

# Rapporto di minoranza

numero

data

Dipartimento

9 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. L'INIZIATIVA

Il 12 maggio 2009 i deputati Manuele Bertoli e cofirmatari hanno presentato un'iniziativa parlamentare 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;
- l'entrata in vigore delle agevolazioni sostenute dal fondo con la nascita della Comunità tariffale integrale (CTI), che da fine 2010 gestirà tutti i titoli di trasporto (abbonamenti Arcobaleno, biglietti singoli, carte per più corse, carte giornaliere e biglietti di gruppo).

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

## 2. LE CONSIDERAZIONI DELLA MAGGIORANZA

Nel suo rapporto di maggioranza del 29 gennaio 2010 la Commissione della gestione si è dilungata nella presentazione delle novità introdotte negli ultimi anni quanto all'incremento del livello di offerta di trasporti pubblici, quanto all'aumento della qualità dei servizi offerti, quanto al miglioramento dell'organizzazione e della gestione di questi servizi, in primis con l'introduzione della Comunità tariffale per abbonamenti che tra breve diverrà integrale e nel sottolineare la necessità di aumentare le sinergie tra le varie aziende in modo da ottimizzare per il futuro costi e offerta.

Una delle tesi sostenute nel rapporto poggia sull'idea che occorra intervenire su più fattori

per migliorare l'attrattività del trasporto pubblico, mentre operare unicamente sulle tariffe non assicurerebbe che l'utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto venga incentivato. A tal proposito i sottoscritti commissari rilevano che tale tesi è del tutto condivisa sia dalla minoranza che dagli iniziati visti. Infatti, se l'iniziativa parlamentare qui in esame si è concentrata sulla questione delle tariffe, ciò non significa nel modo più assoluto che gli altri elementi che permettono di rendere il trasporto pubblico attrattivo vengano sottovalutati o negati, tantomeno che investimenti nella riduzione dei prezzi all'utenza debbano avvenire a scapito di quelli sull'offerta di prestazioni di trasporto, come lascia intendere il rapporto di maggioranza. Gli iniziativaisti hanno inteso affrontare unicamente il tema tariffale per evitare di sovrapporre più discorsi in un solo atto parlamentare, oltretutto presentando anche una proposta di compensazione delle maggiori spese cagionate dal provvedimento richiesto, per cui la contrapposizione tra agevolazioni tariffarie e migliore e maggiore offerta di trasporto pubblico di cui si può leggere nel rapporto di maggioranza risulta del tutto artefatta e fuori tema. Parimenti risulta senza alcun fondamento e non comprovata l'idea riportata nelle conclusioni secondo cui iniettare 10 milioni di franchi di sussidi in più all'anno sulle tariffe rischierebbe di rallentare il processo di ottimizzazione delle imprese di trasporto.

Accantonate queste argomentazioni non pertinenti, le ragioni per respingere la proposta addotte dalla maggioranza rimangono sostanzialmente due. La prima è relativa alla competitività delle tariffe in vigore, che a parere della maggioranza sarebbe sufficiente, mentre la seconda si fonda sulla presunta improponibilità politica di un adeguamento al rincaro delle imposte di circolazione. E' su questi due punti che intendiamo soffermarci brevemente nel prosieguo del presente rapporto.

### **3. IL COSTO DEL TRASPORTO PUBBLICO IN TICINO**

Come già rilevava il testo dell'iniziativa e come concorda anche la maggioranza, 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. Mediamente, quindi, gli utenti pagano in titoli di trasporto un terzo dei costi effettivi. Tra i vari abbonamenti, l'abbonamento annuale Junior copre l'equivalente di 7 volte il mensile, mentre l'abbonamento annuale adulti lo copre 9 volte.

Nessuno misconosce gli sforzi già in atto per ridurre il costo del trasporto pubblico, fatto che di per sé dimostra già da solo quanto anche le autorità federale, cantonale e comunali diano importanza alla concorrenzialità dei prezzi chiesti all'utenza. Anche alcune azioni concrete promosse dal Cantone, come ad esempio le azioni tariffali estive anti-ozono, testimoniano in maniera eloquente di questo indirizzo. Tutto ciò non fa che sottolineare la validità della proposta qui in esame, che chiede di destinare a tale politica tariffale nuove risorse, per migliorare ulteriormente su questo versante e per trasferire di fatto risorse dal traffico privato a quello pubblico.

