

Rapporto

numero

6855 R

data

12 novembre 2013

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 2 ottobre 2013 concernente l'approvazione della nuova offerta di trasporto pubblico del Bellinzonese per le linee urbane d'importanza cantonale postulata dal Programma d'agglomerato del Bellinzonese (PAB)

1. INTRODUZIONE

Conformemente all'art. 12 della Legge sui trasporti pubblici (LTP), con questo messaggio il Consiglio di Stato sottopone per approvazione la nuova offerta di trasporto pubblico del Bellinzonese per le linee urbane d'importanza cantonale (TP PAB), postulata dal Programma d'agglomerato del Bellinzonese (PAB), approvata dalla Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) e adottata dal Consiglio di Stato in data 10 luglio 2013. Il trasporto pubblico rappresenta un elemento cardine del PAB.

L'attuale offerta è stata oggetto di un'analisi approfondita, che ha permesso di individuare parecchie criticità a vari livelli: conduzione inadeguata delle linee, cadenze insufficienti, tempi di percorrenza elevati e carente integrazione con il servizio ferroviario regionale TILO. Sulla base dell'analisi svolta è stata elaborata una nuova rete di trasporto pubblico su gomma che, con l'adozione di una serie di misure infrastrutturali, potrà sopperire alle notevoli lacune attuali e contribuirà a sostenere lo sviluppo degli insediamenti e delle attività postulato con gli obiettivi del PAB.

1.1 Il trasporto pubblico nell'ambito del Programma d'agglomerato del Bellinzonese

La nuova offerta assicurerà allacciamenti ottimali alla rete ferroviaria e contribuirà quindi a favorire un ulteriore maggior uso del trasporto pubblico da parte della popolazione e dei pendolari in modo particolare. La riforma, coerente con il riassetto delle prestazioni del traffico a lunga percorrenza pianificato da giugno 2014, mira ad assicurare servizi cadenzati ogni 30 minuti rispettivamente 60 minuti sull'arco di due ore. La nuova rete tiene conto delle caratteristiche del servizio ferroviario pianificato con l'apertura delle gallerie di base del San Gottardo (2016) e del Monte Ceneri (2019). Con la riforma del traffico urbano e regionale del Bellinzonese si attua quindi un progetto che amplificherà anche i benefici di AlpTransit. Oggetto del presente messaggio è l'offerta di trasporto pubblico delle seguenti nuove linee urbane di importanza cantonale:

- Linea 1: Castione - Arbedo - Bellinzona - Giubiasco - Camorino
- Linea 2: Bellinzona - Monte Carasso - Sementina - Giubiasco
- Linea 3: Bellinzona - Giubiasco - Camorino - S. Antonino
- Linea 5: Pratocarasso - Piazzale Stazione - Ravecchia (Ospedale)

L'orizzonte temporale postulato quale obiettivo per l'entrata in servizio delle linee urbane 1 / 2 / 3 / 5, oggetto della riorganizzazione del trasporto pubblico del Bellinzonese, è il cambio d'orario ufficiale del 14 dicembre 2014.

2. PROCEDURA D'ATTUAZIONE DELLA NUOVA OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO

2.1 La Legge sui trasporti pubblici

La LTP definisce le modalità per l'attuazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico; essa postula che l'offerta di trasporto per le linee d'importanza cantonale si fondi sugli indirizzi della pianificazione elaborata a livello regionale

Il Consiglio di Stato, su proposta delle Commissioni regionali e in collaborazione con i Municipi e le imprese di trasporto interessate, allestisce l'offerta di trasporto per ciascun comprensorio regionale, la coordina per l'intero Cantone e ne verifica periodicamente l'efficacia (art. 10 LTP). L'offerta di trasporto è poi adottata dal Consiglio di Stato e intimata ai Comuni interessati. I Comuni possono presentare opposizione al Gran Consiglio nel termine di 30 giorni dall'intimazione (art. 11 LTP). Il Gran Consiglio approva l'offerta di trasporto, vota i crediti necessari alla sua esecuzione e decide le opposizioni dei Comuni (art. 12 LTP). Dopo l'approvazione del Gran Consiglio, il Consiglio di Stato stipula i mandati di prestazione (contratti di diritto pubblico) con le imprese conformemente all'offerta di trasporto (art. 16 LTP).

