

Rapporto

numero	data	Dipartimento
7733 R	12 maggio 2020	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione gestione e finanze
sul messaggio 16 ottobre 2019 concernente le richieste di:**

- **approvazione dell'offerta di trasporto pubblico 2021 in funzione dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri e**
- **stanziamento di un credito quadro di 461.4 milioni di franchi, di cui 355.6 milioni a carico del Cantone e 105.8 milioni a carico dei Comuni, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2020-2023**

1. RICHIESTA, SCOPO E SINTESI DEL MESSAGGIO GOVERNATIVO

1.1 Richiesta

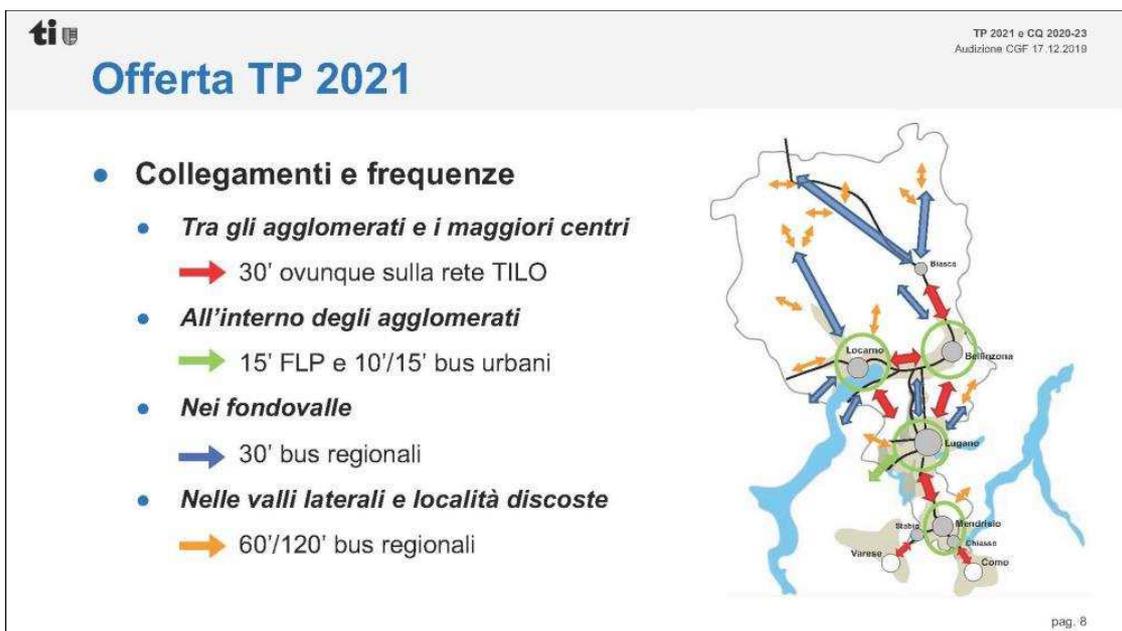
Secondo la Legge cantonale sui trasporti pubblici (LTPub) il Gran Consiglio decide le modifiche sostanziali dell'offerta di trasporto pubblico e determina l'impegno finanziario quadriennale a copertura del costo non coperto delle linee regionali e di quelle urbane. Da qui la richiesta del Consiglio di Stato di **approvare e finanziare – tramite un credito quadro quadriennale per il periodo 2020-2023 – la nuova offerta di trasporto pubblico 2021, che consiste in un profondo potenziamento dell'offerta su gomma e su rotaia da attuarsi a seguito dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri** (programmata per dicembre 2020) e volto ad offrire alla popolazione del nostro Cantone **una rete di trasporto pubblico capillare, frequente e attrattiva**. La richiesta finanziaria è quantificata in un credito quadro di **CHF 461'400'000, di cui CHF 355'600'000 a carico del Cantone** e CHF 105'800'000 a carico dei Comuni. **La nuova offerta è stata allestita e coordinata dal Cantone su proposta delle Commissioni regionali dei trasporti e in collaborazione con Municipi e imprese di trasporto**. Dopo essere stata adottata dal Consiglio di Stato è stata intimata ai Comuni, i quali hanno potuto presentare opposizione al Gran Consiglio. Sta ora al legislativo cantonale approvare l'offerta di trasporto e decidere delle opposizioni dei Comuni. Dopo l'approvazione del Gran Consiglio, il Consiglio di Stato stipulerà i relativi mandati di prestazione (contratti di diritto pubblico) con le imprese conformemente all'offerta di trasporto pubblico.

1.2 Nuova offerta di trasporto pubblico

Nel dicembre 2020 è programmata l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri che riorganizzerà – e rivoluzionerà – la rete dei trasporti pubblici su ferro, avvicinando fortemente Lugano a Bellinzona (il tempo di viaggio si ridurrà a circa 15 minuti) e a Locarno (circa 30 minuti senza interscambio a Giubiasco e con fermata in tutte le stazioni tra S. Antonino e Locarno). **Oltre al dimezzamento dei tempi di percorrenza tra Sotto e Sopraceneri è previsto anche un aumento delle frequenze e un importante incremento delle prestazioni**

di trasporto. Per approfittare appieno di questa opportunità e mettere a disposizione della popolazione un servizio di trasporto pubblico più attrattivo, grazie a coincidenze snelle tra i servizi bus e la rete ferroviaria durante tutto la giornata, **il Consiglio di Stato ha deciso di adattare l'intera catena di trasporto pubblico, elaborando un progetto di riorganizzazione e potenziamento (+56% veicoli-km) della rete del trasporto pubblico regionale e urbano in tutto il Cantone**, oggetto del presente messaggio. Le linee principali hanno in genere una cadenza di 30' su tutto l'arco della giornata (06:00-20:00 dal lunedì alla domenica); alla sera il servizio è generalmente assicurato fino alla mezzanotte con una cadenza inferiore, in molti casi oraria. Sulle linee secondarie l'orario sarà potenziato in modo differenziato tenendo in conto la domanda potenziale e le specifiche esigenze nel comparto di riferimento. In genere da ogni località sarà possibile raggiungere il polo di riferimento entro le ore 06:00 (e gli altri agglomerati del Cantone entro le 07:00) e sarà possibile rientrare al proprio domicilio partendo dal polo di riferimento a mezzanotte (verso zone più periferiche alle 20:00).

Fra gli **obiettivi** del nuovo concetto di trasporto pubblico 2021 l'aumento di coerenza e integrazione dell'offerta bus con la rete ferroviaria, la possibilità di effettuare tutta la catena degli spostamenti con il trasporto pubblico, la volontà di sfruttare l'effetto volano dell'apertura del tunnel di base del Ceneri e di contribuire a realizzare la *Città Ticino*. Fra i **principi** alla base dell'offerta invece il potenziare il servizio bus per garantire sufficiente capacità da/verso la rete ferroviaria, l'ampliare l'estensione oraria del servizio sulla giornata, l'intensificare le frequenze e l'allacciare bacini attualmente serviti in modo insufficiente, come mostrato nelle seguenti infografiche (per i dettagli si rinvia alle pagine 17-70 del messaggio governativo).



Offerta TP 2021

- **Estensione oraria**

- ➔ **Tra gli agglomerati e i centri (rete TILO)**

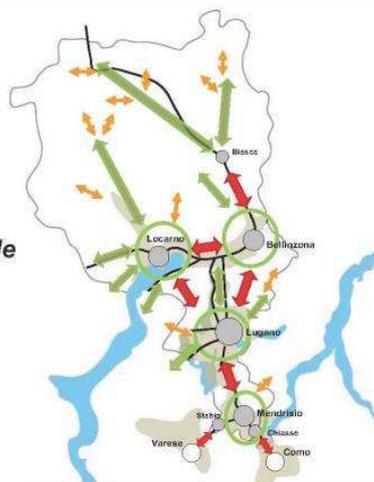
- Prima corsa: 5:00/5:30
 - Ultima corsa: 0:30/1:00

- ➔ **All'interno degli agglomerati e nei fondovalle**

- Primo arrivo in centro: 6:00
 - Ultima partenza dal centro: 24:00

- ➔ **Nelle valli laterali e località discoste**

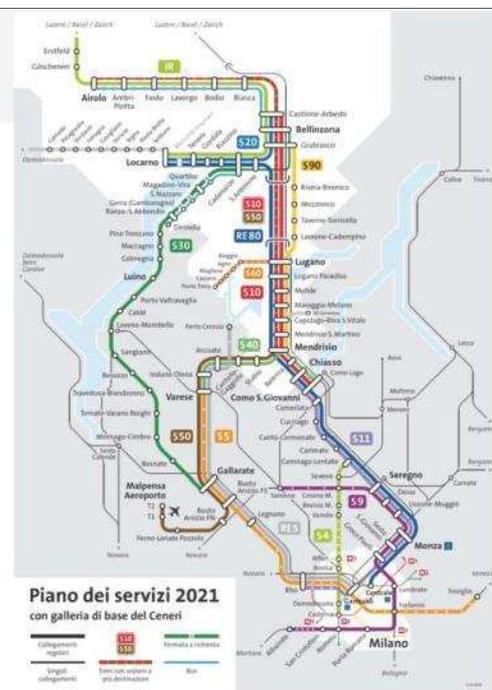
- Primo arrivo in centro: 6:00
 - Ultima partenza dal centro: 20:00



pag. 9

Offerta TP 2021

- Aziende di trasporto: 9
- Linee: 123
- Fermate: 1'500
- Veicoli-km al giorno: 80'000
- Veicoli-km all'anno: 28.7 mio
- Aumento prestazioni: +56%
- Autisti supplementari: 250



Piano dei servizi 2021
con galleria di base del Ceneri

pag. 10

Si precisa che, per quanto riguarda le tariffe, si continuerà ad applicare il sistema tariffale attualmente in vigore e valido sulla rete di trasporto pubblico di tutto il territorio cantonale e del Moesano che fa capo alla Comunità tariffale arcobaleno (CTA).

1.3 Sensibilizzazione e monitoraggio

La portata del cambiamento che si prospetta per la mobilità del nostro Cantone Ticino con la nuova offerta impone un accompagnamento tramite un **piano strutturato d'informazione e di sensibilizzazione** volto alla promozione di una consapevolezza diffusa in merito ai benefici e alle opportunità che il nuovo sistema di trasporto pubblico offrirà e, di conseguenza, a una sua positiva affermazione. Le fasi e le attività della campagna dovranno dapprima stimolare l'utente potenziale a prendere coscienza del potenziamento in atto, successivamente far comprendere i vantaggi della nuova offerta e infine stimolare la prova

diretta. Il costo totale per le attività di informazione e sensibilizzazione è stimato in 1'350'000 CHF, suddiviso in 500'000 CHF nel 2020 e 850'000 CHF nel 2021.

Allo scopo di quantificare le variazioni di domanda e offerta e di verificare le modifiche nelle abitudini di mobilità delle persone che fanno capo ai mezzi pubblici all'interno del nostro territorio a seguito dell'apertura della galleria di base del Ceneri e dell'introduzione del nuovo concetto di trasporto pubblico è inoltre previsto un **monitoraggio degli effetti del potenziamento del trasporto pubblico** suddiviso in tre fasi: analisi dei dati quantitativi, inchiesta tra i passeggeri della rete TILO e inchiesta tra la popolazione. Il costo totale stimato per le tre fasi di monitoraggio è di 400'000 CHF, di cui 50'000 CHF nel 2022 e 350'000 CHF nel 2023.

1.4 Opposizioni

I Comuni di Gambarogno, Orselina, Prato Leventina, Quinto, Riviera e il Patriziato di Carona hanno presentato al Gran Consiglio delle opposizioni alla nuova offerta di trasporto pubblico 2021. In sintesi il Consiglio di Stato propone:

- di respingere l'opposizione del **Comune di Gambarogno** volta da un lato ad aumentare la cadenza oraria del TILO S30 Bellinzona-Luino-Gallarate e dall'altro ad accorpare le zone tariffarie nel Comune;
- di respingere l'opposizione del **Comune di Orselina** chiedente l'istituzione di un servizio diretto e più rapido tra Orselina e Locarno-Muralto;
- di respingere l'opposizione del **Comune di Prato Leventina** volta da un lato a riattivare la stazione di Rodi-Fiesso e dall'altra di ridefinire la chiave di riparto dei costi del traffico regionale tenendo maggiormente conto di qualità e quantità dell'offerta;
- di accogliere parzialmente l'opposizione del **Comune di Quinto** chiedente che le corse nel periodo estivo (giugno - ottobre) che servono la funicolare del Ritom diano coincidenza con i treni alla stazione di Ambri-Piotta e non ad Airolo. Il Consiglio di Stato è dunque invitato a definire nell'orario di dettaglio le modifiche della linea 117;
- di respingere l'opposizione del **Comune di Riviera** postulante una revisione dell'offerta delle linee 221/222 e dell'aliquota delle indennità a carico dei Comuni;
- di dichiarare irricevibile l'opposizione del **Patriziato di Carona**, non legittimato a ricorrere, in merito all'aumento delle corse per la linea 434 Lugano-Carona.

