

Messaggio aggiuntivo

numero **4556/A**
data **22 ottobre 1996**
dipartimento **Territorio**

Aggiuntivo concernente l'istituzione di una Comunità tariffale nel Cantone Ticino e nel Moesano

Osservazioni del Consiglio di Stato alle opposizioni presentate dai comuni di:

Ascona	l' 11 settembre 1996
Besazio	il 26 agosto 1996
Capolago	il 6 settembre 1996
Carabietta	l' 8 agosto 1996
Gentilino	il 28 agosto 1996
Losone	il 5 settembre 1996
Paradiso	il 13 settembre 1996
Rancate	il 10 settembre 1996
Viganello	il 27 agosto 1996

rappresentati dai rispettivi Municipi, contro la Comunità tariffale nel Cantone Ticino e nel Moesano adottata dal Consiglio di Stato con Messaggio n. 4556 del 9 luglio 1996, intimata poi ai Comuni il 16 luglio successivo.

Onorevole signor Presidente,

onorevoli signore e signori Consiglieri,

1. In data 9 luglio 1996 lo scrivente Consiglio ha adottato, conformemente agli art. 17 e 44 della legge sui trasporti pubblici, in seguito LTP, la Comunità tariffale, affinché fosse successivamente approvata dal Gran Consiglio (art. 12 cpv. 1 LTP).

2. Come previsto dal legislatore (cfr. messaggio concernente l'adozione della Legge sui trasporti pubblici del 28 settembre 1993), la Comunità tariffale indicava, in particolare, il comprensorio toccato dalla nuova organizzazione e la sua suddivisione in zone, le imprese associate, i diversi titoli di trasporto considerati ed il loro costo, le eventuali indennità dovute alle imprese nonché la sua durata.

Inoltre, in applicazione analogica degli articoli 30 e 32 della LTP si sono stabilite le modalità di finanziamento del progetto.

3. A norma dell'articolo 17 cpv. 3 della LTP il Dipartimento del territorio ha allestito il progetto di Comunità tariffale in stretta collaborazione con le imprese di trasporto e con una costante informazione delle Commissioni intercomunali dei trasporti del Mendrisiotto, del Luganese, del Locarnese e Vallemaggia, del Bellinzonese e della Regione Tre Valli. Tutti i Comuni del Cantone sono stati orientati inoltre attraverso un bollettino informativo nel febbraio del 1995.

Dal 29 gennaio al 29 febbraio 1996 si è svolta una consultazione conclusiva. Le succitate Commissioni, la Regione Tre Valli e tutti i Comuni hanno avuto la possibilità di esprimersi e avanzare proposte ¹⁾. Sulla base dei risultati avuti il Consiglio di Stato ha approvato il progetto definitivo, dopo che il Dipartimento del territorio ha dato risposta ai quesiti sollevati dagli interpellati con lettera individuale.

4. Avvalendosi della facoltà concessa dall'art. 11 cpv. 2 LTP i Comuni di Ascona, Besazio, Capolago, Carabietta, Gentilino, Losone, Paradiso, Rancate e Viganello hanno inoltrato opposizione contro la Comunità tariffale intimata loro, su delega di questo Consiglio, dalla Sezione dei trasporti del Dipartimento del territorio. Su queste opposizioni richiamato integralmente il Messaggio n. 4556 del 9 luglio 1996, ci esprimiamo come segue.

5. Opposizione del Comune di Ascona sulla delimitazione della zona urbana del Locarnese.

Il Comune postula l'estensione della zona n. 30, in modo da comprendere anche il suo territorio.

5.1 La suddivisione del comprensorio della Comunità tariffale in zone è stata effettuata sulla base di diversi criteri ed obiettivi:

- l'armonizzazione delle tariffe nell'intero Cantone;
- l'offerta all'utente di un titolo di trasporto di semplice uso, valido in zone relativamente ampie e, dove possibile, meno costoso rispetto ad oggi;
- la semplicità della gestione tecnico-amministrativa;
- la compatibilità con i costi a carico del Cantone e dei Comuni, derivanti dalle indennità a favore delle imprese di trasporto previste dalla Legge federale sul trasporto pubblico.