2.2 Le tappe di avvicinamento all'attuazione della nuova offerta di trasporto pubblico

Il PAB è stato approvato dalla CRTB il 9 novembre 2011 e adottato dal Consiglio di Stato il 21 dicembre 2011. La realizzazione della nuova rete di trasporti pubblici costituisce uno dei punti di forza del Programma di agglomerato. A tale proposito si evidenzia che la Confederazione, nell'esame dell'efficacia dei Programmi, valuta in maniera particolarmente favorevole le misure che toccano il miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto. Con lettera dell'11 giugno 2013, la CRTB ha comunicato al Dipartimento del territorio l'avvenuta approvazione all'unanimità della nuova offerta di trasporto pubblico e della chiave di riparto del costo non coperto a carico dei Comuni. Con il medesimo scritto la CRTB ha chiesto di procedere all'intimazione dell'offerta ai sensi dell'art. 11 della LTP. Il Consiglio di Stato, con risoluzione del 10 luglio 2013, ha adottato la nuova offerta di trasporto pubblico urbano di importanza cantonale. La stessa è stata intimata ai Comuni interessati il 10 luglio 2013. Contro l'offerta di trasporto gli Enti locali interessati dalla nuova offerta non hanno sollevato alcuna opposizione.

3. OFFERTA

3.1 Situazione attuale

La rete urbana attuale del trasporto pubblico del Bellinzonese è composta dalle seguenti quattro linee:

- Linea 1: Castione - Arbedo - Bellinzona - Giubiasco - Camorino (cadenza 30 minuti; 60 minuti tra Castione e Arbedo);

- Linea 3: Bellinzona - Giubiasco - Bellinzona - S. Antonino (cadenza 30 minuti in ora di punta e 60 minuti in ora di morbida);
- Linea 4: Bellinzona - Artore (singole corse);
- Linea 56: Ospedale - Espocentro - Bellinzona - Casa Greina (cadenza 15 minuti in ora di punta e 30 minuti in ora di morbida)

L'analisi della situazione attuale, effettuata nell'ambito del PAB, ha evidenziato delle vistose lacune del servizio sia dal punto di vista qualitativo (rispetto dei tempi di percorrenza e integrazione con il servizio ferroviario regionale TILO) sia dal punto di vista quantitativo (cadenze e fasce orarie di servizio). La rete ricopre in modo inadeguato l'area urbana, in particolare per quanto riguarda i collegamenti trasversali tra la sponda destra e sinistra dell'agglomerato. Di conseguenza, più della metà della popolazione residente nell'area urbana risulta servita in modo mediocre o insufficiente. Identica conclusione può essere tratta per l'accessibilità con il mezzo pubblico ai posti di lavoro.

L'offerta attuale è interamente finanziata dai Comuni secondo una chiave di riparto stabilita autonomamente dagli stessi Enti locali. Il Cantone, con l'eccezione di un contributo forfettario annuo di 87'000 franchi versato per il miglioramento del servizio della linea 3 (prolungamento dalle Semine fino a S. Antonino), non partecipa al finanziamento. In effetti, dopo l'approvazione da parte del Gran Consiglio il Piano dei trasporti del Bellinzonese (PTB), che prevedeva a partire da fine 2002 un notevole miglioramento dell'offerta attuale, non è mai entrato in vigore a seguito della decisione della città di Bellinzona di chiudere il centro storico al transito dei mezzi pubblici dapprima in modo provvisorio e in seguito definitivamente.

La nuova offerta, elaborata nel quadro del PAB e oggetto del presente rapporto, colma quindi un'importante lacuna assicurando ai residenti del Bellinzonese un servizio di trasporto pubblico urbano conforme agli standard ed alle aspettative di un agglomerato che nell'insieme del comprensorio conta una popolazione complessiva di circa 50'000 abitanti.

