

Rapporto di maggioranza

numero

data

Dipartimento

2 febbraio 2010

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze
sull'iniziativa parlamentare 12 maggio 2009 presentata nella forma
generica da Manuele Bertoli e cofirmatari per concrete nuove riduzioni
tariffali dei trasporti pubblici**

1. LE RICHIESTE DELL'INIZIATIVA

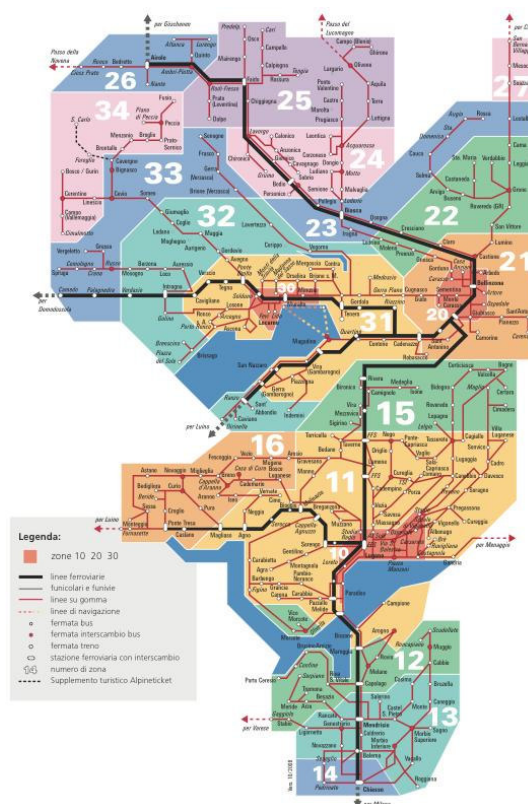
Il 12 maggio 2009 i deputati Manuele Bertoli e cofirmatari hanno presentato un'iniziativa parlamentare presentata in forma generica che richiede concrete nuove riduzioni tariffali nei trasporti pubblici. Gli iniziativaisti propongono alcune misure che permettano di far scendere le tariffe all'utenza mediamente del 20%, rendendo così più attrattivo il trasporto collettivo nella nostra regione. Le misure richieste sono:

- la messa a punto di una modifica della Legge cantonale sui trasporti pubblici che introduca, accanto alle attuali norme sul finanziamento dell'offerta e delle tariffe, un fondo speciale per le agevolazioni tariffali dotato di 10 milioni di franchi annui a carico del solo Cantone;
- un aumento contemporaneo delle imposte di circolazione del 6%;
- una revisione delle fonti di finanziamento previste dalla Legge cantonale sul turismo, per sostenere le agevolazioni finanziate dal fondo speciale destinate esclusivamente o in gran parte ai turisti.

Gli iniziativaisti non si esprimono sul tipo di agevolazioni da introdurre ma delegano agli organi di gestione della Comunità tariffale Integrale (CTI) decidere che tipo di agevolazioni tariffali introdurre grazie al nuovo fondo speciale, dopo attenta valutazione dei dati e dei bisogni.

2. LA SITUAZIONE ATTUALE

In Ticino negli ultimi anni si è fatto molto per migliorare l'offerta dei servizi di trasporto pubblico, a cominciare dalla creazione della Comunità Tariffale Ticino e Moesano avvenuta nel 1997. Vi aderiscono 11 aziende di trasporto pubblico con lo scopo di offrire all'utenza un solo abbonamento mensile o annuale denominato arcobaleno che dà accesso a: treni, autopostali, bus, funicolari e battelli circolanti all'interno delle zone di validità acquistate.



Inoltre con il tempo l'offerta di trasporto pubblico si è notevolmente ampliata grazie al lavoro delle commissioni regionali dei trasporti e della Sezione della mobilità del Dipartimento del Territorio. Rimangono comunque delle situazioni che è possibile migliorare con una ridefinizione delle linee e delle coincidenze. Periodicamente l'offerta di trasporto viene valutata e dove possibile vengono apportati i necessari correttivi che entrano in vigore nel mese di dicembre con il nuovo orario.

