

Il Consiglio di Stato

Signor
Matteo Quadranti
Deputato al Gran Consiglio

Interrogazione 28 luglio 2020 n. 80.20

La categoria dimenticata. Imprese di trasporto privato a rischio chiusure e fallimenti?

Signor deputato,

ci riferiamo all'interrogazione del 28 luglio 2020 e, al proposito, formuliamo le seguenti osservazioni.

Anzitutto premettiamo che, alla luce della decisione del 13 marzo 2020 del Consiglio di Stato di chiudere tutte le scuole dell'obbligo a far tempo dal 16 marzo 2020 e di sospendere ogni attività economica non ritenuta strettamente indispensabile in considerazione della grave situazione epidemiologica venutasi a creare, chiusura altresì ordinata dal Consiglio federale a decorrere dalla medesima data (cfr. artt. 5 cpv. 1 e 12 cpv. 2 dell'Ordinanza 2 Covid-19 del 13 marzo 2020), il Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport (DECS) con lettera del 27 marzo 2020 si è rivolto a tutte le imprese incaricate del mandato di trasporto degli allievi di scuola media, informandole che a causa dell'interruzione del servizio di trasporto avrebbe valutato un eventuale risarcimento/indennizzo. Mediante successivo scritto del 14 aprile 2020, il DECS ha precisato che l'offerta di accudimento scolastico proposta alle famiglie degli allievi delle scuole medie, relativamente alla quale un certo servizio di trasporto era ancora ipotizzabile, non aveva trovato sino a quel momento interessati, chiedendo quindi alle imprese di emettere, o riemettere per chi l'avesse già fatto, le fatture tenendo conto dell'effettivo trasporto effettuato (km percorsi) o, laddove non fossero entrati in linea di conto i km effettuati, solo la quota parte dell'importo stabilito. Lo scritto informava altresì che gli interessati avrebbero dovuto adottare le medesime modalità di fatturazione anche nei mesi successivi. La lettera non faceva esplicito riferimento a eventuali risarcimenti, ma dalla richiesta formulata alle aziende era deducibile che un risarcimento non entrava in linea di conto.

Nella premessa all'interrogazione si afferma che il Cantone non avrebbe rispettato i contratti non avendo pagato il corrispettivo previsto: per quanto riguarda quest'affermazione, che come avremo modo di spiegare non corrisponde al vero, rimandiamo alle risposte che seguono.

1. Su quali basi legali il Consiglio di Stato ha deciso di non pagare il corrispettivo previsto dai contratti di appalto vincolanti?

Innanzitutto occorre premettere che il Cantone, tramite l'Ufficio della refezione e dei trasporti scolastici (URTS), ha sempre ossequiato tutti gli impegni e le obbligazioni contrattuali nonché tutte le disposizioni legali che toccano il settore specifico del trasporto degli allievi.

Gli attuali mandati di trasporto degli allievi di scuola media sono stati attribuiti a diverse imprese del territorio mediante due procedure di pubblico concorso, entrambe rette dal

Concordato intercantonale sugli appalti pubblici del 25 novembre 1994/15 marzo 2001 (CIAP). Il concorso pubblicato sul su FU n. 3/2017 del 10 gennaio 2017 è sfociato nella decisione di aggiudicazione del 14 giugno 2017. Quello precedente, pubblicato sul FU n. 96/2010 del 3 dicembre 2010, era sfociato nella decisione di aggiudicazione del 3 maggio 2011.

Le clausole sulle modalità di esecuzione dei due mandati sono contemplate dai rispettivi capitolati d'oneri.

Fra le clausole del capitolato d'oneri del concorso 2017 vi è il punto 4.5, il quale indica chiaramente che “la remunerazione delle prestazioni di trasporto avviene in base al numero di veicoli-km effettivamente percorsi. A tale scopo l'impresa di trasporto ha il dovere di consegnare mensilmente al committente, tramite la Direzione della scuola media, una distinta del numero di viaggi effettuati e dei chilometri effettivamente percorsi sulle tratte (solo percorsi di trasporto allievi, senza spostamenti di servizio interni, come ad es. da/per l'autorimessa o officina)”. Il Cantone ha quindi correttamente remunerato le aziende secondo i veicoli-km effettivamente percorsi. La clausola esclude che le imprese possano essere remunerate per viaggi non effettuati, né consegue che purtroppo le imprese non possano essere remunerate nemmeno per quei viaggi inizialmente previsti ma poi non effettuati a causa del periodo di chiusura straordinaria delle scuole, in cui detti viaggi non si sono resi necessari.

Le condizioni generali previste dal capitolato d'oneri relativo al concorso 2010 erano invece diverse. In questo caso Cantone e imprese non avevano concordato un prezzo per veicolo-km, ma un prezzo forfettario per singola tratta (forfettario annuale per anno scolastico e fisso per la durata dell'intero mandato – cfr. pto. 2 del capitolato), comprensivo di tutto il servizio di trasporto come descritto negli atti di appalto. Se questo significa che le imprese possano esigere di essere remunerate per l'intero importo anche in assenza di qualsivoglia prestazione, seppure per fatti indipendenti da colpa, deve essere ancora vagliato attentamente dal profilo giuridico. Una verifica è attualmente in corso e da questa dipenderà la decisione del committente se pagare il prezzo intero oppure solo una quota parte. Le imprese saranno prontamente informate nelle prossime settimane.

