

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
attraverso l'Ufficio federale
dello sviluppo territoriale
Sezione politica dei trasporti
3003 Berna

Procedura di consultazione sul Decreto federale che libera i crediti per il programma di traffico di agglomerato 2015-2018

Signora Consigliera federale,

con lettera 26 giugno 2013 ci avete sottoposto la proposta di Decreto sul finanziamento del programma "traffico di agglomerato" per il periodo 2015-2018.

La ringraziamo per la possibilità di esprimerci su un elemento centrale della politica federale in materia di organizzazione territoriale e mobilità.

Qui di seguito le nostre considerazioni e richieste suddivise in una prima parte di carattere generale e una seconda che tratta gli aspetti specifici dei nostri programmi.

1. Considerazioni generali

a) Importanza dei programmi d'agglomerato e necessità di dare continuità nei prossimi anni

Il programma di sostegno agli agglomerati, dove si concentra gran parte della popolazione e dei posti di lavoro, intrapresa dal Consiglio federale all'inizio degli anni 2000 risponde ad una esigenza importante ancora pienamente attuale.

I programmi di agglomerato si sono rivelati strumenti adatti a promuovere un adeguato coordinamento e maggiore coerenza nella pianificazione degli insediamenti e delle infrastrutture per la gestione della mobilità. L'impostazione che considera tutte le modalità di trasporto (traffico motorizzato, trasporti pubblici e traffico lento) e che coinvolge Confederazione, Cantoni, Città e Comuni nella definizione di una politica organica a scala regionale appare adeguata per migliorare globalmente efficacia ed efficienza degli interventi.

Occorre pertanto confermare i programmi di agglomerato quali elementi centrali di una politica dello sviluppo territoriale in cui trasporti e insediamenti siano pianificati congiuntamente e in modo coerente.

b) Occorre adeguare le risorse finanziarie alle esigenze e all'importanza dei progetti

La dotazione di 6 miliardi di franchi del Fondo infrastrutturale istituito nel 2006 attraverso una specifica legge è stata in pochi anni esaurita. Infatti, dedotti l'importo per il primo pacchetto destinato alle opere urgenti, il credito liberato nel 2011 per il primo programma e quello oggetto della presente consultazione non rimangono più che circa 370 milioni di franchi.

Questa dotazione risulta ampiamente insufficiente rispetto ai bisogni attuali e a quelli già annunciati per i prossimi anni in tutti gli agglomerati. Le previsioni demografiche, economiche e quelle relative allo sviluppo della mobilità indicano in modo inequivocabile la necessità di adeguare alle future esigenze servizi ed infrastrutture, già oggi peraltro sottoposti ad una elevata pressione e a sempre più diffusi fenomeni di congestione. Il Consiglio federale ha annunciato negli scorsi mesi l'intenzione di proporre un aggiornamento dell'attuale Fondo infrastrutturale tenendo anche conto del fabbisogno per la manutenzione, la conservazione e l'adeguamento della rete delle strade nazionali.

Riteniamo opportuno e necessario promuovere una soluzione di finanziamento che risponda ai bisogni effettivi a medio-lungo termine e dia l'indispensabile sicurezza pianificatoria e realizzativa. In tal senso l'estensione a durata indeterminata dell'attuale fondo appare fondamentale così come una sua nuova dotazione finanziaria.

c) Occorre prevedere finanziamenti anche per le misure non infrastrutturali

Sulla base dell'esperienza maturata nel corso dell'allestimento di ben sei Programmi d'agglomerato (due di prima generazione e quattro di seconda generazione) abbiamo maturato la convinzione che gli obiettivi perseguiti potrebbero essere meglio raggiunti se vi fosse un sostegno finanziario anche per le misure relative agli insediamenti. Poiché la valutazione complessiva di un programma d'agglomerato dipende dalla coerenza tra misure infrastrutturali e misure urbanistiche, il sostegno finanziario alla realizzazione di entrambe le componenti dei PA avrebbe dunque un grande significato. Solo così sarà possibile accelerare l'implementazione di nuovi modelli d'insediamento più sostenibili e più coerenti con la rete delle infrastrutture per la mobilità.

Siamo consapevoli che questa proposta pone in modo ancora più acuto il problema dei limiti delle risorse finanziarie ma siamo tuttavia convinti che uno sforzo in questa direzione potrà contribuire in futuro a ridurre la pressione sulla necessità di nuove infrastrutture di trasporto. La "Strategia tripartita per una politica federale degli agglomerati" evidenzia giustamente la necessità di sostenere gli agglomerati attraverso una visione e incentivi integrati.

d) E' necessario un maggiore impegno della Confederazione per il finanziamento del programma 2015-2018

Per i programmi d'agglomerato di seconda generazione 2015-2018 sono state annunciate 41 candidature, un numero superiore a quello registrato per il programma di prima generazione (35). A fronte di queste proposte la Confederazione ha disposto un finanziamento di circa 1,6 miliardi di franchi, praticamente analogo a quanto attivato per il programma precedente.

Ne è risultata una valutazione delle misure proposte estremamente severa e molto penalizzante, soprattutto per i progetti medi e grandi, che molto spesso sono gli unici a consentire soluzioni durature.

Reputiamo che nell'allestimento del progetto definitivo del Decreto in oggetto debba essere considerato l'intero importo ancora disponibile nel Fondo.

e) L'impegno per la gestione amministrativa va semplificato e ridotto

Abbiamo constatato a più riprese che la gestione amministrativa della Convenzione generale sulle prestazioni e, soprattutto, degli Accordi di finanziamento sulle singole misure risulta molto onerosa e lunga.

