numero			Bellinzona
4426	mm	1	4 ottobre 2017 / 146.17

Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 43 20
fax +41 91 814 44 35
e-mail can-sc@ti.ch

Repubblica e Cantone Ticino

Il Consiglio di Stato

Signori
- Germano Mattei
- Giorgio Pellanda
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 10 luglio 2017 n. 146.17
Navigazione sul bacino Svizzero Lago Verbano, verso il futuro quale servizio pubblico regionale?

Signori deputati,

ci riferiamo alla vostra interrogazione del 10 luglio 2017 e vi comunichiamo quanto segue.

1. **In relazione all'interrogazione presentata il 19 giugno u.s., richiamato in particolare il punto 3. *"Vista la presumibile non facile risposta a questi quesiti che stanno a monte del dramma dei licenziamenti, non è il caso di concedersi un anno di tempo supplementare per non cadere in precipitose decisioni gravide di conseguenze?"*, considerato lo stallo delle trattative in atto, il Consiglio di Stato ha già fatto dei passi per chiedere che la Confederazione tratti un anno di tempo supplementare, lasso di tempo che permetterebbe trattative scevre da pressioni?**

La Società Navigazione Lago Maggiore (NLM) aveva già manifestato l'intenzione di ridurre i propri servizi nel bacino svizzero del Lago Maggiore nell'ambito del rinnovo della Concessione per la navigazione sul Lago Maggiore, attribuitale per la durata di 10 anni a partire dal 1° gennaio 2017. Conscio del pericolo di tale disimpegno in termini occupazionali e del fatto che l'alternativa consorziale era stata all'epoca solo abbozzata, il Consiglio di Stato, nell'ambito del Gruppo di lavoro bilaterale e per il tramite dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), ha chiesto al Ministero dei trasporti italiano (MIT) che durante un anno - appunto per permettere la creazione del consorzio - la NLM non apporti modifiche né sul piano dell'offerta secondo l'orario né su quello del personale. La parte italiana ha accettato di buon grado questa fase di transizione malgrado perdite operative certe, così come menzionato nel comunicato stampa del MIT e dell'UFT del 23.12.2016.

Tenuto conto di quanto precede, le condizioni non sono date per richiedere di prolungare di un anno la fase di transizione, anche perché i contratti di lavoro dei 34 dipendenti domiciliati in Svizzera e il contratto collettivo di lavoro sono stati oramai rescissi e poiché tutti gli attori coinvolti stanno alacremente lavorando affinché il costituendo Consorzio possa diventare operativo in vista della stagione 2018.

2. **Giacché il Cantone Ticino detiene il 51.40% delle azioni delle FART, si tratta della maggioranza assoluta, quali sono i motivi che non permettono di Consorziare le FART - che già oggi assicura la maggior parte dei servizi al personale Svizzero della NLM - nella gestione del traffico pubblico e turistico nel bacino svizzero del Verbano? Motivi finanziari? Politici? Che i Comuni, OTR ed ESR non vogliono partecipare al finanziamento del servizio pubblico e turistico?**

Si ricorda innanzitutto che l'opzione di una ripresa della navigazione nel bacino svizzero del Lago Maggiore da parte delle Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA (FART) - ripristinando in un certo modo la situazione vigente fino al 1956 - sia stata attentamente valutata almeno a due

