

# L'evoluzione dei servizi di trasporto collettivo nel Cantone Ticino

Ufficio cantonale  
dei trasporti  
Dipartimento delle  
pubbliche costruzioni\*

## Avvertenza

1) Dal profilo giuridico, per trasporto collettivo si intende quello di più persone; esso può avvenire con o senza una concessione.

Le condizioni che impongono o meno il rilascio di una concessione sono stabiliti dalla legge.

In particolare sono sottratti alla privativa di trasporto, detenuta dalla Confederazione, il trasporto ausiliare, le corse circolari, le corse turistiche e il trasporto con autovetture private secondo le condizioni elencate nell'Ordinanza d'esecuzione II della legge federale sul servizio delle poste (cfr. RS 744.11).

Anche il trasporto pubblico riguarda ovviamente più persone; esso è caratterizzato da una concessione rilasciata dall'Autorità federale di vigilanza. La concessione regola l'esercizio dell'attività di trasporto così da tutelare l'interesse pubblico. Il trasporto pubblico è quindi da questo punto di vista un caso particolare del trasporto collettivo.

Nel nostro testo, il termine di trasporto collettivo risulta essere un sinonimo del termine di trasporto pubblico.

Tutti i servizi qui analizzati si effettuano sulla base di una concessione, che conferisce loro una connotazione di interesse pubblico.

2) In questo contributo non sono stati esaminati i servizi delle FFS. I dati di natura finanziaria e relativi alla domanda e all'offerta su scala regionale sono molto frammentari. Ci proponiamo di trattare questo settore in un successivo contributo, anche alla luce delle informazioni ottenute dal censimento svolto nello scorso mese di settembre.

3) Anche i servizi di trasporto lacuali e della navigazione aerea non sono stati inclusi in questa analisi, in ragione delle loro particolarità.

Con questo studio si perseguono due obiettivi:

- individuare le caratteristiche dei servizi di trasporto nel Cantone Ticino e metterne in luce le tendenze di sviluppo considerando le prestazioni offerte, la do-

manda e i risultati finanziari;

- fornire una base di informazioni utile nel quadro della pianificazione e gestione dei trasporti nel Cantone e nell'ambito della preparazione di una legge sui trasporti collettivi.

Il contesto in cui operano i trasporti collettivi e la loro natura
Il contesto
La natura dei servizi
L'evoluzione dei trasporti collettivi
L'evoluzione dei servizi urbani, suburbani e delle autopostali
L'evoluzione dei servizi urbani
L'evoluzione dei servizi suburbani
L'evoluzione dei servizi delle autopostali
Il ruolo degli enti pubblici nel finanziamento delle imprese di trasporto
Le modalità del finanziamento
L'evoluzione dei contributi pubblici correnti alle imprese concessionarie
L'evoluzione dei contributi pubblici correnti ai servizi delle autopostali
L'evoluzione dei contributi pubblici destinati al miglioramento dell'esercizio

\* A cura  
del dottor  
Riccardo De Gottardi

## IL CONTESTO IN CUI OPERANO I TRASPORTI COLLETTIVI E LA LORO NATURA

### Il contesto

Il contesto in cui operano i trasporti collettivi è contrassegnato dai seguenti elementi:

1) A partire dagli anni '50 l'incremento della mobilità è stato molto pronunciato e soddisfatto prevalentemente dai mezzi di trasporto individuali. In Svizzera tra il 1960 e il 1985 la domanda di trasporto complessiva è triplicata. Se nel 1960 i trasporti collettivi coprivano il 37% della medesima, nel 1985 la loro quota è scesa al 16%, pur avendo aumentato le loro prestazioni del 47%. Il 90%

dell'incremento in termini assoluti è stato soddisfatto dal trasporto individuale.

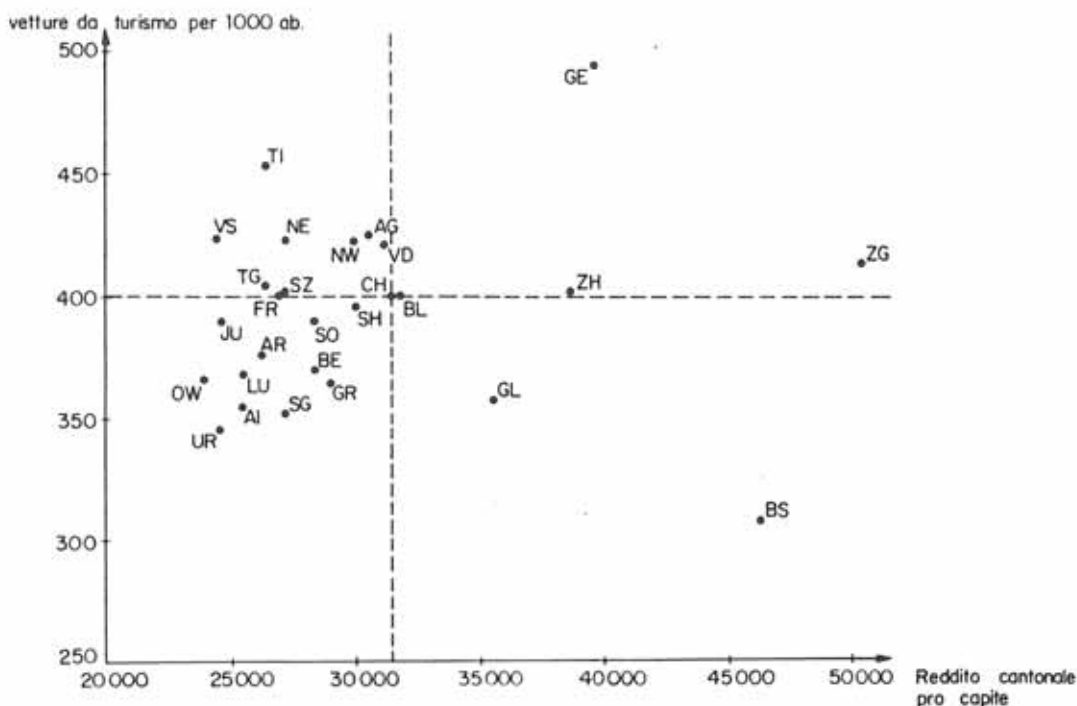
2) Uno sguardo ai più recenti dati riguardanti l'evoluzione della motorizzazione permette di constatare che il Cantone Ticino nel 1987 ha conquistato, con 480 autovetture da turismo per 1000 abitanti, il primo posto nella graduatoria svizzera. La media nazionale è di 416.

3) Il mercato dei trasporti collettivi si restringe sempre di più. La continua riduzione delle economie domestiche che non dispongono di un'automobile conferma le suindicate tendenze. Nella Svizzera italiana nel 1984, il 22% delle medesime non disponeva di un'automobile. Appena quattro anni prima il corrispondente valore era del 35%. La popolazione che dipende dai servizi di tra-

sporto collettivo per effettuare i propri spostamenti è tuttavia ancora considerevole.

4) Emerge una nuova e più complessa organizzazione territoriale che rende difficoltoso un servizio di trasporto collettivo attrattivo ed economico. Tra il 1960 e il 1980 la quota dei pendolari rispetto alla popolazione attiva è passata nel Cantone Ticino dal 30,4 al 50,5%. A livello nazionale si è passati dal 22,5 al 40,1%. Questo indicatore riflette un'evoluzione socio-economica e dell'organizzazione territoriale di ampia portata. Essa non ha solo dato luogo ad un incremento del volume della mobilità ma ha pure generato una nuova "qualità" degli spostamenti: a trame di movimenti prevalentemente radiali si sono sovrapposte trame circolari e tangenziali, frutto del moltiplicarsi e del disperdersi delle origini e del-

Grafico 1: Grado di motorizzazione e reddito dei Cantoni nel 1985



molto elevati.

