

# Messaggio

numero

**7280**

data

8 febbraio 2017

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 6 giugno 2016 presentata da Germano Mattei e cofirmatari “Trasporti pubblici nelle zone periferiche e di montagna: quale strategia intende proporre il Cantone per assicurare e sviluppare un servizio pubblico sostenibile”**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

con l'atto parlamentare citato a margine chiedete di essere informati sulla strategia messa in atto dal Cantone per garantire un servizio di trasporto pubblico sostenibile nelle zone periferiche e di montagna e formulate alcune altre domande più puntuali sul medesimo tema.

### **PREMESSA: LA STRATEGIA CANTONALE DELLA MOBILITÀ**

Il Consiglio di Stato ha illustrato in diversi atti parlamentari anche recenti i principi fondamentali della strategia della mobilità che intende mettere in atto nei prossimi anni per far fronte al forte sviluppo della domanda previsto all'orizzonte 2020/30. Uno dei pilastri di tale strategia è costituito dal trasporto pubblico, per il quale si preconizza:

- ✓ un ulteriore sviluppo dell'offerta laddove la crescente domanda è confrontata con situazioni di saturazione stradale;
- ✓ un consolidamento o adeguamento mirato dell'offerta negli altri casi.

Richiamiamo al proposito il capitolo 5 (sviluppo dell'offerta) del Messaggio no. 7140 del 4 novembre 2015 sul credito-quadro per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico nel quadriennio 2016-2019, citato peraltro nella mozione.

All'orizzonte 2030 i principi postulati da questo Consiglio per l'organizzazione dei servizi nelle zone periferiche e discoste sono i seguenti:

- Nei fondovalle e nelle periferie, garantire di regola un servizio con corse ogni 30 minuti orientato principalmente agli spostamenti sistematici (pendolari), al turismo e agli spostamenti per acquisti e svago;
- Nelle valli laterali e per le località discoste, assicurare un servizio di base con corse verso i propri centri di riferimento con frequenza massima di una corsa ogni 60 minuti.

I suddetti principi d'offerta, orientati per servire le zone periferiche conformemente al potenziale della domanda, sono stati ribaditi nel Messaggio no. 7203 del 6 luglio 2016 relativo alla progettazione ed alla realizzazione delle opere necessarie per l'attuazione del

servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) e alla progettazione delle modifiche delle linee di trasporto pubblico su gomma in vista dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri.

La mozione, citando quale esempio insieme ad altri, la riorganizzazione del servizio adottata in Alta Vallemaggia con il cambio d'orario di dicembre 2015, avanza la tesi secondo cui sarebbe in atto un progressivo smantellamento dei servizi nelle regioni discoste. Questa tesi è fuorviante e non è condivisa dal Consiglio di Stato.

I risultati del riassetto del servizio (con introduzione sperimentale del servizio parzialmente su chiamata) delle linee di AutoPostale 331 Cevio–Bosco/Gurin, 332 Cerentino–Cimalmotto, 334 Bignasco–Fusio e 335 Peccia–Piano di Peccia lo dimostrano. Giova ricordare i dati del grado di copertura costi e del carico di passeggeri delle suddette linee:

<b>Linee</b>	<b>Grado di copertura costi</b>	<b>Utenza/carico medio per corsa lunedì-venerdì (passeggeri)</b>
331 Cevio-Bosco Gurin	17.3%	7.8
332 Cerentino-Cimalmotto	4.7%	1.4
334 Bignasco-Fusio	18.9%	9.1
335 Peccia- Piano di Peccia	4.4%	1.6

La ristrutturazione ha comportato una diminuzione di corse sulle linee per il Piano di Peccia e per Cimalmotto. Nel primo caso si è prestata attenzione alle esigenze degli allievi che si recano alla Scuola Media di Cevio, con un'offerta differenziata tra giorni feriali (scolastici) e fine settimana. Nel secondo caso (Valle di Campo) questa differenziazione non è stata necessaria perché non ci sono al momento ragazzi in età scolastica. In considerazione dell'utenza e del potenziale turistico maggiori, l'offerta è invece stata aumentata sulla linea Cevio–Bosco/Gurin (due corse in più tutti i giorni) e sul servizio Bignasco–Fusio (due corse supplementari alla domenica e nei giorni festivi).

