

Rapporto

numero	data	Dipartimento
7140 R	5 aprile 2016	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 4 novembre 2015 concernente la richiesta di
stanziamento di un credito quadro di 290.4 milioni di franchi, di cui
226.8 milioni a carico del Cantone, per il finanziamento delle prestazioni
di trasporto pubblico per il quadriennio 2016-2019**

PREMESSA

Nel presente rapporto non si riportano i contenuti del messaggio limitandosi agli approfondimenti commissionali e alle discussioni conseguenti.

INTRODUZIONE

La mobilità è un bene di cui tutti, direttamente o indirettamente, fanno richiesta. È innegabile che in Ticino questo bene sia particolarmente sfruttato, soprattutto sul fronte privato, basti pensare ai quasi 320'000 veicoli che sono immatricolati nel nostro Cantone. Il trasporto pubblico è il classico settore a cui si attribuiscono delle esternalità positive. In sostanza l'utilizzo del mezzo pubblico produce degli effetti positivi sul piano complessivo che vanno oltre l'utilità del singolo che beneficia, ovviamente, del trasporto stesso. Da un punto di vista di traffico, ambiente, utilizzo di territorio (in particolare per la realizzazione di posteggi e infrastrutture), e di diversi altri aspetti, si giustifica quindi, anche dal profilo economico, un finanziamento dello stesso, almeno parzialmente, da parte dello Stato.

Proprio seguendo questa impostazione negli ultimi anni, in particolare dal 2004 ad oggi, si sono operate a livello cantonale delle scelte che hanno decisamente migliorato la qualità e la quantità dell'offerta, questo anche investendo delle ingenti risorse finanziarie: per dare un ordine di grandezza il finanziamento da parte di Cantone e Confederazione dal 2012 al 2015 è stato di oltre 404 milioni di franchi.

IL MESSAGGIO GOVERNATIVO

Il sistema del trasporto pubblico per sua natura è complesso e interconnesso: si tratta infatti di organizzare vettori (Treno, Bus,...) e fornitori di prestazioni (ARL, TPL, Autopostale, FFS,...), per permettere di soddisfare l'utenza e ottenere un sistema integrato che funzioni. Tutto il processo richiede uno sforzo non indifferente di coordinazione ad opera della Sezione della mobilità. La CGF non può ovviamente entrare nel merito delle singole offerte legate ai servizi di trasporto pubblico ma nell'analisi del messaggio sottoposto al Parlamento ha valutato prevalentemente gli aspetti politici e quelli di impostazione generale.

Per un'analisi maggiormente approfondita della situazione, proprio in vista del messaggio riguardante il credito quadro in questione, la CGF ha commissionato al Controllo cantonale

delle finanze un mandato speciale di approfondimento nell'ambito dell'analisi sul Consuntivo 2014. Qui di seguito si riportano, in sintesi, le risultanze dell'analisi che hanno permesso di comprovare come la gestione del credito quadro 2011 – 2015 sia stata formalmente corretta e ha rispettato il mandato finanziario conferito dal Parlamento.

- *in generale, il Consiglio di Stato ha adempiuto il mandato ricevuto dal Gran Consiglio con l'approvazione del Messaggio n. 6524 del 30 agosto 2011;*
- *nel quadriennio 2012-2015 l'importo speso dal Cantone per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico è stato di Fr. 211.4 mio, inferiore del 9% (Fr. 20.6 mio) rispetto al credito stanziato (Fr. 232 mio) con Decreto legislativo del 28 novembre 2011;*
- *gli accertamenti eseguiti consentono di appurare con un buon grado di certezza il rispetto delle basi legali e delle procedure vigenti, limitatamente agli ambiti esaminati;*
- *i controlli della Sezione della mobilità - Ufficio dei trasporti pubblici, non sempre formalizzati, sono volti a garantire il rispetto dei mandati di prestazione (convenzioni) dal profilo quantitativo (piano orario, dati finanziari), mentre la revisione esterna è invece incentrata sulla corretta presentazione dei conti. Allo stato attuale le convenzioni si limitano a definire le prestazioni quantitative e i contributi;*
- *sulla base di una verifica a campione il CCF può confermare che la Confederazione e il Cantone Ticino seguono correttamente la procedura di ordinazione per allestimento delle convenzioni con le imprese di trasporto;*
- *sulla base di una verifica a campione, il CCF può confermare che la Confederazione e il Cantone Ticino eseguono il controllo finanziario delle offerte di trasporto. Tali controlli contribuiscono a verificare il corretto utilizzo dei fondi stanziati, l'efficienza e la razionalità (dal punto di vista quantitativo) dell'offerta di trasporto;*
- *le prestazioni della Ferrovia Mendrisio-Varese/Malpensa sono state concordate tra i partner svizzeri e italiani; tuttavia la messa a punto delle operazioni, tuttora in corso, è stata rallentata/sospesa a causa dei ritardi nel completamento della tratta italiana, ora previsto per fine 2017;*
- *l'estensione della Comunità tariffale alle linee transfrontaliere presenta problematiche quali le diversità del livello tariffale, i potenziali conflitti tra i bacini transfrontalieri e gli azzonamenti di Arcobaleno Plus, e le difficoltà legate ai canali e ai sistemi di vendita;*
- *il monitoraggio del carico delle linee è migliorato in modo importante dall'introduzione della Comunità tariffale Ticino e Moesano (CTM) nel 2012, poiché i dati raccolti servono per determinare la chiave di riparto degli introiti a livello ticinese e il cofinanziamento della Confederazione; i dati sono utilizzati dalla Sezione della mobilità - Ufficio dei trasporti pubblici per rivalutare la strategia di definizione delle prestazioni e di concessione dei contributi;*
- *l'introduzione, la conduzione e l'esecuzione del sistema di monitoraggio della qualità delle prestazioni erogate dalle imprese di trasporto saranno da valutare a partire verosimilmente dal 2016 sulla base delle indicazioni attese dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT).*

