

## Nota per l'assessorato Trasporti Regione Emilia Romagna

25 ottobre 2019.

### Premessa

1. CAIPET rappresenta l'insieme delle imprese private operanti nel settore del Trasporto Pubblico nella Regione Emilia Romagna. E' il coordinamento costituito fra le associazioni Confindustria/ANAV; Confcooperative E.R./Legacoop servizi/CNA-FITA/Confartigianato Trasporto Persone.
2. Le aziende rappresentate dal CAIPET svolgono servizi per oltre il 30% dell'intero servizio di TPL regionale pari a 33 milioni di km dei 112 milioni contribuiti dalla Regione ER per i servizi minimi.
3. In questo periodo la Aziende CAIPET soffrono difficoltà economiche e di mercato derivanti da diversi fattori, il primo dei quali è rappresentato dal mancato adeguamento contrattuale di una parte delle Aziende di TPL pubbliche a seguito degli incrementi del gasolio e del costo del lavoro (ex Jobs act)
4. Il procrastinare lo svolgimento delle gare rappresenta una criticità per l'intero sistema che vive da anni un regime di precarietà permanente.

### Temi di discussione

#### 1. Adeguamento Istat

Il CAIPET è consapevole che la Regione non rappresenta (almeno direttamente) l'interlocutore con cui definire questa questione. Resta il fatto che le modifiche ai regimi contrattuali del personale gli incrementi dei costi di carburante, la impossibilità di accedere ai contributi sulle accise (spesso alle aziende CAIPET sono affidati in comodato autobus più vetusti e di conseguenza meno sicuri) hanno determinato significativi incrementi di costo fino, in alcuni casi a mettere in dubbio la sostenibilità dei contratti.

Si richiede, alla Regione un intervento di "moral suasion" e anche di merito nei confronti dei soggetti direttamente coinvolti (Agenzie / Aziende Pubbliche).

Si rammenta che le difficoltà (la riduzione della operatività delle Aziende CAIPET potrebbe mettere in difficoltà l'intero sistema del TPL in Regione sia per il 30% dei chilometri operati sia per i mancati risparmi per Aziende /Agenzie e per la stessa Regione nella erogazione dei servizi.

#### 2. Ripartizione delle risorse per l'acquisto di autobus

Si richiede una equa ripartizione delle risorse destinate al rinnovo delle flotte di autobus TPL in Regione. Si ricorda che nell'ultimo riparto a fronte del 30% delle percorrenze è stato assegnato agli operatori privati solo il 7% del totale.

Consapevoli che la scelta della Regione è stata quella di affidare la gestione ( e il riparto delle risorse ) alla Agenzie della Mobilità si chiede di "raccomandare" alle Agenzie tra i criteri di

riparto sia sempre ottemperato il principio della pari dignità avendo come riferimento le percorrenze chilometriche dei vettori che operano su ogni specifico territorio.

Si ricorda che significativi investimenti a carico delle Aziende privati sono stati effettuati nei bacini di Bologna, di Modena, in gran parte della Romagna nel Parmense e nel Piacentino , a riprova della volontà di sviluppare i servizi e di migliorarne la qualità.

### **3. Qualificazione dei co-affidatari e /o sub-affidatari**

Occorre sviluppare e qualificare ulteriormente il sistema Emiliano romagnolo; tre sono le azioni possibili:

- la prima già proposta nel patto per la mobilità, consistente nel favorire la costituzione di società consortili per le gare di affidamento dei servizi superando il sub affidamento per un co-affidamento del servizio.
- In seconda battuta la definizione di criteri per la stesura dei bandi di co-affidamento simili a quelli in discussione nella regione Veneto, laddove si prevede la possibilità che l'Azienda affidataria restituisca alla Regione i contributi in eccesso tra il ricavo dell'azienda (dedotti i costi di progettazione del servizio e di gestione tecnico economica del contratto principale di affidamento del servizio) e il valore base dell'affidamento. Ciò consentirebbe di evitare indebiti profitti alle aziende esercenti ed anche, di riflesso un recupero di risorse per le Agenzie / la Regione stessa; tali risorse potrebbero essere adottate per incrementare il servizio o per definire politiche premiali per le Aziende.
- Un ulteriore elemento di qualificazione è costituito dalla promozione di politiche che prevedano che le imprese che operino nel TPL si dotino di proprie flotte nello svolgimento del servizio come previsto dall'art 1655 del CC. I vantaggi che questa soluzione comporta sono rilevanti: dalla maggior cura dei mezzi ( e quindi ad una maggiore efficienza) alla riduzione dei costi di manutenzione, alla capitalizzazione delle imprese crescente...e a miglior qualità per i trasportati. Anche evitare fastidiose interpretazioni circa l'intermediazione di mano d'opera.