Il coinvolgimento di almeno tre Uffici federali (ARE, USTRA e UFT) da una parte, e di Cantoni, Città e Comuni dall'altra comporta un impegno eccessivo. Talvolta si è dovuto ritardare l'avvio dei lavori non disponendo dell'autorizzazione federale in tempo utile.

Siamo del parere che occorra semplificare in modo sostanziale la fase realizzativa attraverso gli accordi di finanziamento più semplici e autorizzazioni tempestive per l'inizio dei lavori.

2. Considerazioni e richieste specifiche

a) Programma d'agglomerato del Luganese (PAL2)

Elemento centrale del PAL2 è la realizzazione della tappa prioritaria della rete tram, segnatamente il collegamento Bioggio-Lugano centro-Manno attraverso il prolungamento dell'esistente linea della FLP. Lo studio di fattibilità è stato allestito nel periodo 2005-06 e, alla luce del positivo risultato, la misura è stata inserita nel Programma d'agglomerato di prima generazione nel 2007. Questo indirizzo è stato valutato favorevolmente nel Rapporto d'esame della Confederazione e l'opera inserita nella lista B. Il Piano direttore cantonale ha già recepito questo oggetto nella categoria "dato acquisito". Successivamente Cantone e Comuni interessati hanno allestito il progetto di massima (costo 2 mio. fr.), alla base dell'inserimento dell'opera nel PAL2, in modo da poter fornire tutte le indicazioni del caso per una decisione conclusiva da parte dell'Autorità federale al fine dell'ottenimento del cofinanziamento nel periodo 2015-18. Cantone e Comuni hanno inoltre già sottoposto nel 2012 con successo al Gran Consiglio e ai rispettivi Consigli comunali la richiesta del credito per il progetto definitivo (7 mio. fr.), attualmente in fase di allestimento, in modo da poter disporre in tempo utile dell'autorizzazione a costruire (previsione attuale 2016).

La bozza di Rapporto di valutazione trasmessaci a fine maggio 2013 non ha inserito il progetto nella lista A, nonostante nelle valutazioni generali l'ARE attesti ripetutamente la grande importanza strategica del progetto, la sua rilevante forza strutturante per l'intero agglomerato e l'interesse assoluto elevato.

Nell'ambito dell'incontro tecnico con i rappresentanti dell'ARE avuto il 24 giugno 2013 sono state fornite ulteriori informazioni.

A nostro parere i motivi seguenti giustificano una rivalutazione del giudizio espresso:

- lo stato molto avanzato del progetto, che permette di condurre la procedura e iniziare i lavori nel periodo di riferimento del credito quadro ("baureif");
- la grande attrattività della futura offerta di prestazioni, coordinata e coerente con il forte sviluppo che conoscerà il sistema ferroviario regionale TILO con l'apertura della galleria di base del S. Gottardo (2016) e del Monte Ceneri (2019);
- l'elevato sostegno dell'opera a livello cantonale e regionale e la disponibilità, con il sostegno della Confederazione, ad assicurarne il finanziamento.

Siamo coscienti dell'inevitabile rilevante impegno finanziario richiesto, data la necessità di realizzare una galleria di circa 2,1 km, ma altrettanto evidente è la forza strutturante dell'opera dal profilo trasportistico e territoriale per il più importante agglomerato del Cantone. Essa è fondamentale per una svolta nella gestione futura della mobilità nel Luganese. Non si tratta infatti di una semplice estensione di linea tram, bensì di una pietra miliare nella realizzazione di una rete di trasporto pubblico in grado di offrire una valida alternativa al trasporto individuale motorizzato in tutto l'agglomerato.

Visto il lungo tempo necessario alla costruzione (ca. 7 anni) occorre considerare che una decisione favorevole si impone già oggi per poter mettere in esercizio l'opera nel 2023. Un ulteriore rinvio al prossimo programma, dopo i trascorsi otto anni di studi e progettazione, comprometterebbe invece l'ampio sostegno politico raggiunto, mettendo in forse la realizzazione stessa della rete tram.

Nella bozza del Rapporto di valutazione l'ARE evidenzia alcune criticità riguardo:

- alla presunta concorrenza con la strada di circonvallazione di Agno e Bioggio;
- al numero di posteggi P+R, ritenuto troppo elevato e contro produttore al fine dell'efficacia dell'opera.

Per quanto concerne la circonvallazione desideriamo attirare la vostra attenzione sul fatto, fondamentale ai fini di una equilibrata valutazione, che la capacità della rete stradale non viene aumentata.

In effetti è parte integrante del progetto il declassamento della strada esistente a strada di servizio e la ricucitura urbanistica dell'esistente cesura (carico giornaliero medio di ca. 26'000 veicoli).

Per quanto attiene al dimensionamento degli impianti P+R conveniamo che la loro pianificazione necessita di una verifica. La Commissione regionale dei trasporti del Luganese ha avviato negli scorsi mesi un mandato specifico con il nostro supporto. Dai risultati intermedi, ora in fase di verifica conclusiva, emerge effettivamente la possibilità e l'opportunità di ridimensionare quanto previsto nel PAL2 (elaborato nel periodo 2010/11) portando il numero complessivo di stalli da 2'800 ad un massimo di 1'800. Nell'ambito della progettazione definitiva in corso del progetto tram anche la capacità dell'impianto di Molinazzo verrà pertanto ridotta in modo rilevante. Saremo in grado di documentare questo adeguamento nei prossimi mesi.

Chiediamo pertanto di inserire la prima tappa della Rete tram del Luganese nella lista A.

b) Programma d'agglomerato del Bellinzonese (PAB)

Nel 2016 verrà aperta la galleria di base del San Gottardo e nel 2019 quella del Monte Ceneri.