I risultati dopo un anno d'esercizio confermano un'utenza relativamente stabile sull'insieme delle linee, soprattutto se si considera che anche negli anni precedenti, ossia senza modifiche d'offerta, ci sono state delle forti variazioni sulle linee dell'Alta Vallemaggia, a conferma di una domanda turistica significativa, che tuttavia è soggetta all'andamento generale del turismo nonché alle condizioni meteorologiche. Non si riscontra quindi nessuna diminuzione di rilievo sulle linee 332 e 335 nel confronto pluriennale: le corse in orario presentano ora, in media, una migliore occupazione rispetto al passato, sebbene a un livello sempre molto contenuto (ca. 2 passeggeri per corsa effettuata). È invece interessante rilevare che sulla linea verso Bosco/Gurin le corse aggiunte a inizio pomeriggio abbiano avuto un riscontro di utenza sia nei giorni feriali sia nei fine settimana (al sabato sono addirittura le corse mediamente più utilizzate sulla linea).

In occasione dell'ultimo cambio d'orario di dicembre 2016 sono state apportate alcune modifiche puntuali agli orari per eliminare le criticità segnalate dall'utenza. Il nuovo orario comporta vantaggi sulle quattro linee dell'Alta Vallemaggia sia sul piano quantitativo sia per quanto concerne la qualità della catena di trasporto (ottimizzazione delle coincidenze), con un impiego più mirato delle risorse e senza rimettere in questione l'impostazione di base definita l'anno precedente.

Ad ulteriore conferma dell'impegno per garantire i servizi di trasporto pubblico anche nelle regioni periferiche, evidenziamo un ulteriore importante elemento: sulla base di un Decreto legislativo specifico (cfr. Messaggio 5072 del 9 gennaio 2001), il Cantone con la partecipazione dei Comuni finanzia ormai dal lontano 2001 diverse linee di trasporto pubblico (tra cui la gran parte situate in regioni periferiche e tra questi servizi figurano le linee 332, 333 e 335 dell'Alta Vallemaggia) che non soddisfano i parametri federali e non beneficiano quindi di contributi federali. Negli ultimi 4 anni l'onere finanziario assunto da Cantone e Comuni per queste linee è stato mediamente di circa 1.9 milioni di franchi all'anno.

In sintesi, si può quindi affermare che non è in atto alcuno smantellamento dei servizi nelle regioni periferiche, come ventilato nel testo della mozione, ma è doveroso un monitoraggio costante sull'uso effettivo dei servizi e sul loro non indifferente costo per trovare soluzioni sostenibili.

## **RISPOSTE AI QUESITI POSTI DALLA MOZIONE**

- **Quale strategia intende proporre il Cantone per assicurare, sviluppare e finanziare il servizio di trasporto pubblico sostenibile nelle regioni periferiche e di montagna, a favore della popolazione locale, dell'economia e del turismo**

Per garantire una mobilità durevole e a costi sostenibili per la collettività il trasporto pubblico nelle regioni discoste è confrontato con l'esigenza di valutare e attuare un adattamento dei servizi, che può contemplare anche rinnovate e più razionali forme di offerta. In ultima analisi, l'obiettivo del Consiglio di Stato è di assicurare servizi calibrati rispetto alla domanda effettiva e potenziale, ma pure commisurati alle risorse finanziarie disponibili.

- **Come valuta il Cantone il coinvolgimento delle Comunità locali - regioni, sub regioni, Comuni, popolazione - toccate dai provvedimenti in oggetto di valutazione nella loro adeguatezza e sostenibilità**

La Legge sui trasporti pubblici (LTPub) assegna al Consiglio di Stato la competenza di valutare ed adottare le misure riguardanti le linee ed i servizi di trasporto che rivestono un'importanza cantonale. I Comuni decidono gli interventi concernenti le linee ed i servizi d'importanza locale. Di norma nel caso di revisioni puntuali dei servizi i provvedimenti sono valutati dal Dipartimento del territorio coinvolgendo le imprese di trasporto interessate, che operano sul terreno e conoscono quindi le peculiarità d'esercizio delle linee. I Municipi dei Comuni interessati vengono informati e dove necessario consultati prima dell'introduzione dei provvedimenti.

- **Richiesta di allestire una casistica che elenchi le linee di servizio di trasporto pubblico a rischio di ridimensionamento, di eliminazione o con proposte di servizi alternativi nei prossimi anni e quali conseguenze occupazionali potranno avere queste misure di razionalizzazione**

Il Dipartimento del territorio monitora costantemente i servizi di trasporto pubblico nelle diverse regioni del Cantone dal profilo della domanda e dei costi. La valutazione consiste nella verifica puntuale dell'uso dei servizi di trasporto nei diversi giorni e nelle differenti fasce orarie, con l'intento di adattare le prestazioni alle esigenze effettive e a razionalizzarne la produzione. A seconda dei casi, ciò può comportare riduzioni di corse scarsamente utilizzate rispettivamente l'introduzione di prestazioni supplementari inserite nelle fasce in cui si denota un maggiore potenziale d'utenza. Non esiste un elenco di linee

di trasporto pubblico a rischio di ridimensionamento nei prossimi anni e il modus operandi precedentemente descritto, è applicato per tutte le linee del Cantone. Elenchi di linee “a rischio”, a mente di questo Consiglio, si prestano facilmente a inadeguate interpretazioni e strumentalizzazioni.

