

# Messaggio

numero	data	Dipartimento
<b>6414</b>	9 novembre 2010	TERRITORIO
Concerne		

## **Approvazione della nuova offerta di trasporto pubblico del Luganese (OTPLu2) per le linee urbane di importanza cantonale, postulata dal Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e prevista dal Piano della viabilità del Polo luganese (PVP)**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

con questo Messaggio vi sottoponiamo la nuova offerta di trasporto pubblico urbano del Luganese (OTPLu2), con la richiesta dei mezzi finanziari necessari per la copertura dei costi d'esercizio.

La nuova offerta di trasporto pubblico urbano è postulata dal Piano dei trasporti del Luganese (PTL), ed è stata presentata nella scheda S4 del Piano della viabilità del Polo Luganese (PVP) approvata dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese e adottata dal Consiglio di Stato il 24 marzo 2010.

La materia è esposta qui di seguito con il seguente indice:

1	INTRODUZIONE.....	2
2	PROCEDURA D'ATTUAZIONE DELLA NUOVA OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO.....	2
3	OFFERTA ATTUALE .....	4
4	NUOVA OFFERTA.....	5
5	COSTI, INTROITI E INDENNITÀ .....	9
6	FINANZIAMENTO.....	10
7	OSSERVAZIONI ALLE OPPOSIZIONI PRESENTATE DAI COMUNI DI CADEMPINO E CANOBBIO.....	13
8	PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO .....	18
9	CONCLUSIONI .....	18

## **1. INTRODUZIONE**

### **1.1 Piano dei trasporti del Luganese e Piano della Viabilità del Polo Luganese**

Un elemento importante della strategia del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) è il potenziamento del trasporto pubblico, al quale è assegnato il compito di offrire un servizio attrattivo in grado di contribuire efficacemente alla gestione della mobilità complessiva.

Con l'apertura della galleria Veduggio-Cassarate verrà attuata una serie di misure fiancheggiatrici volte a trarre il massimo vantaggio possibile dalla realizzazione di questa opera fondamentale.

Queste misure sono inserite nel Piano della viabilità del Polo Luganese (PVP). La viabilità all'interno dell'agglomerato verrà modificata. In questo contesto si inserisce il secondo importante potenziamento dei trasporti pubblici urbani dopo quello attuato nel 2002.

### **1.2 Il trasporto pubblico nell'ambito del PVP: Scheda settoriale S4**

Il trasporto pubblico svolge un ruolo di primo piano nel complesso della mobilità del Luganese. Il PVP prevede per il trasporto pubblico un ruolo più accentuato. Questo modo di trasporto va sviluppato per soddisfare l'evoluzione della domanda di mobilità urbana efficiente, economica e più rispettosa dell'ambiente.

La riorganizzazione delle linee bus del Luganese è contemplata nella Scheda settoriale S4 del PVP, e si inserisce nel contesto più ampio del miglioramento dei trasporti pubblici sia regionali che a scala superiore. Essa fa seguito, in particolare, alla messa in esercizio nel 2002 della 1. tappa di ammodernamento dell'offerta di trasporto pubblico del Luganese (OTPLu1) con in particolare la riorganizzazione delle linee urbane e la realizzazione della fermata Lugano Centro ("pensilina Botta") e all'istituzione, nel 2004, della linea F tra il posteggio P+R delle Fornaci e il centro città.

Oggetto del presente messaggio sono le **linee urbane di importanza cantonale** (linee 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / F / S).

### **1.3 Tempistica**

Le linee urbane oggetto della riorganizzazione del trasporto pubblico del Luganese entreranno in servizio in concomitanza con l'apertura della galleria Veduggio-Cassarate e dell'attuazione delle modifiche alla viabilità previste dal PVP, come ad esempio i cambiamenti nella circolazione in centro città, e la realizzazione delle misure infrastrutturali e gestionali necessarie (fermata Lugano Centro, impianti semaforici, ecc.).

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

### **2.1 La Legge sui trasporti pubblici**

La Legge cantonale sui trasporti pubblici (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 (OTPLu2)**

Dopo la consultazione dei Comuni interessati da parte della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), il PVP è stato approvato dalla CRTL stessa in data 9 ottobre 2008.

Il PVP è stato in seguito trasmesso al Consiglio di Stato per l'adozione, avvenuta il 19 novembre 2008, ad eccezione della scheda S2 (Organismo della gestione della mobilità) e del servizio di trasporto pubblico nel Comune di Paradiso per le quali erano stati chiesti ulteriori approfondimenti.

La scheda S4, relativa al trasporto pubblico, aveva infatti raccolto l'adesione di tutti i Municipi consultati, tranne di quello del Comune di Paradiso, che aveva chiesto di rivedere talune scelte sul proprio territorio.

I successivi lavori di approfondimento hanno portato a risultati condivisi dalle parti interessate; la scheda S4 è stata quindi completata e definitivamente approvata dalla CRTL e successivamente adottata dal Consiglio di Stato il 24 marzo 2010.

Sulla base dei principi postulati dalla scheda S4, è stato in seguito affinato il progetto, che è infine sfociato nell'orario e nelle relative prestazioni.

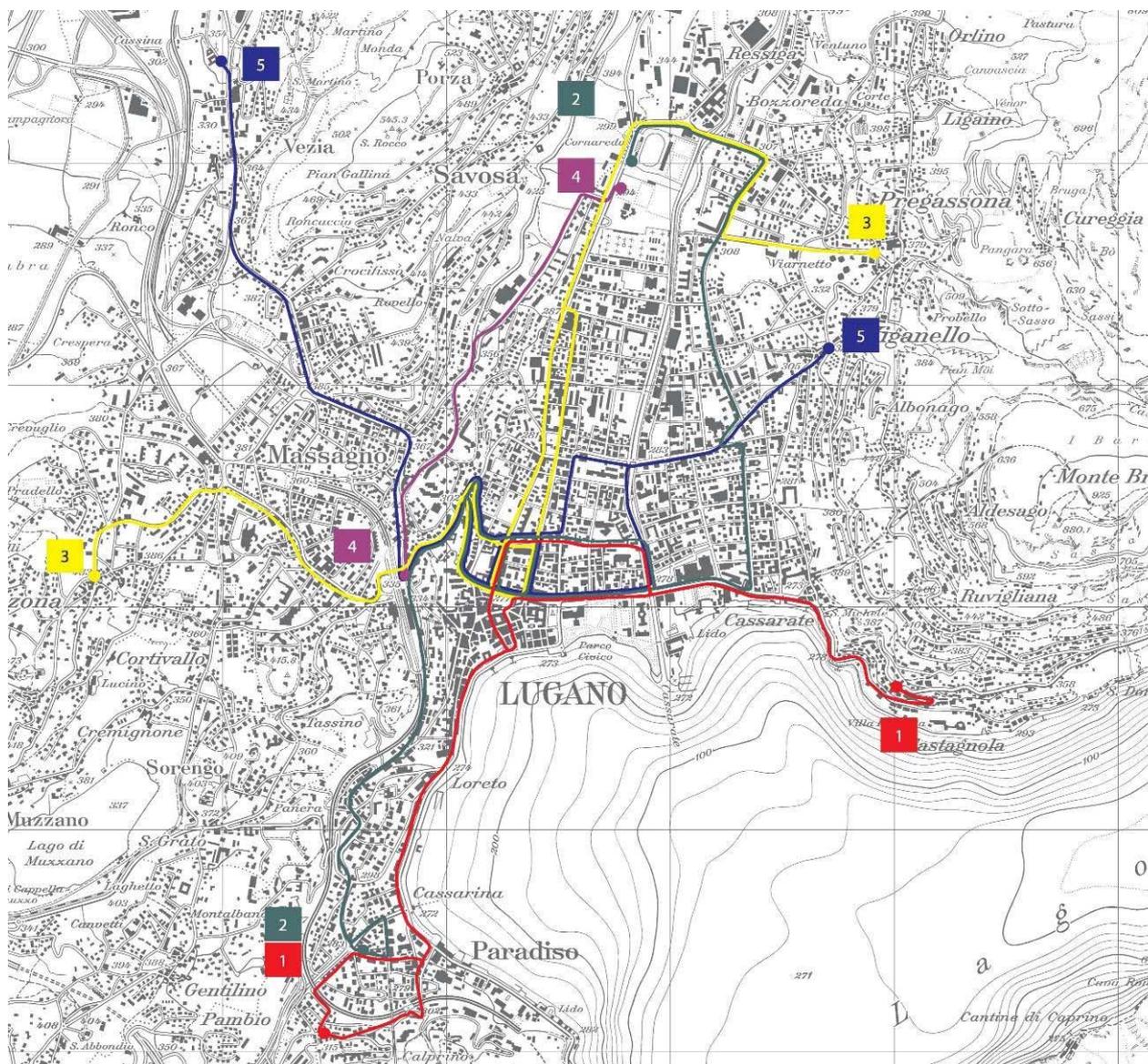
Nella seduta del 12 maggio 2010 la CRTL ha deciso di confermare la chiave di riparto del costo non coperto a carico dei Comuni già applicata dal 2002 per la prima ristrutturazione dei servizi.

