

INTERPELLANZA e relativa risposta del Municipio

(formalizzata e trattata nella seduta del Consiglio comunale del 25 novembre 2019)

I signori **Pier Mellini e cofirmatari** presentano la seguente interpellanza:

“Potenziamento della flotta del trasporto pubblico FART e relativa ricerca di nuovi autisti.”

“Egregio signor Sindaco, signori Municipali, avvalendoci delle facoltà concesse dalla Legge (art. 65 LOC, art. 35 Regolamento Comunale della città di Locarno), presentiamo la seguente interpellanza relativa al potenziamento della flotta del trasporto pubblico FART e relativa ricerca di nuovi autisti.

È di poco tempo che è stata data notizia che le Ferrovie e autolinee locarnesi, le FART, hanno lanciato una campagna per la ricerca di ben 50 nuovi autisti di bus; inoltre si procederà pure all’acquisto di 19 nuovi autobus.

L’aumento della flotta di bus nel locarnese potrà essere giudicato positivamente se terrà in considerazione l’aumento della capillarità del servizio, della frequenza, se l’assunzione di nuovi autisti seguirà l’impegno assunto dal Consiglio di Stato con la modifica del art. 27 cpv 5 LTP affinché si privilegino i residenti senza occupazione o in assistenza con un’attenzione particolare all’aumento del personale femminile nel rispetto del principio della parità di genere, come pure l’acquisto di nuovi mezzi ibridi o elettrici.

Spetterà di conseguenza all’azienda, largamente sussidiata dall’ente pubblico e che ha un’immagine pubblica da difendere come datore di lavoro moderno, fare il possibile per rendere più attrattivi i posti di lavoro al personale femminile, per favorire la conciliazione famiglia-lavoro e per agire nel rispetto dell’ormai assodata emergenza climatica.

A Bellinzona, dove il servizio pubblico è stato appaltato alla Posta, già sono in funzione degli autobus ibridi, che fra le loro peculiarità c’è quella che permette la ripartenza dalle fermate senza l’ausilio del motore e quindi senza emissione dei nocivi gas di scarico.

Al proposito è utile far notare come a Preventivo 2020, la città di Locarno abbia previsto un contributo di fr. 620'000.- al trasporto regionale pubblico con un aumento di fr. 40'000.- rispetto al Preventivo 2019 e di fr. 1'010'000.- quale contributo FART per le linee urbane.

Fatte queste doverose premesse chiedo al Municipio:

1. È dato di fatto che attualmente i conducenti FART sono 91: quanti di questi sono autisti di bus?
2. Di questi autisti di bus, quante sono le conducenti?
3. Il Municipio si è interessato alla procedura di acquisto dei nuovi bus verificando se è intenzione delle FART far capo anche a bus ibridi o elettrici in modo da andare nella direzione di un trasporto pubblico sostenibile?
4. In caso contrario, intende procedere in questo senso?

Come spiegato dal vice sindaco, questo intervento si inserisce nell’ambito del potenziamento del trasporto pubblico della regione che coinciderà con l’apertura della galleria ferroviaria di base del Monte Ceneri. Questo porterà a breve termine a un coordinamento fra gli orari delle cadenze delle corse dei bus con partenze e arrivi dei treni alla stazione FFS in prima mattina e in tarda serata.

Dalle tabelle che seguono appare evidente, con gli orari attuali dei treni in partenza e in arrivo alla stazione FFS di Locarno, che il servizio pubblico urbano non coprirà la prima partenza (05.31) e l’ultimo arrivo (00.47).

Lunedì – venerdì							
Linea 1 Losone–Ascona–Locarno– Minusio–Tenero–Gordola	5:30- 6:15	6:15- 8:30	8:30- 16:30	16:30- 18:45	18:45- 24:00		
	15'	10'	15'	10'	15'		
Linea 3 Brione s/M.–Orselina–Locarno FFS–Lungolago–Lido–Foce	6:00 20:00	20:00- 24:00					
	30'	60'					
Linea 4 Brione s/M.–Locarno FFS–P. Castello–Lido–Residenza Lido	6:00 20:00	20:00- 24:00					
	30'	60'					
Linea 7	5:30- 6:00	6:00- 6:30	6:30- 8:45	8:45- 16:30	16:30- 18:45	18:45- 20:00	20:00- 24:00
	30'	15'	10'	15'	10'	15'	15'
Locarno–Solduno–Losone Caserma	30'	15'	10'	15'	10'	15'	15'
Losone Caserma–Zandone	30'	30'	30'	30'	30'	30'	-