Il costo del trasporto pubblico in Ticino (dati 2008) è di 145.5 milioni di franchi all'anno. La Confederazione contribuisce con 40.5 milioni, il Cantone con 46 milioni, i Comuni con 9.6 milioni e gli utenti, pagando i titoli di trasporto, con 49.4 milioni.

Inoltre Cantone e Comuni contribuiscono annualmente con un importo di 2.7 milioni di franchi per le facilitazioni tariffali concesse dall'abbonamento arcobaleno, importo che corrisponde a significativi ribassi rispetto alla tariffa di paragone del traffico regionale. In genere queste facilitazioni favoriscono gli utenti delle distanze più lunghe, che normalmente sono i pendolari della periferia.

Tenendo conto anche di questo contributo, risulta che il possessore di un abbonamento Arcobaleno paga il 32,7% delle prestazioni di cui usufruisce, mentre un terzo ciascuno è coperto dalla Confederazione e dal Cantone e il 6,7% dai comuni.

ARCOBALENO	Abbonamenti adulti				Giovani (fino a 25 anni)	
	Mensile		Annuale		Mensile	Annuale
	2. cl.	1. cl.	2. cl.	1. cl.	2. cl.	2. cl.
zona 10 o 20 o 30	41.-	67.-	369.-	603.-	31.-	217.-
2 zone	62.-	100.-	558.-	900.-	45.-	315.-
3 zone	99.-	161.-	891.-	1449.-	74.-	518.-
4 zone	119.-	197.-	1071.-	1773.-	90.-	630.-
5 zone	157.-	258.-	1413.-	2322.-	118.-	826.-
da 6 zone	180.-	295.-	1620.-	2655.-	136.-	952.-

Senza tener conto delle agevolazioni proposte dai Comuni e dal Cantone attualmente con l'abbonamento Arcobaleno un adulto paga per circolare in tutto il Cantone e nel Moesano meno di fr. 4,50 al giorno per un anno, mentre per un giovane questo importo è inferiore ai Fr. 2,70.

Si tratta di dati teorici (nessuno utilizza i mezzi di trasporto per 365 giorni all'anno), ma che bene evidenziano come si sia riusciti, con un grande impegno, a migliorare l'offerta di trasporto senza incidere in maniera proporzionale sul costo degli abbonamenti.

Sarebbe interessante poter effettuare delle verifiche di paragone con altri contesti a livello svizzero. Tuttavia paragonare i prezzi è però cosa molto ardua, poiché ogni comunità ritaglia/definisce le proprie zone secondo le particolarità del proprio territorio, dei propri servizi e della conseguente sostenibilità finanziaria.

Esistono situazioni in cui è stata applicata la tariffa di base per il traffico regionale (valida per tutto il traffico regionale in Svizzera) senza ribassi. In questi casi, in sostanza, l'ente pubblico non paga nessun contributo per facilitazione tariffale. D'altro canto esiste anche la situazione molto favorevole del Tarifverbund Nordwestschweiz che offre l'abbonamento a zona unica e dove l'ente pubblico paga moltissimo per la facilitazione tariffale concessa.

In linea generale, nel confronto con le altre comunità tariffali, in Ticino abbiamo le seguenti valutazioni:

- l'abbonamento annuale Junior è molto più conveniente. In Ticino, il giovane ottiene l'abbonamento annuale per l'equivalente di soli 7 volte il mensile (42% di sconto);
- l'abbonamento annuale adulti si situa nella media svizzera; il prezzo equivale a 9 volte il mensile (vi sono però anche comunità con un prezzo equivalente a 10 mensili).

3. RENDERE PIÙ ATTRATTIVO IL TRASPORTO PUBBLICO

Gli iniziattivisti chiedono in sostanza di rendere più attrattivo il "trasporto collettivo" nella nostra regione. Generalmente gli elementi che favoriscono l'attrattiva dei trasporti pubblici sono:

- i titoli di trasporto e le relative tariffe;
- il livello dell'offerta di trasporto pubblico (frequenze);
- la qualità del trasporto pubblico (materiale rotabile, autobus, personale, ...).

