

Messaggio

numero	data	Dipartimento
6989	8 ottobre 2014	TERRIOTRIO
Concerne		

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 10 marzo 2014 presentata da Elena Bacchetta per il gruppo dei Verdi del Ticino “Aziende di trasporto: facciamo ordine!”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

la mozione solleva il tema del numero di aziende di trasporto pubblico e turistico attive nel nostro Cantone, ritenuto eccessivo dai firmatari dell'atto parlamentare, ed in particolare tocca la questione dell'opportunità di ridurre il loro numero attraverso un processo di riorganizzazione e concentrazione, con l'obiettivo di razionalizzare l'esercizio e risparmiare risorse da investire per miglioramenti qualitativi e quantitativi dei servizi.

IN GENERALE

Prima di entrare nel merito della proposta formulata con la mozione, è necessario esprimere alcune considerazioni generali, visto che l'atto parlamentare si riferisce alle imprese attive sia nel campo del trasporto pubblico (ferrovie ed imprese autobus) sia agli impianti a fune che operano nel settore turistico (funivie, funicolari, telecabine).

Le due tipologie di aziende sopraindicate si distinguono in modo netto per quanto riguarda in particolare due aspetti: i rapporti di proprietà e le regole di finanziamento.

Nel caso delle imprese di trasporto pubblico, con l'eccezione di quelle attive a livello nazionale (FFS ed AutoPostale), la partecipazione del Cantone nel capitale sociale (alla quale si aggiunge in certi casi quella della Confederazione e/o dei Comuni) ha in generale un peso specifico determinante e quindi, in qualità di azionista maggioritario o comunque con quote d'azionariato rilevanti, ha la facoltà di stabilire o influenzare in modo fondamentale le strategie aziendali.

Nel caso delle aziende turistiche il capitale azionario non è invece nelle mani del Cantone, bensì prevalentemente in possesso di Enti locali (Comuni, patriziati) e/o privati. Le possibilità di influenzare le strategie di queste aziende, come pure quelle delle imprese di trasporto pubblico attive a livello nazionale di cui la Confederazione è azionista maggioritaria (FFS ed AutoPostale), sono minime.

Anche per quanto riguarda le regole di finanziamento vi sono differenze fondamentali fra le aziende di trasporto pubblico e quelle turistiche: le prime beneficiano di contributi federali, cantonali e comunali per la copertura dei costi d'esercizio generati dalle prestazioni ordinate nel trasporto pubblico regionale ed urbano. Le imprese di trasporto pubblico

sottostanno quindi ad un monitoraggio finanziario e sulla qualità dell'offerta da parte del Cantone tramite la procedura di negoziazione per la stipula di contratti di prestazione necessari al finanziamento delle prestazioni e una serie di rilievi sull'evoluzione del traffico e della qualità del servizio. Le aziende turistiche non svolgono per contro un servizio pubblico di base o universale e devono invece coprire interamente i costi di produzione con gli introiti generati dal mercato (incassi dalla vendita dei titoli di trasporto).

Rileviamo infine che anche dal profilo tecnico le modalità operative delle aziende operanti in regime di servizio pubblico e quelle in regime turistico, pur presentando delle analogie, sono diverse.

Un intervento diretto del Cantone volto ad influenzare l'assetto societario delle imprese turistiche e quindi dei relativi servizi presuppone il riconoscimento della loro funzione di servizio pubblico analogamente ai trasporti regionali e urbani. Non riteniamo opportuno un passo del genere sia dal profilo politico generale sia per l'inevitabile incremento dei costi a carico dello Stato, oggi improponibile.

In risposta all'atto parlamentare le considerazioni che seguono sono quindi focalizzate sul settore dei trasporti pubblici.

A mente dei mozionanti, una riorganizzazione del numero di aziende concentrandole per regione potrebbe giovare al sistema e liberare risorse per migliorare l'offerta. Questo Consiglio osserva che nel nostro Cantone il "paesaggio" del trasporto pubblico su gomma, mostra già un'elevata concentrazione di imprese per regione. In effetti in ogni comprensorio operano non più di due aziende: Autopostale (AT) ed Autolinee Bleniesi (ABL) nel Bellinzonese e nelle Tre Valli, AT e Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) nel Locarnese e valli, AT ed Autolinea Mendrisiense (AMSA) nel Mendrisiotto. Unicamente nel Luganese sono attive diverse imprese (AutoPostale, Trasporti Pubblici Luganesi TPL, Autolinee Regionali Luganesi ARL, Società Navigazione del Lago di Lugano SNL), che collaborano peraltro tra loro in alcuni ambiti tecnici (ad esempio nella manutenzione e nel deposito dei veicoli) ed amministrativi.