5) Il Cantone Ticino si situa al di sopra della media nazionale per tasso di pendolarismo, di motorizzazione e d'impiego dell'automobile. Si colloca per contro al di sotto della medesima per l'impiego dei mezzi di trasporto collettivo. Se da un lato ragioni di natura geografica (il rilievo accidentato del territorio), socio-economica e dell'organizzazione territoriale (la struttura occupazionale, il livello dei redditi, la dispersione insediativa e la frammentazione funzionale nell'uso del territorio) e politico-economica (la priorità allo sviluppo della rete stradale) hanno contribuito a creare per i trasporti collettivi condizioni d'esercizio difficili e precarie, non può essere sottoaciuta una certa indisposizione "culturale", più marcata nella Svizzera italiana che altrove, per l'uso

dei mezzi collettivi. In questo momento si manifesta tuttavia una maggiore sensibilità verso i problemi ambientali e di riflesso meglio si apprezzano le loro potenzialità. Un bilancio del loro ruolo deve considerare non solo gli aspetti finanziari, ma anche quelli connessi agli effetti sul consumo energetico, sull'organizzazione territoriale, sulla sicurezza e, come si è detto, sull'ambiente.

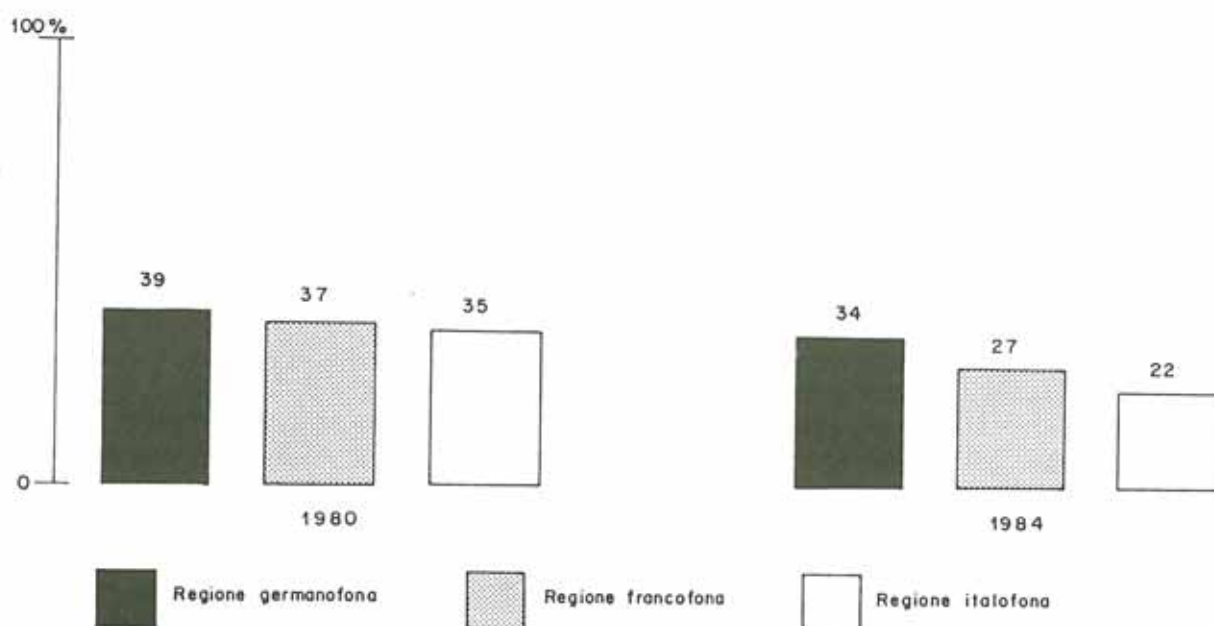
6) Le imprese di trasporto attive nel Cantone Ticino operano in contesti socio-economici, demografici e geografici molto differenziati. L'analisi delle loro prestazioni, dei risultati raggiunti e delle misure promozionali possibili deve tener conto di ogni situazione particolare. A titolo esemplificativo nella "geografia" dei trasporti collettivi troviamo:

- le imprese che sono attive in



le destinazioni. Lo spostamento dell'attrattiva residenziale nelle corone urbane, la concentrazione dei posti di lavoro del settore terziario nei nuclei e la relativa decentralizzazione di quelli del settore secondario nelle periferie sono all'origine di questa nuova geografia dei trasporti. I trasporti collettivi devono così captare una domanda dispersa e irregolare; la loro offerta difficilmente si adatta o diventa attrattiva e implica costi

**Grafico 2: Evoluzione della motorizzazione, economie domestiche senza automobile, in %**



regioni periferiche con una base demografica e occupazionale debole e fragile e flussi pendolari percentualmente elevati ma poco consistenti in termini assoluti. E' ad esempio il caso delle Autolinee Bleniesi che servono un bacino di circa 5'000 abitanti, contrassegnato da tassi d'incremento demografico negativi e da una densità demografica estremamente bassa (14 ab./km<sup>2</sup>);

- le imprese che esercitano linee in regioni urbane e suburbane con una popolazione in ascesa, forti concentrazioni demografiche e posti di lavoro, intensi movimenti pendolari.

Ad esempio i servizi urbani e suburbani della Società FART coprono un bacino di circa 50'000 abitanti, con un tasso di crescita della popolazione nel periodo 1980-1985 superiore alla media cantonale e una concentrazione demografica di 477 ab./km<sup>2</sup>, ossia quattro volte superiore alla media cantonale.

Questi due casi rappresentano situazioni assai diverse ma non estreme.

### La natura dei servizi

Il settore dei trasporti è un monopolio della Confederazione nella misura e nei limiti previsti dalla Costituzione; i servizi sono gestiti attraverso il rilascio di concessioni o direttamente attraverso la regia delle PTT e delle FFS. I servizi esaminati, con l'eccezione di quello delle autopostali, beneficiano di una concessione, che impone l'obbligo di rispettare un orario, di svolgere regolarmente le prestazioni previste e di pubbli-

care le tariffe.

In questo studio si sono considerate tre categorie di servizi:

- i servizi locali, ossia quelli che operano prevalentemente nel nucleo urbano e nei Comuni della corona<sup>1</sup>. Si tratta dell'Azienda comunale dei trasporti della Città di Lugano (ACT) nell'agglomerato luganese, della Società Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) nell'agglomerato locarnese, dell'Autolinea Mendrisiense (AM) nell'agglomerato del basso Mendrisiotto e del servizio PTT nell'agglomerato bellinzonese. Questi ultimi tre servizi svolgono il proprio esercizio locale in comunione con quello suburbano. Le imprese sono sostenute finanziariamente dai soli Comuni; con essi determinano la struttura dell'offerta e le tariffe;

- i servizi suburbani, ossia quelli che operano prevalentemente a livello regionale collegando i principali centri con il loro retroterra<sup>2</sup>. Si tratta di imprese concessionarie che beneficiano dell'aiuto della Confederazione e del Cantone. Nel Ticino godono di questo status la ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP), la Centovallina (FLC), le Autolinee Bleniesi (ABL), le Autolinee Regionali Luganesi (ARL), il servizio suburbano e della Valle Maggia delle FART, la linea Mendrisio-Brusino Arsizio dell'AM, la linea autopostale Bellinzona-Mesocco (B-M) e la linea Vico Morcote-Melide;

- i servizi delle autopostali, che svolgono la propria attività sia tra i centri e periferie sia nelle regioni più discoste<sup>3</sup>. Questi servizi non beneficiano delle prestazioni degli enti pubblici di cui fruiscono le

imprese concessionarie. I disavanzi d'esercizio sono a carico dell'Azienda PTT, che attinge per la loro copertura alle eccedenze dei servizi delle telecomunicazioni.

Non si sono analizzati, in questa sede, i servizi di trasporto con carattere prevalentemente turistico e il traffico delle FFS. In quest'ultimo caso, il materiale statistico disponibile è molto frammentario e incompleto.

Gli enti pubblici detengono la maggioranza del capitale azionario delle FART, ABL, della FLP e dell'AM. Il Cantone Ticino, in particolare, ha una partecipazione preponderante nelle FART, FLP e ABL. Le ARL e la SNL sono per contro controllate dal capitale privato. L'ACT di Lugano, impresa del traffico locale, ha una struttura particolare essendo un'azienda municipalizzata.