Per le motivazioni del Consiglio di Stato si rinvia alle pagine 87-92 del messaggio governativo e allo specifico capitolo di questo rapporto.

1.5 Credito quadro 2020-2023

Rispetto a quanto richiesto per i periodi precedenti (292.2 milioni di franchi, di cui 232 a carico del Cantone, per il quadriennio 2012-2015; 290.2 milioni di franchi, di cui 225.4 a carico del Cantone, per l'intervallo 2016-2019), il credito quadro richiesto dal Consiglio di Stato per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2020-2023 è evidentemente ben superiore: 461.4 milioni di franchi, di cui **355.6 milioni a carico del Cantone. Dal 2021, insomma, il contributo annuale da parte del Cantone aumenterà di CHF 30'000'000, passando da circa 65 milioni a circa 95 milioni.** L'importo della tassa di collegamento non è al momento considerato.

Quantificazione del credito quadro per il quadriennio 2020-2023 [mio CHF]

Anno	Indennità costo non coperto	Ripartizione [mio CHF]				
		CH	TI	Comuni TRV	Totale TI e Comuni TRV	Comuni TP urbano
2020	164.3	64.4	65.2	19.5	84.7	15.2
2021	223.9	79.5	95.6	28.4	124.0	20.4
2022	226.7	80.5	96.8	28.8	125.6	20.6
2023	229.5	81.5	98.0	29.1	127.1	20.9
Totale	844.4	305.9	355.6	105.8	461.4	77.1

2. APPROFONDIMENTI COMMISSIONALI

Essendo il messaggio di particolare importanza strategica e finanziaria, la Commissione gestione e finanze – unitamente alla Commissione ambiente, territorio ed energia – ha proceduto a tutta una serie di approfondimenti.

2.1 Audizione Consiglio di Stato

Il 17 dicembre 2019 la Commissione gestione e finanze ha proceduto con l'audizione di Consiglio di Stato e servizi del Dipartimento del territorio: all'ordine del giorno non solo il messaggio oggetto di questo rapporto, ma anche una panoramica e una discussione sul sistema tariffale, sul quale sono pendenti in Commissione diversi atti parlamentari.

Durante l'audizione il Consigliere di Stato ha ribadito **l'importanza e il carattere innovativo del messaggio governativo**: a mente del Governo è infatti il passaggio a un trasporto pubblico di nuova generazione (2.0) attraverso un potenziamento generale a seguito dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri (il messaggio propone infatti maggiori prestazioni non solo legate alla galleria di base, ma anche in termini di offerta su gomma nei principali agglomerati in modo da raggiungere le stazioni principali). Il Consigliere di Stato ha inoltre ribadito due elementi importanti:

- da un lato il fatto che **l'impostazione generale sia stata condivisa, nelle forme ordinarie, con i Comuni e con le Commissioni regionali dei trasporti**; ne è prova che le opposizioni pervenute sono poche e di dettaglio;
- dall'altro i **vantaggi occupazionali** della proposta governativa: al maggior onere a carico del Cantone dell'ordine di una trentina di milioni di franchi all'anno fanno riscontro diverse centinaia di posti di lavoro sicuri e correttamente remunerati. Si pensi al fabbisogno di 250 autisti, una quarantina di macchinisti e altrettanti impiegati nelle retrovie (personale tecnico nelle officine, nei depositi, nell'amministrazione, ecc.). Posti di lavoro per i quali è stato attivato un programma di reclutamento e formazione in collaborazione con le aziende di trasporto e la Sezione del lavoro per assicurare l'assunzione di personale residente.

Fra gli obiettivi segnalati a medio termine a livello politico quello di avere la rete TILO ogni 15 minuti almeno negli orari di principale afflusso. Al momento vi sono però difficoltà in ragione della scarsità di tracce e del conflitto tra il trasporto regionale e il trasporto merci.

Ai dubbi sollevati in merito all'**infrastruttura ferroviaria** attuale che, al di là della galleria del Ceneri, non verrà di molto potenziata e che già oggi sembrerebbe mostrare qualche fragilità anche in termini di puntualità del servizio, il Dipartimento del Territorio ha confermato che la

capacità della rete è data e sorvegliata dalla Confederazione. Oggi ci sono molti cantieri in corso, che sono una delle cause dell'instabilità dell'orario delle FFS; una parte di questi sarà conclusa con l'apertura del Ceneri – mentre un'altra parte rimarrà attiva, ad esempio il terzo binario di Bellinzona con la fermata in Piazza Indipendenza, che sarà concluso tra cinque o sei anni – e ci si augura che di conseguenza la puntualità migliori. Altri fattori di disagio sono i ritardi importati dall'Italia (soprattutto sull'asse Milano-Chiasso) e, per gli autobus, il traffico, fattore che i programmi di agglomerato cercano di attenuare attraverso la realizzazione di specifiche infrastrutture (vedi corsie preferenziali) o modifiche di tracciato (per la prima volta il bus passerà dalla galleria Veduggio-Cassarate, accelerando i tragitti nel Luganese).

Per quanto riguarda il **potenziale di crescita** a livello di capacità durante le ore di punta, il Dipartimento del territorio precisa che nel medio termine potrebbero servire treni a due piani ogni dieci minuti con doppie composizioni, qualora si volesse spostare in maniera significativa lo *split modale* tra trasporto pubblico e trasporto privato. Non si può infatti negare che il Ticino ha bisogno di tracce, anche perché vengono riservate indiscriminatamente sulle 24 ore tracce per il trasporto merci senza neppure sapere se saranno utilizzate o meno e anche se il treno merci potrebbe viaggiare in una fascia oraria diversa dall'ora di punta della mobilità regionale: tale problema andrà secondo il Dipartimento del territorio risolto con le FFS e con la Confederazione.

Durante l'audizione è stato toccato il tema dell'**appalto delle linee**, che è stato specificato già essere concessionate (per la maggior parte valgono le concessioni precedenti anche con il potenziamento), e quello del **grado di copertura dei costi**, di fatto variabile tra il 10% e il 50% (il che significa che su ogni linea i committenti – Confederazione, Cantone e Comuni – versano dal 50% al 90% dei costi totali), per una media che nel complesso si attesta attorno al 30%-35%.

Pur non essendo oggetto del messaggio governativo, la Commissione ha voluto trattare anche la questione del **sistema tariffale**. Il Dipartimento ha precisato come non sia immaginabile per l'anno prossimo introdurre modifiche sostanziali al programma. Tecnicamente, sarebbe fattibile modificare i prezzi. La modifica della struttura delle zone o l'impostazione della comunità tariffale necessitano invece di tempo in più, in quanto vi sono vincoli sia informatico-tecnici sia di regole nazionali.

2.2 Domande supplementari al Consiglio di Stato

A seguito dell'audizione, il 15 gennaio 2020 la Commissione – su impulso dei gruppi PS e Verdi – ha sottoposto al Consiglio di Stato una serie di altre domande puntuali allo scopo di

- avere un quadro riassuntivo delle modifiche proposte,
- chiedere maggiori dettagli sulla procedura di raccolta, elaborazione e formalizzazione dell'offerta fatta propria dal Consiglio di Stato,
- chiarire alcuni dubbi puntuali sull'offerta proposta in relazione agli obiettivi generali dichiarati nel messaggio governativo,
- chiedere se parallelamente alla trattazione del messaggio in oggetto non fosse possibile rivedere alcune incongruenze sulle zone tariffali oggi in vigore, che vedono, ad esempio, comuni di medie dimensioni inseriti in due diverse zone tariffali o valli toccate addirittura da 3 zone.

È stato inoltre richiesto se il Consiglio di Stato non ritenesse opportuno sostenere i Comuni e gli Enti che già oggi organizzano trasporti nei finesettimana oltre alle ore 24.00, come pure

i collegamenti serali “su chiamata” nelle zone più discoste. Infine si è chiesto se un potenziamento dell’offerta ferroviaria negli orari di punta tra Chiasso e Lugano fosse effettivamente limitato o addirittura precluso a causa della mancanza di tracce disponibili in quanto occupate dal traffico merci.

Alla luce delle risposte ricevute il 29 gennaio si è ritenuto utile inviare, il 12 febbraio, alcune domande di complemento alle precedenti che sono state evase dal Consiglio di Stato il 19 febbraio.

Nel merito il Consiglio di Stato ha fornito le necessarie risposte alle domande di comprensione e informazioni inoltrate, confermando l’impegno, nell’implementazione del nuovo orario, di colmare alcune lacune riscontrate nell’offerta serale per alcune tratte del Mendrisiotto, ha confermato la sua intenzione di lasciare alla responsabilità dei Comuni e di altri Enti l’organizzazione dell’offerta serale oltre le ore 24.00 e nelle zone discoste, ha rassicurato sulla volontà di garantire, in caso di necessità, un potenziamento dell’offerta sulla tratta Chiasso-Lugano anche grazie a treni più lunghi o a due piani, ha infine confermato che la revisione delle zone tariffali è un lavoro lungo e di complessa concertazione per cui ci vorranno alcuni anni per poter ridefinire in modo completo il quadro tariffale in Ticino.

2.3 Il parere della Commissione ambiente, territorio ed energia (CATE)

Nel suo parere all’indirizzo della Commissione gestione e finanze – allegato al rapporto – la Commissione ambiente, territorio ed energia, non entrando nel merito delle questioni finanziarie, si è concentrata in particolare sulle opposizioni presentate da alcuni Comuni in merito alla nuova offerta di trasporto pubblico 2021. Lo fa riprendendo anche un altro rapporto della stessa Commissione, quello sul messaggio 7615 relativo ai ricorsi presentati contro le modifiche del Piano direttore cantonale n. 11 del giugno 2018 (scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese; scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese; scheda R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese; scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto; scheda R8 Grandi generatori di traffico; scheda M7 Sistema ferroviario regionale; scheda M8 Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l’Italia dal Mendrisiotto; scheda M10 Mobilità lenta). **In sostanza la CATE non solo rinvia alle decisioni già prese dal Gran Consiglio, approvando il citato rapporto, di non considerare la riapertura della stazione di Rodi-Fiesso e di inserire la fermata Cresciano-Osogna, Comune di Riviera, come informazione preliminare, ma soprattutto invita “ad approfondire le richieste del Comune di Riviera volte a servire meglio il proprio territorio, ampliarsi in seguito all’aggregazione e che negli ultimi anni ha subito un’importante evoluzione edificatoria”.**

2.4 Audizione dei Comuni oppositori

In data 30 aprile sono infine stati sentiti dai relatori – in videoconferenza – i rappresentanti dei Comuni oppositori di Gambarogno, Orselina, Prato Leventina, Quinto e Riviera che hanno così potuto portare ragioni e argomenti delle loro opposizioni o proposte.

3. CONSIDERAZIONI COMMISSIONE GESTIONE E FINANZE

3.1 Considerazioni generali

La Commissione gestione e finanze condivide la necessità e l'impostazione della nuova offerta di trasporto pubblico che, oltre a beneficiare della nuova apertura del tunnel di base del Ceneri e della relativa bretella verso il Locarnese, intende adattare e sviluppare l'intera catena di trasporto pubblico, cercando sia di rendere più attrattivo il servizio di trasporto pubblico, sia di estendere a tutto il territorio, regioni periferiche comprese, benefici e opportunità derivanti dagli importanti investimenti infrastrutturali operati dalla Confederazione. Se forse parlare di rivoluzione appare ambizioso – ma neanche troppo – di certo siamo di fronte a un cambiamento epocale con un aumento delle prestazioni di oltre il 50% a fronte di una maggiore spesa di una trentina di milioni l'anno per le casse cantonali. Un cambiamento epocale per il trasporto pubblico che, diventando ancora più concorrenziale, si spera possa ulteriormente contribuire a migliorare viabilità e vivibilità del nostro territorio: i trasporti pubblici costituiscono infatti un elemento importante per la gestione complessiva della mobilità, concorrono a migliorare l'attrattività del nostro territorio e contribuiscono a garantire un'elevata qualità di vita.

