

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7325	24 maggio 2017	TERRITORIO
Concerne		

Nuova offerta di trasporto del sistema ferroviario regionale TILO in base al concetto orario sviluppato con l'apertura della ferrovia Mendrisio-Varese (FMV)

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

conformemente all'articolo 12 della Legge sui trasporti pubblici (LTPub), con questo Messaggio vi sottoponiamo per approvazione la nuova offerta di trasporto del sistema ferroviario regionale TILO in base al concetto orario sviluppato per l'apertura del collegamento Mendrisio-Varese, al momento prevista, stando alle informazioni disponibili dalle fonti di riferimento italiane, per il cambio di orario del 10 dicembre 2017.

Il presente Messaggio è strutturato secondo il seguente indice:

1.	INTRODUZIONE	2
1.1	Il sistema ferroviario regionale TILO – lo sviluppo di domanda e offerta di trasporto fino ad oggi.....	2
1.2	La nuova infrastruttura.....	3
2.	PROCEDURA D'ATTUAZIONE DELLA NUOVA OFFERTA.....	4
3.	OFFERTA.....	4
3.1	Situazione attuale	4
3.2	Nuovo collegamento Mendrisio-Varese-Malpensa e adattamento della rete TILO	7
3.3	Tariffe	10
4.	UTENZA ATTESA	10
5.	COSTI, INTROITI E FINANZIAMENTO DELLE INDENNITÀ.....	11
6.	PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO.....	14
6.1	Relazioni con il Piano direttore	14
6.2	Relazioni con le Linee direttive	14
6.3	Relazioni con il Piano finanziario	14
7.	CONCLUSIONI.....	15



1. INTRODUZIONE

1.1 Il sistema ferroviario regionale TILO – lo sviluppo di domanda e offerta di trasporto fino ad oggi

Il sistema ferroviario regionale TILO è stato introdotto con il cambio di orario del dicembre 2004 con un servizio cadenzato ogni 30 minuti tra i principali poli del Cantone, e da allora ha riscontrato un continuo incremento di consensi. Il costante aumento di utenza registrato finora ne è la dimostrazione tangibile.

Tra i vari fattori di successo spiccano senz'altro l'elevata frequenza delle corse, l'alto grado di puntualità, l'incremento della qualità del servizio grazie all'introduzione del nuovo materiale rotabile, come pure il titolo di trasporto Arcobaleno, che rende semplice ed economico lo spostamento. L'aumento di utenza è favorito indirettamente anche dalle difficoltà crescenti della circolazione stradale nelle ore di punta in prossimità dei centri urbani e sui principali assi di collegamento.

Lo schema seguente illustra l'**incremento di utenza** (espresso in passeggeri-km) sulle linee ferroviarie regionali.

