

# PROTOCOLLO D'INTESA OCCUPAZIONALE NEL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AUTOFERROTRANVIERI

tra

la Regione Piemonte, con Sede Legale in Torino, Piazza Castello 165 rappresentata dall'assessore pro tempore Francesco BALOCCO;

le seguenti Organizzazioni di rappresentanza dei lavoratori:

CGIL e Filt CGIL Piemonte rappresentate da Graziella Rogolino, Mauro Poggio, Francesco Bernardo, Giuseppe Santomauro

CISL e Fit CISL Piemonte rappresentata da Gianni Baratta, Claudio Furfaro, Paola Bertona

UIL e Uiltrasporti rappresentata da Domenico Paoli, Orazio Colapietra, Antonio Mollica

di seguito chiamati congiuntamente come "le Parti".

## PREMESSO CHE:

1. il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, ha conferito alle Regioni ed agli Enti Locali funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale.
2. la Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i, disciplina nella Regione Piemonte la materia del trasporto pubblico locale in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, che ha conferito alle regioni ed agli enti locali funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale.
3. sulla base della l.r. 1/2000 sono stati approvati gli strumenti di programmazione del settore, ovvero il Piano regionale dei trasporti e il Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale, che definisce gli obiettivi d'organizzazione e produzione del servizio, l'assetto dei servizi minimi, la ripartizione delle risorse, la politica tariffaria, i contratti di servizio, la rete dei servizi amministrati dalla Regione, gli indirizzi programmatici dei servizi delegati e il sistema di monitoraggio.
4. la legge regionale n. 1/2015 (Provvedimenti per la riqualificazione della spesa regionale) ha introdotto modifiche alla citata l.r. 1/2000 che riguardano, tra l'altro, l'assetto qualitativo oltre che quantitativo dei servizi di trasporto pubblico locale ed intervengono sulle funzioni svolte dalla Regione mediante i propri strumenti di programmazione.
5. tali atti sono alla base delle gare bandite per l'affidamento dei servizi nell'ambito del trasporto pubblico locale.



FIL  
FB  


6. l'art. 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, come modificato dall'art. 1 c. 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, ha previsto l'istituzione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario;
7. con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013 sono stati definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo. Tali criteri sono finalizzati ad incentivare le Regioni e gli Enti locali a migliorare la programmazione e la gestione dei servizi medesimi mediante:
  - a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
  - b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
  - c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
  - d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
  - e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica;
8. il sopra citato Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013, ha previsto, in relazione alle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, che:
  - a) la ripartizione delle suddette risorse sia effettuata per il 90% sulla base delle percentuali fissate (9,83 per il Piemonte);
  - b) la ripartizione delle risorse per il residuo 10%, sempre prendendo a riferimento le stesse percentuali fissate, sia effettuata per intero in caso di pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi, ovvero parzialmente per come di seguito specificato:
    - i. 30% per un'offerta di servizio più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
    - ii. 60% per il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
    - iii. 10% per la definizione di livelli occupazionali adeguati.

Alu  
FB  
Sf

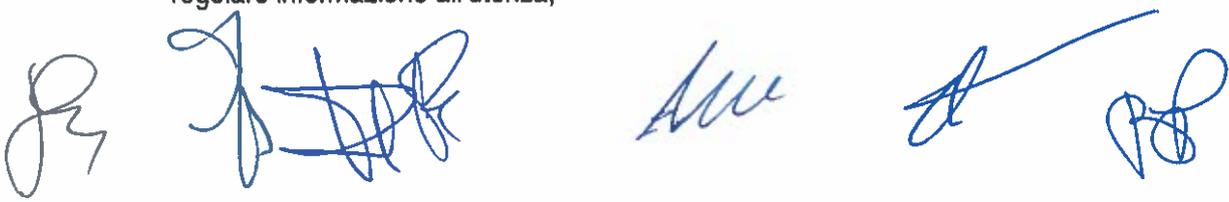
#### RILEVATO CHE

9. il vigente quadro normativo, le difficoltà economiche e finanziarie che coinvolgono il settore, la diminuzione delle risorse derivanti dai trasferimenti statali, rappresentano tutti fattori che impongono ai soggetti coinvolti nel sistema del trasporto pubblico, uno sforzo comune al fine di migliorare il sistema stesso, il suo equilibrio economico, nonché la sua efficace programmazione e gestione.

A tal fine ritengono necessario favorire e migliorare:

- a. l'integrazione tra servizi automobilistici e servizi ferroviari, anche in termini tariffari, migliorando l'interscambio in corrispondenza delle stazioni/fermate;
- b. la qualità dei servizi agli utenti, attraverso un decisivo rinnovo della rete di servizi, di una più capillare e regolare informazione e dell'incremento del comfort a bordo dei mezzi;
- c. la piena valorizzazione del personale, attraverso il miglioramento della gestione
- d. l'offerta dei servizi di trasporto pubblico in termini di frequenza e cadenzamento in particolare dove la domanda è più forte;
- e. le prestazioni funzionali e operative, per garantire regolarità e puntualità ed una più capillare e regolare informazione all'utenza;

Sf



- f. la qualità dei servizi agli utenti, attraverso un decisivo rinnovo della rete di servizi, di una più capillare e regolare informazione e dell'incremento del comfort a bordo dei mezzi.

### TUTTO CIÒ PREMESSO LE PARTI CONCORDANO

10. di prevedere, in linea con quanto disposto dall'articolo 16 bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95 (c.d. Spending review bis), come modificato dalla Legge di stabilità 2013, apposite clausole sociali sulle condizioni lavorative.