Questo Consiglio, anticipandone i possibili effetti e nell'intento di coglierne le grandi opportunità, ha avviato da un decennio a questa parte importanti progetti di rinnovo e di rilancio della rete dei trasporti pubblici e delle aree di interscambio presso le stazioni ferroviarie. Ricordiamo in tale prospettiva lo sviluppo del servizio ferroviario regionale TILO, la ristrutturazione dei servizi urbani e il potenziamento mirato di quelli regionali. I programmi di agglomerato di seconda generazione costituiscono i punti di riferimento essenziali per l'ulteriore sviluppo del sistema regionale, che dovrà essere adattato ai grandi cambiamenti dei prossimi anni.

L'attuazione del PAB risulta da questo punto di vista fondamentale nel traffico a lunga percorrenza, poiché Bellinzona costituirà la prima fermata a sud delle Alpi per l'accesso alla galleria di base del S.Gottardo.

Sottolineiamo anche che l'intera regione aspira ad unirsi a livello politico-istituzionale con una procedura di aggregazione in corso che vede partecipare tutti i 17 Comuni dell'agglomerato. I Comuni aggregandi ripongono grandi aspettative nella realizzazione del proprio programma d'agglomerato, in particolare per poter beneficiare degli effetti positivi della nuova galleria di base del San Gottardo per il traffico regionale (potenziamento del sistema TILO e delle relative fermate) e della realizzazione tempestiva di strutture all'altezza delle future esigenze.

Attualmente le FFS stanno lavorando per il rinnovo e l'ampliamento della stazione di Bellinzona entro il 2016. La Città di Bellinzona, con il sostegno del Cantone e la collaborazione delle FFS, ha avviato il progetto per "l'area di interscambio stazione FFS", oggetto annunciato nel PAB. Purtroppo l'esame provvisorio presentatoci con la bozza del Rapporto di valutazione a fine maggio ha inserito l'opera nella lista B per l'eventuale attuazione nel periodo 2019-2022, nonostante il positivo rapporto costi-benefici.

Abbiamo analizzato attentamente la situazione con la Città di Bellinzona e la Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese.

Di fatto gli appunti critici sul progetto toccano il dimensionamento dell'impianto P+R, che è stato peraltro proposto dalle FFS in sede di progetto preliminare. Abbiamo potuto ora concordare con le FFS, che collaborano con noi nell'elaborazione, attualmente in corso, del progetto di massima, di approfondire questo aspetto nell'intento di ottenere una significativa riduzione degli stalli. Saremo in grado di presentare i relativi aggiornamenti già nel corso del mese di novembre di quest'anno.

Data la già molto precaria situazione attuale a seguito del notevole incremento dell'utenza dei trasporti pubblici, vista l'imminente riorganizzazione dei servizi urbani che porterà a un ulteriore carico ¹ e l'apertura delle gallerie di base del S.Gottardo e del Monte Ceneri l'area di interscambio della stazione FFS costituisce un'opera assolutamente necessaria e urgente.

Chiediamo pertanto di inserire l'opera nella lista A.

Un secondo elemento importante del PAB è costituito dalla nuova fermata ferroviaria di Bellinzona – Piazza Indipendenza. Nel maggio 2013 abbiamo concluso con le FFS e l'UFT lo studio di fattibilità per la completazione del 3° binario Giubiasco-Bellinzona ². Questo intervento permettere di incrementare la capacità di un nodo molto critico dell'intera linea del S.Gottardo e di rispondere anche alle esigenze del "corridoio 4 m" per il transito delle merci. Ciò consentirà anche di migliorare sensibilmente l'offerta del servizio ferroviario regionale TILO e di realizzare una fermata molto attrattiva per un'area insediativa ad elevata densità in forte espansione.

In base alla programmazione allestita con FFS, che tiene conto delle diverse opere già in corso e previste su questa tratta mantenendo costantemente l'esercizio, l'intervento va avviato nel 2019 e concluso nel 2022.

Alla luce dello studio succitato riteniamo che la valutazione provvisoria dell'ARE debba essere aggiornata e sia giustificato l'inserimento dell'opera nella lista B.

c) Programma d'agglomerato del Locarnese (PALOC)

Il Programma d'agglomerato del Locarnese è improntato in modo marcato al promovimento del trasporto pubblico e della mobilità lenta. In questa strategia rientra la realizzazione di una rete della mobilità lenta completa come pure il miglioramento dell'accessibilità alle fermate del trasporto pubblico. In quest'ottica riteniamo siano da correggere talune conclusioni contenute nel Rapporto di valutazione provvisorio.

¹ Cfr. allegato Messaggio governativo del 2 ottobre 2013 sull'approvazione della nuova offerta di trasporto pubblico del Bellinzonese postulata dal Programma di agglomerato del Bellinzonese (PAB)

² Copia dello studio è stata consegnata durante l'incontro tecnico del 24 giugno scorso con l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE).

L'esclusione della misura TL 2.17 Passerella ciclopedonale Moghegno-Maggia dal pacchetto della mobilità lenta, con la motivazione che non è rilevante per l'efficacia del programma, è incomprensibile. Si tratta infatti dell'accesso diretto alla fermata della linea bus per Locarno: ciò contribuisce dunque al miglioramento della mobilità anche nelle zone più critiche dell'agglomerato; l'efficacia della misura va valutata nel complesso del pacchetto della mobilità lenta e non come singolo elemento puntuale.

Chiediamo di inserire in modo integrale il pacchetto TL2, e quindi anche la sottomisura TL 2.17 passerella Maggia-Moghegno, nella lista A della mobilità lenta

Pure la decisione di non concedere un finanziamento federale per la Messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili tra Magadino-Dirinella (INF 5) in quanto sarebbe situata fuori dal perimetro dell'Ufficio federale di statistica (UST) non è corretta e non può essere condivisa. Infatti l'opera si colloca nel territorio del Comune di Gambarogno, che fa parte a pieno titolo del perimetro dell'agglomerato secondo UST.

