

# Messaggio

numero  
**8433**

data  
29 maggio 2024

competenza  
DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

## **Richiesta di stanziamento di un credito quadro di 462,1 milioni di franchi, di cui 358,3 milioni a carico del Cantone e 103,8 milioni a carico dei Comuni, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2025-2028**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

La Legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV) e la Legge cantonale sui trasporti pubblici (LTPub) determinano il quadro normativo per la definizione dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico regionale e per il suo finanziamento.

In base alla LTPub il Gran Consiglio è chiamato a decidere le modifiche sostanziali di offerta del trasporto pubblico e a determinare l'impegno finanziario quadriennale a copertura del costo non coperto delle linee regionali e di quelle urbane.

Con il presente messaggio presentiamo la richiesta di stanziamento del quarto credito quadriennale per il periodo 2025-2028, dopo quelli relativi ai quadrienni 2012-2015 (messaggio n. 6524), 2016-2019 (messaggi n. 7140 e 7543) e 2020-2023 (messaggio n. 7733).

La spesa per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico del solo anno 2024 è stata eccezionalmente approvata dal Gran Consiglio con il Preventivo 2024, a fronte della decisione della Confederazione di armonizzare i crediti d'impegno quadriennali per il traffico regionale viaggiatori (TRV) con le convenzioni sulle prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria e le chiavi di ripartizione delle partecipazioni cantonali, pure quadriennali, a partire dal 2025 (risoluzione governativa n. 2055 del 26 aprile 2023).

## Sommario

<b>1</b>	<b>Politica coordinata della mobilità e ruolo del trasporto pubblico .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Finanziamento del trasporto pubblico .....</b>	<b>4</b>
2.1	Quadro normativo .....	4
2.2	Finanziamento attuale secondo la tipologia di linee .....	6
2.3	Procedura di ordinazione e competenze .....	7
<b>3</b>	<b>Offerta del trasporto pubblico: situazione attuale ed evoluzione .....</b>	<b>9</b>
3.1	Situazione attuale .....	9
3.2	Sviluppo dell'offerta .....	12
3.3	Progetti .....	14
3.4	Potenziamento Locarno – Intragna (ferrovia delle Centovalli) .....	16
<b>4</b>	<b>Sviluppo della domanda .....</b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>Credito quadro 2025-2028 .....</b>	<b>22</b>
5.1	Bilancio dei precedenti crediti quadriennali .....	22
5.2	Parametri di riferimento per il credito quadro 2025-2028 .....	24
5.3	Quantificazione del credito quadro 2025-2028 .....	25
<b>6</b>	<b>Piano direttore, linee direttive e piano finanziario .....</b>	<b>26</b>
6.1	Piano direttore .....	26
6.2	Linee direttive .....	26
6.3	Piano finanziario .....	26
<b>7</b>	<b>Conclusione .....</b>	<b>27</b>
<b>8</b>	<b>Indice delle figure .....</b>	<b>28</b>
<b>9</b>	<b>Indice delle tabelle .....</b>	<b>28</b>

## 1 Politica coordinata della mobilità e ruolo del trasporto pubblico

Da oltre 25 anni il Cantone, con il concorso delle Commissioni regionali dei trasporti (CRT) e dei Comuni, si impegna per una politica coordinata della mobilità.

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 – individuale motorizzato, 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 quello di garantire al nostro Cantone buone condizioni di accessibilità a supporto dello sviluppo socio-economico e 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. Questa politica comporta per gli enti pubblici spese importanti sia in investimenti per nuove infrastrutture e per il mantenimento di quelle esistenti, sia in costi di gestione. Lo sviluppo dei trasporti pubblici (rete ferroviaria e di autobus nel traffico regionale e urbano) vuole mettere a disposizione della popolazione e dei turisti un'attrattiva possibilità di spostarsi a costi accessibili e con un impatto ambientale modesto. Negli agglomerati, le aree più congestionate dal traffico, il trasporto pubblico svolge pure il ruolo di sgravare le strade offrendo per molti spostamenti un'alternativa concorrenziale all'uso dell'automobile.

Talvolta si constata come il trasporto pubblico sia ancora da molti considerato un mezzo inadeguato, con tempi di viaggio lunghi, scomodo da utilizzare e finanziariamente oneroso. Queste considerazioni si rivelano molto spesso legate alla scarsa conoscenza della situazione e dell'evoluzione che questo modo di trasporto ha conosciuto negli anni. Campagne volte a invogliare a provare il trasporto pubblico (promozione e informazione rispettivamente titoli di trasporto a prezzi particolarmente convenienti) dimostrano che, una volta superata la "diffidenza" iniziale, gli utenti che ne scoprono i vantaggi utilizzano regolarmente il trasporto pubblico, spesso in combinazione con l'automobile o altri mezzi individuali (bicicletta, e-bike o scooter).

Con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri a dicembre 2020 (offerta completa da aprile 2021) la rete dei trasporti pubblici su ferro è stata riorganizzata e buona parte dei treni utilizzano ora la nuova galleria. Essa ha avvicinato fortemente Lugano a Bellinzona (il tempo di viaggio si è ridotto a circa 15 minuti) e Lugano a Locarno (circa 30 minuti senza interscambio a Giubiasco e con fermata in tutte le stazioni tra S. Antonino e Locarno).

Quest'opera rappresenta una pietra miliare dello sviluppo della rete di treni regionali TILO avviata 20 anni fa e ha avvicinato gli agglomerati ticinesi portando una vera rivoluzione per la mobilità nel nostro Cantone. Oltre al dimezzamento dei tempi di percorrenza tra Sotto- e Sopraceneri le frequenze sono in costante aumento grazie all'incremento delle prestazioni di trasporto (+65% di treni-km).

Nonostante il potenziamento dell'offerta sia avvenuto in un periodo storico sfavorevole legato alla pandemia da COVID-19 e alle restrizioni che la stessa ha imposto, la rispondenza dell'utenza ha superato già nel 2022 e, ancor più nel 2023, le più rosee aspettative dimostrando come la politica intrapresa stia dando i frutti sperati. Il potenziale di crescita è ancora ampio e occorre insistere in modo mirato sia nella promozione dell'offerta sia nell'adattamento dell'intera catena di trasporto. Coincidenze snelle tra i

servizi bus e la rete ferroviaria durante tutto il giorno su tutto il territorio sono un punto di forza dell'offerta introdotta nel 2021.

Le previsioni di crescita della popolazione, le tendenze della nostra società, il cambiamento climatico e sfide territoriali e ambientali impongono di continuare sulla via tracciata per garantire adeguate condizioni di mobilità anche in futuro e completare le lacune oggi esistenti nell'offerta di trasporto.

Compatibilmente con la disponibilità finanziaria degli enti pubblici, compito del Cantone e dei Comuni sarà anche in futuro di ottimizzare l'offerta di trasporto potenziandola laddove necessario e razionalizzando la spesa in funzione delle esigenze e della rispondenza dell'utenza.

## 2 Finanziamento del trasporto pubblico

### 2.1 Quadro normativo

Il servizio di trasporto pubblico regionale e urbano non è commercialmente redditizio. In quasi tutti i casi i ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di trasporto (biglietti e abbonamenti) e degli introiti accessori (pubblicità, ecc.) non coprono i relativi costi. Pertanto le prestazioni del trasporto pubblico sono indennizzate da Confederazione, Cantoni e Comuni.

Le norme che regolano il finanziamento del trasporto pubblico sono le seguenti:

- Legge federale sul trasporto di viaggiatori del 20.03.2009 (LTV) e relative ordinanze;
- Legge cantonale sui trasporti pubblici del 6.12.1994 (LTPub).

L'offerta finanziaria per le prestazioni richieste che le imprese di trasporto presentano agli enti pubblici è strutturata in linee e settori di competenza. Nel conto di previsione di un'offerta devono essere rispettati i principi di causalità e della contabilità a costi completi.

Gli **introiti** includono le entrate derivanti dalla vendita dei titoli di trasporto (abbonamenti e biglietti), siano essi della Comunità tariffale Arcobaleno (CTA) o del Servizio diretto nazionale (SDN, la tariffa nazionale calcolata sulle distanze), nonché le entrate accessorie quali ad esempio quelle legate alla pubblicità.

Il **costo non coperto**, risultante dalla differenza tra costi totali e introiti, costituisce l'**indennità** che i committenti versano all'impresa di trasporto per il servizio erogato.

La LTV indica che la Confederazione e i Cantoni indennizzano le imprese di trasporto per i costi non coperti dell'offerta di trasporto da essi ordinata congiuntamente nell'ambito del traffico regionale viaggiatori (TRV). Conformemente all'Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV), le linee che servono al collegamento capillare delle località (cioè che non distano di regola più di 1.5 km dal punto di raccordo più vicino con il resto della rete TRV) non vengono indennizzate dalla Confederazione. Le quote di finanziamento assegnate ai Cantoni sono definite nell'ambito dei fondi federali per il TRV (art. 14 cpv. 2 OITRV).

I servizi turistici (ad esempio funivie e funicolari turistiche, Ferrovia Monte Generoso e gran parte della navigazione) e il traffico ferroviario a lunga distanza (linee FFS EuroCity, InterCity e InterRegio) non rientrano fra le linee beneficiarie di indennità. L'offerta a lunga distanza è definita dalle imprese concessionarie su base e in accordo con l'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Si tratta di un'offerta definita "di mercato", che deve finanziarsi con i soli proventi della vendita dei titoli di trasporto e per la quale non ci sono sovvenzioni da parte dell'ente pubblico a copertura di eventuali perdite d'esercizio.

Le normative federali indicano pure che i committenti sono tenuti ad indennizzare le imprese di trasporto per i mancati introiti derivanti da facilitazioni tariffali da essi decise. È il caso per la CTA: poiché il costo degli abbonamenti e dei biglietti risulta più contenuto rispetto alla tariffa del sistema nazionale (SDN), la differenza di introiti va indennizzata da parte del Cantone e dei Comuni. La LTPub definisce la ripartizione in parti uguali tra Cantone e Comuni<sup>1</sup>.

Lo schema seguente riassume la suddivisione della copertura dei costi di produzione del servizio da parte delle imprese di trasporto secondo la tipologia di introito.

Costi di produzione del servizio	Introiti viaggiatori	→	Vendita di titoli di trasporto (abbonamenti, biglietti)
	Introiti accessori	→	Pubblicità, redditi da attività accessorie, altro
	Indennità per facilitazioni tariffali	→	Finanziata da Cantone (50%) e Comuni (50%) <sup>1</sup>
	Indennità di trasporto	→	Finanziata da Confederazione, Cantone e Comuni

La LTPub regola l'allestimento e la definizione dell'offerta di trasporto pubblico nonché il finanziamento da parte di Cantone e Comuni. A tal proposito essa distingue tra diverse tipologie di linee (artt. 3 e 29), che sono riassunte nello schema seguente.

<sup>1</sup> LTPub art. 30 cpv. 2 lett. b)

## 2.2 Finanziamento attuale secondo la tipologia di linee

Secondo le attuali disposizioni di legge le aliquote di finanziamento delle indennità da parte dei committenti sono le seguenti.

