



**UNIONE
SINDACALE
di BASE**
LAVORO PRIVATO

COORDINAMENTO REGIONALE PUGLIA

Via Magna Grecia, 39 – 70121 Bari
PEC: usb Puglia@pec.it | E-MAIL: puglia@usb.it



Presidente Regione Puglia

**Assessore ai Trasporti e alla Mobilità
sostenibile Regione Puglia**

**Sezione Trasporto Pubblico Locale e
Intermodalità Regione Puglia**

Oggetto: Proposte per la proroga del contratto di servizio del trasporto pubblico su gomma - Documento tecnico per la tutela delle retribuzioni e della sicurezza del lavoro e per il miglioramento dei servizi

Nel corso della riunione del 30 settembre 2026, svoltasi presso l'Assessorato alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione Puglia, ci è stata illustrata la prosecuzione dei servizi di trasporto pubblico su gomma per ulteriori dodici mesi dopo la scadenza dell'attuale proroga, fissata al 31 dicembre 2026. Tale prosecuzione sarà regolata da un contratto di proroga annuale. In questo quadro, riteniamo opportuno presentare le nostre proposte al fine di rafforzare le tutele delle Lavoratrici e dei Lavoratori e migliorare la qualità dei servizi, chiedendone il recepimento nel contratto.

La scrivente O.S. Unione Sindacale di Base - USB Lavoro Privato Puglia sostiene la gestione pubblica del trasporto pubblico locale e l'internalizzazione dei servizi attraverso un'Azienda Regionale Pubblica della Mobilità.

La mobilità deve essere organizzata come un diritto collettivo: risorse pubbliche, programmazione dei collegamenti e investimenti devono assicurare accesso al servizio, stabilità occupazionale, retribuzioni adeguate e sicurezza. La gestione pubblica deve consentire di superare la frammentazione tra operatori e territori e di ricondurre a una responsabilità unitaria la qualità dei servizi e le condizioni di lavoro.

Riteniamo che la proroga di un anno debba assumere la funzione di contratto ponte verso l'internalizzazione dei servizi.

La Regione dovrà utilizzare questo periodo per definire il percorso amministrativo, organizzativo ed economico della gestione pubblica, attraverso un programma di attuazione con scadenze verificabili e un confronto con le Organizzazioni Sindacali. Il percorso dovrà salvaguardare l'occupazione, l'anzianità e i trattamenti economici e normativi delle Lavoratrici e dei Lavoratori, garantendo la continuità dei collegamenti.

Chiediamo che il contratto di proroga annuale del TPL su gomma contenga obblighi verificabili sulla regolarità delle retribuzioni, sull'organizzazione dei turni, sulla sicurezza del personale e sull'accessibilità dei mezzi. Il finanziamento pubblico deve essere accompagnato da controlli sull'effettiva esecuzione dei servizi e sul rispetto dei diritti delle Lavoratrici e dei Lavoratori che li garantiscono.

Proponiamo le clausole che seguono come base del confronto con la Regione. Gli importi, le percentuali e i termini proposti esprimono le nostre richieste negoziali e devono essere concordati e inseriti nel contratto e non sono sanzioni già stabilite dalla legge. Il recepimento deve rispettare criteri di proporzionalità, prevedere procedure di accertamento e assicurare la copertura economica degli obblighi aggiuntivi.

FINALITÀ DELLA PROPOSTA E QUADRO NORMATIVO

Chiediamo che la Regione Puglia, nell'ambito del nuovo contratto di proroga, assuma la responsabilità e l'impegno di assicurare stipendi puntuali, turni rispettosi dei tempi di guida e di riposo, mezzi sicuri e accessibili, collegamenti affidabili. La proroga annuale deve produrre un cambiamento concreto per chi lavora nel trasporto pubblico e per chi ogni giorno lo utilizza: sono condizioni essenziali per un servizio pubblico che risponda ai bisogni delle persone e dei territori. Le nostre proposte trovano riferimento nell'art. 19 del D. Lgs. 422/1997, che affida al contratto di servizio la definizione degli standard di qualità, delle garanzie delle imprese e delle sanzioni per il mancato rispetto degli impegni, prevedendo anche l'obbligo di applicare i contratti collettivi del settore. Quindi, il contratto di servizio rappresenta lo strumento nel quale chiediamo di rendere verificabili le tutele del lavoro e gli impegni verso l'utenza, attraverso le clausole proposte nei capitoli successivi.



**UNIONE
SINDACALE
di BASE**
LAVORO PRIVATO

COORDINAMENTO REGIONALE PUGLIA

Via Magna Grecia, 39 – 70121 Bari
PEC: usbpuiglia@pec.it | E-MAIL: puglia@usb.it



Le risorse destinate al TPL devono sostenere il lavoro e la mobilità. Il rispetto dei diritti delle Lavoratrici e dei Lavoratori incide direttamente sulla qualità del servizio: organici insufficienti, manutenzione inadeguata e turni costruiti comprimendo i riposi espongono il personale e l'utenza a rischi e disservizi. Per questo chiediamo che il finanziamento regionale sia accompagnato da obblighi chiari per le imprese, controlli effettivi e conseguenze economiche per gli inadempimenti accertati.

Chiediamo alla Regione di esercitare fino in fondo la propria responsabilità di programmazione e controllo. I costi riconosciuti devono consentire di organizzare il servizio nel rispetto delle norme e dei contratti di lavoro; le imprese devono rispondere dell'utilizzo delle risorse ricevute e degli obblighi assunti. Proponiamo che la Regione promuova tutele e standard omogenei anche nei servizi affidati dagli altri enti territoriali, nel rispetto delle rispettive competenze. Il recepimento delle misure dovrà essere coordinato dagli uffici regionali con la disciplina della proroga e con le regole applicabili al rapporto, assicurandone sostenibilità economica e piena attuazione.

Questo impegno deve inserirsi nel percorso verso la gestione pubblica del TPL. Chiediamo che l'anno di proroga venga utilizzato per preparare l'internalizzazione dei servizi, con scadenze verificabili e confronto sindacale. Il contratto ponte deve garantire da subito occupazione, salario e sicurezza e consentire alla Regione di costruire una gestione pubblica capace di rispondere stabilmente alle esigenze di mobilità della popolazione.

