo determinato cessati a far data dal gennaio 2014) a tempo indeterminato per la copertura di posti in organico medio come definito nella presente intesa con provvedimento attuativo della deliberazione 2505/2012 e s.m. laddove consente le assunzioni necessarie al consolidamento dei servizi esistenti;

-acquisizione di un numero di bus a metano tale da addivenire ad una flotta complessiva per il servizio urbano di Trento pari a 60 bus;



a fronte dell'introduzione delle seguenti modifiche rispetto all'attuale contrattazione aziendale:

- trasformazione, per personale viaggiante urbano, dalla data di trasferimento del S.U. di Trento dal garage di via Marconi alla Sede aziendale di via Innsbruck, dei 24 minuti di "Agente unico" (di cui all'accordo Atesina S.p.A. di data 16 dicembre 1975, così come modificato dall'accordo Atesina S.p.A. di data 11 maggio 2001 nella misura di 24 minuti per il servizio urbano) in "minuti di prestazione effettiva" per incremento chilometrico rispetto alla produzione 2013, ivi includendo oltre ai chilometri di servizio anche le percorrenze per trasferimenti tecnici, fermo restando che 10 minuti dei 24, saranno oggetto di monetizzazione al personale viaggiante urbano presente in turno di guida ivi compreso anche il personale a tempo determinato;



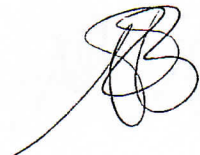


- conferma nella già vigente indennità nuova produttività giornaliera (ricomprensiva della indennità ex turno disagiato) del conteggio dell'orario del turno fino al rientro nello stesso luogo di inizio;

- aumento sino a 10 minuti del "pre" per la presa in consegna del mezzo presso i depositi ed abolizione del "post" per il rimessaggio del mezzo a fine turno presso i depositi sia per Trento che per Rovereto, fermo restando che i turni con inizio in linea (senza presa in consegna del mezzo da un deposito) mantengono il pre a 5 minuti.

- trasformazione, per il personale viaggiante extraurbano, dalla di attivazione dei provvedimenti inerenti il Servizio Urbano (trasferimento di deposito) di 5 minuti, passando da 30 a 25 minuti del tempo di pulizia mezzo, in recupero di tempo; recupero di 3 turni complessivi nelle residenze di Trento Rovereto e Predazzo;

- introduzione sugli autobus extraurbani di nuova acquisizione di telecamere sia interne che posteriori (che consentano la visione anche nelle ore notturne);

- disponibilità, entro i limiti di organico del personale sopra definiti, di avvalersi dei cosiddetti "patti generazionali" fatti salvi limiti di legge e funzionalità dell'Azienda;

- abrogazione della sola parte riguardante la "vendita titoli di viaggio a bordo presso i capolinea" nell'accordo 11.5.2001;
- per il cambio turno, fermo restando quanto previsto dall'Accordo di omogeneizzazione contrattuale di data 15.07.2008 al punto b), il limite di 10 cambi turno viene portato a 20;
- conferma della messa a disposizione presso capolinea FTM di servizi igienici personalizzati per personale femminile ;
- La disciplina prevista dall'Allegato 4) al Verbale di incontro sottoscritto in sede nazionale in data 26 aprile 2013, in ordine al risarcimento dei danni, troverà applicazione nelle percentuali e modalità previste per i soli sinistri la cui causazione deriva da colpa grave. Nei casi di danneggiamento/sinistro doloso o di omessa volontaria denuncia di sinistro, l'Azienda procederà secondo le norme di diritto comune applicando, se previsto, le relative sanzioni disciplinari.

Allegato

Dettaglio della riorganizzazione del servizio urbano con deposito dei mezzi nella sede di via Innsbruck.