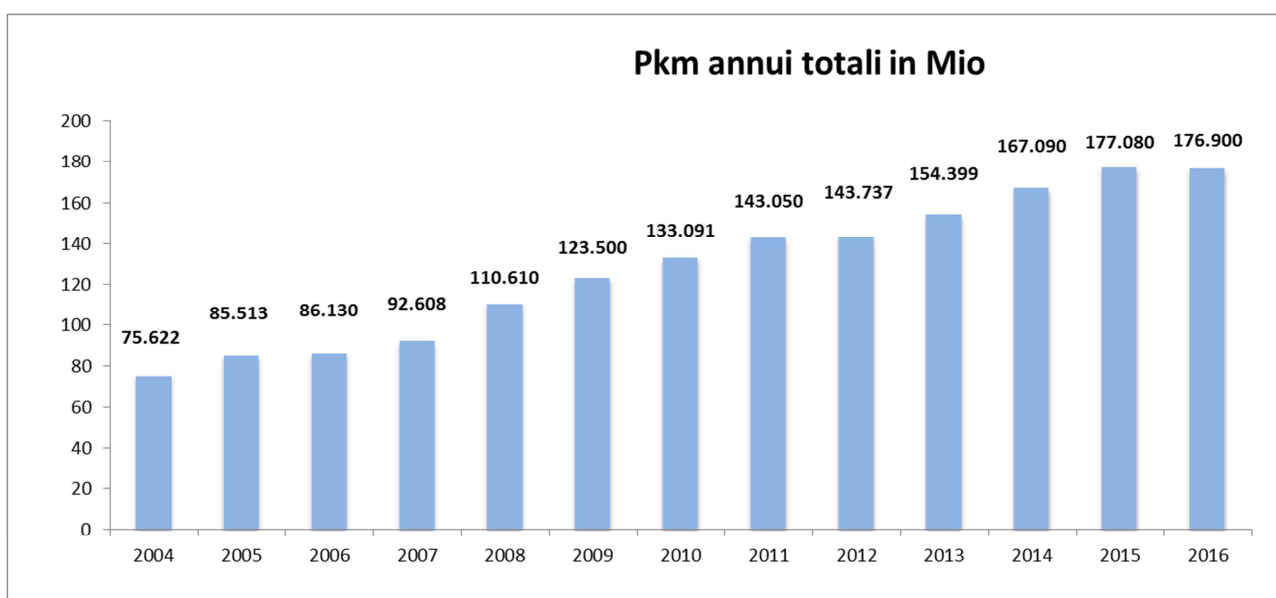


Figura 1: Evoluzione utenza sulle linee regionali TILO (Fonte: TILO SA)

Per quanto riguarda l'**estensione della rete su suolo italiano**, un primo passo è stato effettuato con il cambio d'orario del dicembre 2008 con il prolungo di alcune corse S10 (allora chiamata S1) fino ad Albate-Camerlata, conformemente al modello di esercizio previsto con l'introduzione della FMV.

Inoltre a partire da dicembre 2010 sono stati introdotti alcuni collegamenti di tipo RE¹ tra il Ticino e Milano Centrale. Tali collegamenti hanno riscontrato molto successo d'utenza e il numero di corse offerte è stato di conseguenza aumentato nel corso degli anni. Attualmente ci sono 18 corse al giorno di tipo RE, 10 in direzione nord e 8 in direzione sud.

¹ Collegamenti più veloci rispetto alle linee S tra Milano e Bellinzona e che effettuano solo determinate fermate (sul lato italiano Como S. Giovanni, Seregno, Monza e Milano Centrale; sul lato svizzero questi collegamenti proseguono come S10 oppure in forma veloce RE con fermate unicamente a Chiasso, Mendrisio, Lugano, Lamone-C., Giubiasco e Bellinzona)

Con il cambio d'orario di dicembre 2011 la linea S30 (Bellinzona-)Cadenazzo-Luino è stata prolungata fino all'aeroporto di Malpensa.

A dicembre 2014 è stata inaugurata la tratta Stabio-Mendrisio, sulla quale è iniziato un servizio passeggeri (S40/S50) precursore del modello di esercizio previsto con la FMV.

1.2 La nuova infrastruttura

Il nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero è frutto della collaborazione in ambito di mobilità, avviata alla fine degli anni 90 tra la Regione Lombardia e il Cantone Ticino. Esso è nato con l'obiettivo di:

- estendere la rete TILO all'area di Varese, consentendo in questo modo un servizio ferroviario verso il Ticino e l'agglomerato di Como;
- creare un raccordo diretto con l'aeroporto internazionale di Milano Malpensa;
- migliorare i collegamenti con la Romandia.

La linea tra Mendrisio e Varese misura complessivamente 17.7 km, di cui 6.6 in Svizzera e 11.1 in Italia. Oltre a sostanziali adattamenti infrastrutturali del tratto esistente Varese-Arcisate, del binario industriale Mendrisio-Stabio e della stazione di Mendrisio, per la sua attuazione si è resa necessaria la realizzazione di un nuovo raccordo di 5.7 km tra Stabio e Arcisate, di cui 2 km situati sul lato svizzero.

I lavori su questo lato sono stati avviati nel 2008 e si sono conclusi nel 2014; rimangono da completare unicamente gli interventi in prossimità del confine per l'ultimazione del raccordo con l'infrastruttura sul lato italiano.

I lavori sul lato italiano, avviati nel 2009, dopo le note vicissitudini legate al problema del deposito dei materiali di scavo (presenza di arsenico) e delle difficoltà con l'impresa appaltatrice, potranno essere conclusi, in base alle informazioni oggi disponibili, entro il mese di novembre.

La messa in funzione della nuova offerta di trasporto pubblico del sistema ferroviario regionale TILO oggetto del presente Messaggio è programmata con l'apertura del collegamento Mendrisio-Varese. In base alle indicazioni di Rete ferroviaria italiana (RFI), società responsabile per la realizzazione dell'infrastruttura, la linea sarà infatti consegnata per l'esercizio da avviare con il cambio d'orario del 10.12.2017.

Con i partner di riferimento (Regione Lombardia, FFS e Trenord) sono in elaborazione le necessarie misure nel caso in cui l'apertura della linea venisse posticipata di uno o più mesi.