È evidente che il progetto ha dovuto conciliare criteri ed obiettivi non sempre convergenti. Infatti, ad esempio, dal punto di vista dell'utente i vantaggi in termini di praticità e di costo sono tanto maggiori quanto più ampie risultano le zone in cui è suddivisa la Comunità. Questo tuttavia comporta sempre maggiori perdite di introiti per le imprese di trasporto venendo meno qualsiasi riferimento tra distanza percorsa e tariffa; il costo per gli enti pubblici aumenta di conseguenza.

5.2 Nei quattro agglomerati del Cantone le tariffe, in ambito locale, sono molto diverse sia riguardo all'assortimento dei titoli di trasporto, sia riguardo al loro livello di costo in termini assoluti. I servizi urbani del Locarnese conoscono le tariffe più elevate dell'intero Cantone (prezzo minimo di 55 franchi per gli abbonamenti mensili per adulti contro, ad esempio, i fr. 24.--/28.--/37.--/43.-- di Bellinzona, per 1/2/3/4 km di percorso).

La suddivisione delle zone ha dovuto fondarsi sulla ricerca di soluzioni in grado di stabilire un'armonizzazione a livello cantonale e nel contempo offrire un titolo di trasporto più attrattivo rispetto ad oggi. La soluzione trovata poggia sulla delimitazione di tre zone urbane di modeste dimensioni e relativamente omogenee quanto a qualità dei servizi, nelle quali l'abbonamento mensile per adulti, ad esempio, ha un prezzo unitario di franchi 30.--. Esso è quindi allineato sui prezzi più bassi oggi praticati nel Cantone. Attorno a queste zone urbane si sono definite le altre, più ampie, per il cui dimensionamento si è soprattutto tenuto conto della distanza dal centro urbano di riferimento.

5.3 In generale, data la situazione di partenza con prezzi più elevati di cui al punto 5.2., il Locarnese beneficia in modo più marcato del nuovo sistema tariffale. Infatti, per tutti i collegamenti, si registrano prezzi per l'utente inferiori a quelli attuali. In altri agglomerati, per contro, si devono in certi casi prendere in conto anche aumenti, seppur di modesta portata.

Occorre inoltre sottolineare in modo deciso che il progetto di Comunità tariffale porta vantaggi di tipo qualitativo di grande rilevanza che non devono essere subordinati agli aspetti puramente economici. I nuovi titoli di trasporto coincidono con veri e propri "lasciapassare" validi per un numero di corse indeterminate su tutte le linee, per ogni impresa e per tutte le destinazioni situate nel comprensorio scelto dall'utente.

5.4 L'ampiezza delle diverse zone urbane del Cantone, così come prevista nella Comunità tariffale, è analoga; queste zone risultano omogenee dal punto di vista della densità dei servizi offerti e quindi delle possibilità del loro uso e della loro attrattività.

Un'estensione della zona urbana di Locarno comporterebbe automaticamente, per evidenti motivi di parità di trattamento, la necessità di analoghi adattamenti in tutti gli altri. Dati i notevoli volumi di traffico i costi supplementari sarebbero rilevanti. Dagli studi fatti, l'estensione auspicata dal Comune di Ascona (come pure dal Comune di Losone / cfr. punto 10.) comporterebbe oneri molto importanti. Infatti durante l'allestimento di questo progetto si era valutato anche l'ipotesi di avere una zona al prezzo di fr. 40.-- attorno a quella urbana a fr. 30.--. Ciò avrebbe comportato, oltre a diversi altri svantaggi, un maggior onere globale di ca. fr. 450'000.--; il costo del progetto dagli attuali 3,5 milioni di franchi sarebbe passato a 4. La proposta dei Comuni di Ascona e Losone di praticare un prezzo unitario ancora più basso (di franchi 30.--), in una zona più estesa incrementerebbe ulteriormente questo maggior costo.

Non crediamo che questo sia proponibile, tanto più se consideriamo quanto ai punti seguenti.

5.5 Occorre rilevare che le distanze dal centro di Ascona, come pure di Losone, a quello di Locarno (nucleo urbano di riferimento) giustificano la suddivisione in zone proposta. Non si rileva alcuna disparità di trattamento rispetto ai Comuni di Muralto e di Minusio. Giova rilevare, peraltro, che per questi ultimi, la zona urbana non copre l'intero territorio comunale.