REGOLE COMUNI DI RESPONSABILITÀ E CONTROLLO

Chiediamo che il contratto elimini ogni ambiguità sulle responsabilità: l'affidatario dovrà rispondere alla Regione dell'adempimento degli obblighi contrattuali, anche quando il servizio sarà svolto da consorziate o da altre esecutrici autorizzate. I rapporti interni non potranno essere opposti alla Regione per sottrarsi agli impegni assunti, ai controlli o alle penali. L'affidatario dovrà recepire le medesime prescrizioni negli atti con le esecutrici e acquisirne l'accettazione.

La Regione Puglia dovrà istituire un canale diretto, accessibile a utenti, personale e Organizzazioni Sindacali, attraverso il quale riceverà e protocollerà le segnalazioni senza un preventivo passaggio presso l'affidatario. Avrà la responsabilità dell'istruttoria e dei controlli, acquisirà direttamente gli elementi dalle imprese interessate e darà riscontro sull'esito. Effettuerà verifiche documentali e sopralluoghi, anche senza preavviso quando compatibile con la sicurezza. Le penali saranno applicate sulla base di accertamenti documentati; le irregolarità di competenza di altri organi saranno trasmesse alle autorità preposte. Il contratto dovrà prevedere la contestazione degli addebiti e la possibilità di risposta dell'affidatario, nel rispetto della proporzionalità e della regolazione applicabile e senza duplicare penali per il medesimo inadempimento.

L'affidatario e le esecutrici dovranno collaborare ai controlli e garantire la tracciabilità, per ogni corsa, dell'impresa, del mezzo e del personale impiegato. La Regione dovrà poter verificare autonomamente questi dati e non subordinare i propri controlli al riscontro dell'affidatario. Resteranno ferme le responsabilità datoriali e pubblicistiche individuate dalla legge, senza trasferimenti automatici alla Regione o al rappresentante legale dell'affidatario.

MONITORAGGIO PARTECIPATO DEI SERVIZI

Chiediamo che il controllo del TPL sia aperto al contributo delle Lavoratrici e dei Lavoratori e dell'utenza. Chi ogni giorno svolge o utilizza il servizio dovrà poter segnalare le criticità e verificarne la soluzione. La Regione conserverà la responsabilità dei controlli e delle decisioni, senza affidare alle imprese la selezione delle segnalazioni da esaminare.

Entro trenta giorni dall'avvio della proroga, la Regione dovrà istituire un tavolo regionale di monitoraggio partecipato con le Organizzazioni Sindacali rappresentative del personale, le rappresentanze aziendali, gli RR.LL.SS. e le rappresentanze dell'utenza, comprese quelle delle persone con disabilità. Le imprese saranno convocate per fornire dati e rispondere delle criticità emerse. La partecipazione non sarà limitata alle sole Organizzazioni Sindacali firmatarie del CCNL. Il tavolo sarà convocato almeno ogni tre mesi, con una verifica alla chiusura di ciascun trimestre e quattro verifiche nel periodo annuale, l'ultima anche in sede di rendiconto finale. In presenza di mancati stipendi, problemi gravi di sicurezza o disservizi ripetuti, la Regione dovrà convocare una riunione straordinaria entro dieci giorni lavorativi dalla richiesta circostanziata, ferme le misure immediate necessarie e senza attendere il confronto periodico.



Le imprese dovranno trasmettere mensilmente alla Regione i dati sulle corse e sui chilometri programmati ed effettuati, le soppressioni e le relative cause, i ritardi, i guasti, l'accessibilità, gli organici e i turni, la regolarità delle retribuzioni, i reclami e i subaffidamenti autorizzati. La Regione ne verificherà l'attendibilità anche attraverso il canale diretto di segnalazione e i propri accertamenti. Metterà a disposizione dei partecipanti, almeno sette giorni lavorativi prima di ogni riunione, un quadro verificabile degli indicatori, delle segnalazioni istruite, delle penali e degli interventi ancora da completare, nel rispetto della riservatezza dei dati personali.

Ogni riunione dovrà concludersi con un verbale che riporti le criticità, gli impegni delle imprese, i responsabili e le scadenze degli interventi correttivi. La Regione dovrà verificarne l'attuazione entro i termini assegnati e nel confronto successivo. Pubblicherà trimestralmente un rapporto aggregato e darà riscontro alle segnalazioni. Il tavolo non sostituirà i controlli regionali, l'attività degli organi competenti o la consultazione degli RLS prevista dalla legge.

TEMPI DI GUIDA RIPOSI E SERVIZI MISTI

Riteniamo necessario inserire una clausola che garantisca il rispetto dei tempi di guida e di riposo, impedisca turni irregolari e frazionamenti elusivi delle linee e distingua correttamente i regimi applicabili. Nei servizi misti l'affidatario dovrà garantire che la guida fuori campo sia registrata come altre mansioni secondo l'art. 6, par. 5, del Regolamento 561/2006: non diventa automaticamente guida soggetta ai massimali europei, ma non può essere conteggiata come riposo. Per l'orario di lavoro il contratto dovrà richiamare il D. Lgs. 234/2007 nel proprio ambito applicativo. Per i servizi esclusi dal Regolamento 561/2006 il contratto dovrà coordinare le disposizioni nazionali applicabili, la L. 138/1958 per il personale degli autoservizi extraurbani rientrante nel suo ambito, il D. Lgs. 66/2003 ove applicabile e la disciplina collettiva. Chiediamo quindi che la disciplina di ciascun servizio sia individuata correttamente, senza usare la L. 138/1958 come unica norma per qualsiasi percorso sotto i 50 km.

L'affidatario dovrà organizzare programmi di esercizio e turni nel rispetto della disciplina di guida, lavoro, interruzioni e riposi applicabile. Prima dell'avvio e di ogni modifica strutturale dovrà depositare una matrice linea-percorso-regime normativo e un prospetto di verifica dei turni, con indicazione delle attività di guida, delle altre mansioni, delle disponibilità, delle pause e dei riposi. Le tutele contrattuali più favorevoli dovranno essere rispettate nei limiti del loro ambito di efficacia. Nessuna attività lavorativa, trasferimento imposto qualificabile come lavoro, controllo del mezzo o incombenza accessoria potrà essere rappresentata come riposo. La verifica dovrà considerare anche le attività svolte su altri servizi o per altri datori quando rilevanti per gli obblighi di legge. La carenza di personale non potrà giustificare la programmazione di turni incompatibili con tali obblighi.

La Regione non autorizzerà scissioni di linee o modifiche dei programmi aventi lo scopo di eludere il regime applicabile. Ogni proposta di frazionamento dovrà essere accompagnata da una relazione sulla reale autonomia dei servizi e sui fabbisogni dell'utenza. Continuità del mezzo e del conducente, passeggeri che proseguono senza interruzione, orari coordinati e identità sostanziale del collegamento saranno valutati come elementi istruttori, senza costituire una presunzione assoluta. In caso di dubbio la Regione acquisirà la valutazione delle autorità competenti. Il contratto dovrà inoltre vietare frazionamenti privi di una motivazione di servizio anche indipendentemente dall'accertamento di un illecito normativo.