Tipologia di linee sec. LTPub		Esempi	Denominazione abbreviata <sup>2</sup>	Partecipazione attuale		
				CH	TI	Com.
Linee di importanza cantonale	linee regionali secondo le normative federali	Treni TILO/FART/FLP Bus regionali nelle valli e nelle periferie	<b>Linee regionali LTV</b>	Si 58%	Si 31.45% <sup>3</sup>	Tutti i Comuni 11.55% <sup>3</sup>
	linee che servono località periferiche o servizi centrali	Airolo–Nante, Muggio–Scudellate	<b>Linee regionali LTPub</b>	No	Si 72.5% <sup>3</sup>	Tutti i Comuni 27.5% <sup>3</sup>
	linee transfrontaliere	Bus Chiasso–Como–S. Fermo				
	linee urbane d'interesse regionale	Linee 1-7 TPL, Linee 3,4,5,7,8 AMSA, Linee 1,3,4,7 FART	<b>Linee urbane</b>	No	Si 50%	Comuni serviti 50% <sup>4</sup>
	linee che servono i posteggi Park and Ride	Linea 8 TPL				
Linee di importanza locale	linee che servono capillarmente i quartieri	Linee 9,10,15-18 TPL, Linee 4 e 8 AP/tpb	<b>Linee locali</b>	No	No	100% <sup>5</sup>
	servizi supplementari rispetto alle linee di	Bus notturno Bellinzona, Capriasca Night Express				

Tabella 1: Tipologia di linee e finanziamento dell'indennità di trasporto; stato: 2024

L'aliquota di partecipazione della Confederazione al traffico regionale viaggiatori per gli anni 2020-2024 è stata del 57%. Per il periodo 2025-2028 la stessa è stata fissata al 58%.

Il finanziamento delle linee TRV da parte della Confederazione può tuttavia essere solo parziale. Esso è infatti limitato da due fattori:

- la quantità di offerta per linea: la Confederazione utilizza dei parametri relativi alla domanda di utenza per determinare la quantità di offerta finanziabile (misurata in coppie di corse giornaliere); per talune linee dunque un certo numero di corse (definito "eccedenza di offerta") risulta a carico di Cantone e Comuni secondo le regole delle linee regionali LTPub;
- la disponibilità finanziaria complessiva della Confederazione per il trasporto pubblico: l'importo effettivamente disponibile viene definito dal Parlamento e, in taluni casi, non

<sup>2</sup> Categorie utilizzate nel seguito del presente documento

<sup>3</sup> LTPub art. 30 cpv. 1 lett. a)  
ripartizione tra Cantone e Comuni dell'onere al netto dei contributi federali (Cantone 72.5%, Comuni 27.5%)

<sup>4</sup> LTPub art. 30 cpv. 1 lett. b)

<sup>5</sup> LTPub art. 34

copre integralmente la quota d'indennità nel traffico regionale (cosiddetta "quota cantonale"); la parte non coperta dalla Confederazione è denominata "superamento di quota" ed è a carico di Cantone e Comuni secondo le regole delle linee regionali LTPub.

La quota comunale per le linee regionali è attualmente al valore massimo previsto dalla LTPub (27.5%).

### 2.3 Procedura di ordinazione e competenze

L'OITRV disciplina le disposizioni per il versamento dell'indennità per i costi non coperti dell'offerta di trasporto nel traffico regionale viaggiatori ordinata congiuntamente da Confederazione e Cantoni nonché la **procedura di ordinazione** delle prestazioni.

La LTPub definisce invece le modalità per l'attuazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico a livello cantonale. L'offerta di trasporto per le linee d'importanza cantonale si fonda sugli indirizzi della pianificazione elaborata a livello regionale e comprende:

- 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.

Il Consiglio di Stato, su proposta delle Commissioni regionali dei trasporti e in collaborazione con i Municipi e le imprese di trasporto interessate, allestisce l'offerta di trasporto per ciascun comprensorio regionale, la coordina per l'intero Cantone e ne verifica periodicamente l'efficacia.

Le modifiche sostanziali dell'offerta (riorganizzazioni importanti della rete di trasporto pubblico, come è stato il caso per il 2021 con l'apertura della galleria di base del Ceneri) sono adottate dal Consiglio di Stato ed intimate ai Comuni interessati, i quali possono presentare opposizione al Gran Consiglio. Quest'ultimo approva l'offerta di trasporto, vota i crediti necessari alla sua esecuzione e decide le opposizioni dei Comuni.

Le modifiche non sostanziali (ad esempio l'istituzione o la modifica di singole linee oppure modifiche puntuali di prestazioni e orari) vengono per contro decise dal Consiglio di Stato.

Le prestazioni svolte dalle imprese di trasporto vengono ordinate a scadenza biennale (per i periodi d'orario 2025-26, 2027-28, ecc.) dai committenti. Questi ultimi sottoscrivono con le imprese di trasporto a preventivo un **mandato di prestazione** (contratto di diritto pubblico) sulla base di un'offerta presentata in forma di contabilità analitica nella quale vengono definite le prestazioni (quantità), i costi di gestione, gli introiti e l'indennità riconosciuta. Il Cantone conduce la procedura di ordinazione, alla quale partecipa anche la Confederazione per il TRV, richiede alle imprese le offerte, ne cura la negoziazione e sottoscrive i mandati di prestazione.

Gli investimenti per i mezzi d'esercizio necessari all'esecuzione del mandato di prestazione (officine, rimesse bus, veicoli, ecc.) sono attuati dalle imprese facendo capo a mezzi propri o fondi esterni (ad esempio prestiti bancari). I costi consecutivi di questi investimenti (interessi del capitale, ammortamenti) vengono poi inclusi nel mandato di

prestazione sotto forma di costi di gestione annui. Gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto (strade e fermate per le linee bus, binari e stazioni per le linee ferroviarie) sono attuati tramite un finanziamento separato. Le strade sono messe a disposizione dal proprietario (Cantone risp. Comuni); le infrastrutture ferroviarie sono finanziate dalla Confederazione tramite il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), alimentato da varie fonti, tra le quali vi sono contributi annuali da parte dei Cantoni secondo una specifica chiave di riparto. L'importo a carico del nostro Cantone è attualmente di circa 24 milioni di franchi.

I compiti degli attori attivi nel settore dei trasporti pubblici possono essere riassunti come segue.

### 2.3.1.1 Committenti

I committenti del trasporto pubblico sono responsabili di:

- decidere l'offerta di prestazioni dei servizi di trasporto pubblico;
- ordinare le prestazioni (prestazioni definite sulla base della pianificazione superiore e di lungo termine in ambito ferroviario<sup>6</sup> rispettivamente dei Programmi d'agglomerato per quanto concerne i centri urbani e le regioni adiacenti);
- finanziare l'offerta sulla base delle convenzioni stipulate (mandati di prestazione);
- decidere e finanziare eventuali facilitazioni tariffali;
- monitorare l'evoluzione dei servizi dal profilo finanziario, quantitativo e qualitativo.

### 2.3.2 Imprese di trasporto

Le imprese di trasporto svolgono le **prestazioni** di trasporto ordinate dai committenti, curando in particolare:

- le modalità d'esercizio (scelta adeguata dei mezzi d'esercizio – veicoli e personale –, rispetto degli orari, coincidenze, garanzia della catena di trasporto);
- l'impiego di veicoli adeguati al contesto spaziale e alla domanda (linea, fascia oraria);
- l'informazione all'utenza (su orari, prezzi, tempi di percorrenza, informazioni alle fermate e sui veicoli ed in caso di interruzioni e/o disturbi di servizio);
- la distribuzione dei titoli di trasporto (gestione distributori automatici alle stazioni ed alle fermate, sui veicoli, rete sportelli con personale, ...);
- la sicurezza (prevenzione di atti di vandalismo, prevenzione degli incidenti, piani da attuare in caso di imprevisti o incidenti, ...);
- l'ottimizzazione dei processi produttivi per minimizzare i costi e i contributi versati dagli enti pubblici;
- il monitoraggio dell'uso dei servizi (conteggi dell'utenza);
- la gestione di segnalazioni e reclami dell'utenza.

<sup>6</sup> Cfr. Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF), fasi di ampliamento (FA) 2025 e 2035.



### 3 Offerta del trasporto pubblico: situazione attuale ed evoluzione

#### 3.1 Situazione attuale

Il sistema dei trasporti pubblici in Ticino si fonda su tre elementi principali, descritti in sintesi come segue:

- la **“spina dorsale” ferroviaria** costituita dalle linee Basilea/Zurigo–Bellinzona–Lugano–Milano e Bellinzona–Locarno (–Domodossola). Essa svolge una funzione primordiale nel garantire i collegamenti internazionali, nazionali e quelli tra le regioni del Cantone (rete ferroviaria regionale Ticino–Lombardia TILO, ferrovie Lugano–Ponte Tresa FLP e Locarno–Domodossola FART);
- i **servizi regionali**, che assumono il ruolo di raccolta e distribuzione dell’utenza dai nuclei urbani e regionali alla periferia e viceversa. Essi collegano gran parte delle località del Cantone garantendo in periferia un’offerta di base a tutta la popolazione;
- i **servizi urbani** che, con frequenze elevate, si concentrano nei quattro agglomerati; essi concorrono in maniera decisiva a contenere l’impatto ambientale e a ridurre la pressione su una rete stradale molto carica.

Negli ultimi 25 anni, i servizi di trasporto pubblico hanno conosciuto un’estensione delle prestazioni, modulata in funzione dei bisogni effettivi e delle potenzialità di mercato. Oggi il trasporto pubblico, con la sua presenza capillare sull’intero territorio, ha assunto nelle aree suburbane una funzione complementare, in costante crescita, all’uso del trasporto individuale motorizzato.

Per gli spostamenti tra gli agglomerati e per quelli all’interno delle aree urbane, il ruolo dei mezzi pubblici è concorrenziale rispetto al traffico motorizzato, mentre risulta meno significativo per gli spostamenti di svago o per gli acquisti (con un buon margine di crescita della domanda), nonché nelle zone discoste.

L’attuale rete dei trasporti pubblici e gli orari completi sono disponibili sul sito [www.ti.ch/trasporti](http://www.ti.ch/trasporti).

