

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Effetti del preventivo 2013 sulle imprese di trasporto pubblico

Il preventivo 2013 prevede una decurtazione dell'1,8% sui contributi versati a enti esterni all'amministrazione, tra i quali le imprese di trasporto pubbliche.

Queste aziende hanno una personalità giuridica propria, in genere una SA, e agiscono in base ad un mandato di prestazioni elaborato secondo la legge federale sul trasporto viaggiatori (LTV) e la legge cantonale sui trasporti pubblici LTP. Il 28 novembre 2011, il Gran Consiglio ha votato con un solo astenuto il messaggio n. 6524 per un credito quadro di 292.2 milioni, di cui 232 a carico del Cantone, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico.

L'elaborazione del mandato di prestazioni alle imprese avviene sulla base di un'offerta finanziaria, elaborata nei primi mesi dell'anno precedente a quello di merito. Per il 2013, l'offerta di trasporto e i costi che ne derivano sono da considerare definitivi, essendo l'orario ormai pubblicato.

Le basi legali citate permettono al Cantone, incaricato di negoziare l'offerta, di controllare minuziosamente l'ammontare e la destinazione delle spese, riducendo le indennità dell'ente pubblico qualora si dovesse rilevare una gestione poco oculata e non vi è ragione di ritenere che ciò non sia stato fatto sino ad oggi.

Questa indennità costituisce, a seconda delle aziende, una quota dalla metà ai 2/3 degli introiti.

Il pagamento dell'indennità per le spese non coperte viene ripartita tra Confederazione, Cantoni e Comuni. Secondo il messaggio n. 6524, il 51% dell'importo va a carico della Confederazione e il 49% a carico del Cantone. Il 25% della quota cantonale viene poi coperto dai Comuni.

Le imprese di trasporto pubblico gestiscono autonomamente i rapporti di lavoro con i propri dipendenti, per lo più tramite contratti collettivi di lavoro che fissano anche gli importi salariali.

Alla luce di queste considerazioni, chiediamo al Consiglio di Stato:

1. come ritiene possibile per le aziende di trasporto pubblico, una volta impegnate sul fronte delle prestazioni da un'offerta di orario pubblicato, ridurre i loro costi, il cui ammontare viene severamente controllato di anno in anno?
2. Ha valutato le conseguenze finanziarie per queste aziende, che si vedranno private di un importo consistente di introiti, senza che il Cantone possa beneficiarne che in misura parziale, considerato che il meccanismo sopra illustrato riduce in egual misura anche l'importo versato dalla Confederazione, la cui quota è molto maggiore e dai Comuni?
3. Non ritiene il Consiglio di Stato di esporsi ad un calo di credibilità nei confronti di queste aziende e dell'opinione pubblica, rivedendo a proprio beneficio ed in modo unilaterale accordi ormai conclusi, almeno per quanto riguarda le prestazioni da apportare dalla controparte?
4. Come giustifica il Consiglio di Stato la prospettata parità di trattamento, considerato come le condizioni di impiego in queste aziende sono state determinate in base a considerazioni del tutto estranee a quelle dei dipendenti cantonali?
5. Il Consiglio di Stato ha valutato il rischio che le imprese di trasporto possano essere costrette a procedere a licenziamenti di personale, non avendo altro margine di manovra per contenere le spese? Se sì, non ritiene che le stesse si ritroverebbero in difficoltà per fornire le prestazioni richieste dal Cantone anche negli anni a venire?

Il settore dei trasporti pubblici sta vivendo in tutta la Svizzera ed anche nel nostro Cantone un momento di particolare successo, grazie agli sforzi prodotti dall'ente pubblico, ma anche al servizio puntuale e preciso prestato dalle aziende e dal loro personale. Questo successo può contribuire in modo decisivo al miglioramento delle condizioni di vita nel nostro Cantone. A livello federale e cantonale sono inoltre previsti importanti investimenti a livello infrastrutturale. Il citato messaggio n. 6524 si inseriva proprio in questo contesto. Imporre alle aziende una riduzione delle spese di esercizio appare come una misura per lo meno incoerente. Questa constatazione ci porta a chiedere anche al Consiglio di Stato:

6. come giustifica la contraddizione stridente tra la decurtazione delle indennità alle imprese di trasporto e i contenuti del messaggio sul credito quadro votato solo un anno fa?
7. Non teme che essa possa avere ripercussioni negative su questo importante settore, di portata ben superiore agli effetti a corto termine sui conti dello Stato?

Pelin Kandemir Bordoli
Cozzaglio - Guidicelli - Lurati S.