Un'impostazione, quella del trasporto pubblico 2021, e una quantificazione, quella del credito quadro di CHF 461'400'000 che la Commissione gestione e finanze dunque sostiene con convinzione – seppur con qualche auspicio a breve/medio termine – nonostante lo stato di difficoltà in cui ci troviamo a seguito della diffusione del coronavirus sul nostro territorio. Per quanto lunga e difficile possa essere l'emergenza sanitaria, si confida che questa prima o poi sarà risolta e perciò, presto o tardi, non solo si potrà e dovrà tornare a muoversi sul territorio in maniera efficace e sostenibile, ma anche la mobilità potrà essere un fattore di competitività importante per il rilancio di tutto il Ticino. Se poi il periodo dovesse generare grandi cambiamenti nelle abitudini e nelle condizioni di lavoro – si pensi alla generalizzazione del telelavoro o alla riduzione degli spostamenti, così come alla paura della condivisione con un ritorno al traffico individuale motorizzato – vi sarà il tempo per assorbirli e aggiustare il tiro (da qui l'importanza del monitoraggio costante e qualificato, per il quale è peraltro previsto un contributo finanziario); questo tenendo comunque conto che le abitudini sono dure a cambiare, che non si prevede un cambiamento sostanziale nelle pratiche e nelle politiche legate alla mobilità e che la capacità stradale non è aumentata. In merito a eventuali timori legati alla salute e alla condivisione del mezzo di trasporto, si rileva inoltre come a maggior ragione occorre il potenziamento che mette a disposizione capacità supplementari. In breve, **la Commissione gestione e finanze non ritiene che sia al momento il caso di rimettere in questione un lavoro di programmazione durato oltre un decennio e capace di consolidare un'impostazione generalmente condivisa.** Ciò nonostante, si ritiene doveroso precisare che – a dipendenza degli eventi legati alla diffusione del coronavirus nei prossimi mesi e delle variabili ad essa collegata, come ad esempio la messa in esercizio della galleria del Ceneri, la completazione di altri interventi infrastrutturali, la fornitura dei mezzi di trasporto, la formazione degli autisti o ancora la situazione finanziaria del Cantone – è data facoltà al Consiglio di Stato – d'intesa con le Commissioni regionali dei trasporti, i Comuni e le imprese di trasporto – di procedere con un'implementazione posticipata o a tappe del nuovo concetto di trasporto pubblico 2021, che resta comunque un obiettivo da realizzarsi il prima possibile. In questo senso il credito quadro è da intendersi come tetto massimo di spesa e si invita il Consiglio di Stato a informare regolarmente il Gran Consiglio sul suo utilizzo. La Commissione gestione e finanze ha inoltre deciso di non affrontare in questa sede il tema, sensibile e delicato, del **sistema tariffario**, che di fatto esula dal messaggio governativo. Essendoci comunque alcuni punti di domanda e alcune perplessità, come anche diversi atti parlamentari pendenti, si prende l'impegno di tornare sul tema quanto prima.

La nuova offerta 2021 non prevede prestazioni cantonali, né un sostegno mirato sia alle linee bus dopo la mezzanotte nei fine settimana, sia rispetto ad un'offerta "su chiamata" serale nelle regioni più discoste. Nel merito, la Commissione ritiene che queste offerte possano coprire, in alcune realtà locali o in alcuni giorni della settimana o in particolari periodi stagionali, un bisogno mirato di mobilità per alcune fasce della popolazione. In tal senso riteniamo utile che il Cantone preveda, con un apposito contributo, un sostegno mirato, commisurato ad un documentabile bisogno e ai principi della proporzionalità da parte degli Enti promotori, ai progetti di collegamento notturni o verso le destinazioni più discoste proposti dai Comuni o da altri Enti territoriali (ad esempio per un periodo al massimo di tre anni e con un contributo massimo del 20% rispetto al costo previsto, per permettere così agli Enti promotori la verifica dell'effettivo bisogno del servizio offerto, nonché la sostenibilità finanziaria, per loro, di una simile offerta). **La Commissione della gestione e delle finanze invita quindi il Consiglio di Stato ad approfondire tale opzione e, qualora il credito quadro lo permettesse, a procedere con dei finanziamenti di progetti pilota in tal senso.**

Fra gli auspici della Commissione della gestione e delle finanze anche la **realizzazione di P&R nei pressi delle stazioni ferroviarie**, in modo da facilitare l'intermodalità, e **una spinta alla decarbonizzazione della mobilità e a una conseguente riduzione delle emissioni di CO₂**. Spinta che parzialmente già si riscontra nel grande potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico (+56%) che si spera contribuisca alla diminuzione del traffico individuale motorizzato, nel rinnovo delle flotte (almeno Euro 6) e nei progetti pilota di mobilità elettrica promossi da alcune aziende di trasporto sulla base di evidenze scientifiche. È ad ogni modo auspicato il passaggio nei prossimi anni (orizzonte 2028-30) a tecnologie ancora meno inquinanti perlomeno a livello urbano.

Un'ultima considerazione generale per la mobilità del futuro non può non focalizzarsi sul **completamento di Alp Transit a sud di Lugano**. Con l'entrata in funzione del tunnel di base del Ceneri – e l'implementazione del concetto di trasporto pubblico 2021 – si chiuderà infatti una prima fase dei lavori inerenti le nuove trasversali ferroviarie alpine: dopo un percorso di quasi 30 anni si arriva quindi a concretare parte del progetto che più di ogni altro negli ultimi decenni ha fatto sognare la Svizzera e che si inserisce nel contesto sempre attuale della croce federale della mobilità, con una Svizzera collegata e unita da ovest ad est, da nord a sud. A fronte di questo importante traguardo intermedio non si può però essere soddisfatti delle prospettive per i prossimi decenni: è infatti chiaro a tutti che se non si procederà a breve con il completamento dell'opera con il tracciato a sud di Lugano e l'aggiramento Bellinzona, o quantomeno alla sua progettazione, il rischio è che per un lungo periodo, interessi contrastanti di vario tipo, ne facciano ritardare irrimediabilmente la realizzazione e che si rimanga ancora per decenni con un'opera straordinaria ma incompleta. Anche perché la questione va ben oltre una mera rivendicazione territoriale, essendo il nostro Cantone attraversato da degli assi di trasporto nazionali e internazionali, con futuri forti potenziali di ricupero nel traffico passeggeri inter-metropolitano e mutamenti nello scenario dei trasporti merci e nelle politiche dei transiti alpini e del trasferimento delle merci dalla gomma al ferro.

3.2 La nuova offerta di trasporto pubblico per il Sopraceneri (Tre Valli, Bellinzonese e Locarnese)

3.2.1 Le linee ferroviarie di lunga percorrenza

Le linee di lunga percorrenza che serviranno il Canton Ticino a partire da dicembre 2020 sono:

- da un lato l'EC Zurigo–Bellinzona–Lugano–Milano e l'IC Zurigo/Basilea–Bellinzona–Lugano (–Chiasso) che insieme garantiscono per gran parte della giornata **un collegamento ogni 30 minuti** con il Nord dell'Alpi;

- dall'altro l'**IR Zurigo/Basilea–Airolo–Bellinzona–Locarno** che transita ogni ora lungo la tratta di montagna del San Gottardo, con fermata in tutte le stazioni attualmente servite in Leventina dall'**RE Bellinzona–Erstfeld** (Airolo, Ambri-Piotta, Faido, Lavorgo, Bodio, Biasca, Castione-Arbedo, Bellinzona, Giubiasco, Cadenazzo, Tenero, Locarno) e collegando direttamente il Locarnese con il Nord delle Alpi.

Le tre linee (EC, IC e IR) saranno in concessione a FFS, ma l'IR verrà gestita in subappalto dall'impresa ferroviaria *Schweizerische Südostbahn* (SOB). **Nuova offerta, quest'ultima, che oltre a collegare direttamente il Locarnese permetterà di servire le regioni di montagna della Riviera e della Leventina con nuovi treni *Traverso*, si spera compensando almeno in parte gli svantaggi venutisi a creare con l'apertura del tunnel di base del Gottardo AlpTransit che ha tagliato fuori dai collegamenti ferroviari veloci le stazioni a Nord di Bellinzona.**

3.2.2 Il servizio ferroviario regionale TILO e FART

La **caratteristica principale** della nuova rete TILO è ovviamente rappresentata dalla **galleria di base del Ceneri**, attraverso la quale circoleranno pure i treni regionali permettendo un dimezzamento dei tempi di percorrenza tra **Sotto e Sopraceneri (Bellinzona- Lugano in 15 minuti; Locarno-Lugano in 30 minuti senza interscambio a Giubiasco e con fermata in tutte le stazioni tra S. Antonino e Locarno): sicuramente un passo avanti per la mobilità in Ticino**. Fra le novità sono da segnalare in particolare la nuova linea S90 Giubiasco–Rivera-Bironico–Lugano–Mendrisio con transito dalla **linea di montagna del Ceneri** e il **nuovo collegamento diretto da Locarno**, vale a dire la nuova linea RE80 Locarno–Lugano–Chiasso–Milano con transito attraverso la galleria di base del Ceneri. Collegamento diretto permesso dalla bretella di Camorino, finanziata interamente dal Cantone a complemento della galleria del Ceneri.

Come già specificato il trasporto pubblico 2021 prevede una cadenza semioraria tra i centri del Cantone. Nel concreto tra Bellinzona e Lugano ci saranno ogni ora due TILO (uno ogni mezz'ora) e uno o due Intercity (quindi tre o quattro treni all'ora tra Bellinzona e Lugano); tra Giubiasco e Lugano ci saranno poi ancora due treni sulla tratta vecchia del Ceneri, che per ragioni infrastrutturali avranno il capolinea a Giubiasco. Tra Locarno e Bellinzona ci sarà un TILO ogni mezz'ora più un treno supplementare Interegio ogni ora proveniente dalla Svizzera interna (dunque tre treni all'ora); tra Locarno e Lugano ci saranno invece due TILO all'ora (uno ogni mezz'ora).

A tendere l'obiettivo è portare la cadenza dei TILO tra i poli dai 30 ai 15 minuti (almeno negli orari di punta), ma vi sono delle importanti difficoltà da superare, quali la scarsità di tracce e il trasporto merci. Con la realizzazione del terzo binario tra Giubiasco e Bellinzona (ora in progettazione) diventerà possibile tra Locarno e Bellinzona (per Lugano lo è già di principio considerando le linee di lunga percorrenza), mentre sarà più complicato per la tratta Locarno-Lugano. Il Consiglio di Stato – con rapporto del 30 aprile 2019 (n. 7661) – ha infatti respinto una mozione di Bruno Storni e cofirmatari (Badasci, Balli, Buzzini, Crugnola, Dadò, Ferrari, Garobbio e Pini) chiedente di attivarsi per implementare la cadenza 15 minuti (o inferiore) per il nuovo collegamento TILO Locarno-Lugano. Fra gli argomenti portati dal governo cantonale da un lato il ritenere l'offerta prevista commisurata all'utenza (vista la separazione dei flussi verso Bellinzona e verso Lugano, come anche l'utilizzo di treni sufficientemente lunghi), e dall'altro l'impossibilità tecnica a causa del limite di capacità della galleria di base, nella quale dovranno convivere le diverse tipologie di traffico (treni merci, treni a lunga percorrenza e treni TILO). **La Commissione della gestione e delle finanze prende atto delle motivazioni esposte dal Consiglio di Stato ma invita comunque il Consiglio di Stato a monitorare da vicino l'evolvere della situazione e se del caso approfondire con il necessario anticipo non solo l'utilizzo dei treni a due piani ma anche**

una diversa redistribuzione delle tracce nella galleria di base per fare in modo che l'obiettivo della cadenza ogni 15 minuti possa essere realizzato (almeno per le ore di punta) anche per il percorso Locarno-Lugano.

Fra gli aspetti positivi si rileva anche l'aggiunta di due coppie di treni regionali tra Locarno e Intragna (**Centovallina**) per aumentare l'estensione oraria del servizio, garantendo il primo arrivo a Locarno entro le ore 6:00 e l'ultima corsa per il rientro a mezzanotte, **e questo in attesa dell'introduzione – sostenuta dalla Commissione gestione e finanze – del cadenzato 30 minuti tra Locarno e Intragna.**

3.2.3 Offerta sulle linee bus regionali

Come già precisato, la rete bus regionale sarà adattata o ampliata su tutto il territorio cantonale per rispondere al meglio alle mutate condizioni quadro date dal potenziamento della rete ferroviaria con l'obiettivo di creare un'offerta completa e quindi di incentivare ulteriormente l'utilizzo del trasporto pubblico.