Messaggio n. 8433 del 29 maggio 2024

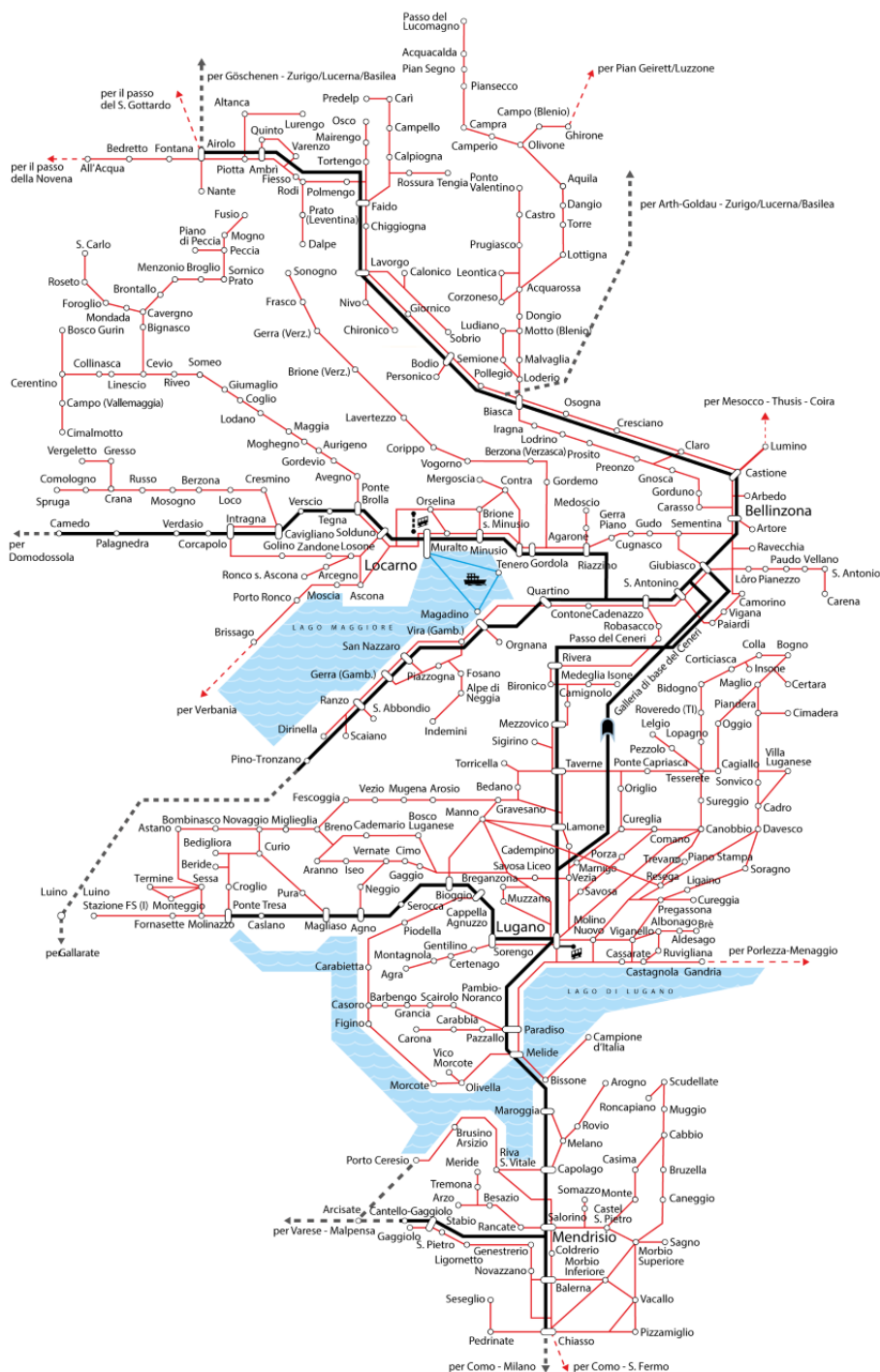


Fig. 1: Struttura della rete di trasporto pubblico in Ticino

La rete ferroviaria regionale TILO è stata introdotta a dicembre 2004 e funge da struttura portante per tutto il trasporto pubblico in Ticino, collegando sistematicamente i diversi centri urbani del Cantone e rendendo più sostenibile la mobilità transfrontaliera. Da subito ha riscosso un grande successo in termini di utenza e nel corso degli anni il servizio è stato costantemente ampliato, in modo particolare nel momento dell'apertura della Ferrovia Mendrisio–Varese (gennaio 2018) e della galleria di base del Monte Ceneri (dicembre 2020 e aprile 2021).

Messaggio n. 8433 del 29 maggio 2024

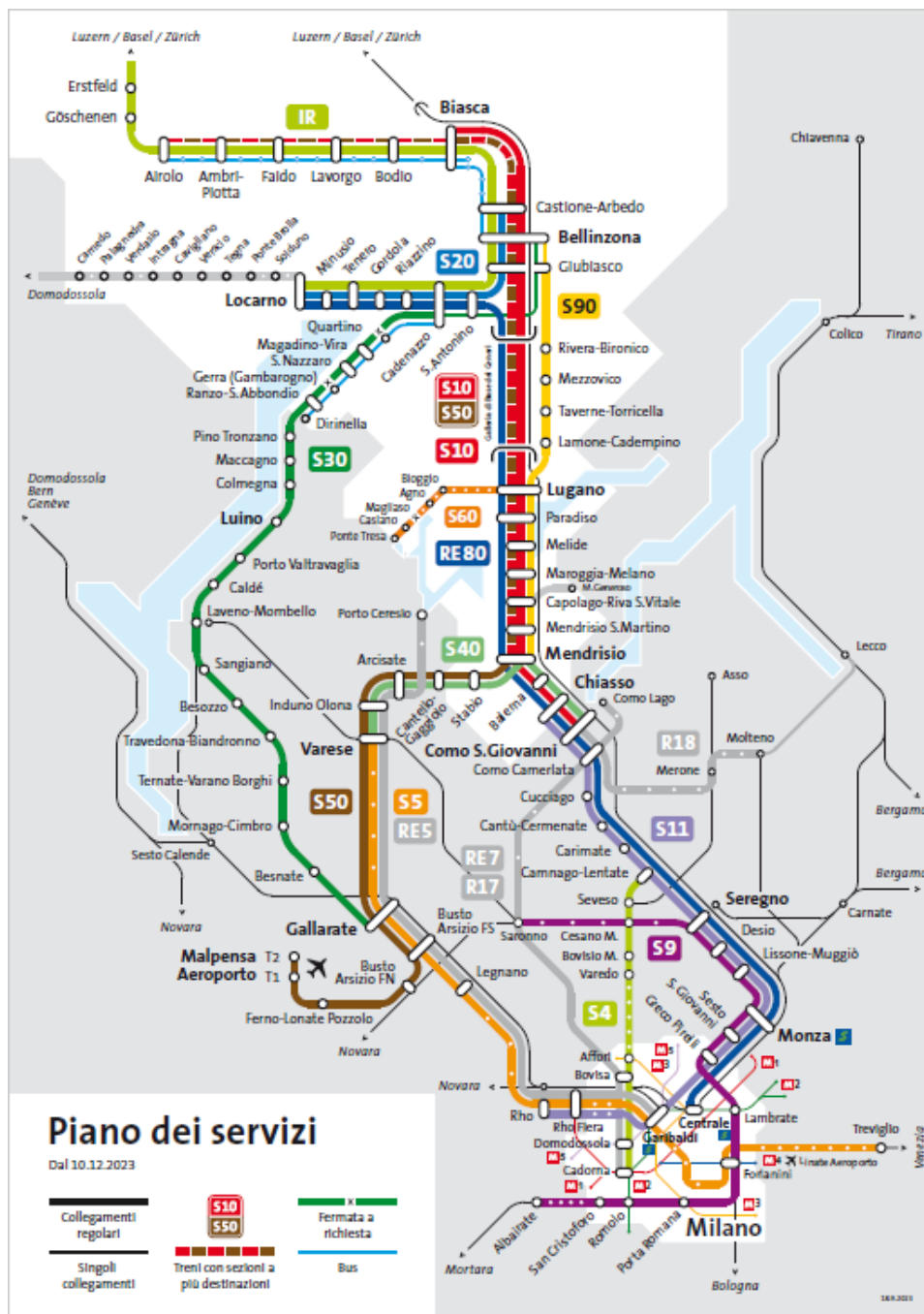


Fig. 2: Piano dei servizi TILO da orario 2024

Attualmente il servizio ferroviario regionale TILO è composto dalle linee seguenti:

- S10 Biasca–Bellinzona–Lugano–Mendrisio–Chiasso–Como,
- S20 Castione-Arbedo–Bellinzona–Giubiasco–Cadenazzo–Locarno,
- S30 Cadenazzo–Luino–Laveno–Gallarate,
- S40 Como–Chiasso–Mendrisio–Varese,
- S50 Biasca–Bellinzona–Lugano–Mendrisio–Varese–Malpensa,
- RE80 Locarno–Lugano–Mendrisio–Chiasso–Milano,
- S90 Giubiasco–Riviera-Bironico–Lugano–Mendrisio.

Gli agglomerati del Cantone sono collegati tra di loro ogni 30 minuti su tutto l'arco della giornata, così come con Como e Varese. Esso è inoltre integrato con la rete ferroviaria a lunga distanza costituita dai treni EuroCity (EC) Milano–Chiasso–Lugano–Bellinzona–Zurigo/Basilea e Intercity (IC) Lugano–Bellinzona–Zurigo/Basilea.

Della rete ferroviaria regionale fanno parte anche le linee FLP Lugano–Ponte Tresa (S60) e FART Locarno–Camedo–Domodossola (R70, PE72, RE73).

Fa parte della rete di trasporto pubblico regionale anche una linea di collegamento lacustre sul Lago Maggiore (SNL 351 Locarno–Magadino), la quale garantisce il collegamento diretto della regione Gambarogno a Locarno.

La rete bus urbana e regionale è stata costantemente adattata nel corso degli anni per adeguarsi alle crescenti necessità di mobilità e allo sviluppo degli orari della rete ferroviaria regionale TILO, assicurando le coincidenze tra i due sistemi di trasporto presso le numerose stazioni presenti sul territorio cantonale. Attualmente sono in servizio 92 linee regionali e 21 linee urbane.

Il quadro finanziario attuale e i dati principali concernenti l'offerta regionale e urbana sono i seguenti:

	<b>Linee regionali</b>	<b>Linee urbane</b>	<b>Totale</b>
Prestazioni km produttivi	22.0 mio	6.0 mio	<b>28.0 mio</b>
Costo totale (CHF)	270.2 mio	67.0 mio	<b>337.2 mio</b>
Indennità totale (CHF)	179.3 mio	41.9 mio	<b>221.2 mio</b>
di cui a carico:			
<i>Confederazione (CHF)</i>	<i>82.0 mio</i>	<i>0.0 mio</i>	<b><i>82.0 mio</i></b>
<i>Cantone (CHF)</i>	<i>67.3 mio</i>	<i>20.2 mio</i>	<b><i>87.5 mio</i></b>
<i>Comuni (CHF)</i>	<i>25.5 mio</i>	<i>20.2 mio</i>	<b><i>45.7 mio</i></b>
<i>Altri enti<sup>7</sup> (CHF)</i>	<i>4.5 mio</i>	<i>1.5 mio</i>	<b><i>6.0 mio</i></b>

Tabella 2: Prestazioni, costi e indennità del trasporto pubblico nel 2024

### 3.2 Sviluppo dell'offerta

La strategia di sviluppo persegue un duplice obiettivo: da un lato offrire il trasporto pubblico come valida alternativa agli spostamenti individuali motorizzati all'interno degli agglomerati e tra i centri urbani e dall'altro garantire un servizio di base nelle aree periferiche.