Con lettera del 17 giugno 2010 la CRTL ha invitato il Dipartimento del territorio a procedere con l'attuazione dell'offerta secondo la procedura di legge.

Questo Consiglio, con risoluzione del 30 giugno 2010, ha adottato la nuova offerta di trasporto pubblico urbano di importanza cantonale del Luganese (OTPLu2). La stessa è stata intimata ai Comuni interessati e pubblicata sul Foglio Ufficiale il 20 luglio 2010. Contro l'offerta di trasporto i Comuni di Cadempino e di Canobbio hanno presentato opposizione al Gran Consiglio.

### 3. OFFERTA ATTUALE

La figura seguente riporta la rete delle linee urbane di importanza cantonale, entrata in vigore nel 2002 in occasione della prima tappa della riorganizzazione (OTPLu1).



- linea 1: Paradiso - Centro - Castagnola;
- linea 2: Paradiso - Stazione - Centro - Viganello - Cornaredo;
- linea 3: Breganzona - Stazione - Centro - Cornaredo - Pregassona;
- linea 4: Stazione - Ospedale - Cornaredo;
- linea 5: Vezia - Stazione - Centro - Viganello.

Da allora ad oggi vi sono stati i seguenti cambiamenti nell'offerta:

- istituzione della linea F al servizio del P+R di Lugano Sud Fornaci nel 2004;
- prolungamento della linea 4 fino a Canobbio quale anticipo dell'OTPLu2 nel 2009;
- altre modifiche di minore importanza sulle linee esistenti.

Completano il servizio della rete urbana la linea S (Lugano Centro - P+R Cornaredo), antecedente all'introduzione dell'OTPLu1, nonché diverse linee locali.

## 4. NUOVA OFFERTA

### 4.1 Obiettivi

Il PVP si propone di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di mobilità, d'ordine territoriale, urbanistico e ambientale definiti dal PTL, dal Piano direttore e dal Piano di risanamento dell'aria del Luganese (PRAL), ovvero:

- rafforzare la Nuova Città quale Polo cantonale;
- concretizzare il disegno politico cantonale ("Ticino regione unica e aperta");
- individuare e valorizzare tutte le componenti capaci di creare identificazione urbana;
- promuovere le qualità ambientali della Nuova Città;
- migliorare le reti dei collegamenti esterni e interni;
- garantire la mobilità necessaria allo sviluppo delle attività del Polo.

Per quanto concerne il trasporto pubblico, esso ha individuato le seguenti linee d'azione principali:

- potenziamento dell'offerta di trasporti pubblici regionali e urbani;
- definizione di percorsi preferenziali e priorità agli incroci;
- gestione coordinata e centralizzata della rete dei trasporti pubblici.

Queste linee d'azione sono poi state declinate nei seguenti obiettivi specifici:

- estendere il servizio di tipo urbano nell'ottica del concetto di Nuova Città;
- intensificare l'offerta in relazione agli effettivi potenziali ma evitando doppioni nei servizi;
- migliorare la qualità di servizio (cadenzamento, leggibilità degli orari, informazione all'utente, puntualità) e velocizzare i servizi rendendoli concorrenziali con il traffico individuale;
- offrire una migliore interconnessione tra i vari operatori, in particolare tra l'offerta urbana e regionale;
- rendere attrattivo l'utilizzo dei nodi d'interscambio (P+R) assicurando un servizio efficace tra i posteggi ed il centro;
- perseguire un aumento dell'utenza del trasporto pubblico;
- razionalizzare e rendere più economico l'esercizio.

Sulla base di questi principi e intendimenti è stata elaborata, congiuntamente da CRTL e Dipartimento del territorio e in stretta collaborazione con i Comuni, l'offerta che viene illustrata di seguito.