Il turno non conforme dovrà essere corretto immediatamente e il servizio dovrà essere garantito con personale idoneo. La Regione trasmetterà le violazioni agli organi competenti. Le conseguenze economiche saranno quelle previste nel capitolo "REGIME SANZIONATORIO".

APPLICAZIONE DEL CCNL E PUNTUALITÀ DELLE RETRIBUZIONI

Riteniamo indispensabile garantire regolarità retributiva e contributiva e pieno rispetto della disciplina collettiva applicabile. L'affidatario e tutte le esecutrici dovranno garantire corretti inquadramenti, retribuzioni, maggiorazioni, indennità e versamenti contributivi. Ogni impresa dovrà comunicare la scadenza di pagamento stabilita dalla disciplina applicabile e, entro cinque giorni lavorativi da tale scadenza, dovrà trasmettere alla Regione un'attestazione dei pagamenti con evidenze verificabili, limitate ai dati necessari. La Regione dovrà svolgere controlli a campione e acquisirà la documentazione sulle voci contestate. Il DURC non sostituisce la verifica del pagamento degli stipendi.



**UNIONE
SINDACALE
di BASE**
LAVORO PRIVATO

COORDINAMENTO REGIONALE PUGLIA

Via Magna Grecia, 39 – 70121 Bari
PEC: usbpuiglia@pec.it | E-MAIL: puglia@usb.it



Due mensilità rimaste anche parzialmente insolte o tre episodi di ritardo nell'anno attiveranno la verifica di grave inadempimento e un piano immediato di continuità del servizio e dell'occupazione.

Le penali e i relativi criteri di calcolo saranno quelli del capitolo "REGIME SANZIONATORIO" e non estingueranno i crediti delle Lavoratrici e dei Lavoratori.

PAGAMENTO DIRETTO E RECUPERO DELLE SOMME

Chiediamo che la Regione intervenga tempestivamente quando le imprese non pagano gli stipendi, utilizzando gli strumenti consentiti dal regime applicabile al contratto e recuperando le somme dall'affidatario.

L'art. 11, comma 6, del D. Lgs. 36/2023 prevede l'invito scritto del RUP all'inadempiente e comunque all'affidatario a pagare entro quindici giorni. In assenza di contestazione formale e motivata della fondatezza della richiesta nel termine, la stazione appaltante paga gli arretrati direttamente ai Lavoratori e li detrae dalle somme dovute all'affidatario, o al subappaltatore nei casi previsti. L'art. 30, comma 6, del D. Lgs. 50/2016 è il riferimento da verificare per i rapporti rimasti soggetti al precedente Codice. Non esiste in queste disposizioni un'automatica maggiorazione progressiva degli arretrati recuperati.

Nei contratti soggetti al Codice proponiamo la seguente procedura: ricevuta una segnalazione circostanziata, il RUP dovrà verificare i crediti e attivare senza ritardo il procedimento sostitutivo previsto dalla norma applicabile. Il contratto non dovrà introdurre termini che ritardino ulteriormente l'invito. L'affidatario dovrà consegnare entro cinque giorni lavorativi la documentazione necessaria a determinare crediti, beneficiari e modalità di pagamento. Le contestazioni motivate saranno istruite tempestivamente. Per gli importi non contestati sarà valutato il pagamento della quota separabile secondo il regime applicabile. Gli arretrati pagati saranno recuperati euro per euro. I costi esterni effettivi, necessari e documentati dell'intervento potranno essere posti a carico dell'affidatario con clausola specifica, senza duplicazioni con danni già coperti dalla penale.

Per rendere più incisiva la tutela del salario, proponiamo una penale progressiva per ritardo così come descritta nel capitolo "REGIME SANZIONATORIO". La penale resterà distinta dal rimborso degli stipendi, che dovrà corrispondere alle somme effettivamente anticipate.

ESECUZIONE DIRETTA DEI SERVIZI E DIVIETO DI SUBAFFIDAMENTO ORDINARIO

Chiediamo che i servizi programmati siano svolti direttamente dalle imprese affidatarie e che il contratto ne vieti il subaffidamento. La proroga dovrà preparare la gestione pubblica e impedire che le risorse del TPL alimentino intermediazioni, frammentazione del lavoro e risparmi ottenuti peggiorando le condizioni del personale. Il ricorso ad altre imprese sarà ammesso esclusivamente per servizi non programmati o esigenze eccezionali, temporanee e documentate, riconosciute dalla Regione. Le carenze strutturali di organico o di mezzi, la mancata programmazione e la ricerca di minori costi del lavoro non potranno giustificare l'eccezione. I rinforzi scolastici e pendolari prevedibili dovranno essere programmati e svolti direttamente.

Proponiamo un tetto massimo del 5% dei chilometri complessivi affidati a ciascun operatore nel periodo annuale di proroga. Entro questa soglia saranno ammesse soltanto le eccezioni indicate. Non saranno autorizzate quote eccedenti il limite: il servizio oltre soglia dovrà essere svolto direttamente, senza deroghe contrattuali al tetto. Resteranno distinti gli eventuali provvedimenti pubblici di emergenza adottati dalla Regione secondo legge.

Il limite del 5% dovrà valere anche per i trasferimenti di servizi tra imprese appartenenti allo stesso consorzio o raggruppamento. Ciascuna impresa potrà trasferire ad altre esecutrici, complessivamente, non più del 5% dei chilometri inizialmente assegnatili nel periodo annuale. La soglia riguarderà il totale dei servizi ceduti, anche quando saranno ripartiti tra più imprese, e non ciascun singolo passaggio.

Questi trasferimenti richiederanno autorizzazione regionale e confronto sindacale e non potranno essere utilizzati per aggirare il divieto di subaffidamento ordinario. La prima assegnazione alle esecutrici designate sarà distinta dai trasferimenti successivi. La Regione dovrà identificare nel contratto le imprese esecutrici, i servizi e i chilometri inizialmente assegnati e tenere un registro delle autorizzazioni.



Ogni richiesta dovrà indicare motivo, durata, chilometri, mezzi, personale e soggetto esecutore. La Regione ne verificherà i requisiti e gli effetti sul lavoro, controllando preventivamente le quote autorizzate e, a rendiconto, quelle effettivamente svolte. Ogni quota trasferita sarà conteggiata una sola volta rispetto all'impresa originaria: passaggi successivi non cancelleranno il trasferimento iniziale né consentiranno di aggirare la soglia.

