

MESSAGGIO

concernente l'adozione della Legge sui trasporti pubblici  
del 28 settembre 1993

Onorevole signori Presidente e Consiglieri,  
con il presente messaggio sottoponiamo alla vostra attenzione il progetto di Legge sui trasporti pubblici. Esso è accompagnato da un rapporto esplicativo così strutturato:

1. Motivi alla base dell'elaborazione di una legge cantonale nella materia
  - 1.1 La normativa vigente
  - 1.2 Linee direttive e Piano direttore cantonale
  - 1.3 Iniziative e mozioni parlamentari
  - 1.4 Indagini preparatorie ed interventi promossi
  - 1.5 Obiettivi della Legge sui trasporti pubblici
2. Il contesto in cui si situa la proposta di Legge sui trasporti
  - 2.1 La legislazione federale
  - 2.2 La situazione negli altri Cantoni
  - 2.3 Il contesto operativo ed i meccanismi che influenzano l'evoluzione dei trasporti pubblici
    - 2.3.1 L'evoluzione della mobilità
    - 2.3.2 I principali meccanismi che influenzano l'evoluzione dei trasporti pubblici
  - 2.4 Le imprese di trasporto che operano nel Cantone Ticino
  - 2.5 L'evoluzione dei servizi che operano nel Cantone Ticino
  - 2.6 I contributi degli enti pubblici alle imprese di trasporto
3. Struttura generale ed elementi principali della proposta di Legge sui trasporti pubblici
  - 3.1 Elementi principali della proposta di Legge sui trasporti pubblici
  - 3.2 Misure fiancheggiatrici a favore dei trasporti pubblici

- 3.3 Risultati della consultazione
- 3.4 Struttura generale della Legge sui trasporti pubblici ed integrazione degli elementi emersi dalla consultazione
- 4. Commento sui singoli articoli
- 5. Ripercussioni finanziarie
  - 5.1 La spesa attuale degli enti pubblici nel settore dei trasporti
  - 5.2 Gli effetti della nuova Legge sui trasporti pubblici
- 6. Procedure e competenze per l'applicazione della Legge sui trasporti pubblici
- 7. Relazione con le Linee direttive
- 8. Effetti sul personale
- 9. Considerazioni conclusive

#### Disegno di Legge sui trasporti pubblici

#### Allegati

- 1. Gli obiettivi in materia di trasporti e di vie di comunicazione secondo il Piano direttore cantonale
- 2. Contributi della Confederazione per i trasporti collettivi
- 3. Obiettivi, strumenti, beneficiari, finanziamento e modalità organizzative delle politiche cantonali in materia di trasporti pubblici
- 4. Le imprese di trasporto collettivo operanti nel Cantone Ticino
- 5. Dati statistici sui servizi urbani, suburbani e autopostali nel Cantone Ticino
- 6. Evoluzione di contributi degli enti pubblici alle imprese di trasporto
- 7. Contributi del Cantone e della Confederazione per il miglioramento dell'esercizio dei servizi di trasporto collettivo

# 1. MOTIVI ALLA BASE DELL'ELABORAZIONE DI UNA LEGGE CANTONALE NELLA MATERIA

## 1.1 La normativa vigente

Nel Ticino la normativa vigente in materia di trasporti pubblici è costituita dalla Legge di sovvenzione cantonale alla costruzione delle ferrovie del 24 gennaio 1902, che all'epoca si proponeva di favorire la costruzione delle ferrovie regionali attraverso una partecipazione dello Stato al capitale sociale delle imprese concessionarie. Essa è stata concepita in un momento in cui si stavano concretando parecchi progetti di collegamenti su rotaia in ambito regionale (Locarno-Bignasco, Lugano-Cadro-Dino, Lugano-Tesserete, Biasca-Acquarossa, Bellinzona - Mesocco), mentre escludeva interventi a favore delle tramvie locali.

Al di là delle disposizioni succitate, i provvedimenti adottati a livello cantonale si sono fondati sulla legislazione federale (Legge sulle ferrovie del 20 dicembre 1957), che prevede alcune misure a favore delle imprese di trasporto concessionarie e le subordina ad una compartecipazione del Cantone (si veda il capitolo 2.1 per una presentazione particolareggiata).

Nel corso del tempo, ma soprattutto a partire dalla metà degli anni '80, la problematica dei trasporti pubblici ha assunto contorni nuovi ed un numero crescente di aspettative è stato riposto in questo settore.

Contorni nuovi e mutata fisionomia derivano dal continuo incremento della mobilità, che ha fatto del vettore pubblico un elemento secondario nel soddisfacimento dei bisogni di trasporto (cfr. capitolo 2.3.1) e dall'emergere di preoccupanti tendenze nell'evoluzione della domanda e dei risultati finanziari (cfr. capitolo 2.3.2 e 2.5)

Le crescenti aspettative sono nate in conseguenza del manifestarsi dei limiti capacitivi delle infrastrutture stradali, soprattutto nei centri urbani, e degli effetti collaterali negativi della circolazione motorizzata (congestione, rumori, inquinamento, sicurezza).

Da questa situazione sono derivati suggerimenti, richieste, appelli per un riesame del ruolo del trasporto pubblico, delle sue modalità di gestione e delle possibilità di una sua riqualifica. Confederazione e Cantoni hanno così approntato nuovi strumenti d'intervento ed adottato nuove iniziative in questa direzione (cfr. i capitoli 2.1 e 2.2).

## 1.2 Linee direttive e Piano direttore cantonale

Nel Rapporto del Consiglio di Stato al Gran Consiglio sulle Linee direttive e sul piano finanziario 1988-1991 si è enunciato un obiettivo generale cui deve tendere l'azione dello Stato nel settore dei trasporti pubblici: il loro potenziamento attraverso un miglioramento delle prestazioni e dell'attrattiva generale dei servizi, da perseguire con una efficace struttura delle linee e delle interconnessioni tra tutti i servizi, con frequenze adeguate, una opportuna ubicazione delle fermate, l'impiego di materiale rotabile e veicoli moderni, l'integrazione tariffale e l'informazione capillare agli utenti.

Un settore particolare e prioritario su cui concentrarsi è stato individuato negli agglomerati.

La promozione della Nuova Linea Ferroviaria attraverso le Alpi (progetto ALPTRANSIT) lungo l'itinerario del San Gottardo è vista come un elemento indispensabile e qualificante della futura offerta di trasporto nel Cantone.

Le linee direttive per la legislatura 1992-95 riprendono la tematica della mobilità ponendola tra le aree d'azione prioritarie, accanto a quella della politica degli anziani. Un accento importante è dato alla messa a punto di piani regionali dei trasporti in grado di riqualificare il servizio pubblico. La presente proposta di Legge costituisce, accanto al Piano direttore cantonale, lo strumento per concretare questi piani.

Il Decreto legislativo concernente l'adozione degli obiettivi pianificatori cantonali del Piano Direttore del dicembre 1990 ha enucleato una serie di obiettivi in materia di trasporti e vie di comunicazione riportati nell'allegato 1. Alcuni di essi hanno un rapporto diretto con la proposta di Legge in esame:

### Obiettivi in generale in materia di trasporti e vie di comunicazione

- a. Soddisfare la domanda di mobilità necessaria per le relazioni esterne ed interne del Cantone, compatibilmente con la capacità ricettiva del territorio e le esigenze della protezione dell'ambiente.
- b. Assicurare la mobilità adottando misure di pianificazione del territorio e di polizia del traffico, informando l'opinione pubblica sui vantaggi di un comportamento individuale rispettoso dell'ambiente e promuovendo l'uso dei mezzi di trasporto pubblici.

...

Obiettivi per le relazioni del Ticino con l'esterno

- d. Favorire la realizzazione di una nuova trasversale alpina ferroviaria lungo il tracciato gottardiano per il trasporto delle persone e delle merci, avendo riguardo delle esigenze dell'ambiente e del territorio.
- e. Promuovere il miglioramento dei collegamenti ferroviari con gli altri Cantoni e con la Lombardia e valutare le possibilità di potenziare e di estendere le ferrovie regionali esistenti, segnatamente per le relazioni transfrontaliere con l'Italia.
- ...
- g. Salvaguardare la funzionalità dell'autostrada in Ticino, in particolare per le relazioni viarie cantonali e regionali.

Obiettivi per le relazioni interne del Ticino

- h. Coordinare le competenze e le attività delle Autorità ai diversi livelli istituzionali e delle aziende concessionarie e promuovere la costituzione di sistemi di trasporto, integrando funzionalmente i diversi mezzi di spostamento.
- i. Promuovere l'uso dei mezzi pubblici di trasporto, in particolare per gli spostamenti pendolari dalla periferia verso i poli regionali, tra i poli regionali stessi e per i movimenti all'interno degli agglomerati urbani.

Questi obiettivi specifici sono inquadrati da alcuni altri che toccano gli insediamenti (cfr. Decreto legislativo del 12.12.1990, Settore A10):

"...

- i. Riconsiderare la struttura degli insediamenti in funzione del promovimento dell'uso dei mezzi pubblici di trasporto e degli spostamenti a piedi ed in bicicletta.
- l. Migliorare la qualità della vita nelle zone insediative, favorendo con misure pianificatorie la protezione contro i rumori, il risparmio energetico, l'approvvigionamento con beni di consumo giornaliero, l'uso dei mezzi pubblici di trasporto, gli spostamenti a piedi o in bicicletta.

...".

Altri obiettivi che toccano i trasporti pubblici sono contenuti nel capitolo relativo alle attività industriali ed artigianali (cfr. Decreto legislativo del 12.12.1990, Settore A11):

"...

e. Assicurare l'accessibilità delle zone industriali e artigianali con mezzi di trasporto pubblici o collettivi.

..."

La Legge sui trasporti pubblici viene pure ad interagire con il progetto di Piano di risanamento dell'aria, che indica la necessità di riequilibrare la ripartizione modale dei trasporti dando maggior peso a quelli pubblici, ritenuti in grado di diminuire l'inquinamento atmosferico.

### 1.3 Iniziative e mozioni parlamentari

In rapporto diretto con l'elaborazione di una Legge cantonale sui trasporti pubblici sono stati adottati dal Parlamento due atti:

- (1) L'iniziativa parlamentare sul traffico pubblico del 23 settembre 1985 degli onorevoli P. Rossi e F. Pelossi, nella quale si enucleavano alcuni postulati da considerare nell'ambito di una legge cantonale nella materia (competenze in materia di apertura di nuove linee, organismo incaricato di coordinare i trasporti pubblici, priorità ai trasporti pubblici nel quadro della viabilità, tariffe attrattive, allestimento di perizie ambientali, sussidiamento cantonale per interventi a favore del traffico pubblico).

L'iniziativa è stata accettata il 12 dicembre 1988 su proposta della Commissione della legislazione che vi intravedeva uno "stimolo operativo per gli studi positivamente iniziati dal Dipartimento competente" (Rapporto del 18.11.1988).

- (2) La mozione del Gruppo PPD "Politica cantonale dei trasporti pubblici" del 17.4.1989 nella quale si auspicavano misure atte ad incrementare l'attrattività dei servizi pubblici (attuazione di una politica integrata dei trasporti, aiuto alle aziende di trasporto, gestione del traffico negli agglomerati con priorità ai trasporti pubblici, ridefinizione dei servizi nelle zone periferiche, interventi atti a diminuire i tempi di percorrenza dei mezzi pubblici, armonizzazione e semplificazione delle tariffe, promozione di servizi anche nelle fasce orarie marginali).  
Sui contenuti della mozione il Consiglio di Stato si è espresso nel Rendiconto 1989 illustrando le attività intraprese nel settore.

#### 1.4 Indagini preparatorie ed interventi promossi

Una prima necessità palesatasi nell'affrontare la problematica dei trasporti pubblici nel Cantone è stata quella di poter fissare quelle coordinate e quegli elementi conoscitivi di carattere generale che permettessero di delineare un quadro della situazione attuale e delle tendenze manifestatesi nell'ultimo ventennio.

A questo scopo sono stati intrapresi alcuni studi specifici ed una censimento sistematico di tutti i servizi di trasporto pubblico operanti nel Ticino. I lavori, svoltisi tra il 1987 ed il 1989, sono raccolti in documenti di lavoro alcuni dei quali pubblicati in una collana di monografie dell'Ufficio cantonale di statistica o nel bollettino mensile curato dallo stesso Ufficio. Si tratta dei seguenti temi:

- L'evoluzione dei servizi di trasporto collettivo nel Cantone Ticino (in "Informazioni statistiche", ottobre 1988);
- Tariffe dei trasporti collettivi;
- Trasporti collettivi nel 1986/87 (documento aggiornato con l'edizione del 1988/89 e 1989/90);
- Censimento del traffico delle FFS nel Cantone Ticino.

E' pure in atto un'analisi comparata sui comportamenti in materia di trasporti nel Ticino ed in Svizzera.

(a) Ad un livello più operativo sono state intraprese o consolidate diverse iniziative pianificatorie:

- la costituzione delle Commissioni intercomunali dei trasporti del Luganese e del Locarnese, cui è affidato il compito di elaborare il Piano regionale dei trasporti.

Con questo strumento si intende dare una risposta coordinata ai problemi della mobilità nel rispetto dell'ambiente. In quest'ambito saranno quindi vagliate le possibili soluzioni che, fondandosi sulla presa in considerazione dei diversi vettori di trasporto, sull'evoluzione dell'organizzazione territoriale e sugli effetti ambientali, dovranno permettere di soddisfare la necessaria e ragionevole mobilità. Nel Luganese già è in atto in particolare la progettazione di alcuni interventi per la creazione di corsie preferenziali nelle zone più problematiche; sulla scorta delle proposte formulate nella regione sono pure in corso le trattative con gli uffici federali competenti per il potenziamento della Ferrovia Lugano - Ponte Tresa abbinato alla soppressione di numerosi punti di conflitto con la viabilità stradale e con il risanamento ambientale della zona di Ponte Tresa.

- L'elaborazione di una Concezione del trasporto pubblico nel Mendrisiotto, attraverso la quale si sono individuati strategia e strumenti in grado di migliorare l'attrattività dei servizi nella regione. Sulla base di questo indirizzo globale sono in corso gli affinamenti progettuali che toccano sia la rete vera e propria dei trasporti pubblici sia l'infrastruttura stradale nei punti in cui emergono conflitti tra la circolazione automobilistica e quella dei veicoli pubblici.
- Il sostegno della Nuova Linea Ferroviaria attraverso le Alpi al San Gottardo, giudicata un intervento indispensabile per poter riqualificare una struttura ormai obsoleta. Essa dovrà permettere di offrire prestazioni attrattive e concorrenziali con il traffico stradale leggero e pesante; essa sarà pure chiamata a diventare un efficace strumento per i collegamenti regionali. Il Cantone ha chiesto ed ottenuto di essere direttamente coinvolto nella pianificazione dell'opera.
- E' in atto uno studio sul servizio ferroviario regionale, volto a definire le potenzialità di questo vettore di trasporto nel soddisfare i bisogni di mobilità nell'intero Cantone, a precisare modalità d'esercizio (frequenze, fermate, ecc.), misure attuative (investimenti infrastrutturali, ecc.) e le misure affiancatrici per l'organizzazione dei servizi di raccordo su gomma.
- Infine è in fase avanzata l'elaborazione di una strategia cantonale in materia di armonizzazione tariffale (comunità tariffali) attraverso la quale formulare proposte concrete per integrare e semplificare le tariffe applicate dalle diverse imprese di trasporto. Lo studio verte a definire i comprensori entro i quali operare, la nuova struttura tariffale, l'organizzazione ed il finanziamento.

(b) Contributi diretti del Cantone a favore dei trasporti pubblici sono versati in base alla Legge federale sulle ferrovie.

Accanto ai contributi ricorrenti per il mantenimento dell'esercizio il Cantone ha versato negli ultimi anni contributi per investimenti destinati (cfr. cap. 2.6 e Allegati 7 e 8):

- . ai lavori per la separazione del traffico nell'agglomerato di Locarno (crediti approvati per 10,4 milioni di franchi);
- . all'acquisto di nuovo materiale rotabile per le Società FART e FLP (credito approvato per 19,3 milioni di franchi).

## 1.5 Obiettivi della Legge sui trasporti pubblici

La presente proposta di Legge sui trasporti pubblici vuole essere una risposta alla problematica evidenziata in precedenza, approntando in particolare le modalità ed i criteri operativi indispensabili per concretare i risultati degli studi pianificatori.

- essa deve tener conto di una normativa federale assai complessa e piuttosto "centralizzatrice";
- si iscrive in un tessuto di competenze e responsabilità non meno complesso e diversificato, basti pensare allo statuto delle diverse imprese di trasporto che operano nel Cantone (cfr. capitolo 2.4) ed ai diversi enti pubblici toccati (Confederazione, Cantone, Comuni);
- si colloca in un contesto geografico, demografico, socio-economico, insediativo e culturale assai diversificato (cfr. capitolo 2.3.2), per cui va salvaguardata la necessaria flessibilità nella definizione e nel concretamento degli interventi promozionali.

Gli obiettivi assunti nell'elaborazione di questo atto legislativo sono stati:

- la definizione di uno strumento pianificatorio per dare un indirizzo coerente degli interventi;
- l'individuazione dei diversi tipi d'intervento suscettibili di essere sostenuti dagli enti pubblici;
- la determinazione dei diversi ambiti di competenza delle imprese e degli enti pubblici e la definizione degli strumenti e modalità attuativi in grado di far convergere le responsabilità d'indirizzo e verifica dei servizi con quelle finanziarie;
- la destinazione di contributi cantonali per i servizi nei centri urbani, dove la situazione ambientale è più degradata e le potenzialità dei trasporti pubblici sono più elevate;
- la presa in considerazione di servizi integrativi sottoposti a vincoli d'esercizio meno rigidi rispetto ai servizi "classici" di linea ed aventi funzioni complementari nei loro confronti;
- la costituzione di associazioni di Comuni chiamate a dare un contributo attivo per la pianificazione e la gestione dei trasporti in un'ottica regionale, la sola in grado di assicurare la realizzazione di una rete di trasporto veramente attrattiva.

## 2. IL CONTESTO IN CUI SI SITUA LA PROPOSTA DI LEGGE SUI TRASPORTI

### 2.1 La legislazione federale

La Confederazione detiene nel campo dei trasporti competenze molto estese, che si fondano in particolare su tre articoli costituzionali:

gli articoli 24 ter, 26 e 36 della Costituzione attribuiscono infatti allo Stato centrale un ruolo preminente nei settori della navigazione rispettivamente delle ferrovie e delle autopostali.

Le principali leggi federali che toccano i trasporti pubblici sono:

- la Legge federale sulle ferrovie del 20.12.1957 (RS 742.101) che si applica alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie come pure alle imprese di navigazione ed a quelle automobilistiche in forza di una sua modifica introdotta agli inizi degli anni '70.
- La Legge federale sulle Ferrovie federali svizzere del 23.6.1944 (RS 742.31), che definisce competenze e principi operativi ed organizzativi della più grande impresa di trasporto operante in Svizzera.
- La Legge federale sul trasporto pubblico del 4.10.1985 (RS 742.40), che, applicata al trasporto di persone, di bagagli e di merci in genere, stabilisce i principi che regolano diritti, obblighi e responsabilità, inerenti all'esecuzione del trasporto.
- La Legge federale sulle imprese filoviarie del 29.3.1950 (RS 744.21).
- La Legge sul servizio delle poste del 2.10.1924 (RS 783.0) che assegna alle PTT il diritto esclusivo per il trasporto di persone con corse regolari, se ciò non è limitato da altre leggi federali (eccezioni sono il trasporto regolare di persone non eseguito a scopo industriale o che serve come esercizio ausiliare necessario ad una impresa che non sia di trasporto, le FFS, le imprese di trasporto in possesso di concessione).
- La Legge federale sulla navigazione interna del 3.10.1975 (RS 747.201).
- La Legge federale sui dazi sui carburanti del 22.3.1985 (RS 725.116.2) prevede l'assegnazione di contributi a favore dei trasporti pubblici segnatamente per misure di separazione del traffico, per la promozione del trasporto combinato e di autoveicoli accompagnati, per la costruzione di installazioni Park+Ride e per i binari di raccordo.

Le competenze della Confederazione comprendono aspetti di carattere organizzativo-regolamentare e di carattere finanziario.

I primi consistono:

- nel diritto di monopolio nel settore del trasporto regolare di viaggiatori esercitato direttamente dalle due imprese federali delle FFS e delle PTT o assegnato in concessione ad altre imprese dall'organo di sorveglianza, l'Ufficio federale dei trasporti. Questo diritto è concesso allorché è provata l'esistenza di un bisogno, non è in concorrenza con un servizio già esistente e l'esecutore garantisce l'osservanza di tutte le prescrizioni derivanti dalla legge.
- Nello stabilire una procedura d'approvazione degli orari così da consentire il coordinamento dei servizi.
- Nella sorveglianza sulle tariffe, così da evitare abusi. Per le linee del traffico generale la base tariffale è costituita di regola dal modello delle FFS. Per le linee automobilistiche fanno stato in prevalenza le basi ed il prontuario delle PTT. Le imprese operanti a livello locale godono di una maggiore autonomia.
- Nella sorveglianza tecnica esercitata attraverso l'approvazione dei piani delle installazioni ed il controllo dei veicoli.

Le competenze della Confederazione in materia finanziaria dipendono dallo statuto giuridico delle imprese. Si distinguono tre casi:

- le FFS operano nell'ambito di un mandato di prestazioni che fissa i loro compiti nel rispetto dell'art. 3 della Legge sulle FFS (RS 742.31). Esso recita che "le Ferrovie federali devono essere amministrate ed esercitate secondo sani criteri economici.

Esse devono essere mantenute in buono stato e adattarsi ai bisogni del traffico e ai progressi della tecnica.... Le Ferrovie federali forniscono prestazioni in favore dell'economia generale nella misura in cui il mandato o un altro decreto federale lo esiga e preveda l'indennizzo corrispondente". La Confederazione sostiene le FFS nell'ambito del trasporto dei viaggiatori a livello regionale e del trasporto intermodale. Eventuali finanziamenti necessari per investimenti e prestazioni richiesti da terzi devono da loro essere assicurati.

- Il servizio automobilistico delle PTT è integrato funzionalmente e finanziariamente nel complesso delle attività dell'azienda. I disavanzi d'esercizio sono quindi appianati attraverso le risorse attinte negli altri servizi. A partire dal 1971 tuttavia l'apertura di nuove linee è concessa solo se i richiedenti si impegnano ad assumerne le conseguenze finanziarie.
- Le imprese di trasporto concessionarie godono del sostegno finanziario della Confederazione, dei Cantoni - ed eventualmente dei Comuni secondo le disposizioni delle diverse leggi cantonali - allorché gestiscono le cosiddette "linee del traffico generale", così definite (cfr. art.1 dell'Ordinanza per l'esecuzione dei capi sesto e settimo della legge federale sulle ferrovie, RS 742.101.1):

- "1. Sono ferrovie del traffico generale le linee ferroviarie o tronchi di linee delle imprese ferroviarie svizzere
  - a. sui quali, conformemente alla legge, alla concessione e ad altri obblighi o in base a un bisogno pubblico, sono regolarmente trasportati, tutto l'anno, viaggiatori o merci, prevalentemente nell'interesse di località abitate l'intera annata e
  - b. che sono importanti per il traffico del Paese o di una sua regione.
2. Non sono considerate tali le linee ferroviarie che servono prevalentemente al traffico locale e al movimento turistico"

Sono considerate linee del traffico locale quelle (cfr. art. 28 della succitata Ordinanza)

- "a. situate in una zona urbana d'insediamento;
- b. situate in zone densamente edificate di più Comuni;
- c. situate sul territorio di un Comune, eccettuate quelle che collegano località discoste, che conducono a stazioni periferiche dei mezzi di trasporto pubblici oppure a zone d'insediamento periferiche di montagna".

Queste disposizioni, applicate per analogia anche nel settore dei servizi automobilistici, dei trolleybus e della navigazione, prevedono la concessione di contributi a diversi titoli:

- (1) per l'adattamento tariffale (AT). L'onere è interamente a carico della Confederazione. Con il medesimo si parificano le tariffe delle imprese attive sul piano regionale a quelle applicate su scala nazionale dalle FFS e PTT.

L'obiettivo di tale indennizzo è quello di non penalizzare le regioni periferiche del Paese e quelle non servite o servite in modo disuguale dalle FFS e PTT (cfr. Decreto federale concernente l'adattamento delle tariffe di imprese ferroviarie concessionarie a quelle delle Ferrovie federali svizzere, RS 742.402.2; Ordinanza concernente l'adattamento tariffale delle Autolinee, RS 744.16)

- (2) per le prestazioni in favore dell'economia generale (PIG) (cfr. art. 49/50 LFerr.). L'onere è interamente a carico della Confederazione. Questo indennizzo compensa gli oneri delle imprese per determinate facilitazioni offerte agli utenti (traffico scolastico, pendolare e collettame);
- (3) per la copertura dei disavanzi d'esercizio (DE). L'onere dell'intervento (art. 58 LF) è suddiviso tra il Cantone e la Confederazione secondo una chiave di ripartizione stabilita nell'Ordinanza concernente l'esecuzione dell'articolo 60 della LF (capacità finanziaria e oneri per gli aiuti accordati conformemente al diritto federale);
- (4) per investimenti finalizzati a miglioramenti tecnici ed in generale alla razionalizzazione dell'esercizio (art. 56 LF). Anche in questo caso la Confederazione ed il Cantone assumono gli oneri delle iniziative secondo la medesima chiave di riparto menzionata al punto 3);
- (5) per la sostituzione di esercizi ferroviari con servizi automobilistici (art. 57 LF). Ancora una volta Confederazione e Cantone partecipano congiuntamente alle spese necessarie alla riconversione secondo le modalità di cui si è detto al punto 3);
- (6) per le facilitazioni tariffali (1). L'onere è interamente a carico della Confederazione. Con queste misure si riducono in modo sensibile i costi dell'abbonamento per biglietti a metà prezzo e per gli abbonamenti annuali e per quelli sulle brevi distanze (2).

---

(1) A partire dal 1987 in base ad un Decreto federale di durata limitata (1992).

(2) Sono attuate anche alcune altre facilitazioni di minore portata.

La gamma dei differenti strumenti d'intervento della Confederazione, di cui si sono elencati solo i principali è sintetizzata nell'allegato 2.

L'intervento della Confederazione nel quadro della Legge federale sulle ferrovie è subordinato ad una partecipazione finanziaria dei Cantoni, ai quali è lasciata impregiudicata la possibilità di richiedere anche un contributo dei Comuni. Nel Ticino il Cantone si è finora assunto direttamente l'intero onere.

La chiave di ripartizione dei costi è stabilita secondo la natura dell'aiuto, l'importanza regionale della linea, la capacità finanziaria del Cantone e gli oneri a suo carico risultanti dal sostegno alle imprese di trasporto portato conformemente al diritto federale.

Attualmente la quota dei contributi a carico del Cantone è del 70 % nel caso del soccorso per il mantenimento dell'esercizio; del 66 % per i miglioramenti tecnici e del 41 % per il cambiamento del modo di trasporto (1).

Gli oneri delle linee del traffico locale sono assunti dai Comuni nella loro totalità.

La Confederazione ha recentemente concluso la procedura di consultazione sulla revisione della Legge sulle ferrovie, che indubbiamente è la normativa più importante nel settore. La nuova proposta prevede in particolare l'introduzione del mandato di prestazioni, di una contabilità analitica e la parità di trattamento tra le imprese concessionarie e i servizi gestiti dalle PTT e dalle FFS. La proposta di Legge cantonale già ha recepito le novità più importanti.

Il Consiglio di Stato si è tuttavia pronunciato in modo decisamente negativo sul prevedibile trasferimento al Cantone dei massicci oneri dei servizi ferroviari e delle autopostali.

---

(1) Periodo 1990-1993 per la classe regionale 0

## 2.2 La situazione negli altri Cantoni

La maggior parte dei Cantoni si è dotata a partire dagli anni '60 di dispositivi di legge in materia di trasporti pubblici. Spesso assai vetuste leggi risalenti all'epoca della costruzione delle ferrovie (inizi del secolo e fino agli anni '20) sono così state sostituite con prescrizioni più moderne. Queste ultime erano la diretta conseguenza dell'adozione nel 1957 della Legge federale sulle ferrovie, con la quale in particolare si ponevano le basi per il finanziamento delle ferrovie private, definendo i compiti a carico dell'ente pubblico (prestazioni in favore dell'economia generale, miglioramenti tecnici e copertura dei disavanzi d'esercizio) e indicando i criteri per la ripartizione dei corrispondenti oneri tra Confederazione e Cantoni. Si trattava quindi esclusivamente di leggi d'applicazione. Con il trascorrere degli anni la problematica del finanziamento dei trasporti collettivi si è fatta più complessa in ragione:

- dell'evoluzione tecnica (sostituzione delle ferrovie con servizi automobilistici);
- dell'evoluzione socio-economica generale (aumento dei costi, suburbanizzazione);
- dell'evoluzione dello stesso sistema di trasporto (motorizzazione);
- del nuovo ruolo assunto dal trasporto collettivo (servizio sociale, strumento di politica ambientale, strumento di politica urbanistica e territoriale).

Si assiste così a partire dagli inizi degli anni '70 all'adozione di vere e proprie leggi sulla promozione del trasporto collettivo con le quali i Cantoni assumono un ruolo più attivo.

La situazione odierna (stato 31.12.91) è caratterizzata da:

- (a) un gruppo di Cantoni (7) che dispongono di una legge d'applicazione della Legge federale sulle ferrovie del 1957. Si tratta dei Cantoni Lucerna, Obvaldo, Appenzello interno, Grigioni, Vaud 1), Neuchâtel, Vallese.
- (b) Un gruppo di Cantoni (16) che si sono dotati o dispongono di un progetto avanzato di una legge sulla promozione del trasporto collettivo in cui si sono estesi e/o precisati gli obiettivi assunti nella legislazione federale e sono stati definiti strumenti e procedure adattate ai singoli contesti operativi.

---

1) Questo Cantone dispone di due leggi: l'una d'applicazione alla Legge federale e l'una di carattere promozionale. E' in fase di consultazione un progetto di nuova Legge che dovrebbe sostituire le due esistenti.

Si tratta dei Cantoni di Zurigo, Berna, Lucerna (1), Uri, Svitto, Nidwaldo, Glarona, Zugo, Soletta, Basilea Campagna, Sciaffusa, Appenzello esterno, San Gallo, Argovia, Turgovia, Giura, Vaud.

In questa categoria troviamo modelli assai diversi: dall'orientamento zurighese per la costituzione di un'unione di trasporto a quello urano, che si concentra sulle modalità per la ripartizione dei costi tra Cantone e Comuni, passando dall'esempio solettese in cui si punta sulla definizione di un'offerta di base e di mandati di prestazione da assegnare alle imprese di trasporto.

- (c) Due Cantoni si richiamano a dispositivi di legge specifici. Si tratta di Basilea Città e Ginevra. Essi dispongono di una legge che definisce l'organizzazione delle loro due imprese di carattere prettamente urbano. Ginevra ha recentemente adottato una legge specifica che, andando oltre i problemi organizzativi, fissa gli obiettivi da raggiungere con il potenziamento dell'offerta.
- (d) Due Cantoni che non hanno una vera e propria legge nella materia. Si tratta dei Cantoni Friburgo (2) e Ticino.

Per una visione sintetica e comparata degli elementi principali che contraddistinguono le più significative leggi cantonali si veda l'allegato 3.

- 
- (1) Questo Cantone dispone di due leggi: l'una d'applicazione alla Legge federale e l'una di carattere promozionale. E' in fase di consultazione un progetto di nuova Legge che dovrebbe sostituire le due esistenti.
  - (2) Una proposta di Legge cantonale è in fase di consultazione.

## 2.3 Il contesto operativo ed i meccanismi che influenzano l'evoluzione dei trasporti pubblici

### 2.3.1 L'evoluzione della mobilità

Tra il 1960 e il 1989 la domanda di trasporto in Svizzera è aumentata di 3,9 volte, passando dai 29,1 ai 114,3 miliardi di viaggiatori-km all'anno. Il 90 % circa di questo incremento è stato soddisfatto dai trasporti individuali. Ne è così risultata una profonda modifica della ripartizione modale dei trasporti.

