

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Raoul Ghisletta e cofirmatari
Per il Gruppo PS
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 23 dicembre 2008 n. 289.08

Il Governo intende migliorare a breve termine l'offerta di trasporto pubblico, la mobilità lenta e l'organizzazione delle aziende di trasporto?

Signori deputati,

con la vostra interrogazione chiedete un impegno finanziario maggiore volto al miglioramento del trasporto pubblico e della mobilità lenta.

Riteniamo importante sottolineare come negli ultimi anni si sia dato un impulso notevole al trasporto pubblico (sia in termini di investimenti che per quanto concerne le prestazioni) e si siano anche poste le basi per dotare il nostro territorio di adeguate premesse per lo sviluppo del potenziale insito nella mobilità lenta.

Occorre considerare che l'impegno in questi settori deve essere proporzionato e compatibile con gli altri compiti dello Stato e con l'evoluzione complessiva delle spese.

Alle vostre domande rispondiamo come segue.

1.1 Quando prevede il Governo di realizzare il passaggio dell'orario cadenzato TILO al ¼ d'ora per le linee S10-S20 (già S1-S2) e alla ½ ora per la linea S30 (già S3)?

1.2 Quali sono i costi previsti per un simile passaggio? Quale sarà l'apporto dei Comuni?

La prima tappa TILO - introduzione dell'orario cadenzato 30' sulle linee S1 e S2 (oggi S10 risp. S20) - è entrata in servizio nel dicembre 2004. Il servizio ha da subito riscontrato un costante incremento di consensi: in soli cinque anni l'utenza è aumentata del 65%. Tra i fattori di successo spiccano senz'altro l'elevata frequenza delle corse, l'alto grado di puntualità, l'aumento della qualità del servizio grazie all'introduzione del nuovo materiale rotabile, come pure il titolo di trasporto Arcobaleno, che rende semplice ed economico lo spostamento. Dal punto di vista dell'infrastruttura, va sottolineata la realizzazione negli ultimi anni di importanti opere di miglioria presso le stazioni (Locarno, Tenero, Gordola, Riazzino, Cadenazzo, Lamone-Cadempino, Lugano, Capolago-Riva San Vitale).

Nell'ambito del cambio d'orario del dicembre 2008, a seguito della modifica della struttura del servizio lungo l'asse del San Gottardo, con riduzione dei tempi di percorrenza grazie all'impiego di treni ad assetto variabile, vi è stato pure un sensibile aumento dell'offerta TILO, quale risposta alla crescente domanda.

In pratica nelle ore di punta già oggi viene offerto un servizio ogni quarto d'ora sulle linee S10 ed S20. Il discorso è differente per la linea S30 sulla quale la domanda non giustifica di certo un potenziamento del servizio.

Nei prossimi anni gli sforzi di Cantone e FFS, si concentreranno sulle capacità dei convogli, sulle nuove fermate, sull'estensione della rete e sull'accelerazione del servizio.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, a partire da quest'anno entreranno in servizio 11 nuovi convogli, con una capienza maggiore (6 carrozze rispetto alle attuali 4).

Nuove fermate sono previste a Castione-Arbedo (2010), Mendrisio S. Martino (2013), Minusio, S. Antonino (entro il 2015-17).

Per quanto concerne la rete, un passo importante è stato effettuato a fine 2008 con l'estensione della S10 verso l'agglomerato di Como. A fine 2010 la S10 e la S20 saranno prolungate oltre Bellinzona fino a Castione-Arbedo, così da servire meglio l'area a nord dell'agglomerato di Bellinzona e captare l'utenza della Riviera e della Mesolcina. Con la realizzazione della Ferrovia Mendrisio-Varese (FMV), a partire dal 2013 anche Varese sarà integrata nel servizio TILO.

L'ultima tappa, che permetterà di avere un vero sistema metropolitano per il Ticino, si concretizzerà con l'apertura, nel 2019, della galleria di base del Monte Ceneri, attraverso la quale transiteranno pure treni TILO da Biasca e Locarno con tempi di percorrenza dimezzati tra il Sopra- e il Sottoceneri.

