

Messaggio

numero

6490

data

5 aprile 2011

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 31 maggio 2010 presentata da Michele Foletti e cofirmatari “Introduzione di nuovi titoli di trasporto per i trasporti pubblici”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

la mozione riguarda il tema delle tariffe del trasporto pubblico ed in particolare tocca la complessa questione degli effetti sulla domanda generati da un sistema differenziato di tariffe secondo le fasce orarie d'utilizzo dei mezzi pubblici. I postulanti propongono in effetti l'introduzione di un nuovo titolo di trasporto, valido al di fuori delle ore di punta (“Arcobaleno Light”), da offrire all'utenza nel quadro della Comunità tariffale Ticino e Moesano.

La suddetta proposta è mirata a rendere più omogeneo l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico durante tutta la giornata, riducendo i picchi di utenza delle ore di punta e di conseguenza pure gli ingenti costi di gestione da essi generati.

IN GENERALE

Il tema dei meccanismi e strumenti (fra i quali figurano le misure tariffali) per incentivare una migliore distribuzione della domanda ed alleggerire così i forti volumi d'utenza che affluiscono ai mezzi pubblici nelle ore di punta è oggetto di dibattito a livello nazionale. Esso tocca infatti in modo particolare (ma non solo) l'impresa di trasporto più importante a livello nazionale, le FFS; queste ultime, nel loro rapporto di gestione 2009, espongono a questo proposito alcune interessanti considerazioni sulla dimensione del problema.

“Nel corso di una giornata, il 50% dei clienti viaggia nel 25% dell'orario d'esercizio. Nelle ore di punta lo sfruttamento di singoli treni su diverse tratte della rete supera già il 100% della capacità; secondo le previsioni, nei prossimi vent'anni la domanda nelle ore di punta aumenterà ancora di oltre il 100%. Al tempo stesso, lo sfruttamento medio dei treni nell'arco dell'intera giornata si mantiene a un basso livello. Lo sfruttamento elevato nelle ore di punta grava sul sistema dei trasporti pubblici svizzeri in misura notevole e comporta costi elevati. .. le FFS dovranno adeguare in modo graduale le tariffe alla domanda e alla qualità dell'offerta. Negli orari a minor traffico andare in treno dovrebbe costare meno ed essere più piacevole rispetto alle ore di punta.” (FFS, rapporto di gestione 2009).

Nel nostro Cantone la situazione non si discosta sostanzialmente da quanto precedentemente descritto nella relazione delle FFS, problematica che fra l'altro riguarda in particolare il segmento del traffico regionale e non il traffico di lunga percorrenza.

Per far fronte soprattutto al problema della gestione dei grossi volumi di utenza nelle ore di punta, l'impresa ferroviaria di trasporto TILO ha in effetti recentemente proceduto all'acquisto e messa in esercizio (in corso a tappe da dicembre 2010) di nuovi treni a 6 vetture dello stesso tipo dei convogli FLIRT a 4 vetture già in circolazione da un paio d'anni sulla rete ferroviaria del traffico regionale.

A tutt'oggi, l'efficacia dell'applicazione d'un sistema tariffale differenziato, quale strumento d'incitazione per trasferire parte della domanda di mobilità dalle fasce orarie di punta a quelle di morbida, non risulta comprovata; esistono in effetti pochi risultati empirici al riguardo. Uno studio del Dipartimento dei Trasporti britannico (Faber Maunsell 2007), citato nel rapporto pubblicato nel marzo 2010 "Evaluation Tarifgestaltung im Personenverkehr" dello studio d'ingegneria svizzero INFRAS, trae alcune interessanti conclusioni in merito agli effetti sulla domanda determinati dall'applicazione di tariffe differenziate nelle ore di punta ("Peak-pricing"):

- per generare un effetto di trasferimento della domanda, la differenza di prezzo fra ore di punta e ore di morbida deve ammontare almeno al 25%; in alcuni casi tale differenza è ancora maggiore (a titolo di esempio, a Washington D.C. i prezzi nelle ore di punta sono più alti del 40%)
- l'effetto di trasferimento si produce tendenzialmente a medio termine, tenuto conto che parte dell'utenza non può reagire a corto termine. Essa si adatta invece ai nuovi prezzi in caso di cambiamento di domicilio o di posto di lavoro.
- il trasferimento è possibile solo per chi usufruisce di orari di lavoro flessibili; sovente si tratta di persone con fasce di reddito medio-alte, considerato che spesso le professioni più semplici sono legate ad orari di lavoro fissi. Risulta quindi che solo l'utenza con fasce di reddito alte può beneficiare di prezzi più bassi dei trasporti pubblici fuori dagli orari di punta.