Se attualmente in Ticino il costo degli abbonamenti non è distante da quanto avviene nel resto della Confederazione, nulla permette di non sostenere che una riduzione tariffale permetterebbe di incrementare ulteriormente la domanda di trasporto pubblico. Non si tratta di ridurre a zero le tariffe o di dare il messaggio, errato, che il trasporto pubblico ha uno scarso valore e non costa o costa poco alla collettività, ma piuttosto di tradurre in concreto alcune scelte che si impongono come prioritarie, soprattutto in un Cantone come il nostro, dove la mobilità privata è ancora quantitativamente importantissima. Ben venga

che con l'introduzione della CTI nel prossimo mese di dicembre il costo dell'abbonamento Arcobaleno diminuisca ulteriormente per una larga fascia degli utenti, ma sarebbe altrettanto benvenuto anche lo spostamento di risorse dalla mobilità privata a quella pubblica, come propone l'iniziativa, perché tutte queste misure vanno in un'unica direzione ormai largamente condivisa.

L'opposizione ad entrare in materia sulla proposta qui in esame al motto "facciamo già abbastanza" è debole e rinunciataria, poiché è proprio in Cantoni come il Ticino, dove gli spazi di miglioramento nell'incrementare il trasporto pubblico a scapito di quello privato sono ancora ampi, che la politica può incidere in maniera importante nel modificare le abitudini della popolazione. Per questo non possiamo condividere la posizione della maggioranza, che di fatto rinuncia a fare quanto è possibile, opportuno ed adeguato per tentare di meglio raggiungere l'obiettivo da tutti sottolineato di una mobilità sostenibile.

#### **4. IL FINANZIAMENTO DELLE NUOVE AGEVOLAZIONI**

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 e per finanziare questo fondo propongono un adeguamento al rincaro delle imposte di circolazione (+6%) oltre che una revisione delle fonti di finanziamento previste dalla legge cantonale sul turismo per sovvenzionare i titoli di trasporto destinati principalmente ai turisti. Secondo la proposta toccherà poi alla Commissione di gestione della CTI decidere come utilizzare questo fondo per introdurre agevolazioni tariffali. A mente degli iniziativaisti l'entrata in vigore dei provvedimenti prospettati dall'atto parlamentare dovrebbe coincidere con l'inizio dell'operatività della CTI (dicembre 2010) e permetterebbe di incassare circa 7 milioni di franchi all'anno.

La maggioranza rileva, a ragione, come le varie proposte di aumento delle imposte di circolazione si siano bloccate o siano state respinte nel corso degli ultimi anni dal Gran Consiglio e lascia intendere come su questo punto vi siano degli impedimenti politici a concretizzare la proposta degli iniziativaisti. L'argomentazione appare piuttosto singolare, poiché fondata su una tautologia logica: rifarsi ad un'impraticabilità politica come a un dato di fatto quando l'ostacolo politico potrebbe benissimo essere rimosso dalla stessa maggioranza che invoca questa impraticabilità è francamente ridicolo. Il problema reale è che manca una volontà chiara di procedere nella direzione semplice suggerita dall'atto parlamentare, oltretutto con ragionamenti che tendono a relativizzare l'incidenza del fattore "prezzo" quando si tratta di ridurre il costo del trasporto pubblico a carico dell'utente e a farlo diventare centrale quando si discute di ritoccare le tariffe inerenti la circolazione privata a carico degli automobilisti. Lo stesso modo di nascondersi dietro un dito vale per la presunta conflittualità tra la proposta qui in esame e possibili misure future federali (ipotesi di aumento dei dazi sui carburanti per far fronte alla diminuzione dei consumi delle automobili, ipotesi di tassa per ogni chilometro percorso per finanziare gli investimenti nei trasporti pubblici; le possibili misure federali per ora sono solo delle ipotesi di lavoro, per cui su di esse non si possono seriamente fondare delle decisioni politiche cantonali, come quella che suggerisce l'iniziativa.

I sottoscritti prendono atto del fatto che la maggioranza ammetta la possibilità di rivedere le basi legali della legislazione sul turismo per destinare fondi alle tariffe dei titoli usati da questa speciale utenza, ma si tratta ovviamente di ben poca cosa a fronte di un rifiuto del nocciolo dell'iniziativa.

## **5. CONCLUSIONI**

Con il presente rapporto si chiede al plenum del Gran Consiglio di accogliere l'iniziativa implementando così una misura che, senza incidere sulle casse pubbliche, permette di trasferire risorse importanti dal traffico privato a quello pubblico. I prezzi del trasporto collettivo diverrebbero ancora più competitivi, inducendo l'ente pubblico ad investire maggiormente anche negli altri importantissimi fattori di successo di questo modo di concepire la mobilità, maggiore e migliore offerta. Il Cantone Ticino ha senz'altro migliorato le sue prestazioni in questo settore negli ultimi anni, ma far meglio è possibile, opportuno e finanziariamente fattibile. Dire di no è più semplice, ma contrasta con le più volte asserite intenzioni di Governo e Parlamento di operare concretamente per uno sviluppo realmente sostenibile, un concetto che da slogan si trasforma in visione solo se accompagnato da provvedimenti concreti.

Per la minoranza della Commissione gestione e finanze:

Manuele Bertoli, relatore

Ghisletta R. - Lurati - Orelli Vassere