Se nel 1960 quelli individuali realizzavano una quota del 64 % del totale, nel 1989 hanno toccato l'83 %. La ferrovia vedeva nel contempo ridursi la sua incidenza relativa dal 27,4 all'11,1 %, i trasporti pubblici su strada passavano dal 7,3 al 4,0 %.

Un incremento si è per contro registrato nell'aviazione, mentre stabili sono le ferrovie speciali e la navigazione.

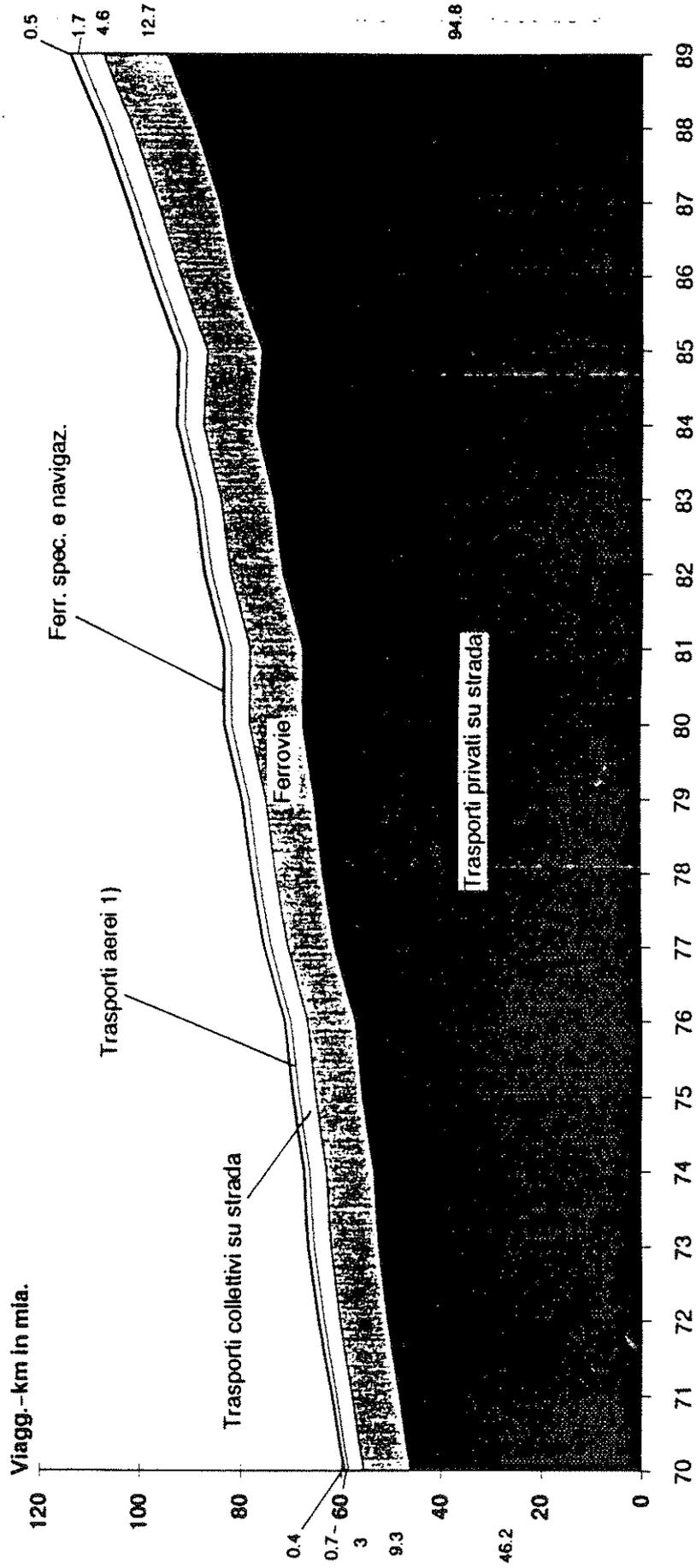
Un'altro indicatore del dirompente sviluppo del trasporto individuale è costituito dalla motorizzazione.

Se nel 1960 si contavano in Svizzera 89 autovetture ogni 1000 abitanti, nel 1990 queste erano ormai 440. Nel Ticino il fenomeno è ancora più marcato: 96 autovetture per 1000 abitanti nel 1960, 514 nel 1990. Ciò costituisce un primato tra i Cantoni e pone il Ticino tra i Paesi più motorizzati del mondo. A conferma di questo sviluppo valgono anche le indicazioni che si riferiscono alla dotazione in automobili delle economie domestiche.

La Svizzera italiana è infatti la regione con il più basso tasso di economie domestiche senza automobile, il 18 %, contro il 22 % della regione francofona e il 27 % di quella germanofona (1988). Si tratta purtuttavia di una quota non trascurabile di persone che devono servirsi di altri vettori di trasporto. Circa un terzo della popolazione sopra i 18 anni non dispone di un' autovettura.

I dati del censimento della popolazione del 1980 mettono in luce come nel Ticino l'uso dell'automobile da parte dei pendolari sia molto più diffuso rispetto alla media nazionale. E' per contro al di sotto di quest'ultima la quota dei tragitti effettuati con i mezzi pubblici.

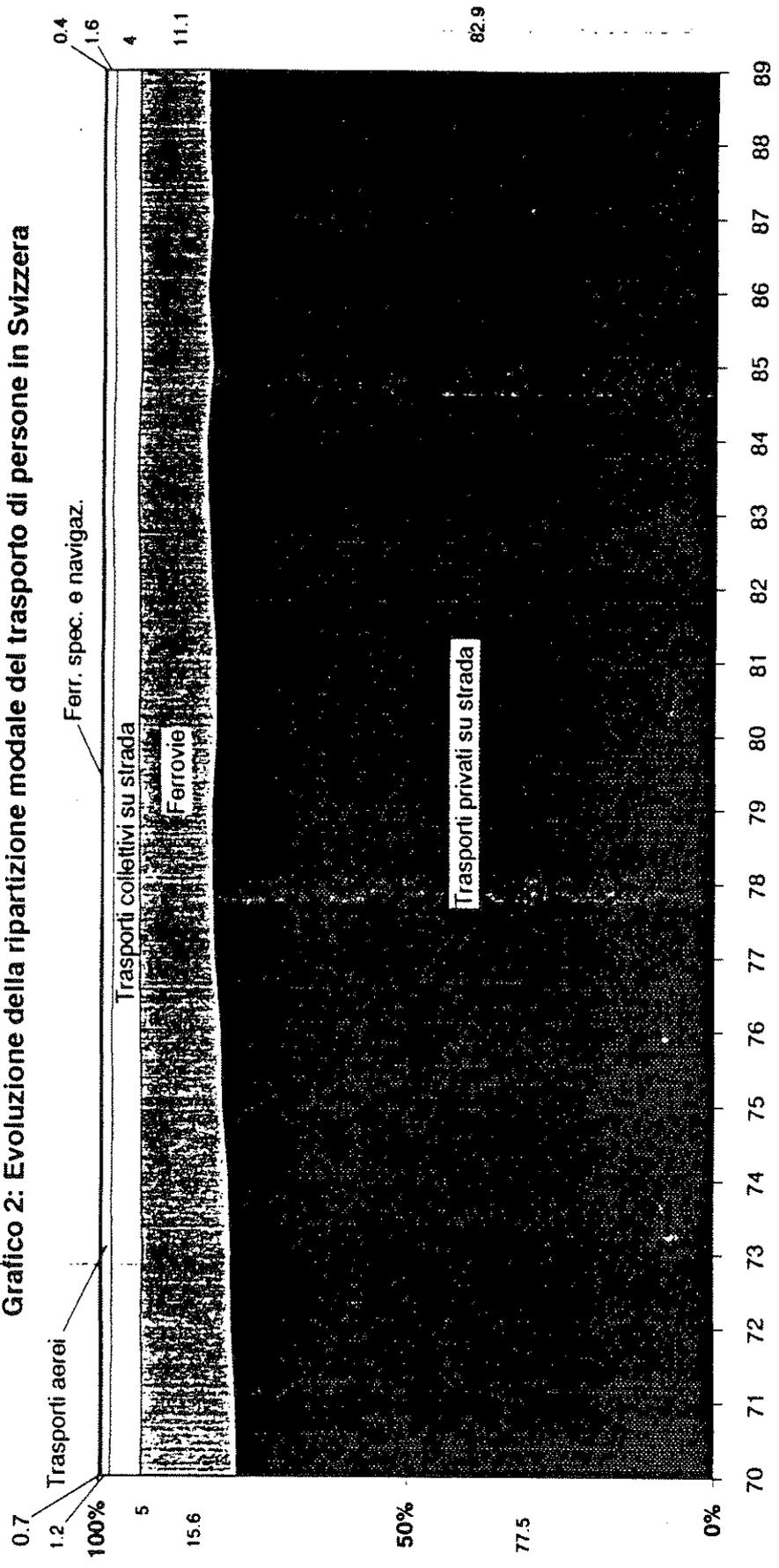
Grafico 1: Evoluzione della domanda di trasporto di persone in Svizzera



Fonte: UFS, Statistique suisse des transports

1) Traffico interno

Grafico 2: Evoluzione della ripartizione modale del trasporto di persone in Svizzera



Fonte: UFS, Statistique suisse des transports

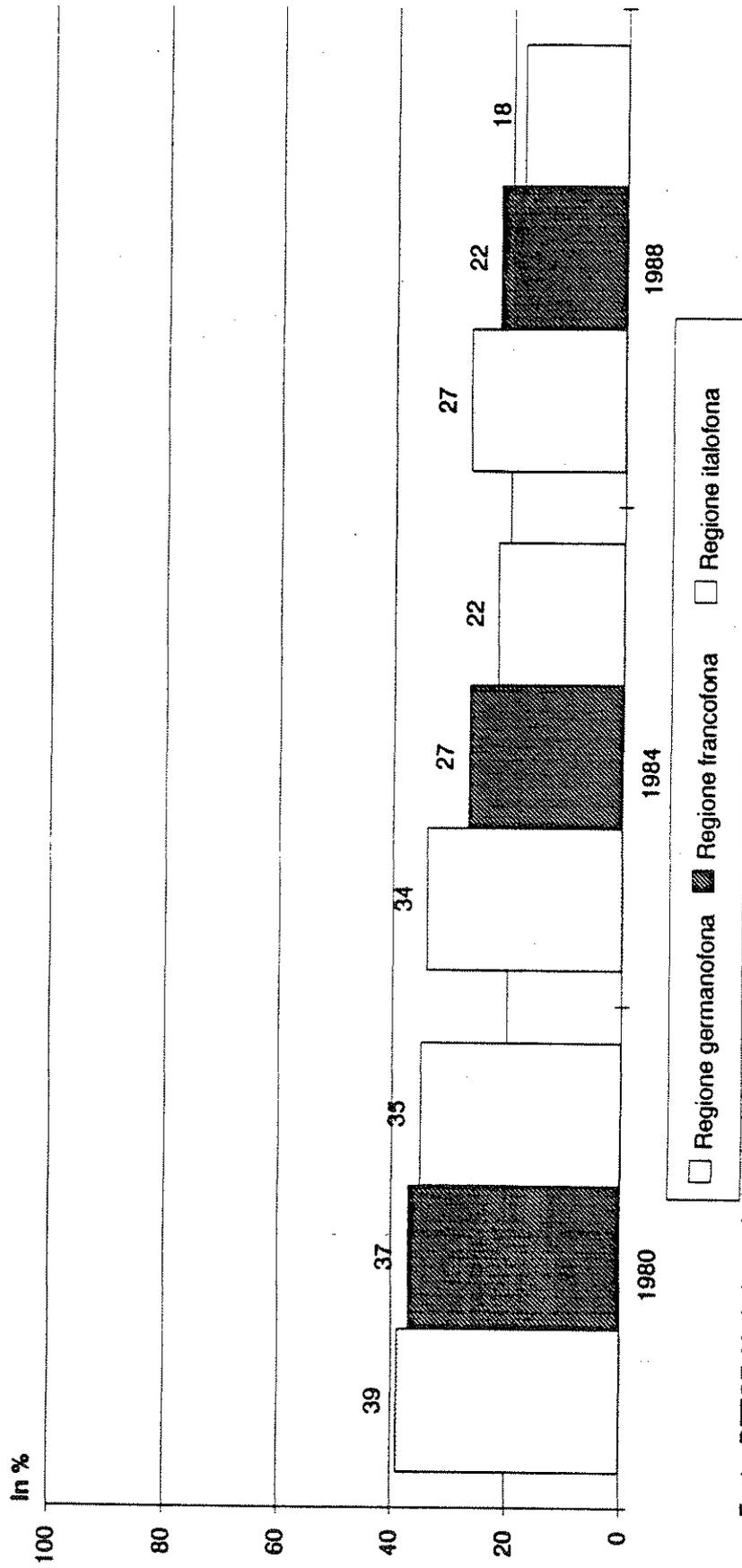
### 2.3.2 I principali meccanismi che influenzano l'evoluzione dei trasporti pubblici

#### a) Trasporti, economia ed organizzazione territoriale

Il trasporto è uno dei fondamenti delle moderne società industriali e dei servizi. Esso è un mezzo per raggiungere obiettivi di natura economica e sociale. I bisogni di trasporto sono quindi derivati da bisogni d'ordine superiore. La politica dei trasporti si inserisce così in un contesto assai complesso in cui interagiscono variabili di diversa natura. Nel secondo dopoguerra il poderoso sviluppo economico ed il conseguente incremento dei redditi hanno generato una progressiva e diffusa motorizzazione, sulla cui ampiezza si è detto in precedenza. Il notevole sforzo profuso nella costruzione di una rete stradale capillare e di alta qualità ha assecondato ed amplificato queste tendenze.

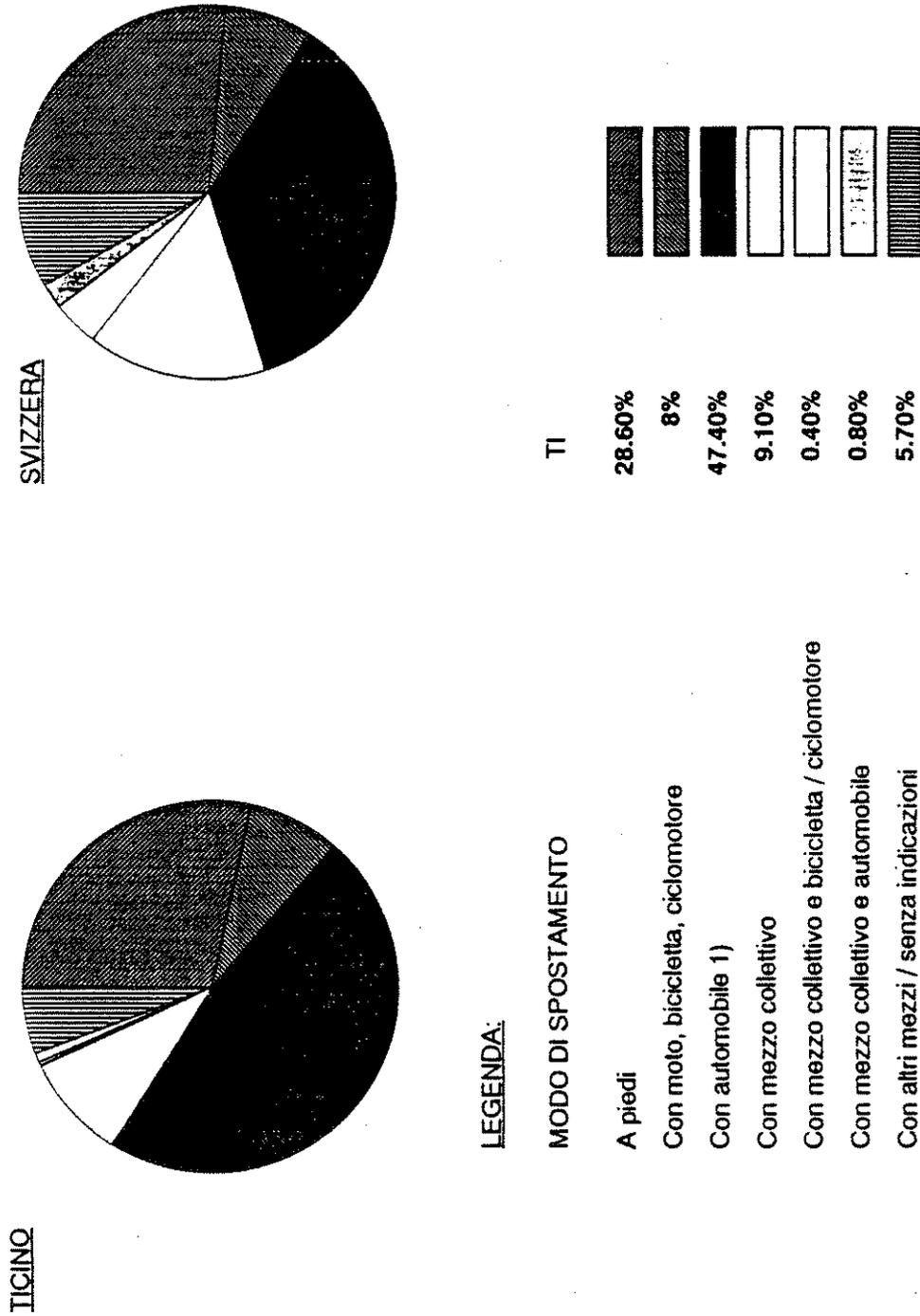
Poiché il trasporto pubblico non ha beneficiato di un altrettanto costante sforzo promozionale né le sue particolarità tecniche e gestionali hanno consentito una risposta adeguata alle nuove esigenze si è manifestata una sua progressiva perdita di attrattività. Essa ha ulteriormente accentuato la spinta alla motorizzazione individuale ed addirittura a volte ha comportato una riduzione delle prestazioni, vista come unica via d'uscita ai crescenti oneri finanziari. La possibilità di potersi spostare agevolmente ed a buon mercato è pure all'origine di una nuova organizzazione territoriale, che ha visto il nascere ed il generalizzarsi della suburbanizzazione, peraltro favorita dall'aumento dei costi dei terreni nei centri e la conseguente spinta alla localizzazione residenziale in periferia, con in suoi corollari: la specializzazione funzionale nell'uso del territorio e la dispersione degli insediamenti. Anche in questo caso il trasporto pubblico si è trovato in difficoltà nel dover captare una domanda diffusa ed irregolare, frutto del moltiplicarsi delle origini e destinazioni e del manifestarsi di trame circolari e tangenziali invece, o in più, di quelle radiali, tipiche delle strutture più gerarchizzate d'un tempo.

**Grafico 3: Evoluzione della motorizzazione, economie domestiche senza automobile, in %**



Fonte: DFTCE, Verkehrsverhalten in der Schweiz 1980, 1984, 1988

Grafico 4: Ripartizione modale degli spostamenti dei pendolari 2) nel 1980, in %



**LEGENDA:**

1) Compresa l'automobile della ditta, conducenti e passeggeri  
 Fonte: Censimento federale della popolazione  
 2) Persone attive

Parallelamente a queste tendenze si sono manifestati con sempre più evidenza gli effetti collaterali indesiderati di una così pronunciata mobilità: congestione, emissioni nocive nell'atmosfera, rumori, scadimento del quadro urbanistico e paesaggistico, incidenti.

A questi effetti si è spesso cercato di ovviare costruendo nuove strade che consentissero di alleggerire i tronchi "critici", senza peraltro risolvere, almeno a lungo termine, il problema.

E' così divenuta viepiù evidente la necessità di una politica coordinata dei trasporti in grado di soddisfare i bisogni incentivando quei vettori che nei diversi contesti operativi meglio adempiono agli imperativi economici ed ambientali.

In questo senso occorre valutare anche la proposta di Legge sui trasporti. Si tratta di uno strumento d'azione la cui attivazione va collocata nell'ambito più vasto della politica del traffico motorizzato, dell'organizzazione territoriale e dell'ambiente, con le quali esso va coordinato, pena il suo fallimento.

#### b) Lo sviluppo tecnologico

Lo sviluppo tecnologico ha consentito negli ultimi decenni un notevole incremento della produttività, soprattutto in quei settori con buone prospettive di crescita dell'automazione della produzione e con un impiego intensivo di beni capitali. Il settore dei trasporti pubblici si fonda su un uso intensivo del fattore lavoro. I costi per il personale incidono della misura del 60-70 % sugli oneri totali d'esercizio. Le possibilità di incremento della produttività e di contenimento dei costi sono più ridotte che in altri settori. Questo contribuisce a spiegare il costante incremento dei costi registrato; se si pensa all'automobile, prodotto tipicamente industriale con un costo del personale conducente nullo, la differenza tra i diversi modi di spostarsi appare evidente.

#### c) La struttura politico-istituzionale

Poiché il trasporto collettivo assolve una funzione d'interesse pubblico (garanzia di mobilità, protezione dell'ambiente, riserva di capacità, accessibilità regionale, sicurezza) esso è sottoposto, come si è visto, alla privativa della Confederazione.

L'autorità di sorveglianza è responsabile per il rilascio delle concessioni di trasporto e fissa le condizioni per il versamento di contributi, indennità e sovvenzioni istituiti allo scopo di raggiungere i succitati obiettivi d'interesse pubblico. Questo meccanismo può però generare tendenze perniciose in quanto:

- il sistema del concessionamento elimina ogni concorrenza - se facciamo astrazione da quella del trasporto individuale - per cui possono manifestarsi carenze nella gestione delle imprese per mancanza di incentivi a ridefinire la loro strategia di mercato ed a razionalizzare l'esercizio;
- il versamento di sovvenzioni corrisponde nella prassi odierna alla copertura ex-post dei disavanzi d'esercizio. Esse in un certo senso vengono ad appianare un risultato di gestione finanziariamente negativo alla fine del periodo d'esercizio. Non esiste sempre una chiara definizione preventiva dell'offerta ritenuta d'interesse pubblico; essa è riconosciuta dagli enti pubblici in uno stadio successivo alla sua "produzione". Si tratta di una procedura il cui automatismo può ridurre gli incentivi per un uso più efficiente delle risorse disponibili, può provocare un certo immobilismo nell'adattare l'offerta ai bisogni, ed è all'origine di una certa confusione tra imprese di trasporto ed enti pubblici nell'assolvimento delle competenze tecniche (produzione dei servizi) e di quelle relative alla definizione delle prestazioni d'interesse pubblico.

#### 2.4 Le imprese di trasporto che operano nel Cantone Ticino

Nel Cantone Ticino operano le imprese federali delle FFS e delle PTT e le imprese concessionarie.

Le FFS gestiscono l'ossatura principale della rete ferroviaria; questa oltre a svolgere funzioni di collegamento interno nel Cantone, permette di accedere ai centri d'oltre San Gottardo e ha una connessione con la rete ferroviaria estera.

A livello regionale sono attivi i servizi delle autopostali, che si concentrano soprattutto nelle zone periferiche ma che pure svolgono, nel caso dell'agglomerato di Bellinzona, una funzione di collegamento in un contesto prettamente urbano.

Le imprese concessionarie operano su scala prevalentemente locale (Azienda comunale del traffico di Lugano), su scala regionale (Autolinee Bleniesi, Autolinee Regionali Luganesi, Ferrovia Lugano - Ponte Tresa, ecc.) o su entrambi i livelli (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi, Autolinea Mendrisiense). Alcune altre imprese concessionarie assumono una funzione prevalentemente turistica (Società di navigazione del Lago di Lugano e del Lago Maggiore, ferrovia a cremagliera Capolago-Monte Generoso, funicolari Locarno-Madonna del Sasso, Paradiso-Monte San Salvatore, Cassarate-Monte Bré, Piotta-Ritom e funivia Airolo-Sasso della Boggia.

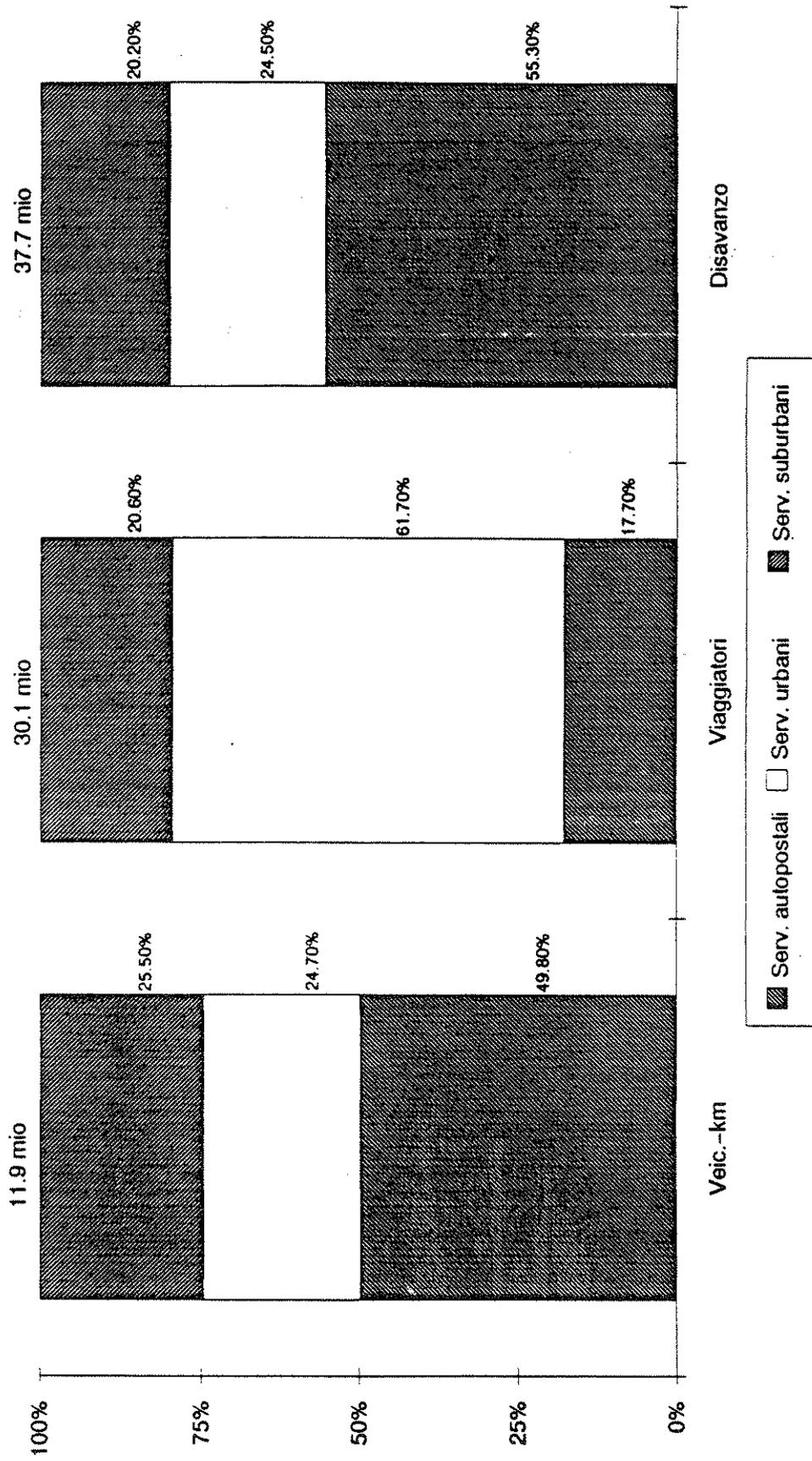
Le funivie Intragna-Pila-Costa e Verdasio-Rasa sono al beneficio di una autorizzazione cantonale e assumono una funzione particolare fungendo da unico collegamento tra zone abitate durante tutto l'anno e nucleo comunale.

L'allegato 4 riporta in sintesi le imprese succitate caratterizzandole in quanto al tipo di relazioni svolte ed al loro statuto.

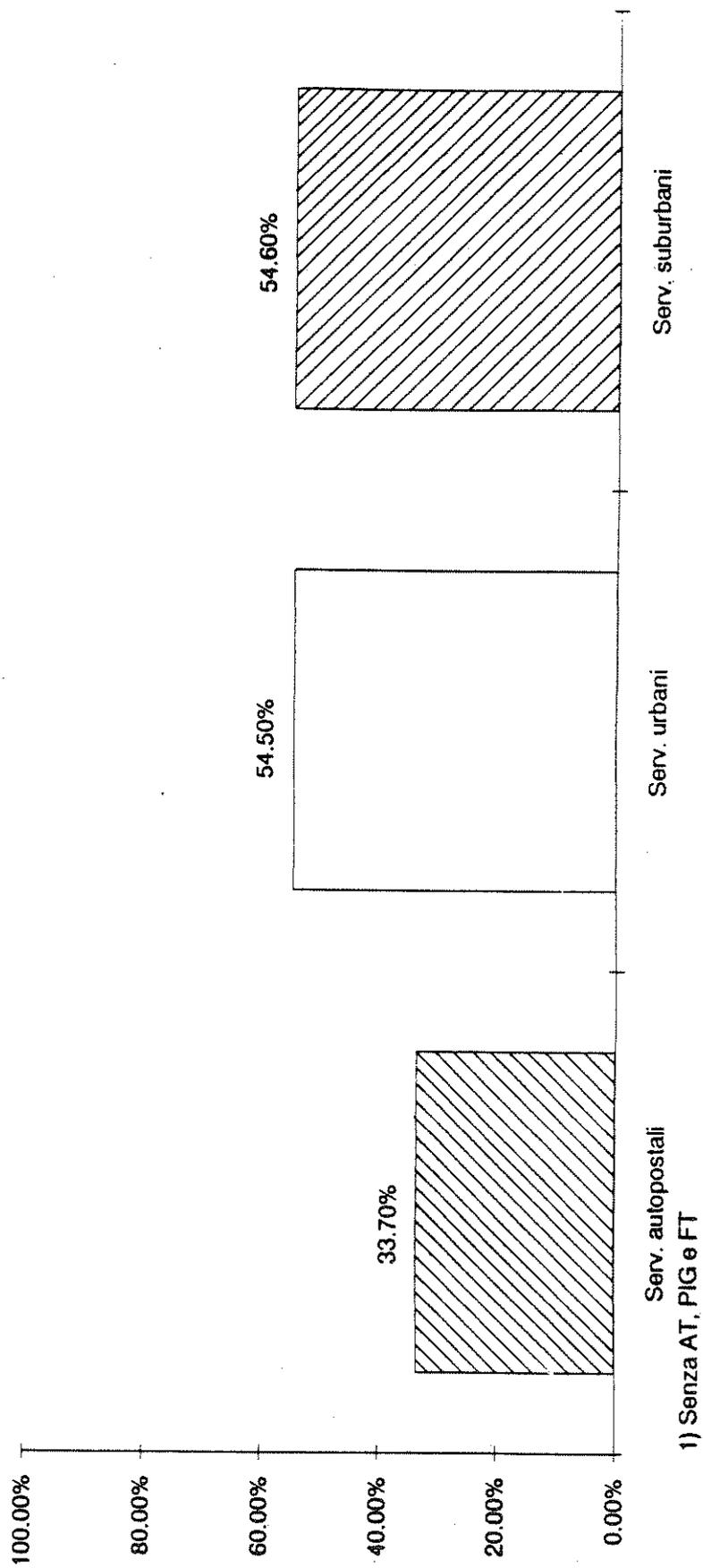
Prescindendo dalle FFS, dalle imprese prevalentemente turistiche e dalle funivie con autorizzazione cantonale, i ruoli esercitati dai servizi delle autopostali, dai servizi urbani e da quelli suburbani-regionali possono così essere sintetizzati:

- all'incirca la metà delle prestazioni è offerta dalle autopostali; servizi urbani e regionali si suddividono in parti pressochè uguali la metà restante;
- la domanda si concentra nella misura del 60 % circa sui servizi urbani; i servizi regionali e quelli delle autopostali soddisfano ciascuno all'incirca il 20 % dell'utenza;
- il servizio delle autopostali è all'origine del 55 % circa dei disavanzi d'esercizio complessivi; esso registra pure il più basso tasso di copertura dei costi complessivi (40 % circa). All'incirca il 20 % dei medesimi disavanzi è generato dai servizi regionali e il restante 25 % circa da quelli locali. Il tasso di copertura dei costi (al netto dei contributi degli enti pubblici) dei servizi regionali e locali è pressochè uguale (54 %), mentre quello dei servizi autopostali è nettamente inferiore (34%).

