

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Matteo Quadranti e cofirmatari
Deputato al Gran Consiglio

Interrogazione 23 gennaio 2017 n. 11.17 Mandati e concorsi di trasporto allievi scuole medie

Signor deputato,

la gestione del trasporto scolastico, limitatamente a quanto di competenza del Cantone, ossia al settore delle scuole medie, è assai complessa per le seguenti ragioni, in parte già segnalate in precedenti atti parlamentari:

- l'elevato numero di utenti trasportati quotidianamente, pari a 5'965 allievi su un totale di 11'935 (settore medio, anno 2016/2017);
- l'importante costo totale lordo annuo a carico del Cantone per i trasporti organizzati dal Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport (DECS) nelle forme di trasporti speciali, trasporti integrati o di linea, pari a 9'613'120.- franchi (dati di consuntivo 2016);
- la concomitanza tra il trasporto scolastico e lo spostamento degli altri utenti (gli orari dei trasporti scolastici sono identici al mattino (7.30-8.00), un poco più diluiti il pomeriggio e la sera);
- l'esistenza di una rete internazionale di trasporto pubblico che fa dipendere l'orario del trasporto di linea nelle zone periferiche (valli) da quello dei treni intercity;
- la legislazione federale in costante cambiamento, che differenzia in modo importante il grado di sicurezza a dipendenza della tipologia di trasporto.

Cogliamo qui l'occasione di presentare brevemente la diversificata tipologia del trasporto scolastico:

- il trasporto di linea: se sufficiente ed efficace è la prima soluzione che viene adottata. In questo caso l'allievo ha diritto all'abbonamento Arcobaleno (3'617 ragazzi/e trasportati/e nel 2016/2017) che, fissato il comprensorio di validità, non pone limiti di percorrenza;
- il trasporto integrato: se la linea di per sé non è sufficiente, vengono aggiunti uno o più veicoli al trasporto di linea e per il titolo di trasporto si fa capo, come per la linea, all'abbonamento Arcobaleno;
- il trasporto speciale: se la linea non esiste o non è efficace (percorso troppo distante dalla sede scolastica) si inserisce nella rete dei trasporti un veicolo ad hoc, non facente capo al concetto di trasporto pubblico. Questa tipologia di trasporti ha costi significativamente più elevati, ritenuto l'obbligo per questo tipo di trasporto di assegnare un posto a sedere provvisto di cintura di sicurezza ad ogni allievo trasportato. Gli allievi che devono far capo a questa tipologia di trasporto non hanno diritto all'abbonamento Arcobaleno, ma all'uso esclusivo di questi bus speciali per i percorsi da e per la scuola;
- il trasporto privato/in sinergia con i comuni: una tipologia assai rara per situazioni particolari.

La gestione dei trasporti scolastici deve considerare tutte le variabili sopra evidenziate. Il fatto che oggi ben 3'617 ragazzi/e beneficiano dell'abbonamento Arcobaleno, ovvero il 60% degli allievi che fanno capo a un trasporto scolastico, significa che una quota rilevante di questi spostamenti è gestita dalla rete del trasporto pubblico, evitando così di aggiungere a questa rete almeno 100 autobus al giorno. La sinergia con la rete classica del trasporto pubblico viene costantemente discussa dal DECS con i servizi del Dipartimento del territorio, fattore che permette di rendere più efficiente la rete dei trasporti, di ottimizzare l'utilizzo del denaro pubblico e di educare lo studente a utilizzare il trasporto pubblico anche al di fuori del tragitto casa-scuola.

Dal profilo finanziario va detto che dal 1998 a oggi il costo annuo del trasporto scolastico cantonale è cresciuto del 106%, mentre il numero degli allievi trasportati è cresciuto di circa l'8%. L'aumento di costo annuo è dovuto, oltre che al maggiore costo della vita, a una maggior sicurezza introdotta in particolare nei trasporti speciali, i quali per legislazione federale necessitano da pochi anni di un posto a sedere per ogni allievo. Si rammenta che indipendentemente dalla tipologia di trasporto usata, la famiglia è chiamata a pagare solo una partecipazione di fr. 100.- annui per allievo trasportato.

Non da ultimo, è utile segnalare che una metà circa degli allievi delle scuole medie non ha diritto al trasporto, abitando sufficientemente vicino alla scuola. Il tragitto casa-scuola a piedi o in bicicletta riveste una grande importanza, sia poiché offre agli allievi la possibilità di fare del movimento, sia poiché è occasione di socializzazione e responsabilizzazione.

Fatte queste premesse, rispondiamo alle domande poste in ambito di messa a concorso o meno dei trasporti scolastici.

1. Cosa si intende per tratte giudicate "troppo onerose"? Per rapporto a quando e a cosa? Sulla base di quali criteri?

Il trasporto speciale è da sempre un settore controllato con particolare attenzione dal DECS, a causa del suo importante costo e della grande eterogeneità tra il costo al chilometro dei diversi trasportatori. Già nel 2014, in risposta a un atto parlamentare (interrogazione 13 agosto 2014 n. 152.14 Trasporti degli allievi di scuola media e abbonamento Arcobaleno) si segnalava di aver effettuato una valutazione critica del settore trasporti, *valutazione che evidenziava per quanto riguarda gli aspetti finanziari una situazione molto diversificata. Se il trasporto degli allievi costava globalmente 10 milioni di franchi all'anno e mediamente fr. 1'670.- per allievo trasportato, le differenze di costo tra tratta e tratta erano notevoli. Nel caso segnalato in quell'interrogazione si era di fronte a uno dei costi più alti di tutto il Ticino, pari a fr. 6'824.- per allievo trasportato (121 allievi nell'anno scolastico 2013/2014), ovvero circa fr. 40.- al giorno per allievo.*