Nelle Tre Valli rispetto alla situazione attuale, il nuovo concetto di trasporto pubblico intende migliorare l'offerta esistente attraverso da un lato la creazione di due nuove linee che sostituiscono l'attuale linea 191 Airolo–Bellinzona (la **linea 120** Airolo–Biasca–Osogna e la **linea 221** Bellinzona–Claro–Biasca); dall'altro dalla nuova **linea 222** Bellinzona–Lodrino–Biasca che, rispetto all'attuale linea 193, avrà un nuovo percorso a Biasca più attrattivo per chi è diretto in centro e sarà collegata alla linea 221 nella circolazione dei veicoli a Biasca, così da creare un collegamento continuo tra le due sponde della Riviera. Per migliorare la capillarità del servizio è inoltre prevista la realizzazione di una nuova fermata a Biasca (lungo la via Parallela). **Vista la richiesta del Comune di Riviera, la Commissione gestione e finanze – appoggiandosi anche sul preavviso della Commissione ambiente, territorio ed energia – chiede al Consiglio di Stato di valutare ulteriori fermate aggiuntive sulle linee 221 e 222.**

Fra le novità da segnalare per il Bellinzonese il potenziamento delle linee regionali principali (221, 222 e 311) per assicurare un servizio a cadenza integrale 30' dal lunedì al venerdì dalle 06:00 alle 20:00 (e a cadenza oraria la sera fino a mezzanotte e nei fine settimana). Il percorso della linea litoranea del Gambarogno 350 (ex 329) sarà inoltre modificato in territorio di Cadenazzo per meglio servirne il nucleo che verrà così collegato in maniera ottimale con la stazione di Cadenazzo e con i centri commerciali di S. Antonino. Potenziamenti sono inoltre pianificati per la linea 212 (Giubiasco–Carena) così come per la linea 231 (Cadenazzo–Robasacco). Infine sarà introdotta la nuova linea 213 (Giubiasco–Camorino–Vigana–Paiardi–S. Antonino) per allacciare le frazioni di Vigana (Bellinzona) e Paiardi (S. Antonino) alla rete di trasporto pubblico. Non sono invece da attuare modifiche infrastrutturali.

Rispetto alla situazione attuale nel Locarnese le principali novità sono – oltre al già citato potenziamento della linea 311 verso Bellinzona, il cui capolinea sarà anticipato a Piazza Castello – il nuovo percorso della linea 316 Locarno–Ascona–Brissago Locarno (miglior allacciamento del quartiere Saleggi a Locarno e un percorso più diretto ad Ascona), l'attestamento di alcune corse delle linee 314 e 321 a Tenero Brere con lo scopo di aumentare le frequenze a costi sostenibili e l'allacciamento della frazione di Orgnana sopra Magadino alla rete TP, tramite prolungamento della linea di Indemini (nuova linea 352). È pure prevista una riorganizzazione delle linee del Gambarogno, in funzione del nuovo nodo d'interscambio di San Nazzaro che include il collegamento diretto con Locarno mediante l'allacciamento della navetta lacustre (che sarà però attivata solo dopo il 2021). Nel Locarnese vi saranno poi tutta una serie di interventi infrastrutturali: fra questi si segnalano in particolare la nuova passerella ciclopedonale sulla Maggia che consentirà la formazione

di una corsia bus bidirezionale al posto dell'attuale ciclopista (permettendo un tracciato più diretto fra Locarno e Ascona), così come quelli necessari a permettere il transito di tutte le linee bus nel territorio di Locarno lungo Via Bernardino Luini, concepita come il nuovo asse forte del trasporto pubblico con la relativa riqualifica del centro (Largo Zorzi); come anche la creazione di una fermata in Via Ferrera ad Ascona (e di nuova fermata "Ascona, Lungolago Ovest" vicino al portale della galleria stradale) per garantire l'interscambio tra la linea 316 e la linea urbana 1 per sopperire alla mancanza di collegamenti diretti tra Brissago e Ascona Centro a seguito della modifica della linea 316.

3.2.4 Offerta sulle linee bus urbane

La riorganizzazione delle linee urbane del Bellinzonese fa seguito alla messa in esercizio dell'attuale rete a dicembre 2014 e dunque non viene stravolta e soprattutto si basa sugli stessi principi con cui è stata pianificata quella attuale, notevolmente migliorata negli ultimi anni. Le modifiche sono dunque tutto sommato di dettaglio, vale a dire un tracciato più snello della linea 1 (su richiesta del Comune di Arbedo-Castione); il prolungamento della linea 3 a Pratocarasso e la sua connessione alla nuova stazione ferroviaria di S. Antonino.

Più significativi i cambiamenti nel Locarnese, anche perché a differenza del Bellinzonese la rete di trasporto pubblico urbano è rimasta invariata negli ultimi decenni (ad eccezione del prolungamento della linea 1 Ascona–Locarno–Minusio da Minusio Esplanade fino a Tenero). La nuova rete delle linee urbane 2021 è stata concepita per estendere il servizio di tipo urbano nell'agglomerato del Locarnese, intensificare l'offerta in relazione agli effettivi potenziali evitando doppioni nei servizi, migliorare la qualità di servizio (frequenza, informazione all'utente, puntualità) e velocizzare i servizi rendendoli concorrenziali con il traffico individuale; offrire una migliore interconnessione tra i vari operatori, in particolare tra l'offerta urbana e regionale; e infine perseguire un aumento dell'utenza del trasporto pubblico. Insomma, un grande cambiamento per tutto il comparto. Le modifiche previste rispetto alla rete attualmente in servizio sono in particolare le seguenti:

- prolungamento della linea **linea 1** (Losone–Ascona–Locarno–Minusio–Tenero–Gordola) da Ascona a Losone (Via Mezzana) e da Tenero a Gordola (zona industriale, SSIC e Scuola Media) e introduzione di un nuovo tracciato più diretto tra Locarno e Ascona (nuova passerella);
- soppressione dell'attuale **linea 2** (Residenza Lido–P. Castello–Locarno Stazione–Brione s/M.–Orselina–Locarno Monti–P. Castello–Locarno Stazione) sostituita dalle nuove linee 3 e 4. Nel concreto:
- **nuova linea 3** (Brione s/M.–Orselina–Locarno Monti–Locarno Stazione–Lungolago–Lido–Foce). Questa linea – che sostituisce parte dell'attuale linea 2 – va da Brione s/M. alla stazione di Locarno passando da Orselina, Locarno Monti e Piazza Castello. La linea viene prolungata fino alla Foce (vicino al bagno pubblico) transitando dal lungolago, con creazione di nuove fermate. In direzione opposta, per andare dalla stazione a Locarno Monti, la linea passerà lungo la Vittà Vecchia anziché via Piazza Castello per allacciare al TP questo comparto centrale;
- **nuova linea 4** (Brione s/M.–Locarno Stazione–P. Castello–Lido–Residenza Lido): nuova linea che sostituisce parte dell'attuale linea 2 da Brione s/M. a Residenza Lido passando dalla parte alta di Minusio, da Muralto, dalla Stazione e Piazza Castello;
- **modifica della linea 7** (Locarno Stazione–Solduno–Losone Caserma–Zandone) in territorio di Losone, con creazione di una nuova fermata tra il Municipio e Arbigo. La linea 7 servirà quindi la parte alta di Losone, mentre la linea 1 prolungata (capolinea all'incrocio Via Mezzana/Via Trisnera) servirà più da vicino il quartiere Campagne.

Fra i dubbi riscontrati una certa diminuzione del servizio a Solduno-Locarno (a causa della nuova tratta diretta Locarno-Ascona) e qualche interrogativo – peraltro sollevato dall'opposizione del Comune di Orselina – sulle nuove linee 3 e 4. In questo senso la Commissione della gestione e delle finanze invita il Consiglio di Stato a valutare, dopo la messa in esercizio, i reali effetti del nuovo sistema e se del caso prendere i necessari correttivi.

In particolare per Orselina si chiede in una prima fase di valutare eventuali potenziamenti negli orari di punta e, nell'ambito del potenziamento ipotizzato nel medio-lungo periodo (già previsto dal Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione PALoc 3), di approfondire le proposte del Comune di Orselina (in particolare per quanto riguarda i tempi di percorrenza) anche a dipendenza dell'evoluzione del bacino d'utenza ed dell'efficacia del nuovo sistema, in particolare delle linee 3 e 4.

Per quanto riguarda infine il Gambarogno, la Commissione gestione e finanze condivide l'opportunità di avere una maggior frequenza di treni, nelle ore di punta, del TILO S30 (Bellinzona-Cadenazzo-Luino-Gallarate) che, sommato ai vari interventi attuati dai Comuni di frontiera (ad esempio nell'ambito della mobilità aziendale) potrebbe contribuire in maniera importante a migliorare la viabilità della tratta.

3.3 La nuova offerta di trasporto pubblico per il Sottoceneri

Il Sottoceneri accoglie la maggioranza della attività economiche del nostro Cantone e quindi gli addetti alle diverse attività economiche in misura poco meno che doppia rispetto al resto del territorio cantonale. Questo fatto determina un movimento di persone e di merci molto elevato che fa sì che il Sottoceneri viva purtroppo da decenni situazioni di congestionamento delle strade e soprattutto livelli di inquinamento dell'aria molto significativi, tanto da rendere questa regione la più inquinata a livello Svizzero e la regione in cui l'incidenza di malattie cardio-circolatorie o allergiche, soprattutto tra i bambini, ha subito una progressiva crescita raggiungendo purtroppo picchi da record. I dati sulla mobilità motorizzata per il Sottoceneri in tal senso sono molto significativi (dati rapporto *La mobilità in Ticino 2018*). Gli spostamenti giornalieri vedevano infatti censiti nel 2018, solo sull'asse autostradale A2: 59.100 movimenti giornalieri a Mendrisio; 71.100 movimenti giornalieri a Maroggia; 75.200 movimenti giornalieri a Grancia e 59.400 movimenti giornalieri a Rivera.

In queste condizioni diventa particolarmente importante per questa regione poter offrire un'offerta di trasporto pubblico che permetta alla maggioranza della popolazione residente e/o attiva del Sottoceneri di poter far capo in modo puntuale alla stessa per tutte le proprie necessità della vita, aiutando così chi lo vuole a rinunciare, quando possibile, all'utilizzo del mezzo privato per tutti i propri spostamenti, sia per il lavoro, sia per il tempo libero che per i bisogni quotidiani.

L'obiettivo è certamente ambizioso e non sempre di facile realizzazione perché i collegamenti in una città diffusa, come è il nostro Cantone in generale ma il Sottoceneri in modo particolare, dal Ceneri fino al confine di Stato quasi senza discontinuità, non sono sempre facili da garantire. Siamo però altrettanto convinti che fare il possibile per centrare questo obiettivo sia molto importante per garantire una qualità di vita alle persone e ai territori di questa regione degna di questo nome.

3.3.1 Le linee FFS di lunga percorrenza

Le linee ferroviarie di lunga percorrenza che serviranno il Canton Ticino a partire da dicembre 2020 anche per il Sottoceneri rispondono alle esigenze e, soprattutto, esulando dalle competenze del Cantone, non rientrano nei temi trattati da questo Messaggio. **Tuttavia**

possiamo osservare come la nuova impostazione non prevede collegamenti diretti da e per il Mendrisiotto verso resto della Svizzera per tutta la giornata (ma solo la mattina e la sera). A questa circostanza bisognerà pertanto rimediare in futuro.

3.3.2 Il servizio ferroviario regionale TILO e FLP

Se da un lato è innegabile che la caratteristica principale della nuova rete TILO è rappresentata dalla galleria di base del Ceneri in cui, oltre ai treni merci e ai treni della lunga percorrenza, circoleranno pure i treni regionali, offrendo un importantissimo potenziamento del servizio che permetterà di ridurre notevolmente i tempi di percorrenza tra le località del Sotto- e del Sopraceneri, per il Sottoceneri in particolare preoccupano i ridotti margini di potenziamento dell'offerta tra il confine di Stato e il Luganese a causa dell'attuale e futuro sovraccarico delle tracce ferroviarie anche per il passaggio di convogli merci. A questo proposito rincuorano un po' le risposte fornite dal Governo il 19 febbraio 2020 in cui si legge: *“A partire dal 13 dicembre 2020 sono previsti a sud di Lugano 5 treni regionali (TILO) all'ora e per direzione, ai quali si aggiunge l'EuroCity Zurigo-Milano) permette di garantire la capacità necessaria per i prossimi anni. Questa offerta è contenuta nel programma di utilizzazione della rete (PRUR) per le fasi di ampliamento (FA) 2025 e 2035.*

Ulteriori tracce possono essere assegnate al trasporto passeggeri (regionale o di lunga percorrenza) a scapito di tracce merci previste nel PRUR, rispettivamente nei piani di utilizzazione della rete (PUR) annuali, se queste ultime non vengono utilizzate. La negoziazione avviene già oggi tra committenti e imprese di trasporto per singoli treni nelle ore di punta.

Il potenziamento dell'offerta non è tuttavia limitato al solo aumento del numero di corse all'ora su una tratta. Dall'orario 2021 sulla rete TILO numerose corse verranno svolte con convogli più capienti, formati da doppie composizioni FLIRT lunghe oltre 200 metri. In caso di ulteriore forte aumento della domanda, a medio-lungo termine è pure ipotizzabile l'impiego di treni a due piani per garantire la capacità necessaria.”