Il finanziamento dell'opera avviene secondo il principio territoriale. L'investimento su territorio svizzero ammonta a 169 mio fr., con una partecipazione netta a carico del Cantone di 92 mio fr. Il contributo cantonale – complessivamente un credito lordo di 113.9 mio fr. - è stato votato con Decreti legislativi del 21 settembre 2007 e 24 aprile 2012. Il finanziamento a carico della Confederazione ammonta a ca. 70 mio attinti principalmente dal Fondo infrastrutturale. La quota rimanente è a carico del Comune di Stabio e dei Comuni della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM).

2. PROCEDURA D'ATTUAZIONE DELLA NUOVA OFFERTA

La Legge sui trasporti pubblici (LTPub) definisce le modalità per l'attuazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico. In particolare, essa postula che l'offerta di trasporto per le linee d'importanza cantonale si fondi sugli indirizzi della pianificazione elaborata a livello regionale e indichi in particolare:

- la rete delle linee e le fermate;
- i punti di interconnessione con il traffico individuale e le relative infrastrutture;
- le modalità d'esercizio, in particolare la frequenza dei collegamenti;
- il quadro tariffale;
- i costi e la loro ripartizione tra Cantone e Comuni e fra i Comuni medesimi.

Al Consiglio di Stato compete l'allestimento dell'offerta. Nel caso di modifiche sostanziali, il Gran Consiglio è chiamato ad approvare l'offerta e decidere i crediti necessari alla sua esecuzione (art. 12 LTPub). Con il presente Messaggio il Consiglio di Stato chiede dunque al Gran Consiglio questa approvazione.

Successivamente, il Consiglio di Stato stipula i mandati di prestazione (contratti di diritto pubblico) con le imprese conformemente all'offerta di trasporto (art. 16 LTPub).

3. OFFERTA

3.1 Situazione attuale

I poli principali del Cantone (Chiasso-Mendrisio, Locarno, Lugano e Bellinzona) sono collegati ogni 30 minuti su tutto l'arco della giornata. Nelle ore di punta l'offerta di trasporto è rinforzata con corse supplementari a seconda delle esigenze.

Gli orari del servizio ferroviario regionale TILO sono coordinati con il traffico a lunga percorrenza.

Attualmente il servizio ferroviario regionale TILO si compone delle seguenti linee:

1) Linea S10: Bellinzona – Chiasso – Albate Camerlata

La linea S10 collega Bellinzona a Chiasso ogni 30 minuti su tutto l'arco della giornata con fermata a tutte le stazioni. Nella fasce mattutine e pomeridiane dei giorni feriali la linea serve anche Como e Albate Camerlata con cadenza oraria.

2) Linea RE10: Erstfeld – Airolo – Bellinzona – Chiasso – Milano Centrale

La linea RE10 assolve tre funzioni: il servizio sulla tratta di montagna del San Gottardo, il servizio veloce tra le località principali all'interno del Cantone e il collegamento tra Ticino e Milano.

Il collegamento lungo la tratta di montagna del San Gottardo tra Erstfeld e Bellinzona è garantito da FFS, senza finanziamento cantonale, sulla base della concessione federale per i treni a lunga percorrenza. Esso ha una frequenza oraria, con fermate ad Airolo, Ambri-Piotta, Faido, Lavorgo, Biasca, Castione-Arbedo e Bellinzona. Una volta ogni due la linea da e per la tratta di montagna si atterra a Lugano.

Il collegamento transfrontaliero è attualmente costituito da 18 corse giornaliere (8 corse Ticino-Milano e 10 corse Milano-Ticino).

Sei volte al giorno è pure offerto un collegamento senza interscambio tra Erstfeld e Milano Centrale.

- 3) Linea S20: Biasca – Bellinzona - Locarno
La linea S20 collega Biasca a Locarno con corse ogni 60 minuti da Biasca e ogni 30 minuti da Bellinzona su tutto l'arco della giornata e con fermata a tutte le stazioni. Alcuni collegamenti partono da, rispettivamente, arrivano ad Airolo per soddisfare le esigenze specifiche dell'ora di punta.
- 4) Linea S30: (Bellinzona-) Cadenazzo – Luino – Malpensa Aeroporto
La linea S30 collega Cadenazzo con Luino e l'aeroporto di Malpensa ogni due ore. Alcuni collegamenti partono da, rispettivamente, arrivano a Bellinzona.
- 5) Linea S40: Stabio – Mendrisio
La linea S40 collega Mendrisio a Stabio ogni ora. In combinazione con la linea S50, pure a cadenza oraria, si ottengono quindi due collegamenti per ora e direzione tra Stabio e Mendrisio. A Mendrisio sono garantite buone coincidenze con i treni sia in direzione nord sia in direzione sud.
- 6) Linea S50: Stabio – Mendrisio (-Bellinzona)
La linea S50 collega Stabio a Mendrisio e Bellinzona. Il collegamento tra Stabio e Mendrisio viene effettuato una volta all'ora, mentre il proseguimento su Bellinzona avviene due volte al giorno. A Mendrisio sono garantite buone coincidenze con i treni sia in direzione nord sia in direzione sud.
Le linee S50 e S40 rappresentano il primo passo verso la messa in servizio integrale della FMV.