Allora (era il 2014) un intervento immediato diretto a contenere la spesa nei casi di tariffe eccessive non era possibile, essendo ancora valido il mandato di trasporto speciale con scadenza agosto 2017. Nel mese di settembre 2015 il Consiglio di Stato, considerata la necessità di verificare l'organizzazione del trasporto scolastico speciale, assegnava su proposta del DECS alla società Rapp Trans AG di Zurigo un mandato di consulenza per l'analisi dell'organizzazione di questi trasporti. Lo studio ha approfondito i costi dei diversi trasporti scolastici del Cantone Ticino, giungendo a rilevare un costo per veicolo/km con una grande dispersione: da circa fr. 5.- per veicolo/km a valori massimi di quasi fr. 70.- per veicolo/km. Il valore mediano dei costi per veicolo/km si è attestato appena sotto i fr. 30.-. Il rapporto ha evidenziato che *"...secondo le statistiche sul traffico regionale viaggiatori (TRV) dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) i costi per veicolo-km oscillano tra i 5 ed i 15 fr. Visto che i trasporti scolastici, essendo trasporti unidirezionali, non possono raggiungere lo stesso livello di efficienza del trasporto pubblico di linea, un livello di costi più elevato è "fisiologico". Per questa ragione, un costo più elevato rispetto alle linee di trasporto pubblico può essere tollerato, ma ciononostante i valori che risultano dai rilevamenti sono da considerare mediamente alti, con valori in parte superiori a fr. 40.-m veicolo/km decisamente elevati."*

Preso atto di questi dati e di queste conclusioni, alla fine dei mandati di trasporto scolastico di 6 anni, il DECS ha deciso di mettere a concorso le tratte giudicate troppo onerose, prendendo come riferimento il parametro di fr. 30.- veicolo/km; in altre parole, delle linee analizzate, quelle con un costo veicolo/km superiore a fr. 30.- sono state messe a concorso, mentre gli altri mandati sono stati prolungati come ammesso dal vecchio bando di concorso.

Sebbene contro le aggiudicazioni siano ancora pendenti due ricorsi, il risultato ottenuto evidenzia un rilevante risparmio finanziario (ancora non del tutto consolidato considerate le procedure in corso), pari a fr. 1'212'471.- all'anno. La cifra considera le linee messe a concorso per 7 sedi scolastiche, esclusa la scuola media di Pregassona, la cui aggiudicazione non è ancora avvenuta ritenuto il ricorso presentato contro il bando di concorso dalle Autolinee regionali luganesi SA.

Scuola	Vincitore	Nuova spesa annua prevista	Spesa annua attuale	Differenza di spesa (risparmio annuo rispetto alla situazione attuale)
1	A	90'338	297'203	119'550
	B	87'315		
	Tot.parz.	177'653		
2	A	57'816	274'258	52'849
	B	89'878		
	C	73'715		
	Tot.parz.	221'409		
3	A	71'799	127'440	55'641
4	A	484'840	532'813	47'973
5	A	377'943	548'427	170'484
6	A	293'975	461'246	167'271
7	A	187'213	785'916	598'703
Totale (in CHF)		1'814'832	3'027'303	1'212'471

(Le lettere indicanti il "vincitore" intendono solamente evidenziare se vi è stato un solo vincitore oppure se ve ne sono stati diversi, i quali si sono ripartiti le differenti linee di trasporto da e per la scuola media. Le lettere non sono associate a un nominativo, la stessa lettera può indicare diversi vincitori).

L'esito del concorso ha confermato che il criterio adottato per determinare le linee onerose, ossia il costo veicolo/km, era significativo, come pure che il parametro utilizzato era pertinente, visto che 6 trasportatori su 10 (tra i vincitori) hanno offerto un costo inferiore.

2. Quali sono i motivi presi in considerazione durante la durata del mandato di prestazione che trasformano una tratta aggiudicata al "miglior concorrente" in una tratta divenuta "troppo onerosa"? Sulla base di quali indagini viene calcolata l'onerosità accresciutasi? Si chiedono preventivi informali oppure ci si affida ad altri criteri?

Per dare una risposta a questa seconda domanda è utile basarci sul secondo punto analizzato dal consulente, ossia la situazione di concorrenza sul mercato nel settore del trasporto speciale in Ticino. Per effettuare questa analisi è stato necessario confrontare il numero di aziende di trasporto che ha partecipato al precedente bando di concorso (risalente al 2010) con il numero di aziende che avrebbe avuto la facoltà di farlo. La partecipazione al concorso del 2010 è stata molto bassa. Per la netta maggioranza delle 44 linee messe a concorso (25 casi) vi è stato un solo concorrente. In 17 casi gli offerenti erano due, mentre in soli 2 casi ci sono stati tre concorrenti. Questi dati indicano come non di rado il "miglior concorrente" fosse tale solo per l'inesistenza di altri concorrenti. Il passaggio da "miglior concorrente" a tratta divenuta troppo onerosa, come indicato nella risposta alla prima domanda, è dovuto al confronto tra il costo veicolo/km della ditta interessata e lo stesso valore medio in Ticino o nel resto della Svizzera.

L'onerosità accresciuta può inoltre essere determinata non da preventivi "informali", ma dal confronto, dopo regolare concorso in procedura libera, delle varie offerte.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 2 ore lavorative.

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

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Manuele Bertoli

Il Cancelliere:


Arnaldo Coduri