Per tutto quanto precede, si ritiene quindi indispensabile, visti i tempi lunghi di queste procedure, proseguire con decisione alla negoziazione con la Confederazione al fine di chiedere, anche in una prospettiva di medio termine, di concedere la possibilità di liberare le tracce a sud di Lugano dal traffico merci nelle ore di punta per avere la possibilità di un potenziamento delle tracce per i passeggeri quando questo potenziamento dovesse rendersi necessario. Queste tracce potranno essere così impiegate anche per far fronte alla lacuna di traffico di lunga percorrenza che colpisce il Mendrisiotto e di cui si è già accennato sopra.

La linea FLP Lugano – Ponte Tresa infine vede confermata l'offerta attuale con cadenza di base ogni 15 minuti in attesa del potenziamento che sarà realizzato con la rete tram-treno del Luganese.

3.3.3 Offerta sulle linee bus regionali e urbane

Per quel che concerne la rete regionale di bus la stessa anche nel Sottoceneri sarà adattata o ampliata per rispondere meglio alle mutate condizioni di utilizzo della rete in coincidenza con il potenziamento della rete ferroviaria regionale e soprattutto al fine di incentivare ulteriormente l'utilizzo del trasporto pubblico. Tale potenziamento è generalizzato nel Luganese e sembra rispondere in modo adeguato alle esigenze della popolazione.

Per il Mendrisiotto il discorso è un po' diverso in quanto i precedenti potenziamenti della rete avevano già aumentato l'offerta presente sul territorio e quindi gli interventi proposti con questo messaggio non cambiano, se non in modo puntuale, l'offerta già oggi implementata.

Restano altresì alcune lacune su cui torneremo in dettaglio analizzando le singole regioni.

In generale le linee principali hanno una cadenza di 30' su tutto l'arco della giornata tra le 06:00 e le 20:00 dal lunedì alla domenica; alla sera il servizio è generalmente assicurato fino alla mezzanotte con una cadenza inferiore per lo meno nei comuni della fascia urbana. Sulle linee secondarie l'orario è stato potenziato in modo differenziato tenendo in considerazione la domanda e le esigenze dei diversi comparti di riferimento.

Come per le altre Regioni, in genere da ogni località sarà possibile raggiungere il polo di riferimento al mattino entro le ore 06:00 e sarà possibile rientrare al proprio domicilio partendo dal polo di riferimento a mezzanotte o, verso le zone più periferiche, alle 20:00.

La rete bus regionale nel Luganese presenta una struttura fortemente radiale centrata su Lugano a cui si collegano diverse centralità secondarie.

In tali punti centrali è possibile effettuare l'interscambio bus-treno (per es. Lamone-Cadempino lungo la linea TILO o Magliaso risp. Ponte Tresa lungo la FLP) e/o bus-bus (per es. Tesserete o Novaggio). Questa impostazione ha l'ambizione di garantire una buona copertura territoriale con il 90% degli impieghi e della popolazione localizzata nel raggio di 300 metri da una fermata del TP (vedi PAL3, Rapporto esplicativo finale, cap. 3.2.2).

Sono altresì previsti – qui come nelle altre regioni – interventi per l'eliminazione degli svantaggi oggi presenti nei confronti dei disabili (in base alla Legge sui disabili, LDis; RS 151.3), nonché una serie di interventi puntuali per un sostanziale miglioramento delle fermate del trasporto pubblico su gomma (pianificazione, ubicazione, posizionamento, arredo, dotazione, ecc.).

Per migliorare i collegamenti diretti, l'allacciamento ai nodi d'interscambio e aumentare la capillarità del servizio, l'offerta bus regionale 2021 sono proposte diverse modifiche della rete nei seguenti comparti: Vedeggio, Passo del Ceneri, Capriasca, Malcantone, Lugano, Ceresio.

La nuova offerta 2021 non prevede, in genere, prestazioni dopo la mezzanotte. Il mantenimento e il finanziamento di offerte supplementari quali il Collina d'Oro Night Express e il Capriasca Night Express rimane pertanto di competenza dei Comuni interessati.

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali, l'attuazione della nuova offerta nel Luganese comporta la necessità di creare nuove fermate e di adattare o migliorare quelle esistenti.

È quindi prevista la realizzazione, rispettivamente la modifica di 23 fermate, per un totale di 30 punti fermata. Tra queste, per 14 nuove fermate (26 punti fermata) è necessario un processo di progettazione più articolato, che ne permetterà la realizzazione solo dopo il 2021.

Inoltre verrà avviato un processo di miglioramento generale dello standard di sistemazione delle fermate bus, così come su tutto il territorio cantonale, eliminando progressivamente gli ostacoli di accessibilità per le persone con disabilità, le lacune di sicurezza, migliorando l'attrattiva e il comfort di queste infrastrutture in particolare per chi ha difficoltà motorie o trasporta bagagli.

L'intelaiatura della rete delle linee bus regionali nel Mendrisiotto rimane pressoché invariata rispetto ad oggi. Infatti la rete introdotta nel dicembre 2015 è già stata impostata per essere compatibile con gli sviluppi previsti con l'apertura della GBC, oltre che con l'orario adattato dopo l'introduzione del nuovo collegamento ferroviario Mendrisio–Varese.

Le uniche modifiche a livello di tracciato riguardano la linea tra Capolago, Riva San Vitale e Mendrisio, le linee Mendrisio–Besazio–Meride e Mendrisio–Arzo e la linea Mendrisio–Novazzano–Chiasso.

Nel messaggio governativo è previsto che la durata giornaliera del servizio di diverse linee sarà ampliata in modo da poter sempre raggiungere la stazione di riferimento attorno alle 6:00, rispettivamente permettere un'ultima partenza per il ritorno verso le 24:00 (per i comparti periferici le 20:00). Purtroppo nelle proposte fatte non per tutte le località dell'immediata cintura urbana attorno ai poli valgono queste indicazioni orarie e di collegamento.

Probabilmente per problemi procedurali e/o di comunicazione sono state dimenticate almeno due località di prossimità urbana e cioè Morbio Inferiore (quarto comune del Distretto per numero di abitanti) e Riva San Vitale per i quali l'ultimo collegamento previsto e proposto nel Messaggio è alle ore 20:00.

Sempre nelle risposte del 19 febbraio 2020 il Consiglio di Stato garantisce che studierà come realizzare anche per questi comuni l'estensione dell'orario di collegamento, così come proposto per gli altri comuni della fascia urbana del Mendrisiotto.

Con questo rapporto si dà quindi mandato al Consiglio di Stato di far sì che questo obiettivo sia raggiunto nei termini temporali minimi necessari, correggendo coerentemente con ciò gli importi finanziari necessari all'attuazione delle modifiche proposte.

Sulla frequenza delle corse, è pure previsto un aumento del numero di corse serali e durante i fine settimana al fine di permettere un servizio attrattivo per tutti i gruppi d'utenza. Potenziameti di una certa rilevanza sono previsti su alcune linee durante i fine settimana.

Coerentemente con ciò, durante la domenica e i giorni festivi su alcune linee il servizio verrà potenziato in modo da essere analogo a quanto offerto il sabato.

L'attuazione della nuova offerta delle linee regionali nel Mendrisiotto non comporta la necessità di intervenire a livello infrastrutturale. E' previsto, come per le altre Regioni, un processo di miglioramento generale dello standard di sistemazione delle fermate bus, eliminando progressivamente gli ostacoli di accessibilità per le persone con disabilità e le lacune di sicurezza. Di pari passo ci si prefigge di migliorare l'attrattività e il comfort di queste infrastrutture per chi ha difficoltà motorie o trasporta bagagli.

3.4 Decisione sulle opposizioni

La procedura di adozione dell'offerta di trasporto è definita dagli artt. 9 segg. LTPub.

L'art. 9 LTPub definisce lo scopo e il contenuto dell'offerta di trasporto; lo scopo è la concretizzazione degli indirizzi della Pianificazione cantonale (cpv. 1); il contenuto consiste in particolare nell'indicare (a) la rete delle linee e le fermate; (b) i punti d'interconnessione con il traffico individuale e le relative infrastrutture; (c) le modalità d'esercizio, in particolare la frequenza dei collegamenti; d)il quadro tariffale; e)i costi e la loro ripartizione tra Cantone e Comuni e fra i Comuni medesimi (cpv. 2).

L'offerta di trasporto è allestita dal Consiglio di Stato, per ciascun comprensorio regionale, su proposta delle Commissioni regionali ed in collaborazione con i Municipi e le imprese interessate (art. 10 cpv. 1 LTPub).

L'offerta di trasporto è poi adottata dal Consiglio di Stato e intimata ai Comuni interessati (art. 11 cpv. 1 LTPub), che possono presentare opposizione al Gran Consiglio nel termine di 30 giorni dall'intimazione (art. 11 cpv. 2 LTPub).

L'offerta di trasporto è approvata dal Gran Consiglio, il quale vota i crediti necessari alla sua esecuzione e decide le opposizioni dei Comuni (art. 12 cpv. 1 LTPub).

L'art. 12 cpv. 2 LTPub prevede che il Consiglio di Stato è competente ad approvare l'offerta di trasporto nei limiti fissati dall'art. 26 ed a decidere definitivamente sulle eventuali opposizioni dei Comuni.

L'art. 12 cpv. 2 LTPub va interpretato nel senso che il Consiglio di Stato è competente a decidere definitivamente in merito alle opposizioni dei Comuni solo quando l'offerta di trasporto pubblico rientra nei limiti fissati dall'art. 26 (cfr. il Messaggio del Consiglio di Stato del n. 4162 del 28 settembre 1993, pag. 61).

L'art. 26 cpv. 1 LTPub è stato abrogato nell'ambito Modifica della Legge sui sussidi cantonali, della Legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato e di altre leggi speciali, il quale ha stabilito il principio secondo cui il Consiglio di Stato, salvo eccezioni previste dalla Legge, è competente unicamente per gli atti che comportano una nuova spesa unica fino a 500'000 franchi e ricorrente fino a 125'000 franchi sono di competenza del Consiglio di Stato (Messaggio 6470 del 1. marzo 2011, approvato dal GC il 4 novembre 2013, in vigore dal 1. febbraio 2013).

Nel caso concreto tale limite di spesa è manifestamente superato, di modo che il Gran Consiglio è competente ad approvare l'offerta di trasporto e a decidere le opposizioni dei Comuni.

3.4.1 Nel merito

L'offerta di trasporto è stata adottata dal Consiglio di Stato e intimata ai Comuni il 10 luglio 2019.

I Comuni di Gambarogno, Orselina, Prato Leventina, Quinto, Riviera e il Patriziato di Carona hanno presentato opposizioni.

La Commissione, per il tramite degli scriventi relatori, ha sentito i Comuni oppositori in data 30 aprile 2020.

3.4.1.1 Comune di Gambarogno

3.4.1.1.1 Domande dell'opposizione

Il Comune di Gambarogno, con la sua opposizione del 9 settembre 2019, formula due domande:

- a. nel capitolo 3.3. "Estensione oraria del servizio" chiede che *"sia precisato che per il Gambarogno, negli orari di punta mattutini e serali, sarà garantita una frequenza oraria sui treni, in modo da incentivare l'uso di questo mezzo anche da parte dei frontalieri, sgravando così il traffico privato sulla litoranea, con ovvi benefici per la popolazione, il turismo e soprattutto l'ambiente"*.
- b. Nel capitolo 5. Tariffe, ove si fa riferimento alla Comunità tariffale Arcobaleno. Chiede che *"sia apportata una modifica in modo che il basso Gambarogno (Regione 122: Dirinella/Ranzo, Scaiano, S'Abbondio e Indemini) sia accorpata alla tariffa 310 o 313, evitando così che gli utenti di Ranzo, per recarsi a Locarno, debbano pagare biglietti e/o abbonamenti su ben 4 tariffe, con ovvie disparità di trattamento rispetto ad altri utenti dello stesso Comune"*.

3.4.1.1.2 Proposta di decisione del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato propone di respingere entrambe le domande dell'opposizione per i seguenti motivi:

Ad a.

Il Consiglio di Stato sostiene di principio questa richiesta, che risulta tuttavia al momento inattuabile tecnicamente.

La Confederazione, tramite l'Ufficio federale dei trasporti, in collaborazione con i gestori della rete ferroviaria (le FFS nel caso della linea del Gambarogno) fissa in cosiddetti Piani di utilizzazione della rete (PUR) l'assegnazione delle tracce ferroviarie alle diverse tipologie di servizio. Per diversi orizzonti di tempo e per ogni tratta ferroviaria il PUR stabilisce la quantità di corse per la lunga percorrenza, il traffico regionale viaggiatori e il traffico merci. Per la linea di Luino il PUR prevede un treno ogni due ore per il traffico regionale. In sede di consultazione dei diversi orizzonti del PUR i servizi del Dipartimento del territorio hanno richiesto la possibilità di inserire treni ogni ora perlomeno nelle ore di punta.

Questa richiesta è stata negata per tutti gli orizzonti futuri con la motivazione dell'insufficiente capacità di questo asse ferroviario.