Il cadenzamento integrale al quarto d'ora sulla S10 e S20 e mezz'ora sulla S30 avrebbe un impatto finanziario molto importante: sulla base di una stima sommaria, si ipotizza un quasi raddoppio dei costi d'esercizio attuali. I costi annuali dell'offerta con il potenziamento ammonterebbero ad oltre 80 milioni di franchi, dai quali andrebbero dedotti i ricavi. Tenendo conto dell'elevato aumento della domanda di trasporto che si registra da alcuni anni, l'indennità da versare all'impresa da parte di Confederazione, Cantone e Comuni si aggirerebbe attorno ai 50-55 milioni di franchi (attualmente circa 33 milioni), di cui circa 35-40 milioni a carico del Cantone e dei Comuni a titolo di partecipazione al finanziamento del traffico regionale.

Al momento attuale non vi sono quindi le premesse (utenza rispettivamente risorse finanziarie) per un tale potenziamento. Le cadenze auspiccate dall'interrogazione sono tuttavia già considerate nelle pianificazioni in corso per l'orizzonte 2020-2030.

1.3 Come si potrebbero finanziare tali costi, ritenuto che il prezzo di un abbonamento Arcobaleno di fr. 1'650.- annui è tra i più alti in Svizzera, considerata l'offerta inferiore in km treno e bus (vi sono quindi dei limiti all'aumento dei prezzi a carico degli utenti)?

I prezzi degli abbonamenti comunitari sono stabiliti, come di regola in tutte le comunità tariffali, sulla base dei prezzi per gli abbonamenti di percorso (tariffa svizzera no. "T650"), la cui base di calcolo è la distanza percorsa. Negli abbonamenti comunitari, come il nostro Arcobaleno, il territorio è suddiviso in zone e l'utente acquista l'abbonamento per le zone necessarie (maggiore è la distanza o numero di zone, maggiore è il prezzo). Solitamente, ed è anche il caso per Arcobaleno, l'abbonamento comunitario costa meno rispetto all'abbonamento di percorso. Questa differenza è pagata dal committente (Arcobaleno costa annualmente al Cantone e ai Comuni 2.7 mio franchi, suddivisi a metà). Le tariffe di Arcobaleno, oltre ad essere in linea con quelle praticate in altre Regioni della Svizzera, sono molto concorrenziali rispetto al costo del mezzo privato e sono quindi corrette e interessanti.

Ricordiamo pure che con l'introduzione a breve della Comunità tariffale integrale anche le tariffe per singoli viaggi verranno rese molto attrattive.

Con riferimento specifico alla domanda, gli aumenti di prestazioni negli ultimi anni sono stati sempre finanziati dai committenti tramite le spese di gestione corrente. Al momento non vediamo altre fonti di finanziamento.

2.1 Quali risorse intende il Governo mettere a disposizione nei prossimi 3 anni a favore del potenziamento della rete dei bus e dei parcheggi park and ride presso i nodi intermodali ferro/gomma? Il Consiglio di Stato intende potenziare i mezzi a disposizione in questo ambito?

I costi di realizzazione dei P+R lungo la rete TILO sono assunti di regola (posteggi in superficie su terreni di proprietà delle FFS) dall'impresa in quanto autofinanziati tramite gli incassi delle tasse di posteggio. In questo modo negli ultimi anni sono stati realizzati e potenziati parecchi P+R (ultimo in ordine cronologico quello di Riazzino). Anche per i nuovi impianti di Castione-Arbedo, Mendrisio S. Martino e Stabio non vi sarà alcun onere per il Cantone. Quest'ultimo, con i Comuni interessati, si assume tuttavia una parte preponderante dei costi della stazione/fermata (tra il 50% e l'80%). Anche alle stazioni FFS di Chiasso e Mendrisio sono in corso di progettazione, tra l'altro, potenziamenti dell'offerta P+R. Il finanziamento di queste opere sarà suddiviso tra Confederazione, Cantone, Comuni e FFS secondo quanto verrà stabilito dal Piano regionale dei trasporti e dal Programma d'agglomerato. Una precisa quantificazione dei costi per questi due progetti non è ancora disponibile.

I P+R previsti dal Piano dei trasporti del Luganese (PTL) sono finanziati da Cantone e Comuni. Nei prossimi tre anni l'impegno sarà sui nodi intermodali di Vezia e di Cornaredo (P+R provvisorio). Per questi è prevedibile una spesa che si aggira sui 15 mio di franchi. I Comuni partecipano al momento con il 15%.