Sabato, domenica e festivi		
Linea 1 Losone–Ascona–Locarno– Minusio–Tenero–Gordola	6:00- 20:00	20:00- 24:00
	15'	15'
Linea 3 Brione s/M.–Orselina–Locarno FFS–Lungolago–Foce	6:00- 20:00	20:00- 24:00
	30'	60'
Linea 4 Brione s/M.–Locarno FFS–P. Castello–Residenza Lido	6:00- 20:00	20:00- 24:00
	30'	60'
Linea 7	6:00- 20:00	20:00- 24:00
	15'	15'
Zandone (solo al sabato)	30'	-

5. A questo proposito il Municipio è intenzionato a intervenire per colmare questa lacuna?"

A nome del Municipio risponde il Capodicastero “Edilizia privata, Pianificazione, Mobilità e Promozione economica”, signor Paolo Caroni:

“Onorevole Presidente, Municipali, Sindaco, consiglieri comunali, rispondo direttamente alle domande.

1. È dato di fatto che attualmente i conducenti FART sono 91: quanti di questi sono autisti di bus?

Attualmente il personale impiegato nel settore autolinee è pari a 91 collaboratori, di questi 81 sono impiegati con la funzione di conducente di autobus a tempo pieno e 4 a tempo parziale (oltre il 30%).

¹ Trasporto pubblico urbano Locarnese 2021 – Offerta per la rete urbana di importanza cantonale a partire da dicembre 2020 – Rapporto d'intimazione della nuova offerta ai Comuni – Sezione della mobilità, Bellinzona, luglio 2019

2. Di questi autisti di bus, quante sono le conducenti?

Le conducenti donne ammontano attualmente a 3 unità. Nella nuova campagna di reclutamento di personale le FART si sono impegnate a promuovere questa professione anche tra le donne, vedi a questo proposito il sito: www.startconfart.ch.

Di transenna vale forse la pena ricordare che proprio nella promozione della salute del personale le FART hanno appena vinto il premio Artisana Awards 2019. Il premio di CHF 10'000.- è stato consegnato durante la cerimonia al Kursaal di Berna lo scorso 6 novembre e per la prima volta è stato assegnato ad un'azienda ticinese e ad un'impresa di trasporto pubblico.

3. Il Municipio si è interessato alla procedura di acquisto dei nuovi bus verificando se è intenzione delle FART far capo anche a bus ibridi o elettrici in modo da andare nella direzione di un trasporto pubblico sostenibile?

Il Municipio di Locarno è sempre stato sensibile all'aspetto ambientale anche nel trasporto pubblico e pertanto ha sempre auspicato una scelta che riduca gli effetti ambientali.

Il Municipio è stato informato dai suoi rappresentanti nelle FART delle modalità e delle scelte che l'azienda intendeva fare sia a corto termine che a più lungo termine ed in particolare per quanto attiene alla dotazione e all'acquisto di nuovi autobus e alla relativa trazione, in particolare in vista del cambiamento d'orario 2021 (13 dicembre 2020).

A questo proposito si ritiene importante riportare pressoché integralmente la presa di posizione su queste tematiche che la FART ha trasmesso ai Comuni, poiché risponde in modo approfondito alla domanda e permette di contestualizzare anche temporalmente le future scelte dell'azienda nel prossimo decennio. Quanto segue è frutto anche dell'apposito studio commissionato alla SUPSI in relazione alle tematiche in oggetto:

“In vista del cambiamento d'orario 2021 e della conseguente necessità di dotare l'azienda di mezzi supplementari, il CdA e la Direzione si sono chinati in maniera seria, oggettiva e molto approfondita sul tema. In effetti gli organi aziendali, coscienti dell'importanza del tema dell'impatto ambientale e della posizione dei Comuni, sensibili alla medesima questione vista anche la vocazione turistica della regione, hanno affidato alla SUPSI il mandato di fare il punto della situazione ed illustrare le prospettive di sviluppo delle diverse tecnologie di trazione come pure di verificare la fattibilità di un'implementazione immediata della trazione elettrica sulle linee urbane 1 e 7. Per questo studio, la SUPSI è stata sostenuta dalla ditta INFRAS di Zurigo e Berna, che svolge studi e consulenza in materia di sviluppo sostenibile dal lontano 1973.