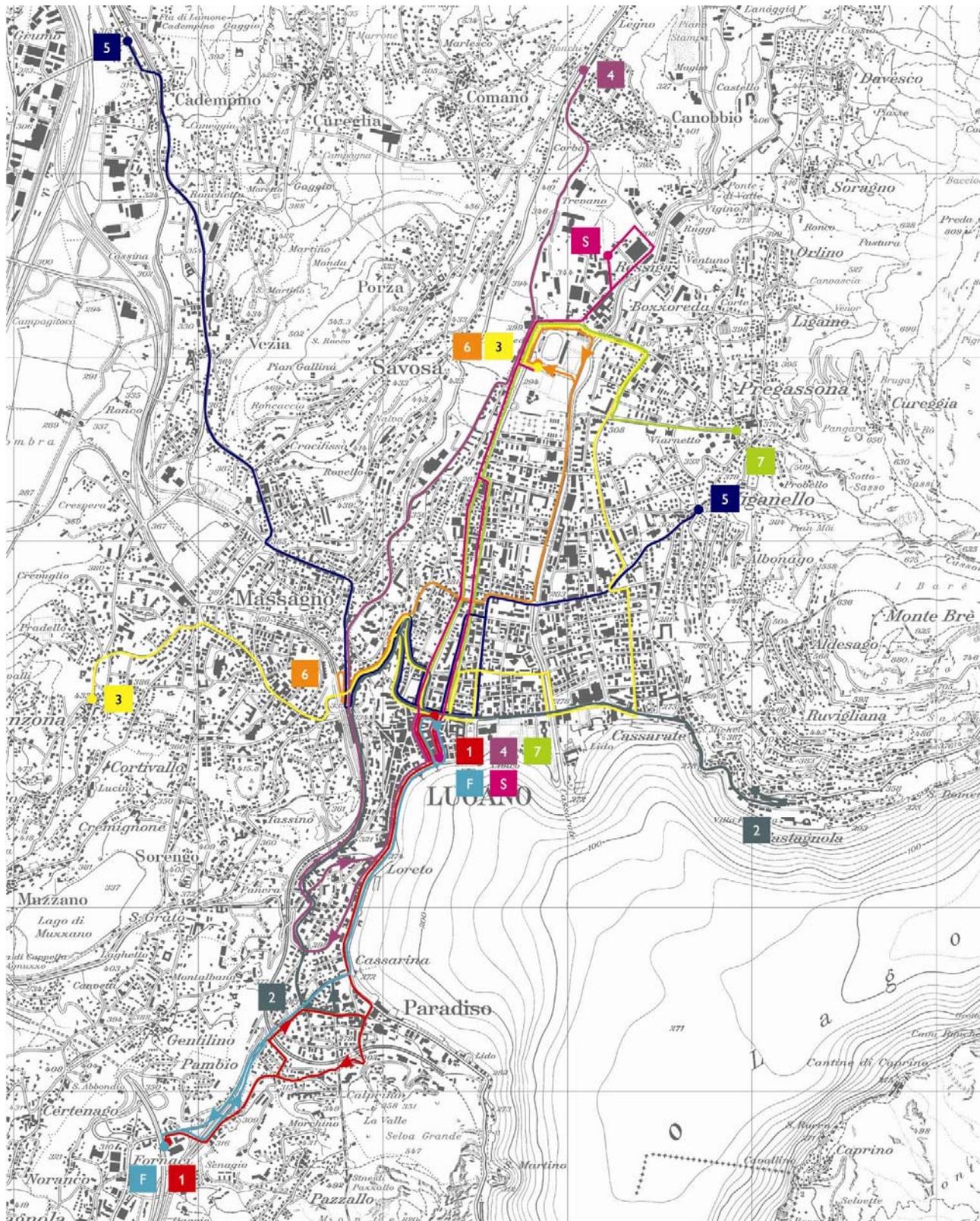
Occorre osservare come il presente Messaggio si occupi delle linee urbane di importanza cantonale.

Le linee regionali sono anch'esse oggetto di potenziamenti mirati e di modifiche minori definiti nel PVP. I cambiamenti rispetto alla situazione attuale sono tuttavia contenuti e si possono considerare modifiche non sostanziali dell'offerta, motivo per cui non sono oggetto del presente messaggio.

Alcuni potenziamenti sono peraltro già stati attuati nel quadro della procedura di ordinazione annuale dell'offerta e finanziati tramite i mandati di prestazione con le imprese di trasporto, in particolare per le linee Lugano - Sonvico, Lugano - Canobbio - Tesserete e Lamone - Comano - Lugano.

## 4.2 Rete delle linee urbane di importanza cantonale

La figura seguente riporta la rete delle linee urbane di importanza cantonale di cui si propone la realizzazione.



### 4.3 Funzioni principali delle linee

Le funzioni principali di ogni linea sono così riassunte:

Linea	Percorso	Funzioni principali
1	(P+R Fornaci -) Paradiso - Lugano Centro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamento sponda sud del lago</li> <li>• Collegamento dal P+R Fornaci al centro nelle ore di morbida</li> <li>• Collegamento con la stazione FFS di Paradiso</li> </ul>
2	Paradiso - Lugano Stazione - Lugano Centro - Castagnola	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamento di Paradiso e Loreto con Lugano Stazione e Lugano Centro</li> <li>• Collegamento di Castagnola con Lugano Stazione e Lugano Centro</li> </ul>
3	Breganzona - Lugano Centro - Cassarate - Cornaredo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamento di Breganzona con Lugano Stazione e Lugano Centro</li> <li>• Servizio dei quartieri ad est del Cassarate</li> <li>• Servizio P+R Cornaredo</li> <li>• Possibile estensione futura a servizio dell'NQC</li> </ul>
4	Lugano Centro - Loreto - Lugano Stazione - Ospedale - Cornaredo - Canobbio <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamento fra Loreto Alta con il Lungolago e Lugano Centro</li> <li>• Collegamento Palace - Lugano Stazione</li> <li>• Collegamento Loreto - Lugano Stazione</li> <li>• Collegamento di Lugano Stazione con il Centro Studi di Trevano e Canobbio</li> <li>• Collegamento diretto Lugano Centro - Lugano Stazione - Ospedale Civico</li> <li>• Collegamento P+R Cornaredo - Centro Studi di Trevano</li> </ul>
5	Lamone - Vezia - Lugano Centro - Viganello	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamento tra le stazioni di Lamone-Cadempino e Lugano, attraverso Lamone, Cadempino, Vezia, Savosa e Massagno</li> <li>• Collegamento di Viganello e Università con Lugano Centro</li> </ul>
6	Lugano Stazione - Università - Cornaredo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamento veloce e diretto tra Lugano Stazione, Università, Molino Nuovo e Cornaredo</li> <li>• Servizio lungo via Ciani</li> <li>• Servizio P+R Cornaredo</li> </ul>
7	Lugano Centro - Pregassona	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servizio lungo l'asse di Via Trevano / Molino Nuovo</li> <li>• Collegamento Pregassona - Lugano Centro</li> <li>• Servizio P+R Cornaredo</li> </ul>
F	P+R Fornaci - Lugano Centro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamento P+R Fornaci - Lugano Centro</li> </ul>
S	P+R Cornaredo - Lugano Centro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamento P+R zona Resega - P+R Cornaredo - Lugano Centro</li> </ul>

Questa tabella tiene conto degli affinamenti apportati di concerto tra Dipartimento del territorio, CRTL e Comuni che hanno portato ad alcune modifiche rispetto al disegno inizialmente presentato nel rapporto finale del PVP del 2007.

<sup>1</sup> La tratta Lugano Centro - Loreto - Stazione fa parte del servizio di tipo locale finanziato integralmente dal Comune. Inoltre, le corse supplementari dirette tra la Stazione FFS di Lugano e il Centro studi di Trevano sono classificate come traffico regionale; la quota comunale di finanziamento dei costi non coperti di queste ultime è ripartita su tutti i Comuni del Cantone.