Questa impostazione si traduce nei principi di servizio seguenti:

- assicurare un'offerta di base per chi non dispone di un mezzo individuale di trasporto motorizzato;
- garantire un'offerta concorrenziale laddove esiste un potenziale di domanda;
- promuovere un'offerta mirata supplementare dove vi è saturazione stradale e carichi ambientali rilevanti.

<sup>7</sup> L'importo a carico degli "altri enti" comprende le indennità per prestazioni supplementari del trasporto pubblico, tra cui gli oneri per l'integrazione del trasporto degli scolari nel trasporto pubblico di linea a carico anche dei Comuni, e la quota parte del Canton Grigioni per la linea intercantonale 214 Bellinzona–Castione–Mesocco.

Questa strategia porterà in un orizzonte di medio e lungo termine a promuovere un'offerta basata sui seguenti principi.

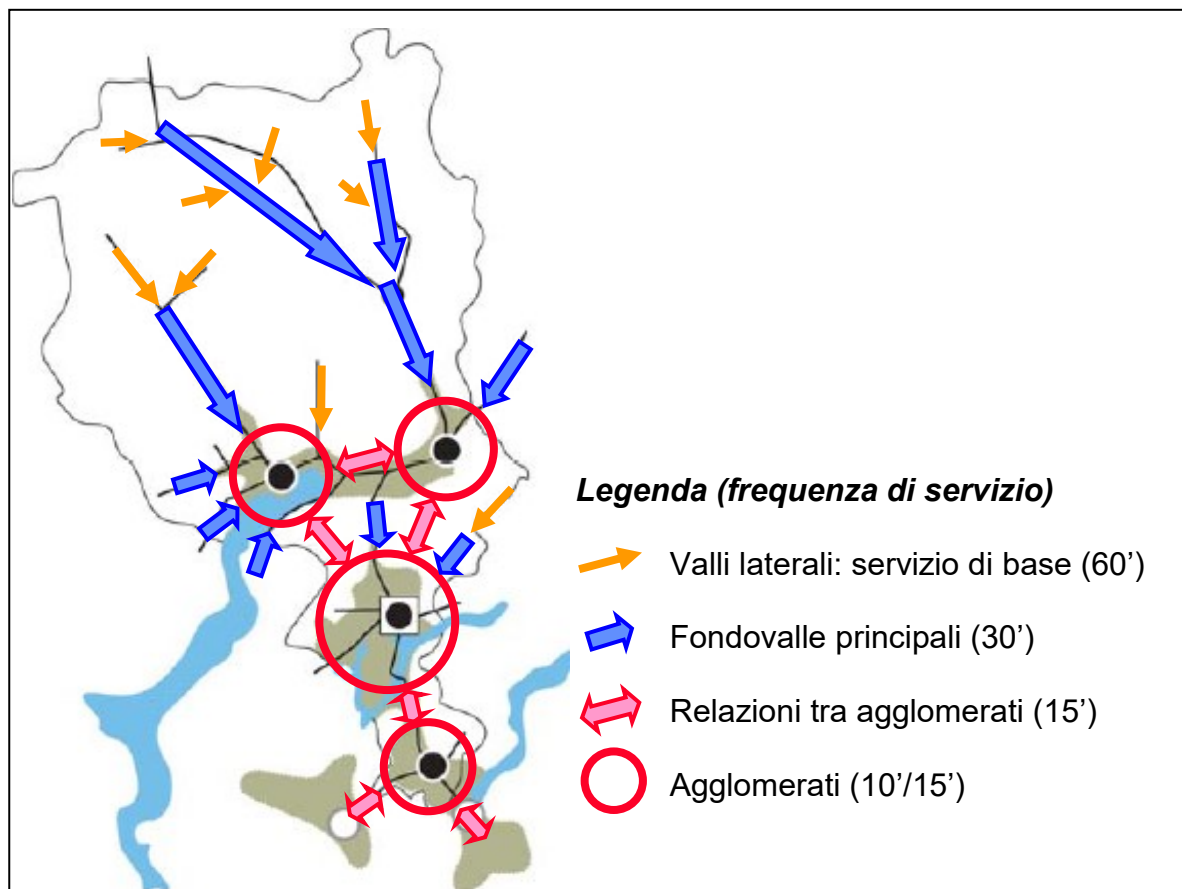


Fig. 3: Principi di servizio a medio e lungo termine

- La Rete tram-treno del Luganese (RTTL), la rete TILO e le reti bus urbane all'interno degli agglomerati, con una cadenza ogni 10/15 minuti, si porranno quale alternativa all'automobile per la maggior parte degli spostamenti, sia sistematici sia saltuari.
- Nei fondovalle e nelle periferie, le linee regionali (il servizio ferroviario FART e il servizio su gomma) garantiranno un'offerta in genere con corse ogni 30 minuti orientata principalmente agli spostamenti sistematici (pendolari), al turismo e agli spostamenti per acquisti e svago.
- Nelle valli laterali e per le località discoste, le linee bus regionali offriranno un servizio di base con corse verso i propri centri di riferimento (frequenza una corsa ogni 60 minuti o puntualmente offerta più ridotta in funzione dell'effettivo potenziale di domanda), destinato essenzialmente a coprire le necessità di spostamento di chi non è motorizzato.

A corto termine l'offerta viene adattata puntualmente in funzione dell'evoluzione delle esigenze. I servizi vengono ridotti laddove risultano non rispondere ad un'effettiva necessità di trasporto e vengono completati o modificati secondo i bisogni che emergono

**Messaggio n. 8433 del 29 maggio 2024**

di anno in anno. Ad esempio, a seguito del potenziamento del 2021, diverse corse di alcune linee sono risultate non utilizzate e verranno eliminate e i servizi rimodulati nel 2025.

### 3.3 Progetti

I progetti nel settore dei trasporti pubblici si basano sulle opere attuate dalla Confederazione tramite il Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) e sulle misure proposte nei Programmi d'agglomerato (PA). I progetti sono diversi e l'attuazione avviene in modo scaglionato nel tempo, da una parte con le diverse generazioni di PA e dall'altra con le diverse fasi di ampliamento (FA) PROSSIF.

La tabella seguente fornisce una panoramica dei progetti principali, anche oltre l'orizzonte temporale del presente messaggio (quadriennio 2025-28). Per tutti i progetti di estensione dell'offerta vi è da attendersi un impatto sull'indennità a carico degli enti pubblici: quello ferroviario concernente il potenziamento del servizio a FART delle Centovalli è esposto più in dettaglio nel capitolo 3.4.

<b>FERROVIA</b>			
<b>Progetto</b>	<b>Infrastrutture nuove</b>	<b>Modifiche dell'offerta</b>	<b>Entrata in esercizio<sup>8</sup></b>
Prolungamento sistematico treni IC a Chiasso	Nessuna	Cadenzamento orario IC2/21 tra ZH/BS, Bellinzona, Lugano e Chiasso	Da definire
Potenziamento linea FART delle Centovalli, tratta Locarno – Intragna	3° binario ad Intragna e raddoppio dei binari a Tegna	Cadenzamento semiorario tra Locarno e Intragna con prolungamento orario fino a Camedo	2027
Estensione rete TILO in direzione della Brianza, 1a tappa	Nessuna in Svizzera (elettrificazione Como – Merone)	Cadenzamento orario da/per Molteno (coincidenze da/per Erba e Lecco)	2028
Estensione rete TILO in direzione della Brianza, 2a tappa	Nessuna in Svizzera (elettrificazione Molteno – Lecco)	Cadenzamento semiorario da/per Merone (treni ogni ora da/per Erba e Lecco)	2030
Potenziamento offerta TILO da/per Malpensa Aeroporto	Nessuna	RegioExpress (RE50) sostituisce S50 (Varese – Malpensa), tempi di viaggio più attrattivi tra Lugano, Mendrisio e Malpensa	2030

<sup>8</sup> Generalmente i cambiamenti nell'offerta di trasporto pubblico avvengono una volta l'anno, la seconda domenica di dicembre con il cambio d'orario internazionale. Con la data indicata si intende l'anno d'orario.

## Messaggio n. 8433 del 29 maggio 2024

Potenziamento linea ferroviaria FFS, tratta Bellinzona – Giubiasco	3° binario completo, nuovo binario di attestamento da sud a Bellinzona	Prolungamento linea S90 a Bellinzona, 4° treno ogni ora (TILO) tra Bellinzona e Locarno	2032
Bellinzona Piazza Indipendenza	Nuova fermata	Fermata per linee S10/50, S20 e S90	2032
Rete tram-treno del Luganese (RTTL), 1a tappa	Tratta Manno Suglio – Bioggio Cavezzolo – Lugano Centro	Conversione della linea FLP in RTTL / Adattamento rete bus di adduzione	2033
Potenziamento offerta a lunga percorrenza EC da/per Milano	Nessuna in Svizzera (3° binario a sud di Como per 7 km)	Cadenzamento semiorario tra Zurigo/Basilea, il Ticino e Milano	2035
Potenziamento offerta RE80 da/per Milano	Nessuna in Svizzera (3° binario a sud di Como per 7 km)	Cadenzamento semiorario tra Locarno e Milano	2035

**AUTOLINEE REGIONALI E URBANE**

<b>Progetto</b>	<b>Infrastrutture nuove</b>	<b>Modifiche dell'offerta</b>	<b>Entrata in esercizio</b>
Nodo d'interscambio di San Nazzaro (PALoc)	Nuove fermate bus (di capolinea e per il transito) e allacciamento alla navigazione e alla stazione FFS	Modifica delle linee regionali (navetta lacustre 351 da/per Locarno e collina Gambarogno)	2029
Nodo d'interscambio di Locarno Stazione (PALoc)	Nuove fermate bus (terminal) e ottimizzazione delle infrastrutture	Modifica delle linee regionali e urbane in arrivo/partenza a Locarno Stazione	2029
Elettrificazione linee autobus	Infrastrutture di ricarica nei depositi e puntualmente presso fermate (di capolinea)	Nessuna <sup>9</sup>	Dal 2025
<b>Progetto</b>	<b>Modifiche dell'offerta</b>	<b>Competenza</b>	<b>Entrata in vigore</b>
Arcobaleno piano zone unico	Nessuna	CTA	2025
Arcobaleno transfrontaliero (zone lato Italia)	Maggiore facilità per spostamenti incl. bus (Como, Varese)	Cantone + Partner italiani	Da definire

Tabella 3: Progetti di sviluppo del trasporto pubblico in Ticino

<sup>9</sup> L'elettrificazione è prevista senza impatto sull'offerta di trasporto. Oltre all'impatto ambientale e finanziario dovrebbe quindi cambiare unicamente il comfort di viaggio per l'utente, mentre per i residenti lungo le linee dovrebbe risultare un vantaggio in termini di minore rumore.

Accanto al miglioramento quantitativo dell'offerta di trasporto pubblico (corse, orari, frequenze, tempi di percorrenza) un'attenzione particolare va dedicata alla qualità. La puntualità, il rispetto delle coincidenze, il comfort dei veicoli, un'informazione completa prima e durante il viaggio, la cortesia e competenza del personale sono fattori decisivi per la scelta del trasporto pubblico da parte dell'utenza (cfr. ad esempio la rete TILLO e i veicoli FLIRT o la linea FLP Lugano–Ponte Tresa con i nuovi convogli di tipo tranviario).