*La **prima parte dello studio** presenta lo stato dell'arte nel settore delle trazioni allo stato 2020 e 2030. Le conclusioni sono risultate molto chiare per la nostra impresa di trasporto che ha la missione di svolgere un servizio di trasporto pubblico efficiente, affidabile, di qualità (oltre che sicuro) ed economicamente sostenibile. All'orizzonte d'orario 2021, la tecnologia elettrica non offre sufficienti garanzie dal punto di vista della performance operativa. Gli utenti del trasporto pubblico vogliono un servizio di qualità, affidabile e puntuale, soprattutto nel rispetto delle coincidenze. In effetti, molti sono gli utenti che si servono dell'intera rete di trasporto pubblico e che non si spostano unicamente sulle linee FART (ad esempio i pendolari attivi e gli studenti che dopo avere utilizzato i nostri servizi proseguono il loro viaggio verso gli altri agglomerati del Cantone). Lo studio SUPSI ha mostrato che grazie allo sviluppo della tecnica, solo nel medio termine la trazione elettrica risulterà effettivamente affidabile per le nostre esigenze specifiche, più efficiente e molto meno costosa.*

*La **seconda parte dello studio** si è concentrata sull'adozione della trazione elettrica sulle linee urbane 1 e 7 secondo i percorsi, le frequenze e gli orari dell'offerta di trasporto pubblico definita dal Programma d'agglomerato di terza generazione. L'affidabilità del servizio delle due linee summenzionate è stata misurata tramite degli appositi modelli.*

Le principali criticità tecniche all'orizzonte dicembre 2020 sono le seguenti:

- il nodo di interscambio della stazione FFS (che diventerà uno dei punti cruciali per la ricarica delle batterie) come pure la riconversione di un ponte sulla Maggia non saranno ancora pronti; la posa di postazioni di ricarica lungo i percorsi segue la procedura definita dalla Legge sulle strade e per questo richiede i suoi tempi;*
- la potenza elettrica necessaria al capolinea per la ricarica delle batteria non è al momento disponibile per un'introduzione a tappeto di bus elettrici. Gli interventi sono di una certa entità e richiedono circa un anno di lavori e deve essere verificata la disponibilità di potenza elettrica;*
- gli impianti attuali FART (officina e autorimesse) non sono attrezzati per sostenere la trazione elettrica. L'azienda ha appena pubblicato ad Ascona la domanda di costruzione per un Piano di Quartiere all'interno del quale insediare la nuova officina e autorimessa FART, che diventa un altro punto cruciale per la ricarica delle batterie degli autobus elettrici;*
- le infrastrutture stradali e la tecnologia elettrica all'orizzonte 2020 non garantiscono la gestione di ritardi dell'esercizio superiori ai 3-4 minuti.*

Questo significa che se il CdA avesse deciso lo scorso settembre per la trazione elettrica sarebbe stato in grado di assicurare l'operatività del nuovo sistema solo a partire dall'orario 2022 o in caso di un minimo inceppo tecnico o procedurale addirittura solo dal 2023. In vista del cambiamento di orario 2021 e del potenziamento deciso dal Cantone con l'apertura del Ceneri sarebbe stata quindi una scelta irresponsabile del CdA, sia verso l'utenza che verso i Comuni finanziatori.

Per quanto riguarda costi d'esercizio (offerta di trasporto urbano stato 2021) lo studio ha indicato un maggior costo rispetto alla trazione diesel di circa 1 mio CHF per anno (i costi di investimento sono molto elevati).

Lo studio SUPSI indica che nel medio-lungo termine (orizzonte 2030) i costi della trazione elettrica saranno comparabili a quelli della trazione diesel, ma ciò dipenderà anche da precise scelte politiche al momento non ancora consolidate, che potranno quindi accelerare o frenare la transizione. Per questi significativi costi annuali supplementari non sarebbe assicurato al momento il necessario finanziamento, senza contare il fatto che, come detto, il cambiamento di trazione sarebbe attuabile solo verso fine 2022 o 2023, mentre che il potenziamento della flotta entro il 2020 è ineludibile e non procrastinabile, data la responsabilità del CdA di assicurare il balzo d'offerta programmato in accordo con tutti gli enti pubblici coinvolti, Comuni inclusi.

Sulla scorta di questi dati ed indicazioni, scaturiti da un approfondito studio basato su una metodologia scientifica e supportato da dati e fatti empirici, il CdA ha risolto la conferma della trazione diesel ottimizzata (con quei provvedimenti tecnologici più recenti atti a contenere il più possibile gli impatti negativi sull'ambiente di questa tecnologia). Questa decisione è coerente con la necessità inderogabile di disporre di mezzi d'esercizio affidabili e personale formato all'orizzonte dicembre 2020.

