

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5308 R	11 febbraio 2003	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 1° ottobre 2002 concernente la revisione della Legge sui trasporti pubblici

1. PREMESSA

L'entrata in vigore della Legge sui trasporti pubblici nel marzo del 1995 ha costituito un grande passo avanti nell'organizzazione dei trasporti pubblici nel Ticino. Essa rientrava nel grande cantiere di riorganizzazione del trasporto, attraverso l'elaborazione dei "Piani regionali dei trasporti", l'integrazione della pianificazione del territorio e della protezione dell'ambiente, nonché l'istituzione di Commissioni regionali dei trasporti.

Il Messaggio del Consiglio di Stato presenta in modo dettagliato gli obiettivi dei piani regionali dei trasporti, l'interdisciplinarietà e l'integrazione tra i diversi mezzi di trasporto, l'organizzazione attraverso le Commissioni regionali dei trasporti.

Lo stesso messaggio si diffonde poi sulla situazione attuale del trasporto pubblico nel Ticino, evidenziandone tre aspetti principali:

- una "spina dorsale" ferroviaria, che percorre il cantone in tutta la sua lunghezza e svolge la funzione di collegamento locale, nazionale e internazionale;
- i servizi urbani, concentrati nei quattro agglomerati cantonali;
- i servizi regionali, che garantiscono i collegamenti centro-periferia e viceversa.

Questi servizi sono svolti dalle aziende concessionarie, in particolare dall'Autopostale Ticino e Moesano (ATM) che copre tre quinti delle circa 100 linee in attività, se si fa astrazione del servizio regionale svolto dalle Ferrovie federali (FFS). Gran parte di questi servizi hanno principalmente una funzione di collegamento con gli agglomerati urbani (ATM) o di questi fra di loro (FFS).

Nel valutare la domanda di trasporto pubblico, il Messaggio indica che:

- circa un quinto delle economie domestiche ticinesi non dispone di un'automobile;
- quasi uno spostamento su dieci avviene con mezzi pubblici, che sono utilizzati in gran parte per recarsi sul posto di lavoro (un pendolare su cinque);
- circa 42.000 utenti utilizzano ogni giorno i servizi urbani all'interno degli agglomerati e circa 35.000 i servizi regionali (FFS escluse);
- una media di 11.000 viaggiatori attraversa ogni giorno la galleria ferroviaria del San Gottardo nelle due direzioni. Circa il 60% compie il viaggio tra il Ticino e la Svizzera interna o viceversa e utilizza poi i trasporti urbani o regionali per raggiungere la destinazione finale del viaggio.

Una parte di questi utenti è costituita dal turismo, che trova quindi nel trasporto pubblico un importante mezzo di promozione.

Uno studio del Dipartimento del territorio prevede entro il 2020 un'ulteriore crescita importante della domanda. Senza un conseguente aumento dell'offerta ci troveremo di fronte a rischi di congestione e quindi a crescenti impatti negativi sull'ambiente.

Per prepararsi a fronteggiare questa situazione il cantone ha deciso, e in parte già realizzato, una serie di progetti puntuali, in una situazione finanziaria resa obiettivamente più difficile dalle misure di risparmio nel frattempo adottate dalla Confederazione. Il messaggio in esame specifica gli aspetti di questa nuova situazione ed enumera i progetti attuali e futuri a livello cantonale.

L'evoluzione in atto ha modificato sostanzialmente anche il quadro di riferimento giuridico. Dal 1996 è in vigore la nuova Legge sulle ferrovie e dal 1999 è in atto la riforma delle ferrovie che ha adottato il principio della gestione attraverso mandati di prestazione a una società anonima di diritto speciale, ne ha risanato il bilancio e ha introdotto elementi concorrenziali nell'offerta dei servizi. Questa evoluzione ha comportato notevoli conseguenze per i cantoni, che il messaggio riassume in:

- partecipazione al finanziamento anche dei treni regionali delle FFS e delle linee autopostali;
- maggior margine di manovra nel definire le prestazioni;
- mandati di prestazione concordati con le imprese e conseguente abolizione della copertura dei disavanzi;
- assunzione della competenza per il rilascio di autorizzazioni relative ai trasporti non di linea.

La nuova impostazione ha reso necessaria la revisione di varie ordinanze. Fra queste, quella sulle indennità indica i tre criteri principali affinché l'offerta sia riconosciuta dalla Confederazione e possa ottenere l'indennità:

- deve servire sia il traffico interno che quello esterno con le regioni vicine, anche estere;
- deve essere garantita tutto l'anno;
- deve avere funzione di collegamento e non sovrapporsi ad altre linee.