#### 4.4 Cadenze per fasce orarie

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

Lunedì - venerdì							
	Inizio-7.00	7.00-9.00	9.00-11.30	11.30-14.00	14.00-16.00	16.00-19.30	19.30-fine
<b>Linea 1</b>	10'	10'	15' (*)	10' (*)	15' (*)	10'	30' (*)
<b>Linea 2</b>	15'	15'	15'	15'	15'	15'	30'
<b>Linea 3</b>	10'	10'	10'	10'	10'	10'	30'
<b>Linea 4</b>	15'	15'	15'	15'	15'	15'	30'
<b>Linea 5</b>	10'	10'	15'	10'	15'	10'	30'
<b>Linea 6</b>	15'	15'	30'	30'	30'	15'	30'
<b>Linea 7</b>	10'	10'	10'	10'	10'	10'	30'
<b>Linea F</b>	15'	15'	-	-	-	15'	-
<b>Linea S</b>	10'	10'	30'	30'	30'	10'	30'

Sabato		
	Inizio-19.30	19.30-fine
<b>Linea 1</b>	15' (*)	30' (*)
<b>Linea 2</b>	15'	30'
<b>Linea 3</b>	15'	30'
<b>Linea 4</b>	30'	30'
<b>Linea 5</b>	15'	30'
<b>Linea 6</b>	30'	30'
<b>Linea 7</b>	15'	30'
<b>Linea F</b>	-	-
<b>Linea S</b>	30'	30'

Domenica e giorni festivi			
	Inizio-14.00	14.00-18.30	18.30-fine
<b>Linea 1</b>	30' (*)	15' (*)	30' (*)
<b>Linea 2</b>	30'	15'	30'
<b>Linea 3</b>	30'	15'	30'
<b>Linea 4</b>	30'	30'	30'
<b>Linea 5</b>	30'	15'	30'
<b>Linea 6</b>	-	-	-
<b>Linea 7</b>	30'	15'	30'
<b>Linea F</b>	-	-	-
<b>Linea S</b>	-	-	-

(\*) servizio fino al P+R Fornaci

Le fasce orarie indicate nelle tabelle possono subire dei piccoli scostamenti a dipendenza dell'esigenza di trasporto e/o dell'ottimizzazione dell'esercizio delle singole linee.

L'inizio servizio avviene più presto rispetto alla situazione attuale in modo tale da rendere possibile l'interscambio bus-treno alla stazione di Lugano già alle ore 6.30 dal lunedì al venerdì, alle 7.00 il sabato e alle 7.30 la domenica e nei giorni festivi.

Ciò significa che dal lunedì al venerdì l'inizio servizio oscilla tra le 6.00 e le 6.30.

L'ultima corsa è prevista alle 23.45 da Lugano Centro (alle 00.15 il venerdì ed il sabato).

L'orario permette l'interscambio fra le linee presso la fermata "Lugano Centro" durante tutte le fasce di servizio.

La linea 5 permette inoltre l'interscambio con i treni regionali TILO alla stazione di Lamone-Cadempino. La linea 1 permette l'interscambio con i treni regionali TILO a Lugano-Paradiso.

#### 4.5 Tariffe

Con l'introduzione, prevista nel corso del 2011, della Comunità tariffale integrale (CTI) il sistema tariffale della TPL verrà armonizzato con quello valido sulle linee di tutto il territorio cantonale e del Moesano.

Il principio dell'abbonamento Arcobaleno valido sui mezzi di qualsiasi impresa di trasporto per le zone scelte verrà applicato anche ai biglietti singoli, alle carte per più corse e alle carte giornaliere.

I prezzi sono stabiliti dalla Commissione della gestione della CTI, nella quale sono rappresentate tutte le aziende di trasporto ed il Cantone.

## 4.6 Riassunto dei cambiamenti principali

Rispetto alla situazione attuale i cambiamenti principali con l'introduzione dell'OTPLu2 si possono riassumere nel modo seguente:

- estensione del servizio della linea 5 tra Vezia e la stazione di Lamone-Cadempino;
- istituzione della nuova linea 6 (Lugano Stazione - Università - Cornaredo) a servizio del polo universitario, di Molino Nuovo e del Nuovo quartiere di Cornaredo;
- nuovo concetto di conduzione delle linee nel centro città, con conseguente utilizzazione della fermata Lugano Centro in entrambi i sensi di marcia;
- aumento delle frequenze di servizio dove la domanda lo richiede.

## 5. COSTI, INTROITI E INDENNITÀ

Il presente capitolo illustra i dati di pianificazione dei costi annui di produzione, degli introiti e dell'indennità da riconoscere all'azienda.

Le cifre si basano sull'offerta finanziaria del 30 marzo 2010 allestita dalla TPL SA in forma di contabilità analitica e adattata dalla Sezione della mobilità. Gli importi sono da considerare indicativi poiché, come previsto dalla Legge sui trasporti pubblici (LTP), l'offerta dell'azienda è oggetto di ulteriori verifiche e di negoziazione tra il Cantone e l'azienda stessa in vista della stipula del mandato di prestazione annuale.

Il modello della contabilità analitica prevede l'attribuzione dei costi diretti ai centri di costo e/o direttamente a quelli di profitto (singole linee) e l'imputazione dei costi indiretti in base alle prestazioni dei diversi centri di costo. Concretamente, ad ogni linea sono imputati i propri costi in funzione dei km percorsi dai veicoli secondo la loro tipologia (articolati, midi, ecc.), le ore di guida degli autisti nonché le ore del personale di rimessa e officina prestate per i veicoli (tramite i km svolti dai veicoli sulle linee).

Gli introiti includono quelli derivanti dalla vendita dei titoli di trasporto (abbonamenti e biglietti) nonché entrate accessorie, quali ad esempio quelle legate alla pubblicità.

Il costo non coperto risultante dalla differenza tra i costi totali e gli introiti è l'importo (denominato "indennità") che i committenti riconoscono all'impresa di trasporto per il servizio che svolge.

Sulla base dei principi precedentemente citati, per le linee urbane d'importanza cantonale risulta il seguente quadro complessivo (importi in CHF):

	2010	OTPLu2	Differenza
Costi totali	17'895'486	23'177'000	5'281'514 <sup>2</sup>
Introiti complessivi	7'539'000	8'613'000	1'074'000
Costo non coperto pianificato (indennità complessiva da versare all'azienda da parte di Cantone e Comuni)	10'356'486	14'564'000	4'207'514
Percorrenze complessive (veicoli-km)	1'681'300 vkm	2'037'290 vkm	355'990 vkm

L'importo d'indennità di CHF 14'564'000.- è da suddividere fra Cantone e Comuni come indicato al capitolo seguente.

<sup>2</sup> L'aumento di costi di produzione rispetto al 2010 non è dovuto unicamente all'introduzione dell'OTPLu2. Per esempio, nel 2011 entrerà in vigore in tutto il Cantone la Comunità tariffale integrale che comporta un aumento di costi derivanti dall'acquisto del nuovo sistema di vendita.

## 6. FINANZIAMENTO

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

- 50% Cantone;
- 50% Comuni.