In tal senso le parti concordano:

- a) in caso di subentro totale o parziale di nuova impresa nell'attività oggetto della gara, tutto il personale in forza all'impresa affidataria al momento dell'indizione delle procedure di affidamento (con contratto a tempo indeterminato, tempo determinato fino alla naturale scadenza, inserimento e apprendistato od altra forma di rapporto di lavoro subordinato) transita con passaggio diretto e senza soluzione di continuità alle dipendenze dell'impresa aggiudicataria a fare data dall'inizio dell'affidamento del servizio;
- b) il personale trasferito mantiene il diritto alla continuità del rapporto di lavoro ed all'applicazione del CCNL di provenienza (CCNL della Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie o CCNL Autoferrotranvieri-Internavigatori/TPL Mobilità) e dei relativi Accordi Aziendali derivanti dalla contrattazione di secondo livello, nonché le tutele in godimento e i diritti individuali acquisiti alla data del trasferimento, così come previsto dalle disposizioni di legge fermo restando quanto previsto dai futuri accordi aziendali;
- c) l'Impresa aggiudicataria deve garantire al personale dell'impresa affidataria di cui alla lett. a) già inidoneo alla propria mansione, la conferma dell'occupazione e il migliore utilizzo professionale possibile.
11. che la salvaguardia dei livelli occupazionali degli addetti nel settore del trasporto pubblico locale rappresenta un obiettivo strategico da perseguire nelle azioni di governo del sistema; in tal senso la Regione Piemonte si impegna a favorire la piena valorizzazione del personale impiegato nel settore.
12. che il livello dei servizi del trasporto pubblico attualmente offerto può essere migliorato attraverso una programmazione dei servizi stessi articolata per bacino.
13. di istituire il tavolo permanente denominato "TRASPORTO PUBBLICO LOCALE" a cui compete :
- a) Il confronto sui processi di perfezionamento/rinnovamento del sistema del trasporto pubblico locale e sui progetti riorganizzativi ed occupazionali, anche al fine di individuare processi oggettivi di identificazione in caso di affidamento parziale di servizi o di linee;
- b) la verifica dell'armonizzazione dei trattamenti economici e normativi a seguito dell'applicazione del punto 10;
- c) la vigilanza sul rispetto dei diritti acquisiti;
- d) la definizione di proposte concernenti l'individuazione di un sistema sanzionatorio, da inserire nei futuri bandi di gara, per il mancato rispetto degli obblighi previsti dal presente Protocollo;
- e) la definizione di proposte in merito alle ottimali forme giuridiche assumibili dai soggetti che parteciperanno alle gare afferenti la gestione del servizio pubblico di trasporto all'interno dei bacini di riferimento, ciò al fine di rendere più stabile l'organizzazione di tali gestioni, anche in relazione alle previsioni normative concernenti l'organizzazione ed il finanziamento dei servizi stessi;

Flu  
FB  
S

3

- f) la definizione di proposte per qualificare i servizi e le attività di gestione del TPL regionale al di fuori di automatismi legati a criteri di mera contribuzione chilometrica, a partire dal potenziamento delle attività di controlleria, di monitoraggio e di contrasto all'evasione tariffaria da effettuarsi da parte del personale in forza presso le aziende affidatarie dei servizi di TPL.
14. che le risorse derivanti dai processi di perfezionamento/rinnovamento dei servizi saranno messe a disposizione del sistema di trasporto pubblico locale come corrispettivo di ulteriori servizi finalizzati al miglioramento della qualità percepita, della sicurezza degli utenti e del personale viaggiante a bordo dei mezzi ed a un più puntuale monitoraggio del servizio erogato, come la rilevazione dei passeggeri sui mezzi, l'inserimento di questi dati all'interno della banca dati unica regionale ed il contrasto all'evasione tariffaria.  
A seguito del perfezionamento/rinnovamento dei servizi, il personale che eventualmente dovesse risultare in esubero, sarà adibito alle attività di cui sopra, in attesa che le uscite in quiescenza riequilibrino le presenze in servizio, coniugando così la duplice esigenza di aumentare gli introiti da traffico per l'Aziende e di valorizzare il personale.
15. Oltre alle ordinarie convocazioni del Tavolo di cui al punto 13, lo stesso sarà attivato ogni qualvolta si registri una significativa variazione dell'organizzazione del Trasporto Pubblico Locale o su richiesta di una delle parti facenti parte dello stesso.

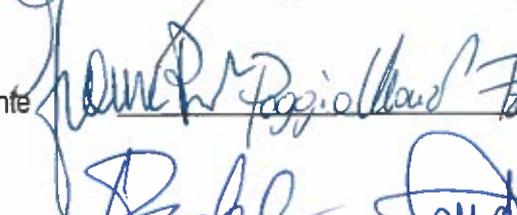
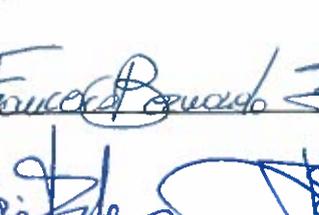
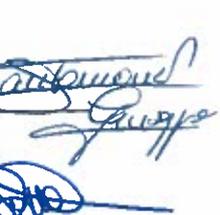
Letto, condiviso e sottoscritto

Torino, 3/7/2015

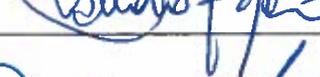
Per la Regione Piemonte

 \_\_\_\_\_

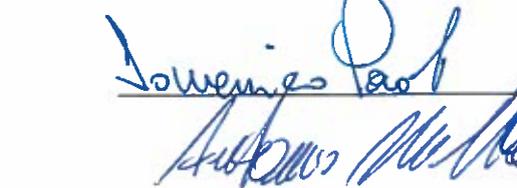
Per CGIL/Filt CGIL Piemonte

 \_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_

Per CISL/ Fit CISL Piemonte

 \_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_

Per UIL/Uiltrasporti

 \_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_