A livello cantonale la Legge sui trasporti pubblici (LTP) ha quindi definito per la prima volta le procedure per l'approvazione dell'offerta di trasporto e le modalità di finanziamento. In questo ambito le Commissioni regionali dei trasporti rivestono un ruolo importante, mentre il cantone attua il coordinamento fra le regioni.

I principi pianificatori inizialmente inseriti nella LTP sono poi stati trasferiti nella Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto, approvata nel marzo 1997. Il 28.3.01 veniva emanato anche il Decreto legislativo concernente l'approvazione dell'offerta di trasporto e del finanziamento del costo non coperto e pianificato d'esercizio delle linee di trasporto pubblico regionale che non soddisfano i parametri specificati nell'Ordinanza federale sulle indennità, i prestiti e gli aiuti finanziari.

Le basi legali per un'importante (anche dal punto di vista finanziario) intervento del cantone nel settore del trasporto pubblico erano così create.

2. LA PROPOSTA DI REVISIONE

Oggi – a pochi anni di distanza dall’entrata in vigore delle nuove disposizioni – il Consiglio di Stato propone un aggiornamento della Legge sui trasporti pubblici.

Questo aggiornamento è reso necessario dalle esperienze maturate in questi primi anni di nuova gestione del trasporto pubblico, migliorando, laddove se ne presenta l’opportunità, la legge attuale.

Un primo nodo da affrontare è quello di conciliare le esigenze del trasporto pubblico con l’uso dell’infrastruttura stradale. Spesso il trasporto pubblico è inserito sugli stessi assi stradali utilizzati dal trasporto privato e deve quindi sopportarne i disagi.

La LTP attuale prevede già che Cantone e Comuni adottino provvedimenti che favoriscano il trasporto pubblico e ne facilitino l’uso. Si tratta però anche di coordinare gli interventi con quelli da regolare attraverso la legge sulle strade (art.20).

Anche la suddivisione fra i concetti di linee di importanza cantonale e linee di importanza locale deve essere meglio precisata. Questi concetti vengono quindi riproposti all’art.3. L’aggiornamento è necessario anche a seguito delle fusioni in atto fra più comuni, dal momento che l’attuale definizione di linee di importanza cantonale è legata al concetto di territorio comunale. Non sono comunque necessarie modifiche dei piani di trasporto regionali e, d’altro canto, la legge federale si rifà al concetto di località collegata e non di comune. Il decreto citato aveva del resto già modificato il modo di finanziamento, riferendosi al criterio di almeno 100 abitanti. Oggi si riprende in pratica questo concetto e lo si integra nella legge, tenendo conto anche dei criteri minimi della domanda contemplati nella legislazione federale (art. 3 e 29).

Queste considerazioni di ordine generale si riflettono poi nelle modifiche dei singoli articoli.

2.1 Il mandato di prestazioni

Questo concetto viene introdotto nella LTP all’articolo 22 e diventa una condizione imperativa per ottenere contributi finanziari sia per gli investimenti, sia per la gestione. L’articolo viene così formulato:

Art.	Marginale	Versione attuale	Proposta
22	Campo d’applicazione: a) in generale	Il Cantone ed i Comuni, per attuare l’offerta di trasporto approvata, accordano alle imprese di trasporto o ad altri enti pubblici e privati, contributi finanziari per gli investimenti e la gestione.	Il Cantone e i Comuni, per attuare l’offerta di trasporto approvata, possono accordare alle imprese di trasporto o ad altri enti pubblici o privati, contributi finanziari per gli investimenti e la gestione attraverso la sottoscrizione di un mandato di prestazioni.

I rappresentanti delle aziende di trasporto – consultati dal relatore attraverso un loro rappresentante – hanno sollevato alcune perplessità circa la formulazione di questo articolo. Essi temono che l’attribuzione di mandati di prestazione sia puramente teorica, in quanto non si troveranno aziende in grado di gestire il mandato, con tutte le sue esigenze, se non ottengono prima la garanzia della copertura dei costi. Preoccupa quindi anche la forma potestativa dell’articolo, che potrebbe trasformarsi in uno strumento di pressione che mal si concilia con il concetto stesso di mandato di prestazione.

Più oltre, sempre in questo ambito, non si comprende perché il cantone voglia allargare la supervisione delle aziende di trasporto alla “... visione di tutti gli atti contabili dell’impresa”, con la possibilità di incidere sulla gestione stessa dell’azienda.