Ci si potrebbe chiedere allora se non sia il sistema attuale, con un prezzo unico, a causare una disparità di trattamento a favore degli utenti di Ascona (come pure di Losone), che, in rapporto alla prestazione, di fatto pagano meno rispetto agli altri utenti.

5.6 Constatiamo che con il progetto di Comunità tariffale proposto i residenti del Comune di Ascona beneficiano di notevoli riduzioni di prezzo rispetto alla situazione attuale. Ecco alcuni esempi, considerando il costo dell'abbonamento mensile per adulti:

Relazione	Situazione 1996	Situazione con Comunità tariffale	Differenza in %
Ascona-Bellinzona	fr. 185.--	fr. 102.--	- 44.9
Ascona-Locarno	fr. 55.--	fr. 51.--	- 7.3
Ascona-Minusio	fr. 55.--	fr. 51.--	- 7.3
Ascona-Tenero	fr. 88.50	fr. 51.--	- 42.4
Ascona-Lugano	fr. 249.--	fr. 153.--	- 38.6
Ascona-Brissago	fr. 81.--	fr. 51.--	- 37.0
Ascona-Avegno	fr. 88.50	fr. 51.--	- 42.4

Se consideriamo l'aspetto qualitativo vediamo che l'appartenenza alla zona 31 consente all'utente residente ad Ascona di usufruire di un ampio comprensorio per i propri spostamenti: esso comprende le Terre di Pedemonte, la Bassa Vallemaggia, buona parte del Gambarogno ed una porzione del Piano di Magadin. Per contro i titolari di un abbonamento per la zona 30 non godono di questa ampia flessibilità d'

uso essendo il raggio di validità molto più limitato.

Per le ragioni suesposte chiediamo che:

- a) l' opposizione sia respinta;
- b) la suddivisione in zone come da intimazione sia confermata.

6. Opposizione del Comune di Besazio in merito:

- a) alla suddivisione in zone del Mendrisiotto;
- b) alla chiave di riparto.

6.1 Ad a)

Il Comune chiede, per il Mendrisiotto, una zona in meno "in modo da evitare che, a causa del percorso del mezzo pubblico, si debbano staccare due abbonamenti per ottenere completa mobilità in una sola zona." La richiesta tende ad ottenere di poter circolare con un abbonamento di una sola zona, in tutto il Mendrisiotto, salvo Chiasso.

L' opposizione in esame deve essere valutata riprendendo quanto detto al punto 5.1.

In particolare, la creazione di una zona unica nel Mendrisiotto o la "fusione" delle zone 12 e 13, comporterebbero un ulteriore ribasso dei costi per molti collegamenti. Ecco alcuni esempi validi per l' abbonamento mensile per adulti:

Relazione	Situazione 1996	Situazione con Comunità tariffale proposta	Situazione con numero del numero (fusione)
Novazzano-Lugano (Via Chiasso)	fr. 167.-- fr. 111.--	fr. 134.-- fr. 83.--	fr. 10. fr. 51
Melano-Chiasso	fr. 204.--	fr. 153.--	fr. 15.
Mendrisio-Bellinzona	fr. 92.--	fr. 83.--	fr. 51
Stabio-Chiasso (Via Genestrerio)	fr. 136.--	fr. 102.--	fr. 83
Besazio-Lugano			

A nostro avviso i ribassi di prezzo con il progetto in esame sono già molto interessanti; con una riduzione del numero di zone essi diverrebbero sproporzionati, tanto più che, per evidenti motivi, andrebbe rivista nello stesso senso la suddivisione in zone dell' intero Cantone. Gli effetti sui costi sarebbero notevoli ed i conseguenti oneri a carico degli enti pubblici eccessivi.

Dobbiamo in secondo luogo chiarire che i futuri abbonamenti della Comunità tariffale comprendono al minimo due zone e quindi avranno un prezzo, nel caso dell' abbonamento mensile per adulti, di fr. 51.--. Solo le zone urbane di Bellinzona, Lugano e Locarno potranno essere acquistate singolarmente ad un prezzo inferiore, tuttavia con un raggio di validità molto limitato. L' acquisto dei nuovi titoli di trasporto per due o più zone consente tuttavia sempre di ampliare il raggio degli spostamenti possibili con un' unica legittimazione; di regola il costo degli stessi è inoltre inferiore a quello degli attuali abbonamenti di percorso.