Lo schema seguente illustra la rete dei collegamenti TILO in Ticino come pure i servizi regionali tra Chiasso e Milano.



Figura 2: Rete ferroviaria attuale (Fonte: FFS)

3.2 Nuovo collegamento Mendrisio-Varese-Malpensa e adattamento della rete TILO

Con l'apertura della nuova tratta ferroviaria Stabio-Arcisate vengono realizzati i seguenti **obiettivi**:

- estensione del servizio ferroviario regionale TILO ai poli di Como e Varese, allacciandoli tramite collegamenti a cadenza 30 minuti ai poli di Mendrisio-Chiasso, Lugano, Bellinzona e Locarno;
- collegamento del Ticino con l'aeroporto di Malpensa con un servizio ogni ora senza interscambio;
- miglioramento dei collegamenti con la Romandia via Gallarate-Sempione.

Per raggiungere questi obiettivi vengono sviluppati gli orari delle linee S40 e S50, inoltre sono adattati anche gli orari della linea S10. I servizi sulle linee S20 e S30 rimarranno sostanzialmente invariati.

Le **caratteristiche di servizio** delle linee S40, S50 e S10 sono descritte di seguito.

Linea S40: Varese – Mendrisio – Como – Albate C.

La linea S40, che attualmente svolge servizio tra Stabio e Mendrisio, collegherà ogni ora Varese con Albate Camerlata, con fermate in tutte le stazioni (sul lato svizzero a Stabio, Mendrisio, Balerna e Chiasso).

La linea circolerà dal lunedì al sabato, dalle 05.00 alle 20.00 ca. Non circolerà la domenica nonché nei giorni festivi comuni a Italia e Svizzera.

Linea S50: Malpensa Aeroporto – Varese – Mendrisio – Bellinzona

La linea S50, che attualmente svolge servizio tra Stabio e Mendrisio, collegherà ogni ora Malpensa con Varese, Mendrisio, Lugano e Bellinzona. Tra Varese e Bellinzona effettuerà tutte le fermate, mentre tra Malpensa e Varese effettuerà le fermate di Ferno, Busto-Arsizio e Gallarate.

La linea circolerà tutti i giorni dalle 05.00 alle 24.00 ca. fra Varese e Bellinzona. Il servizio su Malpensa prevede un primo arrivo alle ore 7.18 e l'ultima partenza alle 23.42.

Questo convoglio fra Mendrisio e Bellinzona circolerà accoppiato al convoglio che effettua servizio sulla linea S10.

Fra Varese e Mendrisio, grazie alla combinazione con la linea S40, sarà garantito un collegamento ogni 30 minuti.

Vi sarà coincidenza a Gallarate con alcuni treni a lunga percorrenza per le relazioni tra Ticino e Romandia.

Linea S10: Bellinzona – Chiasso – Albate C.

La linea S10 continuerà come attualmente a svolgere un servizio ogni 30 minuti tutti i giorni fra Bellinzona e Mendrisio, dalle 05.00 alla 01.00 circa.

Fra Mendrisio e Chiasso circolerà ogni 30 minuti in ora di punta e ogni ora in ora di morbida. Fra Chiasso e Albate Camerlata circolerà ogni ora.

Fra Mendrisio e Albate Camerlata, grazie alla combinazione con la linea S40, sarà garantito un collegamento ogni 30 minuti.

L'insieme dell'esercizio delle linee S40, S50 e S10 permetterà in questo modo di creare una rete ferroviaria regionale transfrontaliera che collegherà ogni 30 minuti i poli di Locarno, Bellinzona, Lugano, Mendrisio, Chiasso, Como e Varese.

Linea S20: Biasca – Bellinzona – Locarno

Il servizio sulla linea S20 rimarrà invariato rispetto ad oggi.

Linea S30: (Bellinzona-) Cadenazzo – Luino – Gallarate

Il servizio sulla linea S30 si attesterà a Gallarate e non più a Malpensa. Le relazioni con l'aeroporto di Malpensa saranno assicurate tramite interscambio con la linea S50 a Gallarate.