Grafico 5: Servizi urbani, suburbani e autopostali nel Cantone Ticino, 1990



**Grafico 6: Grado di copertura dei costi 1) dei servizi urbani, suburbani e autopostali nel Cantone Ticino, 1990**



## 2.5 L'evoluzione dei servizi che operano nel Cantone Ticino

L'evoluzione dei servizi delle autopostali, di quelli urbani (traffico locale) e di quelli suburbani (traffico generale) è rappresentata nei suoi elementi essenziali sul grafico della pagina seguente.

Dal medesimo risulta che la domanda è passata da 25,6 milioni di viaggiatori nel 1970 a 30,1 milioni nel 1990 (+ 17,6%).

Nel medesimo periodo le prestazioni offerte sono state notevolmente incrementate, passando da 6,6 milioni di veicoli-km a 11,9 (+ 80,3 %).

La crescita dell'utenza non è quindi stata proporzionale allo sforzo profuso nell'aumento dell'offerta.

A partire dal 1980 e fino al 1988 si osserva addirittura una tendenza recessiva della domanda; successivamente il volume dell'utenza conosce una vera e propria impennata.

Tra l'autunno del 1987 e quello del 1988, è stata svolta in collaborazione con le imprese di trasporto una serie di censimenti dell'utenza su tutte le linee del Cantone allo scopo di avere un quadro più particolareggiato della domanda, che consentisse di valutare con maggiore approfondimento le tendenze suesposte.

Da conteggi effettuati è risultato un quadro assai differenziato secondo le diverse linee e rispettivi bacini di traffico. In generale si constata una forte variazione dell'utenza secondo le ore della giornata, ciò che porta a tassi d'occupazione consistenti in determinati e limitati periodi ed a tassi molto bassi in altri. Notevoli differenze nell'impiego dei servizi si constatano pure tra i giorni feriali e quelli festivi, nonostante la riduzione del numero di corse che contraddistingue questi ultimi.

I tassi di occupazione medi dei servizi sono modesti ed il numero di viaggiatori per corsa ridotto 1).

Dal punto di vista finanziario, costi e ricavi d'esercizio sono costantemente progrediti, tuttavia con tassi d'incremento diversi.

I costi sono aumentati di circa 4,1 volte, da 19,6 agli 80,9 milioni di franchi, mentre i ricavi sono cresciuti di circa 2,8 volte, da 15,5 a 43,3 milioni di franchi.

Il quadro non muta se ci si riferisce ai valori reali, epurati cioè dall'effetto dovuto all'incremento generale dei prezzi.

---

1) Si vedano le pubblicazioni curate dall'Ufficio cantonale dei trasporti:

- Censimenti dei trasporti collettivi nel 1987/88, in Documenti statistici dell'Ufficio cantonale di statistica
- Censimento del traffico ferroviario (documento interno)

Risultato di questo gruppo è un disavanzo d'esercizio sempre più rilevante. In termini nominali, esso aumenta da 4,2 milioni di franchi nel 1970 a 37,7 milioni nel 1990, ciò che corrisponde a un fattore di crescita pari a 9 volte; in termini reali esso è di circa 4 volte.

Il grado di copertura dei costi, ossia il rapporto tra ricavi e costi d'esercizio, si è così continuamente deteriorato. Se nel 1970 i ricavi coprivano quasi l'80% dei costi, nel 1990 non ne coprivano più che il 54% (sono compresi i contributi degli enti pubblici; senza questi ultimi il tasso di copertura sarebbe del 73 rispettivamente 46%).

## 2.6 I contributi degli enti pubblici alle imprese di trasporto

I contributi ricorrenti (prestazioni in favore dell'economia generale, adattamento tariffale e copertura dei disavanzi d'esercizio) degli enti pubblici alle imprese di trasporto hanno conosciuto una crescita costante e hanno visto modificarsi la loro struttura.

Tra il 1970 e il 1990 il loro incremento è stato notevole. Infatti all'inizio del periodo considerato essi ammontavano a 5,6 milioni di franchi mentre vent'anni dopo erano saliti a 43,9 milioni, ossia 7,8 volte l'importo iniziale. In termini reali l'aumento è stato di 3,4 volte.

Il 47,4% dei contributi versati nel 1990, ossia 20,8 milioni di franchi, era destinato al servizio delle autopostali. L'ammontare restante era ripartito in parti pressoché uguali tra le imprese del traffico generale (28,9%) e quelle del traffico locale (23,7%).

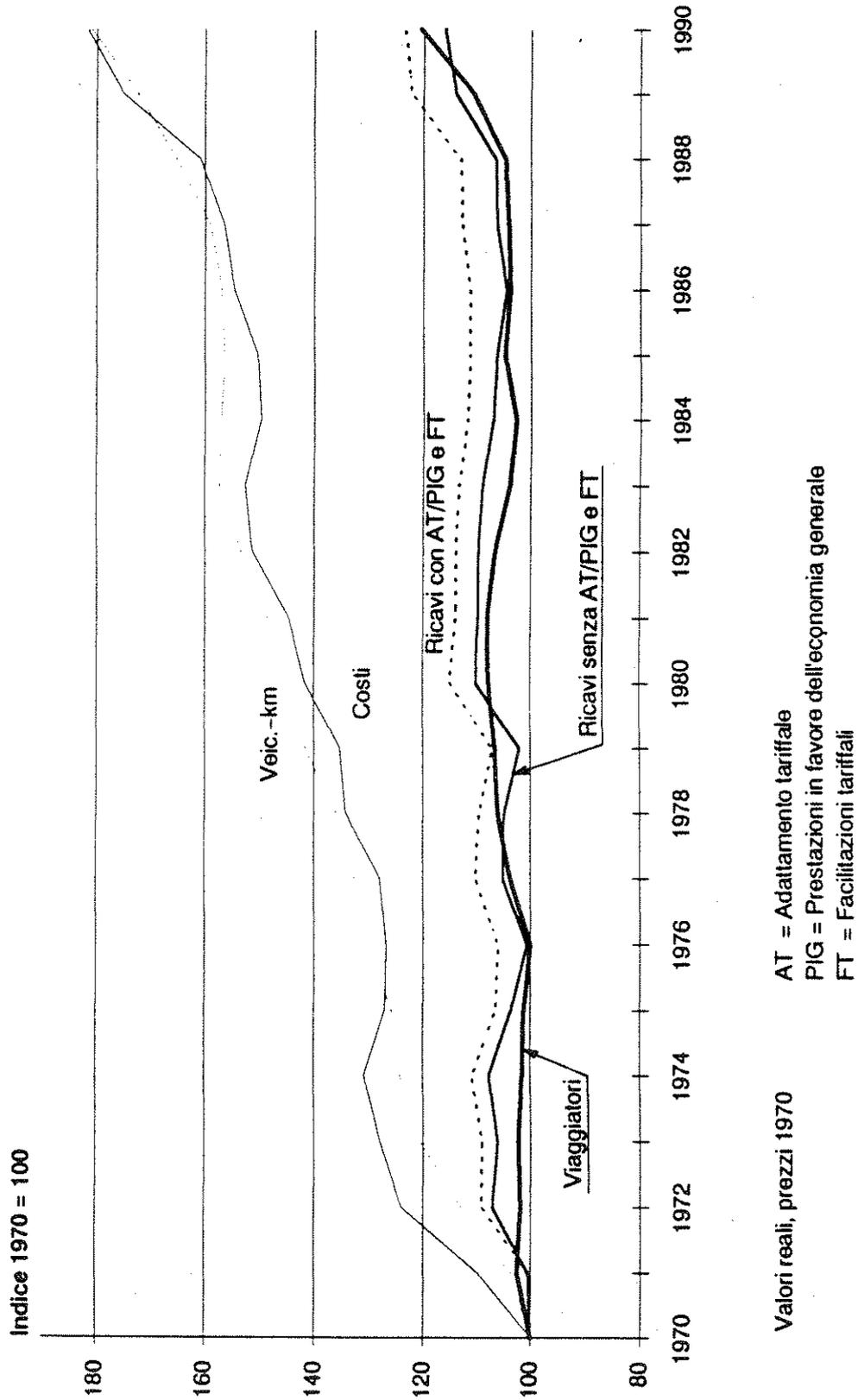
La Confederazione, con un contributo di 28,4 milioni di franchi assicurava nel 1990 quasi il 65% dei versamenti complessivi. I Comuni ne coprivano il 23,7% e il Cantone l'11,6%. Quindici anni prima la quota a carico dello Stato centrale raggiungeva l'87%, quella dei Comuni il 10,9% e quella del Cantone il 21%.

Se si considera anche l'onere per il servizio ferroviario regionale (FFS), valutabile secondo indicazioni dell'Ufficio federale dei trasporti a circa 22 milioni di franchi (1990), il ruolo della Confederazione viene ulteriormente amplificato.

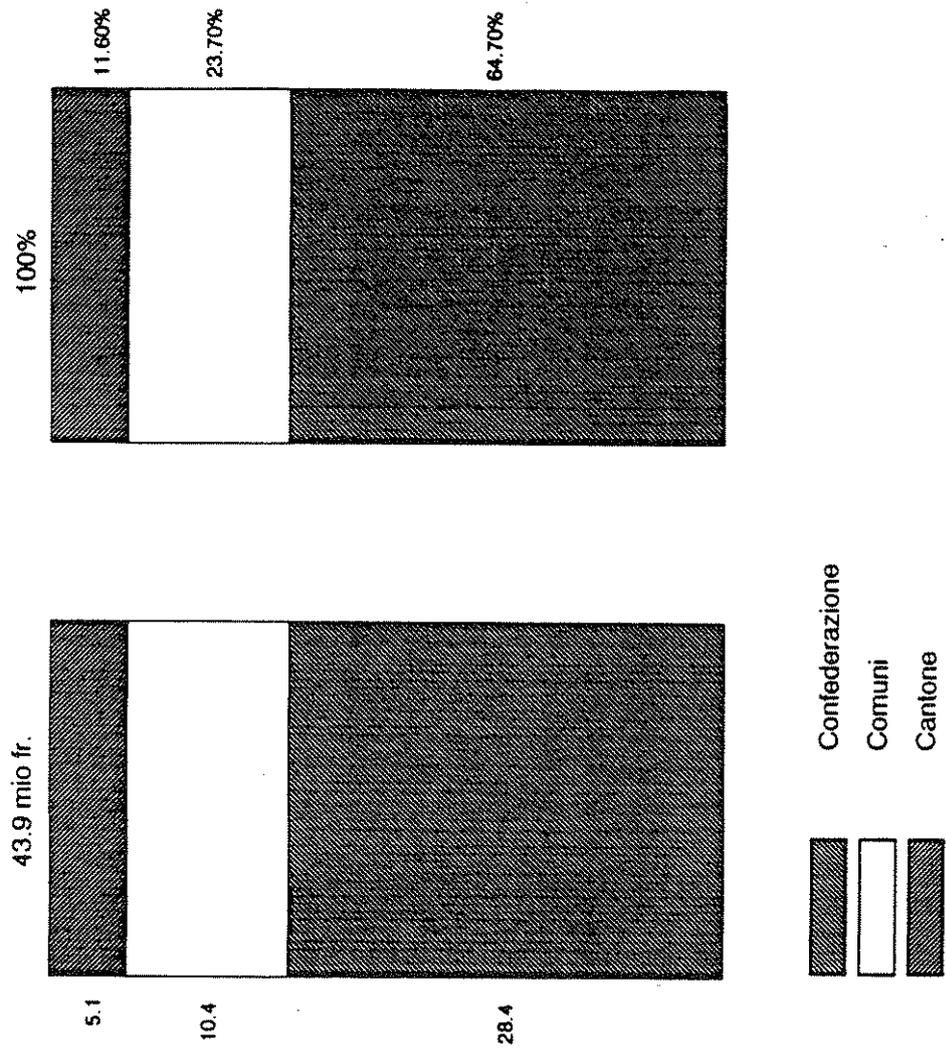
Accanto a questi contributi ricorrenti vi sono poi contributi destinati agli investimenti.

Essi sono destinati al miglioramento delle infrastrutture ed all'acquisto di veicoli o materiale rotabile (finanziamento in base alla Legge federale sulle ferrovie) come pure alla separazione del traffico (finanziamento in base alla Legge federale sui carburanti).

**Grafico 7: Trasporti urbani, suburbani e autopostali nel Cantone Ticino**



**Grafico 8: Contributi degli enti pubblici ai servizi di trasporto operanti nel Cantone Ticino (senza FFS), 1990**



A partire dal 1973 sono stati finanziati interventi in base alla Legge sulle ferrovie per circa 69 milioni di franchi, di cui 34 a carico del Cantone. Attraverso i fondi dei dazi sui carburanti sono stati versati contributi per 45,2 milioni di franchi. Per maggiori particolari si veda l'allegato 7.

### 3. STRUTTURA GENERALE ED ELEMENTI PRINCIPALI DELLA PROPOSTA DI LEGGE SUI TRASPORTI

#### 3.1 Elementi principali della proposta Legge sui trasporti pubblici

La spinta demografica, l'affermarsi di economie domestiche più piccole e disperse, l'emergere di strutture economiche ed occupazionali che modificano radicalmente le vecchie modalità produttive, il costante incremento del reddito, l'organizzazione territoriale più complessa e specializzata (separazione dei luoghi di residenza, lavoro e svago) sono all'origine, accanto all'estensione ed al miglioramento della rete stradale ed all'affermarsi di modelli comportamentali nuovi (aumento del tempo libero), della notevole crescita della mobilità precedentemente descritta ed in particolare dell'imporsi della motorizzazione.

Le variabili in grado di influenzare l'attrattività, il costo e gli effetti dei trasporti sono molteplici. Un intervento nel settore deve quindi fondarsi su approcci a diversi livelli, coordinati ed attuati simultaneamente.

Alla luce delle considerazioni del capitolo precedente appare indispensabile una rivalutazione soprattutto qualitativa dei servizi di trasporto pubblico.

L'obiettivo di questa proposta di Legge è quello di dotare gli enti pubblici degli strumenti attraverso i quali perseguire un miglioramento dell'attrattività ed efficienza di questi servizi. Per ottenere i risultati auspicati:

- va verificata l'estensione della rete e la sua coerenza;
- va valutato il grado di integrazione delle reti servite da diverse imprese (armonizzazione tecnica, d'esercizio e tariffale);
- vanno realizzate opportune infrastrutture di raccordo tra il traffico pubblico e quello individuale (Park and Ride, Bike and Ride, ecc.);
- vanno decisamente ridotti i tempi di percorrenza (corsie riservate, priorità semaforiche, piazze di scambio);
- vanno migliorate le infrastrutture per l'accoglimento dei viaggiatori (stazioni, fermate) e il confort del materiale rotabile e dei veicoli;

- vanno attuati i necessari incrementi capacitivi e gli opportuni infoltimenti delle frequenze;
- vanno valutate nuove forme e tecnologie di trasporto pubblico (bus a domanda, ecc.);
- va promossa un'informazione più accurata e capillare;
- vanno incentivati tutti gli sforzi volti a migliorare le modalità di vendita dei titoli di trasporto (carte di credito, servizio a domicilio).

Importanti studi volti a chiarire questi punti ed a individuare le misure d'intervento più adatte sono, come si è riferito nel capitolo 1.4, in atto.

La Legge in esame deve quindi renderne possibile l'attuazione.

Gli elementi principali e qualificanti alla stessa sono i seguenti:

- a livello pianificatorio si prevede l'elaborazione di una Concezione cantonale dei trasporti pubblici attraverso la quale evidenziare problemi e carenze della situazione attuale per poi indicare proposte di miglioramento (cfr. art. 9-13).

In particolare si tratta, sulla base dei bisogni potenziali rilevati, di delineare una rete integrata di servizi di trasporto, attrattivi e coerenti con la politica in materia di organizzazione territoriale e di protezione ambientale.

- a livello attuativo si postula:

- . l'estensione dei compiti del Cantone, che, andando oltre a quanto previsto dalla Legge federale sulle ferrovie, considera nei suoi interventi anche le linee situate nelle zone urbane (cfr. art. 3 e 4).

Inoltre si elencano i diversi tipi d'intervento che possono beneficiare di un sostegno finanziario cantonale.

Tra gli stessi si contemplano alcune novità: i posteggi "Park and Ride", la sperimentazione di nuove modalità di trasporto, l'attività promozionale (cfr. art. 31, 33).

- . La possibilità di contribuire al sostegno di servizi integrativi (servizi nelle fasce orarie a debole domanda o nelle zone discoste) gestiti secondo schemi e modalità più flessibili rispetto ai servizi "classici" di linea, verso i quali assumono una funzione complementare (cfr. art. 47-52).

- . La possibilità di considerare tutte le imprese di trasporto quali interlocutori ed eventuali beneficiari degli opportuni sostegni (oltre alle imprese concessionarie del traffico generale come finora anche quelle del traffico locale, i servizi delle autopostali PTT, le FFS; cfr. art. 2).
- . L'introduzione del mandato di prestazioni ossia di un contratto attraverso il quale gli enti pubblici definiscono l'offerta di trasporto d'interesse pubblico affidandone l'esecuzione, alle condizioni ivi precisate, ad un'impresa di trasporto. Si tratta di una procedura che, rispetto alla situazione attuale, meglio permette di distinguere le competenze degli enti pubblici e delle aziende (cfr. art. 24).
- La possibilità di creare comunità tariffali, ossia bacini di traffico entro i quali l'utente può circolare con un unico titolo di trasporto pur impiegando linee diverse o servizi gestiti da differenti imprese (cfr. art. 26-27).
- a livello finanziario si istituisce il principio della partecipazione dei Comuni agli interventi (cfr. art. 41-42) e si introduce il principio di una tassa di collegamento a carico di edifici o impianti generatori di importanti correnti di traffico (art. 46).
- a livello organizzativo si postula l'istituzione delle Commissioni regionali dei trasporti, ossia di organismi di carattere consultivo cui spetta, tra l'altro, il compito di formulare le proposte indispensabili per la definizione dell'offerta (cfr. art. 5).

### 3.2 Misure fiancheggiatrici a favore dei trasporti pubblici

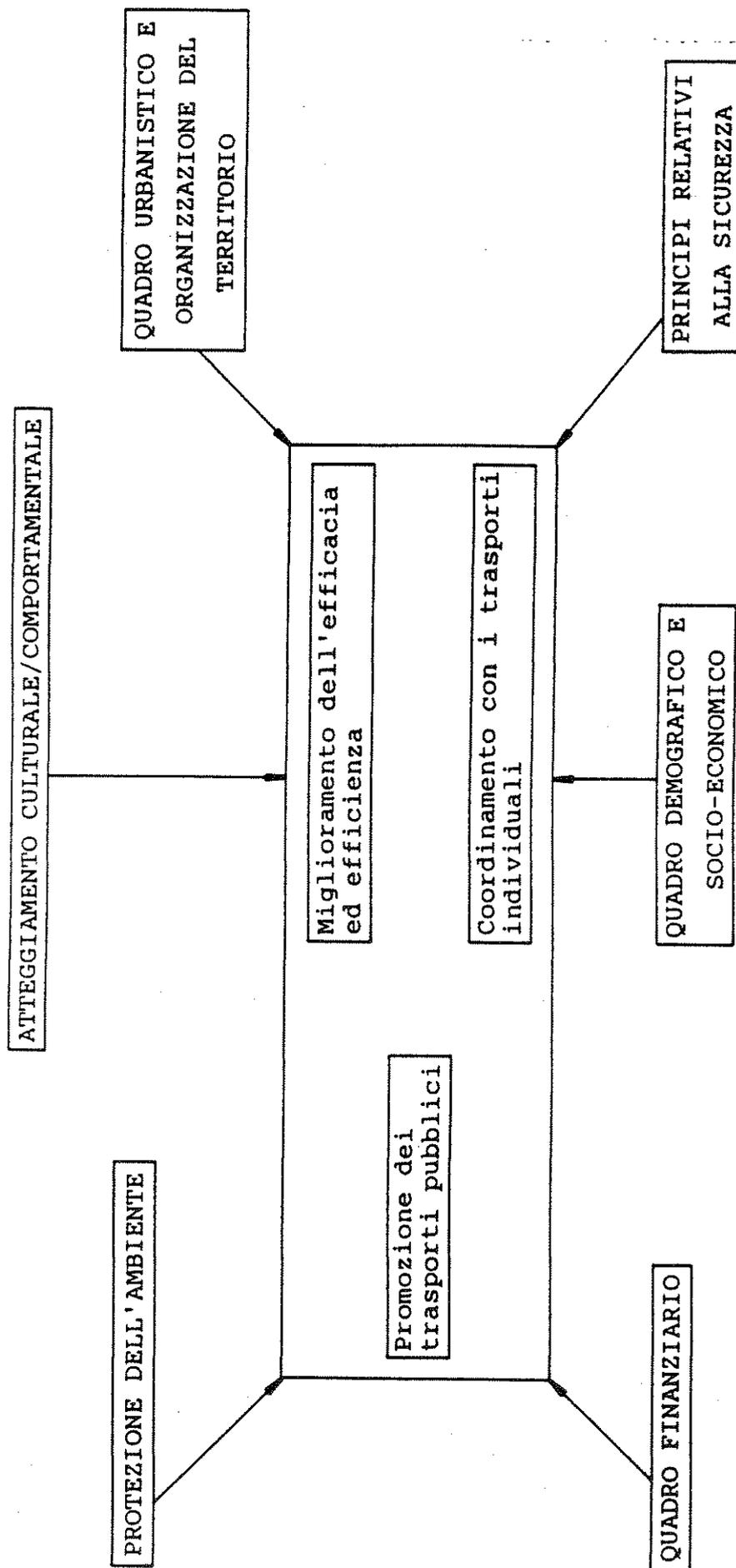
Il raggiungimento degli obiettivi fissati presuppone l'adozione di misure fiancheggiatrici, da modulare in funzione dei diversi contesti.

#### a) La politica urbanistica e dell'organizzazione territoriale

Essa influisce sulla mobilità in modo determinante sia a breve che a medio e lungo termine. Da questo punto di vista il trasporto pubblico può essere sostenuto attraverso:

- la promozione di piani per la gestione del territorio funzionalmente equilibrati;
- l'incentivazione di insediamenti gerarchizzati e non dispersi;
- una gestione finalizzata dei posteggi pubblici e privati;
- la realizzazione di percorsi pedonali, sentieri e piste ciclabili;

Obiettivi nel campo della promozione dei trasporti pubblici e fattori condizionanti



Normative e politiche settoriali della Confederazione (quadro legislativo, progetto "Ferrovia 2000", progetto "Alptransit", ecc.)  
Sviluppi a livello internazionale (CEE, ecc.)

Strumenti e modalità applicative sono previsti nella Legge federale sulla pianificazione del territorio e nella relativa Legge di applicazione cantonale (Piano direttore cantonale, piani regolatori comunali, ecc.).

b) La circolazione automobilistica

Il coordinamento con il traffico motorizzato individuale è pure un elemento importante nell'ambito delle misure fiancheggiatrici. Già si è detto sopra della politica dei parcheggi. In generale occorre ricercare soluzioni di complementarietà tra i diversi vettori, privilegiando il trasporto pubblico là dove densità demografica, quadro urbanistico e condizioni ambientali lo giustificano. In questo ambito possono ad esempio entrare in considerazione:

- limitazioni funzionali o temporali per l'uso della rete stradale;
- riduzione delle velocità;
- canalizzazione del traffico su determinati assi;
- moderazione del traffico nei nuclei urbani e nei quartieri;
- realizzazione di corsie riservate e di semafori preferenziali per i trasporti pubblici.

Queste misure possono essere concretate sulla base della Legge federale sulla circolazione stradale.

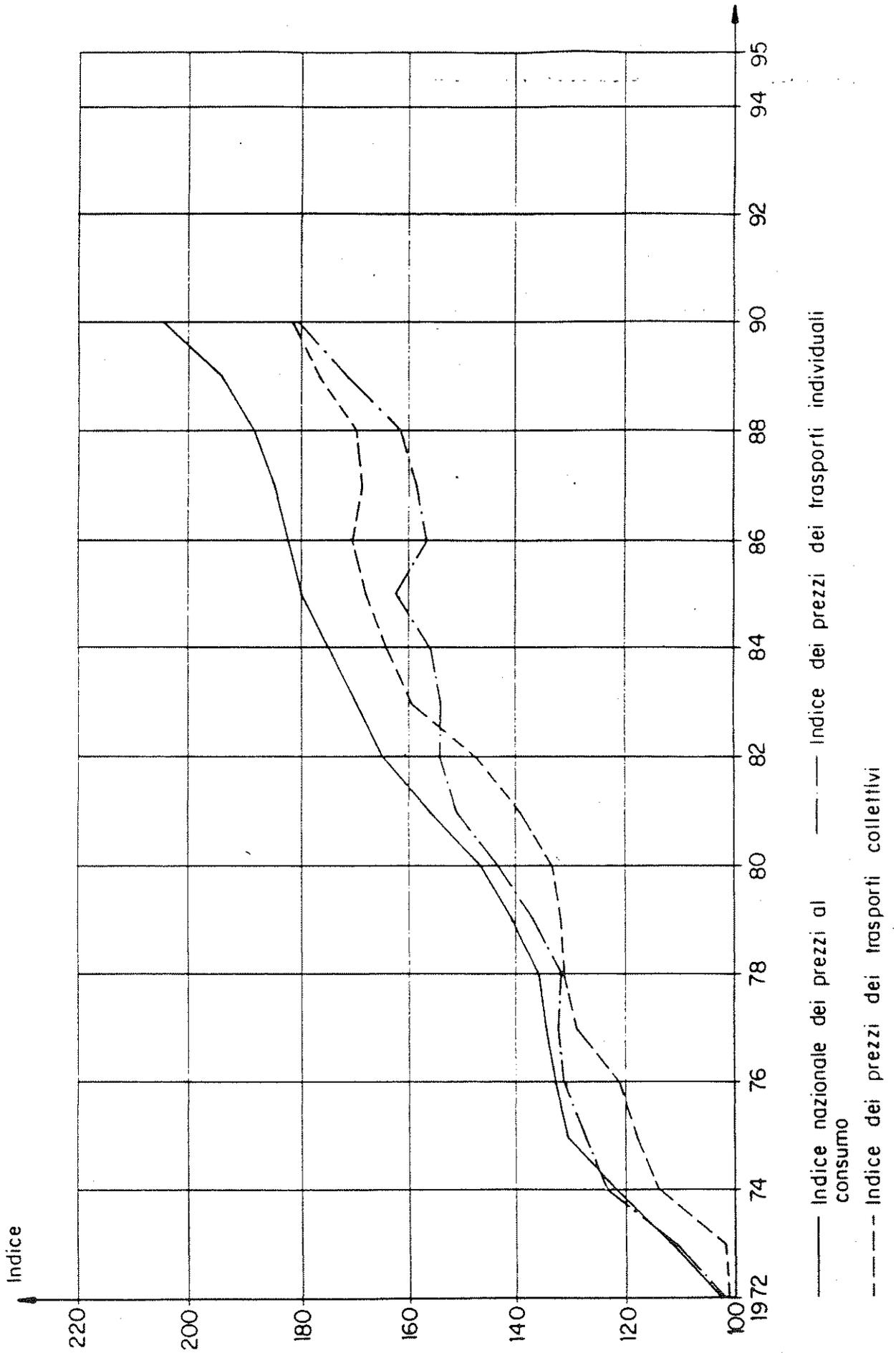
c) La politica dei costi e delle tariffe

Da ultimo occorre segnalare il problema di costi di trasporto. L'evoluzione complessiva della mobilità è una sua variabile dipendente, così come la ripartizione modale è anche determinata dai prezzi relativi dei diversi vettori.

L'evoluzione dei prezzi ha favorito la crescita della mobilità. Infatti mentre nel periodo 1972-1990 l'incremento dell'indice nazionale dei prezzi al consumo è passato da 100 a 204,8 punti, il costo dei trasporti pubblici ed individuali è aumentato da 100 a 180,5 punti. La sua progressione è quindi stata inferiore a quella dell'indice dei prezzi per cui, considerato l'adeguamento dei salari al rincaro, lo spostarsi è divenuto in termini relativi meno caro. Questa tendenza è inoltre più marcata per il trasporto motorizzato individuale rispetto ai servizi collettivi (cfr. grafico 9).

L'incremento della mobilità è poi rafforzato dalla progressione reale dei redditi. In generale l'evoluzione della stessa mobilità ha superato quella dei redditi.

GRAFICO 9 : EVOLUZIONE DELL'INDICE DEI PREZZI AL CONSUMO E DI QUELLI RELATIVI AI TRASPORTI



Affinché le regole del gioco portino ad un livello di mobilità ottimale e ad una ripartizione dei compiti tra i diversi vettori di trasporto pure ottimale è però indispensabile che tutti i costi siano considerati e correttamente calcolati.

Oggi si constata che ancora non esistono basi riconosciute per l'integrazione dei costi e dei benefici sociali nel meccanismo suddetto. Vi è il sospetto che in generale il costo dei trasporti (pubblici e privati) sia al di sotto del suo giusto livello. Questo significherebbe avere un volume di mobilità eccessivo con le relative conseguenze anche sull'ambiente. Un secondo elemento che si constata nella realtà odierna è la diversa struttura dei costi del trasporto motorizzato individuale e di quello pubblico. La loro percezione da parte dell'utente è pure diversa.

Il costo del primo è caratterizzato da una componente fissa preponderante; la componente variabile, decisiva ai fini della determinazione del livello di mobilità e della scelta modale, è quindi marginale e per di più sottovalutata da chi si sposta (si considera di solito il solo costo del carburante). Il costo del trasporto pubblico tende per contro ad essere sopravvalutato e spesso non è sufficientemente conosciuta la gamma dei titoli di trasporto e delle diverse facilitazioni esistenti.

La problematica della determinazione della tassa di circolazione e degli oneri assicurativi in base alle percorrenze effettuate rientra ad esempio nel quadro descritto.

A mò di conclusione va infine segnalato il fatto che una modifica della ripartizione modale dei trasporti verso un maggiore equilibrio esige sforzi non trascurabili. La stessa crescita della mobilità rischia di compromettere questa modifica dei compiti tra i diversi vettori. Il fatto di non ulteriormente accentuare gli squilibri esistenti può tuttavia già essere considerato un successo. Date le proporzioni esistenti tra traffico motorizzato individuale e traffico pubblico anche un consistente incremento di quest'ultimo riduce in misura contenuta il primo. Ad esempio si è stimato che in determinate situazioni anche un raddoppio dell'offerta dei servizi pubblici non alleggerisce che in modo trascurabile la rete stradale annullando però l'incremento del traffico veicolare registrato sull'arco di pochi anni.

Questo poiché l'incremento della domanda di trasporto pubblico è costituito in gran parte da nuovo traffico. Questa digressione vuole sottolineare ancora come la problematica della necessaria promozione del trasporto pubblico vada collocata nell'ambito più ampio della politica della mobilità.

In definitiva questa proposta di Legge non ha, nè potrebbe avere, l'ambizione di fornire gli strumenti per risolvere tutti i problemi che toccano la mobilità. Essa tocca l'ambito specifico degli obiettivi, degli incentivi e delle modalità operative per migliorare la gestione e l'attrattività dei trasporti pubblici, rimandando alle altre leggi settoriali esistenti il concretamento di quelle misure fiancheggiatrici indispensabili e spesso determinanti per l'esito promozionale della stessa politica dei trasporti pubblici e per la gestione complessiva della mobilità.

### 3.3 Risultati della consultazione

Il progetto di Legge sui trasporti pubblici è stato posto in consultazione dal 17 gennaio al 5 aprile 1991, termine prorogato poi sino al 31 maggio.

Sono stati interpellati Comuni, associazioni di Comuni, Regioni, imprese di trasporto, partiti, le Commissioni intercomunali dei trasporti, i sindacati, le associazioni padronali, le associazioni del traffico ed altri interessati (WWF, ASPAN, ecc.).

L'esame delle risposte ricevute ha permesso di individuare tre categorie di apprezzamenti:

- a) il gruppo delle "adesioni di principio";
- b) il gruppo delle "adesioni critiche";
- c) il gruppo del "rigetto".