### **4. Clausola sociale**

Facendo seguito a quanto previsto nell'ultimo Patto per la mobilità si richiede di normare opportunamente in LR la clausola sociale per il personale dipendente delle imprese in coaffidamento / sub affidamento.

Si noti che detta clausola è di norma già adottata nei bandi della Regione Veneto.

### **5. Modifiche all'art. 34 /L.30 in merito alle risorse per autobus scolastici**

Si richiede che, in ottemperanza a quanto previsto dall'Art.34 /LR30 sia consentito alle imprese che svolgono servizi scolastici di partecipare direttamente alla ripartizione di finanziamenti per l'acquisizione di Scuolabus; si raccomanda inoltre la possibilità di estendere la possibilità di utilizzo di tali finanziamenti a strumenti di infomobilità che favoriscano la sicurezza del trasporto scolastico.

### **6. Modifiche all'art.35 /L30 in merito ai tempi di ammortamento / sostituzione di autobus per il TPL**

La attuale norma prevede la possibilità di alienare / sostituire i mezzi destinati al TPL dopo 12 anni. Questa norma è erroneamente interpretata come "tempo di vita utile" del mezzo e sulla

stessa base sono determinati gli ammortamenti. E' opportuno procedere verso una scelta più industriale dell'intera filiera del trasporto Pubblico Locale.

Parrebbe opportuno (anche sulla base di quanto stabilito dall'ART una valutazione che consenta di favorire tempi più brevi per ammortamento e/o sostituzione in modo tale da ridurre più rapidamente la anzianità media delle flotte.

## **7. Trasporto scolastico / gare / legalità**

Come noto l'ultima gara relativa al Trasporto scolastico gestita da INTERCENTER ha generato qualche problema. Inoltre la sostituzione "in corsa" di alcune aziende operanti in Regione a causa di rilevanti inadempienze ha rivelato la attuale fragilità del sistema nella aggiudicazione dei servizi e nella gestione.

A questo si aggiungono segnalazioni di violazione ai protocolli di legalità già adottati in Regione.

Si richiede pertanto di

- a. valutare una diversa gestione delle gare affidandole direttamente da parte dei Comuni alle Agenzie della mobilità, che hanno importanti competenze territoriali.
- b. Le agenzie le affidano direttamente alle aziende Consortili che hanno vinto la gara. All'interno, molto probabilmente ci saranno anche i vettori privati territoriali, i quali potranno essere i soggetti operativi quindi con questo disegno non ci sono più possibilità di infiltrazioni della criminalità organizzata.
- c. prevedere una estensione dei controlli antimafia non solo nella fase di gara ma anche a verifiche durante lo svolgimento del servizio
- d. se gara dovrà essere, occorre verificare opportunamente i capitolati tecnici (cosa che le Agenzie potrebbero svolgere in maniera egregia (eventualmente affidando questa attività anche a professionisti esterni in carenza di risorse interne).

## **8. Personale**

E' necessario qualificare il personale di guida. Carenza di autisti. Costi esorbitanti per accedere alla patente e al CQC. Ormai i corsi per le patenti superiori le fanno prendere le aziende a proprie spese. I co-affidatari e/o sub-affidatari non hanno più le condizioni economiche per creare e sostenere un processo così costoso. Oggi i costi per specializzare e qualificare un buon conducente di autobus il costo iniziale è pari a c.a. € 10 mila. Poi ovviamente ci sono i richiami e i costi di aggiornamento che fa l'azienda assistita dalle Associazioni.