Linea RE10: Milano – Chiasso – Bellinzona – Airolo - Erstfeld

Il servizio sulla linea RE10 rimarrà sostanzialmente invariato rispetto alla situazione attuale. I treni RE che effettuano attualmente solo il servizio tra Milano Centrale e Chiasso verranno prolungati fino a Mendrisio, in modo da continuare ad assicurare le coincidenze con la linea S10.

Lo schema seguente illustra la rete ferroviaria regionale TILO con l'apertura della FMV.



Figura 3: Rete ferroviaria 2018 (Fonte: FFS)

3.3 Tariffe

Sulle linee TILO si applica il sistema tariffale valido sulla rete di trasporto pubblico di tutto il territorio cantonale e del Moesano, che fa capo alla Comunità tariffale Arcobaleno (CTA). Nella Tariffa integrata Arcobaleno (TIA) è inclusa tutta la gamma di titoli di trasporto (abbonamenti e biglietti). Ciò permette all'utente l'accesso al sistema con un unico titolo di trasporto indipendentemente dai mezzi di trasporto utilizzati e dalle imprese coinvolte.

Le tariffe e le altre disposizioni valide nel perimetro tariffale della CTA sono pubblicate nella tariffa ufficiale TIA 651.17, consultabile nell'area download del sito internet www.arcobaleno.ch.

Per quanto concerne le relazioni transfrontaliere, la Regione Lombardia e il Cantone, per il tramite del Dipartimento del territorio, hanno chiesto alle imprese ferroviarie Trenord e FFS nonché alla Comunità tariffale Arcobaleno di elaborare e inserire nei sistemi di vendita abbonamenti e biglietti unitari, con l'obiettivo di facilitare ai viaggiatori l'accesso al servizio e quindi ottimizzare il potenziale della nuova infrastruttura ferroviaria e della nuova offerta.

4. UTENZA ATTESA

Le previsioni allestite con il modello cantonale del traffico nel 2014 indicano per i prossimi anni una crescita molto importante dell'utenza su tutta la rete ferroviaria, a seguito degli effetti delle gallerie AlpTransit e della Ferrovia Mendrisio-Varese.

Il grafico seguente presenta i dati riferiti agli spostamenti giornalieri medi nello scenario 2030.

Considerata l'evoluzione già riscontrata nei primi mesi di apertura della galleria di base del San Gottardo e i valori di utenza registrati sulla tratta Mendrisio-Stabio (> 1'000 utenti/giorno), è lecito attendersi che i valori pronosticati possano essere raggiunti anche prima del 2030.

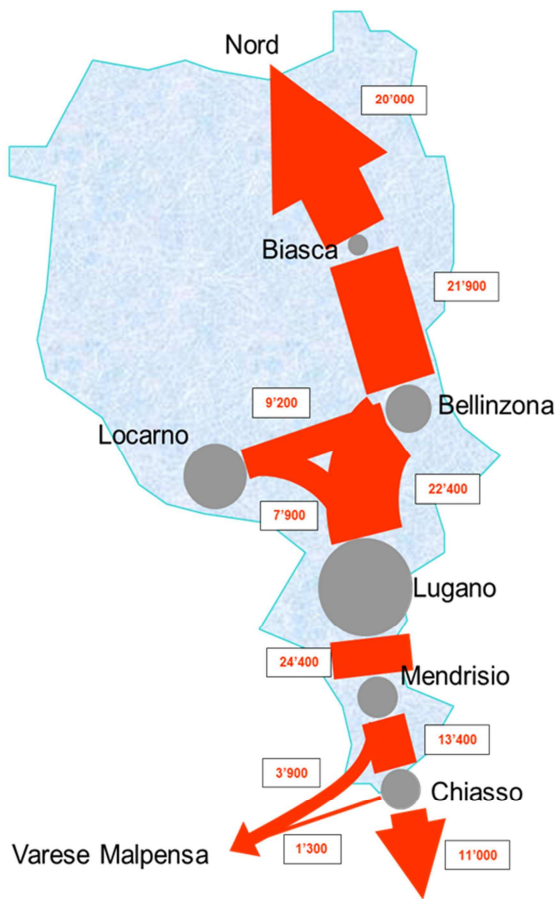


Figura 4: Utenti attesi nel 2030 sulla rete FFS (Fonte: modello cantonale del traffico)

5. COSTI, INTROITI E FINANZIAMENTO DELLE INDENNITÀ

Il presente capitolo illustra i dati di pianificazione dei costi di produzione, degli introiti e dell'indennità e la ripartizione del costo non coperto da riconoscere alle FFS per lo svolgimento del servizio sulle linee previste dalla nuova offerta della FMV a regime integrale.