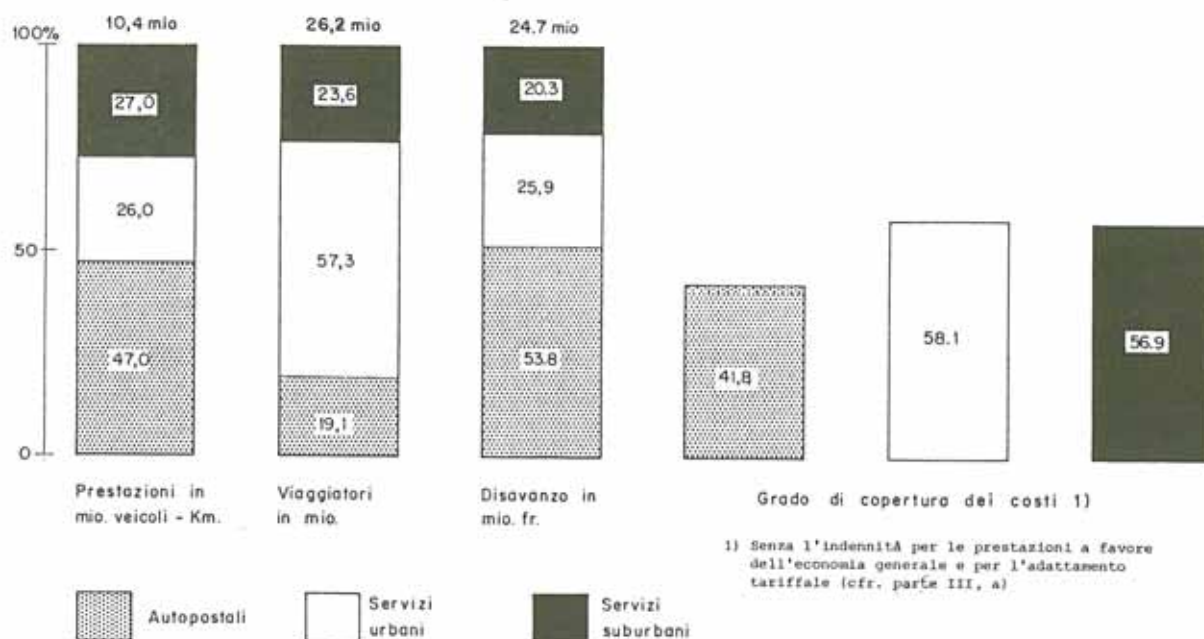
## L'EVOLUZIONE DEI TRASPORTI COLLETTIVI

### L'evoluzione dei servizi urbani, suburbani e delle autopostali

Per avere una prima idea sul ruolo di ciascuna categoria di servizio nell'ambito del sistema dei trasporti collettivi è opportuno notare che nel Cantone Ticino:

- all'incirca la metà delle prestazioni offerte sono determinate dalle autopostali; servizi urbani e suburbani si suddividono in parti pressochè uguali la metà re-

**Grafico 3: Servizi urbani, suburbani e autopostali nel Cantone Ticino nel 1985**



stante;

- la domanda si concentra nella misura dei 6/10 sui servizi urbani, i servizi suburbani e delle autopostali si assicurano all'incirca il 20% dei viaggiatori ciascuno;
- il servizio delle autopostali è all'origine di più del 50% dei disavanzi d'esercizio complessivi; esso registra pure il più basso tasso di copertura dei costi: questi ultimi sono infatti coperti dai ricavi nella misura del 42% circa. I servizi urbani generano 1/4 del disavanzo totale e sfiorano un tasso di copertura dei costi del 60%. I servizi suburbani infine hanno una quota del 20% nel medesimo disavanzo e superano un tasso di copertura del 55%.

L'evoluzione della domanda dell'offerta, delle imprese di trasporto considerate ha conosciuto

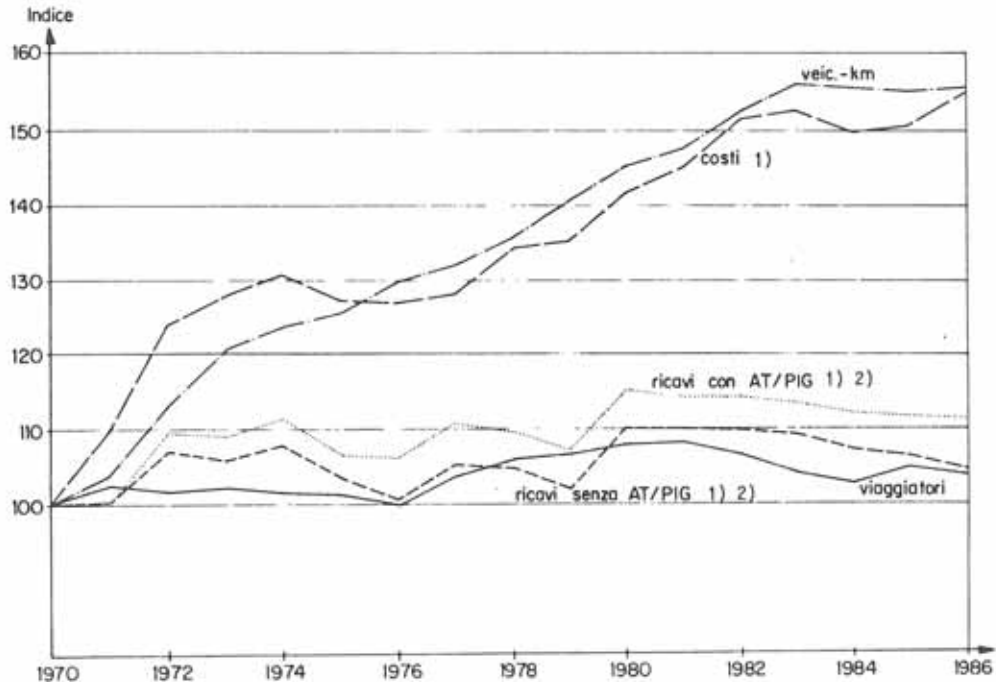
una comune tendenza ascendente ma è stata contrassegnata da ritmi di progressione diversi.

Nel ventennio 1965-1985 le prestazioni delle aziende di trasporto sono state notevolmente aumentate. Dai 5,8 milioni di veicoli-km del 1965 si sono così raggiunti i 10,4 milioni nel 1985 (+79,3%). A questo sforzo promozionale non è corrisposto che un modesto incremento dell'utenza (+9,9%). I viaggiatori trasportati che, all'inizio del periodo considerano sfioravano i 24 milioni, hanno raggiunto i 26,2 milioni venti anni più tardi. Questo andamento si ripercuote nel rapporto tra utenti e prestazioni, che riflette il grado di utilizzazione dei servizi: esso è costantemente peggiorato, passando da un valore di 4,1 nel 1965 a uno di 2,6 nel 1985.

Costi e ricavi d'esercizio pro-

grediscono costantemente in termini nominali. Questi due indicatori si differenziano tuttavia nei loro tassi di crescita. I costi sono aumentati di 3,6 volte passando dai 16,4 milioni di franchi nel 1965 ai 59,2 nel 1985. I ricavi ammontavano a 12,8 milioni all'inizio del periodo esaminato e hanno raggiunto i 34,5 alla fine, realizzando un fattore d'incremento pari a 2,7 volte. In termini reali si constata un quadro analogo: i costi crescono del 52,3% e i ricavi del 13,5%. Addirittura questi ultimi si contraggono dopo il 1980, seguendo l'evoluzione negativa dell'utenza. Risultato di questo sviluppo è un disavanzo sempre più importante, che in termini nominali passa da 3,6 milioni di franchi nel 1965 ai 24,7 milioni nel 1985. L'incremento in termini reali è più contenuto ma pur sempre cospicuo; esso corrisponde a un fattore di crescita pari a 2,9 con-