Riteniamo che questa situazione comporti i seguenti punti forti ed opportunità e non necessiti quindi di correttivi strutturali:

- vantaggi derivanti dal fatto che le aziende, anche a livello regionale, non operano in regime di totale monopolio; ciò è opportuno per mantenere una certa concorrenza, soprattutto vista la maggiore apertura del mercato del trasporto su gomma decisa con l'approvazione delle modifiche legislative adottate a livello federale (Riforma delle ferrovie 2 con possibilità di indire dei bandi di concorso per il trasporto su gomma alla scadenza delle concessioni e obbligo di concorso per le linee interamente nuove);
- la possibilità per enti pubblici e privati di chiedere a più offerenti prestazioni in ambiti di attività esterni al mandato pubblico (per esempio trasporto scolari, turismo e viaggi organizzati, navette aziendali);
- possibilità per le aziende di sfruttare sinergie nello svolgimento dell'esercizio, che si traducono nella conclusione di contratti di subappalto a condizioni economiche interessanti;
- buona e stabile situazione patrimoniale ed economica delle aziende.

Le ipotetiche economie di scala derivanti da una maggiore concentrazione delle aziende non porterebbero vantaggi rilevanti a medio-lungo termine e comunque porterebbero ad una situazione di carattere monopolistico.

La percentuale dei costi amministrativi si situa, a dipendenza della dimensione e della tipologia di azienda, all'interno di una fascia compresa tra il 7% e il 12% dei costi complessivi. La diminuzione di tali costi ottenuta dalla riduzione del numero di Consigli di amministrazione e accorpendo le direzioni, come prospettato nella mozione, rappresenta una quota minima di tale percentuale, che può essere approssimativamente stimata attorno all'1% -2%.

Per quanto riguarda il settore ferroviario, vista l'eterogeneità nell'organizzazione e conduzione delle imprese TILO (FFS), Ferrovie Luganesi (FLP) e FART (in collaborazione con la società italiana SSIF - Società Subalpina di Imprese Ferroviarie), è peraltro difficile immaginare la fattibilità di un processo di concentrazione. Citiamo al proposito a titolo di esempio alcuni importanti elementi di diversità :

- la conformazione geofisica del territorio sul quale operano in particolare le imprese FLP e FART;
- lo scartamento dei binari;
- la natura del servizio offerto - regionale/urbano - e conseguente differente cadenza degli orari;
- la tipologia dei mezzi in esercizio differenziata e conseguente diversità nelle strutture ed attività per la manutenzione - cfr. treni TILO tipo FLIRT rispetto ai treni FLP e/o FART;
- l'ubicazione dei gremi decisionali: FART e FLP in Ticino e con influenza del Cantone sui Consigli d'amministrazione, mentre l'organo decisionale strategico TILO si trova fuori Cantone e dipende da rappresentanti della Svizzera Interna e dell'Italia.

Per quanto riguarda invece la specifica situazione nel Luganese reputiamo che l'ipotesi di una riduzione a due/tre imprese meriti un approfondimento. Un primo passo in questa direzione è stato compiuto attraverso un accordo di collaborazione tra TPL e FLP.

Nello specifico della richiesta formulata nella mozione, per i motivi illustrati precedentemente, non intravediamo l'opportunità di elaborare uno *“studio di fattibilità sulla riorganizzazione delle aziende di trasporto pubblico attive nel Cantone, volto a promuovere un sistema più efficace e puntando sul miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio*. In questo contesto va infatti anche considerata la situazione particolare del Cantone che si trova ad essere in alcuni casi comproprietario di aziende con pacchetto azionario di maggioranza, in altri azionista con partecipazione minoritaria oppure esclusivamente committente delle prestazioni di trasporto senza partecipazione alcuna nel capitale azionario.

Ribadiamo comunque la volontà e l'impegno nel verificare attentamente l'efficienza e la produttività delle aziende nonché nell'attuare tutte le misure possibili volte a garantire a lungo termine il finanziamento delle prestazioni e adattamento delle prestazioni alle reali necessità. In questo contesto si inseriscono anche tre recenti decisioni di questo Consiglio:

- l'introduzione della tassa di collegamento a carico di chi genera importanti correnti di traffico, sulla base dell'art. 35 della Legge sui trasporti pubblici che verrà aggiornato e reso più concreto;
- la messa a concorso di alcune linee di trasporto pubblico alla scadenza delle concessioni;
- l'istituzione di un servizio sperimentale di bus su chiamata nelle zone periferiche del Cantone.