#### a) Adesioni di principio

Siccome è difficile tracciare un confine preciso tra le diverse categorie di apprezzamenti, in quanto praticamente non esistono gli estremi e cioè il positivo ed il negativo assoluti, tra le adesioni di principio inseriamo quelle prese di posizione che condividono pienamente la filosofia e la struttura della legge, pur non rinunciando a formulare proposte migliorative rispetto a singoli articoli.

Vanno quindi in questa direzione le risposte di Bellinzona, del PLRT, dell'ACS, dell'ACSI ed in un'ottica federale quelle dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

Il progetto è in particolare ritenuto consono con gli obiettivi enunciati in documenti pianificatori importanti come le Linee direttive, il Piano finanziario, il Piano direttore ed il Piano di risanamento dell'aria.

Fondamentale è ritenuta la struttura pianificatoria che consente non solo di coordinare e potenziare il trasporto pubblico, ma è intesa anche come strumento di politica ambientale, urbanistica e territoriale.

Positivamente è vista la compartecipazione del Cantone e dei Comuni e la considerazione paritaria delle diverse imprese attive nel settore, gli strumenti operativi, le priorità, il sostegno dei servizi integrativi e l'istituzione delle Commissioni regionali dei trasporti a struttura regionale e consultiva.

Non è invece condiviso il solo finanziamento dell'offerta supplementare e, da parte dell'ACS, l'eventualità di fare eccessivo ricorso a misure fiancheggiatrici, come limitazioni dell'uso della strada, riduzioni della velocità a carico del traffico privato ecc.

Da parte sua l'UFT reputa il progetto di legge rispettoso dei principi che sono alla base della revisione della Legge federale sulle ferrovie del 20 dicembre 1957, specie riguardo i sussidi ed offre interessanti considerazioni sull'uso corretto della terminologia, in particolare sul concetto di concessione, autorizzazione, prestazioni supplementari, agevolazioni tariffali e mandato di prestazioni, così come sono intese a livello federale.

Un'interessante proposta è avanzata dal PLRT: quella di approfondire la problematica del reperimento di nuove fonti di finanziamento adeguate al concretamento degli obiettivi fissati nella Legge (ad esempio la tassa sulla massa salariale a carico delle aziende come è praticato in Francia). Data la complessità dell'argomento essa potrà essere studiata solo in un prossimo futuro. Questa proposta di legge contempla tuttavia l'istituzione di una tassa di collegamento.

#### b) Adesioni critiche

In questa categoria di risposte si collocano principalmente le osservazioni dei Comuni dell'agglomerato luganese, delle Regioni, di alcuni partiti (PSU, PPD), delle imprese di trasporto e di parecchie associazioni (TCS, ASPAN, Camera del lavoro, Camera di commercio, ecc.).

Un ampio consenso è stato riscontrato:

- sulla necessità di una legge nella materia;
- sugli obiettivi della stessa;
- su una serie di principi operativi (necessità di una pianificazione ed attuazione coordinata e flessibile articolata a livello regionale, mandato di prestazioni, partecipazione dei Comuni, Commissioni regionali dei trasporti, tassa di collegamento).

Gli aspetti critici sollevati toccano per contro:

- il ruolo dei diversi attori chiamati ad attuare la politica dei trasporti, in particolare quello delle imprese di trasporto e delle Commissioni regionali dei trasporti; andrebbe precisato e valorizzato il ruolo delle imprese di trasporto, chiamate ad attivamente creare una rete di trasporto integrata.

Dovrebbe risultare chiaro il tema trattato nelle Commissioni regionali (trasporti pubblici e privati?), le competenze per la designazione dei rappresentanti ed il ruolo delle Commissioni intercomunali oggi attive nel Luganese e nel Locarnese.

- Le procedure previste, sulle quali si esprime qualche perplessità. La distinzione tra due procedure atte a consolidare, prima la Concezione cantonale dei trasporti pubblici e poi ad attuare l'offerta, potrebbe provocare ritardi ed impedimenti. Si teme infatti un'eccessiva perdita di tempo e troppo estese possibilità di "bloccare" le procedure (osservazioni e ricorsi).

- Le modalità di finanziamento, giudicate complesse. Viene respinta con decisione la proposta che vede il Cantone sostenere finanziariamente i Comuni degli agglomerati solo per le prestazioni supplementari, lasciando intatte le strutture esistenti.

Si invita a considerare le possibilità di un finanziamento comune a livello di singolo bacino di trasporto e non di singola linea come proposto.

- L'introduzione ed il sostegno ai trasporti aziendali è valutata in modo assai divergente. Da un lato essi concernono un "mercato" esteso e quindi potenzialmente interessante, dall'altro lo stesso mercato è influenzato da variabili complesse.

L'impegno finanziario risulterebbe importante e le modalità di organizzazione e controllo pongono difficoltà non trascurabili. Si sottolinea la necessità di fissare priorità operative.

- Il ruolo dell'ente pubblico, che potrebbe risultare più efficace se giuridicamente assunto da un Ente cantonale o regionale.

c) Rigetto delle proposte formulate

Posizioni specialmente critiche sono espresse dal WWF, dalla Società ticinese per l'arte e la natura (STAN) e dalla Camera ticinese dell'economia fondiaria (CATEF).

Le due associazioni ambientaliste ritengono i limiti della legge troppo angusti, non in grado di concretizzare gli scopi di tutela dell'ambiente e di risparmio sia del suolo sia dell'energia. Criticano l'eccessiva delega ai Comuni di compiti ed oneri, l'impostazione tecnocratica del progetto e la scarsa rilevanza data al principio di causalità (chi è fonte di traffico, paghi). Propongono:

- che la legge ampli la sua portata, in modo da regolare i trasporti in generale e non solo quelli pubblici, così da poter attuare misure fiancheggiatrici atte a ridurre il traffico privato;
- che il Cantone si assuma oneri e responsabilità maggiori sgravando così i Comuni;
- che la legge addebiti una parte maggiore di costi ad enti e ditte che creano una domanda di mobilità;
- che il Cantone intervenga presso la Confederazione perchè aumenti sensibilmente il prezzo della benzina.

Brevemente lo scrivente Consiglio osserva che la legge sui trasporti è una legge che non può prescindere dalle preminenti normative federali. L'eventuale riduzione del traffico privato, ritenuto tuttora indispensabile, dovrà semmai avvenire in altri contesti normativi cui la legge rinvia ed in particolare quelli sulla pianificazione del territorio, con i relativi piani cantonali e comunali, quelli sulla protezione dell'ambiente, nonché la legge federale sulla circolazione stradale. Questi strumenti legislativi già consentono d'operare in tal senso; si pensi ad esempio alla possibilità di adottare limitazioni funzionali del traffico per attuare la pedonalizzazione di determinate aree. Non ci sembra inoltre che ai Comuni, al di fuori delle linee d'importanza locale che in ogni caso gli competono, siano attribuiti eccessive responsabilità ed oneri, essendo partners e collaboratori con il Dipartimento, le Commissioni regionali dei trasporti e le imprese. Il Cantone allarga notevolmente il suo campo d'azione senza peraltro venir meno ad una richiesta di partecipazione da parte dei Comuni. L'introduzione di una tassa di collegamento (cfr. art. 46) va pure vista come una corretta ed equilibrata applicazione del principio di causalità.

Si è cercato in definitiva di coinvolgere il più possibile il cittadino-utente attribuendo ai Comuni competenze e corrispondenti responsabilità finanziarie. Riguardo infine al prezzo della benzina risulta evidente l'incompetenza del Cantone e l'impossibilità di regolarlo nella presente legge.

La CATEF critica da parte sua la mancanza di chiari indirizzi politici e la difficoltà di attuazione delle procedure che andrebbero unificate in un Piano settoriale dei trasporti pubblici, da elaborare ed adottare con la stessa procedura del Piano direttore.

Sul finanziamento ritiene arbitrario il contributo di miglioria, mentre propone la fissazione di un importo a Piano finanziario, ricercando contributi federali e partecipazione dei Comuni italiani delle fasce di confine, invece che gravare sui mezzi del Cantone.

Si osserva brevemente: le paventate complicazioni burocratiche si riducono in sostanza a due procedure, relative all'approvazione della Concezione cantonale dei trasporti da parte del Consiglio di Stato e dell'offerta da parte del Gran Consiglio.

La concezione è una figura intermedia tra Piano direttore e Piano d'utilizzazione, che meglio risponde alle esigenze di coordinamento e concretezza indicate nell'art. 13 e che il Piano direttore, data la sua natura, non sarebbe in grado di conciliare.

Quanto ai contributi di miglioria, anche se il rinvio previsto dalla Legge è stato stralciato, non si può tuttavia escludere a priori che i fondi possano ricevere un vantaggio particolare dal loro collegamento alla rete del trasporto pubblico, in particolare a quella ferroviaria. La portata di questa eventualità non va del resto esagerata.

Con riferimento ai contributi della Confederazione occorre segnalare che non possono essere certo modificati in forza di normative cantonali. Va peraltro considerato che il sostegno della Confederazione nel caso del Cantone Ticino è tutt'altro che irrilevante, mentre i rapporti con i Comuni italiani saranno definiti con apposite convenzioni (cfr. art. 44).

Nel capitolo 3.4 lett. b) sono riportate le precisazioni e modifiche essenziali introdotte nella Legge alla luce dei risultati succitati e dei successivi approfondimenti della materia.

TABELLA 1

STRUTTURA DELLA LEGGE SUI TRASPORTI

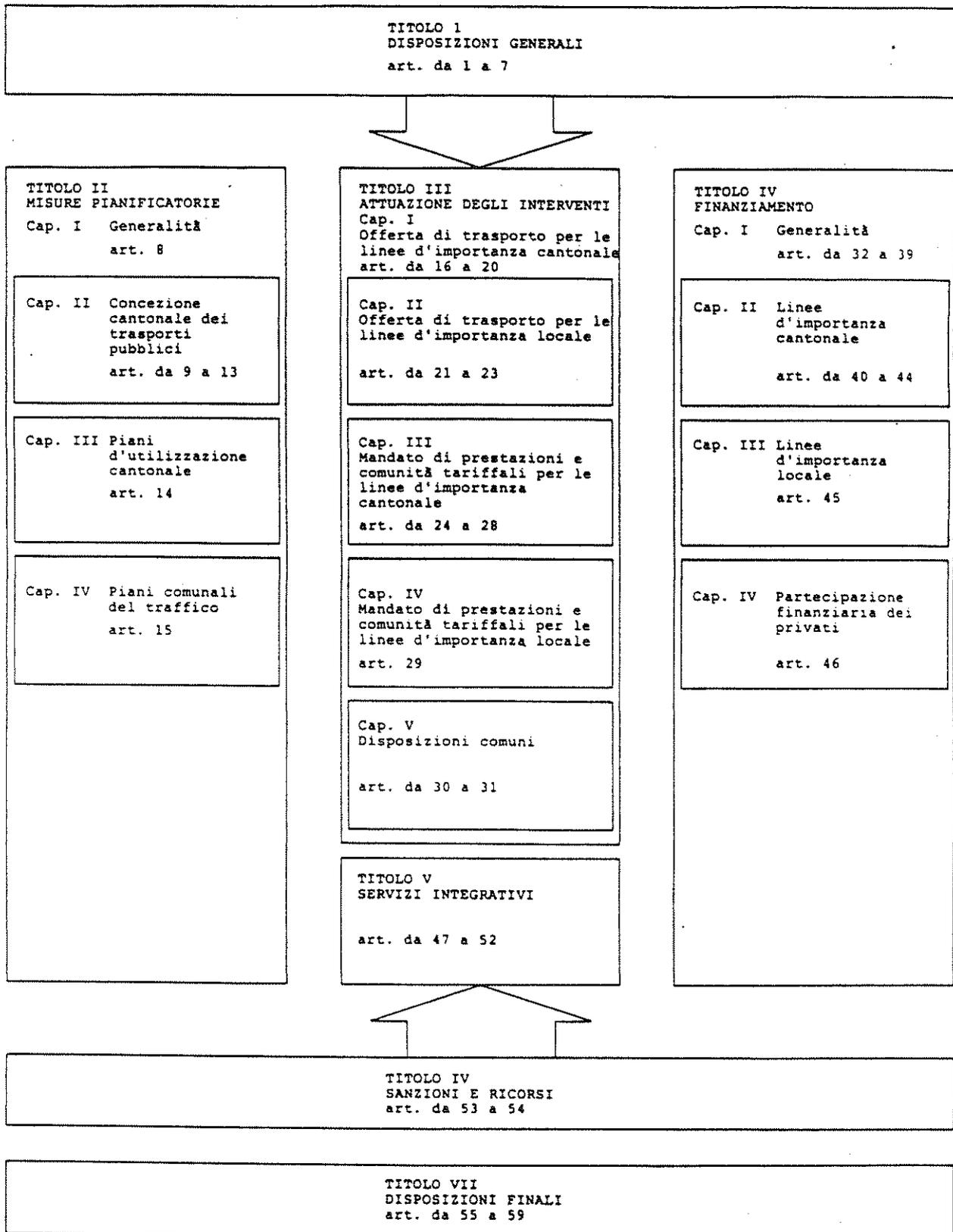
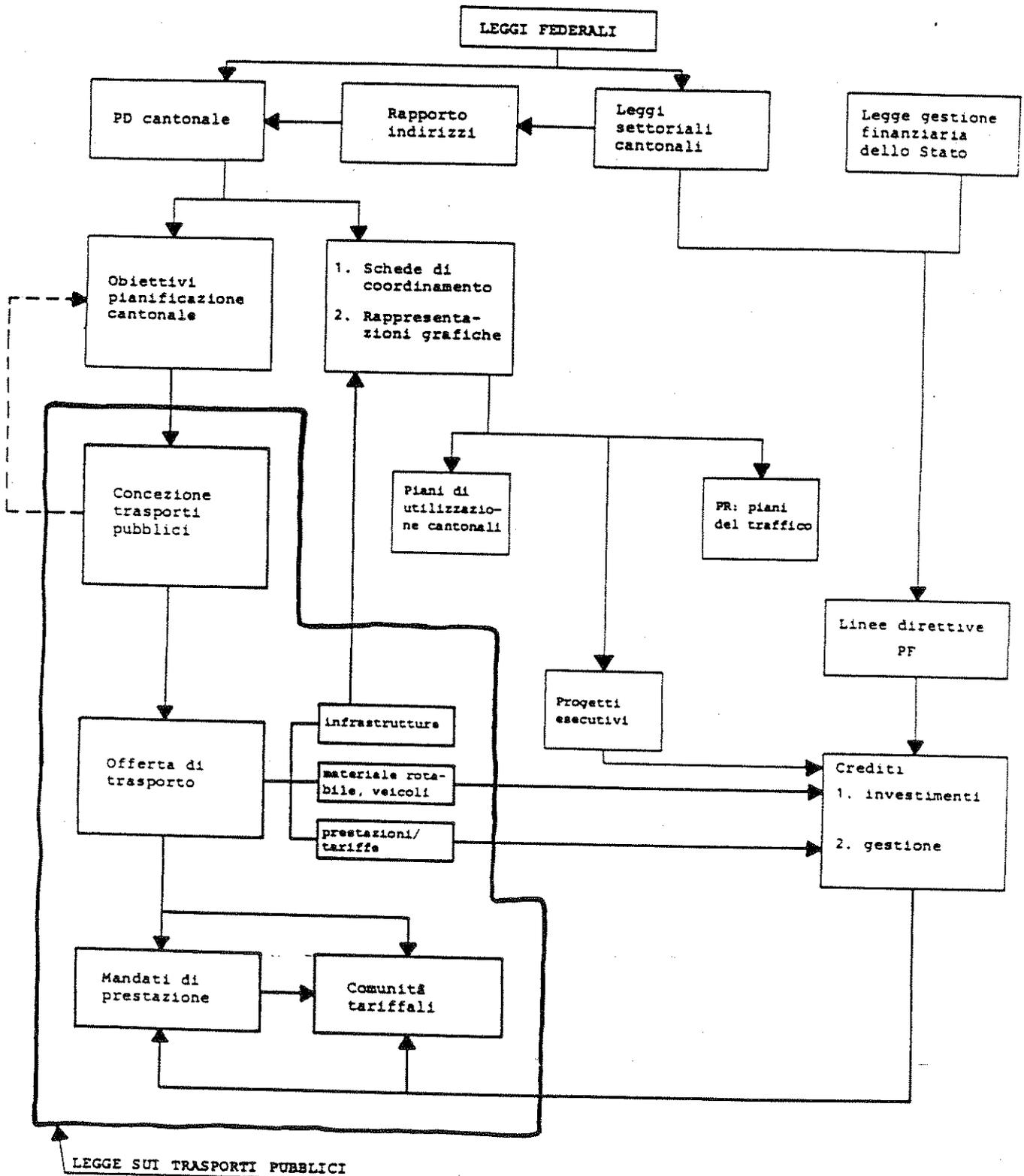


TABELLA 2

GLI STRUMENTI OPERATIVI DELLA LEGGE SUI TRASPORTI E LE LORO RELAZIONI CON LA LEGISLAZIONE FEDERALE E CANTONALE ED IL PIANO DIRETTORE



### 3.4 Struttura generale della Legge sui trasporti ed integrazione degli elementi emersi dalla consultazione

#### a) Struttura generale della Legge

La proposta di Legge sui trasporti consta di 7 titoli come illustrato nella tabella 1.

Essa si fonda su alcune disposizioni generali (titolo I) che fissano scopo, campo di applicazione, compiti dei diversi attori interessati, classificazione delle linee e criteri applicativi. Si tratta di indicazioni di principio che inquadrano l'intero modus operandi del Cantone.

Il concretamento degli obiettivi e dei compiti assunti dagli enti pubblici avviene attraverso una fase pianificatoria (titolo II) che poggia sulla Concezione cantonale dei trasporti pubblici, ossia uno strumento che fissa le coordinate e le direttrici per un'azione coerente e sistematica.

Dalle indicazioni contenute nella Concezione si dovranno dedurre gli elementi per passare alla fase d'attuazione mediante l'allestimento dell'offerta di trasporto, che dovrà poi essere concretizzata, assegnando alle imprese di trasporto un preciso mandato di prestazioni e, se del caso, mettendo in atto interventi sulle infrastrutture, il materiale, ecc. (titolo III).

Parallelamente alla fase di definizione dell'offerta si fissano le modalità di finanziamento individuando i diversi tipi di contributo, le condizioni per il loro ottenimento, i principi per la determinazione del loro ammontare ed i criteri per la loro ripartizione tra Cantone e Comuni (titolo IV).

Il titolo V tratta dei servizi integrativi, ossia di forme di servizio che esulano dagli schemi più diffusi - servizio di linea effettuato da imprese concessionarie titolari di una concessione di prima categoria - e si riferiscono a sistemi più flessibili, che possono assumere una funzione complementare rispetto ai primi.

Sanzioni e ricorsi (titolo VI) e Disposizioni finali (titolo VII) completano la proposta di Legge.

La tabella 2 mostra come gli strumenti operativi della Legge sui trasporti si inseriscono nell'ambito della legislazione federale e cantonale.

b) Rielaborazione alla luce dei risultati della consultazione

Alla luce dei risultati della consultazione e degli approfondimenti della materia si è proceduto alla rielaborazione del testo originale tenendo presenti alcuni aspetti "di principio" ed altri di semplificazione e compensazione del testo.

In sintesi, le modifiche principali toccano:

- la sistematica e la struttura della Legge, riviste allo scopo di migliorarne la chiarezza.
- Il campo di applicazione (art. 2), che più chiaramente specifica la presa in considerazione dei servizi FFS e PTT nonché dei trasporti svolti con funicolare.
- I compiti cantonali e comunali (art. 3) da cui si omettono gli interventi di carattere esclusivamente turistico, da trattare in altra sede (cfr. Legge sul turismo).
- La classificazione delle linee (art. 4) che accoglie tra le linee d'importanza cantonale anche quelle situate in un solo Comune purché collegate ad un impianto P+R.
- Le Commissioni regionali dei trasporti (art. 5), i cui membri sono esplicitamente designati dai Municipi ed i cui compiti possono spaziare alla pianificazione dei diversi modi di trasporto (art. 6).
- La definizione della Concezione cantonale dei trasporti pubblici (art. 9 cpv 1) in cui si precisa la sua possibile articolazione in base a comprensori regionali (art. 10), e quindi a piani regionali.
- L'elaborazione dell'offerta che prevede la possibilità per il Dipartimento di assumere un ruolo più incisivo nel caso di inadempienze dell'istanza - la Commissione regionale - chiamata a formulare le proposte (art. 18, cpv 2).
- La definizione dell'offerta di trasporto (art. 16) e dei suoi contenuti (art. 17).
- Il ruolo del Dipartimento nella costituzione delle comunità tariffali che è ridefinito, affidandogli in modo più esplicito compiti di coordinamento (art. 28).

- Le modalità di finanziamento che sono state rielaborate (art. 40, 41 e 42) estendendo il ruolo del Cantone in ambito urbano e semplificando i principi per il calcolo dei contributi.
- Gli interventi relativi ai servizi integrativi (titolo V) che sono limitati a forme di trasporto complementari destinate a colmare le lacune del servizio di linea principale.
- L'esplicita attribuzione al Consiglio di Stato della competenza di elaborare il Regolamento di applicazione: il riferimento è stralciato in quanto la Costituzione cantonale già fissa questo principio.
- Nelle norme finali è stata recepita la possibilità di costituire Comunità tariffali con una "procedura d'urgenza" (art. 57).

#### 4. COMMENTO SUI SINGOLI ARTICOLI

##### TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

###### Articolo 1

Questo articolo definisce gli scopi della Legge, che derivano da considerazioni concernenti la politica dei trasporti, l'organizzazione del territorio, la tutela dell'ambiente e l'uso razionale delle risorse. La promozione del trasporto pubblico non è quindi un obiettivo a sé stante, ma un mezzo attraverso il quale perseguire finalità d'ordine superiore.

Queste consistono:

- nel consentire alla popolazione insediata in modo permanente nelle diverse regioni del Cantone, un adeguato livello di mobilità, così da favorire un'integrazione funzionale degli insediamenti;
- nel riequilibrare le scelte riguardanti il modo di spostarsi, attualmente orientate in modo preponderante sui mezzi motorizzati individuali (cfr. capitolo 2.3).

Attraverso questo nuovo strumento legislativo si persegue una riqualificazione dei servizi di trasporto collettivo in termini soprattutto qualitativi, mirando a riequilibrare una ripartizione modale complessiva molto squilibrata. Va sottolineato che il "profilo" ambientale dei trasporti collettivi è "mediamente" più favorevole rispetto a quello degli autoveicoli in termini di consumo d'energia, di uso razionale del suolo, di emissioni foniche ed atmosferiche ed anche di sicurezza. Decisamente più efficaci risultano dal punto di vista dell'uso razionale degli spazi disponibili, sempre più ridotti, soprattutto in ambito urbano. Presupposto fondamentale per ottenere questi effetti è tuttavia un uso sufficientemente intenso dei servizi. Un loro maggior impiego può diventare così un mezzo per tutelare l'ambiente e migliorare la qualità della vita; questi elementi figurano pure come obiettivi della presente Legge, parimenti all'uso razionale del suolo e dell'energia.

Per rendere efficace il ruolo del trasporto pubblico occorre costituire una rete integrata che soddisfi i diversi livelli di spostamenti (a scala locale, regionale, interregionale, ecc.) e le diverse regioni del Cantone.

La legislazione federale costituisce (cfr. capitolo 2.1) un quadro di riferimento assai complesso e prevalente sul diritto cantonale. I contenuti di questa proposta di Legge devono quindi conformarsi alla stessa.

Non si è ritenuto opportuno includere anche il trasporto delle merci in quanto esso è scarsamente influenzabile da una legislazione cantonale. Il trasporto merci per ferrovia tocca oggi interamente le FFS, mentre quello su gomma, tocca competenze federali e relativi rapporti con la Comunità europea e singoli stati esteri.

Inoltre in questo settore vige di principio la libertà d'industria e commercio, pur rilevando l'esistenza di misure regolamentari che toccano in particolare i pesi autorizzati e gli orari di circolazione.

A livello cantonale è possibile intervenire solo con disposizioni di polizia della circolazione, nei limiti dell'art. 3 cpv. 3 e 4 della legge federale sulla circolazione stradale (misure limitate alle strade che non sono di grande traffico e restrizioni funzionali).

Un concreto strumento di sostegno al traffico ferroviario è quello della costruzione di raccordi con le zone industriali. In tal senso la Legge cantonale sul promovimento dell'industria e dell'artigianato industriale già consente il sussidiamento di tali opere, se inserite in un programma di urbanizzazione a scopo industriale promosso da enti pubblici. La costruzione di questi raccordi è peraltro oggetto anche di sussidi federali (cfr. Ordinanza sui raccordi ferroviari).

Per ciò che concerne il trasporto merci via aria, in particolare con elicotteri, il Ticino, tramite il Decreto esecutivo per i voli a bassa quota e gli atterraggi esterni effettuati con elicotteri del 17 giugno 1987, ha attuato una migliore gestione del loro movimento, una più precisa distribuzione delle competenze per il rilascio di alcuni preavvisi ed autorizzazioni e l'introduzione di orari più restrittivi per determinati trasporti, nei limiti esigui permessigli dalla legislazione federale.

## Articolo 2

In questo articolo si indicano i vettori di trasporto presi in considerazione: si tratta dei trasporti automobilistici, ferroviari, per funivia, per funicolare e lacuali destinati alle persone. E' escluso il trasporto aereo, la cui legislazione è di competenza della Confederazione (art. 37 ter, della Costituzione federale).

Il Cantone ha già del resto elaborato un piano d'indirizzo per la gestione del traffico aereo (cfr. Concezione del traffico aereo nel Cantone Ticino) e, con il Decreto esecutivo concernente le infrastrutture dell'aviazione civile del 19 aprile 1989, che ne è l'appendice operativa, si è ritagliato un margine di manovra indiretto attraverso la pianificazione delle infrastrutture aeroportuali. Per gli elicotteri, valgono le considerazioni già sviluppate nel commento all'art. 1, in relazione al Decreto esecutivo specifico.

Si specifica che i servizi di trasporto pubblico previsti da questa legge, sono quelli al beneficio di una concessione federale I (Concessione I) o di una autorizzazione cantonale. Quest'ultima tocca unicamente gli impianti a fune (cfr. Ordinanza sulle funivie esenti dalla concessione federale e le sciovie).

Il rilascio della Concessione I è regolata dagli articoli 21-52 dell'Ordinanza d'esecuzione II della Legge federale sul servizio delle poste.

Si precisa pure che altre modalità di trasporto (servizi integrativi), se assumono un ruolo complementare rispetto ai servizi al beneficio di una Concessione I, possono essere considerate. Mentre infatti i servizi con Concessione sono tenuti ad osservare prescrizioni molto vincolanti nello svolgimento delle loro prestazioni (in particolare la pubblicazione degli orari), quelli titolari di una Concessione II hanno margini di manovra più flessibili, così come quelle forme di trasporto sottratte alla privativa. Il rilascio di una Concessione II è regolato dagli articoli 53-55 della succitata Ordinanza federale mentre le limitazioni alla privativa di trasporto esercitata dalla Confederazione sono definite negli articoli 4-9. Tutte queste modalità di trasporto possono concorrere, in ambiti e condizioni diversi, al raggiungimento degli scopi fissati. Possono quindi fruire degli aiuti previsti dalla Legge.

### Articolo 3

In questo articolo si delimita l'ambito operativo del Cantone, che viene circoscritto alle linee d'importanza cantonale; i servizi destinati esclusivamente al traffico turistico, non rientrano per contro in questa Legge, ma devono essere regolati da quella specifica sul turismo. Sono pure contemplate tra le linee d'importanza cantonale quelle che servono posteggi di corrispondenza (impianti Park and Ride), e che assumono quindi una chiara valenza regionale. I Comuni sono competenti per le linee d'importanza locale.

### Articolo 4

Questa disposizione definisce le due categorie di linee contemplate dalla legge: quelle d'importanza cantonale e quelle d'importanza locale.

Le prime assicurano le connessioni con le diverse regioni del Cantone, con le provincie italiane o i Cantoni limitrofi e soprattutto servono a collegare più Comuni tra di loro e specialmente con il polo regionale.

Il progetto di legge non menziona alcune linee che hanno connotazioni specifiche ed in particolare le funivie Verdasio-Rasa ed Intragna-Pila-Costa, che consentono di accedere a zone abitate in modo permanente tutto l'anno, non raggiungibili con mezzi motorizzati individuali.

Tali linee, pur non rientrando in senso stretto in quelle d'importanza cantonale, sono state sempre finanziate dallo Stato.

Anche per il futuro, ottemperando ad un principio "storicamente" acquisito, si intende procedere in questa direzione, per ovvii motivi di politica sociale e per un principio di parità di trattamento rispetto ad altri nuclei o località, regolarmente serviti da una strada. Per assicurare il finanziamento si procederà, com'è del resto avvenuto sino ad oggi, con un decreto legislativo ad hoc, atto di pari rango rispetto alla legge, con il connotato della specialità, senza introdurne in via generale un'eccezione che potrebbe in futuro creare abusi o errate interpretazioni.

Tutte le altre linee sono, di riflesso, d'importanza locale. Si tratta in particolare di quelle concepite per il servizio dei quartieri o delle frazioni all'interno delle rispettive giurisdizioni comunali.

La suddivisione delle linee costituisce il criterio fondamentale per procedere al loro finanziamento.

#### Articolo 5

Le Commissioni regionali dei trasporti costituiscono uno degli aspetti innovativi nel quadro delle procedure e delle istanze previste in questa legge.

L'istituzione di Commissioni cui sono demandati compiti attinenti alla problematica dei trasporti pubblici non è una novità. Alcuni Cantoni già contemplan questo principio nelle loro leggi (SO, BL, SH, SG, NW, LU, BE, GR).

Mentre in alcuni casi esse hanno competenze a livello cantonale, in altri il loro raggio d'azione è circoscritto alle singole regioni. Esse hanno un carattere consultivo.

Sull'opportunità di percorrere nuove vie in materia di pianificazione dei trasporti, il Consiglio di Stato si è manifestato promovendo nel 1989 la costituzione delle Commissioni intercomunali dei trasporti del Luganese e del Locarnese. Ad esse è affidato il compito di elaborare il Piano regionale dei trasporti del rispettivo comprensorio. L'adozione di questo modus operandi, pure auspicato già nelle Linee direttive 1988-1991 quale forma di collaborazione e di coordinamento tra gli enti pubblici, è stata dettata dall'emergere di una problematica complessa e di chiara portata regionale.

Reti e catene di trasporto possono infatti essere concepite e funzionare unicamente se viste in un ambito sufficientemente ampio. I bisogni stessi in materia di mobilità nascono proprio a livello regionale.

Le Commissioni devono poter recepire questi bisogni e tradurli in proposte operative. Loro compito è pure quello di valutare periodicamente l'offerta e se del caso proporre le necessarie modifiche.

Per questi motivi ed alla luce della necessità di mediare interessi ed aspettative dei singoli Comuni attraverso un organismo di carattere consultivo e propositivo in grado di ricercare e favorire soluzioni concordate, il progetto di Legge postula l'istituzione delle Commissioni regionali dei trasporti. Ad esse sono attribuiti i compiti di collaborare nella pianificazione dei trasporti, nell'elaborazione della Concezione cantonale dei trasporti pubblici e nella formulazione di proposte riguardanti l'offerta di trasporto (prestazioni e tariffe). Si reputa che queste Commissioni, la cui importanza dovrà di regola essere suggellata dalla presenza di Municipali delegati dai Comuni membri, possano svolgere un ruolo importante nel senso auspicato.

Il numero di Commissioni da costituire, la loro competenza territoriale, le norme regolamentari di funzionamento ed organizzazione ed il numero dei loro membri sono stabiliti dal Consiglio di Stato per mezzo del regolamento di applicazione, dopo aver sentito i Comuni interessati.

Anche altre ipotesi di organizzazione sono state valutate ma abbandonate in quanto ritenute inappropriate per le caratteristiche geografiche del Cantone e dei relativi bacini di traffico, per la struttura dei servizi di trasporto e per il pericolo di incentivare strutture amministrative troppo invadenti. Si riconosce invece che il Cantone deve poter svolgere un ruolo più attivo. E' pure auspicata una maggiore cooperazione tra le aziende attive nel settore.