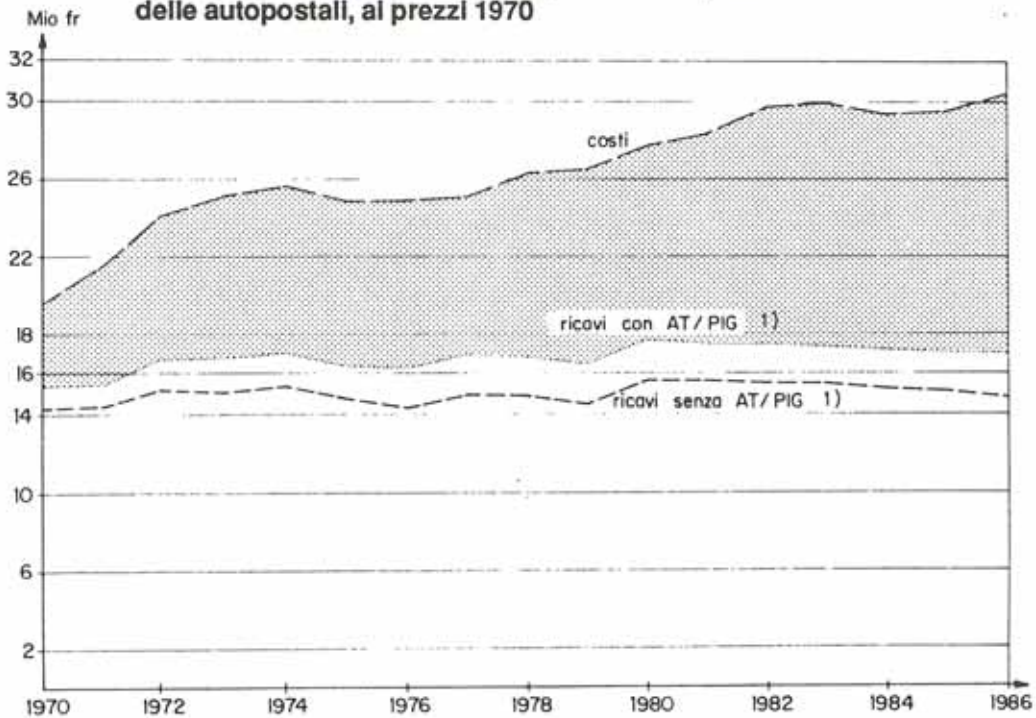
**Grafico 4: Evoluzione dei trasporti urbani, suburbani e delle autopostali**



1) Valori reali, prezzi 1970

2) Contributi per l'avvicinamento tariffale e per le indennità per prestazioni in favore dell'economia generale (cfr. parte III, A)

**Grafico 5: Costi e ricavi d'esercizio dei trasporti urbani, suburbani e delle autopostali, ai prezzi 1970**



1) Contributi per l'avvicinamento tariffale e per prestazioni in favore dell'economia generale

grado di copertura dei costi è quindi peggiorato in modo consistente.

A livello nazionale si è constatato nel periodo 1970-1985 una progressione delle prestazioni e, soprattutto della domanda, più elevata rispetto a quanto registrato nel Cantone Ticino. Nel quinquennio 1980-1985 l'incremento dell'offerta a livello svizzero è stato del doppio rispetto ai servizi attivi nel Ticino (15,5% contro il 7,6%). I viaggiatori trasportati hanno addirittura segnato una contrazione a livello cantonale (-2,7%) contro un notevole incremento su scala svizzera (+10,1%). I costi d'esercizio in termini reali sono progrediti meno che proporzionalmente rispetto alle prestazioni ma tuttavia in modo più marcato nei confronti dei ricavi.

### L'evoluzione dei servizi urbani

#### L'evoluzione generale

Le imprese che operano a livello urbano sono, come si è visto, quattro.

Da un esame complessivo delle prestazioni, della domanda e dei risultati finanziari risulta che l'ACT svolge un ruolo di primo piano. In effetti questa impresa produce il 3/5 delle prestazioni totali, trasporta il 7/10 dei viaggiatori ed è all'origine dei 4/5 dei disavanzi registrati. Il grado di copertura dei costi è il più basso osservato.

L'evoluzione globale dei servi-

zi esaminati è caratterizzata da un costante incremento delle prestazioni offerte durante il decennio 1975-1985 (+15,5%). I viaggiatori trasportati segnano per contro un regresso (-3,6%). I costi sono cresciuti del 61,3% contro l'incremento del 54,1% dei ricavi. Il disavanzo d'esercizio è dunque aumentato raggiungendo i 6,4 milioni di franchi nel 1985. Il grado di copertura dei costi si è così progressivamente deteriorato passando dal 66,5% nel 1975 al 63,5% nel 1985. Se non si prendono in considerazione le indennità per le prestazioni in favore dell'economia generale<sup>4</sup>, il succitato indice è inferiore, non raggiungendo più che il 58,1% nel 1985.

A livello nazionale le prestazioni offerte dai servizi urbani sono cresciute lungo l'intero periodo 1970-1985. La rispondenza dell'utenza è stata positiva, anche se di minore ampiezza rispetto all'offerta. Tuttavia a partire dal 1980, i viaggiatori trasportati sono aumentati con un ritmo più elevato rispetto alle prestazioni. I costi d'esercizio sono progrediti più velocemente delle entrate, per cui il tasso di copertura, comprese le prestazioni in favore dell'economia generale, è diminuito dal 96% al 75%.

#### L'evoluzione dei singoli servizi

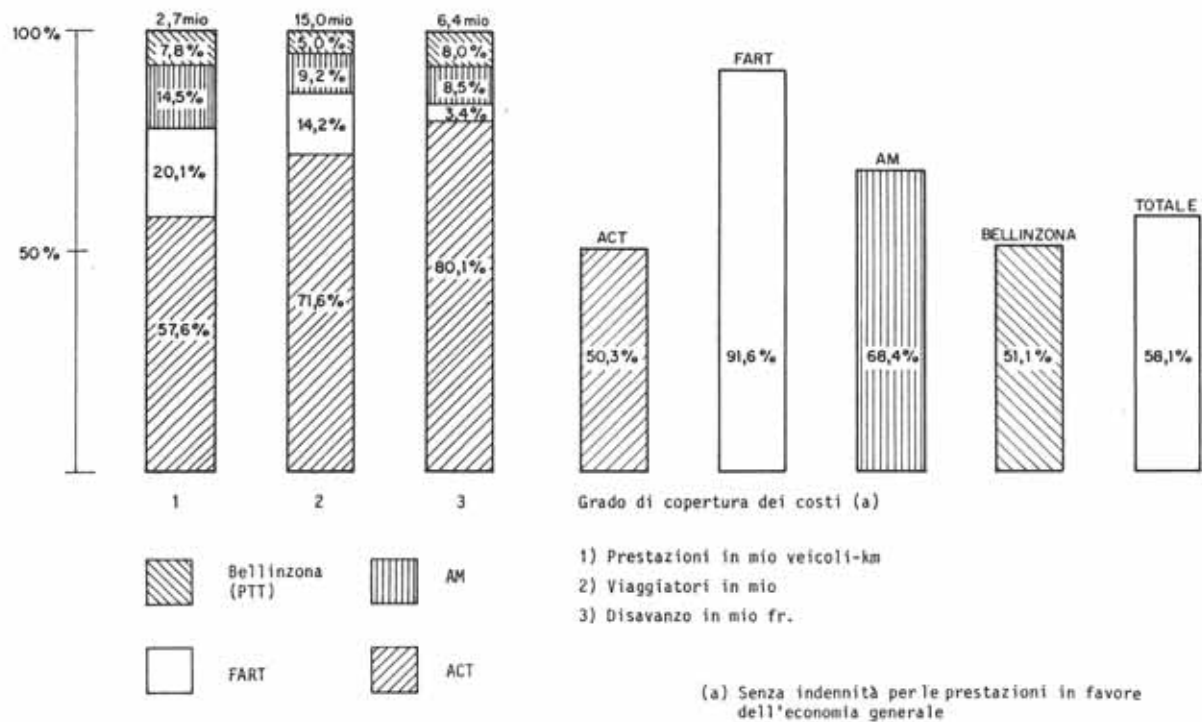
Nella regione di Bellinzona le PTT esercitano quattro linee a carattere strettamente locale e 2 linee che si estendono su più Comuni; queste ultime costituiscono la parte preponderante dell'intero servizio. I Comuni di Arbedo-Castione, Giubiasco e Camorino sono chiamati a finanziare i servizi delle due linee intercomunali. Nel

tro quello pari a 6,9 misurato in franchi correnti. Anche il rapporto tra ricavi e costi si è degradato. Tenendo conto dei contributi versati dagli enti pubblici per le prestazioni in favore dell'economia generale e per l'avvicinamento tariffale i ricavi coprivano nel 1965 i 4/5 dei costi. Venti anni più tardi la proporzione non raggiungeva i 3/5.

Considerando più da vicino il periodo 1970-1985, per il quale si dispongono di dati statistici completi, si osserva che:

- tra il 1970 e il 1983 i servizi di trasporto esaminati hanno costantemente migliorato le prestazioni per poi stabilizzarle al livello raggiunto. La domanda è per contro rimasta stagnante sul lungo periodo, pur avendo dato segni positivi tra il 1976 e il 1981. Dopo di allora tuttavia si è andata profilando una flessione;
- lo sforzo promozionale è stato causa o concausa di un aumento dei costi d'esercizio che in termini reali è stato proporzionale all'incremento delle prestazioni. I ricavi d'esercizio hanno seguito la curva della domanda e sono quindi rimasti pressoché stagnanti, generando così un crescente divario rispetto ai costi. Il

Grafico 6: I servizi urbani nel Cantone Ticino nel 1985



periodo 1980-85 l'utenza è progredita del 30% a parità di prestazioni. Il disavanzo d'esercizio è aumentato; il grado di copertura dei costi è del 50% circa.

Nella regione di Locarno le FART esercitano 6 linee; i Comuni di Ascona, Losone, Locarno, Muralto, Minusio e Orselina partecipano al finanziamento dei servizi che direttamente li toccano. Dal 1970 al 1985 le prestazioni sono rimaste costanti mentre l'utenza è diminuita in modo rilevante (-25%). Il grado di copertura dei costi supera il 90%.

Nella regione di Chiasso-Mendrisio l'AM gestisce tre linee, che toccano i Comuni di Chiasso, Balerna, Coldrerio e Mendrisio. Essi partecipano al loro finanziamento. Tra il 1974 e il 1985 si è constatato un incremento delle prestazioni del 10% cui ha fatto riscontro una

diminuzione ragguardevole dei viaggiatori trasportati (-20%). I ricavi coprono circa il 70% dei costi.

Nella regione di Lugano l'ACT esercita 10 linee, di cui due attraverso funicolari<sup>5</sup>. I servizi toccano, oltre che la Città di Lugano, i Comuni di Vezia, Massagno, Savosa, Pregassona e Breganzona. Questi ultimi sono chiamati attraverso una Convenzione, a sostenere i costi del loro allacciamento alla rete. Un terzo degli introiti delle tasse di parcheggio prelevate a Lugano sono devolute alla parziale copertura del disavanzo d'esercizio, che ha superato nel 1985 i 5 milioni di franchi. Il tasso di copertura dei costi è del 50%. Tra il 1970 e il 1985 le prestazioni sono cresciute del 50%, mentre il numero dei viaggiatori trasportati è rimasto stagnante.

## L'evoluzione dei servizi suburbani

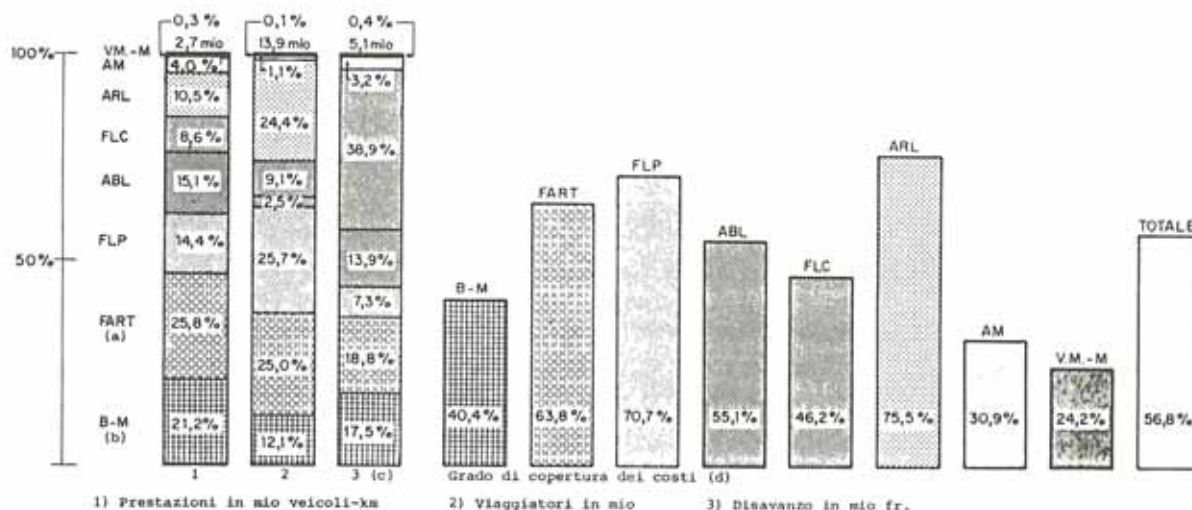
## L'evoluzione generale

Le imprese che operano a livello suburbano sono, come si è visto, otto. Da un esame complessivo delle prestazioni, della domanda e dei risultati finanziari risulta il quadro seguente:

- la linea autopostale Bellinzona - Mesocco<sup>6</sup>, considerata nella sua integrità, contribuisce a 1/5 delle prestazioni totali ma vi convoglia appena più di 1/10 dei viaggiatori;
- i servizi ferroviari (FLP e FLC) trasportano il 35% dell'utenza producendo 1/4 delle prestazioni complessive; essi generano circa



Grafico 7: I servizi suburbani nel Cantone Ticino nel 1985



1) Prestazioni in mio veicoli-km 2) Viaggiatori in mio 3) Disavanzo in mio fr.  
 (a) Servizio viaggiatori su tutta la linea  
 (b) Servizi automobilistici  
 (c) L'ARL non figura nel grafico in quanto non è deficitaria  
 (d) Senza l'indennità per le prestazioni in favore dell'economia generale e per l'adattamento tariffale

la metà dei costi e ricavi d'esercizio come pure del disavanzo totale; quest'ultimo è da addebitarsi quasi interamente alla ferrovia delle Centovalli;

- le ARL con 1/10 delle prestazioni complessive trasportano 1/4 dei viaggiatori; è l'unico servizio a chiudere con un risultato d'esercizio positivo;

- le ABL, pur raggiungendo il 15% delle prestazioni complessive non attirano che il 2,5% dei viaggiatori; la loro parte del disavanzo totale ammonta al 14%;

- i servizi FART contribuiscono nel loro complesso a 1/4 delle prestazioni trasportando un'analoga quota di passeggeri. Essi generano circa 1/5 del disavanzo complessivo. Il servizio suburbano<sup>7</sup> svolge un ruolo preminente nel determinare questo risultato;

- i servizi AM e VM-M rivestono, nel complesso dei servizi esaminati, un ruolo di secondaria importanza.

Da una sommaria analisi dei tassi di copertura dei costi, tenendo in considerazione i contributi per le prestazioni a favore dell'economia generale (PIG) e per l'adattamento tariffale (AT), si nota che:

- mediamente i servizi analizzati coprono i 7/10 dei costi d'esercizio;

- come si è già visto, un servizio si situa al di sopra del 100% (ARL) e altri due (FLP e FART Valle Maggia) al di sopra della summenzionata media coprendo gli 8-9/10 dei costi;

- una seconda categoria di servizi riesce a coprire una quota dei propri costi che oscilla tra i 6 e i

7/10 (Centovallina, FART suburbani, ABL, Bellinzona-Mesocco);

- due servizi si collocano in una posizione molto inferiore alla media coprendo solo i 4/10 dei propri costi (AM e linea Vico Morcote - Melide);

- il versamento dei contributi PIG e AT contribuisce in modo sostanzioso al raggiungimento di tassi di copertura più elevati. Mediamente a un grado di copertura del 73% calcolato con l'inclusione dei succitati contributi si contrappone un grado del 57% senza i medesimi contributi. Ogni servizio riflette queste proporzioni.

Durante il periodo 1975-1985 si è registrato un incremento costante delle prestazioni (+17,8%) assecondato da una crescita parallela dei viaggiatori trasportati (+15,5%). Una progressione co-

stante caratterizza pure lo sviluppo dei costi e dei ricavi d'esercizio. Mentre i primi aumentano tuttavia del 47,5% i secondi non progrediscono che del 34,4%. Ne deriva un disavanzo crescente che tocca nel 1985 i 5 milioni di franchi. Il grado di copertura dei costi calcolato includendo le indennità per le prestazioni in favore dell'economia generale e per l'avvicinamento tariffale passa così dall'80,6% nel 1975 al 73,5% nel 1985. Senza il concorso delle succitate indennità è del 61,8% rispettivamente del 56,9%.

A livello nazionale le ferrovie concessionarie hanno registrato un incremento delle prestazioni accompagnato da una crescita dell'utenza di più modeste proporzioni. Il grado di copertura dei costi è peggiorato passando dal 93% nel 1970 al 76,5% nel 1985<sup>B</sup>. Pur tuttavia l'aumento dei costi è stato inferiore a quello delle prestazioni.

I servizi automobilistici concessionari che operano a livello nazionale hanno segnato una progressione notevole delle prestazioni, cui ha corrisposto un aumento dell'utenza di proporzioni solo leggermente inferiori. Nonostante l'incremento dei costi sia stato analogo a quello delle prestazioni, il grado di copertura dei costi è peggiorato, passando dal 96,1% nel 1970 al 70% nel 1985<sup>B</sup>.

### L'evoluzione dei singoli servizi

Le ARL esercitano le linee Lugano-Sonvico e Lugano-Tesserete. Le prestazioni offerte sono aumentate del 15% nel periodo 1970-1985 mentre l'utenza ha conosciuto un incremento del 60%. L'azienda ha sempre registrato

un risultato d'esercizio positivo, che è da imputare alla linea Lugano-Tesserete. Il grado di copertura dei costi era così nel 1985 del 104%; se non si considerano le indennità PIG e AT esso sarebbe stato tuttavia del 75%.

Le FART gestiscono un servizio automobilistico suburbano di 5 linee e un servizio, pure automobilistico, che si spinge sino nel retroterra valmaggese: si tratta della linea Locarno-Bignasco-Cervergno. I servizi suburbani sono stati contrassegnati tra il 1970 e il 1985 da un incremento delle prestazioni che ha sfiorato il 40%; vi ha corrisposto una crescita della domanda del 60%. I costi sono tuttavia aumentati in modo più consistente rispetto ai ricavi, per cui il grado di copertura dei costi stessi è peggiorato, raggiungendo nel 1985 il 72%. Senza i contributi PIG e AT esso era del 69%. Il servizio della Valle Maggia ha visto una crescita delle prestazioni del 34%, cui ha corrisposto un incremento più che proporzionale dell'utenza (+60%). Dopo il 1980 i conti d'esercizio hanno chiuso negativamente. Il grado di copertura dei costi era nel 1985 del 79%; senza i contributi PIG e AT il medesimo indicatore raggiunge il 56%.

Le ABL esercitano 6 linee. L'aumento delle prestazioni registrato tra il 1975 e il 1980 (+38%) è da imputarsi alla progressiva assunzione dei servizi precedentemente gestiti dagli assuntori postali. Tra il 1980 e il 1985 l'offerta è aumentata leggermente (+8%). Mentre tra il 1975 e il 1980 la domanda è rimasta stagnante, è successivamente venuta alla luce una marcata tendenza negativa

(-40%). Il grado di copertura dei costi è sensibilmente peggiorato toccando nel 1985 il 62%; senza i contributi PIG e AT esso è del 55%.

L'AM esercita una sola linea suburbana. Tra il 1974 e il 1985 le prestazioni offerte sono aumentate del 74%. Fino al 1980 la domanda ha corrisposto al miglioramento dell'offerta; successivamente si è per contro contratta in modo estremamente preoccupante, tanto che nel 1985 corrispondeva solo al 60% del valore registrato nel 1975. Il grado di copertura dei costi è nettamente peggiorato, toccando nel 1985 il 42%; senza i contributi PIG esso raggiungeva il 31%.

La FLP ha registrato nel periodo 1970-1985 un incremento delle prestazioni del 28%, cui ha corrisposto un aumento della domanda del 60%. Il conto d'esercizio è stato equilibrato o addirittura positivo fino al 1980. Successivamente il grado di copertura dei costi si è stabilito attorno al 90%. Il conto dei risultati è tuttavia equilibrato, poichè gli ammortamenti dovuti agli investimenti finanziati dal Cantone e dalla Confederazione sono dedotti dagli oneri. Senza i contributi PIG e AT i ricavi d'esercizio coprono il 70% dei costi.

Le FART gestiscono anche la ferrovia Locarno - Camedo - Domodossola (FLC). Le prestazioni offerte sono aumentate dal 1970 al 1985 del 17%, mentre i viaggiatori trasportati sono cresciuti del 21%. Il grado di copertura dei costi è stazionario e si fissa attorno al 60-65%, se si includono i contributi PIG e AT; è del 45% senza i medesimi.

Il servizio delle autopostali sulla linea Bellinzona - Mesocco ha il medesimo statuto di un servizio concessionato.

Nel periodo 1975-1985 le prestazioni offerte sono rimaste praticamente costanti mentre l'utenza è cresciuta tra il 1975 e il 1982 (+20%), per poi successivamente contrarsi, pur segnando una progressione sull'arco del decennio esaminato (+10%). Il tasso di copertura dei costi era nel 1985 del 60%; esso raggiungeva il 40% senza i contributi PIG e AT.

Il servizio automobilistico Vico Morcote-Olivella è gestito dal Comune di Vico Morcote; esso permette il collegamento con la linea postale Lugano-Figino-Melide-Lugano. Questo servizio gioca un ruolo marginale nell'ambito dell'insieme dei trasporti collettivi della regione, pur rivestendo una importante funzione di raccordo a

livello locale.

### L'evoluzione dei servizi delle autopostali

Il servizio delle autopostali si svolge praticamente in tutto il Cantone coprendo regioni assai eterogenee (Circondario XI)<sup>9</sup>. Da un esame complessivo delle prestazioni, della domanda e dei risultati finanziari, risulta il quadro seguente:

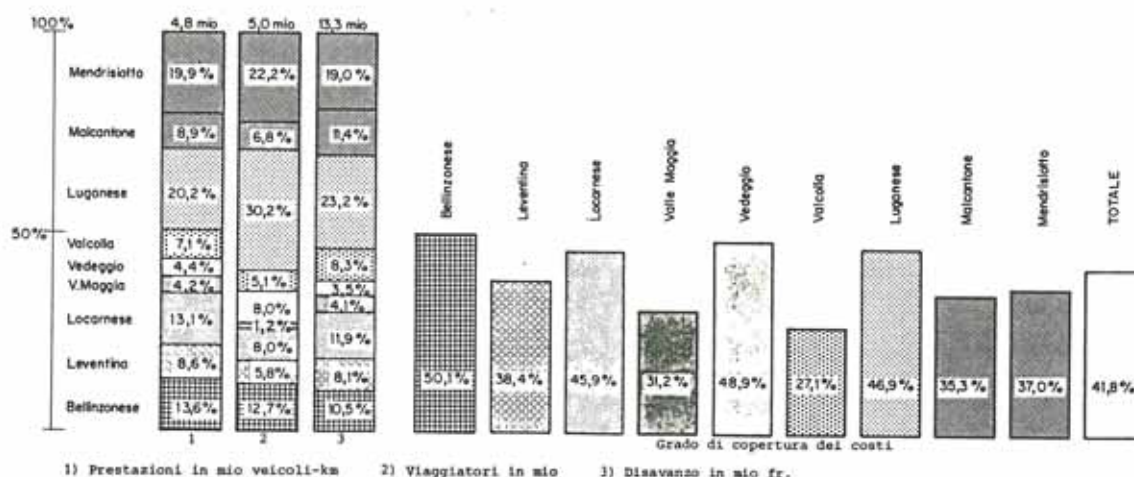
- nei comprensori del Luganese e del Mendrisioto si localizzano circa i 2/5 della rete complessiva e le prestazioni offerte raggiungono il medesimo valore; l'utenza supera il 50% del totale cantonale. Oltre il 40% del disavanzo globale è originato in queste regioni;

- Bellinzonese e Locarnese costituiscono una seconda categoria di comprensori. Essi posseggono il 25% della rete totale e producono prestazioni di pari importanza. I viaggiatori trasportati raggiungono circa il 20% come pure la loro quota nel computo del disavanzo totale;

- troviamo poi i comprensori che meno incidono nel quadro complessivo dei servizi. Si tratta della Leventina, del Malcantone, del Vedeggio e della Valcolla. Ognuno totalizza meno del 10% delle prestazioni e appena più del 5% dell'utenza. La loro quota nella ripartizione del disavanzo si fissa attorno al 5-10%;

- il servizio della Valle Maggia non comprende che il 5% della lunghezza complessiva delle linee e delle prestazioni offerte; i viaggiatori trasportati superano

Grafico 8: I servizi delle autopostali nel Cantone Ticino<sup>8</sup> nel 1985



N.B.: I servizi delle autopostali non beneficiano delle indennità per le prestazioni a favore dell'economia regionale e per l'adattamento tariffale.