Chiediamo che nessun passaggio determini perdita di occupazione o peggioramento delle condizioni di lavoro. Il personale interessato dovrà conservare anzianità, inquadramento, orario e trattamenti acquisiti, attraverso le clausole e le procedure applicabili. Le esecutrici dovranno garantire la disciplina collettiva di settore e tutele non inferiori a quelle dovute per il servizio dell'affidatario. I costi della manodopera e della sicurezza saranno individuati separatamente e non potranno essere ridotti per finanziare il passaggio. Prima dell'autorizzazione sarà svolto il confronto con le Organizzazioni Sindacali rappresentative del personale interessato.

Saranno esclusi i subaffidamenti a cascata delle corse TPL: l'impresa autorizzata dovrà eseguire il servizio senza trasferirlo a un'ulteriore azienda. La Regione dovrà motivare e recepire questa prescrizione secondo il regime applicabile. L'affidatario resterà responsabile degli obblighi contrattuali e ciascuna esecutrice dovrà rendere direttamente disponibili alla Regione i dati su corse, mezzi, turni e pagamenti del personale.

Le violazioni saranno assoggettate al capitolo "REGIME SANZIONATORIO", senza trasferirne le conseguenze al personale.

MEZZI CONFORMI ACCESSIBILITÀ E INFORMAZIONE A BORDO

Chiediamo che sicurezza, accessibilità e adeguatezza dei mezzi siano condizioni vincolanti per l'impiego nel servizio, definite in un allegato tecnico al contratto. La Regione dovrà quindi verificare i requisiti attraverso un censimento per singolo mezzo. Per l'informazione a bordo chiediamo indicatori elettronici di linea e destinazione, individuati per funzione e caratteristiche tecniche senza imporre una marca. Prima dell'ammissione al servizio ogni mezzo dovrà essere iscritto nel registro regionale contrattuale con targa, categoria e classe, titolo di disponibilità, revisione, assicurazione, capienza, dotazioni di accessibilità e dispositivi di sicurezza. Saranno obbligatori idoneità all'impiego di linea e all'itinerario, manutenzione, climatizzazione e indicatori esterni leggibili di linea e destinazione, anche elettronici ove prescritti nell'allegato.

Proponiamo, dalla decorrenza del contratto, l'impiego su tutte le corse di mezzi accessibili con rampa o sollevatore adeguato alla classe del veicolo, spazi e sistemi di ritenuta della carrozzina conformi. Le fermate e le modalità di assistenza dovranno rendere effettivo l'accesso. Il requisito al 100% è una richiesta contrattuale aggiuntiva da accompagnare con censimento della flotta e verifica tecnico economica, non l'affermazione di un obbligo generalizzato già imposto a ogni autobus circolante. **Il mezzo non ammesso o privo di un requisito essenziale dichiarato inderogabile non potrà essere impiegato.** Un guasto al dispositivo di accesso richiederà la sostituzione o un'alternativa accessibile tempestiva, senza demandare al conducente soluzioni improvvisate. Per segnalazioni di guasto la Regione accerterà l'intervallo effettivo di non conformità e acquisirà registri di manutenzione e assegnazione.

Le conseguenze economiche degli inadempimenti saranno quelle del capitolo "REGIME SANZIONATORIO".

LIMITAZIONE DEI PASSEGGERI IN PIEDI E CORSE DI RINFORZO

Al fine di garantire il diritto alla mobilità in sicurezza impedendo che l'insufficienza dei mezzi venga scaricata sul personale e sull'utenza, chiediamo il divieto contrattuale di trasportare passeggeri in piedi durante la marcia sui tratti autostradali, sulle strade extraurbane principali e sugli altri tratti esterni ai centri abitati.

Tale proposta prosegue l'iniziativa sindacale nazionale intrapresa a partire dal 22 giugno 2022 in seguito ad alcune sentenze che hanno annullato la sanzione disciplinare al conducente valorizzando le condizioni concrete di sicurezza, comprese quelle della percorrenza autostradale di quindici chilometri. Le pronunce non hanno introdotto un divieto generale per ogni autobus e itinerario: il limite richiesto dovrà essere recepito espressamente dal contratto.



**UNIONE
SINDACALE
di BASE**
LAVORO PRIVATO

COORDINAMENTO REGIONALE PUGLIA

Via Magna Grecia, 39 – 70121 Bari
PEC: usb Puglia@pec.it | E-MAIL: puglia@usb.it



Il divieto riguarderà il tratto effettivamente percorso, anche quando una stessa linea comprende parti urbane ed extraurbane. Non saranno ammesse deroghe aziendali fondate sull'affollamento, sulla brevità del percorso o sul rispetto degli orari. I passeggeri con disabilità viaggeranno nei posti o negli spazi accessibili attrezzati e con i sistemi di ritenuta previsti per il mezzo. Nei tratti interamente urbani il trasporto in piedi sarà consentito soltanto sui mezzi abilitati, entro i limiti autorizzati e senza ostacolare il conducente, la visibilità, gli accessi, le uscite di emergenza e gli spazi riservati. L'allegato tecnico dovrà identificare i tratti ai quali si applica il divieto e, per ciascun mezzo, i posti utilizzabili nelle diverse parti della linea. Il programma di esercizio dovrà essere dimensionato sulla domanda effettiva e sui posti ammessi dal contratto, con rinforzi programmati nei picchi scolastici e pendolari. Il relativo fabbisogno di mezzi, personale e risorse dovrà essere definito prima dell'avvio della proroga.

Quando la domanda supera i posti disponibili, il conducente informerà la centrale e l'impresa esecutrice dovrà attivare un rinforzo o un'alternativa accessibile equivalente, senza ulteriori costi per l'utenza.

Proponiamo l'intervento entro sessanta minuti dalla segnalazione, salvo un termine inferiore richiesto dalla sicurezza o previsto per la linea. L'attesa dovrà svolgersi in condizioni sicure: non sarà consentito far scendere persone in autostrada o in luoghi inidonei. L'organizzazione aziendale dovrà prevenire la situazione e assistere gli utenti rimasti in attesa. Il conducente che segnala la criticità e adotta misure necessarie e proporzionate per rispettare i limiti non potrà essere obbligato a proseguire in condizioni vietate né subire ritorsioni per la segnalazione in buona fede. I ritardi conseguenti a tali misure non saranno imputati al Lavoratore.