- **Valutare se non siano da adottare misure di agevolazione del costo dei carburanti a favore degli abitanti delle zone periferiche e di montagna, popolazioni che oggettivamente sono sfavorite da un servizio di trasporto pubblico non adeguato e che obbligatoriamente devono far capo al trasporto motorizzato privato**

Nel contesto del suo atto parlamentare questa domanda sorprende, poiché di fatto indica un intervento che indebolirebbe la competitività dei trasporti pubblici e quindi il loro mantenimento.

Una misura in tal senso è inapplicabile, poiché in difetto di base legale, di enorme difficoltà nella sua attuazione pratica (definizione della cerchia dei beneficiari, modalità di calcolo del contributo/agevolazione, controllo e rigetto di richieste non aventi diritto) onerosa e potenzialmente fonte di disparità di trattamento tra regioni.

## **CONCLUSIONI**

La tesi secondo cui dagli scorsi anni si assisterebbe ad un graduale smantellamento dei servizi di trasporto nelle regioni periferiche non trova riscontro nei fatti. Il Consiglio di Stato continuerà ad impegnarsi per assicurare un livello adeguato di prestazioni nelle regioni periferiche, valutandone correntemente l'evoluzione e, se necessario, promuovendo adeguamenti delle linee o nuove forme di servizio per offrire prestazioni commisurate all'uso da parte della popolazione residente, alla domanda turistica e alle risorse disponibili.

Con queste informazioni riteniamo evasa la mozione.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Paolo Beltraminelli  
Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

## MOZIONE

### Trasporti pubblici nelle zone periferiche e di montagna: quale strategia intende proporre il Cantone per assicurare e sviluppare un servizio pubblico sostenibile

6 giugno 2016

#### **Premessa**

Il 14 dicembre 2015 il Gran Consiglio ha approvato la modifica della Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (64 sì, 6 no, 13 astensioni) istituendo la tassa di collegamento a carico dei generatori d'importanti correnti di traffico. I previsti ca. 18 milioni di franchi sono destinati al parziale finanziamento dei trasporti pubblici. Secondo il Consiglio di Stato il mantenimento di un'offerta di base di trasporto pubblico su tutto il territorio cantonale sarà assicurato in futuro solamente se saranno disponibili le risorse finanziarie necessarie.

Contro la decisione del Gran Consiglio è stato promosso un referendum che ha raccolto un grosso successo. Ieri 5 giugno il Popolo ha approvato, seppure a debole maggioranza, la modifica della Legge sui trasporti pubblici. La modifica legislativa è stata quindi approvata e per i prossimi tre anni il Cantone potrà incassare la tassa di collegamento nelle forme previste.

Il Consiglio di Stato con il messaggio n. 7140 *“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”*, approvato dal Gran Consiglio il 18 aprile 2016, a pag. 2 annunciava una *“politica coordinata della mobilità e ruolo del trasporto pubblico”* e in particolare scriveva:

*“Centrale è il principio di una visione complessiva e integrata della mobilità e l'attuazione di una politica in cui i diversi vettori di trasporto - trasporto individuale motorizzato, trasporto pubblico, mobilità ciclabile e pedonale - giocano un ruolo complementare in funzione delle loro caratteristiche tecniche, economiche e ambientali. Lo scopo di questo approccio al tema della mobilità è di garantire al nostro Cantone buone condizioni di accessibilità a supporto dello sviluppo socio-economico e di un'organizzazione territoriale equilibrata. Si tratta inoltre di promuovere un impiego efficace delle risorse disponibili, di incentivare il miglioramento delle condizioni ambientali e di offrire servizi di base in tutto il territorio”*.

Nell'ambito della discussione di questo messaggio n. 7140 mirato al finanziamento dei servizi pubblici, considerato lo smantellamento in atto dei servizi a disposizione della popolazione nelle regioni periferiche, onde garantire come auspicato dal Consiglio di Stato un servizio pubblico equilibrato e sostenibile in ogni regione del Cantone, quale Deputato di MontagnaViva avevo proposto di stanziare un credito di due milioni di franchi destinato al mantenimento e allo sviluppo di un adeguato e sostenibile servizio di trasporto pubblico nelle regioni periferiche e di montagna del nostro Cantone.

L'emendamento proposto è stato sostenuto da 19 deputati, mentre 43 l'hanno bocciato e sei si sono astenuti.