L'AMMONTARE DEL CREDITO QUADRO

Se vengono considerate le semplici cifre il credito quadro proposto nel messaggio, rispetto a quello del quadriennio precedente, è diminuito: la cifra complessiva è passata da 292 milioni a 290,4 e la parte a carico del Cantone da 232 milioni a 226,8. Se apparentemente il credito si è ridotto la realtà è differente. Dal 2016 la Confederazione ha deciso di aumentare la quota parte di finanziamento per le tratte di sua competenza dal 51% al 56%. Contemporaneamente per quanto concerne il cofinanziamento delle tratte di

importanza regionale il finanziamento dei Comuni è passato dal 25% al 27,5%. Senza questi due fattori il finanziamento cantonale sarebbe ammontato a circa 240 mio di franchi confermando quindi il reale, e continuo, aumento del finanziamento della mobilità pubblica, il tutto a conferma di una chiara volontà politica.

LA MODIFICA PROPOSTA DAL GOVERNO

Il Governo con lettera del 3 febbraio 2016 ha indicato di voler modificare il credito quadro richiesto per il finanziamento del trasporto pubblico. Questa volontà trae la sua origine dall'approvazione da parte del parlamento della tassa di collegamento che, conformemente alle disposizioni di legge, deve essere utilizzata per il finanziamento di prestazioni di trasporto pubblico, o ivi correlate, e non a copertura di spese generali.¹

Il messaggio in oggetto riguardante il credito quadro del trasporto pubblico, licenziato contestualmente a quello che proponeva le normative inerenti l'applicazione della tassa di collegamento, non poteva contenere ancora le stime riguardanti gli introiti derivanti da quest'ultima in quanto non era ancora definito se e con quali modalità il parlamento ne avrebbe approvato l'entrata in vigore. Pur essendo ancora pendente un referendum popolare, e restando ancora percorribile la via del ricorso, la politica cantonale deve tenere in considerazione le decisioni parlamentari prese, a maggior ragione preso atto della situazione finanziaria del Cantone che imporrà una manovra di rientro di 180 milioni di franchi.

Si è quindi preso atto della richiesta del Governo di diminuire il credito cantonale inizialmente proposto di un ammontare pari a 3 annualità della stima dell'introito della tassa di collegamento per un totale di **54 milioni di franchi**.

La CGF, preso atto di questa richiesta, seppur con qualche riserva, ha deciso di appoggiarla in quanto legalmente solida e avente il pregio di porre i termini della discussione sulla tassa di collegamento in maniera chiara. La CGF ha indicato chiaramente durante l'esame della proposta che un suo assenso, con conseguente riduzione del credito quadro cantonale a sostegno del trasporto pubblico, non è da intendersi direttamente quale scelta politica nella riduzione dell'offerta. Detto in altri termini dovesse verificarsi un rifiuto popolare della tassa di collegamento la CGF entro il 31 ottobre 2016 attende dal Governo un messaggio aggiuntivo in merito. Le misure compensatorie devono essere identificate all'interno del Dipartimento del territorio.

Va da sé che le eventuali misure compensatorie non devono essere intese come una partecipazione alla manovra finanziaria di rientro e ci si attende quindi dal Dipartimento del territorio il rispettivo contributo all'elaborazione della stessa.