Le conseguenze economiche degli inadempimenti saranno quelle del capitolo "REGIME SANZIONATORIO".

PUNTUALITÀ CLIMATIZZAZIONE E ALTRI DISSERVIZI

Chiediamo servizi puntuali e affidabili, manutenzione preventiva e condizioni di viaggio adeguate per il personale e l'utenza. Gli orari dovranno essere realistici e rispettabili senza violare limiti di velocità, pause o riposi. Le aziende dovranno garantire manutenzione preventiva e mezzi di riserva.

Le imprese dovranno rispondere dei disservizi imputabili alla propria organizzazione. Il traffico ordinario e prevedibile non sarà di per sé causa di esonero, mentre gli eventi eccezionali saranno valutati con riscontri. Non sarà consentito recuperare il ritardo imponendo condotte di guida rischiose.

Le relative penali saranno raccolte nel capitolo "REGIME SANZIONATORIO".

La climatizzazione dovrà essere controllata anche nel posto guida. Nei periodi di utilizzo richiesti dall'allegato tecnico, un guasto già noto impedirà la partenza con quel mezzo, mentre il guasto sopravvenuto dovrà essere comunicato e gestito con sostituzione, proposta entro 60 minuti dalla conoscenza, salvo un termine più breve necessario alla sicurezza. La valutazione del microclima e delle condizioni effettive potrà richiedere misure immediate. Il termine contrattuale non autorizzerà a mantenere persone in una situazione pericolosa.

Proponiamo la presa in carico delle segnalazioni urgenti su sicurezza e accessibilità entro un giorno lavorativo, con gestione immediata del rischio e senza attendere i termini del reclamo ordinario. Le corse non effettuate, comprese quelle sopresse per adesione allo sciopero, saranno rendicontate separatamente.

Il relativo trattamento economico sarà quello indicato nel capitolo "REGIME SANZIONATORIO".

INFORMAZIONI SU RITARDI SOPPRESSIONI E SCIOPERI

Chiediamo che le aziende garantiscano un'informazione tempestiva e accessibile sui disservizi e sugli scioperi, assumendone integralmente l'organizzazione e i costi. La Regione dovrà verificare le fasce applicabili a ciascuna impresa, secondo la disciplina effettivamente applicabile.

L'art. 2, comma 6, della L. 146/1990 pone a carico delle amministrazioni o imprese erogatrici l'informazione agli utenti almeno cinque giorni prima dello sciopero su modi e tempi di erogazione, misure di riattivazione e pronta ripresa del servizio.



Le imprese affidatarie interessate dovranno pubblicare sui rispettivi siti e sull'applicazione ufficiale del servizio, con avvisi accessibili, ritardi superiori a dieci minuti di cui abbiano conoscenza, soppressioni e interruzioni entro dieci minuti dalla conoscenza e dovranno aggiornare l'avviso quando cambia la previsione. Le modifiche programmate saranno pubblicate con almeno sette giorni di anticipo, salvo urgenze documentate. Dove non esiste una propria applicazione, l'impresa dovrà alimentare l'app ufficiale del servizio e il canale regionale: il contratto non imporrà lo sviluppo di un'app distinta per ogni impresa.

Per gli scioperi l'avviso dovrà essere pubblicato almeno cinque giorni prima, con ambito effettivamente interessato, durata, fasce e servizi garantiti secondo la disciplina applicabile e informazioni sulla riattivazione. Dovranno essere aggiunti avvisi a bordo e nei luoghi di vendita pertinenti. Le variazioni e le revoche ricevute saranno aggiornate tempestivamente; per le ipotesi legalmente sottratte al preavviso, l'obbligo dovrà essere adempiuto appena ricevuta la comunicazione, nei limiti concretamente esigibili. Entro lo stesso termine l'affidatario dovrà trasmettere un comunicato informativo alla stampa locale e alle emittenti pertinenti, conservando la prova della trasmissione.

Proponiamo inoltre, per gli scioperi, un avviso a pagamento su almeno una testata di diffusione regionale, anche digitale, con modalità e visibilità predeterminate e costo a carico dell'affidatario. La pubblicazione redazionale gratuita non può essere garantita dall'azienda perché dipende dalla testata; l'avviso acquistato è invece una prestazione verificabile. Il relativo costo dovrà essere incluso nell'economia del contratto.

Le conseguenze economiche degli inadempimenti saranno quelle del capitolo "REGIME SANZIONATORIO".

La Regione dovrà trasmettere alla Commissione di Garanzia una segnalazione documentata delle violazioni degli obblighi legali di informazione, per le valutazioni di competenza. L'omessa pubblicità aggiuntiva prevista solo dal contratto non sarà automaticamente una violazione della L. 146/1990. Le conseguenze economiche saranno quelle del capitolo "REGIME SANZIONATORIO" e riguarderanno l'affidatario, non le Organizzazioni Sindacali o il personale scioperante.

SISTEMI DI EMERGENZA E PREVENZIONE DELLE AGGRESSIONI

Riteniamo indispensabile che ogni conducente possa chiedere soccorso in modo rapido e sicuro in caso di aggressione. Il decreto MIT n. 220 del 4 giugno 2025, artt. 1–3, prevedeva entro il 31 dicembre 2025 l'installazione di un dispositivo autonomo, anche mobile, per geolocalizzazione e chiamata di emergenza sui veicoli del suo ambito, il collegamento con le Forze dell'Ordine anche tramite centrale entro cinque minuti e un protocollo aziendale d'uso.

Chiediamo che il contratto preveda anche un pulsante fisso di emergenza: si tratta di un requisito aggiuntivo rispetto alle soluzioni mobili ammesse dal decreto.

Dalla decorrenza del contratto l'impresa dovrà documentare la conformità agli obblighi già scaduti per i mezzi interessati, senza una nuova franchigia. Entro tre mesi dovrà realizzare anche il requisito aggiuntivo di un pulsante dedicato, raggiungibile dal posto guida e utilizzabile senza compromettere la conduzione, su tutti gli autobus del servizio, comprese le classi eventualmente esterne all'ambito minimo del decreto. Le installazioni dovranno rispettare omologazione e prescrizioni tecniche applicabili.

La centrale o la procedura di collegamento dovrà essere operativa durante tutto il servizio. Saranno richiesti collaudo, verifiche periodiche, controllo prima dell'impiego, formazione retribuita e un protocollo concordato nelle forme applicabili, con coinvolgimento degli RLS. La sola presenza di un pulsante privo di collegamento funzionante non sarà sufficiente ad adempiere l'obbligo. Il guasto richiederà la sostituzione del mezzo o del dispositivo quando la soluzione sostitutiva sia ammessa e garantisca tutti i requisiti esigibili.

