

Messaggio

numero

7712

data

11 settembre 2019

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sull'iniziativa parlamentare 3 giugno 2019 presentata nella forma elaborata da Anna Biscossa e cofirmatari per la modifica dell'art. 18 della Legge sui trasporti pubblici (Emergenza climatica e trasporti pubblici)

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

l'iniziativa in oggetto avanza la proposta di modifica della Legge cantonale sui trasporti pubblici (LTPub) al fine di incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico in particolare nel segmento giovani grazie a tariffe agevolate riducendo il traffico veicolare privato e quindi anche le emissioni di CO₂.

La proposta prevede la nuova norma seguente:

“Art. 18.2 (NUOVO)

Le tariffe per gli utenti fino ai 25 anni di età non superano in ogni caso il 5% del costo effettivo a carico degli utenti del trasporto.”

1. PREMESSA

Rileviamo innanzitutto come le cifre riportate nel testo dell'atto parlamentare non siano del tutto corrette. Riportiamo di seguito gli importi effettivi (dati 2018):

- costi totali di produzione dell'offerta regionale e urbana: 222.54 mio fr.;
- introiti totali¹: 79.28 mio fr., di cui 74.02 mio fr. quali introiti effettivi e 5.26 mio fr. quali contributi per facilitazioni tariffali a carico di Cantone e Comuni;
- indennità costo non coperto a carico di Confederazione, Cantone e Comuni: 143.26 mio fr.

Va notato come questi importi si riferiscano unicamente alle linee indennizzate dal Cantone; sono esclusi i servizi della lunga percorrenza (quali i treni Eurocity e Intercity) e le linee locali (a carico unicamente dei Comuni).

Nel testo dell'iniziativa è inoltre indicato che *“la ripartizione tra i diversi gruppi di età porta a definire a circa il 40% dei costi effettivi del trasporto il contributo pagato effettivamente dagli utenti adulti e al 20% quello sostenuto dai giovani”*. Non è chiaro quale ragionamento abbia portato a questa valutazione, né che cosa ne sia del restante 40%.

¹Introiti dalla vendita di abbonamenti, biglietti comunitari e del servizio diretto come pure da introiti accessori.

2. EFFETTI DELLA PROPOSTA SUI PREZZI DEI TITOLI DI TRASPORTO

Nel testo proposto non risulta infine chiaro il riferimento al “5% del costo effettivo”.

Limitare le tariffe giovani al 5% del costo effettivo significa, nelle intenzioni dell'iniziativa, fissare gli introiti complessivi da questo settore al massimo al 5% di 74 mio CHF, cioè a circa 3.7 mio CHF annui.

Considerato che i titoli di trasporto acquistati dai giovani generano oggi un introito di ca. 18 mio CHF la tariffa si riduce a 1/5 di quella attuale (3.7 mio CHF equivale a circa il 20% di 18 mio CHF).

Qui di seguito riportiamo alcuni esempi di come si modificherebbero i prezzi dei titoli di trasporto per la categoria giovani secondo questa ipotesi (tutte le cifre sono espresse in CHF).

5 zone	Tariffa attuale ²		Tariffa giovani nuova
	adulti	giovani ³	
Esempio Bellinzona-Lugano			
Abbonamento annuale ⁴	1'548.00	868.00	174.00
Abbonamento mensile	172.00	124.00	25.00
Carta giornaliera ⁵	23.60	11.80	2.40
Biglietto singolo	11.80	5.90	1.20

4 zone	Tariffa attuale		Tariffa giovani nuova
	adulti	giovani	
Esempio Chiasso-Lugano oppure Locarno-Bellinzona			
Abbonamento annuale	1'269.00	714.00	143.00
Abbonamento mensile	141.00	102.00	20.00
Carta giornaliera	18.80	9.40	1.90
Biglietto singolo	9.40	4.70	0.90

1 zona	Tariffa attuale		Tariffa giovani nuova
	adulti	giovani	
Esempio Chiasso-Mendrisio oppure S. Antonino-Castione			
Abbonamento annuale	441.00	245.00	49.00
Abbonamento mensile	49.00	35.00	7.00
Carta giornaliera	4.60	4.00	0.80
Biglietto singolo	2.30	2.00	0.40

²Tariffe entrate in vigore il 1.6.2019.

³La tariffa giovani è applicata dai 6 ai 25 anni per abbonamenti, dai 6 ai 16 anni per i biglietti (in linea con le regole tariffali a livello nazionale).

⁴Con l'abbonamento annuale gli adulti viaggiano 12 mesi pagandone 9 ed i giovani viaggiano 12 mesi pagandone 7.