3.3 Nuova offerta: caratteristiche della rete e funzioni principali delle nuove linee

A pagina 4 del messaggio è illustrata la rete delle linee urbane di importanza cantonale proposta per la realizzazione.

La nuova rete è concepita per:

- servire l'agglomerato con una conduzione delle linee e delle cadenze di servizio adeguate alle caratteristiche degli insediamenti (densità popolazione, posti di lavoro);
- collegare i centri di servizio, scolastici e di svago;
- offrire un'elevata libertà di movimento all'interno dell'agglomerato, tramite un'appropriata conduzione delle linee e con l'istituzione di nodi di interscambio tra le stesse;
- allacciare il trasporto urbano in maniera funzionale alla rete ferroviaria, in modo da migliorare la catena di trasporto e rendere attrattivo il sistema di trasporto pubblico per le relazioni con l'esterno dell'agglomerato.

Le funzioni principali di ogni linea sono descritte al capitolo 3.3 del messaggio, al quale si rimanda per maggiori dettagli.

3.4 Affinamento di progetto sulla rete delle nuove linee

Dopo l'allestimento del "Programma d'agglomerato del Bellinzonese - PAB; 09.11.2011", nell'ambito dell'elaborazione del progetto definitivo sono stati svolti alcuni affinamenti sulla rete delle linee e più precisamente:

- **Linea 1** (Castione - Arbedo - Bellinzona - Giubiasco - Camorino)
La conduzione all'interno dell'abitato di Arbedo è stata ottimizzata in modo da permettere l'incremento delle cadenze di servizio riducendo nel contempo le situazioni di incrocio dei bus, che risultano problematiche.
La conduzione della linea all'interno dell'abitato di Castione è stata pure ottimizzata in funzione della situazione viaria.
- **Linea 5** (Pratocarasso - Piazzale Stazione - Ravecchia /Ospedale)
La conduzione in zona Pratocarasso è stata modificata, con l'obiettivo di offrire un percorso quanto più unificato in entrambe le direzioni, migliorando così l'efficacia della linea.
- **Linea 6** (Gnosca - Gorduno - Carasso - Bellinzona)
L'implementazione di questa linea è posticipata, per questioni di razionalità e funzionalità di esercizio, all'apertura del tunnel di base del Monte Ceneri, in concomitanza con la modifica del percorso della linea regionale 193 (Bellinzona - Iragna - Biasca) sulla sponda sinistra a sud di Claro.
Sino ad allora, per assicurare un servizio alternativo alla nuova linea 6, saranno offerte alcune coppie di corse supplementari sulle linee regionali 191 fra Bellinzona-Claro e 193 fra Bellinzona e Gnosca. Queste modifiche riguardano linee regionali e non sono quindi oggetto del presente messaggio.

3.5 Cadenze per fasce orarie

Nel capitolo 3.5 del messaggio, al quale si rimanda per maggiori dettagli, sono presentate le cadenze delle corse suddivise per linea, fascia oraria e giorni. Le fasce orarie indicate nelle tabelle potranno essere adattate a dipendenza della domanda di trasporto e/o in funzione dell'ottimizzazione dell'esercizio delle singole linee.

3.6 Tariffe

Sulle linee riorganizzate e potenziate nel quadro dell'offerta TP PAB si applica il sistema tariffale valido sulla rete di trasporto pubblico di tutto il territorio cantonale e del Moesano che fa capo alla Comunità tariffale Ticino e Moesano (CTM), già in vigore attualmente anche nel Bellinzonese. Le linee di trasporto urbane sono contraddistinte dal fatto che la vendita dei titoli di trasporto avviene solo alle fermate e non a bordo dei veicoli. L'obiettivo è quello di razionalizzare e velocizzare il servizio. A tale scopo è previsto di equipaggiare con nuovi apparecchi distributori di biglietti della CTM tutte le fermate principali servite.