Il Consiglio di Stato intende comunque insistere presso l'Autorità federale per ottenere la possibilità di far circolare la linea S30 ogni 60' nelle ore di punta.

Ad b.

L'offerta 2021 prevede il mantenimento delle regole tariffali attualmente in vigore nella Comunità tariffale Arcobaleno (impostazione, suddivisione in zone, livelli tariffali), che sono entrate in vigore recentemente (1.6.2019).

La definizione delle zone tariffali non è quindi oggetto di modifica.

Si segnala che la situazione del Comune di Gambarogno si riscontra in numerosi Comuni, quali ad esempio Acquarossa, Bellinzona, Faido, Lugano, Maggia, Mendrisio.

La suddivisione del territorio cantonale in zone tariffali si basa sulle tratte e le distanze da percorrere con il trasporto pubblico, come è anche prassi in altre Comunità tariffali della Svizzera.

Si ritiene che il sistema a zone non possa né debba ricalcare i confini comunali, sia per il motivo della differente dimensione da un Comune all'altro sia perché a causa delle aggregazioni si tratta di un contesto in continuo mutamento.

L'estensione territoriale del Comune di Gambarogno è molto ampia e attualmente non è possibile creare una zona tariffale di tali dimensioni senza che questo abbia ripercussioni su tutte le altre zone.

Il Consiglio di Stato propone comunque al Gran Consiglio di formalizzare l'invitato al Consiglio di Stato ad impegnarsi per una realizzazione nel medio termine del potenziamento della linea TILO S30 (Bellinzona–) Cadenazzo–Luino–Gallarate alla cadenza oraria nelle ore di punta.

3.4.1.1.3 Preavviso della Commissione ambiente, territorio ed energia

La Commissione ambiente, territorio ed energia (di seguito CATE), nel suo preavviso del 9 gennaio 2020, sostiene la posizione del Consiglio di Stato di *“insistere presso l'Autorità federale per ottenere la possibilità di far circolare la linea S30 ogni 60' nelle ore di punta”*.

La CATE non esprime invece un preavviso con riferimento alla questione tariffale, rilevando comunque che *“la suddivisione del territorio cantonale in zone tariffali si basa sulle tratte e le distanze da percorrere con il trasporto pubblico, come è anche prassi in altre Comunità tariffali della Svizzera. La situazione del Comune di Gambarogno si riscontra in numerosi Comuni, quali ad esempio Acquarossa, Bellinzona, Faido, Lugano, Maggia e Mendrisio”*.

3.4.1.1.4 Proposta di decisione della Commissione

Ad a. La Commissione gestione e finanze condivide il preavviso della CATE, che del resto raccoglie una disponibilità del Consiglio di Stato in tal senso. La Commissione propone quindi che l'opposizione sia parzialmente accolta nel

senso che il Consiglio di Stato è incaricato di comunicare all'autorità federale competente l'esigenza che la linea S30 circoli ogni 60' nelle ore di punta, come anche di impegnarsi attivamente per una realizzazione del potenziamento alla cadenza oraria nelle ore di punta, o in via subordinata di un'ottimizzazione delle frequenze per migliorare l'offerta nelle ore di punta, nel medio termine.

Ad b. La Commissione, come indicato in precedenza, ha deciso di non entrare nel merito, nell'ambito del presente Rapporto, della suddivisione della Comunità tariffale Arcobaleno, ritenuto che in merito alla stessa sono pendenti diversi atti parlamentari che saranno evasi con rapporti separati.

3.4.1.2 Comune di Orselina

3.4.1.2.1 Domande dell'opposizione

Il Comune di Orselina, con la sua opposizione del 4 settembre 2019, ritiene che quanto previsto dall'offerta di trasporto non risponderebbe alle esigenze della popolazione e sarebbe nettamente insufficiente per i seguenti motivi:

- a. i tempi di percorrenza tra Orselina Chiesa e la Stazione di Muralto con le nuove linee 3 o 4 sarebbero eccessivi in rapporto al mezzo di trasporto privato (ca. 15' con il bus, ca. 5' con l'auto), in quanto il bus, al posto di giungere direttamente alla stazione ferroviaria di Locarno, passa prima nei Comuni limitrofi di Locarno-Monti o Brione s/Minusio per poi scendere verso la Città vecchia o Minusio.
- b. la parte bassa del Comune sarebbe servita unicamente dalla linea 312 Locarno-Mergoscia con una cadenza oraria nelle ore di punta e ogni due ore nelle altre fasce orarie.

Il Comune di Orselina suggerisce quindi di creare per la collina due linee "a ferro di cavallo", nonché la creazione di piccole linee che dal Piano andrebbero verso la collina a frequenze regolari (15/20 minuti), magari con dei piccoli bus che potrebbero offrire un servizio anche alla parte alta del Comune di Orselina.

3.4.1.2.2 Proposta di decisione del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato propone di respingere l'opposizione per i seguenti motivi:

La nuova offerta per il comparto collinare dell'agglomerato locarnese e quindi del Comune di Orselina prevede quanto segue:

- la linea regionale 312 Locarno–Orselina–Mergoscia viene potenziata in modo importante (raddoppio del numero di corse), di conseguenza nelle ore di punta Orselina sarà allacciata ogni ora e in modo diretto a Locarno FFS, con buone coincidenze ai treni;
- le nuove linee urbane 3 e 4 (in sostituzione dell'attuale linea 2) circoleranno sistematicamente ogni 30 minuti (la sera ogni 60') garantendo una buona offerta in tutte le fasce orarie, con un tempo di viaggio da/per Locarno FFS di pochi minuti superiore alla linea 312, mentre per il centro di Locarno la differenza è minima.

Il potenziamento d'offerta per il comparto "collina" è dunque molto importante. Un'ulteriore intensificazione dell'offerta rappresenterebbe una spesa supplementare non giustificata dalla domanda potenziale del 2021 (bacino d'utenza servito); un tale potenziamento può invece essere ipotizzato nel medio-lungo periodo, come del resto già previsto dal Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione PALoc 3 con la misura "TP 5.2, nuova linea circolare 6 Locarno FFS–Locarno Monti–Orselina".

Per quanto concerne i paragoni dei tempi di viaggio tra trasporto pubblico e mezzo privato, essi non devono limitarsi a singoli tragitti (ad esempio da Orselina alla stazione di Locarno-Muralto) ma sono più opportuni su percorsi più lunghi che includono anche una tratta di

treno (es. Orselina–Bellinzona, Orselina–Lugano) dove con la nuova offerta il TP risulterà in molti casi concorrenziale anche partendo dal comparto collinare.

3.4.1.2.3 Preavviso della Commissione ambiente, territorio ed energia

La CATE, nel suo preavviso del 9 gennaio 2020, indica che “*condivide le considerazioni del Consiglio di Stato*”.

3.4.1.2.4 Proposta di decisione della Commissione

La Commissione gestione e finanze, condividendo il preavviso tecnico della CATE, propone di respingere l’opposizione del Municipio di Orselina.

Nell’ambito del potenziamento ipotizzato nel medio-lungo periodo, già previsto dal Programma d’agglomerato del Locarnese di terza generazione PALoc 3, il Consiglio di Stato è invitato ad approfondire le proposte del Comune di Orselina (in particolare per quanto riguarda i tempi di percorrenza), anche a dipendenza dell’evoluzione del bacino d’utenza e dell’efficacia del nuovo sistema, in particolare delle linee 3 e 4. Da valutare inoltre in una prima fase eventuali potenziamenti negli orari di punta.

3.4.1.3 Comune di Prato Leventina

3.4.1.3.1 Domande dell’opposizione

Il Municipio di Prato Leventina, con la sua opposizione del 10 settembre 2019, formula due domande:

- a. che nella nuova offerta di trasporto pubblico venga inserita nella Linea S10 (TILO) e IR Locarno-Zurigo/Basilea la fermata del treno alla stazione di Rodi-Fiesso.
- b. che nella chiave di riparto per la suddivisione degli oneri del traffico regionale viaggiatori a carico dei comuni venga tenuto maggiormente in considerazione la qualità e la quantità dell’offerta. Il Comune non è d’accordo di subire un rincaro senza avere un miglior servizio. Il Comune si oppone quindi ad un aumento del costo fintanto che il servizio per la regione e per la popolazione non sarà migliorato.

3.4.1.3.2 Proposta di decisione del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato propone di respingere l’opposizione del Comune di Prato Leventina per i seguenti motivi.

Ad a.

La richiesta del Comune è già stata valutata nel recente passato dai servizi del Dipartimento del territorio.

Il servizio ferroviario sulla tratta storica del Gottardo viene effettuato dalle FFS, detentrici della concessione federale, in regime di trasporto di lunga percorrenza senza contributi degli enti pubblici. La decisione in merito alle fermate da servire è perciò di competenza delle FFS stesse. Da dicembre 2020 il servizio verrà subappaltato da parte delle FFS alla Schweizerische Südostbahn (SOB). I treni circoleranno come attualmente con una cadenza oraria ma estenderanno il loro servizio su Locarno a sud e Zurigo rispettivamente Lucerna–Basilea a nord. Le FFS non prevedono il servizio a Rodi-Fiesso.

Segnaliamo che negli ultimi anni su questa linea è stato reintrodotta il servizio sistematico alle fermate di Ambri-Piotta, Lavorgo e Bodio.

La struttura dell’offerta a partire da dicembre 2020 prevede che, per le relazioni da e verso il sud, la parte alta della Leventina sia allacciata al treno alla stazione di Faido con tempi di

interscambio ridotti. Il tempo di viaggio tra Rodi e Bellinzona sarà in realtà di 55 minuti (con una durata quindi inferiore a quanto sostenuto dal Comune).

Per le relazioni con il nord delle Alpi è stato studiato l'interscambio treno-bus ad Ambri-Piotta.

Questa soluzione consente un'integrazione razionale e un adeguato servizio a tutta la regione.

Gli stessi principi valgono per i treni TILO che nelle ore di punta (mattina e sera) vengono prolungati da Biasca fino ad Airolo per le esigenze dei pendolari e scolari.

Si segnala infine che non vi è al momento conferma da parte di FFS Infrastruttura della fattibilità della riapertura della fermata e dei relativi costi, in particolare tenendo in considerazione le esigenze poste dalla Legge sui disabili.

Ad b.

L'aumento della partecipazione netta del Comune al finanziamento delle linee regionali è legato a due ragioni. Da un lato esso è da ricondurre all'aumento di prestazioni sia complessivo sia al servizio della Leventina e del Comune di Prato. L'affermazione del Municipio secondo cui non vi sarebbe alcun miglioramento del servizio non è corretta: infatti, le linee al servizio del comparto (in particolare la linea 120) vengono potenziate in modo importante in analogia al resto del Cantone.

La seconda ragione risiede nell'innalzamento del limite di spesa per abitante come illustrato al capitolo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** Il mantenimento del limite attuale rappresenterebbe una distorsione. La modifica prevista consente per contro di fatto di considerare in modo adeguato la quantità di offerta proprio come auspicato dal Comune.

3.4.1.3.3 Preavviso della Commissione ambiente, territorio ed energia

La CATE; nel suo preavviso del 9 gennaio 2020, ricorda di avere *“trattato la richiesta di riaprire la stazione di Rodi-Fiesso nell'ambito della decisione del ricorso della Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli contro le modifiche del Piano direttore n. 11, in particolare contro la scheda M7 Sistema ferroviario regionale (cfr. rapporto 7615R dell'11 dicembre 2019)”*.

In quella sede la CATE aveva rilevato che *“il Comune di Prato Leventina non ha avanzato nessuna richiesta in merito all'inclusione della fermata di Rodi-Fiesso nella scheda M7”* (rapporto, pag. 26).

Nel merito la CATE aveva poi indicato che *“la Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli è in contatto con la Schweizerische Südostbahn AG (SOB) per sviluppare l'offerta turistica. È in quest'ambito che potrà, se del caso, essere sviluppata l'ipotesi di riapertura della stazione di Rodi-Fiesso”* (rapporto, pag. 23).

3.4.1.3.4 Proposta di decisione della Commissione

Ad a. La Commissione gestione e finanze, condividendo il preavviso tecnico della CATE, ritiene che l'ipotesi di riapertura della stazione di Rodi-Fiesso potrà se del caso essere valutata nell'ambito di uno sviluppo dell'offerta turistica, a concertare anche con la SOB. A questo stadio la Commissione propone quindi di respingere l'opposizione, auspicando comunque un impegno del Cantone a sostegno della rivitalizzazione del turismo in quel comparto, tanto più che la situazione legata al covid-19 ha evidenziato la necessità (e l'opportunità) di ampliare l'offerta turistica locale.