Per i mezzi soggetti al decreto, l'assenza del sistema previsto impedirà l'ammissione contrattuale fin dall'avvio; per il pulsante aggiuntivo il divieto decorrerà alla scadenza dei tre mesi. Il contratto non introdurrà una sanzione amministrativa sulla circolazione: limiterà l'impiego nel servizio affidato.

Per l'utilizzo vietato e gli altri inadempimenti si applicherà il capitolo "REGIME SANZIONATORIO", distinguendo corrispettivo non dovuto e penale.



AREE DI SOSTA DEPOSITI E SERVIZI IGIENICI

Chiediamo che il contratto garantisca luoghi di lavoro e punti di sosta adeguati, accessibili durante tutto il servizio e rispettosi della dignità del personale.

L'affidatario dovrà garantire al personale, lungo l'organizzazione reale del servizio, accesso gratuito a servizi igienici puliti, acqua potabile e spazi di riposo adeguati ai tempi di sosta, con protezione dalle condizioni meteorologiche. I turni dovranno prevedere il tempo necessario a raggiungerli e utilizzarli senza comprimere i riposi. Le dotazioni dovranno essere assicurate tramite strutture proprie o convenzioni vincolanti disponibili durante l'intera fascia di esercizio, comprese aperture mattutine, serali e festive.

Entro trenta giorni l'affidatario dovrà consegnare alla Regione una mappa per deposito, capolinea e punto di cambio, con orari di accesso, distanze, convenzioni e responsabile di manutenzione. Il termine riguarderà la documentazione e non sospenderà gli obblighi di sicurezza già vigenti. I depositi dovranno assicurare circolazione separata dove necessaria, illuminazione, pulizia, spogliatoi e dotazioni richieste dalla valutazione dei rischi e dalle norme applicabili. Gli RLS dovranno essere consultati secondo legge e potranno segnalare alla Regione le carenze incidenti sul contratto.

Le conseguenze economiche degli inadempimenti saranno quelle del capitolo "REGIME SANZIONATORIO".

Una carenza con rischio grave richiederà misure immediate e intervento degli organi competenti, senza attendere la diffida. La disponibilità del personale a continuare non sanerà l'inadempimento.

REGIME SANZIONATORIO

Chiediamo che agli obblighi contrattuali corrispondano controlli effettivi e conseguenze economiche certe.

Le misure che seguono sono proposte negoziali da recepire nel contratto, con criteri di proporzionalità e procedure di accertamento. Le penali saranno dovute alla Regione dall'affidatario anche per gli inadempimenti delle esecutrici e non potranno essere riversate sulle retribuzioni del personale.

La Regione dovrà contestare gli addebiti sulla base di riscontri documentati e consentire all'affidatario di presentare le proprie osservazioni prima del provvedimento motivato. La stessa omissione non sarà conteggiata due volte. Le penali saranno coordinate con la regolazione ART applicabile, compreso il sistema della Misura 5 della delibera 53/2024 quando pertinente, senza attenuare standard minimi inderogabili. Il pagamento della penale non esonererà l'impresa dal ripristino del servizio o dalla tutela del personale.

Le penali contrattuali e le decurtazioni del corrispettivo saranno contabilizzate separatamente. Per i medesimi chilometri, il corrispettivo non dovuto non sarà recuperato due volte né sommato a una penale costruita per restituire la stessa quota. Le misure saranno coordinate con le sanzioni delle autorità competenti e con gli artt. 1382-1384 c.c.; gli indennizzi dovuti all'utente non saranno sostituiti dalla penale alla Regione.

1. TEMPI DI GUIDA RIPOSI E FRAZIONAMENTI ELUSIVI

Per ogni turno e Lavoratore interessato da una violazione accertata si applicherà una penale di €500.

La penale sarà di €1.000 quando la violazione riguarderà un riposo giornaliero o settimanale obbligatorio o l'omissione di un'interruzione obbligatoria. Per il medesimo turno si applicherà il maggiore importo, senza duplicare violazioni coincidenti. Il frazionamento elusivo accertato come inadempimento contrattuale comporterà €5.000 per modifica non conforme, oltre all'obbligo di rimodulare il servizio e alla segnalazione agli organi competenti.

2. RETRIBUZIONI E APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA COLLETTIVA

Per ciascun Lavoratore e ciascuna mensilità, sul solo importo scaduto rimasto impagato, si applicheranno penali progressive:

- 0,05% al giorno dal primo al decimo giorno di ritardo;
- 0,10% al giorno dall'undicesimo al trentesimo;
- 0,20% al giorno successivamente, fino a un massimo complessivo del 10% dell'importo per mensilità.

I pagamenti parziali ridurranno la base di calcolo dal giorno dell'accredito.



Per sottoinquadramenti o applicazioni contrattuali non conformi si applicheranno €300 per Lavoratore e mese interessato. Per la stessa omissione retributiva si applicherà il maggiore importo tra penale giornaliera e penale per trattamento non conforme, senza cumuli coincidenti. Le penali non estingueranno il credito del Lavoratore, gli interessi o gli ulteriori diritti e resteranno distinte dal recupero degli stipendi anticipati dalla Regione.

3. SUBAFFIDAMENTI E TRASFERIMENTI NON CONSENTITI

Si applicheranno €2.000 per ogni subaffidamento di servizi programmati vietato dal contratto, affidamento eccezionale oltre il 5%, trasferimento privo della prescritta autorizzazione o subaffidamento a cascata contrario alla clausola.

Per lo stesso passaggio non saranno duplicate penali coincidenti.

La prosecuzione dopo la diffida comporterà ulteriori €500 per ogni giorno, oltre agli interventi di ripristino.

Il superamento della soglia e la prosecuzione di affidamenti vietati saranno considerati gravi inadempimenti se non rimossi nel termine assegnato. Il ripristino dovrà garantire continuità dei collegamenti e salvaguardia del personale. Per le violazioni autonome dei diritti del personale si applicheranno le misure retributive e di sicurezza pertinenti, evitando doppi addebiti per la stessa omissione.

