

Verbale di Accordo del 10 settembre 2012



In data 10 settembre 2012 si sono incontrate

AMT Spa, nelle persone dei Sigg.:

L. Ravera – S. Pesci – A. Serra - I. Miliotti

le OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, FAISA-CISAL e UGLTRASPORTI, nelle persone dei Signori:

C. Cavanna – A. Gamba – L. Rotella – M. Dellacasa – M. Monteforte - G. Mazza – A. Pisano – S. Pugliese - F. Gioiele – A. Cannavacciuolo – G.Gulli - M. Delorenzi – S. Firpo – A. Gatto – M. Nolaschi – V. Galifi – R. Rossi – E. Fano – A. Caldano – R. Lanteri – L. Casamassima -M. Somaglia - I. Bonsignore – M. Grasso – F. Zolezzi - L. Lagomarsino – C. Bottai

Premesso che

la situazione di AMT S.p.A. si inquadra nel più generale problema del Trasporto Pubblico Locale (TPL) che ha carattere nazionale e riguarda la progressiva riduzione dei finanziamenti (ulteriormente accentuata dalle recenti politiche di *spending review*), attuata dallo Stato nei confronti delle Regioni e da queste verso i Comuni e le Province, oltretutto la mancanza di meccanismi strutturali di adeguamento delle fonti di ricavo (sia tariffarie, sia pubbliche) alle dinamiche inflattive di settore.

Considerato che

- AMT S.p.A ha fronteggiato l'anno 2011 attuando una manovra correttiva che ha riguardato la razionalizzazione del servizio, l'adeguamento delle tariffe e il contenimento del costo del personale, con una significativa riduzione occupazionale che, anche grazie all'intervento sussidiario dell'azionista Comune di Genova, ha consentito il raggiungimento di una situazione di pareggio di bilancio.
- Nonostante gli interventi sopra indicati, nel 2012 la situazione si è ulteriormente aggravata a causa di una ulteriore riduzione di risorse pubbliche e per l'aumento dei costi di produzione dovuti al forte rincaro del carburante e delle assicurazioni, senza possibilità per l'azienda di compensare i maggiori costi con l'incremento dei contributi pubblici e con l'aumento dei ricavi tramite indicizzazione delle tariffe.
- Quanto sopra generava ad inizio 2012, in via inerziale, previsioni di perdita di circa 35 milioni di euro, tali da compromettere l'integrità del patrimonio e la continuità delle attività aziendali, nonostante l'assenza di indebitamento della Società verso terzi.
- Al fine di mettere in sicurezza l'Azienda è stato elaborato un Piano che prevedeva una serie di azioni correttive su costi e ricavi del 2012. Tale Piano è stato in parte già attuato, nell'anno in corso, per i risparmi possibili, mediante specifiche azioni gestionali, tra cui:
 - Riduzione delle posizioni direttive;
 - Ulteriore riduzione di organico di 62 unità sul 2012 dovuta alle uscite di personale per la legge sui c.d. "lavori usuranti" e altro e prosecuzione della Cassa Integrazione (al momento attuale 33 addetti);
 - Riduzioni dei costi nell'acquisto di forniture di beni e servizi;
 - Parziale razionalizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto su gomma;



- Riequilibrio economico del servizio Navebus;
- Abbattimento dello straordinario e del monte ferie residuo in tutti settori aziendali;
- Parziale internalizzazione di attività appaltate a terzi;
- Contenimento degli oneri finanziari.

- L'insieme degli interventi sopra indicati ed alcune sopravvenienze attive hanno ridotto la previsione di perdita inerziale 2012 a circa 21 milioni di euro.
- Questa perdita, in assenza di diverse iniziative, porterebbe all'azzeramento dell'intero capitale sociale con conseguenti problemi di continuità aziendale (ingresso nella fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice Civile), oltre a problemi di cassa, con necessità di indebitamento e pagamento di interessi passivi alle banche.