Occorre quindi intervenire su tutti e tre questi fattori per migliorare l'attrattività del trasporto pubblico. Operare unicamente sulle tariffe non assicura infatti che l'utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto venga incentivato. Oltretutto, tenendo conto dei mezzi finanziari a disposizione, si rischierebbe di non avere le necessarie risorse per migliorare l'offerta di trasporto e per contribuire a migliorare le qualità dei mezzi.

Un buon esempio che testimonia l'importanza dei tre elementi che incidono sull'attrattività è il successo riscontrato dal servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia.

Dalla sua introduzione (dicembre 2004) l'utenza è aumentata del 45%. Nel 2008, rispetto al 2007, gli utenti sono cresciuti del 19.5% e sulla base delle proiezioni il 2009 chiuderà con un ulteriore aumento del 14% circa rispetto al 2008.

Questo successo è stato ottenuto grazie alle tariffe favorevoli dell'abbonamento Arcobaleno, alle nuove frequenze (treni ogni 15 minuti negli orari di punta e ogni mezz'ora negli orari di morbida) ma anche in maniera importante grazie all'aumento del confort e della qualità dei viaggi reso possibile dalla messa in esercizio del nuovo materiale rotabile FLIRT.

4. UNO SVILUPPO NOTEVOLE DELL'OFFERTA

In questi ultimi anni, con la progressiva elaborazione dei Piani regionali dei trasporti e grazie alla messa in vigore della LTP, le prestazioni dei servizi di trasporto pubblico hanno conosciuto una estensione mirata in funzione dei bisogni effettivi e delle potenzialità di mercato.

Ricordiamo i principali progetti attuati dal 1995:

- la riorganizzazione dei servizi urbani negli agglomerati di Locarno (1996), Lugano (2002) e Chiasso-Mendrisio (2004);
- la ristrutturazione e il potenziamento mirato dei servizi regionali su gomma in diverse regioni del Cantone (dal 1996 a tappe);
- la creazione della Comunità tariffale Ticino e Moesano per abbonamenti (1997);
- l'introduzione dell'orario cadenzato ogni 30' per i collegamenti ferroviari Locarno-Lugano (1997);
- l'integrazione dei trasporti scolastici speciali nei servizi di linea (dal 1998 a tappe);
- la nuova linea P+R Fornaci Lugano sud - Centro città Lugano (2004);
- l'estensione dei servizi urbani dell'agglomerato di Locarno fino a Mappo/Tenero (2004);
- la riorganizzazione e il potenziamento dei servizi nella Regione Tre Valli (2005);
- l'introduzione della prima tappa del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (servizio semiorario tra gli agglomerati del Cantone dal 2005).
- il potenziamento delle prestazioni della FLP (orario cadenzato ogni 15' dal 2008);
- il potenziamento mirato dei servizi regionali nelle zone ad elevata domanda e secondo i principi stabiliti nei diversi PRT (area Pian Scairolo e Vedeggio);
- la linea circolare del Basso Mendrisiotto e riorganizzazione del nodo di Capolago (2006);
- l'introduzione di materiale rotabile moderno e attrattivo per il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia e il potenziamento dei servizi nelle ore di punta (2008);
- nuove linee urbane e suburbane nell'agglomerato di Lugano da dicembre 2008.

5. NUOVE RISORSE GRAZIE A MAGGIORI SINERGIE

La Commissione della gestione e delle finanze si è chiesta se l'attuale organizzazione delle aziende di trasporto sia efficiente o se vi siano margini di manovra per migliorare il rapporto costo-prestazioni dell'attuale sistema di trasporto pubblico.

In effetti sul territorio sono presenti 2 imprese di trasporto per ogni comprensorio/regione del Cantone, tranne che nel Luganese dove operano 5 imprese.

Attualmente alcune imprese operanti nel Luganese hanno raggiunto degli accordi di collaborazione per ciò che attiene la manutenzione dei veicoli o sinergie aziendali per ciò che concerne il trasporto degli scolari o i servizi turistici.