⁵La carta giornaliera corrisponde a due biglietti singoli (andata e ritorno).

3. VALUTAZIONE DELLE CONSEGUENZE E POSIZIONE DEL CONSIGLIO DI STATO

L'iniziativa propone l'introduzione di un articolo di legge che fissi un tetto massimo di spesa a carico degli utenti giovani (fino a 25 anni) estremamente basso. Seppur pregevole dal profilo degli intendimenti essa comporta rilevanti aspetti critici.

L'applicazione della riduzione delle tariffe attualmente in essere, già notoriamente inferiori rispetto a quelle applicate a livello nazionale, comporterebbe la perdita di introiti per le imprese di trasporto, che, come impone la Legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV), andrebbe indennizzata e sarebbe dunque a carico del Cantone e dei Comuni.

Dal profilo finanziario verrebbero a mancare l'80% degli introiti annui da parte del segmento giovani per un importo di oltre 14 mio CHF.

Il prezzo del trasporto pubblico è già oggi conveniente, in particolare per gli abbonati Arcobaleno e per i titolari dell'abbonamento metà prezzo. Rispetto al costo dell'uso dell'automobile è molto concorrenziale, soprattutto sulle medie e lunghe distanze. In generale dall'introduzione della tariffa integrata Arcobaleno nel 2012, oltre agli abbonati pendolari che si spostano regolarmente, pure i giovani che fanno uso saltuario del trasporto pubblico possono beneficiare di tariffe vantaggiose con l'acquisto d'un unico titolo di trasporto per effettuare l'intero viaggio, anche utilizzando i servizi di diverse imprese di trasporto.

Le tabelle esposte illustrano in modo palese come la proposta porti a tariffe assolutamente sproporzionate rispetto al servizio erogato al cittadino. Ad esempio uno studente che si recasse da Bellinzona a Lugano giornalmente pagherebbe un importo di 48 cts per un viaggio di 25 km (senza considerare il possibile utilizzo anche nel tempo libero e durante le vacanze)⁶. Oppure un viaggio singolo da Chiasso a Lugano costerebbe meno di un franco!

La concessione di titoli di trasporto pressoché gratuiti a tutti i giovani andrebbe a beneficio anche di persone che non necessitano prioritariamente di questa facilitazione, perché provenienti da ceti medio-alti o perché già lavorano.

Ricordiamo infine due elementi rilevanti nella discussione sulle tariffe del trasporto pubblico. Il primo è che nel confronto oggettivo tra l'automobile e il trasporto pubblico, la tariffa è a favore di quest'ultimo, mentre un innegabile svantaggio rispetto al mezzo privato è la disponibilità e la quantità di offerta soprattutto fuori dai centri e nelle fasce orarie marginali. L'esperienza mostra che l'utenza cresce prioritariamente in funzione dell'evoluzione dell'offerta e non dell'abbassamento ulteriore del prezzo.

Il secondo elemento riguarda la differenza di costo tra la tariffa adulti e quella giovani: più il divario è elevato, maggiore sarà la tendenza, una volta raggiunto il limite di età che segna il passaggio alla categoria adulti, ad abbandonare il mezzo pubblico in favore dell'automobile.

⁶Il calcolo si basa sul prezzo dell'abbonamento annuale utilizzato in andata e ritorno per 36.5 settimane (durata effettiva dell'anno scolastico) al quale occorre aggiungere il mancato introito sulle linee della lunga percorrenza, ora non quantificabile ma verosimilmente ammontante ad un paio di milioni di franchi supplementari.

4. CONCLUSIONE

Sia il Consiglio di Stato che il Parlamento si sono espressi a più riprese contro un ulteriore ed eccessivo abbassamento delle tariffe. Nel nostro Cantone l'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico è in continua crescita e con l'apertura della galleria di base del Ceneri l'offerta di trasporto pubblico, sia su rotaia che su gomma, sarà nettamente potenziata, anche alla sera e nei giorni festivi. Queste ultime fasce orarie sono quelle che gli iniziativaisti hanno identificato come non sufficientemente coperte dal trasporto pubblico e dunque incentivanti l'uso del mezzo privato.

L'aumento dell'offerta di cui sopra comporterà un importante aumento dei costi. L'ulteriore incremento dei costi derivante dall'iniziativa in oggetto non è sopportabile né giustificato a fronte di un impegno già oggi rilevante e che nel futuro immediato sarà ulteriormente ampliato. Una riduzione delle tariffe dell'80% sarebbe quindi inconciliabile con il mantenimento di prestazioni di buona qualità.

Lo scrivente Consiglio propone quindi al Parlamento di respingere l'iniziativa parlamentare presentata.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Christian Vitta

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri