

**PROTOCOLLO D'INTESA TRA GOVERNO, REGIONI,
ASSOCIAZIONI IMPRENDITORIALI
(FEDERTRASPORTI, ANAC, FENIT)
E O.O.SS. (FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI)
*14 dicembre 1999***

Premesso che:

- Ø uno degli obiettivi più significativi della politica dei trasporti è l'aumento e la valorizzazione dei fattori di competitività del sistema economico attraverso il potenziamento della dotazione infrastrutturale e la migliore accessibilità ai luoghi della produzione garantendo, in particolare, servizi fungibili, diffusi territorialmente ed economicamente vantaggiosi, tali da contribuire all'aumento della produttività strutturale dei sistemi economici territoriali e allo sviluppo di nuove iniziative imprenditoriali;
- Ø siffatto obiettivo può concretizzarsi attraverso il miglioramento della connessione delle reti internazionali e nazionali con le reti regionali e locali, il potenziamento delle infrastrutture modali sia a rete che puntuali, il miglioramento della qualità del servizio;
- Ø è necessario contrastare, nell'interesse del paese intero oltre che delle singole comunità, sia la tendenza in atto di un'ulteriore perdita di utenza dei trasporti collettivi che il parallelo espandersi dei gravi fenomeni di congestione delle grandi aree urbane del paese derivanti dall'espandersi del traffico privato, puntando ad un forte rilancio del ruolo del servizio pubblico, potenziando, differenziando e riqualificando l'offerta, attraverso forme più confortevoli, flessibili ed economicamente più sostenibili; anche introducendo norme che disincentivino il ricorso al mezzo individuale;
- Ø all'interno del problema della mobilità uno degli obiettivi prioritari è rappresentato dalla risoluzione del problema della mobilità nei centri urbani e metropolitani ove si genera il 70 per cento degli spostamenti quotidiani e ove viene prodotto il 50 per cento delle emissioni inquinanti;
- Ø il conseguimento di tali obiettivi necessita del coinvolgimento a pieno titolo delle regioni e delle autonomie locali, le quali devono ridisegnare le reti di trasporto con i criteri della migliore integrazione e intermodalità, nonché definire i servizi minimi di cui al D.L.vo 422/97, art. 16 in relazione ai piani di sviluppo economico-produttivo del proprio territorio e in armonia con la programmazione generale così come definita dal CIPE, attuando in concreto il processo di "federalismo dei trasporti" così come già avviato dal decreto legislativo n. 422/97 e dal suo recente aggiornamento, cosa che rappresenta l'inizio effettivo della riforma del trasporto pubblico locale;
- Ø a riforma delle forme di gestione e dell'integrazione modale tra i vari comparti, dei processi di liberalizzazione e di introduzione della concorrenza, della trasparenza dei rapporti tra i soggetti di programmazione (Regioni ed Enti locali) ed i soggetti di gestione del servizio (l'insieme delle aziende) definita dal contratto di servizio, è stata accompagnata dal Governo, attraverso vari provvedimenti legislativi ed amministrativi in linea con le direttive dell'Unione Europea dando forte impulso all'innovazione tecnologica (piano rinnovo parco autobus, sistemi trasporto in sede propria, informatizzazione di processi di organizzazione e gestione del servizio);
- Ø il processo di liberalizzazione impone al sistema dei trasporti un doppio ordine di aggiustamenti; il primo rende imperativo il raggiungimento di livelli di competitività adeguati; il secondo richiede interventi di ristrutturazione, talvolta di ridimensionamento di organici, di scomposizioni e ricomposizioni societarie, di criteri di nuova organizzazione del lavoro, di un diverso sistema di relazioni industriali. In ogni caso, le parti interessate si impegnano ad introdurre opportuni e coerenti elementi di riforma del C.C.N.L. e del sistema contrattuale vigente, senza ricorrere all'applicazione di altri C.C.N.L.;

- Ø le regioni si ritrovano a gestire direttamente questo processo in un momento in cui la politica dei trasporti assume sempre più rango di strumento centrale di politica economica, con il compito non semplice di promuovere lo sviluppo e l'integrazione delle diverse modalità privilegiando quelle a più basso costo e a minore impatto ambientale, in coerenza con gli obiettivi complessivi del sistema e comunque sostenibile per i processi di ristrutturazione che deve generare;
- Ø l'approssimarsi del Giubileo, con la forte espansione della domanda di trasporto che ne deriverà, impone necessariamente una forte accelerazione di tutto il processo di complessiva riorganizzazione del settore, ma in particolar modo rende urgente l'apertura di una fase negoziale in primo luogo tra i soggetti contraenti (imprese e sindacati) per ridefinire tempestivamente il nuovo contratto, in un quadro di organizzazione delle relazioni industriali che, da un lato, salvaguardi il potere d'acquisto dei lavoratori ma che, dall'altro, consenta alle aziende un forte recupero di produttività, al fine di renderle competitive all'interno di un mercato dei servizi di trasporto pubblico sempre più europeo e sempre più aperto ai meccanismi della concorrenza regolata;
- Ø il costo eccessivo degli oneri previdenziali costituisce uno degli aspetti più importanti e significativi che è stato affrontato per dare competitività ed economicità di gestione alle imprese del settore;
- Ø la carenza di regolazione nel sistema delle procedure concorsuali potrebbe comportare un assetto concorrenziale basato sulla compressione dei diritti contrattuali e dei livelli qualitativi e quantitativi dei servizi;