Chiediamo che la misura INF 5, limitatamente alla tratta Magadino-Dirinella, sia riportata nell'elenco delle misure di priorità B .

d) Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM)

Nell'agglomerato del Mendrisiotto i problemi del traffico sono molto sentiti: a fronte di 58 km di frontiera con l'Italia con 12 valichi stradali (38'000 veicoli al giorno) e un valico merci autostradale (90'000 veicoli al giorno, 1'000'000 di camion veicoli pesanti all'anno) si dispone di un unico collegamento con il resto della Svizzera, costituito dal Ponte-diga di Melide. Inoltre i movimenti generati dalla vendita di carburante a veicoli esteri, stimata dalla Commissione regionale dei trasporti in 250-300 milioni di litri annui, contribuisce ad acuire ulteriormente i già acuti problemi di traffico e ambientali. Questo traffico supplementare porta anche notevoli introiti fiscali per la Confederazione, di cui l'agglomerato non beneficia direttamente. La valutazione del PAM2 a nostro avviso è stata eccessivamente restrittiva. In particolare riteniamo incomprensibile e ingiustificato il punteggio assegnato agli sforzi per ridurre l'impatto ambientale e il consumo di risorse (criterio d'efficacia CE4). La coerenza del piano è inoltre messa in discussione dall'esclusione di alcune misure dalla lista A. Ciò riguarda in particolare la moderazione del traffico e la messa in sicurezza in alcuni punti strategici dell'agglomerato, come la Piazza Baraini a Genestrerio (Mendrisio) (misura TL5.6) e la via Motta a Mendrisio (TIM1.1).

Chiediamo di rivedere la valutazione del CE4 attribuendogli un punto e di inserire le misure TL5.6 e TIM1.1 nella lista A.

Vi invitiamo infine a considerare parte integrante di questa nostra presa di posizione anche le osservazioni e la documentazione prodotti dai Servizi cantonali competenti, congiuntamente alle Commissioni regionali dei trasporti dei quattro agglomerati, in merito alla versione provvisoria dei Rapporti d'esame sui Programmi d'agglomerato. Rimandiamo pure ai verbali allestiti dall'ARE a seguito delle audizioni tecniche avvenute il 24 giugno 2013.

La ringraziamo, signora Consigliera federale, per l'attenzione che vorrà riservare a questa nostra presa di posizione e per l'impegno volto ad assicurare un futuro alla politica degli agglomerati.

Restiamo a disposizione per tutte le ulteriori informazioni del caso.

Gradisca i nostri più cordiali saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



P. Beltraminelli

Il Cancelliere



G. Gianella

Allegato: Messaggio governativo del 2 ottobre 2013 sull'approvazione della nuova offerta di trasporto pubblico del Bellinzonese postulata dal Programma di agglomerato del Bellinzonese (PAB)

Copia:

- Deputazione ticinese alle Camere federali
- Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, Casella postale 641, 6512 Giubiasco
- Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, Casella postale 323, 6601 Locarno
- Commissione regionale dei trasporti del Luganese, Casella postale 4046, 6904 Lugano
- Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto, c/o Municipio di Mendrisio, Casella postale 140, 6850 Mendrisio
- Signor Jörg De Bernardi, Delegato per i rapporti con la Confederazione
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
- Divisione delle costruzioni
- Sezione della mobilità
- Sezione dello sviluppo territoriale

Messaggio

numero	data	Dipartimento
6855	2 ottobre 2013	TERRITORIO

Concerne

Approvazione della nuova offerta di trasporto pubblico del Bellinzonese per le linee urbane d'importanza cantonale postulata dal Programma d'agglomerato del Bellinzonese (PAB)

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

conformemente all'articolo 12 della Legge sui trasporti pubblici (LTP), con questo Messaggio vi sottoponiamo per approvazione la nuova offerta di trasporto pubblico del Bellinzonese per le linee urbane d'importanza cantonale (TP PAB).

La nuova offerta di trasporto pubblico urbano è postulata dal Programma d'agglomerato del Bellinzonese (PAB), è stata approvata dalla Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) ed adottata dal Consiglio di Stato in data 10 luglio 2013.

Il presente Messaggio è strutturato secondo il seguente indice:

1.	INTRODUZIONE	2
2.	PROCEDURA D'ATTUAZIONE DELLA NUOVA OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO	3
3.	OFFERTA.....	4
4.	COSTI, INTROITI E INDENNITÀ	9
5.	FINANZIAMENTO	9
6.	PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO.....	13
7.	CONCLUSIONI.....	14

* * * * *

1. INTRODUZIONE

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

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, 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.

La nuova offerta assicurerà inoltre 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 è coerente con il riassetto delle prestazioni del traffico a lunga percorrenza pianificato da giugno 2014, che prevede un servizio ICN con cadenza oraria tra Lugano e Zurigo, a cui si aggiunge un collegamento EC Milano-Zurigo ogni due ore, inserito nell'orario in maniera da assicurare servizi cadenzati ogni 30' rispettivamente 60' 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)

Nel messaggio sono illustrate le caratteristiche principali del servizio quali i tracciati, le fermate e le cadenze, i costi d'esercizio, gli introiti e le indennità pianificate a carico degli Enti pubblici (Cantone e Comuni serviti).

1.2 Tempistica

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. In particolare, essa postula che l'offerta di trasporto per le linee d'importanza cantonale si fondi sugli indirizzi della pianificazione elaborata a livello regionale e indichi in particolare:

- la rete delle linee e le fermate;
- i punti di interconnessione con il traffico individuale e le relative infrastrutture;
- le modalità d'esercizio, in particolare la frequenza dei collegamenti;
- il quadro tariffale;
- i costi e la loro ripartizione tra Cantone e Comuni e fra i Comuni medesimi.