quanto sopra premesso, le parti si sono date atto di quanto segue

- Si rende necessario dotare, partendo dal livello nazionale, il sistema del TPL di fonti certe ed indicizzate di finanziamento.
- In considerazione del fatto che al 31/12/2012 scadrà il contratto di servizio tra AMT e Comune di Genova, nonché l'Accordo di Programma triennale tra Regione Liguria e Comune di Genova, si rende necessaria nella ridefinizione del nuovo quadro contrattuale tra gli Enti la previsione di condizioni che consentano un equilibrio tra corrispettivi, investimenti e livello di servizio al fine di assicurare all'azienda una maggiore stabilità.
- In relazione all'esigenza di una migliore conformazione della struttura tariffaria rispetto alla ripartizione modale tra ferro e gomma si condivide l'opportunità di procedere ad una diversificazione tariffaria tra titoli di viaggio che danno diritto ad utilizzare i soli mezzi AMT rispetto a quelli che consentono l'utilizzo integrato AMT-FF.SS., senza decrescerne il valore, anche in relazione ai riflessi positivi stimati sul bilancio di AMT.
- L'attuale livello di finanziamento per investimenti appare insufficiente per garantire adeguati standard di manutenzione ed il rinnovo dei mezzi e delle infrastrutture di trasporto . E' pertanto necessario un aumento delle risorse pubbliche destinate all'acquisto di nuovi mezzi su gomma con l'obiettivo di ridurre l'età media dei bus e per le infrastrutture al fine di evitare il degrado degli impianti fissi.
- Va perseguito l'incremento delle corsie e dei percorsi riservati al trasporto pubblico, in modo tale da velocizzare i tempi di percorrenza dei bus, migliorare la qualità del servizio e ridurre i costi di esercizio. A tal fine AMT ha già presentato alla Direzione Mobilità del Comune di Genova appositi progetti in parte già approvati ed in fase di attuazione , altri da realizzarsi nel medio termine quale ad esempio la riorganizzazione del Capolinea di Piazza Galileo Ferraris in funzione dell'asse protetto di Corso Sardegna.
- Tenendo conto della prossima apertura della Stazione della Metropolitana di Brignole, con conseguenti significativi risparmi sull'esercizio, e' possibile procedere alla revisione della rete di trasporto su gomma .
- In relazione alle opportunità offerte dall'integrazione delle attività di mobilità e trasporto svolte da AMT e quelle di gestione della sosta svolte da Genova Parcheggi oltre che dall'integrazione delle attività di trasporto di ATP e AMT , è auspicabile una soluzione che porti il controllo di tali attività sotto un unico soggetto.

- E' strategico prevedere la realizzazione di una rimessa nella zona del Levante per decongestionare gli attuali depositi e per ridurre i costi di esercizio dovuti alle corse a vuoto. Mentre per la realizzazione della Rimessa di Campi risulterebbero necessari investimenti e relative risorse finanziarie oggi non disponibili. In relazione a quanto sopra andranno anche valutate le opportunità risolutive offerte dall'eventuale disponibilità di aree quali quella di Terralba e dell'Aeroporto, coinvolgendo nella discussione i livelli istituzionali competenti e i soggetti proprietari.
- L' insufficiente consistenza patrimoniale dell'Azienda genera sofferenze economiche e determina l'impossibilità di poter prevedere adeguate politiche di investimento e sviluppo a favore del TPL genovese. Per tale ragione è fondamentale un rafforzamento dell'azienda, del suo Capitale Sociale e del suo Patrimonio.
Si intende perseguire questo obiettivo ritenendo necessario un intervento da parte dell'Azionista finalizzato ad aumentare il Patrimonio aziendale e da parte della Regione la messa a disposizione delle risorse necessarie agli investimenti.
- Nell'ambito del processo di revisione della "governance" aziendale è necessario prevedere una semplificazione della struttura organizzativa rendendo la stessa più snella , riducendo le posizioni direttive e razionalizzando il sistema gerarchico per migliorare, accelerare e rendere unitari i processi decisionali e ridurre i costi di struttura .

In merito alla situazione economica aziendale, premesso che il Comune di Genova è già intervenuto con 5,5 milioni di euro a titolo di copertura perdite, al fine di contenere ulteriormente la perdita del 2012, rendere possibili conferimenti aggiuntivi da parte del Comune ed evitare la messa in liquidazione della Società, si rendono necessarie altri interventi per il riequilibrio economico che integrino e superino i contenuti della Delibera del Consiglio Comunale del 31 luglio u.s. che prevede, a tal fine, ulteriori interventi di sostegno fino ad un massimo di ulteriori 5 milioni di €

Le parti, consapevoli che un insieme di misure e scelte produrranno i loro effetti nel prossimo anno e che è quindi vitale salvaguardare l'esistenza in vita dell' azienda oltre il 31/12/2012 hanno concordato quanto segue

1) Cassa integrazione in deroga per il personale a terra

A far data dal 1° ottobre 2012, per motivi economici, l' Azienda farà ricorso a due periodi di CIGD. Il primo periodo è compreso tra il 1° ottobre ed il 31 dicembre 2012, il secondo periodo è compreso tra il 1° gennaio ed il 31 dicembre 2013.