SI CONVIENE CHE

- Ø il Governo, in coerenza con i contenuti del D.L.vo 422/97 e successive modifiche e integrazioni, svolge una funzione di coordinamento ed impulso per l'attuazione di una politica nazionale della mobilità locale e metropolitana e per il superamento degli squilibri territoriali e modali;
- Ø il mutato quadro di riferimento legislativo impone con evidenza un nuovo rapporto tra i diretti protagonisti del processo di innovazione dell'organizzazione del lavoro e di gestione del servizio, (le aziende e lavoratori rappresentati dalle rispettive organizzazioni) ed i livelli istituzionali di riferimento, le Regioni in primo luogo, ma anche i Comuni e le Province;
- Ø allo scopo di valorizzare la concertazione verranno definiti, a tutti i livelli, adeguati sistemi di relazioni industriali, In questo ambito, le parti firmatarie si riuniranno semestralmente per una verifica della situazione del settore - anche in riferimento ai contenuti della presente intesa - e per concordare eventuali aggiornamenti e rafforzamenti delle stesse scelte;
- Ø alle Istituzioni regionali e locali sono definitivamente attribuite tutte le competenze e responsabilità di programmazione, di organizzazione e di copiatura finanziaria del TPL, e quindi ad esse spetta il compito di fornire il quadro di riferimento complessivo del settore, garantendo, nel quadro delle sessioni di concertazioni sulle politiche di bilancio, un livello di risorse adeguato, e dando impulso allo sviluppo e alla integrazione delle diverse modalità. in coerenza con gli obiettivi complessivi del sistema entro il quale le parti negoziali devono sviluppare la loro trattativa;
- Ø il Governo, le Regioni o gli enti locali e le imprese, ognuno per la propria competenza, anche attraverso procedure coordinate fra i vari soggetti, confermano i contenuti del punto 4 del patto per le regole, sottoscritto il 23/12/98, nel sistema di trasporti, e si impegnano alla effettiva attuazione, con particolare riferimento alla tutela dell'occupazione, dei trattamenti contrattuali e della professionalità acquisita dai lavoratori;
- Ø nel quadro dei criteri e parametri per l'attivazione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi, assumono particolare significato l'affidabilità finanziaria, economica e gestionale, la dimensione adeguata al servizio e la certificazione di qualità secondo le norme UNI-EN-ISO. Pertanto, i soggetti interessati si impegnano ad uniformare in tal senso i provvedimenti di competenza.

- Ø all'interno di un processo che ha l'obiettivo di riorganizzare l'intera rete dei servizi, offrire migliori e maggiori possibilità ai cittadini di vedere soddisfatto il proprio diritto alla mobilità e contenere i costi di gestione, il Governo si rende disponibile a favorire, tramite il Ministero dei Trasporti ed il Ministero del Lavoro, nel rispetto delle proprie competenze, tutto il supporto tecnico necessario al più agevole sviluppo della trattativa tra le parti sociali ed assecondare, nel rispetto degli impegni sottoscritti nel verbale di incontro del 24.7.97, quei processi che portino il settore ad avere, per quanto compete alla normativa previdenziale, costi equiparati a quelli medi dei lavoratori dell'industria, e condizioni strutturali adeguate alla competizione con le altre aziende europee, in un mercato dei trasporti che sta abbattendo le barriere nazionali.
- Ø Le parti sociali hanno anticipato la trattativa del rinnovo del contratto (in scadenza al 31.12.99) in modo da favorire, all'interno del settore, una rinnovata definizione delle relazioni industriali e della organizzazione del lavoro che accompagni e sostenga il processo di riforma in atto, al fine di portare l'intero sistema italiano dei trasporti locali, alla scadenza del 31.12.2003, in grado di sostenere efficacemente la completa liberalizzazione dei servizi presi a per quella data;
- Ø Regioni ed autonomie locali si impegnano a fornire alla parti sociali elementi di certezza, sulla base di principi uniformi, delineando un quadro di riferimento programmatico, finanziario e normativo fermo e coerente, che realizzi per il prossimo quadriennio 2000-2003 la piena operatività del D.L.vo 422/97 e sue modificazioni ed integrazioni.

Roma 14 dicembre 1999