Per quanto riguarda la messa a disposizione di risorse a favore della rete dei bus rileviamo che nei prossimi anni, sulla base del Piano finanziario di gestione corrente 2011-2013, le indennità per il finanziamento dei costi di gestione non coperti da versare alle imprese del traffico regionale (ferrovia e gomma) ed urbano, aumenteranno. Tale incremento è necessario per far fronte a diversi progetti in atto nel settore. In sintesi, essi sono:

- 2011: il prolungamento delle linee TILO S10 e S20 fino a Castione, i nuovi treni FLIRT con maggiore capacità, i nuovi apparecchi di vendita dei titoli di trasporto con l'entrata in vigore della Comunità tariffale integrale;
- 2012/13: la riorganizzazione dei trasporti pubblici del Luganese a seguito della messa in esercizio della nuova galleria Veduggio-Cassarate, la riorganizzazione dei trasporti pubblici urbani del Bellinzonese nell'ambito del Programma d'agglomerato.

2.2 Quali sono i costi previsti e quale sarà l'apporto dei Comuni?

Nel traffico regionale l'onere a carico dei Comuni è del 25% (attualmente circa 12 milioni di franchi) dell'importo a carico del Cantone, dopo deduzione della partecipazione federale; nel traffico urbano i Comuni serviti versano il 50% (attualmente circa 8 mio fr.) dell'indennità complessiva versata alle imprese, il restante 50% è a carico del Cantone.

In base alle stime di tendenza allestite nel quadro dell'elaborazione del Piano finanziario 2011-2014, i costi non coperti complessivi per il traffico regionale ed urbano ammontano nel 2011 a 112 mio fr. e nel 2012 a 122 mio fr. I contributi a carico dei Comuni sono stimati a 21.2 mio fr. nel 2011 e 24.7 mio fr. nel 2012. I contributi a carico della Confederazione per i due anni considerati sono stimati a 42.5 mio fr.

Relativamente agli investimenti, sia presso le stazioni / fermate ferroviarie, sia per la rete bus, i Comuni partecipano nella misura della consueta chiave di riparto definita per il finanziamento delle opere nell'ambito dei Piani regionali dei trasporti, quindi con un contributo compreso tra il 15% e il 30%.

Nel caso di investimenti in cui il beneficio è nettamente a favore di uno o più Comuni, questi vengono chiamati a partecipare con un finanziamento ulteriore, proporzionalmente o totalmente a loro carico, rispetto a quanto previsto dai Piani regionali dei trasporti.

2.3 Il Consiglio di Stato intende reperire nuove fonti di finanziamento?

Gli investimenti e le spese possibili sono quelli previsti a Piano finanziario.

Al momento non vediamo la possibilità di reperire nuove o diverse fonti di finanziamento.

3. Come intende il Governo favorire l'uso della bicicletta nei centri urbani e sui treni regionali (oggi ad es. la bicicletta non è ammessa sui treni negli orari di punta)? Quali mezzi finanziari intende predisporre per i prossimi 3 anni? Quale sarà l'apporto dei Comuni?

Il Cantone è competente per la realizzazione degli itinerari ciclabili d'interesse nazionale e cantonale, definiti nella scheda M10 del Piano direttore. Si tratta di percorsi segnalati che si sovrappongono, dove possibile, a percorsi stradali sicuri e vie di comunicazione esistenti (ev. da sistemare); i tratti mancanti sono completati con nuovi tratti di ciclopista. In questo ambito rientrano gli interventi sul percorso ciclabile della Vallemaggia e sul Ponte diga di Melide segnalati nell'interrogazione, per i quali si prevede di spendere nei prossimi 3 anni circa 6 mio di franchi.

L'obiettivo è di creare infrastrutture attrattive per l'escursionismo in bicicletta e favorire a livello regionale la mobilità della popolazione (scolari, pendolari, escursionisti ecc.) con un mezzo rispettoso dell'ambiente.