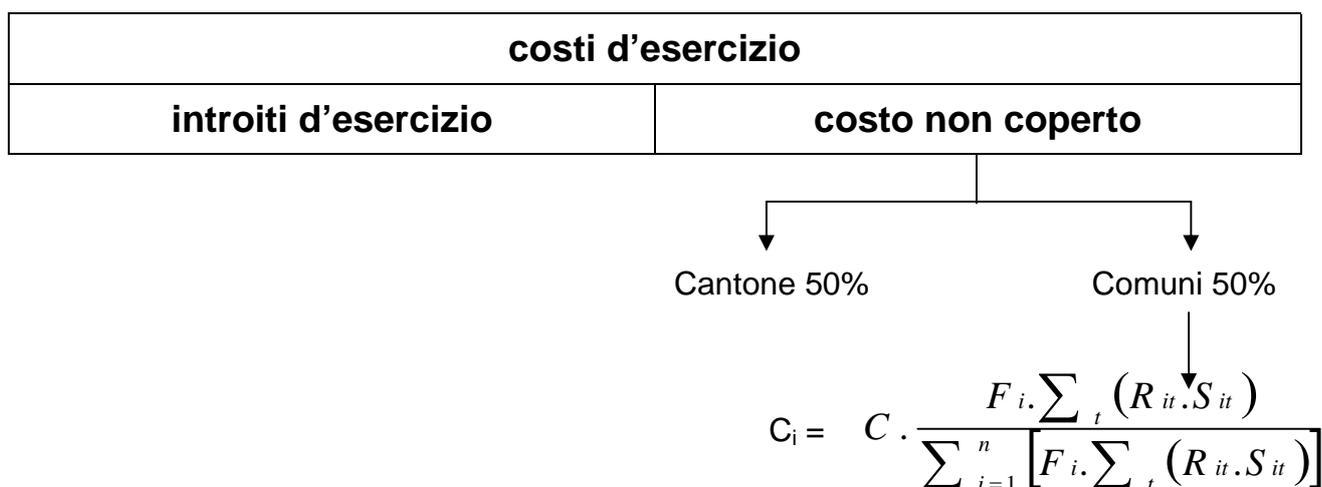
La ripartizione tra i Comuni (art. 32 LTP) è fissata sulla base delle decisioni della Commissione regionale dei trasporti del Luganese.

### 6.1 Chiave di riparto

La figura seguente mostra la metodologia di calcolo dell'attuale chiave di riparto (cfr. Messaggio CdS no. 5061 "Approvazione della riorganizzazione dei trasporti pubblici urbani postulata dal Piano regionale dei trasporti del Luganese e stanziamento del credito per gli interventi volti a garantire la sicurezza e l'efficienza dei servizi" del 7 novembre 2000). Questa impostazione di calcolo è stata confermata dalla CRTL.

La formula 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.



#### 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; se una fermata serve il territorio di due Comuni, entro un raggio di 200-300m, ad ognuno viene attribuito metà punteggio).

Per le fermate già attualmente servite da linee urbane di importanza cantonale è mantenuta la ripartizione territoriale in vigore con OTPLu1.

F: indice di forza finanziaria

i: Comune

t: tratta

n: numero di Comuni

## 6.2 Comuni coinvolti

Attualmente i Comuni interessati al finanziamento delle linee urbane di importanza cantonale sono

- Lugano
- Massagno
- Paradiso
- Savosa
- Vezia

Con l'entrata in vigore della nuova offerta saranno coinvolti i seguenti nuovi Comuni:

- Cadempino
- Canobbio
- Lamone
- Porza

## 6.3 Mutamenti rispetto alla situazione odierna

Per le linee 4 e S l'applicazione della chiave di riparto considera alcuni aspetti in modo differente rispetto alla situazione vigente attualmente.

### - **Linea 4**

La linea 4, nel tratto compreso tra la stazione FFS di Lugano e Canobbio, temporaneamente finanziata con le regole delle linee regionali<sup>3</sup>, rientrerà nella categoria "linea urbana di importanza cantonale", ed è quindi soggetta alla ripartizione dei costi non coperti descritti nel presente capitolo.

Fanno eccezione le corse di sussidio specifiche del Centro Studi di Trevano, che vengono finanziate come linea regionale.

### - **Linea S**

La linea S, attualmente definita come linea locale, conformemente alla LTP rientrerà nella categoria "linea urbana di importanza cantonale", ed è quindi soggetta alla partecipazione cantonale e alla ripartizione dei costi non coperti descritte nel presente capitolo.

---

<sup>3</sup> Nel 2009, contestualmente alla modifica degli orari su diverse linee regionali, in accordo con la CRTL e i Comuni sono state anticipate le modifiche previste dal PVP per la linea 4, con in particolare una nuova tratta (finanziata integralmente dal Comune di Lugano poiché di interesse locale) tra la stazione FFS di Lugano, Loreto e il Centro città nonché il prolungamento da Cornaredo fino a Canobbio. Per quest'ultima tratta, a titolo temporaneo il costo non coperto è stato assunto come per le linee regionali dal Cantone al 75% e da tutti i Comuni ticinesi al 25%. Questa decisione ha permesso di evitare l'iter decisionale per la modifica della chiave di riparto delle linee urbane, che altrimenti avrebbe dovuto essere effettuato due volte nell'arco di due anni (una prima volta nel 2009 e la seconda nel 2010 per le altre linee urbane).

## 6.4 Applicazione della chiave di riparto

La tabella seguente calcola la chiave di riparto risultante dall'applicazione della formula presentata al capitolo 6.1; i dati hanno valore indicativo.

Linee	Punteggio								
	Cadempino	Canobbio	Lamone	Lugano	Massagno	Paradiso	Porza	Savosa	Vezia
1				317'158		200'020			
2				815'470		43'755			
3				1'345'335	28'685				
4		77'070		250'478	57'803		19'268		
5	89'346		12'764	638'188	204'220			102'110	178'693
6				258'875					
7				782'760					
F				30'000					
S		24'225		113'050			8'075		
a) Totale	89'346	101'295	12'764	4'551'313	290'708	243'775	27'343	102'110	178'693

b) Indice Forza Finanziaria 2009/10	359.20	89.78	82.28	141.97	130.77	159.56	136.54	107.50	123.05
a) x b)	32'093'173	9'094'265	1'050'201	646'149'836	38'015'820	38'896'739	3'733'345	10'976'825	21'988'112
<b>Chiave di riparto</b>	<b>4.00%</b>	<b>1.13%</b>	<b>0.13%</b>	<b>80.57%</b>	<b>4.74%</b>	<b>4.85%</b>	<b>0.47%</b>	<b>1.37%</b>	<b>2.74%</b>

La chiave di riparto viene calcolata al momento della stipula del mandato di prestazione tra il Consiglio di Stato e l'impresa di trasporto.

Essa viene adattata in caso di modifiche sostanziali dell'offerta o di altri fattori esterni, che comportano un cambiamento importante nella ripartizione dei costi, segnatamente la pubblicazione dei nuovi indici di forza finanziaria (IFF). Poiché l'IFF viene aggiornato ogni due anni, anche la chiave di riparto seguirà di principio questo ritmo, tenendo conto di tutti i parametri più recenti disponibili.

Quali modifiche sostanziali dell'offerta sono da intendere i cambiamenti di cadenze oppure la creazione o la soppressione di linee o di parti di linea.

Modifiche quali la creazione rispettivamente la soppressione di fermate o di singole corse non costituiscono modifiche sostanziali.

La prossima pubblicazione degli aggiornamenti degli indici di forza finanziaria è programmata per l'autunno 2011. I valori riportati nella tabella sopra sono quindi da considerare come indicativi poiché dovranno essere ricalcolati già al momento dell'introduzione del servizio.

## 6.5 Ripartizione dei costi non coperti

A titolo indicativo, l'applicazione della chiave di riparto calcolata al capitolo precedente porta alla ripartizione dei costi non coperti indicata nella tabella seguente.

Essa si basa sui costi e sugli introiti pianificati per l'anno d'orario 2012 (base: offerta TPL del 30 marzo 2010, adattata dalla Sezione della mobilità, cfr. capitolo 4).