Nel primo periodo il ricorso all'istituto della CIGD vedrà coinvolti tutti i dipendenti aziendali con esclusione delle seguenti figure professionali:

- addetti a mansioni di guida (autisti bus e filobus, conduttori di Metro e Impianti Speciali e Ferrovia Genova Casella);
- operai addetti alla manutenzione, legati all'esercizio del servizio bus, filobus, Metro , Genova Casella e Impianti Speciali .

All'interno del personale per il quale è prevista la CIGD , saranno compresi:

- 1) n. 33 lavoratori già oggi in CIGD ai sensi dell'accordo del 7 giugno 2011;
- 2) fino ad un massimo di 60 lavoratori che, su base volontaria, verranno collocati in CIGD a zero ore.
- 3) fino ad un massimo di 650 lavoratori, in CIGD a giornata ed a rotazione con le seguenti modalità :



3a) personale che svolge la normale prestazione lavorativa da lunedì al venerdì non su turni;

Il 50% di tale personale sarà posto in cassa nelle giornate di lunedì , l'altro 50% nelle giornate di venerdì .

Tra questi lavoratori sono compresi anche i distaccati sindacali , sulla base delle indicazioni fornite all'azienda dalle singole Organizzazioni Sindacali, fermo restando le agibilità sindacali di legge e contrattuali;

Per tali lavoratori, nel corso del 2012 sono previste anche due chiusure collettive aziendali corrispondenti ai periodi dal 29 ottobre al 2 novembre 2012 e dal 21 dicembre al 31 dicembre 2012. Quest'ultimo periodo si protrarrà dal 1° gennaio al 4 gennaio 2013.

3b) Personale impiegato in attività organizzata su turni;

Per tale personale verrà concordata una turnazione che preveda il ricorso ad una giornata di CIGD su base settimanale .

Fermo restando il criterio dell'integrazione al 100% del reddito, per il personale di cui al punto 3) , posto in CIGD a rotazione nel periodo 1 ottobre - 31 dicembre 2012 le parti convengono convenzionalmente che non si darà corso alla maturazione di n. 3 giornate di ferie.

Per il personale posto in CIGD a zero ore su base volontaria il corrispettivo di ferie e ex festività sopresse non maturerà in misura proporzionale al periodo di Cassa.

Sarà cura dell'azienda comunicare alle OO.SS., quindicinalmente, l'eventuale non ricorso alla CIGD per il singolo lavoratore a causa di particolari esigenze di servizio. Resta inteso che tale personale sarà posto in CIGD, in termini aggiuntivi, nei 15 giorni successivi alla mancata effettuazione del turno di Cassa. Trimestralmente l'azienda fornirà alle OO.SS. una tabella riassuntiva del personale collocato in CIGD.

Confermando le ragioni che hanno determinato il ricorso alla CIGD per motivi economici per il 2012, le parti convengono, previa autorizzazione della Regione Liguria che controfirma per condivisione questo specifico punto dell'accordo, che si continuerà ad utilizzare l'istituto in questione fino a tutto il 31 dicembre 2013 con le seguenti modalità:

- 1) I dipendenti già oggi in CIGD a zero ore, ai sensi dell'accordo del 7 giugno 2011;
- 2) Fino ad un massimo di 90 lavoratori che su base volontaria verranno collocati in CIGD a zero ore;
- 3) Fino ad un massimo di 650 lavoratori, in CIGD a giornata ed a rotazione con le seguenti modalità:

3a) personale che svolge la prestazione lavorativa da lunedì al venerdì non su turni;

Il 50% di tale personale sarà posto in cassa nelle giornate di lunedì, l'altro 50% nelle giornate di venerdì.