Ad b. La Commissione, preso atto che l'aumento della partecipazione netta del Comune di Prato Leventina al finanziamento delle linee regionali è legato all'aumento delle prestazioni anche al servizio del Comune di Prato Leventina, nonché

nell'innalzamento del limite di spesa per abitante (valido per tutti i Comuni del Cantone), propone di respingere l'opposizione.

3.4.1.4 Comune di Quinto

3.4.1.4.1 Domande dell'opposizione

Il Municipio di Quinto, con la sua opposizione del 10 settembre 2019, chiede che la linea del bus regionale n. 117 si modifichi in modo *“da collegare la partenza della funicolare del Ritom con la stazione di Ambri, almeno durante il periodo da giugno a fine ottobre di ogni anno con alcune corse giornaliere al mattino (ad esempio nella fascia oraria tra le 08.00 e le 11.00) e alla sera (ad esempio nella fascia oraria dalle 15 alle 19)”*, secondo il Municipio di Quinto *“durante queste corse sarebbe al limite immaginabile togliere il collegamento verso Airolo, ritenuto che il servizio per l'abitato di Airolo verrebbe comunque garantito dal percorso 120”*.

3.4.1.4.2 Proposta di decisione del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato propone di accogliere parzialmente l'opposizione del Comune di Quinto per i seguenti motivi.

La richiesta è giustificata ed è stata vagliata dal profilo tecnico. Essa risulta fattibile tranne per alcune corse, utilizzate dagli scolari, per le quali il servizio va mantenuto come da progetto.

L'orario di dettaglio che verrà elaborato nei prossimi mesi indicherà quali corse verranno modificate come da richiesta del Comune.

Il Consiglio di Stato propone quindi che il Gran Consiglio inviti il Consiglio di Stato a definire nell'orario di dettaglio le modifiche della linea 117.

3.4.1.4.3 Preavviso della Commissione ambiente, territorio ed energia

La CATE, nel suo preavviso del 9 gennaio 2020, indica che *“condivide la posizione del Consiglio di Stato”*.

3.4.1.4.4 Proposta di decisione della Commissione

La Commissione gestione e finanze, considerata la convergenza delle posizioni di Comune di Quinto, Consiglio di Stato e CATE propone al Gran Consiglio di accogliere parzialmente l'opposizione del Comune di Quinto, incaricando il Consiglio di Stato di definire nel dettaglio le modifiche della linea 117 in modo che sia garantito, almeno nel periodo giugno-ottobre, un collegamento tra la stazione ferroviaria di Ambri e la stazione di partenza della funicolare del Ritom.

3.4.1.5 Comune di Riviera

3.4.1.5.1 Domande dell'opposizione

Il Municipio di Riviera, con la sua opposizione del 10 settembre 2019, formula due domande:

- a. è rivista l'offerta di trasporto pubblico, specificatamente per quel che riguarda lo schema di rete e la cadenza delle linee 221 e 222, e il numero di fermate sulla linea 221, in particolare:
 - a.1. creare ulteriori fermate lungo la linea 221 (sponda sinistra);
 - a.2. introdurre la cadenza di 30 minuti unicamente per gli orari in cui la maggior parte dell'utenza si reca o ritorna dal lavoro o da scuola, mantenendo la cadenza oraria per il resto della giornata;

- a.3. migliorare i collegamenti tra sponda destra e sponda sinistra modificando il percorso delle linee 221 e 222;
 - a.4. valutare nuove ipotesi di servizio pubblico, come per esempio servizio su chiamata con mezzi agili o servizio su prenotazione.
- b. è rivista al ribasso l'aliquota delle indennità a carico dei Comuni, così come il tetto massimo di spesa per l'abitante.

Il Municipio di Riviera ritiene inoltre la necessità di riaprire la stazione di Osogna-Cresciano integrandola nella rete TILO.

3.4.1.5.2 Proposta di decisione del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato propone di respingere l'opposizione del Comune di Riviera per i seguenti motivi:

Ad a1.

Il numero di fermate differisce tra sponda destra e sponda sinistra è dato dalla diversa distribuzione degli abitati. La scelta delle fermate avviene in funzione delle esigenze di servizio (località, nuclei, punti di interesse). Finora non è mai emersa l'esigenza di istituire ulteriori fermate in sponda sinistra. Qualora vi fosse un'esigenza specifica il Comune la potrà segnalare ai servizi del Dipartimento che ne valuteranno l'opportunità e la fattibilità. Non vi sono ad oggi elementi per poter accogliere questa richiesta generica del Comune.

Ad a2.

La quantità di corse previste per le linee in questione ricalca i principi alla base dell'intera offerta regionale 2021. Affinché l'offerta diventi una vera alternativa all'uso dell'automobile, essa deve essere più frequente rispetto ad oggi. Si segnala inoltre che un'eventuale riduzione della cadenza nelle sole ore di morbida non porterebbe ad un significativo abbattimento dei costi poiché determinati costi fissi sono generati dall'offerta delle ore di punta (ad es. il numero di veicoli da acquistare).

Ad a3.

I percorsi delle linee 221 e 222 ricalcano quelli attuali; essi collegano in modo diretto gli abitati della sponda sinistra e sponda destra alle stazioni di Biasca, Bellinzona (linee 221 e 222) e Castione-Arbedo (linea 221), che rappresentano le destinazioni principali dell'utenza rispettivamente i nodi di interscambio con la rete superiore. Eventuali allungamenti di percorsi o deviazioni renderebbero meno attrattivi i collegamenti e pregiudicherebbero le coincidenze treno-bus.

La linea 120 è stata prolungata fino ad Osogna sfruttando i tempi di attesa a Biasca. Un ulteriore prolungamento della stessa non risulta possibile senza l'impiego di ulteriori mezzi e autisti.

Ad a4.

L'esperienza maturata anche in altre parti della Svizzera mostra che servizi su chiamata portano ad un vantaggio economico in situazioni specifiche: laddove vi sono numerosi tragitti possibili (per esempio, aree di campagna con località disposte "a stella" attorno ad un centro principale) rispettivamente dove solo alcune corse sono richieste.

Nel comprensorio della Riviera praticamente ogni corsa è utilizzata da almeno un utente, ciò significa che le corse sarebbero comunque da svolgere integralmente o quasi.

Per contro, un servizio volto a collegare unicamente le frazioni del Comune tra di esse potrebbe essere istituito dal Comune stesso come linea locale. Il potenziale di utenza appare tuttavia piuttosto limitato.

Ad b.

L'aumento di spesa per il Comune di Riviera è coerente con l'aumento dell'offerta generale. Non appaiono dall'opposizione argomenti convincenti per una modifica dell'aliquota complessiva a carico dei Comuni per il traffico regionale (fissata negli ultimi anni al 27.5%).

Per quanto riguarda il limite di spesa per abitante, come illustrato nel messaggio esso è stato previsto per evitare talune distorsioni nell'applicazione della chiave di ripartizione dei costi tra i Comuni.

Per il Comune di Riviera esso non ha un influsso particolare visto che l'importo previsto a suo carico per il 2021 risulta di 327'000.- franchi (cfr. tabella 23 del Rapporto di intenzione sul trasporto pubblico regionale 2021), ben distante dalla cifra paventata dal Comune di 630'000.- franchi.

A titolo abbondanziale, si segnala che la fermata dei treni ad Osogna-Cresciano non è possibile poiché la tratta ferroviaria Biasca-Castione-Arbedo non dispone di sufficiente capacità residua.

L'utenza potenziale risulta inoltre debole. Infatti l'ubicazione della stazione di Osogna-Cresciano è fortemente decentrata rispetto alle aree urbanizzate.

Infine, dato che la linea bus di sponda sinistra deve prioritariamente assicurare le coincidenze con i treni alle stazioni di Castione-Arbedo e Bellinzona, un'eventuale integrazione della stessa – per garantire delle coincidenze funzionali anche ad Osogna-Cresciano – risulterebbe al momento tecnicamente non fattibile.

3.4.1.5.3 Preavviso della Commissione ambiente, territorio ed energia

La CATE, nel suo preavviso del 9 gennaio 2020, *“invita ad approfondire le richieste del Comune di Riviera volte a servire meglio il proprio territorio, ampliandosi in seguito all'aggregazione e che negli ultimi anni ha subito un'importante evoluzione edificatoria.*

Per quanto riguarda in particolare la riapertura della stazione FFS di Osogna-Cresciano, la CATE ricorda di avere trattato *“la richiesta di riaprire la stazione di Osogna-Cresciano nell'ambito della decisione del ricorso del Comune di Riviera contro le modifiche del Piano direttore n. 11, in particolare contro la scheda M7 Sistema ferroviario regionale (cfr. rapporto 7615R dell'11 dicembre 2019)”*.

In quell'ambito, la CATE aveva proposto al Gran Consiglio di accogliere parzialmente il ricorso della Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli contro le modifiche del Piano direttore n. 11 e di inserire la fermata di Osogna-Cresciano nella scheda M7 Sistema ferroviario regionale come informazione preliminare.

Nel precitato rapporto, con riferimento alla fermata di Osogna-Cresciano, erano pure stato rilevato che *“la fermata di Osogna-Cresciano presenta un bacino d'utenza ridotto e un impatto considerevole sull'esercizio ferroviario e di principio una sua rimessa in esercizio è ipotizzabile solo a lungo termine, oltre il 2030, con l'auspicata realizzazione dell'aggiramento di Bellinzona tra il nodo della Giustizia e Camorino”* (rapporto, pag. 26).

Il Gran Consiglio ha accolto il rapporto della Commissione nella sua seduta del 20 gennaio 2020.

3.4.1.5.4 Proposta di decisione della Commissione

Ad a. La Commissione gestione e finanze, condividendo il preavviso tecnico della CATE, propone di accogliere parzialmente l'opposizione incaricando il Consiglio di Stato di concordare con il Municipio di Riviera e la Commissione regionale dei trasporti

un miglioramento del servizio, segnatamente ulteriori fermate aggiuntive, da inserirsi se possibile già dal 2021 ma al più tardi dal 2022. Eventuali altre modifiche (ad esempio del tracciato) saranno semmai da valutare dopo i primi anni di esercizio e tenendo in considerazione l'attrattiva regionale del trasporto pubblico.

Ad b. La Commissione, condividendo l'innalzamento del limite di spesa per abitante (valido per tutti i Comuni del Cantone), propone di respingere l'opposizione.

3.4.1.6 Patriziato di Carona

3.4.1.6.1 Domande dell'opposizione

Il Patriziato di Carona, con la sua opposizione del 9 settembre 2019, chiede di stabilire dal lunedì al venerdì, dalle 0830 alle 1630, la cadenza oraria della linea 434 (Lugano-Carona) in 30 minuti.

Il Comune di Lugano, con scritto del 11 ottobre 2019, ha chiesto al Consiglio di Stato di valutare la richiesta, ritenuto che in passato il Comune aveva giudicato insostenibili i costi per aumentare la cadenza la sera e lungo tutto l'arco della settimana.

Il Comune di Paradiso, con scritto del 12 novembre 2019, chiede al Gran Consiglio di accogliere l'opposizione, dato che andrebbe a beneficio anche degli esercenti di Paradiso e dell'attrattiva turistica.

3.4.1.6.2 Proposta di decisione del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato propone al Gran Consiglio di dichiarare irricevibile l'opposizione ritenuto che Secondo l'art. 11 LTPub l'offerta è adottata dal Consiglio di Stato e intimata ai Comuni interessati. Questi ultimi possono presentare opposizione al Gran Consiglio. I patriziati non sono quindi legittimati a ricorrere.

A titolo abbondanziale, si segnala che l'offerta prevista per la linea 434 è coerente con i principi di tutta l'offerta regionale. Modifiche come quella richiesta dal Patriziato sono possibili a medio termine in funzione della valutazione degli effetti sulla domanda.

3.4.1.6.3 Preavviso della Commissione ambiente, territorio ed energia

La CATE, considerata l'irricevibilità dell'opposizione, non si è espressa in merito all'opposizione del Patriziato di Carona.

3.4.1.6.4 Proposta di decisione della Commissione

La Commissione gestione e finanze propone di dichiarare l'opposizione irricevibile, ritenuto che i patriziati, diversamente dai Comuni, non possono presentare opposizione ex art. 11 LTPub. Come specificato dal Consiglio di Stato, modifiche come quella proposta del Patriziato di Carona – con un'offerta coerente con i principi di tutta l'offerta regionale – sono possibili a medio termine in funzione dalla valutazione degli effetti sulla domanda. In questo senso la Commissione invita il Consiglio di Stato a monitorare costantemente queste linee.