Il Consiglio di Stato, su proposta delle Commissioni regionali ed 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 ed 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.

Sulla base dei principi postulati dalla scheda TP1 del PAB, è stato successivamente affinato il progetto di nuova offerta, che è infine sfociato nell'elaborazione dell'orario e delle relative prestazioni.

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'articolo 11 della Legge sui trasporti pubblici (LTP).

Questo Consiglio, 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 linee:

- Linea 1: Castione - Arbedo - Bellinzona - Giubiasco - Camorino (cadenza 30'; 60' tra Castione e Arbedo);
- Linea 3: Bellinzona - Giubiasco - Bellinzona - S. Antonino (cadenza 30' in ora di punta; 60' in ora di morbida);
- Linea 4: Bellinzona - Artore (singole corse)
- Linea 56: Ospedale - Espocentro - Bellinzona - Casa Greina (cadenza 15' in ora di punta e 30' 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, integrazione con il servizio ferroviario regionale TILO) sia dal punto di vista quantitativo (cadenze e fasce orarie di servizio).

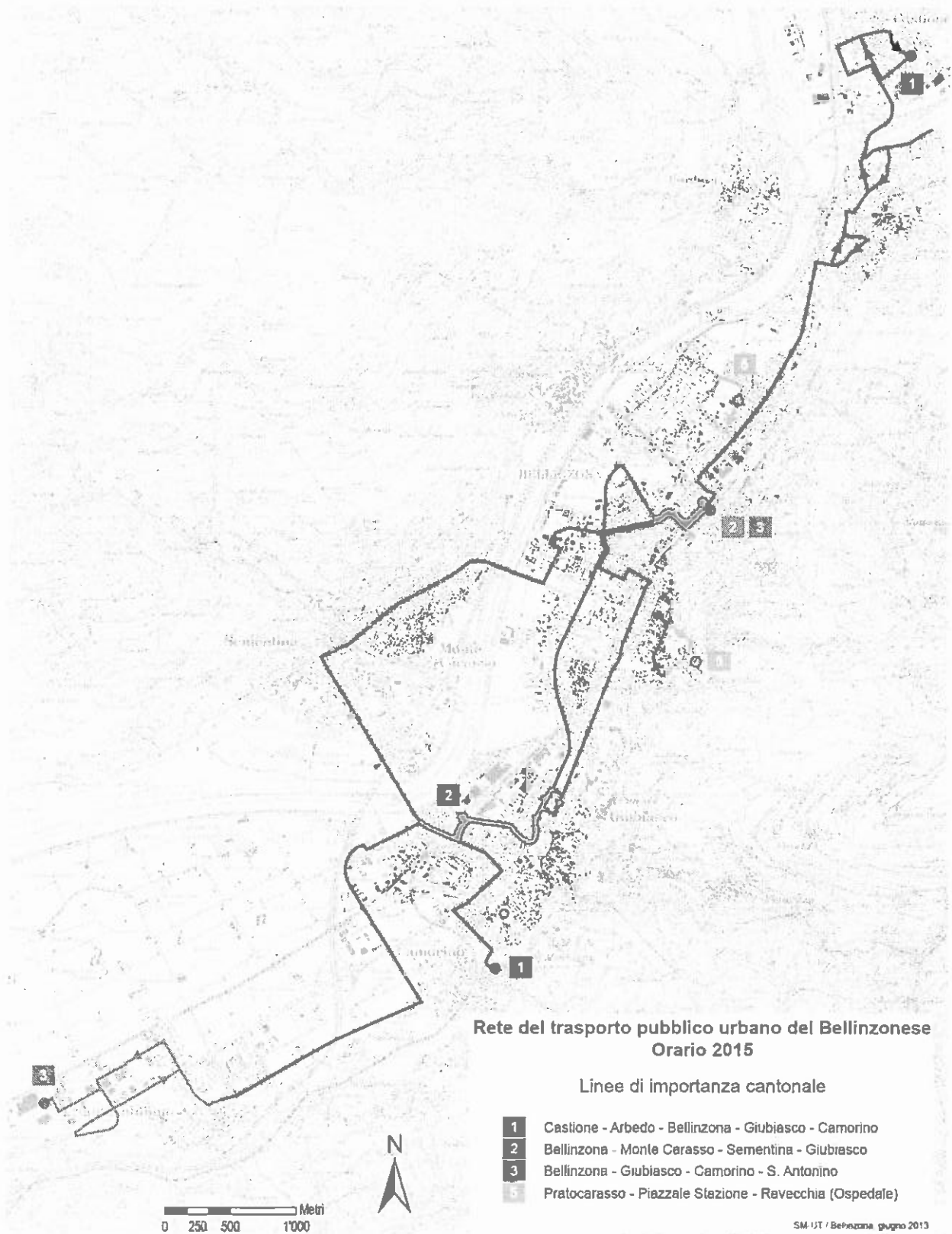
La rete ricopre in modo inadeguato l'area urbana, in particolare per quanto riguarda i collegamenti trasversali tra la sponda destra e sinistra dell'agglomerato. Di conseguenza, più della metà della popolazione residente nell'area urbana risulta servita in modo mediocre o insufficiente. Identica conclusione 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 CHF 87'000.- 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 (cfr. capitolo 2.2) e descritta di seguito, 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.

3.2 Nuova offerta: la rete delle linee urbane di importanza cantonale

La figura seguente illustra la rete delle linee urbane di importanza cantonale proposta per la realizzazione.



