

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - assemblea dei sindaci 19 ottobre 2023

Premessa 1

Il trasporto pubblico locale è in crisi in tutta Italia, con differenze nella quantità e nella dimensione dei disservizi. In provincia di Verona, tanto per fare un esempio, stanno saltando mediamente 200 corse al giorno. Anche a Padova il problema è molto simile.

Le cause sono riconducibili a due punti in particolare: la carenza di autisti, diventata cronica a livello nazionale; e il calo degli utenti, reso evidente dopo il Covid (di fatto, non sono mai tornati i livelli pre-pandemia). La conseguenza è che le aziende di trasporto pubblico locale hanno minori introiti da tariffa e una dotazione di personale inferiore a quanto sarebbe necessario per coprire tutte le corse.

Succede a Belluno, ma succede in gran parte del territorio nazionale. Non vuole essere una giustificazione, ma per analizzare fino in fondo il tema, è necessario allargare lo sguardo. Perché se il problema è solo bellunese, la soluzione può essere trovata a livello locale. Ma se il problema non è bellunese, la soluzione deve essere cercata fuori da Belluno. Quello che emerge è che l'intero comparto del trasporto pubblico oggi è in crisi.

Premessa 2

Le funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale sono in capo all'Ente di Governo, e ricadono all'interno di un bacino territoriale ottimale definito con normativa regionale. Per la provincia di Belluno il bacino corrisponde al territorio provinciale e l'Ente di Governo è composto dalla Provincia e da tutti i Comuni che hanno un servizio urbano (quindi Auronzo, Cortina, Pieve di Cadore, Belluno, Feltre, Borgo Valbelluna). Il servizio tpl è affidato a Dolomitibus spa che si è aggiudicata la gara a doppio oggetto.

Va sottolineato che a livello regionale è in corso una revisione generale degli Enti di Governo che verranno trasformati in agenzie: oltre alle Provincie e ai Comuni sarà presente la Regione Veneto. L'Ente di Governo della Provincia di Belluno soprattutto per carenze di personale ha sempre svolto solo le funzioni essenziali non essendo costituito l'ufficio unico dell'Ente di Governo che poteva consentire una gestione complessiva dei servizi urbani dei Comuni ed extraurbano della Provincia.

Cronistoria

Può essere utile guardare da dove parte il sistema di trasporto pubblico locale che ereditiamo oggi. Quanto meno con uno sguardo all'indietro di pochi anni.

La gara per l'affidamento del servizio è partita nel 2016, poi a seguito dei ricorsi, è ripartita nel 2018 concludendosi con l'aggiudicazione nel 2021. La gara è quindi stata impostata in un periodo sostanzialmente stabile, nel quale l'inflazione era praticamente nulla e non vi erano problemi congiunturali.

Con il Covid, la successiva guerra in Ucraina e gli elevati rincari energetici, gli scenari anche per il tpl sono completamente mutati e prima della sottoscrizione del

contratto ci si è resi conto che erano evidenti dei rincari derivanti da un aumento dell'inflazione con necessità di una messa a punto delle condizioni contrattuali.

Pertanto con delibera del 14 dicembre 2021 e con quella successiva del 7 luglio 2022 l'Ente di Governo (delibera 1) approva gli indirizzi per la gestione della pandemia sul contratto di servizio e per la stipula e avvio del servizio e dà atto del carattere di forza maggiore del Covid in termini di maggiori costi e minori ricavi e della dinamica inflattiva per situazioni contingenti specifiche che incidono sui costi del servizio tpl. Dato atto delle difficoltà (tra cui la carenza di personale), viene deciso di fissare incontri periodici per concordare le misure per il **MANTENIMENTO DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO FINANZIARIO DEL CONTRATTO**, fermo restando che maggiori risorse dipendono comunque dai limiti degli stanziamenti statali e regionali; se i fondi non garantiscono il mantenimento dell'equilibrio del contratto, le parti sono costrette a concordare le azioni da intraprendere quali incremento tariffe o riduzione del servizio.

A settembre 2022 viene sottoscritto il contratto di esercizio tra Ente di Governo e Dolomitibus, a seguito dell'aggiudicazione della gara: il Pef (piano economico finanziario) fissa a 7.294.871 i chilometri da effettuare nel programma di esercizio annuale. Il 1° gennaio 2023 entra in vigore contratto di esercizio (durata 9 anni, rinnovabili). L'8 febbraio 2023 Dolomitibus presenta la proposta di modifica tariffaria. Il 20 marzo 2023 Dolomitibus trasmette Pef aggiornato che tiene conto che tiene conto dell'inflazione e del calo della domanda (post Covid si stima una riduzione di circa il 20%) nonché degli effetti delle due proposte di incremento corrispettivo e manovra tariffaria.

Stante l'obbligo contrattuale di mantenere l'equilibrio finanziario del contratto e la sua corretta remunerazione il 20 giugno 2023 l'Ente di Governo recepisce le richieste di Dolomitibus relative all'adeguamento delle tariffe.