4. MEZZI NON CONFORMI E CARENZE DI ACCESSIBILITÀ

Per servizi non effettuati o prestazioni contrattualmente non ammissibili per carenza di requisiti essenziali, non sarà riconosciuta la quota variabile riferita ai chilometri interessati, nei limiti in cui ciò corrisponda realmente al sistema di remunerazione del contratto. Se le corse sono state comunque effettuate e il corrispettivo resta dovuto, si applicherà una penale fino al 100% della quota chilometrica riferita al mezzo e al periodo di non conformità per violazioni essenziali, con motivazione di proporzionalità e rispetto dei limiti applicabili.

Una carenza informativa non essenziale comporterà invece €50 per corsa, fino a €300 per mezzo al giorno.

La Regione dovrà individuare le corse e le giornate effettivamente interessate dalla non conformità attraverso i registri e gli accertamenti. Una segnalazione riferita a una singola corsa non sarà estesa automaticamente a tutta la giornata senza riscontri sul mezzo e sulla durata della carenza.

5. PASSEGGERI IN PIEDI CAPIENZA E MANCATI RINFORZI

Per l'inadempimento organizzativo imputabile all'affidatario o all'esecutrice si applicheranno:

- €500 per corsa effettuata con passeggeri in piedi nei tratti vietati dal contratto;
- €1.000 per corsa se sarà accertato anche il superamento della capienza autorizzata o un impedimento alla guida o alle uscite di emergenza.

Per la stessa corsa si applicherà il maggiore importo, senza moltiplicazione per passeggero o per tratto.

La mancata attivazione del rinforzo o dell'alternativa entro il termine comporterà €250 per corsa interessata. Quando coinciderà con la carenza già sanzionata per capienza inadeguata, si applicherà il maggiore importo.

Un ordine aziendale documentato che imponga di violare il divieto comporterà una distinta penale di €2.000 per disposizione, solo per l'obbligo organizzativo autonomamente accertato e senza duplicare il medesimo addebito.

L'istruttoria regionale distinguerà l'organizzazione aziendale dalla condotta individuale: il solo verbale stradale a carico del conducente non determinerà automaticamente la penale all'affidatario.

La presenza di sanzioni nel Codice della strada non impedirà, di per sé, l'applicazione di una penale per l'autonomo inadempimento contrattuale. La Regione dovrà accertarlo e coordinare le conseguenze del fatto, senza conteggi duplicati e senza attribuire automaticamente all'impresa la condotta individuale del conducente.

6. RITARDI SOPPRESSIONI CLIMATIZZAZIONE E ALTRI DISSERVIZI

Gli importi iniziali proposti saranno quelli della tabella seguente e riguarderanno gli inadempimenti imputabili all'organizzazione aziendale. Gli uffici regionali dovranno coordinarli con gli indicatori e il sistema ART applicabile.

Le corse legittimamente sopprese per sciopero seguiranno il trattamento specifico del sottocapitolo successivo, senza la penale aggiuntiva prevista per le soppressioni imputabili.



**UNIONE
SINDACALE
di BASE**
LAVORO PRIVATO

COORDINAMENTO REGIONALE PUGLIA

Via Magna Grecia, 39 – 70121 Bari
PEC: usbpuiglia@pec.it | E-MAIL: puglia@usb.it



Inadempimento accertato	Proposta economica iniziale
Ritardo imputabile da oltre 5 a 15 minuti	10% del valore della corsa
Ritardo imputabile oltre 15 e fino a 30 minuti	25% del valore della corsa
Ritardo imputabile oltre 30 minuti	50% del valore della corsa
Partenza anticipata che preclude il viaggio	50% del valore della corsa
Soppressione imputabile senza sostituzione	Quota non maturata per km non effettuati, più penale del 50% del valore della corsa soppressa
Climatizzazione guasta nel periodo prescritto	€100 per corsa, fino a €500 per mezzo e giorno; se mezzo non ammissibile, misure del sottocapitolo sui mezzi non conformi
Mancata pulizia giornaliera verificata	€100 per mezzo e giorno
Capienza inadeguata con utenti lasciati a terra	€200 per corsa, con obbligo di rinforzo; vietato superare la capienza omologata
Mancata risposta a un reclamo nei termini dovuti	€100 per reclamo; termini secondo norme e disciplina contrattuale applicabili

7. CORSE SOPPRESSE PER ADESIONE ALLO SCIOPERO

Le corse soppresse per adesione allo sciopero comporteranno una decurtazione pari al 100% del corrispettivo chilometrico riferito ai chilometri non percorsi. La Regione dovrà detrarre tale importo dalle somme dovute all'affidatario; se già erogato, lo recupererà nella prima liquidazione utile.

Per ogni corsa totalmente o parzialmente soppressa, l'importo sarà calcolato moltiplicando i chilometri non effettuati per il corrispettivo unitario applicabile a quella tipologia di servizio.

L'affidatario dovrà rendicontare corse, percorrenze e causali, consentendo la verifica regionale. Il criterio dovrà essere espressamente recepito nel contratto e coordinato con il piano economico e la struttura della remunerazione.

La riduzione regolerà il pagamento del servizio non effettuato e non costituirà una penale aggiuntiva per l'esercizio dello sciopero legittimo. Resteranno applicabili le penali per le violazioni degli obblighi di informazione e delle prestazioni indispensabili imputabili all'impresa, senza duplicare il recupero del medesimo corrispettivo. Le decurtazioni non potranno essere riversate sul personale attraverso ulteriori trattenute rispetto a quelle legittimamente dovute per l'astensione dal lavoro.

8. OMISSIONI INFORMATIVE SU DISSERVIZI E SCIOPERI

Per ciascun evento di ritardo o soppressione si applicheranno €100 per ogni canale obbligatorio omesso, fino a €300 per evento.

Per ciascuno sciopero si applicheranno €1.000 per ciascun canale obbligatorio omesso (sito dell'affidatario, sito dell'esecutrice se distinto, app ufficiale e avviso a pagamento), fino a €4.000, più €250 per giorno di persistente omissione dopo la scadenza, fino a ulteriori €2.000.

L'omessa trasmissione del comunicato stampa comporterà €250, entro il tetto base di €4.000.

Per i canali condivisi l'omissione sarà conteggiata una sola volta, senza moltiplicazioni per le imprese esecutrici.



Per le violazioni degli obblighi legali di informazione, la Regione dovrà anche inviare una segnalazione documentata alla Commissione di Garanzia. L'omessa pubblicità aggiuntiva prevista esclusivamente dal contratto non sarà automaticamente qualificata come violazione della L. 146/1990.

