

VERBALE DI ACCORDO

La società Trenord s.r.l. e le Segreterie Regionali /Provinciale FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT-UIL, UGL Trasporti, FAISA CISAL, Or.S.A. Ferrovie, FAST Ferrovie, si sono incontrate in data 28 febbraio 2012, a seguito di quanto condiviso negli incontri del 19 ottobre 2011 e del 6 dicembre 2011 per definire il protocollo transitorio dei servizi minimi da garantire in caso di sciopero.

All'apertura della riunione alle ore 11.30 circa dopo pochi minuti la delegazione Sindacale dell'OrSa Verona ha abbandonato il tavolo negoziale.

Le Parti si danno atto che il presente accordo si inserisce nel protocollo transitorio delle Relazioni Industriali di Trenord sottoscritto in data 24 gennaio 2012; ciò premesso ed in analogia a quanto previsto nel predetto accordo si conferma per il settore Lunga Percorrenza di Trenord di recepire la disciplina prevista dal CCNL Attività Ferroviarie attualmente vigente in materia di diritto di sciopero secondo quanto previsto dalla Legge 146/90.

In particolare, per le specificità del servizio di Lunga Percorrenza, al fine di contemperare il diritto alla mobilità dei viaggiatori sulle tratte internazionali interessate agli interessi aziendali, tenendo conto anche dell'ottimizzazione dell'utilizzo del materiale rotabile e delle esigenze dei dipendenti a raggiungere le località di inizio attività e di rientro nelle sedi di appartenenza si conviene, nei casi di scioperi proclamati per le 24 ore, di garantire, rispetto alla produzione attuale, una coppia di treni con partenza e arrivo nella stazione di Bologna Centrale.

A fronte di una significativa variazione della produzione i treni garantiti possono essere soggetti a revisione, previo accordo fra le parti.

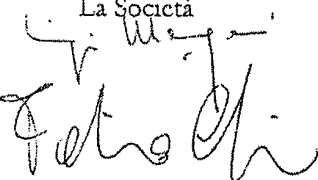
Ribadendo quanto concordato in data 6 dicembre 2011, le Parti si danno atto, circa l'armonizzazione contrattuale da attuarsi entro il 29 febbraio 2012, di posticipare al 30 aprile 2012 l'applicazione del contratto di riferimento, considerate le trattative del contratto di Trenord attualmente in atto tra le rappresentanze delle Segreterie OO. SS. Nazionali e la società Trenord.

La Società illustra il quadro evolutivo della produzione operativa che andrà progressivamente a realizzarsi entro i prossimi mesi, per il personale polivalente di terra, rispetto al quale si conviene, a seguito degli accordi di service con le realtà regionali di Trenitalia - Verona e Venezia -, di attivare i turni allegati.

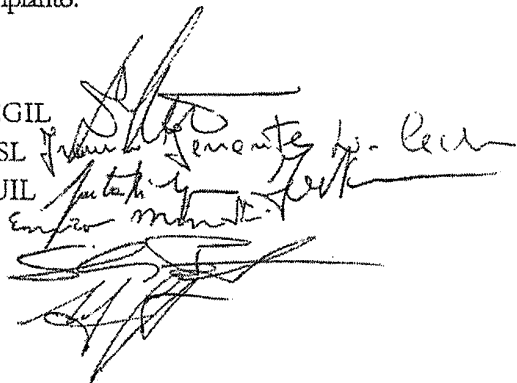
Contestualmente al tavolo di contrattazione aziendale già avviato per la definizione della programmazione delle ferie del personale dei treni, si conviene di regolamentare la periodicità delle ferie anche per il personale di terra.

In merito agli attuali dipendenti - n° quattro provenienti da Lunga Percorrenza e n° due da Nord Cargo - utilizzati presso la struttura del TPL di Milano Porta Garibaldi si ribadisce quanto pattuito nell'accordo del 6 dicembre 2011 garantendo ai lavoratori l'inserimento nella turnazione di impianto.

Milano 28 febbraio 2012

La Società

 Pietro Chi
 Modena

FILT CGIL
 FIT CISL
 UILT UIL
 UGL
 FAST
 FAISA




VERBALE DI ACCORDO

La società Trenord s.r.l. e le Segreterie Regionali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT-UIL, UGL Trasporti, FAISA CISAL, FAST Ferrovie, firmatarie dell'Accordo aziendale di armonizzazione di confluenza al Contratto Unico della Mobilità – Attività Ferroviarie del 4 Luglio 2012 si sono incontrate in data 3 luglio 2014, in Milano a seguito degli impegni assunti in data 11 novembre 2013 e del verbale di incontro del 10 aprile 2014.