1 ART. 35 DESTINAZIONE DELLA TASSA

IL PROVENTO DELLA TASSA DI COLLEGAMENTO È VINCOLATO AL FINANZIAMENTO DELLE SPESE DI GESTIONE DELL'OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO AI SENSI DELL'ART. 23 CPV. 2 E CONCORRE A COPRIRE L'ONERE A CARICO DEL CANTONE, DEDOTTI I CONTRIBUTI DELLA CONFEDERAZIONE, DEI COMUNI E DI TERZI.

ART. 23

1 (...)

2 SONO CONSIDERATE SPESE DI GESTIONE:

- A) LE PRESTAZIONI RICHIESTE;
- B) LE COMUNITÀ TARIFFALI;
- C) ALTRE FACILITAZIONI TARIFFALI;
- D) GLI INTERVENTI PROMOZIONALI ED INFORMATIVI;
- E) ALTRE SPESE DI STUDIO.

LE PROPOSTE COMMISSIONALI

La CGF, anche in considerazione della situazione finanziaria in cui versa il Cantone, ritiene che debbano essere prese in considerazione delle ulteriori piste relative alla gestione e al finanziamento del trasporto pubblico.

Gestione delle tratte e loro messa a concorso

La commissione della gestione condivide la scelta di non mettere a concorso le tratte in scadenza tenute in considerazione le incertezze riguardo ai risultati finanziari pronosticabili, dei rischi relativi all'effettiva partecipazione di candidati non solo idonei ma anche adeguatamente qualificati per svolgere un servizio di trasporto pubblico (in particolare se operativi all'estero sulla base di regole differenti), così come del costo e dell'elevato impegno tecnico-amministrativo che la gestione di una procedura di bando nel settore dei trasporti pubblici richiede.

Copertura dei costi

Come evidenziato dall'allegato 1 il grado di copertura dei costi in Ticino è tra i più bassi della Svizzera, seppur dal 2004 al 2015 è passato dal 31% al 37 %. Nonostante questa dinamica, tenuto conto dell'aumento dei costi di produzione (passati da 122 a 212 milioni), il contributo annuale a carico di Cantone e Comuni è passato da 32 a 84 milioni. Per cercare di limitare questo impegno è importante migliorare ulteriormente il grado di copertura dei costi garantito dalla vendita di biglietti e abbonamenti, rientrando almeno nella media nazionale che si attesta intorno al 50%.

Finanziamento comunità tariffale

In aggiunta a questo credito va considerato che, sempre a sostegno della mobilità pubblica, vi è il finanziamento delle agevolazioni legate alla comunità tariffale (arcobaleno) che Cantone e Comuni coprono pariteticamente per un ammontare cumulativo di circa 7 milioni di franchi all'anno, per un totale di ulteriori 28 milioni nell'arco dei 4 anni (cui si aggiungono ulteriori agevolazioni particolari garantite da alcuni Comuni).

Tenendo in considerazione che nei prossimi anni sono previsti ulteriori miglioramenti dell'offerta di trasporto pubblico è ipotizzabile quantomeno una riduzione di questo finanziamento.

CONCLUSIONI

Fatte le considerazioni di cui sopra, la Commissione della gestione e delle finanze chiede al Parlamento di approvare il decreto legislativo annesso al seguente rapporto invitando il Governo a far proprie le considerazioni commissionali.

Per la Commissione gestione e finanze:

