

PROTOCOLLO D'INTESA

Tra

- Regione Umbria
- Provincia di Perugia
- Provincia di Terni
- ANCI Umbria
- CNA FITA UMBRIA, CONFARTIGIANATO TRASPORTI UMBRIA, ANAV UMBRIA, A.R.C.S. LEGA COOP UMBRIA
- FILT CGIL UMBRIA, UILT UMBRIA, FIT CISL UMBRIA, FAISA CISAL, UGL-FNA UMBRIA

PREMESSO CHE

- Già da tempo era stato avviato, tra associazioni datoriali e sindacali, un confronto caratterizzato da una fitta serie di incontri trattanti i temi del Trasporto Scolastico e del Trasporto Pubblico Locale in Umbria, che ha portato alla sigla di due importanti protocolli di intesa rispettivamente in data 21 gennaio 2014 e 30 gennaio 2015.
- Successivamente si sono svolti, sui medesimi temi, alcuni incontri con la Regione Umbria, le Province e l'ANCI Umbria.
- Le parti, in occasione degli incontri sopra citati, hanno convenuto sulla necessità di sottoscrivere un protocollo di intesa che regoli il sistema del Trasporto Scolastico che tuteli in primis l'utenza, la cittadinanza, i lavoratori e sviluppi il sistema imprenditoriale umbro dei trasporti.

LE PARTI CONCORDANO QUANTO SEGUE

Prevedere e incentivare **l'inserimento dei bandi per l'assegnazione dei servizi di Trasporto Scolastico**, all'interno della prossima **gara unica regionale per il Trasporto Pubblico Locale**, come già accaduto in importanti Comuni umbri nella precedente gara, valorizzando e sviluppando quindi le positive esperienze già in essere. Tali bandi dovranno rispettare le prescrizioni contenute nella legge regionale n. 37/1998 e successive integrazioni e modificazioni.

Nella costruzione della gara così integrata vanno create le condizioni per l'inserimento "post gara" di quei Comuni che decideranno, alla scadenza dell'appalto del Trasporto Scolastico, di non procedere ad una nuova gara comunale di trasporto scolastico ma, bensì, di confluire nella gara unica.

Nella gara unica va comunque e con chiarezza inserita la distinzione tra risorse regionali destinate ai servizi di TPL e risorse dei singoli comuni riservate al Trasporto Scolastico.

Si ritiene non più rinviabile la definizione dei costi standard di settore, basata non sull'andamento "storico" ma sulla quantificazione dei reali costi di esercizio, che tengano adeguatamente conto della velocità commerciale effettiva.

Laddove alcuni Comuni dovessero decidere di non confluire nella gara unica si dovranno determinare le condizioni affinché l'eventuale nuova gara comunale rispetti i requisiti minimi. A tale proposito si ritiene indispensabile un adeguamento della normativa regionale in materia di trasporto scolastico, attraverso una regolamentazione che imponga gare con **l'offerta economicamente più vantaggiosa**, dove il minor prezzo non sia l'elemento unico e determinante della scelta, e si prevedano invece criteri di valutazione e selezione che valorizzino la qualità dei servizi offerti, la sicurezza dei mezzi e quindi la sicurezza dei bambini/ragazzi trasportati.

Va inoltre individuata una durata minima degli affidamenti tale da consentire il raggiungimento di numerosi e positivi obiettivi: continuità nelle prestazioni sia per le amministrazioni che per le famiglie e le imprese, servizi efficienti, stabilizzazione del personale di guida, investimenti per il rinnovo del parco mezzi.

Occorre rendere effettivo e più efficace, nella fase post gara, **il sistema dei controlli sul rispetto dei capitolati, sulle imprese, sugli standard di sicurezza e sulle condizioni retributive e di lavoro del personale**, per assicurare il rispetto di quanto offerto e previsto in gara, il rispetto delle normative e dei contratti e quindi una competizione sana e fondata su dati reali di competizione. Tali controlli dovranno essere effettuati sia al momento dell'assegnazione dell'appalto sia durante lo svolgimento del servizio.

In merito alla contrattazione collettiva nazionale si conviene che punto imprescindibile è l'applicazione di contratti collettivi nazionali di lavoro sottoscritti dalle organizzazioni sindacali del settore dei trasporti maggiormente rappresentative in vigore al momento. In

tale contesto va ribadita la necessità di una stabilizzazione del personale, attraverso forme di assunzione legittime ed adeguate, con l'obiettivo del superamento di precariato e forme di lavoro inappropriate.

A tale proposito, le parti convengono sulla necessità di favorire l'assunzione di "giovani", sia attraverso l'adozione di politiche incentivanti, sia attraverso l'utilizzo delle tipologie contrattuali previste dalla legge e dalle normative contrattuali di riferimento.

Letto, approvato e sottoscritto.

Perugia, _____

- Regione Umbria _____
- Provincia di Perugia _____
- Provincia di Terni _____
- ANCI Umbria _____
- CNA FITA UMBRIA _____
- CONFARTIGIANATO
TRASPORTI UMBRIA _____
- ANAV UMBRIA _____
- A.R.C.S. LEGA COOP UMBRIA _____
- FILT CGIL UMBRIA _____
- UILT UMBRIA _____
- FIT CISL UMBRIA _____
- FAISA CISAL _____
- UGL-FNA UMBRIA _____