riprese. Prima nell'ambito dei lavori di preparazione dello studio sulla navigazione effettuato dall'Università di San Gallo, poi a livello del Gruppo di lavoro interno ticinese che accompagna i negoziati del Gruppo di lavoro bilaterale italo-svizzero. Pur riconoscendo il legame storico tra le FART e il servizio di navigazione, nonché l'affiliazione del personale della NLM al contratto collettivo e alla Cassa pensioni delle FART, in entrambi i casi si è arrivati alla conclusione che questa variante non fosse applicabile.
Infatti, le FART, dal lontano 1956 non beneficiano più della Concessione per la navigazione sul bacino svizzero del Lago Maggiore e di conseguenza non detengono più il *know-how* necessario per la navigazione. Per questo motivo, si tratterebbe di ricostruire da zero una compagnia di navigazione e questo richiederebbe tempi lunghi che non rispondono né alle esigenze dei lavoratori licenziati né ai ritmi negoziali. Si rammenta a proposito, che tra gli obiettivi vi è quello di offrire un lavoro ai 34 dipendenti licenziati da NLM per il 1° gennaio 2018.
Inoltre, quest'opzione si rivelerebbe anche molto più costosa, soprattutto se si tiene conto delle dimensioni ridotte del bacino svizzero e, dal punto di vista commerciale, del suo potenziale limitato.
Per contro, l'opzione di un Consorzio tra la Società navigazione Lago di Lugano (SNL) e la NLM permetterebbe alla SNL di diventare rapidamente operativa sul Verbano riassumendo il personale licenziato dalla NLM, rafforzandosi quale compagnia di navigazione ticinese. Questa opzione sarebbe anche sostenibile dal punto di vista economico e metterebbe a disposizione della navigazione sul Lago Maggiore l'esperienza che la SNL ha accumulato con la navigazione turistica. Difatti, il suo sviluppo è uno degli obiettivi principali al centro dei negoziati in corso tra Svizzera e Italia nonché del Memorandum di intesa firmato a Lugano il 31 maggio 2016 tra i due Ministri dei trasporti di Svizzera e Italia, la Consigliera federale Doris Leuthard e il Ministro Graziano Delrio. Lo scrivente Consiglio sottolinea inoltre come spetti finalmente alla Concessionaria stabilire con chi vuole consorziarsi, e da questo punto di vista la NLM ha sin qui fatto chiaramente intendere il suo interesse per una collaborazione con la SNL.

3. **Nel Piano d'impresa (Business plan) di cui si parla da qualche tempo è prevista anche l'analisi approfondita della "variante FART"? Il Piano d'impresa stato commissionato dalla Confederazione o dal Cantone? In che misura finanziaria e gestionale vi è la partecipazione cantonale? Se è espresso il NO all'analisi della "variante FART", qual è il motivo considerato che il Cantone è azionista di maggioranza nell'Azienda pubblica FART, la Confederazione partecipa con il 34.4% e i Comuni e Patriziati con il 7.75%.**

Nel piano d'impresa (business plan) in elaborazione non viene approfondita la variante di una ripresa del servizio nel bacino svizzero da parte delle FART. Il piano d'impresa è stato commissionato dalla concessionaria SNL nell'ambito del Programma di attuazione della politica economica regionale 2016-2019.

4. **Il Cantone è informato del peggioramento delle condizioni salariali e sociali (sembra salari decurtati sino al 20%, salari al merito sino a 10%) e li ha approvati per mezzo del suo rappresentante nel CdA SNL? Non ritiene che vi sia del dumping salariale in tutto questo? Ritiene il Consiglio di Stato questo modo di agire, pur essendo una Società privata, socialmente sostenibile?**

Il Consiglio di Stato è molto sensibile al tema del dumping salariale, per questo ha adottato negli ultimi anni molti contratti normali di lavoro. In questa specifica situazione il tema non è però quello del dumping salariale, ma piuttosto una discussione interna alla società riguardo a una ridefinizione delle condizioni di lavoro, con l'obiettivo di favorire un adeguato equilibrio tra le aspettative dei lavoratori e la sostenibilità economica.

5. **Richiamato quanto scritto al punto 4. non ritiene il Consiglio di Stato sconveniente consorziarsi con una Società privata che sin da principio non dà nessuna garanzia sociale essendo condotta**

con intenti imprenditoriali e privatistici che non danno alcuna affidamento per garantire il servizio pubblico qual deve essere la navigazione sul braccio svizzero del Lago Maggiore?