3.5 Stanziamento del credito quadro

3.5.1 Bilancio dei precedenti crediti quadriennali

Le spese effettivamente sostenute sono risultate per i quadrienni 2012-2015 (M6524) e 2016-2019 (M7140 e M7543) inferiori ai crediti approvati, sia per quanto riguarda i contributi del Cantone che per quelli dei Comuni. Un breve riassunto:

Anno	Credito quadro 2012-2015			
	Cantone	Comuni TRV	Totale TI e Comuni TRV	Comuni TP urbano
2012	50.2	13.6	63.8	9.7
2013	53.2	13.9	67.1	11.5
2014	52.9	13.8	66.7	11.3
2015	56.4	13.8	70.2	14.7
Totale	212.7	55.1	267.8	47.2
diff. M 6524	-19.3	-5.1	-24.4	-1.1

Anno	Credito quadro 2016-2019			
	Cantone	Comuni TRV	Totale TI e Comuni TRV	Comuni TP urbano
2016	51.5	14.4	65.9	13.1
2017	50.8	14.2	65.0	13.0
2018	54.3	15.3	69.6	13.6
2019*	56.8	16.2	73.0	13.9
Totale	213.4	60.1	273.5	53.6
diff. M 7543	-12.0	-4.7	-16.7	-0.1

*dati preconsuntivo 2019

Da queste tabelle si può notare come la gestione dei crediti quadro per i quadrienni presi in considerazione sia stata oculata e volta ad un impiego efficiente delle importanti risorse che lo Stato investe nello sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico. Si invita quindi il Consiglio di Stato a proseguire su questa linea di rigore finanziario.

3.5.2 Quantificazione del credito quadro 2020-2023

In base alle condizioni quadro di riferimento ed alle ipotesi indicate nel messaggio governativo, l'evoluzione per i prossimi quattro anni si presenta come segue (cifre espresse in mio CHF):

Credito quadro 2020-2023

Anno	Indennità costo non coperto	Ripartizione [mio CHF]				
		CH	TI	Comuni TRV	Totale TI e Comuni TRV	Comuni TP urbano
2020	164.3	64.4	65.2	19.5	84.7	15.2
2021	223.9	79.5	95.6	28.4	124.0	20.4
2022	226.7	80.5	96.8	28.8	125.6	20.6
2023	229.5	81.5	98.0	29.1	127.1	20.9
Totale	844.4	305.9	355.6	105.8	461.4	77.1

- Fabbisogno lordo: 461.4 mio fr.
- Fabbisogno netto: 355.6 mio fr.

Il fabbisogno netto per il Cantone nel quadriennio 2020-2023 per le indennità di trasporto alle imprese ammonta quindi complessivamente a **355.6 milioni di franchi**.

Con l'impostazione contabile attualmente in vigore, il Cantone incassa dai Comuni la loro partecipazione all'indennità per il **traffico regionale viaggiatori (TRV)** e la versa alle imprese di trasporto: l'importo lordo del credito quadriennale ammonta quindi a **461.4 milioni di franchi** (quota Cantone + quota Comuni TRV). L'importo di **105.8 milioni di franchi** viene considerato contabilmente quale entrata per il Cantone.

La partecipazione comunale al **trasporto pubblico urbano** è versata dai Comuni direttamente alle imprese di trasporto che svolgono questo servizio ed ammonta a **77.1** milioni di franchi.

Per la ripartizione dei costi tra i Comuni per le linee urbane, la competenza è dei Comuni stessi tramite le Commissioni regionali dei trasporti. Se le CTR non riescono ad accordarsi sarà il CdS a fissare la chiave di riparto. Le CTR si sono messe d'accordo e applicano la stessa formula (che considera corse e forza finanziaria, e non più la popolazione).

3.5.3 Relazioni con le Linee direttive e il Piano finanziario

Linee direttive

Il Messaggio n. 7733 è conforme alle Linee Direttive 2015-2019, Area prioritaria d'intervento "Sviluppo territoriale, mobilità, ambiente ed energia", Scheda 35 "Territorio: mobilità efficiente all'apertura di AlpTransit".

Piano finanziario

Contributi alle imprese di trasporto

La spesa lorda complessiva pari a 461.4 milioni di franchi, ripartita sul quadriennio, è a carico del CRB 767, conto 36340016 (contributi alle imprese di trasporto) della Sezione della mobilità. La quota a carico dei Comuni è prevista nel medesimo CRB, conto di ricavo 46320014 (contributi comunali imprese di trasporto) per un importo di 105.8 milioni di franchi. Lo stanziamento del credito richiede l'approvazione del Decreto legislativo da parte della maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 LGF).

Campagna di informazione e sensibilizzazione e attività di monitoraggio

La spesa per le attività di **informazione e sensibilizzazione** pari a 1'350'000 CHF, suddivisa in 500'000 CHF nel **2020** e 850'000 CHF nel **2021**, è a carico del CRB 767, conto 31300111 (spese per promozioni) della Sezione della mobilità.

La spesa per il **monitoraggio** degli effetti della nuova offerta pari a 400'000 CHF, suddivisa in 50'000 CHF nel **2022** e 350'000 CHF nel **2023**, è a carico del CRB 767, conto 31300100 (raccolta ed elaborazione dati traffico pubblico e privato) della Sezione della mobilità.

Si precisa che, sebbene l'importo di spesa previsto nel 2020, al momento dell'elaborazione del preventivo, non era stato debitamente tenuto in considerazione, lo stesso non genererà conseguenze a livello finanziario. I crediti necessari saranno recuperati mediante tagli su voci di spesa e compensati internamente al Dipartimento del territorio.

I crediti necessari per gli anni 2021-2023 saranno considerati nei rispettivi preventivi, seguendo il normale processo di preventivo dello Stato. Lo stanziamento del credito richiede l'approvazione del Decreto legislativo da parte della maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 LGF).

Conseguenze sul personale dello Stato

Il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico aumenterà il carico di lavoro per la pianificazione e la gestione dell'offerta, come pure per la gestione finanziaria e dei mandati di prestazione con le imprese di trasporto. Si prevede di far capo a un aumento di 2 unità a tempo pieno dell'organico della Sezione della mobilità. La spesa annua pari a 200'000 CHF è a carico del CRB 767, conto 30100001 (stipendi e indennità funzionari nominati) della Sezione della mobilità. Lo stanziamento di questo credito avviene tramite l'approvazione del Preventivo annuo dello Stato.

Stima fabbisogno nuovo personale trasporto pubblico

Si stima un fabbisogno di personale di 250 autisti ai quali vanno ad aggiungersi 40 macchinisti ferroviari. Per il reclutamento di tale manodopera è stato favorito un progetto che sta gestendo la Sezione del lavoro che mira alla riqualifica di persone in disoccupazione che hanno le caratteristiche per diventare autisti di bus. Chi ha la patente del bus, chi ha la patente del camion o la predisposizione al servizio della clientela. Gli URC hanno fornito alle aziende 160 profili tendenzialmente idonei. Le imprese effettueranno dei test attitudinali. C'è la volontà di reintegrare nel mercato del lavoro il numero più alto possibile di persone in disoccupazione. Non si andrà a favorire l'assunzione di personale non residente.

4. EVASIONE ATTI PARLAMENTARI

Con il presente rapporto la Commissione gestione e finanze - sulla base di quanto precede - invita il Gran Consiglio a ritenere evasa la mozione di Bruno Storni e cofirmatari (Badasci, Balli, Buzzini, Crugnola, Dadò, Ferrari, Garobbio e Pini) "Cadenza TILO Locarno-Lugano nella Galleria di Base del Ceneri a 15 minuti" (cfr. messaggio governativo n. 7661).

Come già precisato **il Consiglio di Stato è però invitato a monitorare da vicino l'evolvere della situazione e se del caso approfondire con il necessario anticipo non solo l'utilizzo dei treni a due piani ma anche una diversa redistribuzione delle tracce nella galleria di base per fare in modo che l'obiettivo della cadenza ogni 15 minuti possa considerare (almeno per le ore di punta) anche il percorso Locarno-Lugano.**

Gli atti parlamentari relativi a modifiche del sistema tariffale tuttora pendenti in Commissione gestione e finanze saranno invece trattati, come già precisato, in separata sede.

5. CONCLUSIONI

La Commissione gestione e finanze - sulla base di quanto precede - invita il Gran Consiglio ad accogliere i decreti legislativi allegati, facendo al contempo proprie le raccomandazioni e gli auspici formulati nel presente rapporto.

Per la Commissione gestione e finanze

Nicola Pini, Maurizio Agustoni, Anna Biscossa e Daniele Caverzasio, corelatori
Bang - Bignasca B. (con riserva) - Bourgoin - Caprara -
Dadò - Durisch - Ferrara - Foletti - Gianella Alessandra -
Pamini (con riserva) - Quadranti

Allegato:

- Parere Commissione ambiente, territorio ed energia (CATE)

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione dell'offerta di trasporto pubblico 2021 in funzione dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

- richiamate la legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub) e la legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997;
- preso atto dei documenti di offerta del trasporto pubblico elaborati dal Consiglio di Stato (Dipartimento del territorio) in collaborazione con la Commissione regionale dei trasporti Regione Tre Valli (CRT 3V), la Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB), la Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT), la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM);
- richiamata l'intimazione della nuova offerta trasmessa il 10 luglio 2019 a tutti i Comuni;
- considerate le opposizioni presentate dai Comuni di Gambarogno, Orselina, Prato Leventina, Quinto e Riviera;
- considerata l'opposizione presentata dal Patriziato di Carona;
- visto il messaggio 16 ottobre 2019 n. 7733 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 12 maggio 2020 n. 7733R della Commissione gestione e finanze,

d e c r e t a :

Articolo 1

È approvata la nuova offerta di trasporto pubblico 2021 in funzione dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri.

Articolo 2

¹L'opposizione del Comune di Gambarogno è parzialmente accolta. Il Consiglio di Stato è incaricato di comunicare all'autorità federale competente l'esigenza che la linea S30 circoli ogni 60' nelle ore di punta, come anche di impegnarsi attivamente per una realizzazione nel medio termine del potenziamento alla cadenza oraria nelle ore di punta, o in via subordinata di un'ottimizzazione delle frequenze per migliorare l'offerta nelle ore di punta.

²L'opposizione del Comune di Prato Leventina è respinta.

³L'opposizione del Comune di Orselina è respinta.

⁴L'opposizione del Comune di Quinto è parzialmente accolta. Il Consiglio di Stato definisce nell'orario di dettaglio le modifiche della linea 117.

⁵L'opposizione del Comune di Riviera è parzialmente accolta. Il Consiglio di Stato è incaricato di concordare con il Municipio di Riviera e la Commissione regionale dei trasporti un miglioramento del servizio, segnatamente ulteriori fermate aggiuntive, da inserirsi se possibile già dal 2021 ma al più tardi dal 2022. Eventuali altre modifiche (ad esempio del tracciato) saranno semmai da valutare dopo i primi anni di esercizio e tenendo in considerazione l'attrattiva regionale del trasporto pubblico.

⁶L'opposizione del Patriziato di Carona è irricevibile.

Articolo 3

Le spese derivanti dalla partecipazione dello Stato ai costi di gestione non coperti della nuova offerta di trasporto pubblico sono a carico della gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità e sono iscritti annualmente nel preventivo dello Stato.

Articolo 4

Le spese per le attività di informazione e sensibilizzazione pari a 1'350'000 franchi sono a carico della gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità e sono iscritte nel preventivo dello Stato per gli anni 2020 e 2021.

Articolo 5

Le spese per le attività di monitoraggio sugli effetti della nuova offerta di trasporto pubblico pari a 400'000 franchi sono a carico della gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità, e sono iscritte nel preventivo dello Stato per gli anni 2022 e 2023.

Articolo 6

¹La chiave di riparto tra i Comuni dell'offerta di trasporto pubblico regionale è calcolata annualmente dal Dipartimento del territorio sulla base della formula di cui al capitolo 4.7 del messaggio 16 ottobre 2019 n. 7733.

²Le chiavi di riparto tra i Comuni delle offerte di trasporto pubblico urbano sono aggiornate dalle Commissioni regionali dei trasporti per ogni regione di competenza.

Articolo 7

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un credito quadro di 461.4 milioni di franchi, di cui 355.6 milioni a carico del Cantone e 105.8 milioni a carico dei Comuni, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2020-2023

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio 16 ottobre 2019 n. 7733 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

¹È stanziato un credito quadro di 461.4 milioni di franchi, di cui 355.6 milioni quale quota netta a carico del Cantone e 105.8 milioni quale quota a carico dei Comuni, destinato al finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico nel Cantone Ticino per il periodo 2020-2023.

²È data competenza al Consiglio di Stato di suddividere il credito quadro in contributi annuali.

³La spesa annua è iscritta nei conti di gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

Articolo 2

I contributi a carico dei Comuni sono iscritti annualmente alla corrispondente voce di ricavo corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

Articolo 3

L'aggiornamento del credito a seguito di eventuali cambiamenti delle condizioni quadro di riferimento di cui al capitolo 6.2 del messaggio 16 ottobre 2019 n. 7733 è di competenza del Consiglio di Stato.

Articolo 4

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.