Fermo restando quanto sancito dall'art. 54 punto 2 del Contratto Aziendale di Trenord, per i casi in cui la contolleria effettuata dal personale di bordo si configuri a pieno titolo quale attività finalizzata a contrastare e ridurre l'evasione, a seguito delle ipotesi esaminate nel corso degli incontri effettuati e degli accordi sottoscritti nei verbali dell'11 novembre 2013 e del 10 aprile 2014, valutato il flusso organizzativo del processo di recupero crediti della Soc. OEBS – DB che condiziona il costante flusso retributivo mensile del personale di scorta, in servizio sui treni del settore Lunga Percorrenza, non ultimo l'obiettivo comune tra le parti di semplificare il processo di riconoscimento degli importi dovuti e tenuto anche conto della tipologia delle attività svolte sulla tratta Venezia – Tarvisio di recente attivazione, si conviene di riconoscere a titolo dell'art. 54.2.2. lettere "a" e "b" del Contratto Aziendale di Trenord la percentuale aggiornata al 7 % delle somme pro capite riscosse su base mensile.

Tale percentuale sarà riconosciuta con il primo cedolino paga utile a decorrere dal 1° Gennaio 2014, e sarà oggetto di verifica tra le parti secondo quanto sancito dal verbale del 11 novembre 2013.

Anche per la tratta Venezia – Tarvisio, in continuità con quanto concordato nel verbale di accordo del 11 novembre 2013 per il settore Lunga Percorrenza, si conferma che i casi di eventuali vetture eccedenti che si dovessero verificare saranno utili al conteggio dell'importo della Competitività e Premialità dell'art 64 del Contratto Aziendale con le medesime modalità e condizioni stabilite in precedenza. Eventuali casi di ulteriori eccedenze che dovessero rendersi necessarie saranno oggetto di specifica condivisione tra le parti.

A seguito dell'accordo siglato tra le parti per il settore terra in data 28 novembre 2013 che si intende confermato, si ribadisce il prosieguo della successiva fase del piano di riqualificazione professionale da programmare entro il corrente anno, in merito al quale si conviene di programmare uno specifico incontro entro il mese di ottobre p.v. In particolare, successivamente al periodo di programmazione delle ferie estive verranno rivisti i turni del personale di terra.

Le parti si danno atto della necessità di avviare al termine del periodo delle ferie estive sessioni specifiche di formazione mirata al personale mobile e di terra, in merito al quale sarà presentato un piano operativo.

In merito alla fornitura di tablet al personale mobile si conferma la prima fase della fornitura entro il 15 settembre per terminare la fornitura stessa entro fine anno corrente



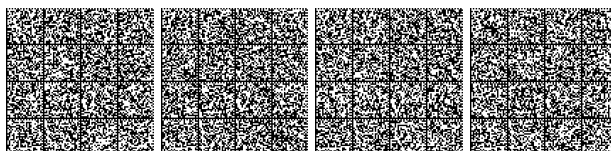
In attesa di definire l'accordo per le Relazioni Sindacali di Trenord dove sarà sancito il protocollo dei servizi che dovranno essere garantiti in caso di sciopero del personale, ad integrazione di quanto concordato nel verbale di accordo del 28 febbraio 2012, col fine di garantire il diritto alla mobilità dei viaggiatori sulle tratte internazionali ed alle esigenze dei dipendenti di raggiungere le località di inizio attività e di rientro alle sedi di appartenenza, si conviene, nei casi di scioperi proclamati, di garantire rispetto alla produzione attuale ed in aggiunta alla coppia Bologna Centrale – Brennero (EC 84/85) anche la coppia di treni notturni Euro night sulla direttrice Venezia Tarvisio (EN 236/237).

Milano 3 Luglio 2014

La Società

Signature: Gian Paolo...
Signature: ...
Signature: ...