			CHF
<b>Costi non coperti /anno d'esercizio (dati indicativi)</b>			<b>14'564'000</b>
Onere a carico del Cantone (50%)			7'282'000
Onere a carico dei Comuni (50%)			7'282'000
<i>suddiviso in</i>	<i>Cadempino</i>	<i>4.00%</i>	<i>291'300</i>
	<i>Canobbio</i>	<i>1.13%</i>	<i>82'300</i>
	<i>Lamone</i>	<i>0.13%</i>	<i>9'500</i>
	<i>Lugano</i>	<i>80.57%</i>	<i>5'867'100</i>
	<i>Massagno</i>	<i>4.74%</i>	<i>345'200</i>
	<i>Paradiso</i>	<i>4.85%</i>	<i>353'200</i>
	<i>Porza</i>	<i>0.47%</i>	<i>34'200</i>
	<i>Savosa</i>	<i>1.37%</i>	<i>99'800</i>
	<i>Vezia</i>	<i>2.74%</i>	<i>199'500</i>

## 7. OSSERVAZIONI ALLE OPPOSIZIONI PRESENTATE DAI COMUNI DI CADEMPINO E CANOBBIO

I Comuni di Cadempino e Canobbio hanno presentato al Gran Consiglio tempestiva opposizione alla nuova offerta di trasporto pubblico OTPLu2.

Vi presentiamo, nel quadro del presente Messaggio, le nostre osservazioni; esse recepiscono pure il parere della CRTL, sentita dal Dipartimento del territorio in vista della stesura di questo messaggio.

### 7.1 Opposizione del Comune di Cadempino

#### 7.1.1 Richiesta

Il Municipio di Cadempino contesta che la chiave di riparto degli oneri a carico dei Comuni sia calcolata sulla base dell'ultimo indice di forza finanziaria e sia aggiornata solo in caso di modifiche sostanziali o di altri fattori esterni. Nota infatti come, nell'anno *in questione il gettito cantonale base per Cadempino sia stato eccezionale e difficilmente ripetibile negli anni futuri*. Per tale motivo sarebbe più corretto *applicare l'indice di forza finanziaria prendendo in considerazione gli ultimi due periodi. Infatti, per Cadempino c'è stato un incremento di ca. il 70% della forza finanziaria 2009/2010 (359.20) rispetto a quello del 2007/2008 (211.21)*.

Inoltre, il Municipio di Campino ritiene che il meccanismo di ricalcolo in caso di modifiche sostanziali o di altri fattori esterni debba essere meglio precisato.

#### 7.1.2 Posizione del Consiglio di Stato

Le osservazioni del Municipio di Cadempino sono state valutate attentamente e sono state ritenute sostanzialmente giustificate sia dalla CRTL che dallo scrivente Consiglio. Esse sono da accogliere parzialmente. Da un lato, si può condividere come l'applicazione anche nel futuro della situazione finanziaria del Comune nel biennio 2009/2010 possa portare a

risultati discutibili; in questo senso, l'aggiornamento solo in caso di modifiche sostanziali potrebbe rivelarsi un correttivo insufficiente. D'altra parte, pare corretto fare riferimento agli ultimi dati ufficiali disponibili: non è infatti giustificabile considerare anche quelli del periodo precedente (2007/2008) o di altri periodi a dipendenza della situazione del singolo Comune. Lo scrivente Consiglio ritiene che la soluzione al problema debba essere individuata facendo riferimento all'ultimo dato disponibile (biennio 2009/2010), ma con l'obbligo di ricalcolare la chiave di riparto ad intervalli biennali, considerando i dati aggiornati via via disponibili.

Quanto alla richiesta di delucidazione sui possibili adattamenti in caso di modifiche sostanziali o altri fattori esterni, ci si permette di rimandare al punto 6.4.

### **7.1.3 Proposta di decisione**

Il presente Messaggio nonché le precisazioni apportate relativamente all'applicazione della chiave di riparto dei costi tra i Comuni, rispondono alle esigenze sollevate dal Municipio di Cadempino. Proponiamo al Parlamento di decidere per l'accoglimento parziale dell'opposizione, disponendo che la chiave di riparto sia calcolata utilizzando gli ultimi dati disponibili, ma con l'obbligo di aggiornamento ad intervalli biennali, sulla scorta dei dati più recenti.

## **7.2 Opposizione del Comune di Canobbio**

### **7.2.1 Richiesta**

Il Comune di Canobbio interpone opposizione contro la nuova offerta di trasporto pubblico OTPLu2.

Esso chiede di essere stralciato dalla chiave di riparto, così da non dover partecipare in alcun modo ai costi non coperti della rete di linee urbane, in particolare della linea 4. Tuttavia, pur opponendosi alla partecipazione finanziaria, *avanza richieste di completazione dell'offerta, quo ad itinerari* (segnatamente il prolungo della linea 4) e *fermate TP urbano sul territorio di propria competenza*.

A sostegno della propria opposizione, il Municipio di Canobbio adduce i seguenti motivi:

- la linea 4 porterebbe pochi benefici a Canobbio e alla sua popolazione;
- la linea 4 avrebbe rilevanza cantonale poiché serve il Centro studi di Trevano, l'Ospedale civico e la stazione FFS di Lugano: di conseguenza andrebbe finanziata come linea regionale da tutti i Comuni del Cantone secondo l'art. 29 cpv. 2 LTP, invece che solo dai Comuni serviti (art. 29 cpv. 3 LTP) ;
- anche ammettendo l'utilità per la propria popolazione, la percentuale posta a carico del Comune sarebbe in ogni caso eccessiva e sproporzionata;
- infine, l'importante partecipazione di Canobbio non si giustificerebbe anche perché non sarebbero previsti alcuni interventi collaterali, quali il prolungamento della linea 4 per servire un ulteriore comparto di Canobbio e la formazione di una corsia preferenziale.

### **7.2.2 Situazione**

La linea 4 si sviluppa lungo il percorso Canobbio - Cornaredo - Ospedale Civico - Lugano Stazione - Loreto - Lugano Centro e presenta caratteristiche di servizio, quali funzioni di collegamento e cadenze (un bus ogni 15 minuti), tipiche di una linea urbana.

Sul tratto fra il capolinea di Canobbio e la stazione di Lugano, la linea 4 è classificata come linea urbana d'importanza cantonale, ai sensi dell'art. 3 cpv. 1 e dell'art. 29 cpv. 3 LTP. Tale classificazione richiama la partecipazione al finanziamento del costo non coperto del Cantone e dei Comuni serviti (art. 29 cpv. 1 e 3 LTP).

Per contro, il tratto della linea 4 che va dalla stazione di Lugano a Loreto, e quindi a Lugano Centro, è classificato come linea d'importanza locale (art. 3 cpv. 2 LTP). Per questo tratto il finanziamento dei costi non coperti è totalmente a carico dei Comuni toccati dal servizio (art. 34 LTP), nel caso concreto da Lugano.

### **7.2.3 Posizione del Consiglio di Stato**

**A.** A mente dello scrivente Consiglio e della CRTL (sentita dal Dipartimento del territorio, come detto sopra), la linea 4 apporta interessanti benefici al Comune e alla popolazione di Canobbio. Essa lo collega alla città di Lugano (passando da punti importanti quali Cornaredo, l'Ospedale civico e la stazione FFS), offrendo corse ogni 15 minuti e un servizio serale che si estende sino alla mezzanotte. Senza dubbio, si tratta di un servizio paragonabile, per qualità, a quello disposto per il resto della rete urbana.

Non ci si può inoltre esimere dal manifestare stupore dinanzi alla censura di scarso interesse da parte di Canobbio, considerato come questo Comune avesse sostenuto l'esigenza di essere collegato alla rete di trasporto pubblico urbana. Infatti, sino al dicembre 2008 la linea 4 aveva Cornaredo quale capolinea; in accordo con la CRTL e il Municipio ora opponente, dal cambio orario 2008 la si era prolungata perché servisse appunto anche Canobbio. Che poi il servizio sia apprezzato, lo dimostra il fatto che l'opponente richieda ulteriori ampliamenti della linea, per servire analogamente altri comparti all'interno del proprio territorio.

**B.** Il Comune di Canobbio contesta poi la categoria attribuita alla linea 4 e, di conseguenza, la propria partecipazione finanziaria. A questo proposito giova preliminarmente ricordare la suddivisione delle diverse tipologie di linea previste dalla LTP. Tale suddivisione è operata dalla LTP agli artt. 3 e 29. Avantutto, si distinguono le linee d'importanza cantonale da quelle d'importanza locale.

D'importanza cantonale sono:

- a. le linee regionali secondo le normative federali (art. 3 cpv. 1, 29 cpv. 2 LTP)
- b. le linee che servono località periferiche o servizi centrali (art. 3 cpv. 1, 29 cpv. 2 LTP)
- c. le linee transfrontaliere (art. 3 cpv. 1, 29 cpv. 2 LTP)
- d. le linee urbane d'interesse regionale (art. 3 cpv. 1 LTP), dette anche linee urbane d'importanza cantonale (art. 29 cpv. 3 LTP)
- e. le linee che servono i posteggi di corrispondenza, detti Park and ride (P+R) (art. 3 cpv. 1, 29 cpv. 3 LTP)

D'importanza locale sono:

- f. le linee che servono capillarmente i quartieri (art. 3 cpv. 2 LTP)
- g. le linee che costituiscono un servizio supplementare rispetto a quelle d'interesse cantonale (art. 3 cpv. 2 LTP).

Questa suddivisione ha incidenza sulla partecipazione alle spese di finanziamento.

Infatti, le linee d'importanza cantonale sono finanziate dal Cantone con la partecipazione dei Comuni (art. 29 cpv. 1 LPT). Questa è, a sua volta, così disciplinata: tutti i Comuni del Cantone finanziano le linee regionali secondo le normative federali, le linee che servono località periferiche o servizi centrali e le linee transfrontaliere (art. 29 cpv. 2 LTP); per

contro, le linee urbane d'importanza cantonale (dette anche di interesse regionale) e le linee che servono i posteggi Park and ride (P+R) sono cofinanziate dai soli Comuni serviti dalla linea in questione (art. 29, cpv. 3 LTP).

Le linee d'importanza locale sono invece finanziate esclusivamente dai Comuni (art. 34 LTP).

Appare subito evidente che la linea 4, di cui qui trattasi, rientra tra quelle di importanza cantonale. Occorre invece indagare quale tipo di linea configuri secondo l'elenco sopra riportato (da a ad e).

Nella categoria a. (linee regionali secondo le normative federali) rientrano le linee che escono dall'agglomerato e che hanno, generalmente, frequenze di una corsa ogni ora o ogni trenta minuti. Non è il caso della linea in esame. La linea 4 non rientra, evidentemente, nelle categorie c. (linee transfrontaliere) o e. (linee che servono P + R). Resta da chiarire se sia da attribuire alla tipologia b. o d. Questo è, appunto, l'oggetto del contendere. Secondo il Municipio di Canobbio, il fatto che la linea 4 costituisca un collegamento con il Centro Studi di Trevano, l'Ospedale Civico e la Stazione FFS di Lugano, giustificherebbe una partecipazione finanziaria di tutti i Comuni del Cantone. Conseguentemente, se così fosse, la linea 4 sarebbe assegnata alla tipologia b. (linee per servizi centrali).

Ora, lo scrivente Consiglio e la CRTL ritengono che per "servizi centrali" si debbano intendere *servizi centrali a livello cantonale*, ossia *servizi unici, non disponibili in altri luoghi del Cantone*. Inoltre, perché questa tipologia di linea di trasporto pubblico abbia senso, ancora occorre che essi non siano già serviti da linee di categoria superiore, vale a dire da una linea regionale secondo le normative federali.

Ciò premesso, nel caso che ci occupa potrebbe essere considerato *servizio centrale* (a livello cantonale) il centro studi di Trevano o, eventualmente, l'Ospedale civico, nella misura in cui fornisce prestazioni uniche a livello cantonale. La questione può tuttavia rimanere aperta, perché tutte queste strutture sono già servite da linee regionali (Ospedale: linea 458; Centro Studi Trevano: linea 441 e corse di sussidio della linea 4 - cfr. cap. 6.3; Stazione FFS: linee TILO, Autopostale, ARL), cofinanziate da tutti i Comuni del Cantone. Non appare pertanto corretto accollare all'insieme dei Comuni un ulteriore onere per la linea 4, la cui finalità non è di collegare il territorio cantonale al Centro studi o all'Ospedale Civico, ma fornire un servizio di tipo urbano.

In questo senso, non v'è dubbio che la linea 4 (anche per cadenze e orari) costituisca una linea urbana d'importanza cantonale" (categoria d.). Peraltro, essa non si distingue da altre linee analoghe, come le linee 1, 2, 3, 5, 6 e 7, che presentano i seguenti percorsi:

- linea 1: P+R Fornaci - Paradiso - Lugano Centro
- linea 2: Paradiso - Lugano Stazione - Lugano Centro - Castagnola
- linea 3: Breganzona - Lugano Centro - Cassarate - Cornaredo
- linea 5: Lamone - Vezia - Lugano Centro - Viganello
- linea 6: Lugano Stazione - Università - Cornaredo
- linea 7: Lugano Centro - Pregassona

Trattandosi di una linea urbana d'importanza cantonale (categoria d.), la linea 4 deve essere finanziata dal Cantone con la partecipazione dei Comuni da essa serviti (art. 29 cpv. 3 LTP).

**C.** Ci si permette pure di notare che, come indicato anche dalla CRTL nella sua presa di posizione, il Municipio di Canobbio è stato coinvolto in tutte le fasi di elaborazione dell'offerta di trasporto pubblico e mai ha sollevato obiezioni sull'importanza, la tipologia e

il suo interesse per la linea 4. In particolare, nell'ambito del documento PVP del 2007 (posto in consultazione anche presso il Municipio di Canobbio), la suddivisione delle linee nelle diverse categorie era chiara e non poteva dare adito a fraintendimenti riguardo alla successiva metodologia di finanziamento.

Inoltre, il Municipio pretenderebbe di essere escluso dalla partecipazione al finanziamento della linea 4 per il fatto che, nel recente passato, essa era stata considerata linea regionale secondo le normative federali (categoria a.). Al proposito sono utili delle precisazioni.

Nell'ambito della precedente offerta di trasporto pubblico del Luganese (OTPLu1 - 2002), la linea 4 si sviluppava dalla Stazione di Lugano, via Ospedale Civico, fino al P+R di Cornaredo. La linea era definita come urbana di importanza cantonale (categoria d). In seguito, con il cambio d'orario del dicembre 2008, in occasione dell'importante ristrutturazione degli orari sulla rete ferroviaria, per alcune linee del Luganese si è resa necessaria una modifica d'orario. Dato che la rete prevista dall'OTPLu2 era già definita e approvata a più livelli (Comuni, CRTL, Consiglio di Stato), è stato anticipato il prolungamento della linea 4 dal P+R di Cornaredo verso Canobbio e dalla stazione di Lugano verso Loreto e Lugano Centro. Per ragioni di urgenza, il tratto della linea 4 tra Cornaredo e Canobbio è stato finanziato, in via provvisoria e soltanto fino all'entrata in vigore dell'OTPLu2, come linea regionale (categoria a): in questo modo è stato possibile introdurre anticipatamente il servizio, evitando l'iter per l'approvazione dell'offerta e della ricalcolazione della chiave di riparto dei costi. Si tratta di circostanze e decisioni transitorie assunte con la piena conoscenza del Comune di Canobbio. Sorprende quindi, anche per questi motivi, la sua attuale opposizione.

**D.** Canobbio lamenta inoltre che l'onere a suo carico sarebbe sproporzionato per rapporto ai benefici prodotti dalla linea 4.

Anche questa censura non può essere condivisa.

La popolazione di Canobbio è sicuramente servita in modo analogo a quella degli altri Comuni toccati dalle linee 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7. Non si vede perché il Comune opponente debba essere trattato diversamente.

Inoltre, si segnala che se si utilizzasse la popolazione quale parametro per la suddivisione dei costi - dato cui nell'opposizione si fa riferimento -, il Comune di Canobbio dovrebbe pagare il 2.53% della spesa complessiva invece dell'1.13% risultante dalla chiave di riparto proposta dal Consiglio di Stato.

**E.** Infine, il Municipio di Canobbio avanza con l'opposizione la richiesta di miglioramenti, quali la prosecuzione della linea e la formazione di una corsia preferenziale.

Questa richiesta è vista, di principio, con soddisfazione dallo scrivente Consiglio, perché dimostra l'interesse del Comune per la linea 4, tanto che la vorrebbe ampliata a servire altri comparti. Come è noto al Comune, tali richieste sono all'esame della CRTL e del DT. Al momento attuale una decisione in merito è prematura.

#### **7.2.4 Proposta di decisione**

Per tutte le motivazioni espresse ai capitoli precedenti proponiamo al Parlamento di respingere integralmente l'opposizione del Comune di Canobbio e di approvare l'offerta di trasporto pubblico così come qui presentata.

## **8. PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO**

### **8.1 Relazioni con il Piano Direttore**

La nuova offerta di trasporto pubblico urbano del Luganese risponde agli Obiettivi pianificatori cantonali, alla base del Piano Direttore, adottati dal Gran Consiglio il 26.06.2007. Si fa riferimento in particolare agli 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).

Gli obiettivi menzionati sopra sono esplicitati nella scheda M3/Piano dei trasporti del Luganese del Piano Direttore (misura e.2 della tematica "3.5 Trasporto Pubblico").

### **8.2 Relazioni con le Linee Direttive**

Il potenziamento del trasporto pubblico urbano nel Luganese è menzionato nella scheda programmatica no. 5 (Servizi e vie di comunicazione) ed è da attuare contemporaneamente alla messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate (PTL).

### **8.3 Relazioni con il Piano Finanziario**

Le spese di gestione della nuova offerta di trasporto pubblico urbano del Luganese vengono iscritte annualmente nel preventivo della Sezione della mobilità, alla voce di gestione corrente "Contributi alle imprese di trasporto" e sono già contemplate nel piano finanziario di gestione corrente.

## **9. CONCLUSIONI**

Con il presente Messaggio questo Consiglio si è prefisso di:

- presentare al lodevole Gran Consiglio i contenuti essenziali della nuova offerta di trasporto pubblico urbano postulata dal Piano dei trasporti del Luganese quale misura fiancheggiatrice all'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate;
- richiedere l'approvazione di tale offerta e il suo finanziamento.

L'attuazione di questo importante potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico nel Luganese risponde all'esigenza, evidenziata nel PTL di mettere a disposizione della popolazione un servizio di trasporto pubblico attrattivo.

Si tratta di una premessa indispensabile per aumentare la quota di utenti di questo mezzo di trasporto e contenere il carico veicolare sulle strade con positive conseguenze per l'ambiente e per la qualità di vita all'interno dell'agglomerato.

Il successo della rete di treni regionali TILO mostra che con un'adeguata offerta sia in termini quantitativi (frequenze, ecc.) sia dal profilo della qualità (puntualità, mezzi di trasporto moderni, ecc.) viene accolta con favore dagli utenti, che sono in costante crescita.

La nuova offerta di trasporto pubblico urbano costituisce un obiettivo importante del PTL, e fa seguito al primo importante intervento di riorganizzazione (OTPLu1) attuato nel 2002, il cui esito può essere certamente valutato come più che positivo.

Sulla base delle considerazioni esposte nel presente messaggio, vi invitiamo a voler dare il vostro consenso alle richieste formulate approvando il disegno di decreto legislativo qui allegato.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, L. Pedrazzini

Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente l'approvazione della nuova offerta di trasporto pubblico del Luganese (OTPLu2) per le linee urbane di importanza cantonale, postulata dal Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e prevista dal Piano della viabilità del Polo luganese (PVP)**

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 Luganese elaborata dal Consiglio di Stato in collaborazione con la Commissione regionale dei trasporti e le imprese interessate;
- visto il messaggio 9 novembre 2010 n. 6414 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

<sup>1</sup>È approvata l'introduzione della nuova offerta delle linee urbane di trasporto pubblico del Luganese (OTPLu2). Essa entrerà in funzione in concomitanza con l'apertura della nuova galleria Vedeggio-Cassarate.

<sup>2</sup>Modifiche dell'offerta necessarie per adeguarsi 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 Luganese e per il suo tramite i Comuni interessati.

<sup>3</sup>I 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**

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

### **Articolo 3**

<sup>1</sup>I costi di gestione non coperti per la nuova offerta di trasporto pubblico urbano del Luganese sono posti a carico dei Comuni nella misura del 50% (art. 30, cpv. 1, lett. b LTP), secondo la chiave di riparto stabilita dalla CRTL e indicata al capitolo 6 del Messaggio no. 6414 e che considera quali parametri di calcolo l'offerta (corse e fermate) e l'indice di forza finanziaria comunale.

<sup>2</sup>La chiave di riparto è aggiornata dal Dipartimento del territorio ad intervalli biennali.

<sup>3</sup>L'opposizione del 29 luglio 2010 del Comune di Cadempino è accolta parzialmente, ai sensi del Messaggio no. 6414; contro tale decisione è data facoltà di ricorso al Tribunale cantonale amministrativo entro il termine di 15 giorni.

<sup>4</sup>L'opposizione del 30 luglio 2010 del Comune di Canobbio è respinta; contro tale decisione è data facoltà di ricorso al Tribunale cantonale amministrativo entro il termine di 15 giorni.

#### **Articolo 4**

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