Sul tema di un nuovo sistema tariffale da adottare in Svizzera, le FFS e l'Unione dei trasporti pubblici hanno promosso uno studio, attualmente in corso e denominato "Zukünftiges Preissystem öV Schweiz" (ZPS), la cui introduzione è pianificata nel 2014; quest'ultimo si chinerà pure sulla questione della differenziazione delle tariffe in base alle fasce orarie di viaggio scelte dagli utenti dei trasporti pubblici.

Nello specifico della richiesta: l'introduzione di un nuovo abbonamento della Comunità tariffale per le ore di morbida

La mozione suggerisce l'introduzione di un nuovo titolo di trasporto valido al di fuori degli orari di punta, da proporre anche a dipendenza delle scelte che saranno fatte con l'introduzione della Comunità tariffale integrale (CTI) ed a livello nazionale (progetto ZPS).

Come noto, la CTI sarà introdotta a partire dal prossimo mese di dicembre 2011, premesso il corretto funzionamento del nuovo e complesso sistema di vendita (distributori di titoli di trasporto e backend di gestione dei dati) attualmente in fase di implementazione.

Con la CTI, oltre agli abbonati pendolari che si spostano regolarmente ed a prezzi favorevoli con i mezzi pubblici, pure gli utenti saltuari potranno beneficiare di tariffe vantaggiose e di un accesso facilitato al trasporto pubblico con l'acquisto d'un unico titolo di trasporto per effettuare l'intero viaggio anche utilizzando più imprese di trasporto.

Alla luce di quanto precede e tenuto conto della complessità del progetto CTI, questo Consiglio ritiene opportuno in una prima fase dare la priorità nei prossimi due-tre anni all'introduzione della comunità integrale ed al suo consolidamento con l'attuale già ampio ventaglio di titoli di trasporto ed il nuovo dimensionamento delle zone.

In una seconda fase, parallelamente ad altri importanti progetti da studiare quali ad esempio l'estensione dei titoli di trasporto della CTI alle regioni transfrontaliere del Cantone, potrà essere approfondita anche la proposta postulata dalla mozione d'introdurre un abbonamento ad uso esclusivo fuori dalle ore di punta; questo Consiglio ricorda fra l'altro che questa misura è già postulata nel Messaggio 6022 del 22.1.2008 concernente la richiesta di credito per l'attuazione dei provvedimenti previsti dal Piano di risanamento dell'aria e già allora la sua applicazione prevista nell'orizzonte temporale della CTI. Tra gli aspetti da valutare attentamente in vista di una sua eventuale introduzione citiamo:

- la delimitazione stessa delle fasce orarie di punta e di morbida: queste ultime sono più facili da determinare la mattina, durante la quale generalmente i grossi volumi di utenza sui mezzi pubblici sono più concentrati; è tuttavia più complesso fissare le stesse nel pomeriggio, quando i rientri a domicilio dei pendolari sono più scaglionati (la maggior parte degli studenti si sposta solitamente prima verso il proprio domicilio, le persone attive professionalmente rientrano più tardi e, grazie alla diffusione dell'orario flessibile, i rientri avvengono in maniera più "diluata");
- l'impatto della misura in termini di minori introiti;
- l'importo corretto dell'abbonamento (il prezzo sarà verosimilmente da fissare ad un livello piuttosto basso rispetto al prezzo normale, già molto interessante);
- i tempi per indurre un significativo effetto di trasferimento della domanda (e eventualmente di acquisizione di nuovi utenti).

L'eventuale introduzione della misura fra qualche anno avrebbe inoltre il vantaggio di conoscere i nuovi orientamenti previsti dal nuovo sistema tariffale svizzero ZPS e d'identificare se fra i contenuti di quest'ultimo figurerà pure il principio della differenziazione delle tariffe in funzione delle fasce orarie di viaggio. Quest'ultimo infatti modificherebbe in parte una peculiarità importante e sinora molto apprezzata del sistema tariffale svizzero: la flessibilità concessa all'utente grazie alla facoltà di acquistare il titolo di trasporto senza necessariamente pianificare contemporaneamente l'orario del viaggio, rispettivamente la possibilità garantita di decidere anche a corto termine una modifica dell'ora di partenza del proprio spostamento.

Come correttamente indicato nel testo della mozione, la competenza per decidere in merito all'assortimento dei titoli di trasporto ed alle tariffe della CTI spetta alla Commissione della gestione, organo supremo della CTI nel quale il Cantone è sempre rappresentato e quindi tramite i suoi membri può proporre pure misure tariffali come quella oggetto della mozione.

CONCLUSIONE

Il Consiglio di Stato condivide l'intento della mozione. Tuttavia, per i motivi elencati, esso considera l'idea formulata, d'introdurre un abbonamento valido fuori dagli orari di punta, meritevole di approfondimento ma prematura nella sua introduzione a breve termine. L'istituzione di un abbonamento "Arcobaleno light" non può essere decisa senza tenere conto, in particolare, dell'evoluzione del sistema tariffale svizzero, dell'effettivo impatto dello stesso sull'utenza e sugli introiti delle aziende e del parere delle medesime imprese di trasporto.