Tra questi lavoratori saranno compresi anche i distaccati sindacali sulla base delle indicazioni fornite all'azienda dalle singole Organizzazioni Sindacali, fermo restando le agibilità sindacali di legge e contrattuali;

Per tali lavoratori nel corso del 2013 sono previste le seguenti chiusure collettive:

- dal 1 al 4 gennaio;
- dal 30 marzo al 5 aprile;
- dal 22 aprile al 3 maggio;
- dal 12 agosto al 16 agosto;
- dal 28 ottobre al 1 novembre;
- dal 20 al 31 dicembre.



3b) Personale impiegato in attività organizzata su turni;
Per tale personale verrà concordata una turnazione che preveda il ricorso ad una giornata di CIGD su base settimanale.

Per il personale posto in CIGD nel 2013 il corrispettivo di ferie ed ex festività soppresse non maturerà in misura proporzionale al periodo di Cassa.

Inoltre per il personale posto volontariamente in CIGD a zero ore per il 2013, conformemente a quanto previsto dall'attuale normativa sulla CIGD, le parti intendono regolare gli effetti sulla retribuzione ordinaria fissa riconoscendo un'integrazione al 100% del suo valore, mentre tale integrazione coprirà il 90% del valore della retribuzione variabile.

Per il personale posto in CIGD a rotazione nel 2013, l'integrazione alla retribuzione sarà pari al 100% della stessa.

Il personale posto volontariamente in CIGD a zero ore, terminato il periodo di Cassa, verrà ri-collocato nella posizione lavorativa di provenienza, in coerenza con quanto previsto dal punto 7 dell' Accordo del 7 giugno 2011 in materia di CIGD.

L' Azienda in relazione agli interventi di dimensionamento del servizio che verranno attuati e ai fini di agevolare la formazione di tutto il personale interessato al rinnovo della CQC, farà ricorso alla CIGD con finalità formative e con le coperture previste per il personale di cui al punto 3) del presente accordo.

Resta inteso che il personale che non volesse utilizzare il predetto strumento parteciperà ai corsi messi a disposizione dall'azienda nel proprio tempo.

Le parti si incontreranno entro il 30 Novembre 2012 per concordare le modalità operative di applicazione di quanto sopra.

Il personale non di guida che volontariamente intendesse modificare l'area professionale di appartenenza, con l'inserimento in mansioni legate all'esercizio ed operative, potrà, compatibilmente con le esigenze organizzative e fatta salva la verifica di idoneità sanitaria, concordare la relativa novazione contrattuale, con transazione individuale in sede sindacale.

2) Ausiliari del traffico (ADT)

Con riferimento all'Accordo del 22 Novembre 2010 tra Regione Liguria, Comune di Genova, AMT S.p.a e OO.SS., all'Accordo del 7 giugno 2011 tra Comune di Genova, AMT S.p.a e OO.SS. e alla Convenzione in atto tra Comune di Genova e AMT SpA in fase di ridefinizione, il numero degli AdT utilizzati giornalmente verrà aumentato fino ad un massimo di 60 nuove unità a regime. Tali risorse verranno individuate tra il personale non impegnato in mansioni di guida, esclusi VTV, con precedenza per il personale dichiarato inidoneo alla guida.

Il personale che verrà dichiarato inidoneo alla guida non ancora abilitato sarà avviato alla mansione di ADT, previo corso di formazione e relativa abilitazione. Tale corso verrà aperto anche al personale di guida su base volontaria e fuori dall'orario di lavoro.

Nella fase iniziale, l'attività di controllo della sosta e dei transiti irregolari verrà gestita da AMT mediante ricorso, su base volontaria, alle prestazioni di tutto il personale già oggi in possesso dell'abilitazione di ADT, con esclusione del personale di guida e operaio di manutenzione .

L'assetto definitivo del servizio sopra indicato verrà definito per il 2013 e per gli anni seguenti con apposito Accordo.

3) Orario di lavoro personale amministrativo

L'orario di lavoro del personale amministrativo, in conseguenza dell'abolizione del c.d. orario estivo, viene portato a 39 ore settimanali per tutte le settimane dell'anno.

L'orario di lavoro degli impiegati e dei capi inizia alle ore 8:00 con 1 ora di elasticità in ingresso. Il personale delle biglietterie e del Servizio Clienti, dovrà garantire l'orario di apertura alle ore 8.00.

4) Orario personale operaio

L'orario di lavoro del personale operaio, in conseguenza dell'abolizione del c.d. orario estivo, viene portato a 39 ore settimanali per tutte le settimane dell'anno.