La rete d'importanza nazionale in Ticino comprende i seguenti percorsi:

- San Gottardo-Chiasso
- Bellinzona-Ascona
- Bellinzona-Lumino(-S.Bernardino)

Gli itinerari d'importanza cantonale sono invece i seguenti:

- Biasca-Lucomagno (Valle di Blenio)
- Locarno-Cavigno (Valle Maggia)
- Tesserete-Lugano-Agno-Ponte Tresa-Fornasette (Luganese)
- Stabio-Mendrisio-Chiasso (Mendrisiotto)

Oltre a questi, i Piani regionali dei trasporti prevedono la realizzazione di una rete di percorsi regionali. Negli ultimi anni il Cantone ha dato un forte impulso alla pianificazione di queste reti. Nel Mendrisiotto e nel Luganese è stato allestito un piano dei percorsi approvato dai Comuni, dalle Commissioni regionali dei trasporti e da questo Consiglio. Si procede attualmente alla progettazione di massima degli interventi necessari alla realizzazione della rete. Questa fase porterà entro il 2011 a conoscere i dettagli degli interventi e i loro costi. L'inizio dei lavori avverrà a tappe tra il 2011 e il 2014, grazie anche ai contributi federali erogati nell'ambito dei Programmi d'agglomerato. Nel Locarnese il Piano dei percorsi è attualmente in consultazione presso i Comuni. Nel Bellinzonese la fattispecie è studiata nell'ambito del Programma d'agglomerato in allestimento, le cui opere si realizzeranno tra il 2015 e il 2018.

La realizzazione di percorsi ciclabili negli agglomerati ha lo scopo di favorire gli spostamenti quotidiani (per recarsi al lavoro, a scuola, all'allenamento, a fare acquisti, ecc.) in bicicletta sulle distanze fino a 5 km. Dove possibile e utile si cerca di favorire l'accesso alle zone di svago.

Non disponendo ancora dei progetti di dettaglio, è prematuro indicare con precisione gli investimenti a favore della due ruote. Una parte di questi, stimabile al momento in circa 15 milioni di franchi per ognuno dei quattro agglomerati potrà essere investita a tappe tra il 2011 e il 2018 nell'ambito dei Programmi d'agglomerato. L'investimento sarà suddiviso tra Confederazione, Cantone e Comuni secondo le chiavi di riparto stabilite dai Piani regionali dei trasporti.

I percorsi nazionali e cantonali sono finanziati dal Cantone nella misura del 70% circa.

Il Cantone contribuisce inoltre alla realizzazione di collegamenti ciclabili regionali proposti dai Comuni tramite sussidi che possono arrivare fino al 50% (art. 29 della Legge sulle strade) dell'investimento, ove non previsto altrimenti dal Piano regionale dei trasporti. Per quest'ultimo scopo sono attualmente disponibili 400'000.- fr. all'anno. Negli ultimi anni questa disponibilità non è stata sfruttata appieno dai Comuni, in quanto non c'erano sufficienti progetti in corso.

Va altresì tenuto in considerazione che nell'ambito di progetti stradali previsti dai Piani regionali dei trasporti o di lavori di manutenzione le esigenze dei ciclisti vengono valutate e integrate direttamente nel progetto. Alcuni esempi in questo senso, di recente realizzazione, sono la rotonda "Pobbia" a Novazzano e il nuovo ponte sul Ticino tra Giubiasco e Sementina.

Gli interventi a favore dell'uso della bicicletta sono sottoposti alle stesse procedure di pubblicazione e ottenimento dei crediti necessari come per una strada cantonale o comunale. Per fare fronte alle situazioni più urgenti e di semplice soluzione, il Parlamento nel 2009 ha concesso un credito quadro di fr. 1'000'000.-.

Evidentemente per promuovere gli spostamenti quotidiani all'interno delle città occorre garantire una fitta rete di percorsi ciclabili locali, sicuri e piacevoli, in grado di servire in modo diretto l'intero tessuto urbano, evitando gli assi a forte traffico veicolare. A tal scopo non sempre è necessario realizzare ciclopiste separate, poiché è sovente possibile far capo alla rete delle strade secondarie con poco traffico (ad es. evitando sensi unici, divieti di circolazione, creando passaggi e collegamenti e rendendo sicuri gli attraversamenti degli assi principali). Spesso si tratta di interventi di poco costo ma di elevata efficacia. La competenza in questo ambito è dei Comuni. Nel settembre 2009 il Dipartimento del territorio ha pubblicato una guida indirizzata a Comuni e operatori per sensibilizzarli sulle necessità dei ciclisti e sulle modalità di intervento (www.ti.ch/biciclette).