L'eventualità di costituire un Ente cantonale dei trasporti oppure enti regionali con uno statuto di diritto pubblico è stata considerata. Queste ipotesi vertono alla concentrazione delle competenze pianificatorie e di quelle relative agli indirizzi gestionali e del marketing in un unico o in più organismi con una propria struttura tecnico-amministrativa (per un riferimento concreto si può richiamare il modello dell'Ente Ospedaliero cantonale o dell'Ente ticinese per il turismo con i diversi Enti regionali). Per i motivi suddetti ed in questo momento non si è ritenuta questa ipotesi né opportuna né praticabile. Attualmente sono attive le Commissioni intercomunali dei trasporti del Luganese e del Locarnese, costituite attraverso una Convenzione tra Cantone e Comuni nel 1988. La presente Legge non fa che conferire a questo modello operativo uno statuto giuridicamente più solido. Le Commissioni esistenti continueranno ad esplicare la loro funzione mentre sono poste le basi per il loro consolidamento e per l'estensione del "modello" alle altre regioni del Cantone.

#### Articolo 6

Questa disposizione determina gli attori chiamati a studiare in modo coordinato gli interventi necessari al raggiungimento dei fini previsti dalla Legge.

Cantone, Comuni ed imprese di trasporto svolgono un ruolo essenziale in questo senso. Allo scopo di mediare i rapporti tra il Cantone e le imprese di trasporto da un lato, ed i numerosi Comuni dall'altro, sono istituite le Commissioni regionali dei trasporti, di cui si è detto all'articolo 5, che sulla base di una visione regionale dei problemi, sono chiamate ad esercitare un ruolo attivo nella fase di pianificazione e gestione dei trasporti pubblici.

#### Articolo 7

Nel primo capoverso di questo articolo, si ribadisce in linea generale la necessità di un coordinamento al più alto livello tra la politica dei trasporti pubblici e quella relativa all'organizzazione territoriale ed all'ambiente.

Il trasporto pubblico, se vuole costituire veramente una rete integrata, deve inserirsi in un sistema di mobilità che includa anche i percorsi pedonali ed i sentieri, le piste ciclabili, le strade ed i relativi posteggi di corrispondenza.

In effetti le fasi iniziali di ogni spostamento con il trasporto pubblico si svolgono a piedi o in bicicletta o in macchina. In questa struttura, fondamentale importanza assume la pianificazione che dovrà coordinare le specifiche politiche settoriali del Cantone e quelle locali, in modo da rendere possibile l'accesso alla rete dei trasporti pubblici, dai diversi punti delle città e degli agglomerati circostanti.

Si tende così in prospettiva a diminuire la necessità di ricorrere al mezzo privato motorizzato, evitando interventi costruttivi onerosi e penalizzanti per l'ambiente.

Ciò permetterà inoltre una sempre maggiore pedonalizzazione di strade e piazze, una minore esigenza di costruire nuove strade e di conseguenza una diminuzione del carico ambientale, in coerenza con gli obiettivi proposti dal Piano di risanamento dell'aria.

Nel secondo capoverso si precisano i criteri generali da osservare nel definire e realizzare le proposte operative. Queste devono prima di tutto essere modulate in funzione della domanda e vanno poi concretate attraverso quei vettori che, grazie alle loro caratteristiche tecniche, meglio soddisfano le esigenze riconosciute. In tal modo si vuole attuare un sistema di trasporto i cui elementi sono valorizzati in funzione della loro efficacia.

Infine le stesse proposte devono considerare tutti gli effetti generati: da quelli relativi all'esercizio vero e proprio (aspetto economico-aziendale) a quelli concernenti l'economia, la società e l'ambiente. Un intervento appare giustificato alla luce di un positivo rapporto tra benefici e costi così individuati.

La promozione dei trasporti pubblici non deve quindi essere esonerata dal rispetto di regole e limiti che ne evidenzino le loro vere potenzialità ed i relativi costi.

In particolare dovrà essere raggiunto un adeguato numero di utenti trasportati per corsa rispettivamente un accettabile tasso di occupazione dei veicoli, presupposti indispensabili anche per ottenere gli auspicati obiettivi di natura ambientale. Rilievi periodici dovranno documentare questi aspetti, da tradurre in prescrizioni operative (Regolamento d'applicazione).

## TITOLO II - MISURE PIANIFICATORIE

### CAPITOLO I - Generalità

#### Articolo 8

Questa disposizione stabilisce che gli interventi del Cantone e dei Comuni devono essere inseriti in un disegno organico. La Concezione cantonale dei trasporti pubblici, i piani d'utilizzazione cantonali ed i piani comunali del traffico costituiscono gli strumenti ritenuti adeguati allo scopo. Commissioni regionali dei trasporti, Cantone, Comuni e imprese sono chiamati a collaborare e coordinare i propri sforzi per l'allestimento del succitato quadro pianificatorio.

### CAPITOLO II - Concezione cantonale dei trasporti pubblici

#### Articoli 9 e 10

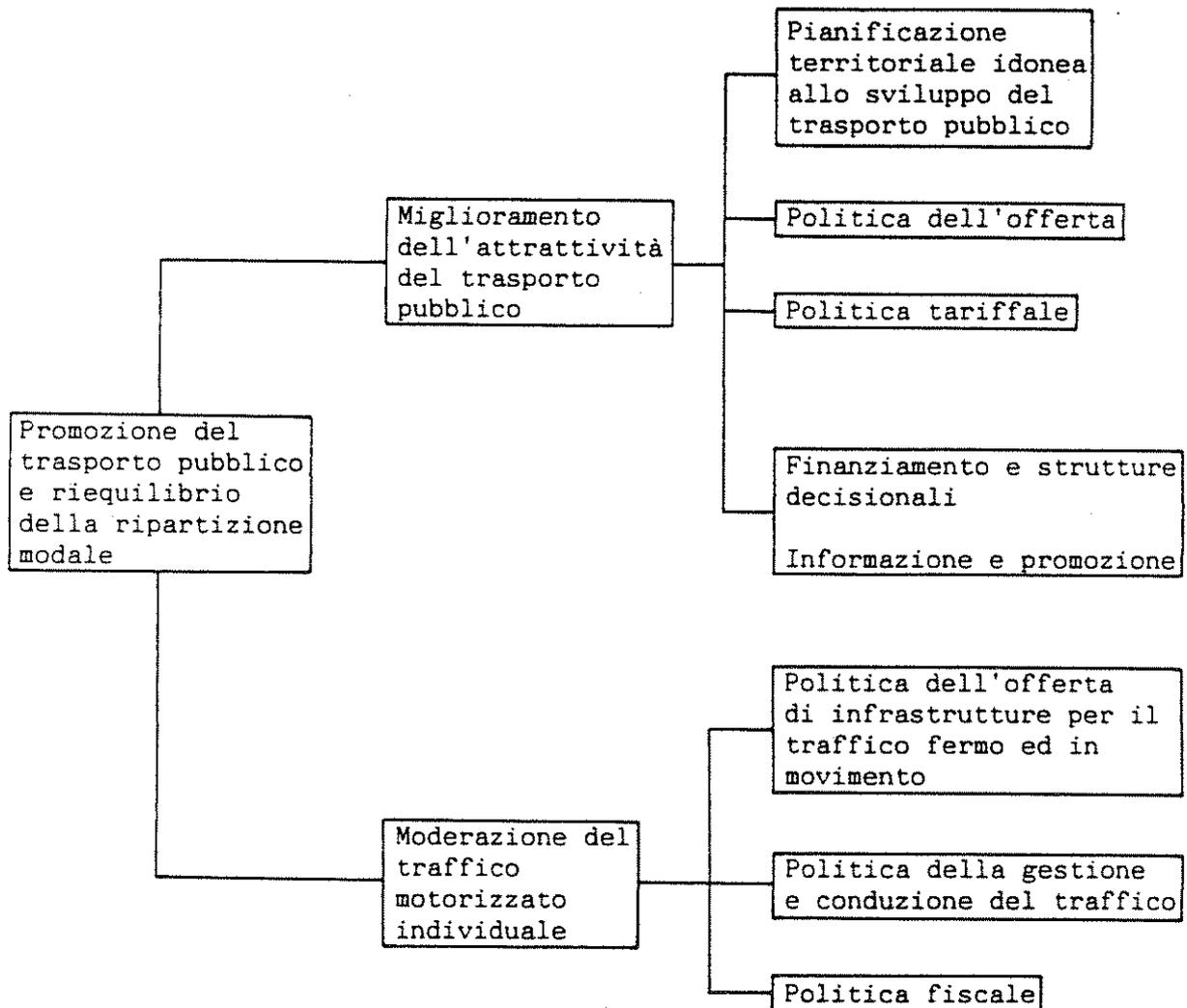
Attualmente non esiste un piano coerente e sistematico che indichi quali bisogni vadano soddisfatti dai trasporti pubblici, dove essi si situino, con quali modalità e priorità vadano affrontati. Con l'elaborazione di una Concezione cantonale dei trasporti pubblici si vuole disporre di uno strumento in grado di inserire gli interventi puntuali in un ambito finalizzato. L'obiettivo principale della Legge stessa - la costituzione di una rete integrata ed efficiente di trasporto pubblico - implica una visione generale della problematica su cui poi intervenire in modo coordinato.

La Concezione cantonale dei trasporti pubblici costituisce in questo senso una figura intermedia tra Piano direttore e Piano d'utilizzazione, che meglio risponde alle esigenze di coordinamento e concretezza che il Piano direttore, data la sua natura, non sarebbe in grado di conciliare. La Concezione cantonale quindi, sviluppando gli obiettivi indicati dal Piano direttore non solo in tema di trasporti e di comunicazioni (scheda A12), ma anche quelli relativi alla prevenzione e riduzione dei carichi ambientali (scheda A5), alla struttura degli insediamenti (scheda A10) ed alle attività industriali ed artigianali (scheda A11), fissa le coordinate e gli indirizzi generali per l'azione degli enti pubblici, analizzando domanda ed offerta in relazione ai diversi modi di trasporto pubblici e privati, e prospettando una strategia d'intervento e relativi effetti economici ed ambientali.

Essa deve pure prevedere le misure fiancheggiatrici (di natura pianificatoria, fiscale, edilizia, ecc.) in grado di sostenere nel modo più coerente ed adeguato lo sforzo promozionale. La figura seguente illustra la natura delle misure fiancheggiatrici da modulare in funzione dei diversi contesti operativi. Si pensi ad esempio alla politica dei parcheggi (disciplinamento dell'uso, tarifficazione).

Affinchè la suddetta Concezione sia uno strumento tempestivo efficace e flessibile è prevista la possibilità di un'elaborazione a tappe, riferita a singoli comprensori regionali commisurati ai bacini di utenza.

Indirizzi per la promozione del trasporto pubblico ed il riequilibrio della ripartizione modale



Si tratta in questo caso di procedere in modo pragmatico attraverso l'allestimento di Piani regionali dei trasporti, che il Cantone deve coordinare ed integrare in un disegno globale organico.

Oggi ricordiamo che sono già in atto studi di questa natura nel Luganese, nel Locarnese e nel Mendrisiotto. Il Cantone ha allestito direttive per la loro elaborazione mentre conduce studi di portata "cantonale" volti ad inquadrare i lavori svolti sul piano regionale (ad esempio il Piano sul servizio ferroviario regionale ed il Piano per l'armonizzazione tariffale nel Cantone).

#### Articolo 11

La Concezione cantonale dei trasporti pubblici è frutto del lavoro congiunto svolto dalle Commissioni regionali dei trasporti, dal Cantone e dalle imprese di trasporto. Comuni e Regioni partecipano attivamente, attraverso le rispettive Commissioni, alla fase di elaborazione del progetto di Concezione e possono esprimersi anche sul documento finale curato dal Consiglio di Stato.

#### Articolo 12

Il Gran Consiglio, analogamente a quanto previsto per le Linee direttive ed il Piano finanziario, discute la Concezione cantonale dei trasporti pubblici. Il Consiglio di Stato successivamente la adotta in via definitiva.

Come strumento d'indirizzo non si è ritenuto di prevedere per la Concezione, una procedura, che diventerebbe inevitabilmente complessa e poco flessibile, che vada oltre la discussione in sede granconsigliare. All'organo legislativo compete in ogni caso la decisione riguardante la fase più propriamente attuativa, attraverso l'approvazione dell'offerta di trasporto.

Mediante l'integrazione nel Piano direttore degli elementi con incidenza territoriale prospettati nella Concezione, viene costituita per queste componenti, una base vincolante per tutte le autorità (Cantone, Comuni). Comunque, in tutte le sue componenti, diventa un quadro di riferimento fondamentale per le successive fasi di attuazione dell'offerta di trasporto.

Con questa procedura il Gran Consiglio si vede investito delle decisioni essenziali in materia di gestione dei trasporti pubblici, poichè fissa i contenuti dell'offerta e quindi le priorità attuative degli indirizzi contenuti nella Concezione.

### Articolo 13

La modifica della Concezione cantonale, periodicamente sottoposta a revisione, avviene con la medesima procedura prevista per la sua adozione. Il Consiglio di Stato si riserva tuttavia la facoltà di introdurre modifiche di rilevanza secondaria senza seguire l'intera procedura; ciò allo scopo di rendere ancora più flessibile lo strumento pianificatorio.

## CAPITOLO III - Piani d'utilizzazione cantonali

### Articolo 14

La Legge cantonale d'applicazione a quella federale sulla pianificazione del territorio (LALPT), approvata dal Gran Consiglio il 23 maggio 1990, prevede che l'attuazione degli obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore ed i compiti cantonali, come pure la realizzazione di edifici o impianti d'interesse cantonale o sovracomunale fissati da leggi speciali, si possano attuare attraverso i piani d'utilizzazione cantonali (art. 44 LALPT). Tali piani equivalgono in sostanza ai piani regolatori comunali, con la sola differenza che essi vengono adottati quando specifici interessi cantonali li prevedono.

Ogniquale volta gli interventi previsti per l'attuazione dei compiti indicati nella presente legge comportino modifiche sostanziali nell'uso del territorio, si farà capo a questo specifico strumento ed alle procedure per esso contemplate dalle singole leggi speciali (ad es. Legge sulle strade). Questo articolo, benché dichiarativo, riveste una certa importanza in quanto offre immediatamente una visione organica e gerarchica dei vari strumenti a disposizione per attuare la pianificazione.

## CAPITOLO IV - Piani comunali del traffico

### Articolo 15

Questo articolo stabilisce la necessità di corredare il Piano regolatore comunale con un piano del traffico (esplicitamente indicato come suo contenuto nell'articolo 28 della LALPT). Esso deve essere coordinato con gli analoghi piani dei Comuni che compongono il bacino d'utenza. Il piano del traffico deve segnalare la rete dei trasporti pubblici, le fermate, nonché l'ubicazione e la capienza dei posteggi destinati agli utenti dei servizi pubblici. Dove esistono o sono previste alte densità insediative, sia di carattere residenziale che produttivo, deve essere effettuato un raccordo con i servizi di trasporto pubblico. Gli articoli 68 e 69 della LALPT già comprendono del resto prescrizioni di questa natura, che sono tuttavia applicabili solo ai nuovi edifici e impianti con rilevante incidenza sull'organizzazione territoriale.

### TITOLO III - ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI

#### CAPITOLO I - Offerta di trasporto per le linee d'importanza cantonale

##### Articolo 16

L'offerta di trasporto concretizza gli obiettivi contenuti nella Concezione cantonale dei trasporti pubblici e definisce le prestazioni che sono necessarie nel comprensorio preso in considerazione; si tratta in fondo di un "progetto esecutivo" che contempla tutti gli elementi dei servizi richiesti alle imprese ed i costi a carico degli enti committenti e delle eventuali persone private interessate.

##### Articolo 17

L'offerta può comporsi sia d'interventi che toccano l'esercizio e si traducono in spese di gestione ricorrenti (prestazioni, tariffe), sia d'interventi di natura infrastrutturale o che concernono installazioni mobili e si traducono in spese d'investimento (cpv. 1). Il costo dell'offerta è definito nei particolari, così come sono precisate le modalità del suo finanziamento (in particolare la ripartizione dei costi tra Cantone e Comuni).

L'offerta di trasporto, per la cui definizione fa stato la Concezione cantonale dei trasporti, i piani regolatori ed i programmi di sviluppo delle Regioni di montagna, è concretata in base alle indicazioni delle Linee direttive ed alle disponibilità definite e quantificate nel Piano finanziario del Cantone (cpv. 2).

##### Articolo 18

Al di là della problematica della determinazione dei bisogni e degli eventuali interventi per migliorare le prestazioni dei servizi di trasporto pubblico, si pongono oggi alcuni quesiti che toccano le competenze operative.

Le imprese di trasporto esplicano in generale compiti di pubblico interesse. Infatti esse devono:

- predisporre una adeguata offerta a favore delle fasce di popolazione che non dispongono di un altro mezzo di trasporto;
- offrire un servizio di base in tutte le parti del territorio;
- contribuire al raggiungimento di obiettivi di natura ambientale.

Accanto alla necessità di considerare questi elementi, l'impresa è confrontata con il problema economico di una razionale gestione dei mezzi a sua disposizione e dell'ottenimento dell'equilibrio tra costi e ricavi d'esercizio.

Dal lato pratico l'impresa deve garantire un'offerta attrattiva e contemporaneamente dovrebbe perlomeno equilibrare i propri conti. Nella situazione attuale ad essa in genere compete la determinazione dell'offerta d'interesse pubblico, che sovente non può coprire i costi.

Gli svantaggi connessi alla pratica odierna di non distinguere tra una sfera di competenze di politica dei trasporti (prerogativa degli enti pubblici) ed una sfera di competenze tecnico-economiche (prerogativa aziendale) e di assicurare la copertura dei disavanzi d'esercizio a conclusione dell'anno contabile (copertura ex-post), sono diversi:

- le imprese che denotano prestazioni deficitarie sono additate ad esempio di cattiva gestione; in realtà il disavanzo, coperto ex-post, può essere frutto di prestazioni richieste e non finanziate attraverso le tariffe applicate e quindi non sono necessariamente indice di inefficienza;
- gli enti pubblici versano contributi per la copertura dei disavanzi, dopo lo svolgimento di prestazioni sulle quali non si sono espressi.

Allo scopo di ovviare a questi svantaggi la proposta legislativa in esame prevede la definizione di un mandato di prestazioni, i cui contenuti sono stabiliti nell'offerta di trasporto. Per via contrattuale, gli enti pubblici specificano i loro obiettivi e le relative richieste (linee, concetto d'orario, mezzi di trasporto, ecc.), impegnandosi a versare un'indennità per i costi non coperti sulla base di un'offerta elaborata dalle imprese.

In questo modo sono distinte le competenze del "committente" e del "produttore"; entrambi sono tenuti a pianificare nei rispettivi ambiti operativi.

In questo articolo si precisa che l'offerta di trasporto d'interesse pubblico è allestita dal Dipartimento sulla base delle proposte delle Commissioni regionali dei trasporti, dei Comuni e delle imprese. Al fine di evitare problemi dovuti a difficoltà di funzionamento delle Commissioni, determinate ad esempio da contrasti insanabili, è prevista la possibilità che il Dipartimento possa prescindere dalle proposte delle Commissioni stesse ed elaborare l'offerta direttamente (cfr. cpv. 2).

## Articoli 19-20

Il Consiglio di Stato stabilisce l'offerta di trasporto definitiva. La facoltà di opporsi alla stessa compete sia ai Comuni sia alle persone private; la legittimazione per queste ultime è data solo in quanto è previsto il prelievo a loro carico di una tassa di collegamento alla rete del trasporto pubblico.

Non si è ritenuto conforme al nostro ordinamento istituzionale prevedere la facoltà di opposizione anche per le Regioni, in quanto le stesse non sono toccate finanziariamente ed hanno già avuto l'opportunità di collaborare con l'autorità durante la fase d'elaborazione dell'offerta.

Il Consiglio di Stato decide (in via definitiva per le sole persone private) sulle opposizioni e sottopone l'offerta all'approvazione del Gran Consiglio, il quale funge anche da seconda istanza sugli eventuali ricorsi dei Comuni.

Il Consiglio di Stato, nei limiti finanziari previsti dall'art. 37, è peraltro competente, sia ad approvare l'offerta di trasporto sia a decidere definitivamente sulle corrispondenti opposizioni dei Comuni e delle persone private.

## CAPITOLO II - Offerta di trasporto per le linee d'importanza locale

### Articolo 21

In analogia a quanto previsto per le linee d'importanza cantonale questo articolo precisa le modalità per la determinazione dell'offerta per le linee locali. Il Municipio è in questa sede l'attore principale; esso è tenuto a coordinare la sua offerta con la rete delle linee d'importanza cantonale.

### Articoli 22-23

Queste disposizioni precisano le modalità di pubblicazione ed attribuiscono la competenza per l'approvazione dell'offerta e l'evasione delle opposizioni al legislativo comunale, riservato il ricorso al Consiglio di Stato. La facoltà di opposizione ed in seguito ricorso è stata estesa anche ai cittadini, principali interessati in qualità di utenti ad un servizio urbano efficiente; ciò in coerenza del resto con quanto previsto dagli articoli 208 e 209 della Legge organica comunale.

CAPITOLO III - Mandato di prestazioni e comunità tariffali  
per le linee d'importanza cantonale

Articoli 24-25

Il mandato di prestazioni, come si è detto commentando l'articolo 18, è un contratto stipulato dal Consiglio di Stato con le imprese di trasporto, attraverso il quale si attua l'offerta di trasporto concordata in precedenza con tutti gli enti interessati. Questo contratto contiene tutti gli elementi che definiscono le prestazioni richieste e le condizioni da osservare nello svolgimento del servizio (rete e linee, mezzi di trasporto, orari, quadro tariffale, indennità, ecc.). Sono riservate le prescrizione oggetto delle concessioni.

Articolo 26

A partire dalla seconda metà degli anni '80 sono state adottate in diverse regioni del Paese iniziative tendenti ad armonizzare la struttura tariffale ed a consentire l'emissione di titoli di trasporto che permettono l'uso di più linee, anche se gestite da imprese diverse (comunità tariffali).

Con la Legge in esame si creano le basi per il concretamento di analoghe iniziative nel Cantone.

Questo articolo definisce l'obiettivo che si intende raggiungere attraverso la costituzione di comunità tariffali.

Articolo 27

Nel primo capoverso si indica che la costituzione di comunità tariffali, analogamente a quanto previsto per la stipula dei mandati di prestazione, è promossa attraverso studi e proposte concordati tra il Cantone, le Commissioni regionali dei trasporti, i Comuni e le imprese di trasporto. Gli studi preliminari hanno per oggetto la delimitazione del perimetro o bacino entro il quale sono applicati una struttura e un livello tariffali comuni, pure da definire. Devono inoltre essere fissate le regole per la ripartizione degli introiti e le modalità per il calcolo delle indennità a favore delle imprese di trasporto così come il loro finanziamento.

Il secondo capoverso specifica che un contratto stipulato dal Consiglio di Stato con le imprese interessate, formalizza quanto concordato in sede di preparazione. Nel terzo capoverso si elencano gli elementi contenuti nel summenzionato contratto.

#### Articolo 28

La Confederazione ha adottato nel 1987 un decreto che istituisce alcune facilitazioni tariffali, in particolare la riduzione del costo dell'abbonamento annuale e la riduzione dell'abbonamento per biglietti a metà prezzo, allo scopo di favorire un maggior uso dei trasporti pubblici da parte della popolazione.

Questa disposizione abilita il Cantone ad adottare misure tariffali di questo genere, che esulano dal quadro delle comunità di cui si è detto in precedenza. Questa eventualità deve tuttavia vertere alla promozione di un uso regolare dei servizi pubblici, non certo a favorirne uno estemporaneo e saltuario. In tal senso entrano in considerazione facilitazioni tariffali su titoli di trasporto di una certa durata (ad esempio riduzione di prezzo per gli abbonamenti).

#### CAPITOLO IV - Mandato di prestazioni e comunità tariffali per le linee d'importanza locale

#### Articolo 29

Secondo questo articolo i mandati di prestazione e gli accordi relativi a misure tariffali sono stipulati dal Municipio.

Condizione essenziale per la loro efficacia è la successiva ratifica del legislativo comunale.

#### CAPITOLO V - Disposizioni comuni

#### Articolo 30

La promozione del trasporto pubblico è in grado di raggiungere gli obiettivi fissati unicamente se la qualità del servizio è elevata. Un elemento fondamentale che concorre a definire questa qualità, insieme alla puntualità ed alla regolarità, è la velocità commerciale. Questo articolo propugna un adattamento delle infrastrutture stradali alle esigenze di un servizio pubblico rapido, che può essere ottenuto solamente su sede propria (corsie preferenziali); questa va creata là dove opportuno e vantaggioso.

Per migliorare il confort generale vanno pure realizzate fermate attrezzate; la ricerca di modalità operative complementari tra servizi pubblici e trasporti motorizzati individuali, presuppone pure la realizzazione di parcheggi ubicati in modo opportuno per gli utenti dei trasporti pubblici.

Se l'adattamento dell'infrastruttura stradale comporta interventi di costruzione e sistemazione importanti, che vadano al di là del semplice tracciamento di una linea o dell'asfalto di una piazzuola di fermata, è applicabile la Legge sulle strade del 22 marzo 1983.

Analogamente agli interventi infrastrutturali anche le modalità per la gestione della circolazione devono essere adattate alle necessità di un servizio pubblico rapido e regolare.

La Legge federale sulla circolazione stradale costituisce la base giuridica di riferimento per l'adozione delle opportune misure (limitazioni funzionali per l'uso delle strade, limitazioni della velocità, ecc.).

#### Articolo 31

Questo articolo precisa i compiti del Cantone e le sue possibilità operative nell'ambito dell'analisi dei servizi svolti e delle iniziative intraprese, in quello della ricerca di nuove tecniche e modalità di servizio e contempla pure la possibilità di un sostegno a misure promozionali.

Questi compiti sono destinati a fornire prima di tutto gli elementi indispensabili per una valutazione dell'efficienza dei servizi e della rispondenza dell'utenza (cpv. 1); essi devono poi consentire di vagliare nuove ipotesi o proposte riguardo alla gestione dei servizi stessi o alla loro natura tecnica (cpv. 2) ed essere finalizzati al sostegno del "prodotto trasporto pubblico" attraverso l'informazione e la pubblicità (cpv. 3). Quest'ultima possibilità tocca essenzialmente la presentazione di nuove offerte ed esula quindi dalle attività pubblicitistiche correnti, che spettano alle imprese di trasporto.

### TITOLO IV - FINANZIAMENTO

#### CAPITOLO I - Generalità

#### Articoli 32-33

Questo articolo definisce il campo d'azione degli enti pubblici elencando in modo esaustivo gli interventi per i quali si possono ottenere contributi pubblici.

In linea generale i contributi sono concessi se toccano elementi che fanno parte integrante dell'offerta stabilita; il finanziamento è quindi subordinato all'elaborazione della Concezione cantonale sui trasporti pubblici o della componente regionale riferita all'oggetto in esame e della rispettiva offerta di trasporto. Vanno inoltre adempite certe condizioni (art. 38 e 39).

I contributi hanno un carattere ricorrente quando toccano la gestione dei servizi (prestazioni, tariffe, promozione) o sono finalizzati a investimenti, come la realizzazione di opere (infrastrutture ferroviarie, depositi, autorimesse, parcheggi per utenti dei servizi pubblici, fermate, ecc.), l'acquisto di veicoli e materiale rotabile o la sperimentazione di nuove tecniche e modalità di trasporto.

#### Articolo 34

Questo articolo precisa i principi in base ai quali sono calcolati gli oneri computabili ai fini della determinazione dei contributi.

Il primo capoverso fissa un principio generale richiamando la necessità di prendere in considerazione criteri di economicità e razionalità nell'esecuzione dell'intervento oggetto di un contributo.

Il secondo capoverso, per cautelarsi da improvvise richieste o valutazioni, stabilisce che nel caso di investimenti, è il preventivo a costituire la base per il calcolo del contributo.

Nel terzo capoverso si precisano le modalità per il calcolo degli ammortamenti e per il computo degli oneri di natura finanziaria (interessi).

Nel quarto capoverso, in analogia a quanto previsto dalla Legge federale sul trasporto pubblico (RS 742, 40; art. 8), si precisa che nell'ambito delle prestazioni concordate e stabilite nel mandato di prestazioni, i committenti assumono a loro carico tutti i costi non coperti dalle entrate ottenute con la vendita dei titoli di trasporto e le attività accessorie, svolte grazie alle installazioni ed al materiale propri dell'esercizio principale o che hanno comunque un nesso con quest'ultimo.

L'indennità si fonda su costi e ricavi stabiliti nella fase di allestimento dell'offerta. Eventuali divergenze tra i valori pianificati e quelli effettivi dovranno essere analizzate e motivate, così da controllare l'evoluzione dei costi e delle entrate ed adottare eventuali correzioni in funzione della rispondenza dell'utenza ai servizi offerti.

Nel quinto capoverso, in analogia a quanto disposto dalla Legge federale sul trasporto pubblico (RS 742.40; art. 11), si specifica che alle imprese di trasporto va garantita un'indennità, equivalente agli eventuali minori introiti derivanti dalle facilitazioni tariffali loro richieste.

Una riduzione delle stesse, fa infatti parte di quelle misure di politica dei trasporti che non sono necessariamente compatibili con una gestione dei servizi improntata a principi commerciali.

#### Articolo 35

Questa disposizione fissa i principi per la determinazione dell'importo dei contributi. Per controprestazioni causali di terzi avvantaggiati dal servizio si intendono, ad esempio, le tasse di collegamento alla rete di trasporto pubblico, mentre i contributi di terzi si riferiscono sia a quelli ad esempio della Confederazione o dei Cantoni, sia di privati.

#### Articolo 36

Il primo capoverso di questa disposizione sancisce la possibilità di una partecipazione degli enti pubblici al capitale sociale delle imprese concessionarie; essa dà diritto ad una rappresentanza nei Consigli di amministrazione proporzionale alla propria quota di partecipazione.

I rappresentanti dell'ente pubblico in queste sedi devono farsi carico di un costante impegno, per un efficace impiego dei mezzi disponibili, destinati al raggiungimento degli obiettivi fissati. Essi vanno scelti dall'Autorità di nomina secondo criteri di competenza tecnica e devono riferire sull'adempimento del mandato. E' implicita nella sostanza di questo principio la possibilità di fondare, o contribuire a fondare, nuove aziende di trasporto (ad esempio di carattere regionale).

Il secondo capoverso fissa le modalità di nomina dei rappresentanti dello Stato e dei Comuni, che sono designati e revocati, attraverso atti di diritto pubblico di livello legislativo, amministrativo o contrattuale dell'Autorità che rappresentano, alla quale sono legati da un rapporto di diritto pubblico e non dall'Assemblea generale degli azionisti (cfr. Grisel, *Traité de droit administratif Suisse*, pag. 295 e 55).

Va menzionato che con l'introduzione del principio del mandato di prestazioni e la conseguente distinzione tra sfera di competenze aziendali e quella di politica dei trasporti, gli enti pubblici dispongono di un nuovo e diretto canale per avanzare le loro richieste.

Il terzo capoverso precisa che la competenza per la nomina dei rappresentanti dello Stato nei Consigli di amministrazione è del Consiglio di Stato.

#### Articolo 37

Questo articolo precisa le competenze finanziarie del Consiglio di Stato rispettivamente del Gran Consiglio nel caso di spese uniche o ricorrenti. I limiti stabiliti sono conformi a quanto previsto dalla Costituzione cantonale. In sede comunale valgono le disposizioni della Legge organica comunale.

### Articolo 38

In questo articolo si fissano gli obblighi generali cui le imprese di trasporto devono ottemperare.

Nel primo capoverso si richiama la necessità di ottimizzare l'impiego delle risorse disponibili ai fini del conseguimento di un servizio attrattivo.

Nel secondo e terzo capoverso si fissa l'obbligo di fornire tutte le informazioni richieste dagli enti finanziatori, analogamente a quello di allestire strumenti particolareggiati, adeguati all'osservazione ed all'analisi del mercato, dei costi e ricavi d'esercizio. Si tratta in particolare di una contabilità analitica corredata dai dati sulle prestazioni e l'utenza.