A medio termine, occorrerà esaminare la possibilità di favorire altre sinergie e forme di collaborazione nonché di accrescere l'efficienza delle imprese tramite gli strumenti del benchmarking e dei contratti di prestazione a lungo termine (con obiettivi concernenti anche la qualità).

Il Cantone potrà e dovrà farsi parte attiva in questa strategia dato che non solo è l'ente che stipula i contratti di prestazione con le imprese di trasporto, ma è anche azionista di alcune di esse.

In particolare il Cantone detiene una partecipazione azionaria presso ABL - Autolinee Bleniesi SA (partecipazione del 53%), AMSA - Autolinea Mendrisiense S.A. (40%), ARL - Autolinee Regionali Luganesi SA (41.17%), FART - Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA (51.40%), FLP - Ferrovie Luganesi SA (50%), SNL - Società Navigazione del Lago di Lugano (25.17%), TPL - Trasporti Pubblici Luganesi SA (30.40%). Il Cantone ha propri rappresentanti nei Consigli di Amministrazione di queste società.

Anche la legge cantonale sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994, prevede la possibilità del Cantone di intervenire direttamente sulle aziende di trasporto per migliorare l'efficacia del sistema di trasporto pubblico. L'articolo 28 è in questo senso esplicito:

¹Le imprese beneficiarie del contributo, in sintonia con l'offerta stabilita, possono essere obbligate in particolare a collaborare tra di loro e ad associarsi per taluni obiettivi, come l'acquisto di materiale standard, l'utilizzazione comune di officine e depositi, la partecipazione a comunità tariffali ed altri scopi analoghi.

²I contributi possono essere subordinati ad una cooperazione o fusione con altre imprese o ad un cambiamento del modo di trasporto o ad altre misure di razionalizzazione in funzione dell'offerta stabilita.

Secondo la Sezione della mobilità attualmente *"Nel traffico regionale ed urbano, tenuto conto della ripartizione sul territorio cantonale delle imprese di trasporto, a medio termine non si intravedono motivi fondati per modificare il numero di imprese di trasporto"*. Occorrerà però riflettere attentamente sulle possibili nuove sinergie tra le varie imprese ed eventualmente sviluppare una strategia coordinata tra di esse in modo da razionalizzare il costo del trasporto pubblico così da rendere efficace la spesa e liberare nuove risorse atte a migliorare l'offerta.

6. IL RUOLO DELLA COMUNITÀ TARIFFALE INTEGRALE (CTI)

Con il Messaggio 5736, il 22 febbraio 2006 il Gran Consiglio ha approvato la realizzazione della Comunità tariffale integrale Ticino e Moesano per tutti i servizi di trasporto pubblico, introducendo l'estensione dell'esistente Comunità per abbonamenti Arcobaleno ai biglietti singoli, alle carte per più corse, alle carte giornaliere e ai biglietti di gruppo. L'obiettivo di questo progetto è quello di sostituire i titoli di trasporto per viaggi singoli (principalmente

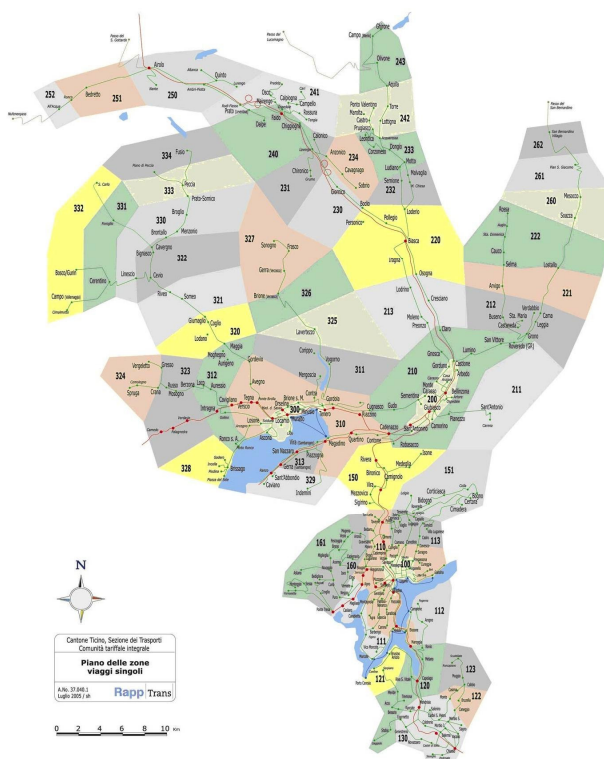
biglietti singoli (BS) e le carte per più corse (CPC)) delle singole imprese di trasporto con nuovi titoli unificati permettendo così, con un solo acquisto, di effettuare l'intero viaggio desiderato anche se questo comporta dei cambiamenti di mezzi di trasporto e/o di imprese.