Date le circostanze, il Consiglio di Stato è convinto che una collaborazione tra le concessionarie SNL e NLM costituisca la miglior soluzione per garantire e migliorare sul lungo periodo i servizi di navigazione sul bacino svizzero del Lago Maggiore e assicurare un futuro occupazionale al settore della navigazione ticinese a partire dal 1° gennaio 2018.

6. **Il Consiglio di Stato ha chiesto alla SNL il rispetto dell'attuale Contratto collettivo di lavoro FART - NLM, con i rispettivi livelli salariali e sociali, il tutto quale condizione indiscutibile e non trattabile per attuare il progettato Consorziamento? Se SÌ per quanti anni di durata? Sino allo spirare della Convenzione attuale nel 2026?**

Come annunciato dal Consiglio di Stato il 15 luglio scorso, si conferma la garanzia, in perspettiva della ripresa dei servizi per la navigazione di linea sul bacino svizzero del Lago Maggiore e dello sviluppo quantitativo e qualitativo della navigazione turistica, di un sostegno finanziario alla compagnia di navigazione SNL, nell'ambito del costituendo Consorzio, per le prestazioni svolte nell'ambito del servizio pubblico di linea così come previsto dalla Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994.
Detto sostegno è legato all'assunzione da parte della SNL, a partire dal 1° gennaio 2018, di tutti i 34 dipendenti licenziati dalla compagnia di navigazione NLM, eccezion fatta per i due collaboratori che hanno raggiunto il 65° anno di età e passeranno direttamente a beneficio della pensione.
Si conferma inoltre, che i 32 collaboratori che verranno assunti dalla SNL nell'ambito del Consorzio potranno continuare a rimanere affiliati alla cassa pensioni delle Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART), dopo le dovute verifiche da parte delle concessionarie.
Il Consiglio di Stato e il Comune della Città di Locarno hanno ulteriormente garantito alla SNL un sostegno finanziario unico, non ripetibile e mutualmente vincolato, di 200'000 CHF, quale garanzia di copertura del deficit, di cui un massimo di 150'000 CHF a carico del Cantone e 50'000 CHF a carico del Comune, da versare in caso di deficit d'esercizio contratto dalla SNL durante il periodo contabile 2018, in base al *business plan* e su presentazione del conto economico e del bilancio aziendale certificato dal Controllo cantonale delle finanze, e vincolato alla riassunzione, da parte della SNL, dei 32 dipendenti sopracitati alle condizioni salariali attuali per il periodo di un anno. Durante questo periodo di transizione la SNL e i sindacati rappresentanti i dipendenti, nel principio della copertura dei costi, dovranno negoziare un contratto collettivo di lavoro che determinerà le future condizioni salariali e dovrà essere introdotto al più tardi il 1° gennaio 2019.

7. **Nel caso che il Consorziamento con la SNL non andasse in porto, o se la stessa SNL dovesse rinunciare allo stesso servizio tra un anno o dopo, è previsto da sin d'ora un "piano B"?**

Questo Consiglio non ha allestito un "piano B". Esso darebbe segnali di incertezza e necessiterebbe di un impegno eccessivo. È preferibile sostenere e accompagnare la soluzione preconizzata dalle due aziende.

8. **Sono state predisposte indagini conoscitive e di ubicazione per realizzare un cantiere navale, con una rampa di varo e ripresa di natanti per permettere la gestione del futuro parco natanti del braccio Svizzero Lago Maggiore? È stata analizzata la zona dell'ex Cantiere Ferrari alla foce del Ticino? Sono stati presi contatti con i performanti cantieri di costruzione navale esistenti sul Lago dei Quattro Cantoni e in altre parti della Svizzera e analizzate le varianti di moderni natanti a propulsione elettrica?**

No.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 4 ore per tutti i servizi cantonali coinvolti.

Vogliate gradire, signori deputati, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

Manuele Bertoli

Il Cancelliere:

Arnoldo Coduri