Il controllo della qualità è affidato alle imprese di trasporto. Dal 2018 la Confederazione, tramite l'Ufficio federale dei trasporti, ha avviato per tutte le linee del trasporto pubblico regionale il monitoraggio sistematico della qualità. Il nostro Cantone ha deciso di allinearsi estendendolo anche alle linee urbane di importanza cantonale. I rilevamenti dei primi anni hanno permesso la piena trasparenza tra le imprese interessate e i committenti e la tendenza degli indicatori è al miglioramento. La preoccupazione principale è sul fronte della puntualità, in particolare per determinate linee del trasporto pubblico su gomma. A questo proposito sono in corso degli approfondimenti per individuare delle efficaci misure di ottimizzazione, nell'ambito dei Programmi d'agglomerato di quinta generazione (PA 5).

Per quanto concerne l'informazione all'utenza, negli ultimi dieci anni sono stati compiuti importanti passi avanti. Grazie al Sistema di gestione informatizzata dell'esercizio e dell'informazione all'utenza, che coinvolge tutte le imprese di trasporto che operano nel Canton Ticino, è ormai implementato il regolare scambio di dati che garantisce agli utenti informazioni affidabili e in tempo reale, ad esempio se la partenza dalla propria fermata è in orario oppure vi è un ritardo. Ulteriori ottimizzazioni vengono pianificate in funzione degli investimenti (in infrastruttura, veicoli e sistemi informatici).

### **3.4 Potenziamento Locarno – Intragna (ferrovia delle Centovalli)**

La linea ferroviaria Locarno–Camedo–Domodossola, a scartamento ridotto ed essenzialmente a binario unico, è una linea internazionale che oltre a collegare le Terre di Pedemonte e le Centovalli con il resto del Cantone permette – tramite interscambio a Domodossola – di collegare il Locarnese e subordinatamente l'intero Ticino con la Svizzera sud-occidentale (Vallese, Arco lemanico e Oberland bernese) attraverso la linea del Sempione.

La tratta in territorio elvetico di lunghezza di circa 20 km con 13 stazioni è in concessione alle Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) SA, mentre la tratta italiana di circa 30 km è gestita dalla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie (SSIF).

L'offerta attuale è composta dai servizi regionali R70 (Locarno–Intragna–Camedo) e internazionali PE72/RE73 (Locarno–Camedo–Domodossola). I collegamenti interni (R70) sono attivi dalle ore 5:45 (dalle 6:30 da Camedo) alle 00:45 (alle ore 20:30 da Camedo) in direzione di Locarno, mentre nella direzione opposta il servizio è attivo dalle ore 5:30 alle ore 00:30 (ultima corsa in direzione di Camedo ore 19:30) con circa un treno all'ora nell'orario di morbida e due treni all'ora nell'orario di punta (limitato alla tratta Locarno–Intragna e viceversa). I collegamenti internazionali circolano con un cadenzamento pressoché orario dalle ore 8 alle ore 18 (ultima corsa alle ore 19 solamente al venerdì e alla domenica) in direzione di Domodossola e dalle ore 8:30 alle ore 18:30 (ultima corsa alle ore 20:30 solamente al venerdì e alla domenica) in direzione di Locarno.



Con il decreto federale concernente la fase di ampliamento 2035 del PROSSIF del 21 giugno 2019 è stato approvato il potenziamento della linea ferroviaria FART (terzo binario ad Intragna e raddoppio dei binari a Tegna) per offrire la cadenza ogni 30 minuti tra Locarno ed Intragna, il prolungamento orario fino a Camedo e l'integrazione del traffico transfrontaliero a cadenza oraria fino a Domodossola (da definire con SSIF). Entro il 2025 e tenendo in conto il progetto di potenziamento descritto, le FART hanno previsto l'entrata in servizio di otto nuovi elettrotreni, quattro per il servizio regionale e quattro per il servizio internazionale, che permetteranno di sostituire integralmente l'esistente flotta e offrire un servizio più confortevole e soprattutto anche conforme alla Legge sull'eliminazione degli svantaggi nei confronti dei disabili (LDis).

#### **4 Sviluppo della domanda**

Negli ultimi vent'anni, lo sviluppo continuo dell'offerta di trasporto pubblico regionale e urbano su ferro e gomma e l'ottimizzazione del servizio per garantire una catena di trasporto pubblico funzionale e attrattiva per gli utenti, hanno portato a risultati molto positivi. Sicuramente anche gli accresciuti bisogni di mobilità della popolazione e il volume di pendolari (incl. frontalieri) in espansione hanno contribuito a una domanda sempre più importante sui trasporti pubblici.

Nel 2020/21 l'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri (GBC) ha ridotto in maniera importante i tempi di percorrenza tra il Sotto- e il Sopraceneri, ciò che è stato sfruttato quale fulcro per una ristrutturazione della rete ferroviaria e un importante potenziamento anche delle prestazioni su gomma in particolare nelle regioni direttamente interessate (Luganese, Locarnese e Bellinzonese). Al contempo, lo scoppio della pandemia da COVID-19 ha temporaneamente ridotto il numero di spostamenti e gli strascichi di questa situazione hanno condizionato in modo particolare la domanda sui trasporti pubblici. Infatti, il distanziamento delle persone sui mezzi pubblici era un problema concreto – tanto per gli utenti quanto per il personale – e riconquistare la fiducia degli utenti che temporaneamente o non si spostavano oppure optavano per i vettori individuali (automobile o bicicletta) è stata un'importante sfida.

A distanza di oltre tre anni dal potenziamento del 2021 e a circa due anni dalla normalizzazione della situazione sanitaria (eliminazione delle ultime restrizioni nel primo semestre 2022) si può osservare la ripresa della crescita della domanda sul trasporto pubblico che caratterizzava il settore fino al 2019, ma in maniera nettamente più forte grazie all'offerta ora più attrattiva. Di seguito vengono esposti i dati di dettaglio, dapprima della ferrovia (TILO, FLP e FART) e in seguito dell'ambito autobus con una panoramica per regione.

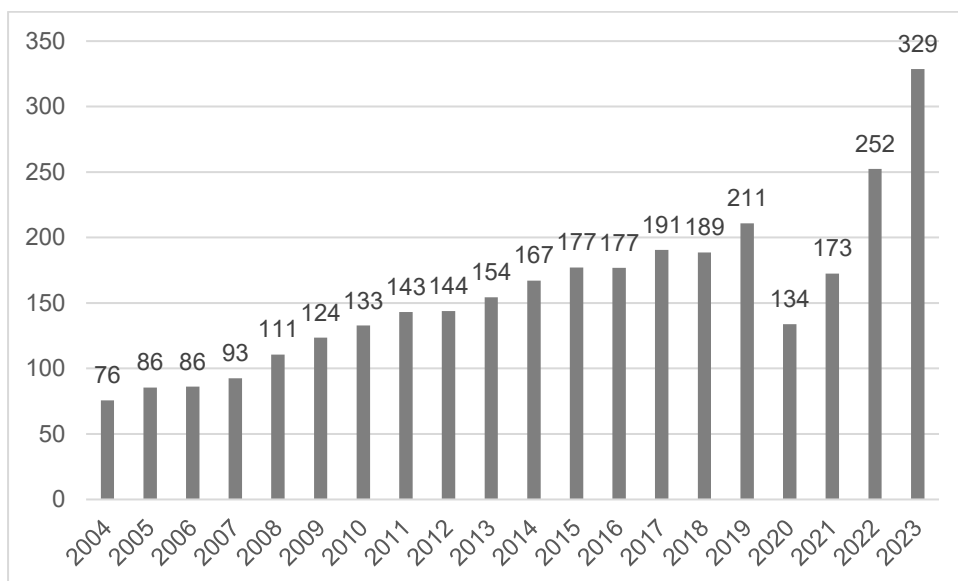


Fig. 4: Distanze percorse dall'utenza dei treni regionali TILO, dal 2004, in milioni di km annui

L'utenza della rete regionale TILO è aumentata in modo importante in seguito alla messa in esercizio della GBC. Tra il 2019 e il 2023 si registra un aumento del 55.8%.

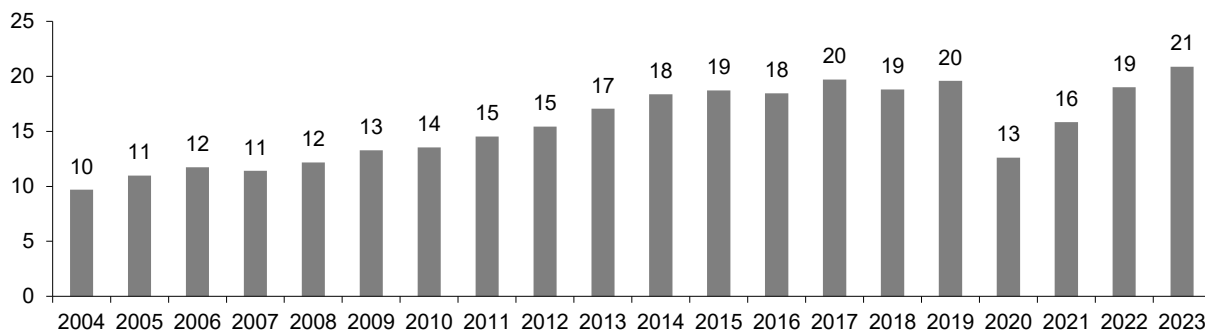


Fig. 5: Distanze percorse dall'utenza della FLP dal 2004, in milioni di km annui

L'utenza della linea S60 Lugano – Ponte Tresa fa registrare un aumento del 6.6% tra il 2019 e il 2023. È da segnalare che in questo periodo è stato completamente rinnovato il materiale rotabile: nel 2021 e 2022 sono entrati in servizio i nove nuovi convogli di tipo tranviario (climatizzati e a pianale ribassato integrale).

Messaggio n. 8433 del 29 maggio 2024

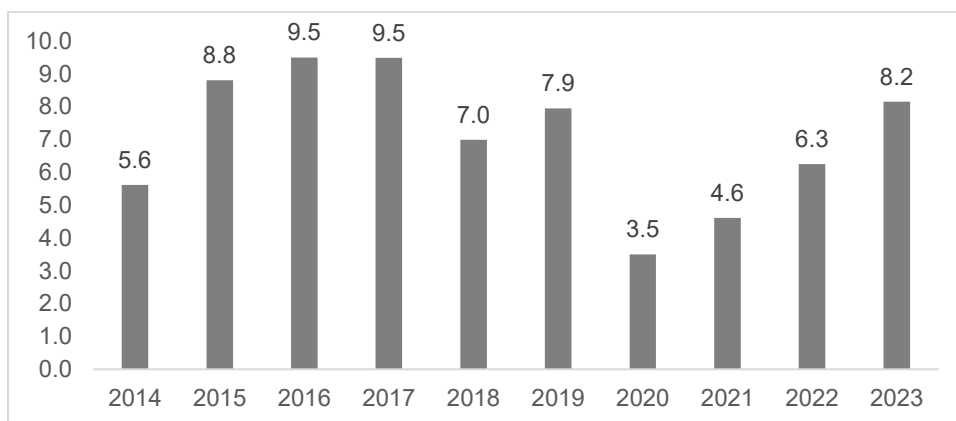


Fig. 6: Distanze percorse dall'utenza delle FART dal 2014, in milioni di km annui

L'utenza della linea ferroviaria delle Centovalli, considerando unicamente la tratta in Svizzera tra Locarno e Camedo, è aumentata del 2.6% rispetto al 2019. È da sottolineare che negli ultimi dieci anni l'offerta della "Centovallina", soprattutto per quanto concerne il traffico internazionale, non è aumentata e, in genere, la domanda è molto condizionata dall'andamento turistico e dalla meteo soprattutto durante la stagione estiva.