2. Come intende risarcire/indennizzare le imprese di trasporto privato cui sono stati appaltati i trasporti scolastici secondo la Legge sulle commesse pubbliche? Entra in linea di conto eventualmente l'idea di prorogare la durata dei contratti per sopperire alla perdita di guadagno?

In qualità di committente il Cantone, avendo ossequiato (e ossequiando) tutti i contratti, non ha alcun obbligo di indennizzare le imprese incaricate del trasporto degli allievi di scuola media. Pur avendo piena comprensione per le difficoltà che queste aziende stanno affrontando, non vi sono né a livello cantonale né a livello federale norme di legge che obblighino il Cantone a risarcire i partner contrattuali, qualsiasi essi siano, per eventuali perdite di guadagno subite in seguito alla crisi pandemica da COVID-19.

Circa un'eventuale proroga dei mandati, osserviamo che allo scopo di evitare disparità di trattamento fra le imprese e onde garantire la trasparenza dell'attività amministrativa, la durata dei contratti di appalto contemplata dalle condizioni generali del capitolato d'oneri non può essere modificata a discrezione delle parti.

Ad ogni modo rileviamo che i mandati attribuiti tramite il concorso 2017, di durata decennale, giungeranno a scadenza solo alla fine dell'anno scolastico 2026/2027.

I mandati attribuiti in base al concorso 2010 giungeranno invece a scadenza alla fine di quest'anno scolastico. Dopo il primo periodo di 6 anni essi sono stati tacitamente rinnovati nel 2016 per ulteriori 4 anni secondo la possibilità offerta dalle condizioni del relativo capitolato d'oneri. Anche in questo caso, la lunga durata non giustificerebbe una nuova proroga.

- 3. Come intende garantire un futuro a questo settore per i trasporti scolastici nel caso di non riapertura totale delle scuole o di nuovo lockdown (totale o parziale)? Entro quando ritiene di dare una risposta a queste aziende circa il nuovo anno scolastico affinché possano organizzarsi (eventualmente licenziando il personale)?**

L'attività di trasporto degli allievi effettuata per conto del committente è paragonabile a qualsiasi attività di produzione di beni o servizi acquistati dall'ente pubblico, e il Cantone non ha tra i suoi compiti l'assicurazione contro un eventuale mancato guadagno da parte dei fornitori.

Circa la seconda parte della domanda osserviamo che la scuola è regolarmente iniziata il 31 agosto 2020. La comunicazione concernente la riapertura delle scuole "in presenza" è stata divulgata mediante conferenza stampa la prima volta il 10 agosto 2020 e la seconda volta il 27 agosto 2020. Le direzioni scolastiche hanno dal canto loro sempre mantenuto un contatto diretto con le imprese di trasporto al fine di definire i dettagli, così ha pure fatto l'URTS.

- 4. Ritenuto che la maggior parte di queste aziende sono gestite da persone pure attive nello svolgimento dei trasporti (per ovvie ragioni di sostenibilità finanziaria), oltre alle indennità per lavoro ridotto per il personale dipendente (che altrimenti rischia il licenziamento a breve), non si ritiene di dover prevedere delle lpg proprio per i dipendenti con potere decisionale quali sono ritenuti i titolari?**

- 5. Non ritiene di dover prevedere degli aiuti mirati a queste aziende che svolgono pure attività turistica al pari di ristoranti, alberghi e strutture di svago?**

Fra i provvedimenti adottati dal Consiglio federale volti ad attenuare le ripercussioni economiche in seguito alla diffusione del coronavirus per le imprese e i lavoratori colpiti, non figurano misure in materia d'indennità di perdita di guadagno per la tipologia di persone dipendenti indicate nella domanda. Il Consiglio federale ha infatti risolto di estendere le indennità per perdita di guadagno previste dalla Legge federale del 25 settembre 1952 sulle indennità di perdita di guadagno per chi presta servizio e in caso di maternità esclusivamente ai genitori di figli che devono interrompere l'attività lucrativa perché la custodia dei figli da parte di terzi non è più garantita, alle persone che devono interrompere l'attività lucrativa perché sono state messe in quarantena, agli indipendenti che subiscono una perdita di guadagno e alle persone in posizione analoga a quella di un datore di lavoro attive nel settore delle manifestazioni nonché ai loro coniugi o partner registrati che collaborano nell'azienda. Il Cantone non dispone di base legale per adottare provvedimenti simili.

Il tempo impiegato per l'allestimento della presente risposta ammonta a 5 ore lavorative.

Voglia gradire, signor deputato, l'espressione della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

Norman Gobbi

Il Cancelliere:

Arnoldo Coduri