I suddetti dati sono determinati quale differenza tra i valori dell'offerta dell'anno d'orario 2017 e quelli dell'offerta FMV a regime, presentate dalle FFS.

I dati sono da considerare indicativi poiché, come previsto dalla LTPub, l'offerta sarà oggetto di approfondimento e di negoziazione tra il Cantone (Sezione della mobilità) e l'azienda stessa. Nella misura in cui non dovessero emergere modifiche sostanziali delle condizioni-quadro (ad esempio aliquote di partecipazione finanziaria Cantone-Comuni, modifiche sostanziali delle tariffe del trasporto pubblico, tassi IVA, normative sulla durata del lavoro, finanziamento di terzi), oppure cambiamenti di rilievo nella fase di approfondimento e negoziazione dell'offerta (modifiche prestazioni, orari, ecc.) si può partire dal presupposto che le cifre indicate costituiscano dei valori attendibili (grado d'approssimazione +/- 10%).

Va comunque evidenziato che, vincolante ai fini della partecipazione finanziaria del Cantone e dei Comuni sarà in ogni caso l'importo d'indennità fissato nel mandato di prestazione, che sarà stipulato fra il Cantone e l'impresa di trasporto.

Per l'elaborazione dell'offerta l'impresa di trasporto ha utilizzato un modello di calcolo dei costi su base analitica. I ricavi pianificati sono imputati alle linee in base ai flussi stimati dei passeggeri-km. I dati finanziari si presentano come segue.

	Offerta FMV a regime	Offerta 2017	Differenza (CNC FMV)
In mio CHF			
Costi totali*	55.2	48.3	6.9
Introiti complessivi*	23.0	22.1	0.9
Costo non coperto pianificato (CNC, indennità da versare all'azienda da parte di Confederazione, Cantone e Comuni) linee S10, S40, S50	32.2	26.2	6.0
CNC servizio regionale Varese-Malpensa**	2.2	--	2.2
Totale CNC	34.4	26.2	8.2
Percorrenze (mio veicoli-km)	2.4	2.05	0.35

*Linee costituenti l'offerta FMV, cioè S10, S40, S50

** Quota-parte di competenza del Cantone Ticino, conformemente all'Intesa sottoscritta tra la Regione Lombardia e il Cantone Ticino per la gestione coordinata della linea Mendrisio-Varese e lo sviluppo del servizio ferroviario nella Regione Insubrica; secondo tale accordo le prestazioni del traffico regionale di base da Varese a Malpensa sono finanziate al 50% ciascuno dalla Regione Lombardia e dal Cantone Ticino.

La differenza di indennità rispetto al 2017, pari a 8.2 mio CHF, rappresenta il maggior onere complessivo per l'esercizio dell'offerta FMV a regime integrale rispetto al costo del servizio nel corrente anno d'orario. Questo importo include, accanto a tutti gli altri oneri d'esercizio, anche i costi consecutivi (ammortamento, interessi, manutenzione) derivanti dall'acquisto da parte di FFS/TILO di 4 veicoli FLIRT a 6 casse necessari allo svolgimento dell'offerta di trasporto. Tale somma tiene inoltre conto del fatto che con l'avvio a regime integrale del servizio FMV, il finanziamento della tratta Chiasso-Albate assunto dal Cantone negli anni 2015 e 2016 sarà preso a carico dalla Regione Lombardia conformemente al principio di territorialità.

Secondo le attuali disposizioni di legge, per le linee regionali secondo la Legge federale sul traffico di viaggiatori (LTV) e la legge cantonale (LTPub) le aliquote di finanziamento delle indennità da parte dei committenti sono le seguenti.

Tipologia di linea	Confederazione	Cantone	Comuni
Linee regionali LTV	56%	31.9% (72.5% di 44%)	12.1% (27.5% di 44%)
Linee regionali LTPub		72.5%	27.5%

Sulla base delle aliquote indicate sopra, il finanziamento del costo non coperto avviene come segue:

	Aliquota per linee LTV S10, S40, S50	Importo (mio fr)	Aliquota per linea LTPub Varese - Malpensa	Importo (mio fr)	Importo complessivo (mio fr)
Confederazione	56%	3.4	0%	0	3.4
Cantone Ticino	31.9%	1.9	72.5%	1.6	3.5
Comuni	12.1%	0.7	27.5%	0.6	1.3

L'onere cantonale supplementare netto complessivo, pianificato per l'esercizio della FMV a regime integrale, ammonta a 3.5 mio CHF e corrisponde al credito necessario all'esecuzione dell'offerta di trasporto durante il primo anno d'esercizio.