3.3 Caratteristiche della rete e funzioni principali delle nuove linee

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, già descritte nel documento "Programma d'agglomerato del Bellinzonese - PAB; 09.11.2011", sono così riassunte:

Linea	Percorso	Funzioni principali
1	Castione - Arbedo - Bellinzona - Giubiasco - Camorino	<ul style="list-style-type: none"> • Allacciamento alle stazioni ferroviarie di Castione-Arbedo, Bellinzona e Giubiasco • Nodo di interscambio bus-bus a Bellinzona Stazione con le linee 2, 3 e 5 • Nodo di interscambio bus-bus a Giubiasco Stazione con le linee 2 e 3 • Nodo di interscambio a Bellinzona Piazza Orico con la linea 5 (dir. Ospedale)
2	Bellinzona - Monte Carasso - Sementina - Giubiasco	<ul style="list-style-type: none"> • Allacciamento alle stazioni ferroviarie di Bellinzona e Giubiasco • Nodo di interscambio bus-bus a Giubiasco Stazione con le linee 1 e 3 • Nodo di interscambio bus-bus a Bellinzona Stazione con le linee 1, 3, 5 • Collegamento della sponda destra del fiume Ticino (Sementina e Monte Carasso) con la sponda sinistra (Bellinzona e Giubiasco) • Servizio delle zone scolastiche e di svago (piscina)
3	Bellinzona - Giubiasco - Camorino - S. Antonino	<ul style="list-style-type: none"> • Allacciamento alle stazioni ferroviarie di Bellinzona e Giubiasco • Nodo di interscambio bus-bus a Giubiasco Stazione con le linee 1 e 2 • Nodo di interscambio bus-bus a Bellinzona Stazione con le linee 1, 2 e 5 • Nodo di interscambio a Bellinzona Piazza Indipendenza con la linea 5 (dir. Ospedale) • Servizio della zona commerciale di S. Antonino
5	Pratocarasso - Piazzale Stazione - Ravecchia - Ospedale	<ul style="list-style-type: none"> • Allacciamento ferroviario alla stazione di Bellinzona • Nodo di interscambio a Bellinzona Stazione con le linee 1, 2 e 3 • Collegamento più diretto rispetto ad oggi tra la Stazione di Bellinzona e l'Ospedale • Servizio alla Scuola media Bellinzona 2

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

Le tabelle seguenti presentano le cadenze delle corse suddivise per linea e fascia oraria.

lunedì - venerdì								
	6.00-7.00	7.00-9.00	9.00-12.00	12.00-14.00	14.00-16.00	16.00-19.00	19.00-21.00	21.00-23.00
Linea 1 (*)	30'	15'	15'	15'	15'	15'	30'	60'
Linea 2	30'	15'	30'	15'	30'	15'	30'	-
Linea 3	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30' (**)	60' (**)
Linea 5	30'	15'	30'	15'	30'	15'	30'	60'

(*) cadenza continua 30' fino alle 21.00 e 60' dalle 21.00 sulla tratta Arbedo, Ponte Pacciaredo - Castione, Villaggio

(**) lunedì, martedì, mercoledì e venerdì il servizio tra S. Antonino Centri Commerciali e S. Antonino Posta termina alle ore 19.00

sabato			
	6.00-14.00	14.00-19.00	19.00-fine
Linea 1	30'	30'	60'
Linea 2	60'	30'	60'
Linea 3	60'	30'	60'
Linea 5	30' (*)	60'	60'

(*) cadenza 60' fino alle 10.00

domenica e giorni festivi			
	6.00-14.00	14.00-19.00	19.00-fine
Linea 1	60'	30'	60'
Linea 2	60'	30'	60'
Linea 3	120'	60' (*)	60' (*)
Linea 5	60'	60'	60'

(*) cadenza 120' tra Giubiasco Stazione e S. Antonino Posta

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 tariffe e le altre disposizioni di dettaglio sono pubblicate nella tariffa ufficiale della CTM, denominata Tariffa Integrata Arcobaleno (TIA 651.17), consultabile nell'area download del sito internet www.arcobaleno.ch.

Le linee urbane oggetto di riorganizzazione e potenziamento nel quadro del presente messaggio sono comprese nella zona 20 (abbonamenti), rispettivamente 200 (biglietti).

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

Il presente capitolo illustra i dati di pianificazione dei costi di produzione, degli introiti e dell'indennità per il costo non coperto da riconoscere all'azienda per l'esecuzione del servizio di trasporto.

Le cifre si basano sull'offerta finanziaria del 30 aprile 2013 e il relativo aggiornamento del 14 maggio 2013, allestita da Autopostale Svizzera, Regione Ticino (AT), per il biennio d'orario 2014-2015.

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.

Per l'elaborazione dell'offerta, AT ha utilizzato un modello di calcolo dei costi su base analitica secondo le normative federali e cantonali. I ricavi pianificati sono imputati alle linee in base ai flussi stimati dei passeggeri e dei passeggeri-km.