Le operazioni accessorie all'interno del turno di lavoro, riguardanti il tempo di "vestizione" ed il tempo "doccia" vengono quantificate in un massimo di 25 minuti giornalieri, da usufruire all'interno dell'orario di lavoro, frazionati in 10 minuti ad inizio prestazione e 15 minuti a fine prestazione.

I turni di lavoro del personale di manutenzione avranno lo stesso inizio e la stessa fine dell'attuale orario invernale durante tutto l'anno.

E' prevista elasticità in ingresso e uscita di dieci minuti .

L'orario di lavoro delle U.O. IEL e ITE inizierà alle ore 8.00, come per gli operai delle rimesse e la prestazione sarà organizzata secondo turni intermedi.

5) Ferie di tutto il personale

In via straordinaria, "una tantum", per il solo anno 2012, come ulteriore e concreto contributo al risanamento del conto economico aziendale, sarà assorbita una giornata di congedo pro capite per tutto il personale dipendente, a valere sul monte ferie residuo 2011. In caso di situazione negativa si procederà nel 2013 sul monte residuo 2012.

6) Posti di Cambio

I posti di cambio sono organizzati per rimessa. Vengono individuati i seguenti nuovi posti di cambio: Martinez, Castelletto e Rimessa Gavette (Gavette), Ragazzi del '99 (Mangini), Fanti d'Italia/Principe (Spd) in sostituzione di Di Negro.

In relazione a quanto sopra vengono aggiunti agli attuali 10 minuti, ulteriori 5 minuti forfetari a titolo di tempo di trasferimento. Pertanto l'orario di lavoro sarà articolato in 6 ore e 15 minuti di guida e 15 minuti a titolo di tempi di trasferimento , incrementando così l'orario di lavoro a 6 ore e 30 minuti.

7) Ore a "Disposizione"

A far data dal 1° ottobre 2012 vengono ridotti i turni "a disposizione" per un totale di 40.000 ore/anno . Per il disagio derivante dalla potenziale minore disponibilità di personale in grado di effettuare i cambi in linea, l'indennità di mancato cambio viene unificata con l'indennità diciotto metri filoviaria.

Nel caso in cui, per motivi personali, non sia possibile completare il servizio, a causa di mancanza di sostituzione, dovrà essere raggiunto il capolinea e successivamente la rimessa. Per il primo episodio annuale non verrà applicato alcun provvedimento disciplinare.

La collocazione temporale delle ore di riserva residue verrà concordata con la Commissione Orari e Turni.

8) Agenti Unici

Nell'ambito delle iniziative per contrastare l'evasione tariffaria, nell'espletamento della loro attività gli Agenti Unici, oltre all'attuale compito di vendita dei biglietti a bordo, sono tenuti al controllo del possesso e della validazione del titolo di viaggio da parte degli utenti.

Verranno a tal fine regolamentate le operazioni di salita e discesa dei passeggeri, prevedendo sulle linee di cui trattasi, la salita dalla porta anteriore. Verranno inoltre apposte sui bus idonee vetrofanie che informino i clienti sull'obbligo di esibire il titolo di viaggio al conducente.

In prospettiva verranno installate apparecchiature per il controllo automatico dei titoli di viaggio .

9) Economie nella produzione del servizio

Per il miglioramento della velocità d'esercizio si prevedono interventi per la riduzione delle fermate ove le stesse risultino troppo ravvicinate; allo stesso tempo verranno avviate iniziative formative verso il personale viaggiante ed investimenti tecnologici finalizzati a ridurre i consumi di carburante, con l'obiettivo di risparmiare almeno il 2% degli attuali costi .

10) Ferie autisti

Al fine di consentire una migliore fruizione e lo smaltimento delle ferie maturate e accantonate, nei giorni 24, 27, 28, 29 e 31 dicembre 2012 verrà garantita al personale di guida la fruizione di n. 100 ferie per ogni giorno indicato, in aggiunta a quelle normalmente concesse da tutte le rimesse, nello stesso periodo dell'anno precedente.

11) Indennità di efficientamento

Considerata la grave situazione del bilancio aziendale, si conviene che ad Aprile 2013 non verrà corrisposto il saldo dell'Indennità di Efficientamento (ex PQR). Resta inteso che tale misura ha carattere straordinario ed è riferita solo all'anno in corso.