Le esperienze che si stanno facendo a livello cantonale con i mandati di prestazione testimoniano della complessità della materia e della mancanza di esperienza sia del mandante, sia del mandatario. Nel campo dei trasporti pubblici, la problematica è forse ancora più complessa che altrove, dovendo basare gli interventi su precise leggi federali e cantonali (estese talvolta anche ai comuni) per raggiungere obiettivi di carattere pubblico. Questi obiettivi non sempre si conciliano con le esigenze di una gestione di tipo privato delle aziende mandatarie (nel caso specifico perfino “concessionarie”). Appare perciò difficile conciliare le varie esigenze e, come spesso accade, il risultato finale dell’operazione è una tendenza verso la privatizzazione di alcuni servizi, ma anche verso un intervento dello Stato sempre più pronunciato.

Questa prima revisione della LTP tenta almeno di chiarire alcune situazioni, definendo compiti e funzioni dei principali della gestione del trasporto pubblico.

Per uscire dal dilemma si può quindi considerare che:

- la formulazione potestativa proposta “Cantone e Comuni possono accordare ...”, lascia al Cantone la possibilità di scegliere fra i due tipi di contributi menzionati: contributo finanziario per gli investimenti o contributo finanziario per la gestione. Dalla sua entrata in vigore, la versione attuale è stata infatti talvolta interpretata erroneamente, al punto che si era pensato che il Cantone dovesse versare nello stesso tempo contributi per gli investimenti e contributi per la gestione. Di fatto, il contributo è versato unicamente per le spese di gestione corrente (imprese autobus). La proposta non vuole quindi assolutamente sottintendere che il Cantone accorda il contributo quando non si realizzano utili. Infatti, il contributo attualmente versato alle imprese di trasporto è fissato in un mandato di prestazioni e va inteso quale indennizzo per i costi non coperti e pianificati dell’offerta di trasporto pubblico ordinata dagli enti pubblici;
- il Cantone valuta la possibilità di mettere a concorso il trasporto pubblico al momento della scadenza di una concessione (diritto di trasporto). Lo strumento del concorso pubblico è già stato utilizzato dal Cantone a più riprese (p.es. per i servizi urbani d’importanza cantonale dell’agglomerato di Bellinzona). Il mandato di prestazione non intacca minimamente la possibilità della messa a concorso di prestazioni di trasporto pubblico; esso serve a definire le prestazioni che si vogliono offrire e le relative condizioni finanziarie;
- la proposta si inserisce perfettamente nelle linee guida fissate dalla Confederazione (Ufficio federale dei trasporti) a partire dal 1° gennaio 1996 per la definizione dell’offerta di trasporto e del relativo finanziamento (mandato di prestazione prima, verifica poi).

2.2 Le modifiche proposte

Segnaliamo qui di seguito le modifiche di articoli che hanno suscitato qualche discussione nell’ambito dei contatti con i rappresentanti delle aziende di trasporto.

La modifica proposta all’**articolo 3** tiene in debita considerazione i processi di fusioni tra comuni e non lega più in modo rigido le linee di importanza cantonale al territorio dei singoli comuni. Questo articolo riassume, nella sua formulazione complessa e sulla base dell’esperienza acquisita in questi anni, tutte le linee per le quali è corretto una partecipazione del Cantone. Nel commento sono state inoltre specificate le caratteristiche che devono avere queste linee.

Occorre peraltro sottolineare che sono i Piani regionali dei trasporti a definire l’insieme dei servizi riconosciuti dal Cantone per creare una conseguente catena di trasporto; possono pertanto essere individuate le linee rimanenti di carattere prettamente locale che rispondono a esigenze specifiche.

Tipologia di linee:

- linee regionali riconosciute dalla Confederazione: sono tutte riconosciute dal Cantone (i Comuni non devono contribuire, salvo il caso in cui il Cantone ed i Comuni chiedono prestazioni supplementari rispetto a quanto riconosciuto dalla Confederazione in base alla domanda di trasporto);
- linee cantonali che servono località periferiche: esempio Magadino-Indemini (caso non riconosciuto dalla Confederazione, poiché non vi sono almeno 100 abitanti residenti tutto l'anno);
- linee cantonali che servono servizi centrali: esempio Faido Stazione-Faido Ospedale, tale servizio è considerato locale dalla Confederazione, ma il Cantone lo definisce d'interesse cantonale, in quanto permette di accedere, da tutta la regione (treno + bus), ad un servizio d'importanza regionale;
- linee transfrontaliere: vi è un evidente interesse cantonale a migliorare i servizi di trasporto pubblico a cavallo della frontiera (la Confederazione non interviene per servizi oltre i confini nazionali); ad esempio, completando la linea Brusino-Capolago, prolungandola fino a Porto Ceresio, si realizzerebbe un'interessante integrazione con i servizi di trasporto italiani esistenti in questa zona;
- le linee urbane d'interesse regionale: tutte le linee definite come tali nell'ambito dei Piani regionali dei trasporti;
- linee che servono i posteggi di corrispondenza: anche queste linee sono definite nei PRT; si tratta di linee che contribuiscono a rendere attrattivi i P+R esterni alle zone urbane.

Nella problematica delle linee che servono i "P+R" si inserisce la questione legata per il momento alla linea "S", di Lugano, fra Cornaredo e il Centro città. In futuro il problema potrebbe presentarsi per altre linee o altri agglomerati urbani, per cui queste linee potrebbero essere considerate "un servizio supplementare", benché per il momento il cantone le escluda dal finanziamento, poiché allacciano gli impianti P+R già adeguatamente serviti dalle linee esistenti (si creerebbe in caso contrario un servizio multiplo) e non specificatamente create per questo particolare servizio. Nell'ambito della definizione dell'offerta di trasporto pubblico urbano del Piano dei trasporti del Luganese, si è quindi deciso di non ordinare le prestazioni dell'esistente linea "S" (P+R Cornaredo - Centro Città) in quanto già due linee assicurano questo servizio (linea 3 e linea 5).

L'**articolo 20** viene completato con un paragrafo che precisa a chi vada attribuito l'onere del finanziamento e la partecipazione dei comuni.

Dell'**articolo 22** già si è detto in sede di commento generale. La legge introduce qui il concetto di mandato di prestazione. La formula potestativa (nuova) permetterà al cantone di decidere di volta in volta l'intervento finanziario per gli investimenti e la gestione. In pratica si vuole rendere più flessibile l'applicazione soprattutto per quanto riguarda gli investimenti.

Infatti:

- l'azienda deve attivare nella misura del possibile risorse proprie o attingere al mercato per far fronte ai nuovi investimenti. Gli oneri di ammortamento e interessi derivati sono tuttavia riconosciuti dal Committente nelle spese di gestione corrente in sede di definizione del mandato di prestazioni. Con questo modo di procedere risulta una maggiore trasparenza nei conti e quindi nella calcolazione dei costi effettivi dei servizi (costo completo);

- in secondo luogo, una politica più flessibile e volta a far giocare maggiormente la concorrenza (aspetto reso possibile, ancorché in modo parziale, dalla revisione della Legge federale sulle ferrovie del 1996) sconsiglia di contribuire al finanziamento di determinati investimenti. Si ricorda che tutte le imprese di trasporto sono concessionarie del servizio che svolgono. Per le imprese autobus, la durata normale della concessione è di 10 anni, mentre per le imprese ferroviarie di 25-30 anni. Al momento della scadenza della concessione, l'aiuto agli investimenti da parte del Committente potrebbe in effetti rivelarsi controproducente in vista di una successiva attribuzione del servizio mediante un bando pubblico ad un'altra impresa più competitiva.

All'**articolo 23** è spesso difficile distinguere investimenti che vanno a vantaggio della comunità e altre che vanno a vantaggio dell'azienda. Per esempio, è giusto che non venga finanziato l'acquisto di veicoli di trasporto, ma potrebbero essere finanziati investimenti che vanno a vantaggio della comunità (per esempio protezione dell'aria), che le aziende altrimenti non farebbero, perché aumentano i costi e quindi le rendono meno concorrenziali. In questa categoria potrebbero entrare anche le spese di ricerca, stralciate nel nuovo articolo proposto, e sostituite con la possibilità di pubblicare un decreto "ad hoc", ma poi riprese come spese di gestione.

Sempre all'**articolo 23** ci si è chiesti perché limitare gli investimenti sussidiabili per le infrastrutture alle sole ferrovie regionali. La formulazione corrisponde alla legislazione federale. Occorre sottolineare come qualsiasi costo derivante da un investimento inerente ai servizi richiesti delle autolinee sia considerato e riconosciuto nel calcolo del mandato di prestazione annuale.