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

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

- Camorino
- Giubiasco
- Monte Carasso
- S. Antonino
- Sementina

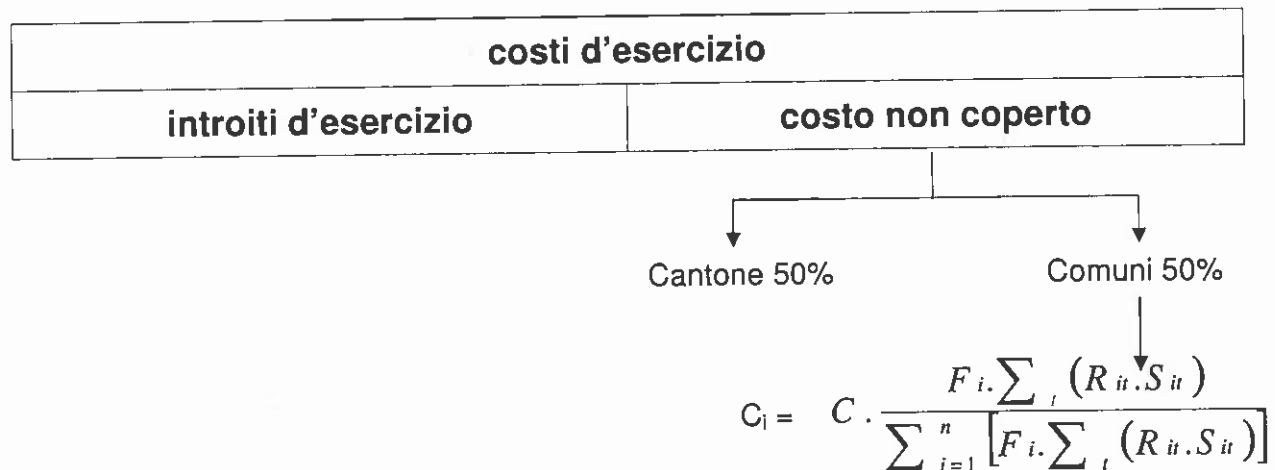
5.2 Chiave di riparto

La ripartizione del contributo tra i Comuni (art. 32 LTP) è di competenza della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (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 di seguito.

La chiave di riparto **relativa alle linee urbane di importanza cantonale** si basa sui seguenti parametri:

- numero di corse/anno;
- numero delle fermate servite, e loro attribuzione ai Comuni secondo il principio di territorialità;
- indice di forza finanziaria dei Comuni toccati dal servizio.

La figura seguente mostra la formula di base per il calcolo della chiave di riparto.



Parametri:

C: costo totale a carico dei Comuni

R: numero di corse effettuate durante l'anno

S: fermate (attribuzione di un punteggio per ogni fermata ai Comuni in base al principio di territorialità, ossia: se una fermata serve il territorio di due Comuni, entro un raggio di 200-300m, ad ognuno viene attribuito metà punteggio).

F: indice di forza finanziaria

i: Comune

t: tratta

n: numero di Comuni

Questa formula di calcolo è applicata in modo differenziato:

- A. sulla rete complessiva costituita dalle linee 1 / 2 / 3 / 5 (chiave di riparto complessiva di rete)
- B. sulle singole linee (chiave di riparto per linea)

La metà dei costi non coperti a carico dei Comuni è ripartita applicando il principio descritto al punto A, l'altra metà in base al punto B. In questo modo si ottiene la chiave di riparto complessiva, denominata **chiave di riparto ponderata**.

5.3 Applicazione della chiave di riparto

La tabella seguente indica la chiave di riparto risultante dall'applicazione dei principi presentati al paragrafo precedente; i dati derivano dall'offerta finanziaria presentata da parte di AutoPostale Svizzera SA Regione Ticino (cfr. capitolo 4).

Costo [CHF] non coperto linee (Concetto CRTB, offerta AT 30.4.2013, senza adattamenti linee regionali, linea Arione e notturno):	7'400'000	
di cui a carico dei Comuni (50%):	3'700'000 -> 50% riparti in base alla Chiave di riparto complessiva di rete: -> 50% riparti in base alla chiave di riparto per linea	1'850'000 1'850'000

Chiave di riparto complessiva di rete (50% del costo a carico dei Comuni)

	Arbedo-Castione	Bellinzona	Camorino	Giubiasco	Monte Carasso	S. Antonino	Sementina	
	Puntaggio							
(C1) Linea 1	204'770	466'718	70'410	193'628				
(C2) Linea 2		248'755		35'175	82'075		105'525	
(C3) Linea 3		140'105	107'580	139'423		99'879		
(C5) Linea 5		495'413						
(A) Totale	204'770	1'350'990	177'990	368'225	82'075	99'879	105'525	
(B) Indice Forza Finanziaria 2013/14	81,08	82,01	83,57	82,22	78,05	100,22	88,99	totale
(A) x (B)	16'602'752	1'107'94'530	14'374'624	30'275'462	6'488'028	10'339'873	9'330'570	198'456'937
Chiave di riparto di rete	8,37%	55,83%	7,50%	15,26%	3,27%	5,04%	4,73%	100,00%
50% del costo [CHF] non coperto a carico dei Comuni	154'786	1'032'928	138'675	282'255	60'487	93'321	87'548	1'850'000

Chiave di riparto per linea (50% del costo a carico dei Comuni)

	Arbedo-Castione	Bellinzona	Camorino	Giubiasco	Monte Carasso	S. Antonino	Sementina	
	(C1) x (B)							
Linea 1	16'602'752	38'275'522	5'894'184	15'363'058	0	0	0	76'682'471
Linea 2	0	29'400'396	0	2'992'083	6'488'028	0	8'390'870	39'171'185
Linea 3	0	11'430'011	8'990'481	11'463'318	0	10'909'973	0	41'952'643
Linea 5	0	495'28'778	0	0	0	0	0	49'628'778
	Chiave di riparto per linea							
Linea 1	21,65%	49,91%	7,67%	20,76%				100,00%
Linea 2		52,08%		7,38%	16,56%		23,97%	100,00%
Linea 3		27,39%	21,43%	27,32%		23,86%		100,00%
Linea 5		100,00%						100,00%
	50% del costo [CHF] non coperto a carico dei Comuni							
Linea 1	156'972	361'879	55'632	150'517				725'000
Linea 2		149'861		21'245	47'661		68'983	287'750
Linea 3		112'562	88'075	142'301		98'562		411'000
Linea 5		426'250						426'250
totale per Comune	156'972	1'050'551	143'708	284'063	47'661	98'562	68'983	1'850'000

Riparto dei costi non coperti a carico dei Comuni: (Chiave di riparto ponderata)

	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 CHF/anno).