Concretamente si dovrebbe registrare un aumento degli utenti anche in considerazione del fatto che l'effetto di livellamento delle tariffe, comporterà per molte relazioni una riduzione di prezzo. Inoltre verranno unificate le tariffe delle varie imprese di trasporto e sarà semplificata la vendita dei titoli che saranno i medesimi per tutti. Nel Mendrisiotto è previsto di sopprimere l'attuale zona 14. Nel Luganese le località di Morcote e Vico Morcote saranno inserite nella zona 11 anziché l'attuale zona 12 del Mendrisiotto. Caslano e Ponte Tresa saranno pure inserite nella zona 11. Nel Sopraceneri verranno soppresse le attuali zone 22 e 32, avvicinando così le aree periferiche interessate ai loro rispettivi centri urbani di Bellinzona, Biasca e Locarno.

Queste modifiche comporteranno dei vantaggi dal punto di vista della spesa per gli utenti sia per ciò che attiene gli abbonamenti Arcobaleno (- fr. 560'000.-) sia soprattutto per la vendita di biglietti singoli, carte per più corse e biglietti di gruppo (- fr. 2'600'000.-).

Secondo la Legge federale sul trasporto di viaggiatori (art. 28) questi minori ricavi vanno compensati alle imprese di trasporto. In totale si calcola che vi saranno minori ricavi per circa 3,4 mio di franchi, di cui la metà a carico dei Comuni e l'altra metà a carico del Cantone.

E come detto in precedenza vi sarà anche una semplificazione delle zone per gli abbonamenti a tutto vantaggio degli utenti.



L'introduzione della CTI, inizialmente ipotizzata per il 2008, è prevista per il dicembre 2010. Vi sono infatti stati alcuni problemi che hanno ritardato l'attuazione del progetto. Subito dopo l'approvazione da parte del Parlamento del Messaggio 5736 è iniziata la fase di preparazione e pubblicazione del bando per la fornitura degli apparecchi e del sistema informatico di vendita, pubblicato il 6 ottobre 2006. Alla delibera poi sono seguiti un ricorso

ed un controricorso. I lavori veri e propri per preparare il sistema di vendita e quindi per implementare il progetto hanno potuto iniziare soltanto nell'ottobre 2008.

In generale si tratta di progetti molto complessi (alcune esperienze in altre comunità lo hanno dimostrato) e per i quali occorre minimo due anni di preparazione. Attualmente i lavori procedono e si mantiene l'obiettivo di mettere in vigore la nuova tariffa nel dicembre 2010. Si sottolinea che le difficoltà sono notevoli ed i tempi sono molto ristretti. Inoltre appare ineluttabile un aumento dei costi preventivamente ipotizzati per l'acquisto degli apparecchi di vendita e da parte della aziende di trasporto vi è un certo malcontento.

7. I TITOLI DI TRASPORTO PER I TURISTI

Attualmente, in attesa dell'introduzione della CTI che permetterà una maggior flessibilità nell'offerta di biglietti singoli, carte giornaliere e carte per gruppi, a livello turistico vengono proposti due abbonamenti regionali (Lugano risp. Locarno Regional Pass & Prova arcobaleno) promossi dall'Unione dei Trasporti Pubblici e Turistici Ticino (UTPT). Questi titoli di trasporto sono valevoli per le regioni turistiche di Locarno rispettivamente Lugano. Grazie all'ampliamento della rete di vendita è stato possibile raggiungere un incremento degli introiti rispetto al 2008 pari al 19%, per un totale di 508 mila franchi. Complessivamente sono stati venduti 5'400 abbonamenti che equivale ad un aumento percentuale di oltre il 10% in più rispetto all'anno precedente.