12) MBO

Sempre per le ragioni di cui a punto precedente, si conviene che non verrà corrisposto il premio MBO previsto per Capi e Quadri relativo all'esercizio 2012. Resta inteso che tale misura ha carattere straordinario ed è riferita solo all'anno in corso.

13) Permessi sindacali

Le OO.SS. oltre a quanto previsto al punto 1), rinunciano per l'anno 2012 a 500 ore di permesso sindacale ciascuna per un totale di 2.500 ore.

14) Ricollocazione del personale inidoneo

Il Personale dichiarato inidoneo alle mansioni di appartenenza verrà ricollocato nelle mansioni di:

- Ausiliario del Traffico/Verificatore Titoli di Viaggio (rotazione inidonei);
- Operaio addetto a: rifornimento, rabbocco, manovra, assegna servizio/tabellante, press block;
- Addetto alla sorveglianza del patrimonio aziendale;
- Collaboratore d'Esercizio in Metropolitana;
- Drinbus (inidoneità parziale).

In caso di comprovata carenza di figure professionali nelle aree amministrative e tecnico/manutentive l'Azienda procederà a ricoprire tali posizioni attraverso apposita selezione, prioritariamente effettuata tra tutto il personale aziendale.

In caso di cambio mansione in seguito ad inidoneità prima del completamento del periodo di attestazione e inserimento di 6 anni, continuerà ad applicarsi il sentiero economico e normativo previsto dagli accordi sindacali vigenti .

15) Appalti

In relazione alla necessità di ottimizzare i processi di produzione del servizio a costi compatibili con il conto economico dell'azienda, le parti convengono sulla necessità di avviare un processo finalizzato alla revisione delle attività attualmente affidate in appalto con l'internalizzazione delle stesse ove conveniente. In particolare ritengono necessario giungere ad un processo omogeneo nell'organizzazione della manutenzione, assoggettando al controllo della struttura i sistemi di approvvigionamento, di controllo della qualità e della sicurezza .

Con riferimento a quanto sopra le parti si incontreranno nel mese di ottobre p.v. per valutarne l'incidenza sulla struttura dei costi di produzione del servizio e le modalità delle eventuali internalizzazioni.



16) Verifiche periodiche congiunte

L'azienda fornirà alle OO.SS. la tabella riassuntiva con l'elenco nominativo del personale che verrà collocato in CIGD entro il 1° di ottobre c.a.. Verifiche congiunte e periodiche sullo stato di avanzamento dell'accordo avranno luogo mensilmente. Il primo incontro è fissato per il 15 Ottobre c.a..

Le parti ritengono che i provvedimenti concordati nei punti precedenti, assieme alle altre iniziative in corso, contribuiscano ad attenuare le difficoltà economiche di breve termine, con significativi riflessi anche sul 2013.

Tuttavia, considerata la gravità della crisi caratterizzante il settore del TPL e la situazione di AMT, le parti ritengono opportuno mantenere aperto il tavolo delle trattative, al fine di monitorare congiuntamente l'evolversi della situazione ed eventualmente concordare ulteriori iniziative ed interventi necessari a fronteggiare, con misure adeguate, i problemi strutturali dell'azienda.

17) Accordo 7 giugno 2011

L'Azienda si impegna a completare l'attuazione dell' Accordo del 7 giugno 2011.

18) Sottoscrizione della Regione Liguria e del Comune di Genova

La Regione Liguria sottoscrive il presente accordo con particolare riferimento a quanto previsto al precedente punto 1.

Il Comune di Genova sottoscrive il presente accordo, condividendone i contenuti e gli obiettivi .

19) Ratifica del Consiglio di Amministrazione

Il presente accordo è subordinato alla ratifica da parte del CdA di AMT SpA.

20) Referendum

Le OO.SS. sottoscrivono il presente accordo con riserva, che sarà sciolta solo dopo l'effettuazione del referendum fra tutti i dipendenti AMT ed il relativo esito positivo.

Tutte le parti del presente accordo sono inscindibili, a pena di decadenza dello stesso.

Genova, 10 Settembre 2012

Letto, confermato e sottoscritto per identificazione dei testi.

Per AMT S.p.A.

Per le OO.SS.:

FILT-CGIL

FAISA-CISAL

FIT-CISL

UGLTRASPORTI

UILTRASPORTI

Per la REGIONE Liguria

Per il COMUNE di Genova