#### **Quali sono le ricadute nelle zone periferiche e di montagna**

In questi ultimi anni, su pressione della Confederazione, si assiste a un graduale smantellamento dei servizi pubblici nelle estreme periferie del Cantone. Sino a pochi anni or sono il Cantone aveva resistito a questa *“orba e iniqua”* politica federale, ottenendo una specie di moratoria. Purtroppo ultimamente si assiste a un cambiamento di orientamento che ha portato negli anni scorsi alla soppressione di servizi pubblici sulle tratte Palagnedra – Borgnone, Camedo – Lionza, Arogno – Pugerna e l'anno scorso sulle tratte Cerentino – Cimalmotto e Peccia – Piano di Peccia.

I metodi adottati per attuare queste misure di soppressione di servizi pubblici sono molto discutibili e a nulla hanno valso le proteste dei Comuni, delle Associazioni regionali e della popolazione stessa. A mo' di zucchero, sicuramente avvelenato, sono stati proposti alcuni miglioramenti su specifiche tratte, misure di difficile comprensione.

Sicuramente altre misure di contenimento del servizio di trasporto pubblico nelle regioni periferiche e di montagna sono allo studio e non mancheranno dall'essere prossimamente proposte.

Il tutto sta generando un altro scoramento e motivo di demotivazione nelle popolazioni toccate dalle misure applicate, tra l'altro senza nessun abboccamento, coinvolgimento e nessuna preparazione: in genere sono dei fulmini a ciel sereno!

In questo momento di cambiamenti storici molti interrogativi nascono anche rispetto al futuro del servizio esercitato per mezzo della linea di montagna del San Gottardo.

Oltre a eliminare servizi pubblici essenziali queste misure di razionalizzazione e di tagli economici mette in discussione diversi posti di lavoro.

Da una parte il Cantone finanzia generosamente in queste nostre zone periferiche e marginali progetti e programmi di rilancio - parchi nazionali di seconda generazione, zone a basso potenziale, rilancio di aree destinate all'agricoltura, promozione di mete turistiche ed escursionistiche, per esempio - e d'altro canto taglia servizi essenziali e importanti sia per la popolazione locale, quanto per gli ospiti.

Proprio nel momento epocale dell'apertura del collegamento AlpTransit simili misure di eliminazione di servizi sarebbero da evitare, anzi si dovrebbero proporre misure di rilancio mirate a compendio delle nuove opportunità d'offerta che si stanno disegnando nel quadro cantonale.

Sarebbe da dire che la mano sinistra del Cantone non sa cosa fa la sua mano destra.

Dal punto di vista di un condivisibile ripensamento della rete dei trasporti pubblici in queste nostre zone periferiche e marginali del Cantone è pensabile lo studio di servizi di nuova concezione e visione strategica, anche diversi da quelli tradizionali. Ad esempio potrebbero essere dei servizi di Autobus su chiamata o dei taxi alpini.

Il tutto va studiato adeguatamente con progetti test adeguati e mirati e non attuando misure non all'altezza di un servizio di trasporto pubblico, come quella proposta oggi con il problematico e poco convincente servizio di Bus su chiamata (per esempio inesistente nei fine settimana) attuato sulla linea Peccia – Piano di Peccia.

Lo sviluppo di adeguate proposte operative, oltre che un atto di rispetto per le popolazioni toccate che abitano e operano nelle regioni marginali e di montagna, è un percorso che si chiede al Cantone di affrontare e di sviluppare con maggior progettualità e impegno.

#### **Sulla base delle precedenti argomentazioni si chiede:**

- quale strategia intende proporre il Cantone per assicurare, sviluppare e finanziare il servizio di trasporto pubblico sostenibile nelle regioni periferiche e di montagna, a favore della popolazione locale, dell'economia e del turismo;
- come valuta il Cantone il coinvolgimento delle Comunità locali - regioni, sub regioni, Comuni, popolazione - toccate dai provvedimenti in oggetto di valutazione nella loro adeguatezza e sostenibilità;
- di allestire una casistica che elenchi le linee di servizio di trasporto pubblico a rischio di ridimensionamento, di eliminazione o con proposte di servizi alternativi nei prossimi anni e quali conseguenze occupazionali potranno avere queste misure di razionalizzazione;
- di valutare se non siano da adottare misure di agevolazione del costo dei carburanti a favore degli abitanti delle zone periferiche e di montagna, popolazioni che oggettivamente sono sfavorite da un servizio di trasporto pubblico non adeguato e che obbligatoriamente devono far capo al trasporto motorizzato privato.

Germano Mattei  
Badaracco - Celio - Dadò -  
De Rosa - Ghisla - Gianora -  
Pagnamenta - Zanini