CONCLUSIONE

Tenuto conto delle considerazioni precedentemente illustrate, questo Consiglio propone al Parlamento di non accogliere la mozione ma si impegna a continuare la valutazione e l'attuazione di misure puntuali per incitare le aziende a razionalizzare la produzione e contenere conseguentemente i costi d'esercizio a parità di prestazioni. Tale strategia viene attuata nel quadro della negoziazione e stipula dei contratti di prestazione prevista a scadenza biennale durante la procedura d'ordinazione delle prestazioni di trasporto d'importanza cantonale (trasporto pubblico regionale ed urbano) oppure attraverso la stipula di convenzioni pluriennali sugli obiettivi oppure ancora con la pubblicazione di bandi di concorso.

Vista la situazione delle finanze pubbliche questa strategia si impone, considerata anche la necessità impellente di contenere a breve l'incremento dei costi dei servizi di trasporto pubblico a seguito dei potenziamenti dei servizi pianificati all'orizzonte dell'apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri, conformemente alla strategia cantonale di modernizzazione dei servizi già in atto da diversi anni e che mira ad assegnare in futuro al trasporto pubblico un ruolo ancora più accentuato nella gestione della crescente domanda di mobilità.

Per elaborare il rapporto concernente questa mozione, sono state impiegate 10 ore lavorative dai servizi coinvolti.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Bertoli

Il Cancelliere, G. Gianella

MOZIONE

Aziende di trasporto: facciamo ordine!

del 10 marzo 2014

Qualche settimana fa, ha fatto notizia l'idea della Commissione della Gestione del Comune di Lugano di riunire sotto un'unica direzione la FLP, la funicolare del Monte Brè, quella del San Salvatore e la Monte Lema SA. L'obiettivo prefissato è il risparmio sui costi amministrativi e, grazie alla realizzazione di un prodotto turistico completo, una maggior efficacia nella promozione a livello turistico.

Il Luganese non è certamente l'unica regione in Ticino dove sono attive numerose aziende di trasporto pubblico. Anzi, la presenza di numerose aziende attive sullo stesso territorio non semplifica la vita agli utenti, soprattutto quelli occasionali. A prova della complessità del sistema attuale, basti pensare a quanto si è dovuto aspettare prima di avere un'unica tariffa cantonale per tutti i trasporti pubblici.

Ecco un elenco delle imprese attive in Ticino:

Imprese di trasporto e navigazione

- FFS
- TILO Treni Regionali Ticino Lombardia
- Auto Postale Svizzera Regione Ticino
- Trasporti Pubblici Luganesi SA
- Autolinea Mendrisiense
- Autolinee Bleniesi SA
- Autolinee Regionali Luganesi
- Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
- Ferrovie Luganesi
- Navigazione Lago di Lugano
- Gestione Governativa Navigazione Laghi

Imprese di trasporto turistiche, funicolari:

- Ferrovia Monte Generoso
- Cardada Impianti turistici
- Funicolare Cassarate – Monte Brè
- Funicolare Paradiso – San Salvatore
- Funicolare Ritom
- Funivia Brusino – Serpiano
- Funivia Verdasio – Monte Comino
- Funivia Montecarasso – Mornera
- Funivia Monte Lema
- Funivia Pizzo di Claro
- Funivia San Carlo – Robiei
- Funicolare Locarno – Madonna del Sasso
- Telecabina Monte Tamaro

La proliferazione delle aziende di trasporto pone delle questioni anche dal punto di vista finanziario. Quante energia e risorse vengono investite nella gestione di un numero così elevato di aziende che devono lavorare e collaborare su un unico territorio, per giunta non molto vasto? I numerosi consigli di amministrazione che regolano queste aziende quanto pesano a livello finanziario?

A nostro parere, una riorganizzazione del numero di aziende concentrandole per regione o per ambito di attività non potrà che giovare al sistema, visti i tempi di ristrettezze finanziarie. Le risorse liberate potranno essere investite per migliorare l'offerta a livello qualitativo e quantitativo. Rappresenterebbe inoltre una naturale evoluzione di quanto fatto finora con l'introduzione dell'abbonamento Arcobaleno e, recentemente, della comunità tariffale.

Sulla base di queste considerazioni, i mozionanti chiedono che venga fatto uno studio di fattibilità sulla riorganizzazione delle aziende di trasporto pubblico attive in Canton Ticino, volto a promuovere un sistema più efficace e puntando sul miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio.

Elena Bacchetta
Per il Gruppo dei Verdi del Ticino