### Articolo 39

In questa disposizione si stabiliscono le condizioni che possono essere imposte alle imprese di trasporto per l'ottenimento di contributi.

Mentre nel primo capoverso si fissa un principio di carattere generale, nel secondo capoverso si sottolinea la necessità, da verificare nei diversi casi, di promuovere una collaborazione più sistematica tra le imprese, così da mettere a frutto le possibilità di razionalizzare l'esercizio e contenerne i costi.

Il terzo capoverso precisa che il versamento di contributi può essere subordinato ad una cooperazione o fusione di imprese, così da mettere a profitto le economie di scala realizzabili con "unità di produzione" più grandi. Si possono anche considerare altre condizioni particolari (cambiamento del modo di trasporto, ecc.).

## CAPITOLO II - Linee d'importanza cantonale

### Articolo 40

Questa disposizione definisce le competenze finanziarie del Cantone e dei Comuni. Attualmente il quadro operativo è il seguente:

- il Cantone finanzia, con la Confederazione, le imprese concessionarie per le linee del traffico generale sulla base della Legge federale sulle ferrovie, non richiedendo alcun contributo ai Comuni.
- I Comuni finanziano le imprese concessionarie per le linee del traffico locale, senza contributi cantonali;
- Le FFS sono finanziate nell'ambito del traffico regionale dei viaggiatori dalla Confederazione secondo il loro mandato di prestazioni mentre le PTT coprono i costi del servizio delle autopostali con risorse proprie.

Questo articolo postula in generale una compartecipazione dei Comuni al finanziamento degli interventi previsti dalla Legge. Si tratta di un principio già applicato in quasi tutti i Cantoni, attraverso il quale si intende delegare agli enti pubblici di livello inferiore non solo competenze propositive e decisionali ma anche finanziarie. Occorre che la cerchia di chi beneficia del servizio coincida con quella di chi decide e paga. L'applicazione di questo principio è tuttavia modulata in funzione della situazione esistente consolidatasi nel corso degli anni.

La Legge prevede:

- a) d'estendere l'intervento del Cantone a determinate linee definite del traffico locale dalla Legge federale sulle Ferrovie, ma classificate come d'importanza cantonale secondo questa proposta di Legge. Infatti la normativa in oggetto consente al Cantone di cofinanziare tutte le linee la cui funzione non è circoscritta al servizio di un quartiere o simile. In questo modo è reso possibile il sostegno di un considerevole numero di servizi svolti nei quattro agglomerati del Cantone.  
E' proprio in questo ambito che le caratteristiche tecnico-economiche dei trasporti pubblici meglio possono essere messe a profitto per il soddisfacimento della domanda e che i problemi di congestione e di natura ambientale sono più acuti;
- b) di concedere contributi cantonali alle linee delle FFS e PTT limitatamente alle prestazioni supplementari che esulano dai compiti loro affidati dalla legislazione federale; l'offerta esistente rimane a carico della Confederazione. I Comuni sono chiamati a compartecipare allo sforzo promozionale;
- c) il sostegno cantonale, con il contributo della Confederazione, per le linee del traffico generale secondo la Legge federale sulle ferrovie, senza richiedere una partecipazione dei Comuni, che sarebbe invece necessaria per eventuali prestazioni supplementari. Attualmente il Cantone non preleva alcun contributo comunale per il finanziamento delle prestazioni e dei miglioramenti tecnici delle imprese del traffico generale.

Come si è detto precedentemente, questa è una situazione anomala sul piano nazionale ma giustificata a livello cantonale, tenendo conto che il prelievo di contributi creerebbe una palese disparità di trattamento tra i Comuni serviti dalle FFS e dalle PTT, che coprono una notevole fascia del territorio e dell'utenza. In una prospettiva futura e nel caso di un incremento delle prestazioni, questo stato di cose non ha tuttavia più ragione d'essere; anzi esso potrebbe generare una serie di richieste ingiustificate, in quanto competenze attuative e finanziarie non coinciderebbero con la cerchia degli eventuali beneficiari dei miglioramenti proposti.

Il disegno di Legge sui trasporti propone quindi di associare anche i Comuni limitatamente alla copertura degli oneri derivanti dalla richiesta di prestazioni supplementari.

#### Articolo 41

In questo articolo si indica che la quota di partecipazione globale a carico dei Comuni è calcolata sulla base degli oneri totali, dedotti gli eventuali contributi di terzi. Si precisano inoltre i tassi di partecipazione dei Comuni. Essi sono differenziati per le due categorie di interventi previsti: investimenti e spese ricorrenti.

Questi tassi sono stati stabiliti tenendo conto del ruolo specifico del Cantone e dei Comuni.

Al primo compete principalmente il compito di favorire una dotazione di infrastrutture, di materiale rotabile e di veicoli equilibrata evitando di oberare i Comuni con il considerevole sforzo richiesto per interventi di questa natura. Ai Comuni compete invece principalmente l'aspetto gestionale (prestazioni, tariffe); da ciò una partecipazione finanziaria più elevata.

Di regola non si richiedono contributi comunali nel caso di iniziative volte a stimolare la ricerca o la sperimentazione di nuovi sistemi di trasporto come pure per attività puntuali di natura promozionale ed informativa, come ad esempio la partecipazione ad esposizioni o rassegne.

La presente Legge non formula un rinvio esplicito alla possibilità di far partecipare anche i privati al finanziamento di determinati interventi.

Nondimeno il finanziamento delle linee d'importanza cantonale ed anche di quelle d'importanza locale, potrebbe essere assicurato anche dal prelevamento di contributi di miglioria, qualora le opere eseguite dallo Stato e dai Comuni, procurino vantaggi particolari ad una cerchia determinata di fondi ed ai loro proprietari.

Danno luogo a contributo le opere d'urbanizzazione generale e particolare dei terreni, quelle di premunizione e bonifica e le ricomposizioni particellari (cfr. art. 2 legge sui contributi di miglioria del 24 aprile 1990, in seguito LCM). La dottrina (cfr. Knapp: Précis de droit administratif ediz. 1980, n. 1576 pag. 337) e la giurisprudenza (DTF 86 I 100), hanno poi precisato che anche un semplice servizio non collegato ad un'impresa o ad un edificio, può costituire "opera" imponibile (ad es. un corpo di vigili del fuoco).

Una linea di trasporto è un servizio collettivo per definizione e quindi d'interesse generale ed il suo finanziamento è assicurato oltre che dal Cantone e dai Comuni toccati, anche da tributi causali, come le tasse d'uso versate dagli utenti.

L'art.1 cpv. 2 della LCM del 24 aprile 1990, entrata in vigore il 1 novembre 1990, precisa che, con il consenso del Consiglio di Stato, si può prescindere dall'imposizione qualora il finanziamento dell'opera è adeguatamente garantito da altri tributi. Cionondimeno in alcuni casi potrà verificarsi un vantaggio particolare per la singola proprietà, diverso e specifico rispetto a quello generale. Si pensi a titolo d'esempio ad una fermata di fronte ad una ditta o ad un capolinea in un quartiere di nuova formazione. In tali casi se c'è il vantaggio particolare, prevalente sugli svantaggi che l'opera spesso direttamente determina, sussiste l'obbligo di prelevare i contributi di miglioria secondo le modalità ed i principi enunciati dalla relativa legge.

#### Articolo 42

Tenuto conto della molteplicità dei casi concreti e dell'impegno relativo ad interventi di natura infrastrutturale si è prevista la possibilità di diminuire o accrescere l'onere a carico dei Comuni. Infatti in situazioni particolari lo sforzo loro richiesto potrebbe, se rapportato alla forza finanziaria, risultare insostenibile. Per tuttavia non pregiudicare l'intervento è ammesso quindi uno scarto fino al 10% in meno rispetto alla quota richiesta normalmente. Si potrebbero porre anche casi di segno contrario, allorchè, ad esempio, dalla realizzazione di un'opera - una stazione ferroviaria - uno o più Comuni beneficiassero in modo particolare. In questa evenienza il Cantone ha la facoltà di pretendere un contributo supplementare pari ad un massimo del 10% oltre la quota fissata nella Legge, giungendo così ad un contributo pari al 30% dell'onere totale.

#### Articolo 43

In questo articolo si definiscono le modalità per la ripartizione interna della quota complessiva degli oneri a carico dei Comuni.

Essa è di regola lasciata al loro apprezzamento. I Comuni sono infatti in linea di principio nella posizione di poter meglio valutare i criteri per la determinazione dei rispettivi vantaggi e di ponderarne l'importanza.

Già oggi, ad esempio, la ripartizione dei costi dei servizi locali è oggetto di Convenzioni tra i Comuni in cui si specificano i criteri determinanti a questo proposito; essi in generale si rifanno all'offerta (numero di corse o percorrenze chilometriche), alla domanda (popolazione residente), alla forza finanziaria o ad altri criteri (offerta di posti letto).

Se un'intesa non è raggiunta o i tempi di decisione pregiudicano la realizzazione degli interventi previsti, la competenza a decidere è allora affidata al Consiglio di Stato e la procedura è quella relativa all'approvazione dell'offerta di trasporto.

I criteri che entrano in linea di conto sono la popolazione residente, l'offerta di trasporto, la forza finanziaria e gli eventuali vantaggi specifici.

#### Articolo 44

Questo articolo specifica le modalità per il concretamento di iniziative a livello intercantonale o tra il Cantone e le regioni confinanti. Esse si fondano sulla stipula di una Convenzione.

La Costituzione cantonale non contiene nessuna disposizione esplicita che indichi quale Autorità è competente a stipulare accordi (con altri Cantoni o internazionali).

L'art. 29 cifra 13 della Costituzione cantonale precisa in particolare che il Gran Consiglio esercita tutti gli attributi della sovranità che non sono riservati ad altre Autorità.

Se ne deve dedurre che anche per la stipulazione delle Convenzioni intercantonali ed internazionali, valga tale criterio di competenza adottato per autorizzare le spese.

Siccome l'art. 37 della presente Legge contiene una delega di competenze finanziarie al Consiglio di Stato, lo stesso è autorizzato a stipulare convenzioni con altri Cantoni e con regioni estere limitrofe, nell'ambito di questi importi. Al di sopra di tali limiti la Convenzione deve essere stipulata dal Gran Consiglio.

### CAPITOLO III - Linee d'importanza locale

#### Articolo 45

Questa disposizione attribuisce ai Comuni l'intera responsabilità finanziaria sulle linee d'importanza locale. Circa la possibilità del prelievo dei contributi di miglioria si rinvia alle considerazioni formulate all'articolo 41.

### CAPITOLO IV - Partecipazione finanziaria dei privati

#### Articolo 46

La tassa di collegamento che rientra nella categoria dei tributi causali, è il prezzo che il privato deve pagare per una prestazione fatta dall'ente pubblico, consistente, nel caso concreto, nel creare un servizio di linea o estenderne uno già esistente.

Il tributo si riferisce solo agli edifici o impianti generatori d'importanti correnti di traffico, come ad esempio supermercati o impianti sportivi e del tempo libero e rappresenta una partecipazione del privato alla politica ed alle spese di graduale riconversione dal trasporto individuale a quello pubblico.

La tassa di collegamento è soggetta al principio di equivalenza, nel senso che deve corrispondere al valore economico della prestazione effettuata (costi) e considerare gli svantaggi od oneri causati alla collettività (volume di traffico e relative emissioni), così come i vantaggi ottenuti da chi è chiamato a coprirne i costi. Essa tocca sia interventi infrastrutturali (da integrare di regola nei costi d'esercizio con le quote di ammortamento), come ad esempio la costruzione di fermate, sia spese d'esercizio. Questo articolo fissa pure il limite massimo dei costi imputabili ai soggetti imposti.

I privati potranno contestare l'ammontare del tributo posto a loro carico mediante ricorso al Tribunale amministrativo (TCA), secondo l'art. 54, cpv. 2, se si tratta di linee d'importanza cantonale. Per quelle d'importanza locale il ricorso è al Consiglio di Stato ed in seguito al TCA. Precedentemente nell'ambito dell'offerta di trasporto (art. 21) avevano potuto opporsi alla decisione che impone loro l'obbligo di allacciarsi alla rete del trasporto pubblico.

## TITOLO V - SERVIZI INTEGRATIVI

### Articolo 47

La Legge sui trasporti pubblici prevede interventi a favore dei servizi al beneficio di una concessione di prima categoria (categoria I) e di altri al beneficio di una concessione di seconda categoria (categoria II) o esenti da concessione.

La Confederazione ha il diritto esclusivo di trasportare viaggiatori con corse regolari mediante veicoli a motore (art. 1 Ordinanza d'esecuzione II della legge federale sul servizio delle poste, di seguito OLSP). Questo diritto di trasporto può essere attribuito a terzi per mezzo di concessioni I e II se è effettuato a scopo industriale, per conseguire cioè indirettamente o direttamente un vantaggio economico (art. 3 e 10 OLSP).

Determinanti per il rilascio delle concessioni sono le seguenti condizioni (art. 11 OLSP):

- le corse devono corrispondere ad un bisogno;
- le imprese di trasporto non devono essere oggetto di notevole concorrenza;
- l'impresa deve garantire il rispetto degli obblighi derivanti della legge, dall'ordinanza, dalle prescrizioni esecutive e dalla concessione.

Sono per contro escluse dall'obbligo di concessionamento le corse adibite al trasporto ausiliare (art. 4 OLSP; ad esempio il trasporto di operai eseguito dal titolare dell'esercizio principale o da un suo incaricato), quelle circolari (art. 5 OLSP; ad esempio il trasporto limitato ad un esercizio stagionale per diporto o svago) quelle tassistiche (art. 6 OLSP; sono eseguite su richiesta con veicoli della capienza massima di 8 persone), quelle con autovetture private (art. 7 OLSP; sono eseguite con veicoli della capacità massima di 6 persone nel caso di inesistenza o insufficienza dei servizi delle imprese di trasporto; è il caso ad esempio del conducente che recandosi al lavoro accoglie nel veicolo, a pagamento, altre persone).

La concessione I, che caratterizza i servizi di linea "classici", impone il rispetto di quattro condizioni (art. 25-27 OLSP):

- l'obbligo di trasporto (il concessionario è tenuto ad effettuare sulle tratte designate nella concessione, tutte le corse previste nell'orario);
- l'obbligo di trasportare tutti i viaggiatori (l'impresa che dispone degli impianti d'esercizio necessari è tenuta a trasportare i viaggiatori e il loro bagaglio mediante tutte le corse d'orario);
- l'obbligo di allestire un orario (il titolare di una concessione deve allestire un orario ed adattarlo, per quanto possibile, a quello delle imprese pubbliche di trasporto congiunte);
- l'obbligo di approvazione delle tariffe (le tariffe applicabili al trasporto di viaggiatori e di bagaglio devono essere approvate prima della loro entrata in vigore).

La concessione II non implica la pubblicazione di un orario e lo svolgimento delle corse. Si tratta ad esempio di corse pendolari o per il trasporto di operai o scolari.

La considerazione dei diversi tipi di trasporto nell'ambito della Legge in esame è stata dettata dall'opportunità di favorire quelle forme di trasporto che meglio si adattano ai rispettivi contesti senza necessariamente privilegiare i servizi classici di linea (Concessione I). Questi ultimi infatti possono in determinate situazioni risultare poco attrattivi, inefficienti o inadeguati dal profilo tecnico ed ambientale.

Attraverso una maggior flessibilità nel predisporre i servizi ci si ripromette di poter meglio soddisfare i bisogni senza peraltro pregiudicarne i risultati economici. Nell'ambito e nel rispetto delle norme che regolano il concessionamento dei servizi si tratta di introdurre alcuni elementi in grado di stimolare la concorrenza in un settore con strutture di tipo monopolistico.

Prestazioni che possono rientrare nella categoria dei servizi integrativi come definiti nella Legge sono, ad esempio: determinati servizi eseguiti solo su richiesta e su un percorso fisso, servizi effettuati secondo orario ma con un percorso definito in funzione degli utenti trasportati, servizi a richiesta svolti in zone discoste e a debole domanda.

Con questa disposizione si definiscono i servizi integrativi richiamando la normativa federale sulle concessioni. Nell'ambito di questa proposta di Legge i servizi integrativi possono entrare in considerazione allorchè sono destinati al trasporto di viaggiatori in determinati periodi o in determinate regioni caratterizzate da una domanda debole e dispersa nello spazio.

I suddetti servizi possono essere svolti, con i vari vettori considerati in questa legge, da imprese pubbliche o private dedite al trasporto di viaggiatori, da privati quale attività "accessoria" o da enti pubblici (Comuni): essi costituiscono i beneficiari dei contributi previsti.

La Concessione dei trasporti pubblici e l'offerta relativa dovranno indicare i possibili ambiti operativi di questi servizi.

Considerate la complessità dell'organizzazione e gestione di servizi di trasporto aziendali (destinati al trasporto di pendolari), le difficoltà di controllo e verifica da parte degli enti sussidiari ed il presumibile elevato onere realizzativo, si rinuncia ad assumere questa problematica nella Legge in esame. Alla luce di esperienze puntuali, che comunque questa Legge permette di incentivare sotto forma di sperimentazione (cfr. art. 33 lett. e), si potranno proporre eventuali revisioni.

#### Articolo 48

Questo articolo subordina la possibilità di concedere contributi ai servizi integrativi al rispetto di alcune condizioni essenziali:

- il rispetto e la coerenza con gli scopi della Legge (cfr. art. 1);
- il carattere complementare rispetto ai servizi di linea assicurati dalle imprese titolari di una concessione I. L'opportunità di incentivare i servizi integrativi va commisurata alla loro idoneità a soddisfare la domanda in modo più soddisfacente, ad ottenere un impiego più efficace dei mezzi finanziari disponibili ed a generare effetti ambientali negativi più contenuti rispetto ai servizi "classici";

- la mancata copertura dei costi d'esercizio ed il conveniente livello raggiunto dalla qualità dei servizi e dal grado di impiego. Questo principio deve consentire di indirizzare in modo adeguato gli aiuti previsti.

Nel secondo capoverso si indicano le competenze finanziarie del Consiglio di Stato rispettivamente del Gran Consiglio, rimandando all'articolo 37 della Legge.

#### Articolo 49

I contributi per i servizi integrativi sono concessi secondo le modalità previste per i servizi "classici" di linea. Si rimanda quindi agli articoli da 33 a 35 e da 41 a 43.

#### Articolo 50

Questa disposizione estende la possibilità di interventi dei Comuni per servizi di analoga natura svolti a livello locale.

#### Articolo 51

Questo articolo stabilisce le modalità attraverso le quali viene concesso il contributo. Una convenzione tra le parti contraenti appare lo strumento adeguato. Essa deve contenere una descrizione delle finalità, delle modalità esecutive e del finanziamento del servizio prestato.

Il secondo capoverso indica le competenze degli organi cantonali, stabilite in modo analogo a quanto previsto per i mandati di prestazione e le comunità tariffali (cfr. articoli 26 e 28).

Il terzo capoverso indica le competenze degli organi comunali.

#### Articolo 52

Questa disposizione stabilisce il diritto degli enti sussidiari ad espletare la sorveglianza sui servizi svolti e ne indica le modalità. Essa avviene attraverso un resoconto annuale stabilito dai beneficiari ed attraverso controlli disposti dagli enti sussidiari secondo le necessità.

### TITOLO VI - SANZIONI E RICORSI

#### Articoli 53-54

Questi articoli non necessitano di commenti particolari.

## TITOLO VII - DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

### Articolo 55

Le competenze attuative stabilite dalla Legge possono essere delegate dal Consiglio di Stato ai suoi organi amministrativi attraverso il regolamento d'applicazione

### Articolo 56

Questo articolo contempla la procedura da seguire nel caso in cui le Commissioni regionali dei trasporti non sono ancora state costituite. In tal caso viene a mancare il supporto intermedio tra Cantone e Comuni e questi ultimi costituiscono sin dall'inizio il partner diretto nelle varie fasi di lavoro.

### Articolo 57

Questo articolo consente al Cantone di promuovere e realizzare Comunità tariffali anche prescindendo dall'esistenza di una Concezione cantonale dei trasporti pubblici e relative offerte approvate. Questa clausola consente così un'azione più tempestiva in un settore che, a differenza degli interventi sulle linee, fermate, orari, ecc., si caratterizza per una maggiore elasticità e tempi preparatori ed attuativi più rapidi.

### Articoli 58-59

Questi ultimi articoli fissano, come d'uso, le disposizioni abrogative e relative all'entrata in vigore della legge.

## 5. LA SPESA ATTUALE DEGLI ENTI PUBBLICI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Da un punto di vista generale l'evoluzione dei contributi finanziari a carico dello Stato e dei Comuni per i trasporti pubblici dipenderà dalla volontà politica di destinare le necessarie risorse a questo campo dei servizi pubblici ed alla rispondenza che i servizi stessi troveranno nell'utenza.

Al di là di questa premessa occorre pure mettere in rilievo che ancora mancano studi sufficientemente particolareggiati per poter prospettare con una certa precisione e per tutti i tipi di intervento solide stime. Alcuni lavori già in atto (Piano per il Servizio ferroviario regionale, Concezione dei trasporti pubblici nel Mendrisiotto, Piani regionali dei trasporti del Luganese e Locarnese, Piano per l'armonizzazione tariffale) hanno lo scopo di individuare gli interventi necessari: solo allora sarà possibile valutare con accuratezza le conseguenze finanziarie di un più esteso sostegno del trasporto pubblico, che peraltro dovrà comunque essere modulato in funzione delle priorità e delle possibilità fissate dal Parlamento, chiamato a approvare l'offerta.

### 5.1 Ripercussioni finanziarie

Una rapida analisi di alcuni indicatori relativi alla spesa pubblica offre elementi che consentono di valutare l'onere attualmente sopportato nel settore in esame. Le tabelle 3 e 4 riportano le spese riferite al 1989, espresse in termini lordi, ossia comprensive dei sussidi e contributi di terzi, ed in termini netti, sopportate dal Cantone e dai Comuni del Ticino; esse sono confrontate con la media nazionale.

Da questo quadro, seppur sommario, risulta che:

- a) - Le spese del Cantone nel settore "Ferrovie, traffico aereo, altro traffico pubblico ed energia" sono in termini lordi inferiori alla media nazionale; in termini netti lo sono in modo ancora più marcato.
- Le spese dei Comuni ticinesi nel medesimo settore sono sia in termini lordi che netti, praticamente equivalenti alla media nazionale.
- In termini relativi, riferiti cioè al totale della rispettiva spesa, gli oneri del Cantone e dei Comuni ticinesi si equivalgono.

TABELLA 3: Le spese del Cantone Ticino nel settore dei trasporti in rapporto alla media nazionale, 1989, in franchi per abitante

1. Le spese lorde

	TICINO		INSIEME DEI CANTONI	
TOTALE	5'981,40	100,0 %	5'595,6	100,6 %
Trasporti	1'134,80	19,0 %	647,2	11,6 %
di cui "Strade"	1'001,80	16,7 %	479,0	8,6 %
di cui "Ferrovie"	111,60	1,9 %	119,5	2,1 %
di cui "Altri" (1)	21,40	0,4 %	48,7	0,9 %

2. Le spese nette

	TICINO		INSIEME DEI CANTONI	
TOTALE	3'955,6	100,0 %	3'593,8	100,0 %
Trasporti	294,8	7,5 %	252,4	7,0 %
di cui "Strade"	221,1	5,6 %	140,9	3,9 %
di cui "Ferrovie"	60,0	1,5 %	104,6	2,9 %
di cui "Altri" (1)	13,7	0,3 %	6,9	0,2 %

(1) Traffico aereo, altro traffico, energia

Fonte: Oeffentliche Finanzen in der Schweiz 1989  
 Amministrazione federale delle finanze, Berna 1991

TABELLA 4: Le spese dei Comuni del Cantone Ticino nel settore dei trasporti in rapporto alla media nazionale, 1989, in franchi per abitante

1. Le spese lorde

	COMUNI TICINESI		INSIEME DEI COMUNI SVIZZERI	
TOTALE	4'269.70	100.0 %	4'144,5	100.0 %
Trasporti	413.50	9.7 %	361.0	8.7 %
di cui "Strade"	331.30	7.8 %	292.3	7.1 %
di cui "Ferrovie"	39.90	0.9 %	58.7	1.4 %
di cui "Altri" (1)	42.30	1.0 %	10.0	0.2 %

2. Le spese nette

	COMUNI TICINESI		INSIEME DEI COMUNI SVIZZERI	
TOTALE	3'392.8	100.0 %	3'440.9	100.0 %
Trasporti	411.6	12.1 %	325.4	9.5 %
di cui "Strade"	329.7	9.7 %	258.1	7.5 %
di cui "Ferrovie"	39.9	1.2 %	57.6	1.7 %
di cui "Altri" (1)	42.0	1.2 %	9.7	0.3 %

(1) Traffico aereo, altro traffico, energia

Fonte: Oeffentliche Finanzen in der Schweiz 1989  
 Amministrazione federale delle finanze, Berna 1991

## 5.2 Gli effetti della nuova Legge sui trasporti pubblici

Una valutazione delle ripercussioni finanziaria della prospettata Legge deve fondarsi sui diversi tipi di contributi.

### (1) Investimenti

- Contributi per le infrastrutture, il materiale rotabile ed i veicoli o per l'adozione di un nuovo sistema di trasporto.

Attualmente l'impegno finanziario del Cantone avviene in base all'articolo 56 della Legge federale sulle ferrovie nell'ambito di programmi quinquennali. Si deve presumere che anche nel prossimo futuro gli sforzi maggiori saranno attuati in questo ambito. Tuttavia esiste anche la possibilità di ottenere finanziamenti, limitati alle infrastrutture, derivanti dalla Legge sui dazi sui carburanti (separazione del traffico). Il progetto per il potenziamento della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa, attualmente in fase di avanzata elaborazione ed il cui finanziamento fa capo sia alle vigenti Legge sulle ferrovie e Legge sui dazi sui carburanti, appare come l'intervento infrastrutturale più importante dei prossimi anni. Esso non è influenzato in modo determinante dall'adozione di questa legge, poichè rientra nel quadro normativo federale.

In relazione alla prospettata estensione dell'intervento cantonale in ambito urbano vi è da presumere un incremento degli oneri, per ora tuttavia non ancora quantificabile.

- Contributi per la costruzione di parcheggi per i veicoli a motore e biciclette destinati agli utenti dei servizi di trasporto pubblico presso le stazioni e le fermate

Attualmente il Cantone non partecipa ad alcun finanziamento nel settore; la proposta di Legge in esame prevede per contro contributi cantonali. La Confederazione invece già oggi sostiene questi interventi in base alla Legge sui dazi sui carburanti e relativa Ordinanza concernente i contributi per la costruzione di posteggi presso le stazioni dei trasporti pubblici.

Il programma di finanziamento pluriennale stabilito dall'Ufficio federale delle strade contempla alcune realizzazioni che toccano la FLP, la Centovallina e le FFS.

A livello federale la revisione della succitata Ordinanza effettuata nel 1991 consente di sovvenzionare anche interventi a favore di imprese del traffico locale (potrebbe essere questo il caso, ad esempio, della realizzazione di opere del genere attestate sulle linee dell'Azienda comunale dei trasporti della città di Lugano).

Per una valutazione precisa dell'impegno richiesto in questo ambito occorre riferirsi ai Piani regionali dei trasporti (Luganese, Locarnese) ed alle concezioni settoriali sui trasporti pubblici (Mendrisiotto) in fase di elaborazione e da promuovere nelle regioni momentaneamente non toccate. Occorrerà molto verosimilmente fissare chiare priorità ed operare sulla base di crediti-quadro.

- Contributi per attività di ricerca o sperimentazione di nuove tecniche e modalità di trasporto.

Si tratta di interventi puntuali che dovranno essere oggetto di un'attenta analisi.

## (2) Spese correnti

- Contributi per le prestazioni richieste

Quanto proposto dalla Legge sui trasporti pubblici - nuova classificazione delle linee e nuove modalità di finanziamento, comporta una modifica nella ripartizione degli oneri tra Cantone e Comuni anche nell'ipotesi del mantenimento dell'offerta al livello attuale.

La tabella 3 presenta la situazione attuale e quella derivante dall'applicazione della nuova Legge, ipotizzando la medesima offerta.

Da questa valutazione risulta che il Cantone assorbirebbe una parte non trascurabile degli oneri oggi a carico dei Comuni urbani. In questo modo l'aiuto cantonale sarebbe indirizzato immediatamente in quelle regioni ove esistono le migliori premesse per l'esercizio dei trasporti pubblici; il Cantone amplierebbe parimenti le sue competenze in un settore oggi completamente staccato dai propri ambiti operativi, creando così le premesse per un migliore coordinamento tra i servizi di carattere locale e regionale o cantonale.

TABELLA 5: Valutazione sulle conseguenze di carattere finanziario della proposta di Legge sui trasporti pubblici  
 Oneri a carico del Cantone e dei Comuni, in mio fr.

1. Situazione di riferimento (1990)

	Cantone	Comuni	Totale
Imprese concessionarie del traffico generale	5,0	--	5,0
Imprese concessionarie del traffico locale	--	9,2	9,2
TOTALE	5,0 (35%)	9,2 (65%)	14,2 (100%)

2. Situazione con la proposta di Legge sui trasporti pubblici

	Cantone	Comuni	Totale
Imprese concessionarie del traffico generale	5,0	--	5,0
Imprese concessionarie del traffico locale	3,5	5,7	9,2
TOTALE	8,5 (60%)	5,7 (40%)	14,2 (100%)

Un elemento fondamentale per valutare le conseguenze di un incremento delle prestazioni è costituito dalle previsioni riguardo all'evoluzione della domanda. Infatti l'incremento delle prestazioni stesse genera un aumento dei costi mentre il numero dei viaggiatori trasportati determina il livello delle entrate; il risultato finale in termini finanziari dipende così dalla reazione della domanda al "nuovo prodotto" offerto.

La domanda è a sua volta influenzata dalle misure fiancheggiatrici, che accompagnano il potenziamento vero e proprio dei servizi (politica dei parcheggi, limitazioni del traffico motorizzato individuale).

Per poter avere, nonostante le difficoltà poste da questo genere di previsione, alcuni punti di riferimento ci si può riferire ai tre scenari elencati nella tabella 4. Per questa simulazione si è ipotizzato che le prestazioni siano incrementate di circa un terzo rispetto alla situazione di riferimento.

- (a) lo scenario pessimista ipotizza che l'incremento delle prestazioni e dei costi reali sia parallelo mentre viaggiatori trasportati e introiti stagneranno. Ne segue un disavanzo che cresce più che proporzionalmente (+60%) rispetto alle prestazioni (+30%).
- (b) Lo scenario medio ipotizza una reazione positiva della domanda al miglioramento delle prestazioni. L'incremento delle prestazioni stesse è accompagnato da una crescita parallela del medesimo ordine di grandezza dei costi, dei viaggiatori e degli introiti (+30%). In questo caso, pur rimanendo inalterato il tasso di copertura dei costi, il disavanzo aumenta in termini relativi del medesimo valore delle prestazioni.
- (c) Lo scenario ottimista ammette che l'incremento dei viaggiatori trasportati e dei ricavi sia più che proporzionale rispetto alla crescita delle prestazioni rispettivamente dei costi. In questo caso il disavanzo rimane costante ed il tasso di copertura dei costi migliora.

TABELLA 6: Valutazione delle possibili ripercussioni finanziarie dovute ad un incremento delle prestazioni dei trasporti pubblici nel Ticino

	Incremento delle prestazioni	Incremento del disavanzo d'esercizio	Oneri a carico degli enti pubblici, in mio fr.		
			Cantone	Comuni	Totale
Scenario pessimista	+ 30%	+ 60 %	13,6	9,1	22,7
Scenario tendenziale	+ 30%	+ 30 %	11,1	7,4	18,5
Scenario ottimista	+ 30%	--	8,5	5,7	14,2

Riferendoci allo "scenario tendenziale", che presuppone un significativo miglioramento della qualità dei servizi, si constata che l'onere a carico del Cantone sarebbe più che raddoppiato rispetto alla situazione di riferimento (da 5 a 11 milioni di franchi) e quello a carico dei Comuni rimarrebbe comunque inferiore rispetto alla situazione di riferimento (da 9,2 a 7,4 milioni di franchi), in ragione dell'assunzione di nuovi oneri da parte del Cantone. L'onore supplementare a suo carico, subordinato alle procedure descritte per l'approvazione della Concezione cantonale dei trasporti pubblici e dell'offerta di trasporto, si distribuirebbe scalarmente sull'arco di 5-10 anni.

A titolo di confronto si consideri che nel 1990 le spese correnti cantonali destinate ai trasporti pubblici hanno costituito lo 0,3% del totale delle spese correnti. Nella prospettiva dell'adozione della Legge sui trasporti e considerando lo scenario tendenziale ed un volume di spese correnti globali invariato, la succitata incidenza relativa sarebbe dello 0,7%.

- Contributi per la realizzazione di comunità tariffali ed altre misure analoghe.

Si tratterebbe di un nuovo campo di intervento, di cui l'elemento principale sarebbe la costituzione di una o più comunità tariffali.

Le ripercussioni finanziarie di queste iniziative sono già state oggetto di studio congiuntamente alla determinazione dei bacini di traffico appropriati per l'instaurazione di queste comunità. L'attuazione di questo progetto, realizzabile a tappe, comporterebbe un onere complessivo stimato a circa 3 milioni di franchi (1992) di cui la metà a carico dei Comuni. Esso consentirebbe di coprire l'intero Cantone, pur prevedendo una forma di organizzazione regionale.

- Contributi per interventi promozionali e informativi

Si tratta di interventi puntuali che dovranno essere programmati su un arco di tempo sufficientemente ampio in corrispondenza dei mutamenti nelle prestazioni effettuate e nella struttura della domanda.

(3) Servizi integrativi

Per questo tipo di nuovi contributi, che possono toccare sia gli investimenti che le spese correnti, è estremamente difficile fare previsioni. Essi dovranno essere oggetto di un'accurata analisi nell'ambito dell'elaborazione dell'offerta; saranno verosimilmente molto contenuti.

6. PROCEDURE E COMPETENZE PER L'APPLICAZIONE DELLA LEGGE SUI TRASPORTI PUBBLICI

La figura 1 individua i diversi attori coinvolti nella promozione dei trasporti pubblici.

La figura 2 indica nei particolari l'attribuzione delle competenze nell'ambito delle procedure previste dalla Legge.

Attori chiamati all'applicazione della proposta di legge sui trasporti pubblici

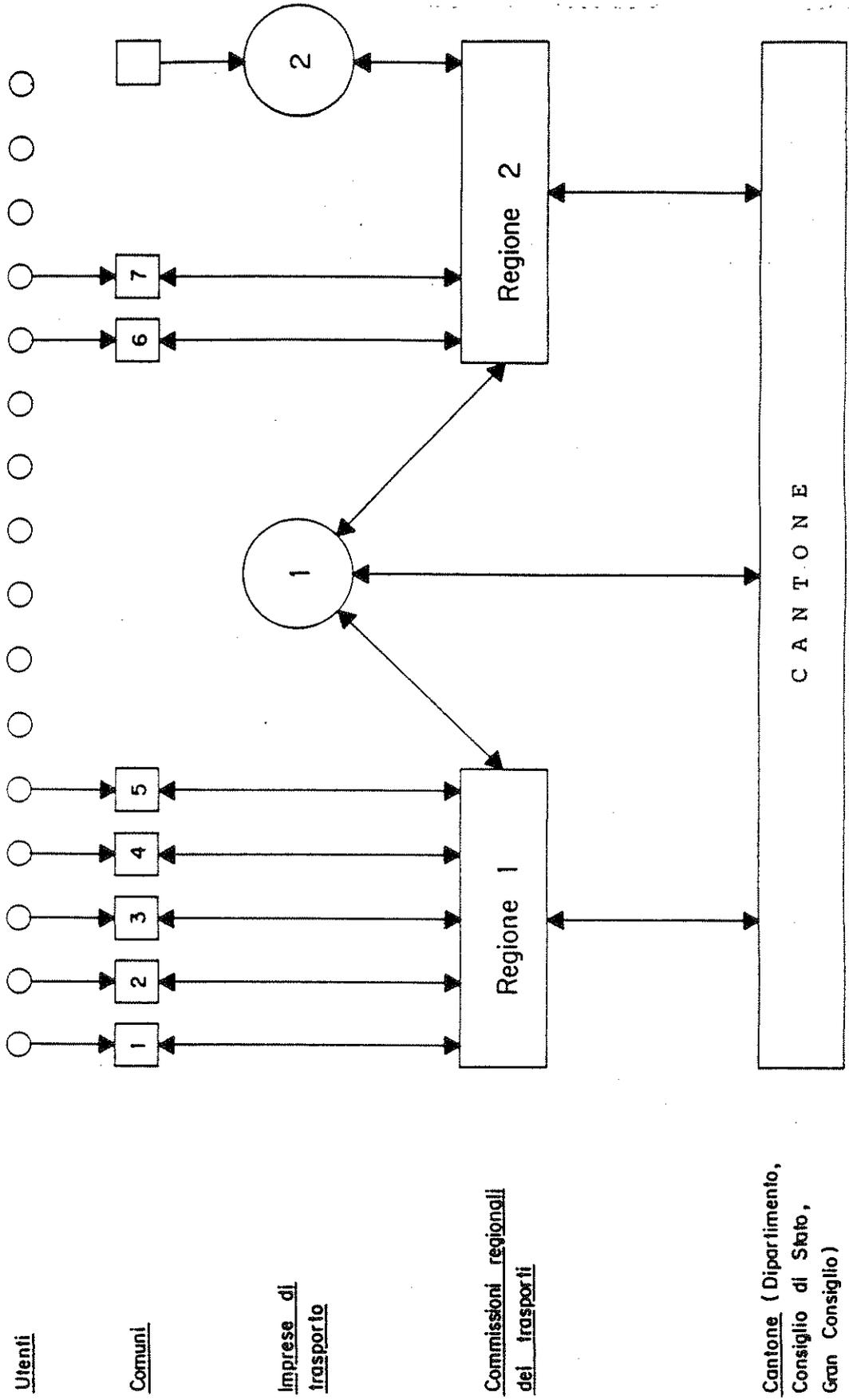


FIGURA 2: Procedure e competenze per l'applicazione della Legge sui trasporti

Gran Consiglio						
Consiglio di Stato						
Dipartimento						
Commissioni regionali						
Comuni, enti pubblici, Regioni						
Imprese di trasporto						
Popolazione						

- attore principale
- ◐ partecipazione attiva
- destinatario

1. CONCESSIONE CANTONALE DEI TRASPORTI PUBBLICI						
		●	●	◐	●	Elaborazione del progetto art. 11 cpv 1
			●			○ Informazione art. 11 cpv 3
	○			●	●	Osservazioni e/o proposte art. 11 cpv 2
○	●					Adozione art. 12
	●					Discussione art. 12
						Modifiche art. 13 come per adozione, salvo per piccole e urgenti modifiche del Consiglio di Stato introdotte direttamente

2. Piani d'utilizzazione cantonali

- { Elaborazione art. 14
- { Pubblicazione
- { Adozione

secondo Leggi speciali e LALPT

Gran Consiglio
Consiglio di Stato
Dipartimento
Commissioni regionali
Comuni, persone private
Imprese di trasporto

- attore principale
- ◐ partecipazione attiva
- destinatario

secondo LALPT

### 3. Piani comunali del traffico

{	Elaborazione	art. 15
	Pubblicazione	
	Adozione	

### 4. Offerta di trasporto per le linee d'importanza cantonale

		○	●	◐	◑	Proposte art. 18 cpv 1
		●				Allestimento art. 18 cpv 1/2
	○			●		Opposizione art. 19 cpv 2
○	●					Decisione sulle opposizioni, trasmissione art. 19 cpv 3
○				●		Ricorso (solo Comuni) art. 19 cpv 4
●						Approvazione e decisione sui ricorsi art. 20 cpv 1
						5. Mandato di prestazioni per le linee d'importanza cantonale
	●				●	Stipula art. 24

Gran Consiglio
Consiglio di Stato
Dipartimento
Commissioni regionali
Comuni, enti pubblici, Regioni
Imprese di trasporto

- attore principale
- ◐ partecipazione attiva
- destinatario

6. Comunità tariffali, altre misure tariffali: linee d'importanza cantonale						
		●	●	◐	●	Studi art. 27 cpv 1
	●				●	Stipula contratti art. 27 cpv 2
7. Servizi integrativi d'importanza cantonale						
●	●		◐	◐		Determinazione art. 48
	●					Stipula convenzione art. 51 cpv 2

Legislativo comunale
Municipio
Dipartimento
Commissioni regionali
Imprese di trasporto
Popolazione, persone ed enti

- attore principale
- ◐ partecipazione attiva
- destinatario

8. Offerta di trasporto per le linee d'importanza locale					
	●			◐	Allestimento art. 21 cpv 2
○				●	Opposizioni art. 23 cpv 1
●					Decisioni sulle opposizioni ed approvazione art. 23 cpv 2
				●	Ricorso al Consiglio di Stato art. 25 cpv 3
9. Mandato di prestazioni per le linee d'importanza locale					
	●			●	Stipula art. 29
●					Ratifica art. 29
10. Misure tariffali per le linee d'importanza locale					
	●			●	Stipula contratti art. 29
●					Ratifica art. 29
11. Servizi integrativi d'importanza locale					
	●				Determinazione art. 50
	●				Stipula convenzione art. 51 cpv 3
●					Ratifica art. 51 cpv 3

Gran Consiglio
Consiglio di Stato
Dipartimento
Commissioni regionali
Comuni, enti pubblici, Regioni
Imprese di trasporto
Popolazione

- attore principale
- ◐ partecipazione attiva
- destinatario

12. Altre disposizioni

secondo Leggi speciali  
e proprietà

Adeguamento infrastrutture  
stradali e gestione della  
circolazione

art. 30

	●		◐	●
--	---	--	---	---

Studi, ricerche,  
promozione

art. 31

## **7. RELAZIONE CON LE LINEE DIRETTIVE**

Questo disegno di Legge corrisponde a quanto previsto nelle Linee direttive 1992-95.

## **8. EFFETTI SUL PERSONALE**

Con l'adozione di questo disegno di Legge si rende indispensabile dotare il servizio tecnico dell'amministrazione cantonale delegato alla pianificazione e gestione dei trasporti pubblici del personale necessario, valutabile a 2-3 unità.

## **9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

Il disegno di Legge presentato, il primo in ambito cantonale se si prescinde dalla Legge di sovvenzione cantonale alla costruzione delle ferrovie del 1902, fissa obiettivi, strumenti e modalità operative e principi di finanziamento volti a coordinare e promuovere i trasporti pubblici nell'intero Cantone, tenendo conto del suo contesto geografico, demografico e socio-economico. I contenuti precisi dell'offerta di trasporto pubblico e le relative conseguenze finanziarie saranno sottoposti al Parlamento in fasi successive, parallelamente alla progressiva elaborazione delle indispensabili basi propositive.

Vi chiediamo pertanto di dare la vostra approvazione all'allegato disegno di legge.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, D. Marty  
p.o. Il Cancelliere, A. Crivelli

DISEGNO DI LEGGE SUI TRASPORTI PUBBLICI: INDICE DEGLI ARTICOLI

	<u>Art.</u>
<b>TITOLO I</b>	
<b>DISPOSIZIONI GENERALI</b>	
Scopo	1
Campo di applicazione	2
Interventi cantonali e comunali	3
Classificazione delle linee	4
Commissioni regionali dei trasporti	5
Coordinamento	
a) in generale	6
b) criteri applicativi	7
 <b>TITOLO II</b>	
<b>MISURE PIANIFICATORIE</b>	
<b>CAPITOLO I - Generalità</b>	
Strumenti	8
<b>CAPITOLO II</b>	
Concezione cantonale dei trasporti pubblici	
Concezione cantonale	
a) definizione	9
b) contenuto	10
c) elaborazione del progetto e partecipazione	11
d) discussione ed adozione	12
e) modifiche	13
<b>CAPITOLO III</b>	
Piani d'utilizzazione cantonali	
Rinvio alla legislazione speciale	14
<b>CAPITOLO IV</b>	
Piani comunali del traffico	
Definizione e contenuti	15

### TITOLO III

#### ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI

##### CAPITOLO I

Offerta di trasporto per le  
linee d'importanza cantonale

Offerta	
a) definizione	16
b) contenuto	17
c) allestimento	18
d) comunicazione agli interessati, opposizioni e ricorsi	19
e) approvazione e decisione sui ricorsi dei Comuni	20

##### CAPITOLO II

Offerta di trasporto per le  
linee d'importanza locale

Offerta	
a) contenuti e allestimento	21
b) pubblicazione	22
c) opposizioni e ricorsi	23

##### CAPITOLO III

Mandato di prestazioni e  
comunità tariffali per le  
linee d'importanza cantonale

Mandato di prestazioni	
a) definizione	24
b) contenuti	25
Comunità tariffali	
a) definizione	26
b) costituzione	27
Facilitazioni tariffali	28

##### CAPITOLO IV

Mandato di prestazioni e  
comunità tariffali per le  
linee d'importanza locale

Mandati di prestazione e contratti tariffali	29
---	----

##### CAPITOLO V

Disposizioni comuni

Infrastrutture stradali e gestione della circolazione	30
Studi, ricerche, promozione	31

## TITOLO IV

### FINANZIAMENTO

CAPITOLO I - Generalità	Campo d'applicazione	
	a) in generale	32
	b) investimenti e spese di gestione	33
	c) spese computabili	34
	d) commisurazione del contributo	35
	Partecipazione al capitale sociale	36
	Competenza	37
	Imprese di trasporto	
	a) obblighi	38
	b) condizioni	39
CAPITOLO II		
Linee d'importanza cantonale	Modalità di finanziamento	40
	Tassi di partecipazione dei Comuni	
	a) regola generale	41
	b) casi speciali	42
	Ripartizione della partecipazione tra i Comuni	43
	Convenzioni con Cantoni o regioni confinanti	44
CAPITOLO III		
Linee d'importanza locale	Principio	45
CAPITOLO IV		
Partecipazione finanziaria dei privati	Tassa di collegamento	46

## TITOLO V

SERVIZI INTEGRATIVI	Definizione	47
	Servizi d'importanza cantonale	
	a) condizioni e competenza finanziaria	48
	b) contributi: destinazione ed entità	49
	Servizi d'importanza locale	50
	Convenzione	51
	Rapporti e controlli	52

## TITOLO VI

SANZIONI E RICORSI	Revoca e restituzione dei contributi	53
	Ricorsi e procedura	54

## TITOLO VII

DISPOSIZIONI FINALI	Delega di competenze	55
	Disposizioni speciali	
	a) Commissioni regionali	56
	b) Comunità tariffali	57
	Disposizioni abrogative	58
	Entrata in vigore	59

DISEGNO DI

Legge sui trasporti pubblici

Il Gran Consiglio della Repubblica e Cantone del Ticino

richiamate:

- la Legge federale sulle ferrovie del 20 dicembre 1957;
- la Legge sul servizio delle poste del 2 ottobre 1924;
- la Legge federale sul trasporto pubblico del 4 ottobre 1985;

visto il messaggio 28 settembre 1993 n. 4162 del Consiglio di Stato,

decreta

## TITOLO I

### DISPOSIZIONI GENERALI

Scopo

#### Art. 1

1 Scopo della legge è di permettere la realizzazione di una rete integrata ed efficiente di trasporto pubblico al servizio dei passeggeri per le relazioni interne, intercantionali e transfrontaliere al fine di:

- a) permettere alla popolazione un'adeguata mobilità da tutte le parti del territorio cantonale;
- b) migliorare il rapporto tra l'uso del trasporto pubblico e quello individuale motorizzato, ossia la ripartizione modale;
- c) tutelare l'ambiente e la qualità della vita;
- d) favorire un impiego razionale e parsimonioso del suolo e dell'energia;

2 Resta riservata la legislazione federale.

Campo di  
applicazione

Art. 2

Il trasporto pubblico di persone comprende ogni servizio su strada, rotaia, funivia, funicolare e sui laghi esercitato in proprio dalla Confederazione o da altre imprese titolari di una concessione federale I o di un'autorizzazione cantonale ed i servizi integrativi (art. 47).

Interventi  
cantionali e  
comunali

Art. 3

1 Gli interventi del Cantone concernono le linee ed i servizi di trasporto che rivestono un'importanza cantonale e non sono destinati esclusivamente al traffico turistico.

2 Gli interventi dei Comuni concernono le linee ed i servizi d'importanza locale.

Classifica-  
zione delle  
linee

Art. 4

1 Sono d'importanza cantonale le linee interregionali, transfrontaliere, quelle che collegano più Comuni tra di loro e le linee che servono i posteggi di corrispondenza per utenti provenienti prevalentemente dall'esterno.

2 Sono d'importanza locale le linee che hanno lo scopo prioritario di servire i diversi quartieri o le frazioni dei Comuni.

Commissioni  
regionali dei  
trasporti

Art. 5

1 Le Commissioni regionali dei trasporti (in seguito Commissioni regionali) sono organi consultivi costituiti dal Consiglio di Stato sulla base di comprensori regionali, commisurati ai bacini d'utenza.

2 Il Consiglio di Stato ne stabilisce la competenza territoriale, le modalità di funzionamento ed il numero dei membri, che i Municipi devono designare.

3 Le altre competenze sono attribuite dalla presente Legge.

Coordinamento  
a) in generale

Art. 6

Il Cantone ed i Comuni, in collaborazione con le Commissioni regionali e le imprese interessate, studiano gli interventi per l'attuazione e la gestione di una rete integrata di trasporto e li armonizzano con i programmi della Confederazione, degli altri Cantoni e delle regioni confinanti.

b) criteri applicativi

Art. 7

1 Gli interventi sono coordinati con le altre politiche settoriali, segnatamente quelle in materia di insediamenti e di tutela dell'ambiente.

2 Essi sono commisurati ai bisogni dell'utenza, alle caratteristiche dei differenti vettori di trasporto ed agli effetti economici ed ambientali generati, così da ottenere un rapporto globale positivo tra benefici e costi.

TITOLO II

MISURE PIANIFICATORIE

CAPITOLO I

GENERALITA'

Strumenti

Art. 8

1 Gli strumenti pianificatori per la promozione dei servizi di trasporto pubblico sono:

a) la Concezione cantonale dei trasporti pubblici (art. 9);

b) i piani d'utilizzazione cantonali (art. 14);

c) i piani comunali del traffico (art. 15);

2 Il coordinamento tra i diversi livelli pianificatori avviene tramite il Dipartimento competente, con i Comuni, con le Commissioni regionali e le imprese interessate.

## CAPITOLO II

### CONCEZIONE CANTONALE DEI TRASPORTI PUBBLICI

Concezione  
cantonale

a) definizione

#### Art. 9

1 La Concezione cantonale dei trasporti pubblici (in seguito Concezione cantonale), è lo sviluppo degli obiettivi stabiliti in materia dal Piano direttore cantonale.

2 Essa garantisce il coordinamento dei servizi di trasporto pubblico nel Cantone e determina i criteri, i mezzi ed i tempi per l'attuazione degli interventi.

b) contenuto

#### Art. 10

1 La Concezione cantonale indica in particolare:

- a) gli obiettivi da raggiungere;
- b) la consistenza e le potenzialità della domanda di trasporto attuale e futura, tenuto conto dei diversi modi di trasporto;
- c) i bacini d'utenza;
- d) la rete dei trasporti e la classificazione dei collegamenti;
- e) le principali caratteristiche delle installazioni e dei servizi offerti;
- f) i possibili effetti ambientali;
- g) i presumibili costi d'attuazione e le tappe realizzative;
- h) le misure fiancheggiatrici.

2 Essa può essere elaborata, discussa ed approvata a tappe per singoli comprensori regionali, commisurati ai bacini d'utenza.

c) elaborazione  
del progetto  
e partecipa-  
zione

#### Art. 11

1 Il progetto di Concezione cantonale è elaborato dal Consiglio di Stato in collaborazione con le Commissioni regionali e le imprese interessate.

2 In seguito il Consiglio di Stato lo comunica ai Municipi ed a tutti gli altri enti pubblici e privati interessati, fissando loro un termine di almeno 2 mesi dalla notifica per presentare osservazioni e proposte.

3 I Municipi informano la popolazione.

d) discussione ed adozione      Art. 12  
Il Gran Consiglio discute la Concezione cantonale, segnatamente i suoi obiettivi; la Concezione viene poi adottata dal Consiglio di Stato.

e) modifiche      Art. 13  
1 La modifica della Concezione cantonale avviene con la procedura stabilita per la sua l'adozione.  
2 Il Consiglio di Stato determina le modifiche o correzioni di marginale importanza o dovute ad interventi urgenti e ne fissa la procedura per la loro adozione.

### CAPITOLO III

#### PIANI D'UTILIZZAZIONE CANTONALI

Rinvio alla legislazione speciale      Art. 14  
1 La Concezione cantonale viene concretata, se necessario, mediante gli strumenti delle leggi speciali, come il piano generale delle strade.  
2 Per ragioni di opportunità urbanistica il concretamento può avvenire con l'adozione di uno o più piani d'utilizzazione cantonali, secondo la Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio.

### CAPITOLO IV

#### PIANI COMUNALI DEL TRAFFICO

Definizione e contenuti      Art. 15  
1 I piani comunali del traffico, componenti dei Piani regolatori, sono coordinati con il rispettivo comprensorio regionale.

- 2 I piani del traffico prevedono il raccordo con mezzi di trasporto pubblico tra le zone centrali e quelle residenziali e d'attività per le quali sono ammesse alte densità insediative, rispettivamente i posteggi d'importanza comunale o sovracomunale destinati agli utenti dei servizi di trasporto pubblico.
- 3 Essi devono stabilire:
  - a) la rete delle vie di comunicazione e delle fermate per i mezzi di trasporto pubblico;
  - b) l'ubicazione e la capienza dei posteggi destinati agli utenti dei servizi di trasporto pubblico.

### TITOLO III

#### ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI

#### CAPITOLO I

##### Offerta di trasporto per le linee d'importanza cantonale

Offerta:

- a) definizione Art. 16  
L'offerta di trasporto, concreta gli indirizzi della Concezione cantonale, definisce le prestazioni di servizio pubblico necessarie in un determinato comprensorio e prevede i mezzi finanziari per attuarle.
- b) contenuto Art. 17
  - 1 L'offerta di trasporto indica in particolare:
    - a) la rete delle linee e le aree servite;
    - b) le fermate ed i punti d'interconnessione con il traffico individuale;
    - c) le modalità d'esercizio, in particolare la frequenza dei collegamenti;
    - d) il quadro tariffale;
    - e) l'importo dei costi d'attuazione e la loro ripartizione tra Cantone e Comuni ed eventualmente fra i Comuni medesimi.

- 2 L'offerta di trasporto tiene conto delle Linee direttive e del Piano finanziario quadriennale, dei piani comunali del traffico nonché dei programmi di sviluppo delle Regioni di montagna.

c) allestimento Art. 18

- 1 Il Dipartimento competente, su proposta delle Commissioni regionali ed in collaborazione con i Municipi e le imprese interessate, allestisce l'offerta di trasporto per ciascun comprensorio regionale, la coordina globalmente per l'intero Cantone e ne verifica periodicamente l'efficacia.
- 2 Il Dipartimento procede autonomamente all'allestimento dell'offerta se le Commissioni regionali non provvedono a formulare le loro proposte nei termini indicati.

d) comunicazione agli, Art. 19  
interessati,  
opposizioni  
e ricorsi

- 1 L'offerta di trasporto è stabilita dal Consiglio di Stato ed intimata ai Comuni interessati ed alle persone private, a carico delle quali è previsto il prelievo di una tassa di collegamento (art. 46).
- 2 Essi possono fare opposizione nel termine di 30 giorni dalla notifica.
- 3 Il Consiglio di Stato decide sulle opposizioni e le comunica agli interessati.
- 4 I soli Comuni possono ancora ricorrere al Gran Consiglio nel termine di 30 giorni dalla notifica; per gli altri la decisione è definitiva.

e) approvazione Art. 20  
e decisione  
sui ricorsi  
dei Comuni

- 1 Il Gran Consiglio approva l'offerta di trasporto, vota i crediti necessari alla sua esecuzione e decide i ricorsi dei Comuni, tenuto conto delle osservazioni del Consiglio di Stato.
- 2 Il Consiglio di Stato è competente ad approvare l'offerta di trasporto nei limiti fissati dall'art. 37 ed a decidere definitivamente sulle corrispondenti opposizioni.

## CAPITOLO II

### Offerta di trasporto per le linee d'importanza locale

Offerta:

a) contenuti e Art. 21

allestimento 1 L'offerta di trasporto per le linee ed i servizi d'importanza locale, i cui contenuti sono analoghi a quelli indicati dall'art. 17, è coordinata con la rete dei servizi d'importanza cantonale.

2 Essa è allestita dal Municipio d'intesa con le imprese di trasporto interessate.

b) pubblicazione Art. 22

L'offerta di trasporto è pubblicata per un periodo di 30 giorni presso la Cancelleria comunale, previo avviso nel Foglio Ufficiale della Repubblica e Cantone del Ticino e all'albo comunale.

c) opposizioni Art. 23  
e ricorsi

1 Entro 15 giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione possono fare opposizione i cittadini attivi del Comune ed ogni persona o ente che dimostra un interesse legittimo.

2 Il legislativo comunale statuisce sulle opposizioni contemporaneamente all'approvazione dell'offerta di trasporto.

3 Contro le decisioni del legislativo comunale è dato ricorso al Consiglio di Stato, che decide definitivamente.

## CAPITOLO III

### Mandato di prestazioni e comunità tariffali per le linee d'importanza cantonale

Mandato di Art. 24

prestazioni:

a) definizione

I mandati di prestazione sono contratti stipulati dal Consiglio di Stato con le imprese allo scopo di concretare l'offerta di trasporto.

b) contenuti

Art. 25

Nei mandati di prestazione vengono definiti in particolare la durata, i servizi richiesti, le tariffe, i costi, le eventuali indennità con le loro modalità di pagamento e tutte le altre disposizioni necessarie.

Comunità  
tariffali:  
a) definizione

Art. 26

1 La comunità tariffale è un sistema uniforme di tariffe applicate in un determinato comprensorio.

2 Essa permette di effettuare spostamenti verso una determinata destinazione su più linee o su linee alternative, con un unico titolo di trasporto.

b) costituzione

Art. 27

1 Gli studi e le proposte relative alla costituzione di comunità tariffali sono promossi e coordinati dal Dipartimento competente d'intesa con le Commissioni regionali, i Municipi e le imprese di trasporto.

2 I contratti relativi alle comunità tariffali sono stipulati dal Consiglio di Stato.

3 Nei contratti vengono definiti in particolare la durata, il comprensorio in cui opera la comunità, i diversi titoli di trasporto, le modalità di determinazione delle tariffe, la ripartizione delle entrate tra le imprese associate, gli eventuali indennizzi dovuti dai commitenti con le relative modalità di pagamento e tutte le altre disposizioni necessarie.

Facilitazioni  
tariffali

Art. 28

Il Cantone può adottare facilitazioni tariffali finalizzate all'acquisizione di utenti regolari.

## CAPITOLO IV

### Mandato di prestazioni e comunità tariffali per le linee d'importanza locale

Mandati di prestazione e contratti tariffali	<u>Art. 29</u> I mandati di prestazione ed i contratti relativi a misure tariffali sono stipulati dal Municipio e ratificati dal Legislativo comunale.
--	---

## CAPITOLO V

### Disposizioni comuni

Infrastrutture stradali e gestione della circolazione	<u>Art. 30</u> 1 Il Cantone ed i Comuni, conformemente all'offerta di trasporto approvata, adottano i provvedimenti opportuni per favorire la circolazione dei veicoli addetti al servizio di trasporto pubblico ed agevolarne l'uso da parte degli utenti.  2 Tali provvedimenti riguardano interventi infrastrutturali sulle rispettive reti stradali, come corsie riservate per i servizi di linea, aree attrezzate per le fermate, parcheggi per gli utenti dei trasporti pubblici e, nei limiti riservati dalla legislazione federale sulla circolazione stradale, misure di gestione della circolazione.
---	---

Studi, ricerche, promozione	<u>Art. 31</u> 1 Il Cantone collabora con le imprese di trasporto nello svolgimento di rilievi dell'utenza e pubblica periodicamente un rapporto sull'evoluzione dei servizi.  2 Può eseguire o contribuire all'allestimento di studi, ricerche ed alla sperimentazione di nuove tecniche o servizi che perseguono un miglioramento delle prestazioni, una razionalizzazione dell'esercizio o la riduzione dell'impatto ambientale.  3 Può partecipare con le Commissioni regionali dei trasporti, i Comuni e le imprese di trasporto ad interventi di carattere promozionale ed informativo.
-----------------------------	--

TITOLO IV  
FINANZIAMENTO  
CAPITOLO I  
GENERALITA'

- Campo d'applicazione:
- a) in generale
- Art. 32  
Il Cantone ed i Comuni, per attuare l'offerta di trasporto approvata, accordano alle imprese di trasporto o ad altri enti pubblici e privati, contributi finanziari per gli investimenti e la gestione.
- b) investimenti e spese di gestione
- Art. 33  
1 Rientrano nel novero degli investimenti:
- a) la realizzazione di infrastrutture di servizio e l'equipaggiamento con installazioni idonee a razionalizzare l'esercizio e a migliorare la sicurezza;
  - b) l'acquisto di veicoli e materiale rotabile;
  - c) la costruzione di parcheggi per i veicoli a motore e biciclette destinati agli utenti dei servizi di trasporto pubblico presso le stazioni e fermate;
  - d) l'adozione di un nuovo sistema di trasporto;
  - e) l'attività di ricerca o sperimentazione di nuove tecniche e modalità di trasporto.
- 2 Sono considerate spese di gestione:
- a) le prestazioni richieste;
  - b) la realizzazione di comunità ed altre facilitazioni tariffali;
  - c) gli interventi promozionali ed informativi.
- c) spese computabili
- Art. 34  
1 Per il calcolo del contributo sono computate solo le spese indispensabili all'adempimento economico e razionale del compito.
- 2 I costi computabili sono di regola determinati sulla base del preventivo.
- 3 Nelle spese di gestione non sono computati gli ammortamenti eccedenti i tassi usuali e gli oneri finanziari derivanti da investimenti sussidiati.

- 4 Per le prestazioni richieste secondo l'art. 33 cpv 2 lett. a), è computabile la differenza tra i costi stabiliti nel mandato di prestazioni e le entrate del trasporto e delle attività accessorie ad esse collegate.
- 5 Per le comunità e le altre facilitazioni tariffali secondo l'art. 33 cpv 2 lett. b), è computabile l'eventuale perdita di introiti provocata da queste iniziative.

d) commisurazione del contributo Art. 35

- 1 L'ammontare del contributo deve essere commisurato in funzione dei seguenti fattori:
  - a) l'impiego di finanziamenti propri ragionevolmente esigibili da parte del beneficiario;
  - b) le controprestazioni causali degli utenti e di eventuali terzi avvantaggiati dal servizio;
  - c) i contributi di terzi, enti pubblici o privati.
- 2 Non è ammesso, di regola, il cumulo con contributi istituiti da altre leggi cantonali.

Partecipazione al capitale sociale

Art. 36

- 1 La partecipazione al capitale sociale delle imprese di trasporto concessionarie conferisce il diritto ad una proporzionale rappresentanza nei loro Consigli di amministrazione.
- 2 La rappresentanza dello Stato o dei Comuni avviene secondo l'articolo 762 del Codice delle obbligazioni, per le imprese che hanno la forma di società anonima e secondo l'articolo 926 del Codice delle obbligazioni, per quelle costituite in società cooperativa.
- 3 Il Consiglio di Stato nomina i rappresentanti dello Stato nei Consigli d'amministrazione delle imprese di trasporto.

Competenza

Art. 37

- 1 Il contributo cantonale è accordato dal Consiglio di Stato, quando si tratta di una spesa unica fino a fr. 200'000.-- o di una spesa ricorrente fino a fr. 50'000.-- annui e, negli altri casi, dal Gran Consiglio.
- 2 Il contributo comunale è accordato secondo le competenze stabilite dalla Legge organica comunale.

Imprese di  
trasporto:  
a) obblighi

Art. 38

- 1 Le imprese di trasporto beneficiarie dei contributi devono adottare tutte le disposizioni necessarie per assicurare un servizio attrattivo per l'utenza ed una sua gestione economica.
- 2 Sono inoltre tenute a fornire in ogni tempo tutte le informazioni richieste dall'Autorità preposta al finanziamento, in particolare quelle relative allo stato tecnico dei loro impianti.
- 3 Devono pure allestire un conto d'esercizio unitamente ad una statistica delle prestazioni e del numero dei viaggiatori per ogni linea.

b) condizioni

Art. 39

- 1 L'Autorità competente per la concessione del contributo stabilisce gli oneri e le condizioni necessarie a garantire un' utilizzazione del contributo conforme agli scopi della presente legge.
- 2 Le imprese beneficiarie, in sintonia con l'offerta stabilita, possono in particolare essere obbligate a collaborare tra di loro e ad associarsi per taluni obiettivi, come l'acquisto di materiale standard, l'utilizzazione comune di officine e depositi, la partecipazione a comunità tariffali ed altri scopi analoghi.
- 3 I contributi possono essere subordinati ad una cooperazione o fusione con altre imprese o ad un cambiamento del modo di trasporto o ad altre misure di razionalizzazione in funzione dell'offerta stabilita.

## CAPITOLO II

### Linee d'importanza cantonale

Modalità di  
finanziamento

#### Art. 40

- 1 Il Cantone contribuisce al finanziamento dell'offerta di trasporto pubblico per le linee d'importanza cantonale e richiede la partecipazione dei Comuni interessati.
- 2 Sono escluse dal finanziamento cantonale le linee esercitate dalle FFS e dalle PTT nell'ambito del loro mandato federale di prestazioni.
- 3 Non è richiesta alcuna partecipazione, limitatamente all'offerta esistente, ai Comuni serviti da linee finanziate dalla Confederazione e dal Cantone secondo la legislazione federale.
- 4 I Comuni a cui non è stata richiesta una partecipazione finanziaria sono comunque tenuti a partecipare al finanziamento dell'offerta supplementare.

Tassi di  
partecipazione  
dei Comuni  
a) regola  
generale

#### Art. 41

- 1 Dedotti i contributi federali e di terzi, la partecipazione dei Comuni sull'onere residuo è la seguente:
  - a) del 20% per gli investimenti di cui all'articolo 33 cpv 1 lett. a), b), c) e d);
  - b) del 50% per le spese di cui all'articolo 33 cpv 2 lett. a) e b).
- 2 Per gli interventi di cui all'articolo 33 cpv 1 lett. e) e cpv 2 lett. c) non è di regola richiesto alcun contributo comunale.

b) casi  
speciali

#### Art. 42

- 1 Il tasso di partecipazione dei Comuni può essere aumentato nella misura massima del 10%, rispetto alla percentuale indicata dall'art. 41, cpv. 1 lett. a), se l'investimento procura ad uno o più Comuni vantaggi rilevanti.

- 2 Può essere invece diminuito nella stessa percentuale se l'onere a carico di uno o più Comuni è sproporzionato alla loro capacità finanziaria.

Ripartizione  
della  
partecipazione  
tra i Comuni

Art. 43

- 1 I Comuni stabiliscono consensualmente le rispettive quote di partecipazione.
- 2 In caso di mancato accordo o di inerzia, la ripartizione è stabilita dal Consiglio di Stato, nell'ambito dell'offerta di trasporto, in base ai vantaggi, alle prestazioni offerte, alla popolazione residente ed alla forza finanziaria.

Convenzioni  
con Cantoni o  
regioni  
confinanti

Art. 44

- 1 I rapporti con i Cantoni o le regioni confinanti che hanno per oggetto servizi di reciproco interesse, vengono regolati con apposite Convenzioni, che devono in particolare specificare le rispettive partecipazioni finanziarie.
- 2 Le Convenzioni sono stipulate dalle Autorità competenti a decidere sul finanziamento secondo l'articolo 37.

### CAPITOLO III

#### Linee d'importanza locale

Principio

Art. 45

Le spese per le linee d'importanza locale competono ai Comuni.

## CAPITOLO IV

### Partecipazione finanziaria dei privati

Tassa di  
collegamento

#### Art. 46

- 1 I titolari di diritti reali o personali su edifici ed impianti privati, generatori di importanti correnti di traffico, sono tenuti a partecipare alle spese per il collegamento alla rete di trasporto pubblico e per l'esercizio della relativa linea.
- 2 L'ammontare della tassa, che non può superare il 50% del disavanzo d'esercizio, è fissato dal Consiglio di Stato per le linee d'importanza cantonale e dal Municipio per le linee d'importanza locale.
- 3 L'importo a carico di ciascun obbligato è definito in funzione del volume di traffico generato e dei vantaggi particolari ottenuti.

## TITOLO V

### SERVIZI INTEGRATIVI

Definizione

#### Art. 47

Sono considerati servizi integrativi quelli al beneficio di una concessione federale II o sottratti alla privativa della Confederazione, adibiti al trasporto in particolare di utenti nelle fasce orarie marginali, nei giorni festivi o nelle zone discoste a debole domanda.

Servizi  
d'importanza  
cantonale:

a) condizioni  
e competenza  
finanziaria

#### Art. 48

- 1 Il Cantone, d'intesa con i Municipi interessati e le Commissioni regionali, può assegnare contributi ai servizi integrativi d'importanza cantonale (art. 4 cpv 1 in analogia), quando:
  - a) le finalità del trasporto rispondono agli obiettivi della presente legge;
  - b) la domanda di trasporto viene soddisfatta con un impiego più funzionale dei mezzi e migliori effetti ambientali, rispetto ai servizi di linea;

c) i costi d'esercizio non sono coperti ed il loro rapporto con la qualità del servizio ed il suo grado d'impiego è conveniente.

2 La competenza ad accordare i contributi avviene conformemente all'art. 37.

b) Contributi:  
destinazione  
ed entità

Art. 49

1 I contributi ai servizi integrativi d'importanza cantonale sono concessi secondo i principi stabiliti agli articoli da 32 a 35.

2 La ripartizione del finanziamento tra Cantone e Comuni è stabilita secondo le modalità indicate agli articoli 41 e 42; quella tra i Comuni secondo l'articolo 43.

Servizi  
d'importanza  
locale

Art. 50

1 I Comuni possono sostenere servizi integrativi a livello locale.

Convenzione

Art. 51

1 I rapporti con i beneficiari dei contributi sono regolati da convenzioni che indicano in particolare la loro durata, il servizio prestato, le modalità d'esecuzione ed il contributo concesso.

2 La convenzione è stipulata dal Consiglio di Stato.

3 A livello comunale la Convenzione è stipulata dal Municipio con la ratifica del suo legislativo.

Rapporti e  
controlli

Art. 52

1 I beneficiari del contributo sono tenuti a sottoporre al Consiglio di Stato rispettivamente al Municipio un rapporto annuale sullo svolgimento del servizio, corredato dai dati finanziari ed a fornire tutte le informazioni richieste, relative in particolare alla sicurezza.

2 Il Consiglio di Stato ed i Municipi hanno il diritto di procedere ai controlli necessari.

## TITOLO VI

### SANZIONI E RICORSI

Revoca e  
restituzione  
dei contributi

#### Art. 53

- 1 Il Consiglio di Stato ed il Municipio, nell'ambito delle rispettive competenze, decretano la revoca o la restituzione totale o parziale dei contributi da parte del beneficiario:
  - a) quando sono stati ottenuti mediante informazioni false o inesatte;
  - b) quando non sono adempiuti gli obblighi e le condizioni stabiliti dalla legge o fissati nella decisione che li ha assegnati;
  - c) quando il beneficiario perde la concessione o cessa comunque l'attività.
- 2 Contro tale decisione è dato ricorso, conformemente all'art. 54 della presente legge.
- 3 E' riservata l'azione penale.

Ricorsi e  
procedura

#### Art. 54

- 1 Contro le decisioni del Dipartimento e degli organi comunali è dato ricorso al Consiglio di Stato.
- 2 Contro le decisioni del Consiglio di Stato è dato ricorso al Tribunale cantonale amministrativo se questa legge non prevede che sono definitive oppure che è dato ricorso al Gran Consiglio.
- 3 La procedura di ricorso è regolata dalla Legge di procedura per le cause amministrative in quanto non sia diversamente stabilito dalla presente legge o da altre leggi speciali.

## TITOLO VII

### DISPOSIZIONI FINALI

Delega di  
competenze

Art. 55

Il Consiglio di Stato può delegare le proprie competenze in via di regolamento.

Disposizioni  
speciali  
a) Commissioni  
regionali

Art. 56

1 Se le Commissioni regionali non sono ancora costituite, la Concezione cantonale, l'offerta di trasporto e la costituzione di Comunità tariffali, sono elaborate dal Dipartimento in collaborazione con i Comuni e le imprese interessate.

2 Le altre disposizioni in materia rimangono invariate.

b) Comunità  
tariffali

Art. 57

1 Per motivi d'opportunità o d'urgenza, il Cantone può decidere la costituzione di comunità tariffali in attesa dell'adozione della Concezione cantonale e dell'offerta di trasporto.

2 La procedura applicata per analogia è quella prevista per l'allestimento dell'offerta (art. 18 e segg.) e le competenze sono quelle stabilite dalla presente legge (art. 37).

Disposizioni  
abrogative

Art. 58

Con la sua entrata in vigore la presente legge abroga la Legge di sovvenzione cantonale alla costituzione delle ferrovie del 24 gennaio 1902.

Entrata in  
vigore

Art. 59

1 Decorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum la presente legge è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

2 Il Consiglio di Stato ne fissa la data di entrata in vigore.

## ALLEGATO 1

(Fonte: Decreto legislativo concernente  
l'adozione degli obiettivi  
pianificatori cantonali del Piano  
Direttore del 12 dicembre 1990)

### A.12 OBIETTIVI IN MATERIA DI TRASPORTI E DI VIE DI COMUNICAZIONE

#### In generale

- a) Soddisfare la domanda di mobilità necessaria per le relazioni esterne ed interne del Cantone, compatibilmente con la capacità ricettiva del territorio e le esigenze della protezione dell'ambiente.
- b) Assicurare la mobilità adottando misure di pianificazione del territorio e di polizia del traffico, informando l'opinione pubblica sui vantaggi di un comportamento individuale rispettoso dell'ambiente e promuovendo l'uso dei mezzi di trasporto pubblici.
- c) Favorire il trasporto combinato delle merci e applicare, in caso di necessità, norme di polizia per limitare il traffico stradale di transito.

#### Per le relazioni del Ticino con l'esterno

- d) Favorire la realizzazione di una nuova trasversale alpina ferroviaria lungo il tracciato gotardiano per il trasporto delle persone e delle merci, avendo riguardo delle esigenze dell'ambiente e del territorio.
- e) Promuovere il miglioramento dei collegamenti ferroviari con gli altri Cantoni e con la Lombardia e valutare le possibilità di potenziare e di estendere le ferrovie regionali esistenti, segnatamente per le relazioni transfrontaliere con l'Italia.
- f) Consolidare i collegamenti aerei di linea tra il Ticino e i principali centri aeroportuali svizzeri ed esteri, nel rispetto delle esigenze della protezione dell'ambiente.
- g) Salvaguardare la funzionalità dell'autostrada in Ticino, in particolare per le relazioni viarie cantonali e regionali.

#### Per le relazioni interne del Ticino

- h) Coordinare le competenze e le attività delle autorità ai diversi livelli istituzionali e delle aziende concessionarie e promuovere la costituzione di sistemi di trasporto, integrando funzionalmente i diversi mezzi di spostamento.
- i) Promuovere l'uso dei mezzi pubblici e collettivi di trasporto, in particolare per gli spostamenti pendolari dalla periferia verso i poli regionali, tra i poli regionali stessi e per i movimenti all'interno degli agglomerati urbani.
- l) Attuare a livello di agglomerati urbani, misure di moderazione del traffico privato con provvedimenti di pianificazione del territorio e di organizzazione degli spostamenti, segnatamente con una politica finalizzata dei posteggi.
- m) Promuovere la realizzazione delle misure necessarie per rendere le strade compatibili con le esigenze della protezione dell'ambiente e realizzare le misure che rendono più sicura la viabilità e quelle atte a conservare il patrimonio stradale attuale.
- n) Promuovere gli spostamenti a piedi, in bicicletta e in motociclo, realizzando, prioritariamente negli agglomerati urbani, reti di percorsi pedonali e di vie ciclabili attrattivi e sicuri.

Scopo del contributo	Base giuridica	Tipo di contributo	Beneficiari	Enti finanziatori
1. Miglioramenti tecnici (infrastrutture e veicoli)	Art. 56 e 95 LF	o	ITC	C
2. Contributi				
- per grandi opere	Art. 23 CF e DF	o	ITC, FFS	C
- per opere e prestazioni	Art. 3, § 3 L FFS	o, p	FFS	C, FFS
3. Riconversione da servizio ferroviario a servizio su strada	Art. 57 LF	o	ITC	C
4. Contributi per danni della natura	Art. 59 LF	o	ITC	
5. Prestazioni in favore dell'economia generale (PIG)	Art. 51 LF DF concernente il mandato di prestazioni alla FFS	p, d	ITC FFS	
6. Copertura dei disavanzi	Art. 58 LF Art. 16 L FFS Art. 8 e 10 PTT 1)	e e e	ITC FFS PTT	C
7. Avvicinamento tariffale (AT)	DF sull'avvicinamento tariffale	d	ITC	
8. Promozione del trasporto combinato di autoveicoli accompagnati	Art. 3, 21-22, 38 LDC	o, d	ITC, FFS	
9. Promozione dei raccordi ferroviari	Art. 28, 19, 38 LDC	o	ITC, FFS	

Scopo del contributo	Base giuridica	Tipo di contributo	Beneficiari	Enti finanziatori
10. Costruzione di passaggi	Art. 23, 24, 38 LDC	o	ITC, FFS, PTT	
11. Soppressione di passaggi a livello e separazione del traffico	Art. 3, 18-20, 38 LDC	o	ITC, FFS	
12. Riduzioni tariffa- rie	Art. 11 LTP	d	ITC, FFS, PTT	

LF = Legge sulle ferrovie

DF = Decreto federale

L FFS = Legge sulle Ferrovie Federali Svizzere

L PTT = Legge sull'organizzazione delle PTT

LDC = Legge sui dazi sui carburanti

LTP = Legge sul trasporto pubblico

o = contributo legato all'opera

p = contributo legato alle prestazioni

d = contributo legato alla domanda

e = contributo legato all'esercizio

ITC = imprese di trasporto del traffico generale; per la definizione si veda l'Appendice 1

C = Cantoni

1) La copertura dei disavanzi d'esercizio è effettuata con mezzi propri attinti agli eccedenti dei servizi delle telecomunicazioni

OBIETTIVI DELLE POLITICHE CANTONALI NEL CAMPO DELLA PROMOZIONE DEI TRASPORTI COLLETTIVI

ALLEGATO 3

	ZH	BE	LU	SZ	NW	ZG	SO	BL	SH	SG	AG	TG	VD
Obiettivi di carattere pianificatorio		X			X	X 1)					X		
			X										X
Obiettivi di carattere economico-gestionale				X			X						
									X			X	
		X		X						X	X		
Obiettivi relativi al coordinamento													
					X								
Obiettivi di carattere gestionale													
							X	X					
Altri obiettivi			X										
			X							X			X

1) Raddoppio dell'utenza entro 10 anni TC = Trasporti collettivi TIM = Trasporti individuali motorizzati IT = Imprese di trasporto

PRINCIPALI STRUMENTI DELLE POLITICHE CANTONALI NEL CAMPO DELLA PROMOZIONE DEI TRASPORTI COLLETTIVI

	ZH	BE	LU	SZ	NW	ZG	SO	BL	SH	SG	AG	TG	VD
Investimenti (senza specificazione)						X		X					
Investimenti infrastrutturali	X	X	X	X	X		X			X	X	X	X
Investimenti per materiale rotabile/veicoli	X	X	X	X	X		X			X	X	X	X
Investimenti per la soppressione di passaggi a livello		X											
Investimenti per il miglioramento della sicurezza stradale e ferroviaria		X											
Investimenti per la conversione del modo di trasporto	X	X	X		X					X	X		
Investimenti P+R	X		X			X	X			X		X	X
Investimenti B+R												X	
Prestazioni e copertura dei disavanzi	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Tariffe	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X

Alcune leggi cantonali menzionano specificamente anche aiuti per la costituzione di nuove imprese (Lucerna, Vaud), la partecipazione al capitale sociale di imprese concessionarie (Soletta), per gli investimenti nella rete stradale finalizzati alla promozione del trasporto pubblico (Lucerna) e per la promozione e l'informazione (Turgovia).

IMPRESE DI TRASPORTO BENEFICIARIE DELLE POLITICHE CANTONALI NEL CAMPO DELLA PROMOZIONE DEI  
TRASPORTI COLLETTIVI

	ZH	BE	LU	SZ	NW	ZG	SO	BL	SH	SG	AG	TG	VD
ITC del traffico generale	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
ITC del traffico locale	X	X 1)			X 4)	X 6)	X	X 7)	X 7)	X 7)	X 8)	X 9)	X
FFS	X	X	X 2)	X	X 5)		X	X	X	X	X 5)		X
PTT	X	X	X 3)	X			X	X	X	X	X 6)	X	X
Compagnie di navigazione aerea		X					X						
Imprese di trasporto di carattere turistico							X					X	

Note

- 1) Solo per le linee intercomunali
- 2) Solo per investimenti infrastrutturali e materiale rotabile, P+R e misure tariffali
- 3) Solo per investimenti nella rete stradale, P+R e misure tariffali
- 4) Solo per servizi che toccano un agglomerato
- 5) Solo per investimenti
- 6) Solo per misure tariffali
- 7) Solo per linee d'importanza regionale
- 8) Solo per investimenti e misure tariffali
- 9) Solo per i disavanzi d'esercizio e misure tariffali

ITC = Imprese di trasporto concessionate

FINANZIAMENTO DELLE POLITICHE CANTONALI NEL CAMPO DELLA PROMOZIONE DEI TRASPORTI COLLETTIVI

A. Modalità del finanziamento cantonale													
	ZH	BE	LU	SZ	NW	ZG	SO	BL	SH	SG	AG	VG	VD
Risorse budgetarie	x 1)	X	X	X	X	X	X	X	X	X 5)	X	X	X
Fondo speciale	x 2)												
Altri mezzi		x 3)					x 4)				x 6)		

B. Finanziamento comunale

Partecipazione dei Comuni													
Partecipazione comunale per genere d'intervento del Cantone, in %													
	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Investimenti	-	~	-	-	-	~	35	20	-	-	33	5/50	20/30 (13)
Investimenti P+R						50/75	35			60/70			60/70
Prestazioni	50	~		25 8)	50	25	35	45	10/35	60 10)	50 11)	33	20/30 (13)
Copertura disavanzi		66 7)	50	25 8)	25 9)				10/35	15		33 12)	20/30 (13)
Tariffe		~	max 40	25 8)		25	35	45	10/35	60	-		45/55

Note

- 1) Per finanziamento prestazioni
  - 2) Per finanziamento investimenti
  - 3) Lotteria SEVA
  - 4) Quota degli introiti derivanti dell'imposta sui veicoli a motore per investimenti ai punti d'interscambio tra traffico pubblico e privato
  - 5) Può essere costituita una riserva fino a 30 mio fr.
  - 6) Quota dalle risorse del fondo per la compensazione finanziaria
  - 7) Solo nel caso di imprese del traffico locale per le linee intercomunali
  - 8) 25% a carico dei distretti
  - 9) Per le linee nuove 100%
  - 10) 75% se linee d'importanza regionale
  - 11) Solo per le prestazioni supplementari richieste
  - 12) 80% se imprese del traffico locale
  - 13) 50% se linee situate in un agglomerato urbano
- ~ da definire caso per caso

MODALITA' ORGANIZZATIVE PER L'APPLICAZIONE DELLE POLITICHE CANTONALI NEL CAMPO DELLA  
PROMOZIONE DEI TRASPORTI COLLETTIVI

	ZH	BE	LU	SZ	NW	ZG	SO	BL	SH	SG	AG	TG	VD
Unione di trasporto	X												
Mandato di prestazioni	X				X	X	X	X				X	X
Conferenze regionali	X						X	X					
Conferenza per il coordinamento/promozione					X		X		X	X			

Tabella 8 : LE IMPRESE DI TRASPORTO COLLETTIVO OPERANTI NEL CANTONE TICINO

Imprese	TIPO DI RELAZIONE					STATUTO			
	Internazionali	nazionali	cantionali	suburbane	urbane	montagna	Impresa del traffico generale	Impresa del traffico locale	altre
<u>Servizi su strada</u>									
Autolinee Bientest (ABL)				●		●	●	●	
Autolinee Mendrisiense (AM)				●		●	●	●	
Autolinee Regionali Luganesi (ARL)				●		●	●	●	
Azienda Comunale dei Trasporti (ACT)				●		●	●	●	
Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART)				●		●	●	●	
Linea Bellinzona-Mesocco (PTI)				●		○	●	●	
Servizio agglomerato bellinzonese (PIT)				●		●	●	●	
Servizio Vico Morcote-Melide				●		●	●	●	





SERVIZI URBANI, SUBURBANI E AUTOPOSTALI NEL CANTONE TICINO

Anno	Prestazioni		Viaggiatori		Ricavi d'esercizio 4)		Costi d'esercizio		Eccedente d'esercizio		Grado di copertura con AT, PIG in %	Grado di copertura senza AT, PIG in %						
	in 1000 di veic.-km.	Indice 1965=100	in 1000	Indice 1965=100	in 1000 di franchi nominali	Indice 1965=100	in 1000 di franchi nominali	Indice 1965=100	in 1000 di franchi nominali	Indice 1965=100			in 1000 di franchi reali 5)	Indice 1965=100				
1965 1)	5'817.2	100.0	23'834.1	100.0	12'788.5	100.0	15'158.1	100.0	16'350.6	100.0	19'380.2	100.0	3'562.1	100.0	4'222.1	100.0	78.2	77.0
1970 2)	6'568.7	112.9	25'593.4	107.4	15'454.4	120.8	15'454.4	102.0	19'637.4	120.1	19'637.4	117.4	(4'183.0)	117.4	(4'183.0)	99.1	78.7	72.8
1975 3)	8'265.5	142.1	25'328.0	106.3	23'834.6	186.4	16'458.6	108.6	36'128.8	221.0	24'948.2	345.1	(12'294.2)	345.1	(8'489.6)	201.1	66.0	63.9
1980	9'600.9	165.0	26'932.8	113.0	28'914.8	226.1	17'794.8	117.4	45'170.2	276.3	27'798.7	456.3	(16'255.4)	456.3	(10'003.9)	236.9	64.0	61.6
1985	10'273.4	176.6	26'202.4	109.9	34'489.6	269.7	17'211.0	113.5	59'165.0	361.9	29'524.5	692.7	(24'675.4)	692.7	(12'313.5)	291.6	58.3	51.5
1987	10'449.1	179.6	26'039.6	109.3	35'725.9	279.4	17'445.0	115.1	62'930.3	384.9	30'728.9	763.7	(27'204.4)	763.7	(13'283.9)	314.6	56.8	49.4
1988	10'851.8	186.5	26'170.8	109.8	36'426.6	284.8	17'459.0	115.2	65'885.8	403.0	31'578.5	827.0	(29'459.2)	827.0	(14'119.5)	334.4	55.3	48.2
1989	11'317.1	194.5	27'645.6	116.0	40'626.1	317.7	18'878.3	124.5	73'975.2	452.4	34'375.0	936.2	(33'349.1)	936.2	(15'496.7)	367.0	54.9	47.4
1990	11'892.5	204.4	30'108.0	126.3	43'264.7	338.3	19'073.9	125.8	80'927.2	494.9	35'678.0	1'057.3	(37'662.5)	1'057.3	(16'604.1)	393.3	53.5	46.4
1991	12'122.2	208.4	30'363.7	127.4	46'549.3	364.0	19'384.1	127.9	88'487.7	541.2	36'848.2	1'177.3	(41'938.4)	1'177.3	(17'464.0)	413.6	52.6	45.6
1992																		
1993																		
1994																		
1995																		

- 1) Ferrovia delle Centovalli e Locarno-Bignasco, FLP, ferrovie Lugano-Tesserete (L.T) e Lugano-Cadro-Diolo (LCD), ferrovia Biasca-Acquarossa, Autolinee locarnesi, Autolinee mendisiane, Azienda comunale dei trasporti di Lugano, servizio Arbedo-Bellinzona-Camorino e servizi autopostali dell'XI Circondario (compresa la Mesolcina)
- 2) Servizi precedenti con l'aggiunta della linea automobilistica Vico Morcote-Melide; le ferrovie LT e LCD sono state sostituite da un servizio automobilistico (ARL) nel maggio-giugno del 1970 come pure la Locarno-Bignasco nel novembre 1965
- 3) Servizi precedenti con l'aggiunta della linea automobilistica Bellinzona-Mesocco (PTT) inaugurata nel maggio del 1972; la ferrovia Biasca-Acquarossa è stata sostituita da un servizio automobilistico (ABL) nell'ottobre del 1973
- 4) Compresi le indennità in favore dell'economia generale (PIG), l'avvicinamento tariffale (AT) e dal 1989, le facilitazioni tariffali (FT) per le imprese del servizio suburbano
- 5) Si è utilizzato l'indice nazionale dei prezzi al consumo (base 1939 = 100); prezzi 1970

Tra parentesi () valori negativi

EVOLUZIONE DEI CONTRIBUTI DEGLI ENTI PUBBLICI ALLE IMPRESE DI TRASPORTO

Anno	Prestazioni in favore dell'ec. gen. (PIG)		Adatt. tariff. (AT)+ facilit. tariff. (FT)		Copertura del Cantone dei disav. d'eserc.		Copertura della Conf. dei disav. d'eserc.		PIG a carico dei comuni		Copertura dei comuni dei disav. d'eserc.		Totale contribuiti della Confederazione		Totale contribuiti dei comuni		Totale contribuiti enti pubblici	
	in 1000 di franchi 1)	Indice 1970=100	in 1000 di franchi	Indice 1970=100	in 1000 di franchi 1)	Indice 1970=100	in 1000 di franchi 1)	Indice 1975=100	in 1000 di franchi	Indice 1980=100	in 1000 di franchi 1)	Indice 1970=100	in 1000 di franchi 1)	Indice 1970=100	in 1000 di franchi 1)	Indice 1970=100	in 1000 di franchi 1)	Indice 1970=100
1970	170.9	100.0	993.3	100.0	578.1	100.0	512.8	100.0	0.0	-	511.9	100.0	1'677.0	100.0	511.9	100.0	2'767.0	100.0
1975	662.3	387.5	1'844.0	185.6	1'694.1	293.0	1'127.9	219.9	0.0	-	3'680.7	719.0	3'634.2	216.7	3'680.7	719.0	9'009.0	325.6
1980	778.8	455.7	1'984.4	199.8	2'117.3	366.3	1'161.2	226.4	667.3	100.0	4'614.8	901.5	3'924.4	234.0	5'282.1	1'011.9	11'323.8	409.2
1985	1'019.7	596.7	2'255.2	227.0	2'879.1	498.0	1'707.3	332.9	943.6	141.4	6'425.7	1'255.3	4'982.2	297.1	7'369.3	1'439.6	15'230.6	550.4
1987	1'091.3	638.6	2'686.7	270.5	3'359.7	581.2	1'998.6	389.7	1'028.1	154.1	7'673.4	1'499.0	5'776.6	344.5	8'701.5	1'699.8	17'837.8	644.7
1988	1'177.7	689.1	2'728.9	274.7	3'846.2	665.3	2'202.7	429.5	1'021.1	153.0	8'147.2	1'591.6	6'109.3	364.3	9'168.3	1'791.0	19'123.8	691.1
1989	1'191.5	697.2	3'629.4	365.4	4'684.5	810.3	2'535.8	494.5	1'049.8	157.3	8'772.1	1'713.6	7'356.7	438.7	9'821.9	1'918.7	21'863.1	790.1
1990	1'330.9	778.8	3'566.1	359.0	5'143.4	889.7	2'631.3	513.1	1'064.4	159.5	9'375.8	1'831.6	7'528.4	448.9	10'440.3	2'039.5	23'112.0	835.3
1991																		
1992																		
1993																		
1994																		
1995																		

CONTRIBUTI DEL CANTONE E DELLA CONFEDERAZIONE PER IL MIGLIORAMENTO DELL'ESERCIZIO DEI SERVIZI  
DI TRASPORTO COLLETTIVO (art. 56 L sulle Ferrovie), dal 1970

ALLEGATO 7

Data	Oggetto	Azienda beneficiaria	Tipo di contributo	Totale	Montanti in l'000 di fr. a carico TI	a carico Conf. Comuni
Conv. 28.12.1973	Rinnovo soprastruttura linea di contatto e impianto di blocco	FLP	part. al capitale sociale (8,3 %) - prestito condizionalmente rimborsabile (60,7 %) - a fondo perso (31%)	2'900,0	1'450,0	1'450,0
Conv. 21.04.1976 (supplemento)	idem come per Conv. 28.12.1973	FLP	- prestito condizionalmente rimborsabile (70,6 %) - a fondo perso (29,4 %)	970,0	485,0	485,0
Conv. 20.09.1979	Acquisto materiale rotabile	FART	prestito condizionalmente rimborsabile	4'600,0	1'840,0	2'760,0
Conv. 10.12.1979 (supplemento)	Maggiori costi per acquisto materiale rotabile	FLP	prestito condizionalmente rimborsabile	11'500,0	4'922,0	6'578,0
Conv. 10.12.1979 (supplemento)	Maggiori costi per acquisto materiale rotabile	FART	prestito condizionalmente rimborsabile	394,5	157,8	236,7
Conv. 19.03.1985	Acquisto materiale rotabile e livellamento linea	FCMB	condizionalmente rimborsabile	385,1 (1)	122,9 (2)	139,3 (2)
Conv. 7.10.86 3)	Costruzione di una galleria ferroviaria tra la stazione PFS di Muralto e Locarno - S. Antonio	FART	contributo a fondo perso	35'500,0 (4)	5'000,0	28'500,0
Conv. 20.10.1987	Messa in sotterraneo di un tratto di ferrovia, trasferimento officina, acquisto materiale rotabile e veicoli	FART	- prestito condizionalmente rimborsabile (28,4 %) - a fondo perso (71,6 %)	9'500,0 (5) (19'200,0)	5'375,0 (5'375,0)	2'945,0 (11'825,0)
Conv. 26.8.1989	Acquisto nuovo materiale rotabile	FART	condizionalmente rimborsabile	34'455,2	17'991,2	16'464,0
Conv. 10.7.1989	Acquisto nuovo materiale rotabile	FLP	condizionalmente rimborsabile	3'380,0	1'352,0	2'028,0
TOTALE 6)	Materiale rotabile, infrastrutture	FART, FLP FCMB	diversi tipi	68'983,3	34'080,5	33'599,9

Annotationi: vedi pagina seguente

- 1) L'importo totale dell'investimento è stato di fr. 1'260'000.--.
- 2) Importo dovuto al contributo secondo la Legge sulle Ferrovie (impresa del traffico generale); altri enti cofinanziatori: Città di Lugano per fr. 285'400.--, di cui fr. 122'900.-- richiesta in base alla Legge sulle Ferrovie; Dipartimento dell'economia pubblica in base alla Legge sul turismo per fr. 162'500.--.  
L'impresa ha autofinanziato l'operazione con un importo di fr. 550'000.--.
- 3) Questo investimento tocca un servizio di trasporto collettivo ma è finanziato attraverso la Legge sui dazi sui carburanti e non per mezzo della Legge sulle ferrovie.
- 4) Non è compresa la parte dell'investimento finanziata con mezzi propri dalla FART (2,5 milioni di franchi).
- 5) Si tratta del solo contributo erogato in base alla Legge sulle Ferrovie; una parte dell'investimento complessivo è finanziata grazie alla Legge sui dazi sui carburanti. Tra parentesi sono riportati i valori che si riferiscono all'intero investimento. Per i contributi del Cantone e dei Comuni non è stata fatta alcuna suddivisione tra i due tipi di finanziamento.
- 6) Il totale si riferisce agli investimenti finanziati per mezzo della Legge sulle ferrovie.