(a) Non sono compresi il servizio nell'agglomerato di Bellinzona e le linee Bellinzona-Mesocco e Bellinzona-Coira.

appena l'1% del totale cantonale;

- è difficile trarre conclusioni definitive dall'esame del tasso di copertura dei costi<sup>10</sup>. Si constata come le regioni più discoste (Valle Maggia e Valcolla) abbiano i tassi più bassi (ca 3/10). Una seconda categoria di comprensori, meno periferici e con struttura socio-economica più diversificata (Leventina, Malcantone e Mendrisiotto) raggiunge tassi di copertura tra il 30 e il 40%. Infine i comprensori più dinamici dal punto di vista demografico e dell'afflusso turistico (Luganese, Locarnese e Bellinzonese, denotano tassi di copertura attorno al 50%).

Durante il periodo 1965-1985 le prestazioni offerte sono aumentate del 73,9%. I viaggiatori trasportati hanno pure registrato un incremento, che è stato tuttavia di più modeste proporzioni

(+23,2%). La progressione dei costi e dei ricavi d'esercizio è stata divergente, essendo i primi progrediti di 3,6 volte e i secondi di 2,5 volte. Il disavanzo d'esercizio si è progressivamente amplificato, raggiungendo i 13,3 milioni di franchi nel 1985. Il grado di copertura dei costi, parallelamente, è passato dal 60% al 40%.

A livello nazionale il servizio delle autopostali ha registrato nel periodo 1970-1985 un incremento delle prestazioni cui ha fatto riscontro un consistente, ma meno che proporzionale, aumento dei viaggiatori trasportati. I costi sono progrediti più rapidamente dei ricavi, generando così un deterioramento del grado di copertura dei costi, che nel 1985 era del 58% contro il 66% registrato quindici anni prima.

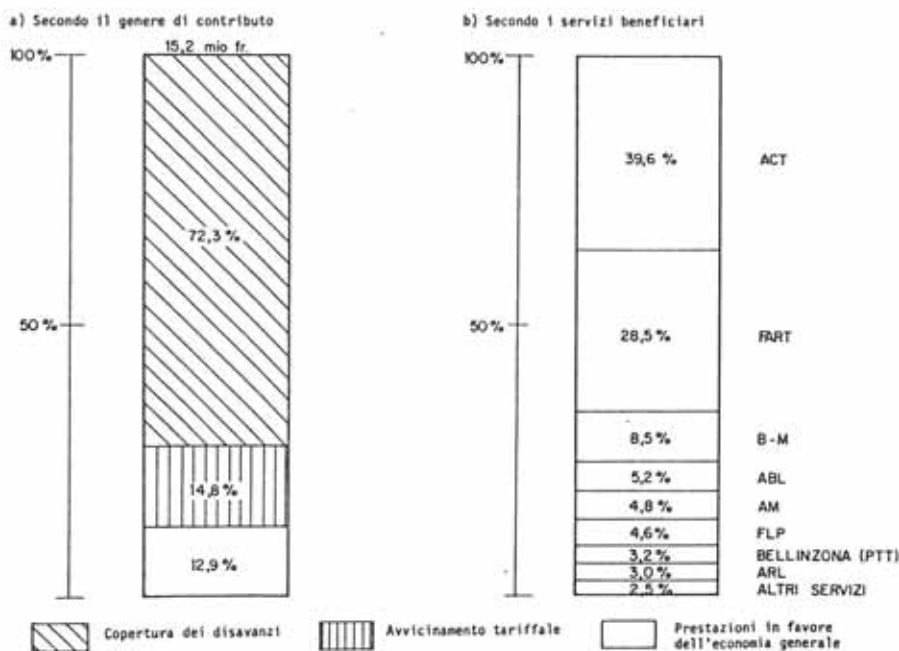
## IL RUOLO DEGLI ENTI PUBBLICI NEL FINANZIAMENTO DELLE IMPRESE DI TRASPORTO

### Le modalità del finanziamento

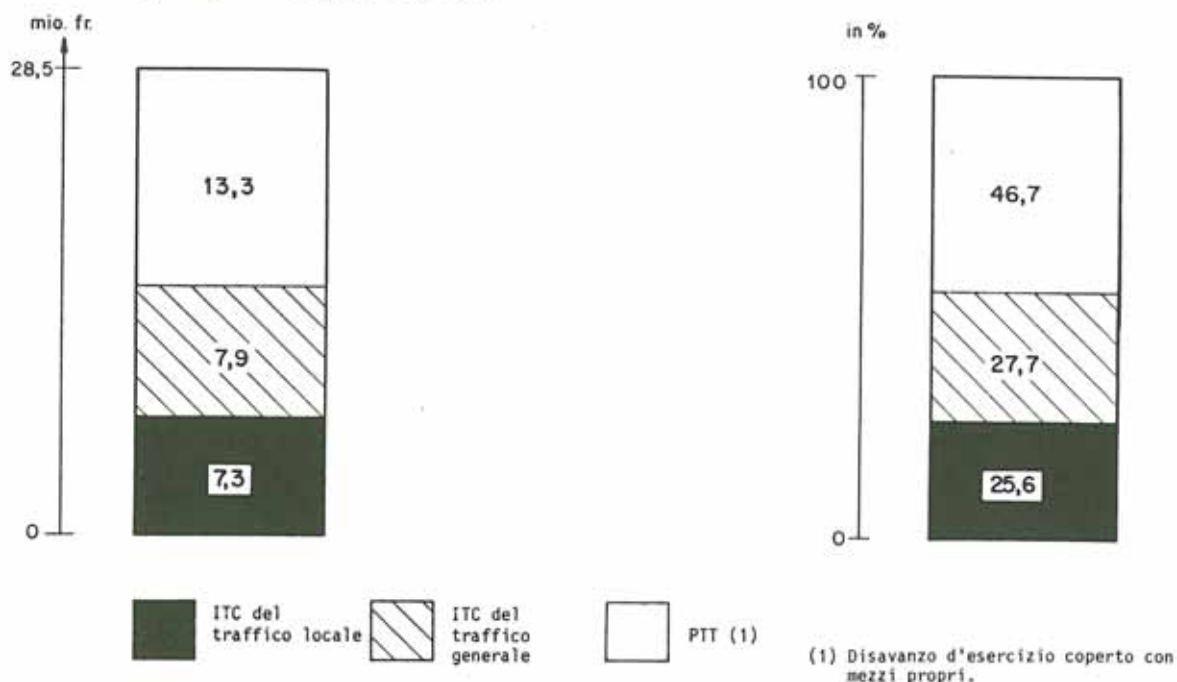
L'apprezzamento del ruolo, dell'efficacia e dell'efficienza dei servizi di trasporto collettivo si deve fondare:

- sui criteri dell'economia aziendale per una valutazione in termini strettamente finanziari;
- sui criteri dell'economia generale per una valutazione in termini sociali; quest'ultima comprende cioè costi e benefici che sono a carico rispettivamente portano vantaggi alla società e non solo