Le imprese ferroviarie non sono quindi "favorite" rispetto alle imprese autobus. Nell'ambito del calcolo del mandato di prestazione i costi derivanti dell'investimento sussidiato non sono riconosciuti, altrimenti sarebbero sussidiati due volte: la prima volta a livello di investimento, la seconda, a livello di spese di gestione corrente. La legislazione ha ritenuto ragionevole considerare la possibilità di sussidiare in modo mirato gli investimenti ferroviari a causa del loro costo rilevante (materiale rotabile e infrastrutture diverse) e anche della loro durata di vita. A sostegno di questa valutazione, la differenza tra gli importi di bilancio di un'impresa autobus e quelli di una ferroviaria è chiara e molto netta.

Alla stessa stregua ci si chiede perché la legge non possa prevedere di sovvenzionare sperimentazioni di tecnologie innovative, come per esempio la trazione a idrogeno.

Il Consiglio di Stato non lo esclude a priori, ma ritiene che le dimensioni delle nostre imprese non siano tali da giustificare sperimentazioni di tecniche innovative, dati i rischi che queste comportano. Solitamente queste sperimentazioni vengono effettuate da imprese di dimensioni decisamente più grandi di quelle che operano sul territorio ticinese (le grandi città europee). Gli eventuali risultati positivi, ottenuti grazie ai costanti miglioramenti nella tecnologia, si ripercuotono poi rapidamente sulla produzione e sulla relativa offerta da parte del mercato. Nell'ambito del mandato di prestazione, il Committente può ordinare l'adozione di una determinata tecnologia. Per esempio, per lo svolgimento delle prestazioni di trasporto pubblico urbano del Luganese, il Committente ha voluto che gli autobus fossero muniti di filtri CRT per combattere le emissioni di PM₁₀.

Se del caso tali sperimentazioni di tecnologie innovative debbano essere vagliate dal Parlamento mediante la presentazione di un apposito disegno di decreto legislativo.

Dell'**articolo 27** già si è detto della novità introdotta (al cpv. 2) con la possibilità di visionare tutti gli incarti delle imprese di trasporto.

La tabella che segue indica come sono esaminate le contabilità delle imprese di trasporto che operano su territorio cantonale. Dalla stessa si evince come attualmente, fra tutte le

imprese beneficiarie di indennità secondo la LFerr e/o la LTP, la TPL sia l'unica impresa per la quale il Cantone (oppure l'UFT) non dispone delle basi giuridiche che consentano una verifica dei conti.

Imprese che operano su territorio cantonale	Mandato di prestazione secondo LFerr		Mandato di prestazione secondo LTP	
	revisione secondo diritto societario	approvazione conti UFT	revisione secondo diritto societario	approvazione conti UFT
ABL	X	X		
AMSA	X	X	X	X
ARL	X	X		
ATM	X	X	X	X
FART ferrovia	X	X		
FART autolinee	X	X	X	X
FLP	X	X		
FFS	X	X		
FMB	X	X		
SNL	X	X		
TPL			X	

La legge federale sulle ferrovie prevede per le imprese di trasporto, da una parte, la revisione secondo il diritto societario e, dall'altra, l'approvazione dei conti da parte dell'Ufficio federale dei trasporti.

La revisione secondo il diritto societario è una certificazione di bilancio degli atti della contabilità finanziaria a livello di azienda (cfr. rapporti di revisione inclusi nei rapporti di gestione annuali delle imprese di trasporto).

L'approvazione dei conti da parte dell'Ufficio federale dei trasporti (Committente), che può anche comportare una verifica dei conti, si basa principalmente su una verifica dei dati della contabilità analitica. La verifica del Cantone, analogamente a quanto effettuato dall'UFT, distingue i settori di attività concentrandosi sulle prestazioni che danno diritto all'indennità (linee d'importanza cantonale). Una corretta delimitazione dei costi, dei ricavi e del costo non coperto dei singoli settori è importante per garantire ai diversi committenti un'assunzione corretta, nonché conforme al mandato di prestazione, degli oneri.