Durante gli ultimi mesi, come previsto dagli indirizzi dell'Ente di Governo, è stato attivato un tavolo tecnico Ente di Governo-Dolomitibus, che si è riunito due volte durante l'estate e si riunirà a breve per verificare l'andamento dell'equilibrio contrattuale anche a seguito di maggiori risorse messe a disposizione dalla Regione Veneto.

Analisi situazione attuale

Ad agosto 2023 Dolomitibus ha assicurato 23.600 corse, con un margine di disservizi e di ritardi trascurabile.

Il problema è deflagrato solamente a settembre, con l'avvio dell'orario invernale che con il servizio scolastico aggiunge diverse corse. Significa evidentemente che il personale oggi a disposizione consente senza problemi di effettuare circa 23.600 corse/mese, ma non molto di più.

Da contratto, Dolomitibus deve fare avere all'Ente di Governo relazione con consuntivo dei km effettuati il mese precedente. Siamo ancora in attesa della relazione di settembre 2023, ma abbiamo già qualche dato utile.

Rispetto al servizio extraurbano, nel settembre 2023 Dolomitibus ha effettuato 453.426 km, con una riduzione rispetto a settembre 2022 del -1,82%. Va evidenziato però che alcune zone sono state maggiormente colpite.

Nei giorni feriali, a settembre, le corse non erogate a livello di servizio extraurbano sono state in media di 34 su 1.570 corse/giorno (area Bellunese 19 saltate in media su 438; area Feltrino 6 saltate in media su 478; area Agordino 5 saltate in media su 366; area Cadore 4 saltate in media su 288).

Cause delle criticità

La carenza di autisti viene indicata come la criticità principale. In effetti, Dolomitibus ha perso una sessantina di autisti negli ultimi tre anni. Inutile indagare le cause dell'emorragia, senza guardare la "concorrenza" delle grandi aziende e la caduta di appeal di un mestiere che molti non vogliono più fare. La carenza di autisti però va inserita in una carenza complessiva di manodopera a livello nazionale, che investe diversi settori.

C'è poi da ragionare sull'organizzazione dei turni di lavoro e sui livelli di salario (che competono al management di Dolomitibus). Agire sui salari non è semplice, in quanto incide sul mantenimento dell'equilibrio finanziario. Ad oggi le aziende di trasporto pubblico locale non hanno la certezza del perimetro di risorse a disposizione, di conseguenza non riescono a impegnare risorse certe su eventuali contratti integrativi in grado di aumentare le buste paga.

Cosa si può fare?

Non esistono soluzioni rapide. Bisogna ragionare su azioni tampone per l'immediato e misure di medio-lungo periodo. In ogni caso, se il problema è esteso a tutto il Veneto e a tutta l'Italia, le soluzioni non possono essere ricercate a Belluno. Belluno ha solo anticipato i problemi delle altre aziende di trasporto del Veneto proprio per le sue caratteristiche peculiari di territorio montano.

Cosa può fare la Provincia, nell'immediato, nel suo ruolo all'interno dell'Ente di Governo (quindi in maniera condivisa con i Comuni che hanno un servizio urbano) nella consapevolezza che avviare un contenzioso con Dolomitibus significa far saltare l'intero servizio di trasporto (Dolomitibus gestisce il 98% del tpl della provincia)?

1. Continuare a monitorare la situazione, come sta già facendo: la Provincia ha scritto a Dolomitibus chiedendo conto del servizio effettuato e quali misure sono state poste in essere o sono in programma per garantire il rispetto del contratto di servizio. Per il mantenimento dell'equilibrio di esercizio - previsto dalla normativa vigente - bisogna o adeguare i corrispettivi chilometrici e le tariffe per coprire l'inflazione (tariffe già adeguate quest'anno, con aumento medio del 18%), oppure ridurre/razionalizzare il servizio.
2. Continuare il lavoro di squadra con la Regione Veneto per avere certezze del perimetro di risorse assegnate al tpl, anche oltre il 5% sul totale del tpl effettuato come incremento del corrispettivo chilometrico.
3. Lavorare per incrementare il corrispettivo chilometrico attraverso fondi statali, così da garantire maggiori risorse.
4. Lavorare insieme all'azienda e non contro per razionalizzare il servizio riducendo le corse a bassissima domanda (con pochi utenti) e favorendo

nuove forme di servizio come i servizi flessibili e a chiamata in alcune zone a domanda debole, tipologie di servizi già previsti dal contratto che garantiscono una accessibilità capillare per utenti e turisti con introduzione progressiva di mezzi di ridotte dimensioni.

5. Lavorare per l'ottimizzazione dei rapporti informativi tra gestore, Provincia e Comuni affidatari con la condivisione dei dati aziendali tramite interfacce interattive sia per dati storici sia per quelli in tempo reale.