L'aumento delle vendite è stato considerevole sia nel Luganese che nel Locarnese, con quest'ultimo che però si attesta su numeri più bassi e dispone quindi di un importante potenziale di sviluppo, considerato anche il numero di turisti presenti sulle rive del Verbano durante tutto l'anno.

Lugano Regional Pass				Locarno Regional Pass			
2008		2009		2008		2009	
N° abbonamenti venduti		N° abbonamenti venduti		N° abbonamenti venduti		N° abbonamenti venduti	
Adulti	Ragazzi	Adulti	Ragazzi	Adulti	Ragazzi	Adulti	Ragazzi
3'509	598	3'857	509	605	65	998	30
Introiti incassati		Introiti incassati		Introiti incassati		Introiti incassati	
CHF 363'866.-		CHF 407'788.-		CHF 59'992.-		CHF 100'240.-	

L'attuale offerta propone un abbonamento di 7 giorni (fr. 108.-) o uno di 3 giorni a scelta su 7 (fr. 92.-) che hanno una validità regionale e permettono uno sconto del 50% fuori dalla regione (ad esempio per il Lugano Regional Pass 50% di riduzione sulle FART, TILO, Autopostale fuori zona, funicolari, ecc.). Per maggiori informazioni: <http://www.utpt-ticino.ch/CH.html>

8. IL FINANZIAMENTO PROPOSTO DAGLI INIZIATIVISTI

Gli iniziativaisti propongono la costituzione di un fondo cantonale di 10 milioni di franchi annui da mettere a disposizione della CTI per la riduzione delle tariffe del trasporto pubblico, previa una modifica della LTP (legge cantonale sui trasporti pubblici). Per finanziare questo fondo propongono un aumento del 6% delle imposte di circolazione.

Inoltre questo fondo dovrebbe essere alimentato anche da una revisione delle fonti di finanziamento previste dalla legge cantonale sul turismo in modo da sovvenzionare i titoli di trasporto destinati principalmente ai turisti.

Toccherà poi alla Commissione della gestione della CTI decidere come utilizzare questo

fondo per introdurre agevolazioni tariffali. Infatti, per quanto concerne le decisioni di carattere strategico, la CTI sarà 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).

A mente degli iniziativisti l'entrata in vigore dei provvedimenti prospettati dall'atto parlamentare dovrebbe coincidere con l'inizio dell'operatività della CTI (dicembre 2010).

A Preventivo 2010 si ipotizza un incasso per le imposte di circolazione di 116,6 milioni di franchi, con un aumento rispetto al 2009 di 6 milioni. Questo aumento è da ricondurre all'evoluzione del parco veicoli circolante nel cantone in relazione al nostro sistema di imposizione che basa il suo calcolo sul peso e sulla potenza del veicolo ponderandolo con un bonus o malus in funzione della categoria energetica.

Negli ultimi anni l'industria automobilistica ha proposto veicoli sempre più pesanti (sistemi di sicurezza) e con motori più potenti ma meno inquinanti (diminuzione dei consumi).

La proposta degli iniziativisti permetterebbe quindi di incassare in linea teorica circa 7 milioni di franchi per finanziare il fondo di 10 milioni a favore del trasporto pubblico. I restanti 3 milioni verrebbero prelevati dalle casse del Cantone.

Va rilevato come le varie proposte di aumento delle imposte di circolazione siano sempre state respinte nel corso degli ultimi anni. Nel dicembre 2007 la maggioranza di questa commissione (Relatori Emanuele Bertoli e Fabio Bacchetta-Cattori) si era così espressa sul messaggio n. 5678: *“La Commissione non accoglie l'adeguamento delle tariffe (imposte di circolazione) come richiesto dal Consiglio di Stato e propone quindi il rigetto del messaggio”*.