La proposta di articolo 27 cpv. 2 prevede che l'Autorità preposta al finanziamento possa visionare tutti gli atti contabili dell'impresa. Si tratta dunque di una formulazione potestativa secondo la quale il Cantone può (ma non deve) procedere a una verifica dei conti delle imprese. Tenuto conto dell'entità dei contributi versati dall'ente pubblico alle imprese (importo lordo ca. 80 mio all'anno, importo cantonale ca. 25 mio), tale facoltà appare più che legittima e, a nostro avviso, non limita in nessuna maniera la libertà imprenditoriale dell'azienda. In effetti, si tratta di un'operazione che avrebbe luogo dopo la chiusura dell'anno d'esercizio e non interferirebbe quindi con le decisioni strategiche e/o di gestione corrente delle direzioni delle imprese. A conferma di questa tesi, l'UFT, con la revisione della LFerr e l'introduzione del regime dei mandati di prestazione dal 1996, ha mantenuto nella nuova legge la possibilità di svolgere delle verifiche per accertare se l'importo del mandato di prestazione fissato in sede di preventivo è corretto. Si tratta quindi di un approccio applicato e riconosciuto a livello federale (ca. 60 imprese ferroviarie e ca. 130 imprese autobus), che permette di garantire la parità di trattamento tra le imprese di trasporto operanti su territorio ticinese.

Infine si sottolinea come la proposta summenzionata, per i motivi esposti, sia stata accolta positivamente dall'Ispettorato cantonale delle finanze anche perché già richiesta nell'ambito dei rapporti di verifica del CRB 767 della Sezione dei trasporti. L'Ispettorato ritiene infatti giustificabile questa tipologia di controlli per l'analisi delle prestazioni che le aziende eseguono per conto dell'Entità pubblica; quest'analisi delle prestazioni dovrebbe svolgersi sia sulla base della quantità eseguita, facilmente riscontrabile dalle statistiche dettagliate, sia in base alla qualificazione della qualità del servizio prestato (aspetto ritenuto altrettanto importante).

Un'altra novità consiste nell'introdurre un cpv. 4 che fissa la possibilità di riportare a conto nuovo eventuali disavanzi d'esercizio e eventuali avanzi derivanti dalla gestione di linee d'importanza cantonale, principio già praticato sulla base della legislazione federale.

Agli **articoli 29 e 30** si precisano i criteri di finanziamento sulla base della nuova legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto, entrata in vigore nel 1997. Il decreto del 28 marzo 2001 ha poi esteso le prestazioni finanziarie in modo da garantire un'offerta di base per tutte le località del cantone. Questo permette di abrogare la norma d'eccezione contemplata nell'art. 31 b) casi speciali.

Infine il messaggio propone una modifica della legge sulle strade, con l'introduzione di un nuovo art. 39 b) che obbliga i comuni a informare la Sezione dei trasporti e le aziende in caso di difficoltà di transito del servizio pubblico. La norma non precisa però chi debba assumersi i costi di eventuali maggiori oneri provocati alle aziende di trasporto. Si ritiene che anche questi possano essere concordati fra gli interessati.

Sempre per quanto concerne i comuni, si rileva che la partecipazione degli stessi è armonizzata con quanto previsto sempre dalla legge sulle strade (art. 10). Sarà così possibile anche ridurre a zero la partecipazione comunale qualora determinate spese necessarie al servizio non portino benefici diretti al comune interessato.

Una considerazione infine per quanto attiene al ruolo dei consigli d'amministrazione, composti di regola da rappresentanti degli enti pubblici. Il compito degli amministratori è soprattutto di carattere strategico e decisionale e non primariamente di controllo, ai sensi di quanto previsto dalle modifiche legislative qui proposte. Le imprese svolgono o possono svolgere prestazioni per terzi, non ordinate dagli enti pubblici, e quindi non soggette al controllo degli stessi (turismo, consulenze, comunione d'esercizio, ecc.). Queste prestazioni non sono al beneficio di contributi pubblici e vengono gestite sulla base del principio dell'autofinanziamento.

3. CONCLUSIONE

La proposta modifica di legge, oltre a fornire un dettagliato resoconto di quanto realizzato finora nel settore del trasporto pubblico, mette a frutto le esperienze fin qui fatte e si adegua alle situazioni nel frattempo modificate, vuoi per i cambiamenti strutturali indotti dalle aggregazioni comunali, vuoi per i nuovi indirizzi della Confederazione nel settore dei trasporti.



La Commissione della gestione e delle finanze chiede quindi di adottare le modifiche proposte dal Consiglio di Stato, tenendo conto dei suggerimenti formulati nell'ambito del presente rapporto.

Per la Commissione gestione e finanze:

Ignazio Bonoli, relatore

Beltraminelli - Bignasca - Brenni - Carobbio Guscetti -

Croce - Ferrari Mario - Foletti - Ghisletta R. -

Lepori Colombo - Lombardi - Lotti - Merlini -

Poli - Sadis