Biciclette sui treni

Il Bike+Rail (spostamento in bicicletta fino in stazione, posteggio della bicicletta proseguimento in treno) è la forma di mobilità combinata più importante per la ferrovia. Il 10% degli spostamenti in ferrovia sono infatti effettuati da utenti che hanno raggiunto e lasciato la bicicletta in stazione. A confronto solo il 5% degli spostamenti in ferrovia sono effettuati tramite il P+R (Park and Ride = posteggio dell'auto in stazione).

Nell'ambito della pianificazione di TILO, il Cantone assieme alle FFS, presta particolare attenzione all'accessibilità alle fermate esistenti o previste. Nel caso di fermate esistenti sono principalmente le FFS ad assumersi l'onere di adeguare costantemente l'offerta B+R. Nel caso di nuove fermate o ristrutturazioni complete, le esigenze di mobilità combinata vengono considerate sin dall'inizio della progettazione.

A partire dal 2007 il Cantone, in collaborazione con le FFS, ha avviato l'azione bici-treno per incentivare anche il trasporto accompagnato di biciclette (l'utente sale con la propria bicicletta sul treno). Questa azione riguarda l'ambito tariffale ed è rivolta soprattutto all'utenza nel tempo libero. L'azione comprende una carta giornaliera "Ticino-bici" a prezzo ridotto, un biglietto combinato "Ceneri-bici" ed un abbonamento annuale a prezzo ridotto (per maggiori informazioni vedi sito: www.tilo.ch). Per questa azione il Cantone ha speso nel 2009 circa 45'000.- franchi.

In questa forma di mobilità la ferrovia facilita lo spostamento verso la zona in cui s'intende effettuare l'escursione in bicicletta rispettivamente permette di superare le tappe più impegnative o tratti obbligati a forte traffico.

Favorire questo genere di svago permette di sostituire gli spostamenti effettuati normalmente con l'autovettura. Considerato che generalmente gli spostamenti avvengono fuori dalle ore di punta (in particolare nel fine settimana), l'aumento di tale utenza migliora dunque l'occupazione del trasporto pubblico nelle ore di morbida.

Nelle fasce orarie di punta va per contro privilegiata la garanzia di capienza e la rapidità del servizio, della quale beneficia la netta maggioranza dell'utenza, i pendolari. Le biciclette si rivelano parecchio ingombranti sui treni, sui bus e alle fermate, i tempi di carico e scarico ad ogni fermata si allungano e la manovra di velocipedi nelle carrozze e sui marciapiedi rischia di causare disagi agli altri utenti. Per offrire un servizio di qualità in questo ambito sarebbe necessario disporre di carrozze ferroviarie o veicoli speciali, dai costi proibitivi e comportanti una riduzione della capacità di trasporto di persone. I costi del trasporto di biciclette sui mezzi di trasporto pubblico sono generalmente sottovalutati dall'opinione pubblica, e la disponibilità a pagare per questo servizio da parte degli utenti è generalmente scarsa (prova ne è la frequente richiesta di prezzi più bassi, alla quale è stato dato seguito mettendo in atto le misure tariffali illustrate sopra). Favorendo lo sviluppo di una buona offerta di parcheggi per biciclette alle stazioni e migliorandone il comfort e la sicurezza (alla stazione di Chiasso ad esempio si progetta un parcheggio all'interno dei locali della stazione), questo Consiglio ritiene di meglio rispondere alle esigenze di tutti gli utenti. Per chi effettua giornalmente lo stesso tragitto combinando bicicletta e treno vi è anche la possibilità di procurarsi (per poche centinaia di franchi) una seconda bicicletta, da parcheggiare alla stazione di destinazione, risparmiandosi così l'onere del trasporto quotidiano.

Alla luce di queste considerazioni lo scrivente Consiglio non ritiene prioritario sviluppare le possibilità di trasporto delle biciclette sui treni e sui trasporti pubblici nelle ore di punta. Continuerà tuttavia a proporre questa modalità di trasporto per chi si sposta per svago al di fuori degli orari di massima affluenza.

4. In Ticino operano ben 12 imprese di trasporto pubblico, il che è assolutamente sproporzionato rispetto a regioni simili alla nostra, dove vi sono 2-3 aziende in concorrenza. Intende il Governo, proponendo se del caso nuovi strumenti finanziari o modifiche di legge, porre rimedio a questa situazione organizzativa, che causa uno spreco di risorse pubbliche in attività improduttive (consigli d'amministrazione, direzione, gestione del personale, logistica, coordinamento, ecc.) e determina l'impossibilità di utilizzare preziose risorse per migliorare il trasporto pubblico?