9. DISPOSITIVI DI EMERGENZA E PROCEDURE DI SOCCORSO

L'impiego di un mezzo privo del sistema già obbligatorio, o del pulsante aggiuntivo dopo i tre mesi previsti, comporterà le misure del sottocapitolo sui mezzi non conformi, sino al 100% della quota chilometrica relativa alle corse e alle giornate accertate. Non saranno duplicate le conseguenze economiche per la stessa carenza del mezzo. Per mancato protocollo o mancato collaudo documentato si applicheranno €1.000 per impresa, oltre a €100 al giorno dopo la diffida, fino all'adempimento.

10. AREE DI SOSTA DEPOSITI E SERVIZI IGIENICI

Si applicheranno €250 per punto e giorno di indisponibilità di una dotazione essenziale contrattualmente dovuta; €500 per punto e giorno in caso di totale assenza di servizi igienici fruibili durante il servizio. Per lo stesso punto e giorno si applicherà il maggiore importo. Le carenze con rischio grave richiederanno misure immediate e intervento degli organi competenti, senza attendere la diffida.

ULTERIORI CLAUSOLE PER LAVORO E QUALITÀ DEL SERVIZIO

Per garantire organici adeguati e una copertura dei costi effettivi, chiediamo che, prima dell'avvio, l'affidatario presenti il fabbisogno di personale calcolato sui turni legali, sulle ferie, sulla formazione e su una riserva per assenze. Il piano economico dovrà coprire retribuzioni e rinnovi applicabili, sicurezza e accessibilità. Saranno vietati conteggi che presuppongano turni illegali o straordinario strutturale in contrasto con la disciplina applicabile. La Regione dovrà definire contestualmente un calendario certo dei pagamenti contrattuali e una procedura di aggiornamento dei costi legittimamente riconoscibili.

La stabilità occupazionale dovrà essere garantita anche in caso di passaggio di servizi tra imprese. Chiediamo una clausola sociale che salvaguardi occupazione, anzianità, inquadramento, orario contrattuale e trattamenti acquisiti. Il contratto dovrà richiamare anche l'art. 22 della L.R. Puglia 18/2002, che disciplina il passaggio del personale nei subentri, comprese le quote di servizio, con rinvio all'art. 26 dell'Allegato A al R.D. 148/1931. L'attuazione dovrà rispettare le norme sul trasferimento e la contrattazione pertinente. Chiediamo espressamente il mantenimento e l'armonizzazione verso l'alto dei trattamenti aziendali, con le risorse necessarie. Questa tutela dovrà essere disciplinata nel contratto e nelle procedure pertinenti, senza presupporre il trasferimento automatico di ogni accordo in qualsiasi fattispecie.

Chiediamo un piano aziendale di prevenzione delle aggressioni che comprenda analisi dei rischi, interventi sui collegamenti critici, assistenza sanitaria, psicologica e legale al personale aggredito secondo modalità contrattualmente definite. La Regione dovrà verificare separatamente la disciplina vigente delle protezioni del posto guida; il decreto sui dispositivi di emergenza non esaurisce tale materia. Le misure coinvolgeranno RLS e organizzazioni sindacali e comprenderanno procedure per stress e microclima.

Per i servizi scolastici e i collegamenti delle aree interne proponiamo un tavolo con Regione, Ufficio Scolastico Regionale, enti locali, aziende e sindacati per coordinare orari e calendario, fermo il rispetto dell'autonomia scolastica. Chiediamo mezzi dimensionati sui carichi effettivi, corse di rinforzo nei picchi e tutela dei collegamenti essenziali per lavoro e accesso alle strutture sanitarie. Chiediamo che la proposta di settimana scolastica su cinque giorni sia valutata nel confronto, senza ridurre i collegamenti necessari.

Il canale regionale di segnalazione e il tavolo di monitoraggio partecipato dovranno tutelare la riservatezza e prevedere il divieto contrattuale di ritorsioni per le segnalazioni in buona fede. La Regione pubblicherà gli indicatori, le corse soppresse e le penali applicate in forma aggregata, senza dati personali delle Lavoratrici e dei Lavoratori.



**UNIONE
SINDACALE
di BASE**
LAVORO PRIVATO

COORDINAMENTO REGIONALE PUGLIA

Via Magna Grecia, 39 – 70121 Bari
PEC: usbpuglia@pec.it | E-MAIL: puglia@usb.it



ATTUAZIONE NEL PERIODO ANNUALE

Prima della decorrenza, la Regione dovrà definire la disciplina della proroga, il perimetro dei servizi e le esecutrici, il piano economico, il programma di esercizio rispettoso delle norme, l'allegato degli standard e il sistema dei controlli. Dovrà inoltre verificare i mezzi ammessi e i dispositivi di emergenza già obbligatori.

Entro trenta giorni, l'affidatario dovrà consegnare alla Regione la mappa delle strutture per il personale, il quadro degli organici e il primo prospetto dei pagamenti retributivi. La Regione dovrà attivare il canale diretto di segnalazione. Gli obblighi di legge resteranno immediatamente efficaci.

Entro tre mesi, le imprese dovranno completare l'installazione del pulsante dedicato e degli eventuali requisiti aggiuntivi per i quali sarà stata espressamente autorizzata una transizione, con il relativo collaudo. La Regione dovrà pubblicare il primo rapporto sugli esiti dei controlli. Verificherà mensilmente stipendi, produzione, guasti, informazione e subaffidamenti e convocherà il tavolo di monitoraggio partecipato ogni tre mesi, secondo il capitolo dedicato, pubblicando il rapporto aggregato.

Alla scadenza, la Regione dovrà acquisire il rendiconto finale delle prestazioni, dei recuperi e delle penali, definire le somme ancora dovute e assicurare la consegna dei dati necessari alla prosecuzione. Il contratto dovrà prevedere obblighi documentali e garanzie che sopravvivano per il tempo necessario alla chiusura, senza prorogare surrettiziamente l'esercizio dei servizi.

Chiediamo alla Regione di comunicare quali proposte intende recepire, indicando per ciascuna eventuale esclusione una motivazione tecnica o giuridica e un'alternativa idonea a tutelare lavoro e utenza.

Il periodo annuale dovrà finanziare turni legali, assicurare stipendi puntuali e produrre miglioramenti misurabili.

Ribadiamo la richiesta che la proroga sia accompagnata dall'avvio del percorso verso l'Azienda Regionale Pubblica della Mobilità, con un programma di internalizzazione e scadenze verificabili. Il contratto ponte dovrà garantire nell'immediato i diritti del personale e dell'utenza e preparare una gestione pubblica capace di programmare unitariamente servizi, organici e investimenti.

Bari, 02 Ottobre 2026

USB Lavoro Privato Puglia
Francesco LATERZA