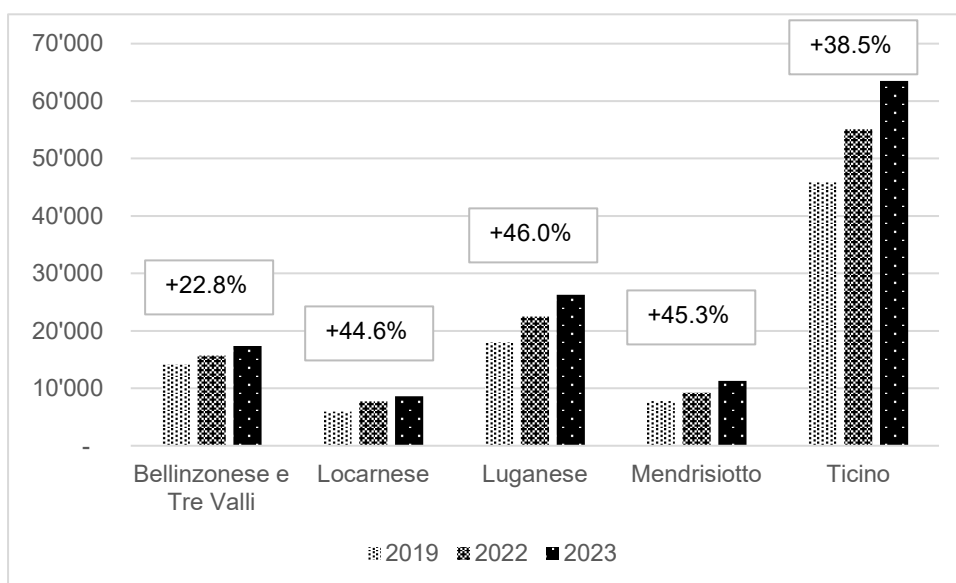


Fig. 7: Utenza alle stazioni ferroviarie dal 2019, in numero di passeggeri saliti sui treni al giorno

Nota: sono compresi i saliti sulle linee del traffico a lunga distanza FFS (treni EC e IC) e SOB (IR), sulle linee regionali TILO, sulle linee FLP e FART/Centovalli.

L'utenza delle stazioni ferroviarie ticinesi ha registrato un notevole aumento tra il 2019 e il 2023. Le regioni del Luganese, Locarnese e Mendrisiotto hanno mostrato incrementi di circa il 45%, mentre nel Bellinzonese e nelle Tre Valli l'aumento si attesta al 23%. La stazione che ha registrato l'incremento maggiore in termini assoluti è Lugano, passando da circa 8'000 saliti al giorno nel 2019 a circa 15'000 saliti nel 2023. Altre stazioni che hanno visto un notevole aumento includono Chiasso, Mendrisio e Bellinzona, con incrementi nell'ordine di 1'500 saliti al giorno. A Locarno l'aumento è di 900 saliti.

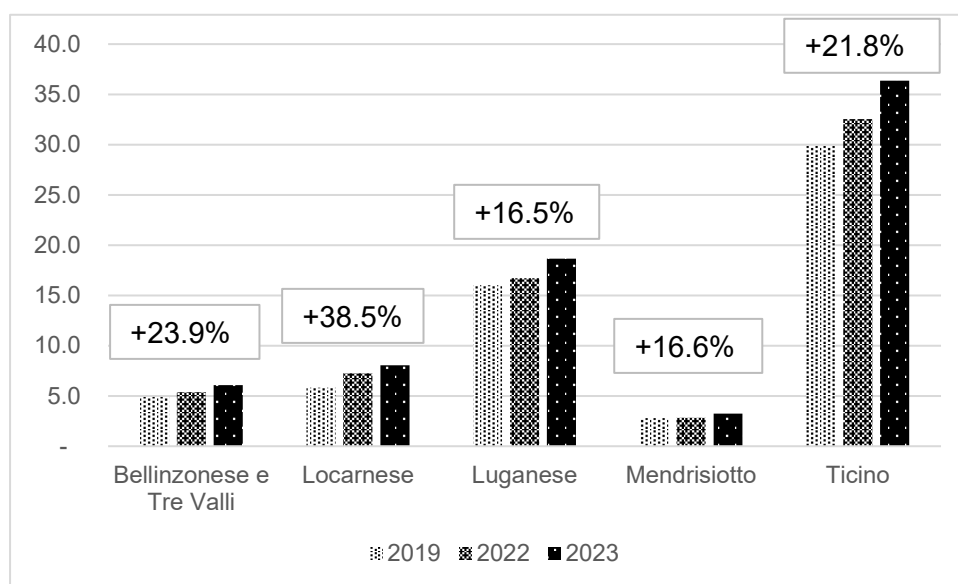


Fig. 8: Passeggeri del trasporto pubblico su gomma dal 2019, in milioni annui

A livello cantonale la domanda di trasporto pubblico su gomma espressa in passeggeri (conteggio dei saliti) è aumentata del 21.8% tra il 2019 e il 2023.

La risposta della popolazione al potenziamento avvenuto nel 2021 si differenzia parecchio a livello regionale. Ricordiamo che al fine di garantire in tutto il territorio cantonale un'offerta omogenea e comparabile in funzione della popolazione servita, il potenziamento è stato maggiore nelle regioni con una qualità iniziale del servizio più bassa e minore nelle regioni con una qualità del servizio già alta. Il Locarnese, la regione dove il potenziamento è stato particolarmente elevato e che ha approfittato in maniera importante dell'apertura della GBC, mostra gli incrementi di utenza più importanti (+38.5%), seguito dal Bellinzonese e Tre Valli (+23.9%), dal Mendrisiotto (+16.6%) e dal Luganese (+16.5%).

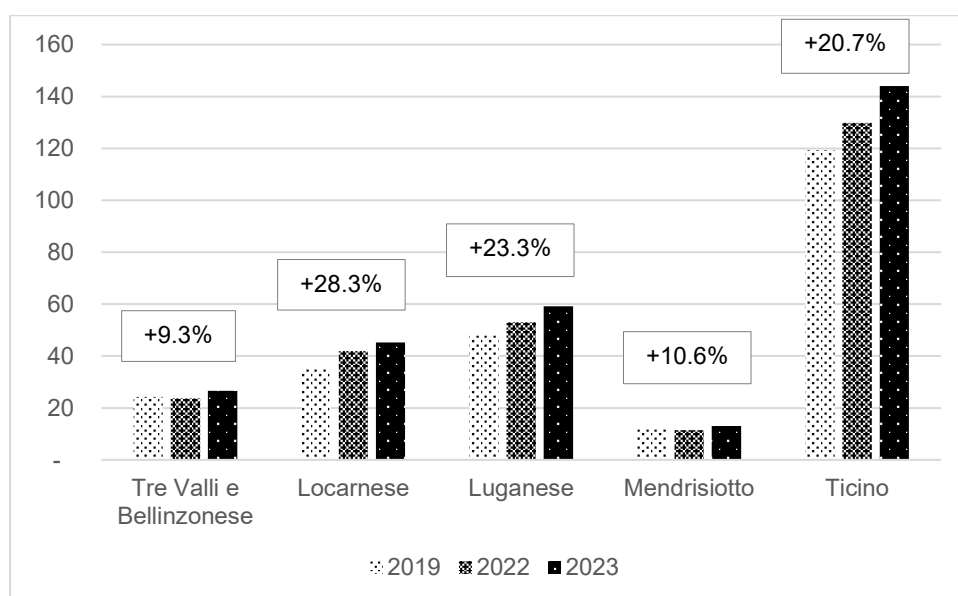


Fig. 9: Distanze percorse dagli utenti del trasporto pubblico su gomma dal 2019 in milioni di km annui

Se a livello cantonale l'evoluzione dei km percorsi dall'utenza (+20.7%) è simile all'evoluzione del numero di saliti (+21.8%), non vale lo stesso considerando le singole regioni. Considerando le distanze percorse è sempre il Locarnese a mostrare gli incrementi maggiori (+28.3%), seguito in questo caso dal Luganese (+23.3%), dal Mendrisiotto (+10.6%) e dal Bellinzonese e Tre Valli (+9.3%).

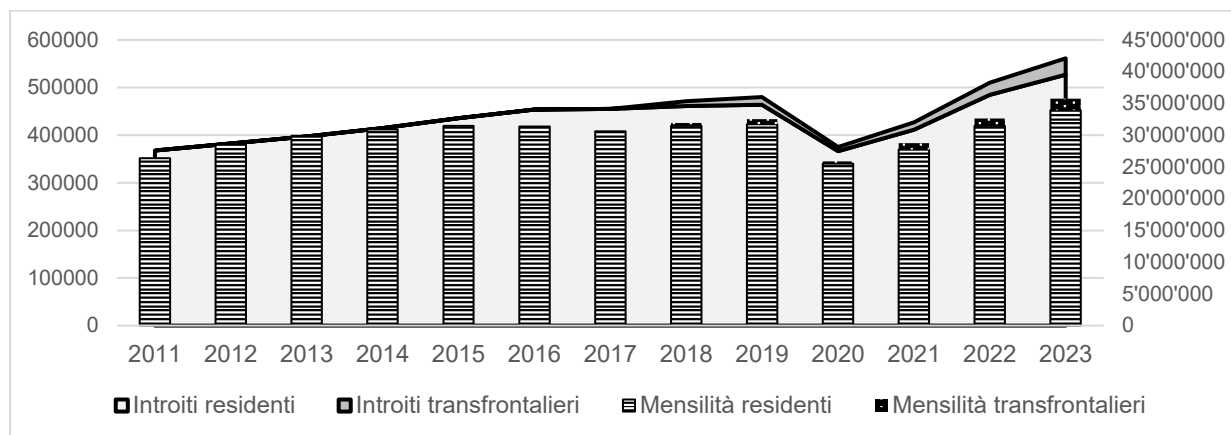


Fig. 10: Mensilità<sup>10</sup> abbonamenti Arcobaleno venduti e relativi introiti in franchi, dal 2011

Nota: asse sinistro: mensilità; asse destro: introiti in franchi

I dati 2023 mostrano un aumento delle mensilità vendute del 10% rispetto al 2019. Concentrandoci sulle mensilità relative agli abbonamenti non transfrontalieri, l'aumento è stato del 6.9%, mentre per quanto riguarda le mensilità relative agli abbonamenti transfrontalieri, l'aumento è stato del 142.1%. È importante notare che l'abbonamento annuale transfrontaliero è stato introdotto solo nel 2020 e i dati del 2019 sugli abbonamenti transfrontalieri riguardano solo i mensili<sup>11</sup>.