La ripartizione dei costi a carico dei Comuni è stabilita secondo la chiave di riparto che considera i seguenti criteri²:

- la popolazione, in quanto indicatore del volume dell'utenza nei singoli Comuni;
- la qualità dell'offerta, in quanto indicatore del tipo e dell'intensità del servizio di trasporto disponibile nei singoli Comuni;
- la forza finanziaria, in quanto indicatore della capacità economica dei singoli Comuni.

La quota a carico di ogni Comune è calcolata nel modo seguente.

$$\text{Costo a carico del Comune 1: } C_1 = C \times 0,7 \times \frac{P_1 \times F_1}{\sum_{i=1}^n (P_i \times F_i)} + C \times 0,3 \times \frac{O_1}{\sum_{i=1}^n O_i}$$

dove:

C = costo totale a carico dei Comuni;

P_1, \dots, P_n = popolazione residente nei singoli Comuni secondo i dati del Dipartimento delle istituzioni, Sezione degli enti locali;

F_1, \dots, F_n = indice di forza finanziaria dei singoli Comuni (cfr. Legge sulla perequazione finanziaria intercomunale), secondo i dati del Dipartimento delle istituzioni, Sezione degli enti locali;

O_1, \dots, O_n = qualità dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico dei singoli Comuni, stabilita sulla base di un punteggio calcolato per singolo Comune³, che tiene conto anche delle limitazioni di salita su determinate corse (*fermate solo per scendere*);

$\sum_{i=1}^n$ = somma per tutti i Comuni (n sta per il numero totale dei Comuni ticinesi).

² Si tratta della stessa chiave di riparto in uso per le indennità relative alla Comunità tariffale.

³ Essa è stabilita annualmente dalla Sezione della mobilità in base:

- al numero giornaliero di fermate effettuate da ogni linea che serve il Comune
- al tipo di mezzo di trasporto di ogni linea che serve il Comune, ponderandone la qualità: treno = 4.5; autobus = 1, funicolare = 2; battello = 2
- al tipo di collegamento di ogni linea che serve il Comune, ponderandone la qualità: collegamento diretto al centro = 2; collegamento al centro con trasbordo = 1; collegamento di carattere locale o secondario = 0,5.

Questa chiave corrisponde al modello adottato dal Gran Consiglio per la ripartizione degli oneri del traffico viaggiatori regionale a carico dei Comuni (Decreto Legislativo del 14 dicembre 2004). L'aggiornamento della chiave di riparto avviene annualmente sulla base dei costi complessivi dell'intera offerta di trasporto pubblico su tutto il territorio cantonale.

Le quote a carico di Cantone e Comuni saranno calcolate in forma definitiva al termine della procedura di negoziazione delle offerte finanziarie, sulla base dei contratti di prestazione stipulati con le imprese di trasporto.

Resta riservato un adeguamento dei costi nel caso la messa in esercizio del collegamento FMV dovesse subire un ulteriore ritardo e quindi essere differita totalmente o parzialmente nel corso del 2018.

6. PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

6.1 Relazioni con il Piano direttore

La nuova offerta di trasporto pubblico su ferro è postulata dal Piano direttore, schede M7 (Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia – TILO) e M8 (Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto).

L'estensione della rete TILO ai poli di Varese e Como con collegamenti ogni mezzora come pure il collegamento orario con l'aeroporto di Malpensa rispondono agli obiettivi pianificatori cantonali illustrati nella scheda M8 (Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto) del Piano Direttore.

6.2 Relazioni con le Linee direttive

La messa in servizio del nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese è coerente con le Linee Direttive 2015-2019 (Rapporto al Gran Consiglio sulle Linee direttive e del Piano finanziario, aprile 2016). In particolare, esso si inserisce nella scheda programmatica no. 35 "Territorio: mobilità efficiente all'apertura di Alp Transit", tra le cui proposte per attuare i collegamenti con l'esterno figura la messa in esercizio della nuova linea ferroviaria Mendrisio-Varese, attivazione dei collegamenti Como-Chiasso/Lugano-Varese-Malpensa in collaborazione con le imprese ferroviarie e la Regione Lombardia ed estensione della Comunità tariffale alla linee transfrontaliere (cfr. pagina 79).

6.3 Relazioni con il Piano finanziario

Le spese di gestione della nuova offerta di trasporto pubblico del sistema ferroviario regionale TILO in base al concetto orario sviluppato con l'apertura della ferrovia Mendrisio-Varese (FMV) vengono iscritte annualmente nel preventivo della Sezione della mobilità, alla voce di gestione corrente "Contributi alle imprese di trasporto".