Attualmente, la ripartizione sul territorio delle imprese che svolgono prestazioni di trasporto pubblico d'importanza cantonale si presenta come segue: sul piano interregionale, lungo tutto il territorio del Cantone, è attiva l'impresa di trasporto FFS. Nel Mendrisiotto operano le Autolinee Mendrisiensi (AMSA) ed Autopostale Ticino (AT), nel Locarnese e nel Bellinzonese le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) ed AT e nella Regione Tre Valli le prestazioni di trasporto pubblico sono assicurate dalle Autolinee Bleniesi (ABL) ed AT. In ogni comprensorio sono quindi presenti ed operano due imprese di trasporto. Questo Consiglio ritiene questa organizzazione adeguata, poiché garantisce la possibilità di promuovere sinergie e collaborazioni tra le imprese così come di mantenere contemporaneamente una certa concorrenza. Grazie a un sistema di benchmarking elaborato dall'Ufficio federale dei trasporti a livello federale è possibile vigilare sull'efficienza delle prestazioni fornite.

Nel Luganese le aziende attive sul territorio sono cinque, di cui una ferroviaria (Ferrovie Luganesi FLP) ed una prevalentemente impegnata nel settore della navigazione turistica (Società Navigazione del Lago di Lugano SNL), nonché tre imprese autobus (AT, Trasporti Pubblici Luganesi TPL, Autolinee Regionali Luganesi ARL), di cui la TPL prevalentemente occupata nel trasporto urbano. Di queste ultime, TPL e AT hanno già concluso accordi di collaborazione per quanto riguarda la manutenzione centralizzata dei veicoli (officina TPL), mentre con ARL e SNL sono state create delle sinergie per le attività legate al trasporto scolari e al turismo. Anche per queste imprese sono possibili confronti con il sistema federale di indicatori benchmarking.

Con tutte le imprese, la Confederazione (per le linee regionali) e il Cantone (linee regionali ed urbane d'importanza cantonale) stipulano un contratto di prestazione al termine di un processo

di negoziazione dell'offerta, svolto in particolare sulla base di una contabilità analitica armonizzata presentata dalle singole aziende. Questo processo dinamico, svolto annualmente ed improntato ad un'attenta analisi delle offerte delle imprese da parte dei committenti per favorire un impiego parsimonioso delle risorse pubbliche, è importante per verificare l'impiego delle risorse e per incentivare le imprese ad adottare quelle misure atte ad accrescere l'efficienza e l'economicità nella produzione delle prestazioni.

Rileviamo anche che, parallelamente allo strumento del mandato di prestazione, il Cantone ha messo a punto un modello di convenzione a lungo termine sulle prestazioni e sul finanziamento, che viene proposto alle aziende in vista della scadenza delle concessioni per il successivo periodo di rinnovo dei diritti di trasporto. I vantaggi di questo strumento, condivisi anche dalle imprese, sono diversi: l'intesa sugli obiettivi strategici qualitativi e quantitativi (finanziari e volume di prestazioni), un sufficiente tempo a disposizione per migliorare i processi produttivi, la ricerca di sinergie e collaborazioni con altre aziende. Questo tipo di convenzione dà maggiore sicurezza alle aziende sul rinnovo della concessione per il periodo seguente, favorendo così una corretta politica d'investimento e di rinnovo delle infrastrutture e dei veicoli. Un ulteriore strumento in fase finale di elaborazione e che dovrebbe trovare piena applicazione entro un paio d'anni è quello di un nuovo sistema d'indicatori in condizione di misurare, sulla base di diversi parametri, il livello di qualità delle prestazioni fornite.

Visto quanto sopra, questo Consiglio non intravede, a medio termine, elementi di fondo né motivi forti per modificare il numero e la ripartizione sul territorio delle imprese di trasporto pubblico in Ticino. Nel quadro del "paesaggio" attuale dei trasporti pubblici, intendiamo piuttosto concentrare le forze sulla verifica di nuove sinergie, collaborazioni e l'applicazione degli strumenti disponibili e in corso di perfezionamento per il miglioramento dell'efficienza e della produttività aziendale.

Vogliate gradire, signori deputati, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

Il Cancelliere:

L. Pedrazzini

G. Gianella

Copia:

- Sezione della mobilità, Residenza