4. COSTI, INTROITI E INDENNITÀ

Nel messaggio sono dettagliatamente illustrati i dati di pianificazione dei costi di produzione e il metodo di calcolo degli introiti e dell'indennità per il costo non coperto da riconoscere all'azienda per l'esecuzione del servizio di trasporto.

Gli importi dell'offerta finanziaria sono indicativi poiché, come previsto dalla LTP, l'offerta è oggetto di approfondimento e di negoziazione tra il Cantone (Sezione della mobilità) e

l'azienda stessa. Nella misura in cui non dovessero emergere modifiche sostanziali delle condizioni-quadro (ad esempio aliquote di partecipazione finanziaria Cantone-Comuni, tariffe del trasporto pubblico, tassi IVA, normative sulla durata del lavoro, finanziamento di terzi), oppure cambiamenti di rilievo dell'offerta (modifiche prestazioni, orari, ecc.) le cifre indicate nel presente e nel prossimo capitolo costituiscono i valori di riferimento per il primo anno d'esercizio della nuova offerta.

Vincolante ai fini dell'indennità definitiva da versare da parte di Cantone e Comuni all'impresa di trasporto sarà l'importo successivamente fissato nel contratto di prestazione, che sarà stipulato fra il Cantone e l'impresa di trasporto.

Sulla base delle considerazioni che precedono, per le linee urbane d'importanza cantonale l'offerta finanziaria presentata si presenta come segue (dati in franchi/anno):

Costi totali	9'320'000.-
Introiti complessivi	1'920'000.-
Costo non coperto pianificato ¹	7'400'000.-
Percorrenze (km veicoli)	939'000.-

5. FINANZIAMENTO

Il costo non coperto delle linee urbane di importanza cantonale, conformemente all'art. 30 cpv. 1 lett. b della LTP, verrà finanziato nel seguente modo:

- **50% a carico del Cantone;**
- **50% a carico dei Comuni.**

5.1 Comuni coinvolti

I Comuni interessati al finanziamento delle linee urbane di importanza cantonale sono i seguenti: Arbedo-Castione, Bellinzona, Camorino, Giubiasco. Monte Carasso, S. Antonino e Sementina.

5.2 Chiave di riparto

La ripartizione del contributo tra i Comuni (art. 32 LTP) è di competenza della CRTB. Quest'ultima, con scritto dell'11 giugno 2013, ha comunicato al Dipartimento del territorio l'avvenuta approvazione all'unanimità della nuova offerta di trasporto pubblico e della chiave di riparto illustrata al capitolo 5.3 del messaggio, al quale si rinvia.

I costi non coperti a carico dei Comuni sono ripartiti applicando il principio descritto nel messaggio a pagina 11: 50% secondo il punto A, l'altro 50% in base al punto B. In questo modo si ottiene la chiave di riparto complessiva, denominata **chiave di riparto ponderata**.

¹ Indennità da versare all'azienda da parte del Cantone e dei Comuni.

5.3 Applicazione della chiave di riparto

Nel messaggio, al capitolo 5.3, è indicata la chiave di riparto risultante dall'applicazione dei principi di calcolo; i dati derivano dall'offerta finanziaria presentata da parte di AutoPostale Svizzera SA Regione Ticino (cfr. capitolo 4 del messaggio).

Ne risulta la seguente ripartizione dei costi:

Riparto dei costi non coperti a carico dei Comuni (Chiave di riparto ponderata)	Costo [CHF] non coperto per Comune:							3'700'000
	Arbedo-Castione	Bellinzona	Camorino	Giubiasco	Monte Carasso	S. Antonino	Sementina	
Linee urbane di importanza cantonale: 1 / 2 / 3 / 5	311'758	2'083'479	282'382	566'318	108'148	191'383	156'532	3'700'000
Chiave di riparto ponderata (50% complessiva di rete e 50% per linea)	8.43%	56.31%	7.63%	15.31%	2.92%	5.17%	4.23%	100.00%

La chiave di riparto ponderata verrà aggiornata al momento dell'entrata in vigore della nuova rete e dei parametri di calcolo più recenti disponibili.