Stima costo non coperto (indennità) ²		7'400'000
Onere pianificato a carico del Cantone (50%)		3'700'000
Onere pianificato a carico dei Comuni (50%)		3'700'000
- 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 CHF 3'700'000 e corrisponde quindi al credito necessario all'esecuzione dell'offerta di trasporto durante il primo anno d'esercizio della nuova rete. Come stabilito dalla LTP (art. 13), successive modifiche non sostanziali sono decise dal Consiglio di Stato.

6. PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

6.1 Relazioni con il Piano Direttore

La nuova offerta di trasporto pubblico urbano del Bellinzoneese risponde agli obiettivi pianificatori cantonali illustrati nella scheda M4 del Piano Direttore (ambito tematico della Mobilità-Piano regionale dei trasporti del Bellinzoneese) e concretizzati in particolare dagli obiettivi 17 e 18:

- promuovere una rete integrata moderna, funzionale e sicura di collegamenti viari e di trasporto pubblico (17);
- incentivare la complementarietà e una più equilibrata ripartizione modale tra i diversi mezzi di trasporto secondo il contesto territoriale e le loro caratteristiche tecniche, sostenendo in particolare il trasporto pubblico tra e negli agglomerati (18).

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

Gli obiettivi menzionati sopra sono esplicitati all'interno della scheda M4 nel capitolo 2.1 degli Indirizzi generali alla lettera b ("*potenziare il trasporto pubblico*") e nel capitolo 2.3 degli Indirizzi sulla mobilità pubblica alle lettere a e b.

6.2 Relazioni con le Linee Direttive

Il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico urbano del Bellinzonese è un intervento coerente con le Linee Direttive 2012-2015 (primo aggiornamento del marzo 2013). In particolare, esso si inserisce nella scheda programmatica no. 29 "Territorio - Mobilità efficiente", il cui obiettivo è di garantire una mobilità integrata all'interno del Cantone e con l'esterno. Tra le misure per il miglioramento dei collegamenti interni figura infatti anche la preparazione dell'attuazione, prevista dal 2015, delle misure prioritarie del nuovo Programma d'agglomerato del Bellinzonese.

6.3 Relazioni con il Piano Finanziario

Le spese di gestione della nuova offerta di trasporto pubblico urbano del Bellinzonese vengono iscritte annualmente nel preventivo della Sezione della mobilità, alla voce di gestione corrente "Contributi alle imprese di trasporto". Il Piano Finanziario di gestione corrente 2012-2015 allegato alle Linee Direttive (primo aggiornamento del marzo 2013) contempla la spesa derivante dall'approvazione del presente Messaggio al capitolo 36 (contributi cantonali), voce di spesa 22 concernente le imprese di trasporto (cfr. pag. 157) e relative tabelle illustrative dei valori corrispondenti ai contributi cantonali lordi e netti (tabelle 3-4, cfr. pag. 163-164).

7. CONCLUSIONI

Con il presente Messaggio questo Consiglio sottopone all'approvazione del lodevole Gran Consiglio:

- i contenuti essenziali della nuova offerta di trasporto pubblico del Bellinzonese per le linee urbane d'importanza cantonale, postulata dal Programma d'agglomerato del Bellinzonese
- i crediti necessari alla sua esecuzione.

All'elaborazione della nuova offerta di trasporto pubblico urbano la CRTB, in collaborazione con il Cantone, ha lavorato in modo determinato per allestire un progetto convincente ed efficace. Il servizio di trasporto pubblico costituisce uno dei punti di forza del Programma d'agglomerato e la sua attuazione risponde all'esigenza di attuare un servizio attrattivo, fattore cardine per il miglioramento delle condizioni di mobilità nella regione. Il progetto soddisfa pienamente le premesse di un servizio confacente alle aspettative della popolazione del Bellinzonese e in grado di soddisfare una domanda potenzialmente elevata e finora confrontata con prestazioni di basso livello. In effetti la nuova offerta 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 nuova offerta rappresenta dunque 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 che 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).

Sulla base delle considerazioni illustrate nel presente messaggio, vi invitiamo a voler dare il vostro consenso alle proposte formulate approvando il disegno di Decreto legislativo allegato.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Vicepresidente, M. Bertoli

Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

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)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- richiamate la legge sui trasporti pubblici (in seguito LTP) del 6 dicembre 1994 e la legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto del 12 marzo 1997;
- preso atto della pianificazione dei trasporti pubblici per la Regione del Bellinzonese elaborata dal Consiglio di Stato in collaborazione con la Commissione regionale dei trasporti e l'impresa interessata;
- visto il messaggio 2 ottobre 2013 n. 6855 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

¹È approvata la nuova offerta di trasporto pubblico del Bellinzonese per le linee urbane d'importanza cantonale postulata dal Programma d'agglomerato.

²Modifiche non sostanziali dell'offerta necessarie per adeguare le prestazioni all'evoluzione dell'utenza, dei costi e del sistema di trasporto, sono decise direttamente dal Consiglio di Stato dopo aver consultato la Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) e per il suo tramite i Comuni interessati.

³I mandati di prestazione necessari all'attuazione della presente offerta sono stipulati dal Consiglio di Stato con l'impresa di trasporto interessata (art. 16 LTP).

Articolo 2

¹Le spese derivanti dalla partecipazione dello Stato ai costi di gestione non coperti della nuova offerta di trasporto pubblico urbano sono a carico della gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità e sono iscritti annualmente nel Preventivo dello Stato.

Articolo 3

¹I costi di gestione non coperti per la nuova offerta di trasporto pubblico urbano sono posti a carico dei Comuni nella misura del 50% (art. 30, cpv. 1, lett. b LTP), secondo la chiave di riparto stabilita dalla CRTB.

²La chiave di riparto è aggiornata dal Dipartimento del territorio ad intervalli biennali.

Articolo 4

Il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.