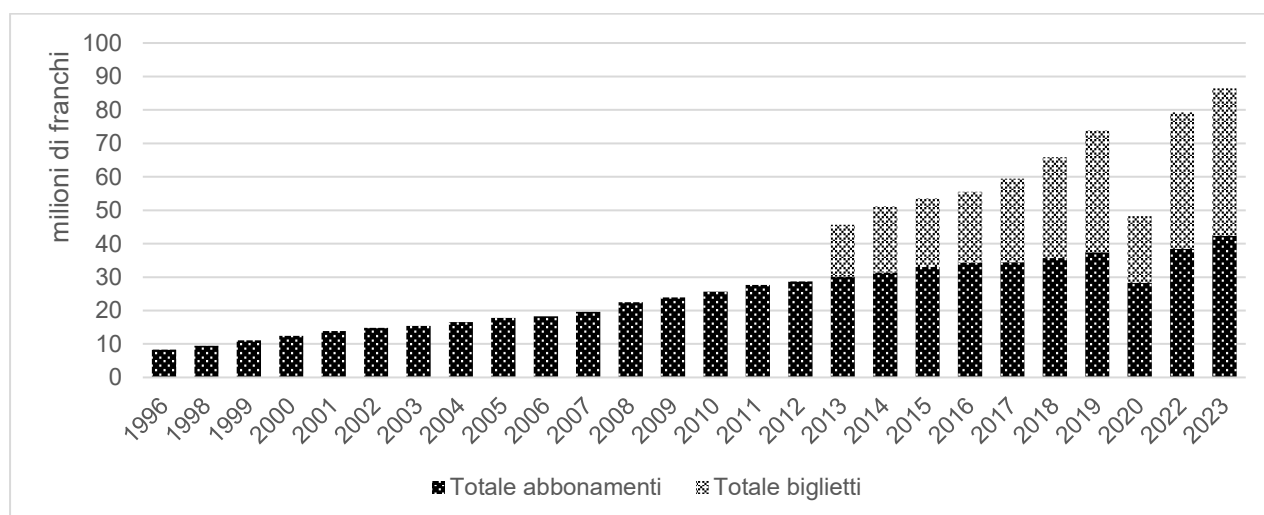


Fig. 11: Introiti CTA, secondo il segmento di vendita, in milioni di franchi, dal 1996

<sup>10</sup> Somma degli abbonamenti mensili venduti e degli abbonamenti annuali moltiplicati per 7 per la categoria dei giovani e per 9 per la categoria degli adulti

<sup>11</sup> È utile ricordare che l'introito di qualsiasi titolo transfrontaliero (abbonamento o biglietto), per quanto concerne la Comunità tariffale Arcobaleno (CTA), è identico a un titolo per il solo perimetro della CTA con il medesimo numero di zone.

**Messaggio n. 8433 del 29 maggio 2024**

L'andamento degli introiti degli abbonamenti segue quello delle mensilità: l'aumento globale tra il 2019 e il 2023 è stato del 16.9% (+13.6% considerando solo gli abbonamenti non transfrontalieri; +113.7% per gli abbonamenti transfrontalieri). Anche gli introiti da biglietti, di cui si dispone del dato solo dal 2013<sup>12</sup>, mostra un aumento importante: +21.4% tra il 2019 e il 2023.

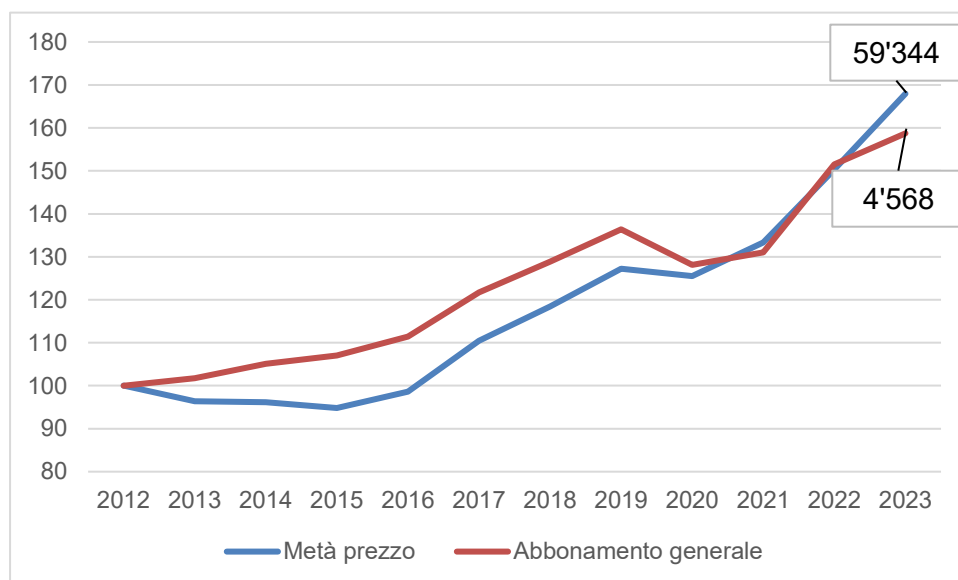


Fig. 12: Numero di abbonamenti metà prezzo e generali, residenti in Ticino, dal 2012 (indice 100=2012)

Nel 2023 sono stati venduti in Ticino 4'568 abbonamenti generali della tariffa nazionale, registrando un incremento del 16.4% rispetto al 2019. Gli abbonamenti metà prezzo sono stati invece 59'344, con un aumento del 32% rispetto al 2019.

Considerando gli abbonamenti Arcobaleno e quelli generali, sono in circolazione quasi 60'000 abbonamenti in capo ad utenti residenti in Ticino.

## 5 Credito quadro 2025-2028

### 5.1 Bilancio dei precedenti crediti quadriennali

Con il messaggio n. 6524 del 30 agosto 2011 e relativo Decreto legislativo è stato stanziato per il quadriennio 2012-2015 un credito quadro di 292.2 milioni di franchi, di cui 232 milioni a carico del Cantone.

Con il messaggio n. 7140 del 4 novembre 2015 e relativo Decreto legislativo è stato stanziato il secondo credito quadriennale per il periodo 2016-2019. A seguito del mancato incasso della tassa di collegamento, che negli intendimenti avrebbe dovuto generare 18 milioni di franchi annui di entrate a parziale copertura della spesa per il trasporto pubblico per gli anni 2017, 2018 e 2019, con il messaggio n. 7543 del 13 giugno 2018 il credito quadriennale 2016-2019 è stato aggiornato portandolo a 290.2 milioni di franchi, di cui 225.4 milioni a carico del Cantone.

<sup>12</sup> Il 1° settembre 2012 è stato introdotto il segmento biglietti della CTA (primo anno intero 2013); precedentemente venivano emessi biglietti legati alle singole imprese di trasporto (sistema non integrato per i viaggi singoli).

Messaggio n. 8433 del 29 maggio 2024

Anno	TI	Comuni TRV	Totale TI e Comuni TRV	Comuni TP urbano
2016	51.5	14.4	65.9	13.1
2017	50.8	14.2	65.0	13.0
2018	54.3	15.3	69.6	13.6
2019	56.8	16.2	73.0	13.9
<b>Totale</b>	<b>213.4</b>	<b>60.1</b>	<b>273.5</b>	<b>53.6</b>

<b>CQ16-19 (M7543)</b>	<b>225.4</b>	<b>64.8</b>	<b>290.2</b>	<b>53.7</b>
------------------------	--------------	-------------	--------------	-------------

<b>Differenza</b>	<b>-12.0</b>	<b>-4.7</b>	<b>-16.7</b>	<b>-0.1</b>
-------------------	--------------	-------------	--------------	-------------

Tabella 4: Spese effettiva 2016-2019 e confronto con credito quadro (dati in milioni di franchi)

Con il messaggio n. 7733 del 16 ottobre 2019 e relativo Decreto legislativo è stato stanziato il terzo credito quadriennale per il periodo 2020-2023 pari a 461.4 milioni di franchi, di cui 355.6 milioni a carico del Cantone. Con lo stesso messaggio è pure stata approvata la nuova offerta di trasporto pubblico denominata "TP 2021". In funzione di tre su quattro anni del nuovo quadriennio (2021-2023) con prestazioni notevolmente potenziate, gli oneri a carico del Cantone, dei Comuni e della Confederazione sono aumentati in maniera importante rispetto ai due quadrienni precedenti.

Anno	TI	Comuni TRV	Totale TI e Comuni TRV	Comuni TP urbano
2020	61.0	17.0	78.0	16.1
2021	83.5	24.0	107.5	19.4
2022	88.6	25.3	113.9	21.5
2023	88.7	25.2	113.9	22.0
<b>Totale</b>	<b>321.8</b>	<b>91.5</b>	<b>413.3</b>	<b>79.0</b>

<b>CQ 20-23 (M7733)</b>	<b>355.6</b>	<b>105.8</b>	<b>461.4</b>	<b>77.0</b>
-------------------------	--------------	--------------	--------------	-------------

<b>Differenza</b>	<b>-33.9</b>	<b>-14.3</b>	<b>-48.2</b>	<b>2.0</b>
-------------------	--------------	--------------	--------------	------------

Tabella 5: Spesa effettiva 2020-2023 e confronto con credito quadro (dati in milioni di franchi)

A seguito dell'armonizzazione a livello nazionale dei differenti strumenti di finanziamento legati al trasporto pubblico a partire dal 2025, fra cui il credito d'impegno per il TRV, il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il solo anno 2024 è stato approvato da Gran Consiglio con il Preventivo. Questo permette di armonizzare i quadrienni di riferimento del Cantone con quelli della Confederazione in una prospettiva di lungo termine (2025-2028, 2029-32, ecc.).

Messaggio n. 8433 del 29 maggio 2024

Anno	TI	Comuni TRV	Totale TI e Comuni TRV	Comuni TP urbano
2024	88.0	25.6	113.6	20.2
<b>Preventivo 24</b>	<b>89.3</b>	<b>26.2</b>	<b>115.5</b>	<b>20.1</b>
<b>Differenza</b>	<b>-1.3</b>	<b>-0.6</b>	<b>-1.9</b>	<b>0.1</b>

Tabella 6: Consuntivo 2024 (in milioni di franchi)

Le spese effettivamente sostenute sono finora risultate inferiori ai crediti approvati, sia per quanto riguarda i contributi a carico del Cantone che per quelli a carico dei Comuni.

Le ragioni di questa differenza sono da ricercare in due motivi principali:

- la disponibilità finanziaria della Confederazione, che in un primo momento viene ridotta e poi, nel corso dell'anno, regolarmente corretta verso l'alto;
- la negoziazione con le imprese di trasporto condotte dal Dipartimento del territorio, che ha consentito di sfruttare margini di razionalizzazione della spesa.