Alla stesso tempo, il CdA ha incaricato la Direzione di avviare subito gli approfondimenti tecnici volti a introdurre nel medio termine (2023, anno in cui dovrebbero essere disponibili il nodo di interscambio della stazione FFS di Muralto, la nuova officina e autorimessa FART e tutti gli interventi infrastrutturali lungo i percorsi) un progetto pilota per l'elettificazione parziale della linea 7. A questo proposito, v'informiamo che ci sono già stati contatti con l'Azienda elettrica ticinese, la Società elettrica Sopracenerina, l'Azienda Multiservizi Bellinzona e Autopostale Ticino, con lo scopo di avviare due progetti, uno a favore dell'agglomerato locarnese e uno a favore di quello bellinzonese; mediante gli stessi è possibile beneficiare di sinergie a livello di acquisto autobus e colonnine di ricarica, di acquisizione congiunto di know-how in questo specifico settore, nell'intenzione anche di contenere i costi a carico degli enti pubblici.

In sintesi l'approccio degli organi aziendali FART sul tema in oggetto è coerente, volto ad assicurare ai viaggiatori la continuità e certezza dell'esercizio (in termini di affidabilità di trasporto), è sensibile alla questione climatica ma pure all'impatto finanziario per gli enti pubblici di un cambio (in particolare se prematuro) di tecnologia di trazione; esso è inoltre in piena sintonia con quanto

avviene nel resto del Paese ed in Europa che sostengono il principio e la strategia di un'adozione progressiva della trazione elettrica e il conseguente abbandono a tappe della trazione diesel.

Con scritto 2 ottobre 2019 la Sezione della mobilità ha comunicato alla nostra Società di condividere la decisione di optare per la trazione diesel Euro 6 a basse emissioni per i previsti 36 autobus, e di avviare un processo a tappe per l'implementazione della trazione elettrica”.

4. In caso contrario, intende procedere in questo senso?

In relazione a quanto precede è opinione del Municipio che le scelte adottate dalla FART e dal suo CdA siano sostenute da approfondimenti specialistici (SUPSI, INFRAS) e da elementi oggettivi, tenuto conto anche delle esigenze di servizio, degli aspetti di impatto ambientale e anche degli aspetti economici che comporta il rinnovamento della flotta di autobus. Inoltre le scelte fatte sono state sottoposte ed in seguito approvate dal Cantone che rappresenta i committenti nella procedura di offerta del trasporto pubblico (Cantone peraltro detentore di un capitale azionario dell'azienda pari al 51.4%).

5. A questo proposito il Municipio è intenzionato a intervenire per colmare questa lacuna?

A complemento di quanto ripreso nelle risposte precedenti va precisato che il concetto d'offerta è elaborato dalla Sezione della Mobilità, in collaborazione con la CIT (Commissione Intercomunale dei Trasporti del Locarnese). In seguito, lo sviluppo del concetto è sottoposto ai comuni prima della sua entrata in vigore. Le FART si attengono pertanto al mandato ricevuto che prevede il servizio di trasporto pubblico tra le 6.00 del mattino e le 24.00 della sera.”

L'interpellante si dichiara parzialmente soddisfatto e osserva quanto segue:

“L'onorevole Caroni non ha toccato l'aspetto degli ibridi ma solo della trazione elettrica e non mi trova molto consenziente sul fatto che non ci sia questa sinergia fra il trasporto pubblico e il trasporto su rotaia. Evidentemente chi deve prendere il primo treno o fa capo al taxi o non lo so, trova qualcuno che lo porta in stazione.”

Interviene il municipale signor **Paolo Caroni**:

“Per gli ibridi, le posso dire, anche se non l'ho indicato nella risposta, che lo studio SUPSI ha valutato anche quell'ipotesi e anche lì diceva economicamente. Allora è meglio andare tutto sull'elettrico in futuro e investire su quello piuttosto che l'ibrido. Lo studio ritiene che l'ibrido è un compromesso che alla lunga non è soddisfacente per diversi motivi, sarebbe forse interessante farlo vedere questo studio. Però non so se bisognerebbe chiedere alle FART. Per quanto riguarda le coincidenze è vero che sono un problema. Saranno sicuramente ottimizzate queste coincidenze specialmente quando ci sono dei ritardi con il nuovo sistema di controllo per sapere dove sono i bus, il sistema elettronico che permette di vedere, si sta proprio lavorando adesso a livello di FART, di vedere e sapere se per esempio un treno è in ritardo e quindi per attendere un attimo se per esempio c'è la coincidenza dopo. Dopotutto, quello delle coincidenze è un'alchimia estremamente complicata, perché non parte solo da Locarno e dai treni, poi tutti i treni hanno delle coincidenze, più altre cose. Le posso dire così, più in dettaglio non riesco ad arrivare.”