Alex Farinelli, relatore

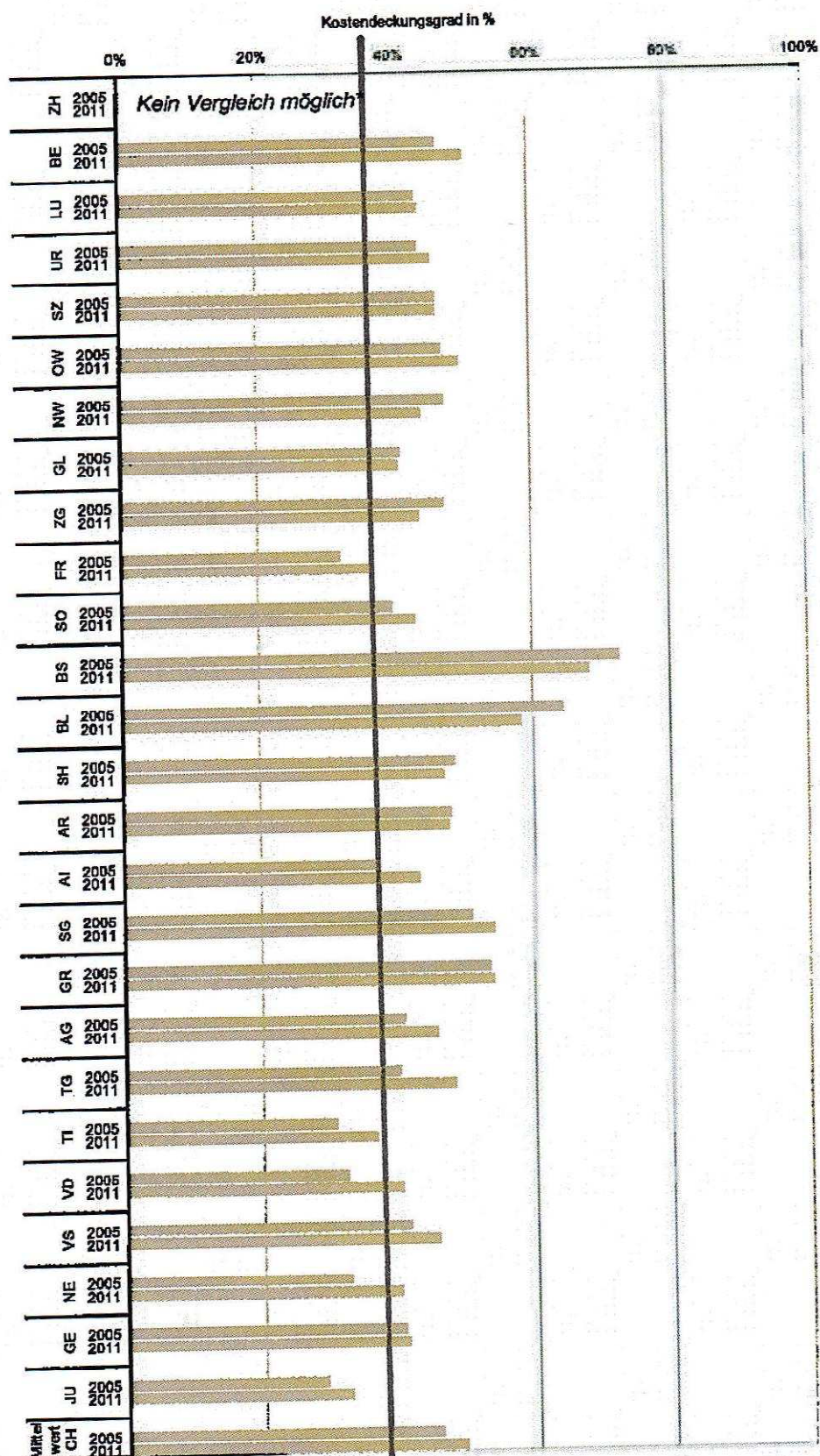
Bacchetta-Cattori (con riserva) - Badasci -

Caverzasio - Dadò (con riserva) -

De Rosa (con riserva) - Denti - Foletti -

Garobbio - Gianora - Guerra - Kandemir Bordoli -

Lurati S. - Pini - Quadranti



Hinweis: Linien, wo die Angaben fehlen, wurden nicht berücksichtigt.
 * Angebote wurden im Kanton Zürich Rahmen einer Pauschalvereinbarung bestellt. Daher Kennzahlen.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des RAV

Allegato 1

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un credito quadro di 290,4 milioni di franchi, di cui 172,8 milioni a carico del Cantone, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2016-2019

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- visto il messaggio 4 novembre 2015 n. 7140 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 5 aprile 2016 n. 7140 della Commissione della gestione e delle finanze,

d e c r e t a :

Articolo 1

¹È stanziato un credito quadro di 290,4 milioni di franchi, di cui 172,8 milioni quale quota netta a carico del Cantone, 54,0 milioni quale entrata della tassa di collegamento e 63,6 milioni quale quota a carico dei Comuni, destinato al finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico nel Cantone Ticino per il periodo 2016-2019.

²È data competenza al Consiglio di Stato di suddividere il credito quadro del quadriennio in singoli crediti d'impegno annuali.

³Il credito è iscritto annualmente al conto di gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

⁴Qualora dovesse venir meno l'introito derivante dalla tassa di collegamento il Consiglio di Stato elabora un messaggio aggiuntivo entro il 31 ottobre 2016, riguardante misure compensatorie che devono essere identificate all'interno del Dipartimento del territorio.

⁵L'approvazione del presente decreto non è da intendersi come una volontà di riduzione automatica delle prestazioni di trasporto pubblico in caso di bocciatura della tassa di collegamento.

Articolo 2

I contributi a carico dei Comuni sono iscritti annualmente alla corrispettiva voce di ricavo corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

Articolo 3

L'aggiornamento del credito a seguito di eventuali cambiamenti delle condizioni quadro di riferimento di cui al capitolo 7.1 del messaggio n. 7140 sono di competenza del Consiglio di Stato.

Articolo 4

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, questo decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.