Il trasferimento del deposito urbano dalla sede storica di Atesina S.p.A in via Marconi alla nuova sede di Trentino trasporti esercizio S.p.A. in via Innsbruck, ove già da quasi un decennio si trova il deposito extraurbano, comporta due fattori di maggiore costo nell'erogazione del servizio determinati da:

- Maggiore percorrenza (in termini di tempi e di bus/km) dei vuoti da e per i capolinea periferici e il nodo di piazza Dante (uscite mattinali e rientri serali)
- Maggiori tempi necessari per il trasferimento da passeggero degli autisti a inizio/fine turno e all'interno del turno, tra la fermata di cambio turno presso le fermate in piazza Dante/via Gazzoletti/via Romagnosi e il deposito, sia per il maggior tempo di percorrenza che per la minore offerta di corse sulla direttrice (circa 15-20 minuti invece che 7 minuti, frequenza oraria del 15 e ogni 18 minuti per la linea 1 invece che praticamente ogni 5 minuti sull'asse di via Brennero).







Al fine di contenere l'incidenza dei due fattori sopra menzionati, la costruzione del servizio comporterà l'introduzione delle seguenti funzionalità:

- Istituzione di un servizio navetta tra piazza Dante e via Innsbruck nelle ore di interesse per l'inizio/fine dei turni in piazza Dante con cadenza indicativa di 15 minuti.
- Mantenimento di un parcheggio bus in zona centrale (via Marconi stessa o ex scalo Filzi) per la sosta temporanea diurna dei bus che effettuano corse di rinforzo sia al mattino sia nella fascia oraria del mezzogiorno e/o pomeridiana

Il progetto di trasferimento presso la sede di via Innsbruck comporta le seguenti innovazioni nelle modalità di costruzione del turno di lavoro specifiche per il Servizio urbano delle città di Trento e Rovereto:

- considerare i maggiori tempi di trasferimento tra centro e deposito con i 24 minuti di "agente unico" nella misura di 14 minuti, mentre i rimanenti 10 minuti dei 24 saranno impiegati per coprire in parte le maggiori percorrenze a vuoto a capolinea;
- ottimizzare l'orario di lavoro a 7.03 non eccedendo in più di 21 minuti per viaggiante urbano di Trento e Rovereto, ferma restando la possibilità di eccedenza fino a 60 minuti con pagamento in straordinario (non conguagliabile) della quota che eccede i 21 minuti (max. 39 minuti);
- abolizione della massima durata di una ripresa per i turni semi-unicici e spezzati (oggi 4 ore e 20) fino al limite di legge;
- estensione da 60 minuti a 90 minuti dell'intervallo massimo tra le riprese dei turni semi-unicici.

Le modifiche normative indicate nel presente allegato (esclusa quella riguardante il recupero di 24 minuti) per la formazione della nuova base turni avranno valore per la durata del presente accordo, allo scadere del quale, saranno oggetto di nuova definizione con riferimento agli originari valori, considerando altresì che nella valenza del presente accordo, l'Azienda si impegna a mantenere i limiti numerici per le tipologie dei turni del Servizio urbano di Trento e di Rovereto:

unicici non meno del 30%; spezzati non più del 15 %;

Sicurezza personale viaggiante



- impegno da parte della Provincia e di Tte per l'attuazione di provvedimenti pratici per l'assistenza al personale in caso di problemi riguardanti i rapporti con l'utenza;

- in caso di infortunio dovuto a degenerazione dei rapporti tra personale e utenza non verrà applicato quanto previsto dall'accordo di omogeneizzazione contrattuale 15 luglio 2008, punto b, rispetto alla decurtazione dalla produttività variabile.

L'Azienda si impegna ad affrontare in sede tecnica la possibilità di recupero del riposo compensativo lavorato sul Servizio urbano di Trento.

La presente ipotesi di accordo diverrà operativa quando sarà approvata definitivamente dopo aver ricevuto pieno mandato dai lavoratori, previo referendum fra il personale interessato. L'esito sarà comunicato entro il 14 luglio 2014.

Per l'Azienda

dott. Franco Sebastiani

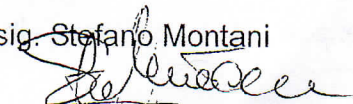


dott. Mauro Allocca



per le O.O.S.S.

Filt-Cgil sig. Stefano Montani



Fit-Cisl sig. Roberto Bendoni



Uilt-Uil sig. Nicola Petrolli



OR.sa. sig. Benedetto Rarità