FILT CGIL *...*
 FIT CISI *...*
 UILT UIL *...*
 UGL *...*
 FAST *...*
 FAISA *...*



Servizio Asse del Brennero	
a	In allegato gli orari dei treni effettuati 365 giorni all'anno;
b	Si tratta dell'unico servizio diretto che collega l'Italia alla Germania (Monaco) attraverso l'Austria (passando per Innsbruck); Verona è centrale in questa connessione (potendo raccogliere viaggiatori provenienti da Ovest - Torino, Milano - da Est - Padova, Venezia - da Sud; da Sud - Firenze, Roma, Rimini - è fondamentale Bologna - connessa a Verona/Innsbruck/Monaco tramite EC 84/85 ed EC 81/188 - che raccoglie i viaggiatori di Frecciarossa ed Italo provenienti da tutto il Centro-Sud, (con dei titoli di viaggio integrati in virtù di un accordo commerciale fra DB e Trenitalia). Il viaggio da Verona a Monaco e viceversa viene effettuato in circa 5 ore, 5 volte al giorno in andata e ritorno, tutti i giorni dell'anno;
c	Si tratta di materiali trainati in composizione da 7 a 10 carrozze, con servizio di 1 ^a classe, vagone ristorante, carrozza per il trasporto di biciclette, ecc.;
d	Nel periodo di maggiore frequentazione, dal mese di giugno a fine del mese di ottobre, i treni hanno un livello di prenotazione consistente: i primi treni al mattino dall'Italia, hanno 350/400 prenotazioni cui si aggiunge una ulteriore percentuale non trascurabile di viaggiatori che salgono facendo il biglietto in treno; anche i treni da e per Bologna sono molto frequentati, oltre quelli da e per Venezia (soprattutto nei giorni di sabato e domenica); <u>il Servizio garantisce pertanto ogni giorno, lo spostamento da e verso l'Italia di alcune migliaia di viaggiatori</u> , essendo diventato per i viaggiatori un punto di riferimento di assoluta affidabilità;
e	Ogni volta che c'è uno sciopero, la soppressione di un treno, richiede l'effettuazione di numerosi autobus: per ogni treno da Verona si tratta in genere di circa 7/8 autobus, alcuni diretti fino ad Innsbruck, altri che effettuano tutte le fermate, con la notevole difficoltà di "spostare" dalla Stazione al parcheggio i numerosi passeggeri, di lingua straniera, con un costo per l'Azienda ed un notevole disagio per i passeggeri in quanto si impiegano diverse ore in più per raggiungere Monaco;
f	Qualora il numero di treni soppressi supera un certo numero (anche decisamente contenuto), non si è in grado di organizzare un numero di autobus sufficienti (al di là dei costi), con la conseguenza di non poter dare una soluzione sostitutiva ai passeggeri (trattasi di alcune migliaia di persone tutti i giorni);
g	Normalmente i bus sostitutivi organizzati in occasione di scioperi sono pagati dai clienti di Trenord DB/OEBB; mentre per Trenord il danno è dovuto al fatto che non vengono introitati i soldi per i treni soppressi (infatti il contratto prevede un corrispettivo a Km/treno effettuato). Tuttavia, contrattualmente, se un treno viene soppresso pur essendo garantito, i Clienti di Trenord (DB e OEBB) non sono tenuti a pagarci i bus sostitutivi (si tenga conto che per un solo treno in andata o ritorno, occorrono 7 bus sostitutivi da/a Innsbruck, cagionando un notevole esborso economico).

Servizio Asse del Tarvisio	
a	In allegato gli orari dei treni effettuati 365 giorni all'anno;
b	Si tratta dell'unico servizio diretto che collega l'Italia all'Austria - Vienna (sui due Euronight sono presenti anche 3 carrozze da/a Monaco): Venezia è centrale in questa connessione (potendo raccogliere viaggiatori provenienti da Ovest - Verona, Vicenza, Padova - da Est - Trieste, ex-Jugoslavia - da Sud; Bologna, Padova): il viaggio da Venezia a Vienna e viceversa viene effettuato di giorno in circa 7 ore e 30' (1 sola volta al giorno in andata e ritorno) e di notte (Euronight) in circa 11 ore e 30' (1 volta al giorno in andata e ritorno), tutti i giorni dell'anno;
c	Si tratta di materiali trainati in composizione da 5 a 7 carrozze i diurni, da 11 carrozze i notturni, con servizio di 1 ^a classe, cuccette, vagoni letto;
d	I treni hanno un livello di prenotazione consistente, i 2 Euronight sono treni normalmente ad 11 carrozze, con prenotazione obbligatoria e sono attivi da parecchi anni e rappresentano quindi per i passeggeri un riferimento sicuro; i treni diurni sono stati attivati recentemente;
e	i treni Euronight venivano garantiti come servizi minimi essenziali fino a pochi mesi fa dalla precedente impresa ferroviaria che li effettuava (Trenitalia). Per tale tipologia di servizio i bus sostitutivi sarebbero improponibili per i viaggiatori che hanno prenotato cuccette o letto;
f	Valgono tutte le considerazioni riportate nella scheda riferita all'Asse del Brennero