## 5.2 Parametri di riferimento per il credito quadro 2025-2028

Alla base della quantificazione del credito quadriennale sono stati considerati i seguenti parametri a livello federale e cantonale:

- aliquote di partecipazione finanziaria alle indennità del traffico regionale viaggiatori (TRV):
  - Confederazione: 58.00%
  - Cantone: 30.45% (= 72.5% di 42%)
  - Comuni: 11.55% (= 27.5% di 42%)
- quota cantonale (cioè importo lordo in franchi riconosciuto dalla Confederazione per l'indennità nel TRV) per il periodo 2025-2028: importi previsti come da informazione dell'UFT dell'11 settembre 2023 nell'ambito della consultazione dei Cantoni sulle basi per il nuovo calcolo delle partecipazioni cantonali nel TRV, indicati con riserva dell'approvazione dei preventivi da parte delle Camere federali;
- tasso IVA attuale dell'8.1%;
- tasso di deduzione dell'imposta precedente del 3.8%, valido dal 1° gennaio 2025.

Alla base della quantificazione delle indennità complessive per il credito quadriennale sono state formulate le seguenti ipotesi:

- volume delle prestazioni d'offerta allo stato 2024, con l'aggiunta dell'aumento delle prestazioni del servizio ferroviario regionale sulla linea delle Centovalli (Locarno–Intragna–Camedo) dall'orario 2027;



**Messaggio n. 8433 del 29 maggio 2024**

- evoluzione degli introiti secondo il tool di previsione di Alliance SwissPass (ASP), sulla base delle tariffe attualmente in vigore, sia per titoli nazionali che per quelli della Comunità tariffale Arcobaleno;
- base dati del primo biennio del credito quadro (2025-2026) secondo le offerte inoltrate dalle imprese il 30 aprile 2024;
- aumento annuale medio dei costi di produzione del 2.8% (rincaro, elettrificazione del trasporto pubblico su gomma, altre modifiche non sostanziali delle prestazioni);
- finanziamento della linea ferroviaria Mendrisio–Varese (FMV) con cadenza oraria per la tratta Varese–Malpensa fino alla scadenza dell’Intesa tra Cantone e Regione Lombardia.

Il credito quadro non comprende importi per le seguenti tipologie di offerte:

- indennità per linee locali ai sensi della LTPub (di competenza comunale);
- indennità per servizi di trasporto pubblico notturno non integrati nelle linee regionali e urbane ordinarie (Collina D’Oro e Capriasca Night Express, bus notturno di Bellinzona);
- investimenti per infrastrutture ferroviarie e stradali (fermate treno e bus, posteggi P+R, ecc.);
- indennità per facilitazioni tariffali (titoli di trasporto della Comunità tariffale Arcobaleno);
- costi del trasporto di allievi al di fuori delle corse di linea (trasporti speciali finanziati dal Dipartimento dell’educazione e dello sport rispettivamente dai Comuni).

### 5.3 Quantificazione del credito quadro 2025-2028

In base alle condizioni quadro di riferimento e alle ipotesi indicate, l’evoluzione per i prossimi quattro anni si presenta come segue:

Anno	Indennità costo non coperto	CH	TI	Comuni TRV	Totale TI e Comuni TRV	Comuni TP urbano	Altri enti
2025	222.5	79.9	89.8	26.3	116.1	20.5	6.0
2026	219.2	77.8	88.8	25.9	114.7	20.6	6.1
2027	222.7	79.4	89.6	25.7	115.3	21.9	6.1
2028	224.0	79.6	90.1	25.9	116.0	22.0	6.4
<b>Totale</b>	<b>888.4</b>	<b>316.7</b>	<b>358.3</b>	<b>103.8</b>	<b>462.1</b>	<b>85.0</b>	<b>24.6</b>

Tabella 7: Quantificazione del credito quadro per il quadriennio 2025-2028 in milioni di franchi

L’indennità costo non coperto complessiva per il servizio del trasporto pubblico 2025-2028 è stimata in **888.4 milioni di franchi**, di cui **316.7 milioni** a carico della Confederazione.

Il fabbisogno netto per il Cantone nel quadriennio 2025-2028 per le indennità di trasporto alle imprese di trasporto ammonta complessivamente a **358,3 milioni di franchi**.

Con l'impostazione contabile in vigore, il Cantone incassa dai Comuni la loro partecipazione all'indennità per il **traffico regionale viaggiatori** (TRV) e la versa alle imprese di trasporto: l'importo lordo del credito quadriennale ammonta quindi a **462,1 milioni di franchi** (quota Cantone + quota Comuni TRV). L'importo di **103,8 milioni di franchi** viene considerato contabilmente quale entrata per il Cantone.

La partecipazione comunale al **trasporto pubblico urbano** è versata dai Comuni direttamente alle imprese di trasporto e ammonta a **85 milioni di franchi**.

L'importo a carico degli "altri enti" pari a **24,6 milioni di franchi** comprende le indennità per prestazioni supplementari del trasporto pubblico, tra cui gli oneri per l'integrazione del trasporto degli scolari nel trasporto pubblico di linea a carico anche dei Comuni, e la quota parte del Canton Grigioni per la linea intercantonale 214 Bellinzona–Castione–Mesocco.

Il presente credito quadro è da ritenere come disponibilità massima e potrà essere modulato al ribasso tenuto conto delle priorità finanziarie che il Consiglio di Stato stabilirà.

## **6 Piano direttore, linee direttive e piano finanziario**

### **6.1 Piano direttore**

L'impegno finanziario del Cantone per la copertura dei costi di gestione corrente delle imprese di trasporto pubblico, oggetto del presente messaggio è in sintonia con gli obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore e con le schede di coordinamento (M1, M6, M7, rispettivamente R/M2, R/M3, R/M4 e R/M5) contemplate nell'ambito tematico denominato "Mobilità", che promuovono la realizzazione di una rete di trasporto pubblico integrata moderna, funzionale e sicura, obiettivo inattuabile senza la copertura finanziaria delle spese di gestione sostenute dalle imprese di trasporto per realizzare le prestazioni necessarie.

### **6.2 Linee direttive**

Il credito quadro è in sintonia con il Programma di legislatura 2023-2027, Asse strategico 2 "Sviluppo a attrattività del Cantone Ticino", Obiettivo 12 "Sviluppare le reti di trasporto, garantire buone condizioni di mobilità e promuovere l'intermodalità".

### **6.3 Piano finanziario**

#### **6.3.1 Contributi alle imprese di trasporto**

La spesa lorda complessiva pari a fr. 462'100'000.-, ripartita sul quadriennio, è a carico del CRB 767, conto 36340016 "Contributi alle imprese di trasporto" della Sezione della mobilità. La quota a carico dei Comuni è prevista in favore del medesimo CRB, conto 46320014 "Contributi comunali imprese di trasporto" per un importo di fr. 103'800'000.-.

Lo stanziamento del credito proposto con l'allegato decreto legislativo richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta di membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 LGF).

### **6.3.2 Conseguenze sul personale**

Nessuna.

## **7 Conclusione**

I trasporti pubblici costituiscono un elemento importante per la gestione complessiva della mobilità, concorrono a migliorare l'attrattività del nostro territorio e contribuiscono a garantire un'elevata qualità di vita. Per alcune fasce della popolazione rappresentano un punto di riferimento fondamentale per gli spostamenti quotidiani. Gli sforzi compiuti negli scorsi anni hanno consentito di contenere la pressione sulla rete stradale, hanno portato ad una elevata crescita dell'utenza.

In ossequio all'art. 29 cpv. 5 e 6 della Legge cantonale sui trasporti pubblici, il Consiglio di Stato invita dunque il Parlamento ad approvare lo stanziamento d'un credito quadro di 462,1 milioni di franchi, di cui 358,3 milioni quale quota netta a carico del Cantone, per l'indennizzo dei costi non coperti delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2025-2028.

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

## 8 Indice delle figure

Fig. 1: Struttura della rete di trasporto pubblico in Ticino .....	10
Fig. 2: Piano dei servizi TILO da orario 2024 .....	11
Fig. 3: Principi di servizio a medio e lungo termine .....	13
Fig. 4: Distanze percorse dall'utenza dei treni regionali TILO, dal 2004, in milioni di km annui .....	18
Fig. 5: Distanze percorse dall'utenza della FLP dal 2004, in milioni di km annui .....	18
Fig. 6: Distanze percorse dall'utenza delle FART dal 2014, in milioni di km annui .....	19
Fig. 7: Utenza alle stazioni ferroviarie dal 2019, in numero di passeggeri saliti sui treni al giorno .....	19
Fig. 8: Passeggeri del trasporto pubblico su gomma dal 2019, in milioni annui .....	20
Fig. 9: Distanze percorse dagli utenti del trasporto pubblico su gomma dal 2019 in milioni di km annui ....	20
Fig. 10: Mensilità abbonamenti Arcobaleno venduti e relativi introiti in franchi, dal 2011 .....	21
Fig. 11: Introiti CTA, secondo il segmento di vendita, in milioni di franchi, dal 1996 .....	21
Fig. 12: Numero di abbonamenti metà prezzo e generali, residenti in Ticino, dal 2012 (indice 100=2012)	22

## 9 Indice delle tabelle

Tabella 1: Tipologia di linee e finanziamento dell'indennità di trasporto; stato: 2024 .....	6
Tabella 2: Prestazioni, costi e indennità del trasporto pubblico nel 2024 .....	12
Tabella 3: Progetti di sviluppo del trasporto pubblico in Ticino .....	15
Tabella 4: Spese effettiva 2016-2019 e confronto con credito quadro (dati in milioni di franchi) .....	23
Tabella 5: Spesa effettiva 2020-2023 e confronto con credito quadro (dati in milioni di franchi) .....	23
Tabella 6: Consuntivo 2024 (in milioni di franchi) .....	24
Tabella 7: Quantificazione del credito quadro per il quadriennio 2025-2028 in milioni di franchi .....	25

Disegno di

**Decreto legislativo**

**concernente lo stanziamento di un credito quadro di 462,1 milioni di franchi, di cui 358,3 milioni a carico del Cantone e 103,8 milioni a carico dei Comuni, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2025–2028 del .....**

IL GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8433 del 29 maggio 2024,

decreta:

**Art. 1**

<sup>1</sup>È stanziato un credito quadro di 462,1 milioni di franchi, di cui 358,3 milioni quale quota netta a carico del Cantone e 103,8 milioni quale quota a carico dei Comuni, destinato al finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico nel Cantone Ticino per il periodo 2025–2028.

<sup>2</sup>È data competenza al Consiglio di Stato di suddividere il credito quadro in contributi annuali.

<sup>3</sup>La spesa annua è iscritta nei conti di gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

**Art. 2**

I contributi a carico dei Comuni sono iscritti annualmente al corrispettivo conto di ricavo del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

**Art. 3**

L'aggiornamento del credito quadro a seguito di eventuali cambiamenti dei parametri di riferimento di cui al capitolo 5.2 del messaggio è di competenza del Consiglio di Stato.

**Art. 4**

<sup>1</sup>Il presente decreto legislativo sottostà a referendum facoltativo.

<sup>2</sup>Esso entra in vigore immediatamente.