Nel Piano finanziario di gestione corrente (PF GC) 2016-2019 allegato alle Linee direttive (aprile 2016) è indicato al capitolo 2 "Commento alle voci di spesa ed ipotesi adottate" che l'evoluzione dei contributi alle imprese di trasporto considera, tra gli altri progetti, "l'introduzione del servizio a regime completo della FMV" (cfr. pag. 127, paragrafo 22).

Il PF GC include quindi già l'onere supplementare per l'offerta FMV. Per quanto concerne la copertura di questi contributi una parte è a carico della gestione corrente mentre all'incirca un terzo è previsto con gli introiti della tassa di collegamento.

Al momento è pendente presso il Tribunale federale (TF) la decisione sui ricorsi presentati contro la modifica della LTPub che riguarda l'applicazione della tassa di collegamento. Nel caso in cui il TF annullasse i nuovi articoli, si renderà necessaria una rivalutazione delle modalità di finanziamento dei contributi alle imprese di trasporto.

7. CONCLUSIONI

Con il presente Messaggio questo Consiglio sottopone all'approvazione del lodevole Gran Consiglio la nuova offerta di trasporto pubblico del sistema ferroviario regionale TILO in base al concetto orario sviluppato con l'apertura della ferrovia Mendrisio-Varese (FMV) e i crediti necessari alla sua esecuzione.

Cantone, Regione Lombardia, FFS, TILO e Trenord hanno allestito un progetto d'orario che possa soddisfare la domanda potenziale e concorrere a incrementare la quota del trasporto pubblico nell'ambito della mobilità complessiva e dunque contribuire al contenimento del traffico motorizzato e degli estesi fenomeni di saturazione della rete stradale..

Ciò avrà pure effetti positivi sia per la qualità di vita che per il carico ambientale in generale. Il successo della rete ferroviaria regionale TILO, che in meno di un decennio ha conosciuto un raddoppio dell'utenza e la continua ascesa delle vendite dei titoli di trasporto Arcobaleno, mostrano che un'offerta di trasporto pubblico attrattiva in termini quantitativi (frequenze dei collegamenti) e qualitativi (puntualità dell'esercizio, veicoli moderni e confortevoli, interscambi snelli nei punti d'interconnessione, infrastrutture adeguate) riesce a dare un contributo di rilievo per la gestione della mobilità.

La nuova offerta costituisce un passo ulteriore verso l'obiettivo finale di disporre di un servizio metropolitano rapido, frequente e confortevole, che potrà essere raggiunto con la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri nel 2020.

Questa nuova offerta accompagna e sostiene le misure in parte già attuate e in parte in fase di progettazione, approvate con i Programmi di agglomerato del Mendrisiotto, del Luganese, del Bellinzonese e del Locarnese.

Sulla base delle considerazioni illustrate nel presente messaggio, vi invitiamo a voler dare il vostro consenso alle proposte formulate approvando il disegno di Decreto legislativo allegato.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Manuele Bertoli
Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la nuova offerta di trasporto del sistema ferroviario regionale TILO in base al concetto orario sviluppato con l'apertura della ferrovia Mendrisio-Varese

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- richiamata la legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub);
- visto il messaggio 24 maggio 2017 n. 7325 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

¹È approvata la nuova offerta di trasporto pubblico del sistema ferroviario regionale TILO in base al concetto orario sviluppato con l'apertura della ferrovia Mendrisio-Varese (FMV).

²Modifiche non sostanziali dell'offerta necessarie per adeguare le prestazioni all'evoluzione dell'utenza, dei costi e del sistema di trasporto, sono decise direttamente dal Consiglio di Stato.

³I mandati di prestazione necessari all'attuazione della presente offerta sono stipulati dal Consiglio di Stato con l'impresa di trasporto interessata (art. 16 LTPub).

Articolo 2

¹Le spese derivanti dalla partecipazione dello Stato ai costi di gestione non coperti della nuova offerta di trasporto pubblico sono a carico della gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità e sono iscritti annualmente nel preventivo dello Stato.

Articolo 3

¹I costi di gestione non coperti per la nuova offerta di trasporto pubblico del sistema ferroviario regionale TILO sono posti a carico di tutti i Comuni del Cantone nella misura stabilita secondo l'art. 30 cpv. 1 lett. a LTPub.

²La chiave di riparto tra i Comuni dell'offerta di trasporto pubblico regionale è calcolata annualmente dal Dipartimento del territorio.

Articolo 4

Il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.