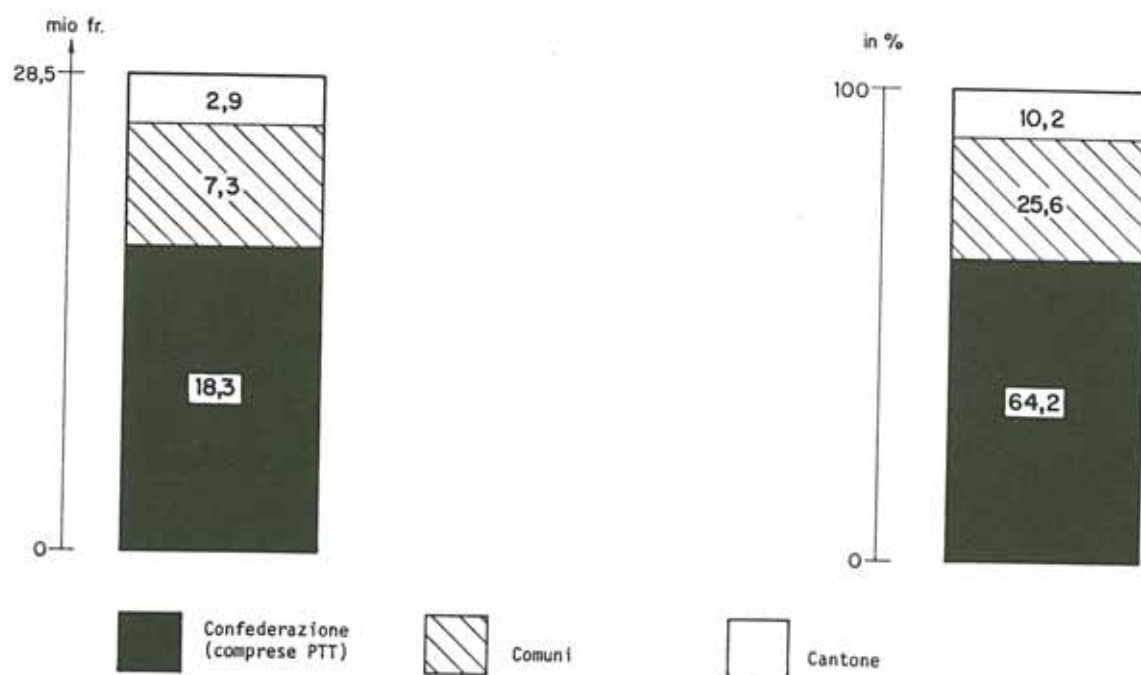
**Grafico 9: Contributi degli enti pubblici alle imprese di trasporto concessionarie nel Cantone Ticino nel 1985**



**Grafico 10: Contributi pubblici alle imprese di trasporto nel Cantone Ticino per tipo di servizio nel 1985**



**Grafico 11: Contributi pubblici alle imprese di trasporto nel Cantone Ticino secondo l'ente finanziatore nel 1985**



copertura dei disavanzi;

- concedendo aiuti per miglioramenti tecnici.

I Comuni sostengono le imprese di trasporto del traffico locale e sono chiamati a finanziare qualsiasi prestazione supplementare richiesta alle imprese del traffico generale. In casi particolari possono essere chiamati a partecipare agli interventi per miglioramenti tecnici che interessano le imprese del traffico generale.

### L'evoluzione dei contributi pubblici correnti<sup>11</sup> alle imprese di trasporto concessionate

Tra il 1970 e il 1985 i contributi degli enti pubblici alle imprese concessionate operanti nel Cantone Ticino sono passati, in termini nominali, da 2,8 a 15,2 milioni di franchi (+5,4 volte). In termini reali la crescita è stata di 2,7 volte.

La Confederazione assicurava nel 1985 il 33% dei contributi totali; il Cantone ne forniva il 18,9% e i Comuni il 48%. Quindici anni prima questi valori erano del 61, rispettivamente del 21 e del 18%.

Nel 1985 il 72,3% dei contributi pubblici era destinato alla copertura dei disavanzi d'esercizio contro il 57,1% nel 1970.

Il 40% dei contributi pubblici totali va a beneficio dell'ACT di Lugano, quasi il 30% è destinato alle FART. nettamente minore è la parte dei rimanenti servizi.

### L'evoluzione dei contributi pubblici correnti<sup>11</sup> alle imprese di trasporto concessionate e ai servizi delle autopostali

I contributi totali destinati ai servizi succitati ammontavano nel 1970 a 5,6 milioni di franchi correnti. Nel 1985 i medesimi hanno raggiunto i 28,5 milioni di franchi (+5,1 volte). In termini reali la crescita è stata di 2,5 volte.

Nel 1985 il 46,7% dei contributi erano destinati al servizio delle autopostali<sup>12</sup>; il 27,7% andava a beneficio delle imprese del traffico generale mentre il 25,6% confluiva nelle casse delle imprese del traffico locale.

Su un totale di 28,5 milioni di franchi i contributi a carico della Confederazione per le imprese concessionarie e le automobili postali ammontavano nel 1985 a 18,3 milioni di franchi; essi costituivano così il 64,2% dei versamenti pubblici complessivi. I Comuni contribuivano con 7,3 milioni di franchi, pari al 25,6%. Infine il Cantone ha versato 2,9 milioni di franchi, ossia un decimo del totale.

### L'evoluzione dei contributi pubblici destinati al miglioramento dell'esercizio

Nel periodo 1973-1987 si sono investiti a favore delle imprese concessionate 31,1 milioni di franchi, che si ripartiscono in parti pressochè uguali tra l'acquisto di materiale rotabile e veicoli e le

all'azienda in quanto unità produttrice di servizi.

Questo studio si è limitato a un esame in termini puramente finanziari.

I principali interventi della Confederazione a sostegno dei servizi collettivi del traffico generale avvengono a differenti titoli:

- per l'adattamento tariffale (AT);
- per le prestazioni in favore dell'economia generale (PIG);
- per la copertura dei disavanzi d'esercizio (DE);
- per investimenti finalizzati a miglioramenti tecnici;
- per la sostituzione di esercizi ferroviari;
- per facilitazioni tariffali dal 1 gennaio 1987).

La Confederazione, attraverso le regie delle FFS e delle PTT, assicura pure le prestazioni sulla parte preponderante della rete ferroviaria e delle autopostali del Cantone<sup>10</sup>.

Il Cantone Ticino partecipa, al sostegno dei servizi collettivi del traffico generale, in collaborazione con la Confederazione:

- assicurando contributi per la

opere infrastrutturali<sup>13</sup>.

Confederazione e Cantone hanno assicurato questi contributi in parti pressochè uguali. Una modesta partecipazione (4%) è stata richiesta ai Comuni.

A livello locale durante il periodo 1975-1987 l'ACT ha investito circa 23 milioni di franchi che, "caricati" sul conto costruzioni e quindi ripartiti su più periodi d'esercizio, ne influenzano il risultato annuale.

Tra il 1966 e il 1978 Confederazione e Cantone hanno versato 6,2 milioni di franchi per la sostituzione di servizi ferroviari con altri su strada. Lo Stato centrale ha assunto circa il 70% di questi oneri.

Note

<sup>1</sup>Si tratta dei servizi del traffico locale secondo la Legge federale sulle fer-

rovie

<sup>2</sup>Si tratta dei servizi del traffico generale secondo la Legge federale sulle ferrovie

<sup>3</sup>I servizi delle autopostali nell'agglomerato bellinzonese e sulla linea Bellinzona-Mesocco non sono compresi in questa categoria in quanto, pur essendo gestiti dall'azienda delle PTT, godono di uno, statuto diverso. I primi sono equiparati, come si è detto, a servizi locali, i secondi a servizi suburbani o del traffico generale.

<sup>4</sup>Nel 1975 non erano ancora riconosciute indennità di questo tipo. In prevalenza si tratta di una quota dei proventi delle tasse di parcheggio prelevate nella città di Lugano e devolute all'ACT quale indennità per il suo contributo alla gestione del traffico urbano

<sup>5</sup>La funicolare degli Angioli è chiusa all'esercizio dal 1986; è previsto il suo ripristino a medio termine

<sup>6</sup>Solo servizio viaggiatori

<sup>7</sup>Si tratta delle linee da Locarno verso

Mergoscia, Cugnasco, Roncos/Ascona e Brissago

<sup>8</sup>Sono compresi i contributi PIG e AT

<sup>9</sup>Queste considerazioni si basano su dati che non comprendono il servizio PTT nell'agglomerato di Bellinzona e le linee Bellinzona-Mesocco e Bellinzona-Coira

<sup>10</sup>Al servizio delle autopostali la Confederazione non riconosce alcun diritto ai contributi PIG, AT, per miglioramenti tecnici e per la copertura dei disavanzi d'esercizio

<sup>11</sup>Si intendono quelli non connessi a investimenti

<sup>12</sup>Servizi nell'XI Circondario senza le linee Bellinzona-Mesocco, Bellinzona-Coira, quelle del Gambarogno, quella tra Morcote e Melide e il servizio nell'agglomerato di Bellinzona

<sup>13</sup>Si tratta dei contributi per miglioramenti tecnici secondo la legge federale sulle ferrovie