Tuttavia, era stato proposto di introdurre nella legge un meccanismo che avrebbe permesso al Governo di adeguare le tariffe al rincaro per decreto esecutivo, evitando così di dover passare dal Gran Consiglio ogni qual volta si intendesse ritoccare questo onere solo per mantenerne integro il valore rispetto all'inflazione. Ma questa proposta è stata bocciata dal Parlamento.

Inoltre riteniamo che occorra esaminare quali scelte verranno prese a livello federale dove il Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni sta valutando alcune nuove strategie per aumentare i prelievi fiscali sul trasporto privato. Da un lato si pensa di aumentare i dazi sui carburanti per far fronte alla diminuzione dei consumi delle automobili, da un altro si sta valutando una tassa per ogni chilometro percorso per finanziare gli investimenti nei trasporti pubblici.

La proposta degli iniziativisti rischierebbe di rivelarsi una doppia imposizione per l'automobilista: un aumento cantonale dell'imposta di circolazione a favore dei mezzi pubblici abbinato ad una nuova tassa federale a favore degli investimenti per i trasporti pubblici.

9. CONCLUSIONI

Alla maggioranza della Commissione gestione e finanze appare al momento inopportuno creare un fondo per il sussidiamento degli abbonamenti per il trasporto pubblico.

Come abbiamo potuto vedere, attualmente in Ticino il costo dell'abbonamento Arcobaleno è sicuramente in linea con quanto avviene nel resto della Confederazione e - addirittura - per i giovani è particolarmente vantaggioso.

L'aumento dell'interesse per il trasporto pubblico non è dato unicamente dal prezzo del titolo di trasporto, ma è il frutto di tre condizioni parallele: il prezzo, l'offerta e la qualità del servizio. Avrebbe poco senso investire per far prevalere una di queste condizioni sulle altre poiché con tutta probabilità non si riuscirebbe a raggiungere l'obiettivo.

Inoltre, una riduzione troppo marcata delle tariffe potrebbe veicolare nell'opinione pubblica il falso messaggio che il trasporto pubblico ha uno scarso valore e non costa o costa poco alla collettività: è invece decisamente vero il contrario, visto che 2/3 delle spese sono assunte dagli enti pubblici ed 1/3 dagli utenti tramite l'acquisto dei titoli di trasporto.

Con l'introduzione della CTI nel prossimo mese di dicembre, il costo dell'abbonamento Arcobaleno dovrebbe ulteriormente diminuire per una larga fascia degli utenti, mentre l'introduzione del biglietto integrato favorirà gli utenti saltuari che al momento sono ancora la maggioranza degli utenti del trasporto pubblico in Ticino.

Per ciò che riguarda l'ambito turistico non si può trascurare il fatto che negli ultimi anni si è affinata un'offerta che sta riscuotendo sempre maggior successo con il Lugano/Locarno Regional Pass. E' sicuramente ipotizzabile fare meglio e nella prossima revisione della legge sul turismo potrebbero venir prese in considerazione le proposte degli iniziativaisti.

Per aumentare le risorse destinate al trasporto pubblico occorre lavorare sull'efficienza del sistema e della produttività delle imprese di trasporto. Come indica la LTP cantonale, occorre fare di tutto per trovare le migliori sinergie tra le varie aziende in modo da ottimizzare costi e offerta. Si tratta di un processo non semplice, ma che appare ora maturo, dopo la creazione della Comunità tariffale Ticino e Moesano avvenuta nel 1997. Iniettare ora 10 milioni di franchi di sussidi in più rischierebbe di rallentare il processo di ottimizzazione.

* * * * *

Per queste ragioni la maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze raccomanda al Parlamento di respingere l'iniziativa.

Per la maggioranza della Commissione gestione e finanze:

Michele Foletti, relatore
Beltraminelli - Bignasca A. - Bobbià - Brivio -
Celio (con riserva) - Gobbi N. - Jelmini -
Merlini - Pinoja - Regazzi - Vitta