Dopo l'entrata in vigore della nuova rete di trasporto pubblico, la chiave di riparto adottata viene ricalcolata in caso di modifiche importanti dell'offerta (quali cambiamenti di cadenze oppure la creazione o la soppressione di linee o di parti di linea) o di altri fattori esterni (per esempio l'aggiornamento biennale degli indici di forza finanziaria).

Modifiche quali la creazione rispettivamente la soppressione di fermate o l'aggiunta/soppressione di singole coppie di corse non comportano l'adattamento della chiave di riparto.

5.4 Ripartizione dei costi non coperti e credito necessario all'esecuzione dell'offerta

L'applicazione della chiave di riparto dei costi porta alla ripartizione seguente (importi in franchi/anno).

Stima costo non coperto (indennità) ²	7'400'000	Vedi cap. 4.
Onere pianificato a carico del Cantone (50%)	3'700'000	Vedi cap. 5.
Onere pianificato a carico dei Comuni (50%)	3'700'000	Vedi cap. 5. + 5.3
- Arbedo-Castione	8.43%	311'758
- Bellinzona	56.31%	2'083'479
- Camorino	7.63%	282'382
- Giubiasco	15.31%	566'318
- Monte Carasso	2.92%	108'148
- S. Antonino	5.17%	191'383
- Sementina	4.23%	156'532

L'onere pianificato a carico del Cantone ammonta a 3'700'000 franchi e corrisponde quindi al credito necessario all'esecuzione dell'offerta di trasporto durante il primo anno

² Base dati: offerta finanziaria dell'impresa di trasporto del 30.4.2013 (cfr. capitolo 4)

d'esercizio della nuova rete, a carico della gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità, iscritto annualmente nel Preventivo dello Stato.

6. CONCLUSIONI

La Commissione ha preso atto degli aspetti positivi della nuova offerta postulata dal PAB e dei crediti necessari alla sua esecuzione.

La nuova offerta rappresenta un progetto convincente ed efficace che soddisfa pienamente le premesse di un servizio confacente alle aspettative della popolazione del Bellinzonese e in grado di soddisfarne la potenziale domanda. Esso colma un'evidente lacuna del servizio, visto che adegua la rete delle linee, le fermate e la frequenza dei collegamenti a degli standard quantitativi e qualitativi paragonabili agli altri agglomerati ticinesi nei quali questa riforma è già stata realizzata negli scorsi anni.

La Commissione condivide l'impostazione della nuova offerta in quanto rappresenta una condizione indispensabile per perseguire l'obiettivo di incrementare il volume di utenti del trasporto pubblico e favorire quindi un contenimento del carico veicolare sulle strade, con effetti positivi sia per la qualità di vita all'interno dell'agglomerato sia per l'ambiente in generale. L'affermazione della rete ferroviaria regionale TILO, che in meno di un decennio ha conosciuto quasi un raddoppio dell'utenza, dimostra in termini concreti quale successo può generare un'offerta di trasporto pubblico adeguata in termini quantitativi (frequenze dei collegamenti) e qualitativi (puntualità dell'esercizio, veicoli moderni e confortevoli, interscambi snelli nei punti d'interconnessione, infrastrutture adeguate).

La Commissione ha inoltre preso atto che la nuova offerta risponde agli obiettivi pianificatori cantonali illustrati nel Piano direttore e risulta coerente con le Linee direttive 2012-2015 e con il Piano finanziario di gestione corrente 2012-2015 allegato alle Linee direttive (primo aggiornamento del marzo 2013), che contempla la spesa derivante dall'approvazione del presente messaggio.

* * * * *

Fatte proprie queste considerazioni, la Commissione invita dunque il Parlamento ad approvare il presente rapporto e il disegno di Decreto legislativo allegato al messaggio governativo.

Per la Commissione gestione e finanze:

Walter Gianora, relatore

Bacchetta-Cattori - Badasci - Caimi - Chiesa -

Foletti - Guidicelli - Kandemir Bordoli -

Lurati S. - Savoia - Solcà - Vitta