Questo Consiglio ritiene quindi opportuno demandare la scelta dei modi e dei tempi per studiare l'introduzione di questo nuovo titolo di trasporto o di una misura analoga all'organo della CTI a tale scopo preposto, la Commissione della gestione, nella quale

siedono pure rappresentanti del Cantone che possono portare nel citato gremio tale proposta nei tempi ritenuti più appropriati.

Tenuto conto di queste considerazioni, il Consiglio di Stato propone al Parlamento di non accogliere la mozione così come formulata ma si impegna a promuovere, tramite i rappresentanti del Cantone nella Commissione della gestione della Comunità tariffale, la valutazione di misure tariffali specifiche per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico durante le ore di minor carico.

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

Annessa: Mozione 31.05.2010

MOZIONE

Introduzione di nuovi titoli di trasporto per i trasporti pubblici

del 31 maggio 2010

Il settore dei trasporti pubblici è in una fase delicata: da un lato il successo riscontrato dagli abbonamenti sta costringendo le imprese di trasporto a rivedere le tariffe verso l'alto, dall'altro lato i prospettati tagli della Confederazione diminuiranno il numero delle linee di trasporto sovvenzionate.

Sarebbe peccato che un aumento delle tariffe e una diminuzione dell'offerta vanificassero in poco tempo tutto ciò che si è riusciti a costruire in anni di lavoro permettendo anche al Canton Ticino di disporre di un'offerta di trasporto abbastanza interessante e attrattiva.

Il problema, a nostro modo di vedere, è che non vi è un utilizzo omogeneo di trasporti pubblici con una forte concentrazione di passeggeri nelle ore di punta e un sottoutilizzo nelle ore di media o di stanca.

Questa dinamica ha effetti perversi, in quanto l'aumento dell'utilizzo nelle ore di punta obbliga le imprese a investire per adeguare il livello dell'offerta (dimensione dei mezzi) con ripercussioni sui costi di gestione durante tutto l'orario di esercizio.

Sarebbe quindi interessante poter fare in modo di rendere più omogeneo l'utilizzo dei mezzi pubblici durante tutta la giornata, limitando i picchi delle punte e sfruttando maggiormente i momenti di bassa frequenza.

Con la presente iniziativa parlamentare i sottoscritti propongono di introdurre un nuovo titolo di trasporto valido al di fuori degli orari di punta.

Questo Gran Consiglio ha demandato alla Comunità Tariffale Integrale (CTI) la possibilità di decidere in merito ai titoli di trasporto e alle tariffe.

Per quanto concerne le decisioni di carattere strategico, la CTI è gestita dalla Commissione della gestione (CG) della comunità stessa, organo supremo composto da rappresentanti del Cantone e delle direzioni delle imprese aderenti.

Le definizioni e relative modifiche delle tariffe concernenti i titoli di trasporto della CTI (assortimento, prezzi, piano delle zone) rientrano nella sfera di competenza della CG, la quale decide in merito a questo oggetto a maggioranza qualificata (il Cantone deve essere d'accordo).

Ne risulta che il Cantone, oltre ad avere un diritto di veto, è parte attiva del processo decisionale e quindi può avanzare proposte.

La creazione di una sorta di "Arcobaleno Light", il cui costo mensile sarà definito dalla CTI tenendo in considerazione il fatto che chi usa i mezzi pubblici fuori dagli orari di punta non causa aumenti dei costi di gestione delle linee, potrebbe indurre nuovi utenti a utilizzare i mezzi pubblici e - eventualmente - chi già li utilizza a cambiare le proprie abitudini preferendo altri orari così da sgravare i trasporti pubblici negli orari di massima richiesta.

In Ticino vi sono sicuramente categorie di persone che non sono strettamente legate agli orari di maggior frequenza per effettuare i propri spostamenti e potrebbero così approfittare di questa offerta.

Inoltre la possibilità di usufruire di un abbonamento dal costo contenuto rispetto all'attuale arcobaleno potrebbe indurre alcuni Comuni a sovvenzionare questo tipo di abbonamento per alcune tipologie di cittadini.

Potrebbe essere interessante introdurre questo tipo di abbonamento dopo l'entrata in vigore dei cambiamenti d'orario previsti nel corso del mese di dicembre di quest'anno, anche a dipendenza delle scelte che saranno fatte con l'introduzione della CTI e di quelle fatte a livello nazionale, dove sembra che le FFS e l'Unione dei Trasporti Pubblici stiano studiando un nuovo sistema tariffario che prevede anche prezzi differenziati.

Michele Foletti

Barra - Bergonzoli - Bignasca A. - Bignasca B. -
Bignasca M. - Canal - Poggi - Ramsauer