Per tragitti molto corti (inferiori a 2 km) potranno essere ottenuti abbonamenti di percorso. Questa possibilità consente di far fronte ad eventuali esigenze molto particolari legate a percorsi di secondaria importanza.

Con il progetto attuale il vantaggio per Besazio risulta comunque molto interessante, come ben si desume dai seguenti esempi:

Relazione	Situazione 1996	Situazione con Comunità tariffale	Differenza in %
Besazio PTT-Mendrisio FFS	fr. 51.--	fr. 51.--	0.0
Besazio PTT-Stabio	fr. 81.--	fr. 51.--	- 37.0
Besazio PTT-Chiasso	fr. 92.--	fr. 83.--	- 9.8
Besazio PTT-Lugano	fr. 136.--	fr. 102.--	- 25.0

6.2 Ad b)

Il Comune propone di completare i criteri alla base della ripartizione dei costi del progetto tra i Comuni con "un quarto elemento di calcolo costituito dai titoli di trasporto concretamente staccati dagli abitanti dei singoli Comuni".

Dobbiamo anzitutto rilevare che i criteri per la ripartizione dei costi tra i Comuni sono stabiliti dall' art. 31 LTP. Il criterio invocato dal Comune di Besazio non è previsto.

In via subordinata dobbiamo osservare che il rilevamento statistico sistematico dei titoli di trasporto e la loro imputazione al Comune di residenza dell' utente non è oggi fattibile, in quanto l' utente è libero di ordinare il proprio abbonamento alla stazione di sua preferenza e non necessariamente in quella del suo domicilio; inoltre gli abbonamenti vengono venduti anche da terzi oltre che dalle FFS e dalle altre aziende.

Il riferimento alla popolazione residente, oltre ad essere pienamente pertinente allo scopo, risulta più semplice, più economico e fa parte dei dati statistici ufficialmente riconosciuti ed aggiornati annualmente.

Per le ragioni suesposte chiediamo che:

- a) l' opposizione sia respinta;
- b) la suddivisione in zone del Mendrisiotto sia confermata;

c) i criteri alla base della chiave di riparto dei costi tra i Comuni siano confermati.

7. Opposizione del Comune di Capolago sulla determinazione della qualità dell' offerta

Il Comune postula una riduzione del punteggio attribuito al servizio ferroviario, che inciderebbe in modo sproporzionato sugli oneri a suo carico. Esso andrebbe ridistribuito coinvolgendo anche il Comune di Riva San Vitale, in considerazione del fatto che, a detta del Comune ricorrente, la popolazione di Riva San Vitale usufruirebbe molto di più delle relazioni ferroviarie che non quella di Capolago; il Comune fa inoltre valere il fatto che la stazione è denominata "Capolago-Riva-San Vitale" e che alcuni quartieri di Riva San Vitale sono più vicini alla stazione rispetto ad altri quartieri di Capolago.

Il Comune, nelle sue argomentazioni, si è avvalso di dati statistici ripresi dalla statistica sul pendolarismo del 1990 (dati del Censimento federale della popolazione), messi a confronto con i dati di vendita di abbonamenti del 1995 delle aziende di trasporto.

Non entriamo nel merito dei dati statistici menzionati, in quanto non possono dare la dimensione completa dell' uso della stazione di Capolago da parte della popolazione residente nei due Comuni: i dati del 1990 concernono solo movimenti pendolari e non comprendono quindi tutta la mobilità (spostamenti per motivi di acquisto, professionali e di svago); quelli relativi alla vendita delle FFS, del 1995, oltre a non dare nessuna indicazione sulla residenza degli abbonati, non permettono di determinare con esattezza il numero di persone che effettivamente usano il servizio (verosimilmente si riporta un totale di abbonamenti mensili). Le conclusioni tirate dal ricorrente sono quindi errate.

Che la stazione di Capolago sia utilizzata anche dalla popolazione di Riva San Vitale è indubbio, come è tuttavia incontestabile che, secondo il principio di territorialità, essa si situa sulla giurisdizione di Capolago e consente ai residenti un accesso diretto ai servizi; questo fatto non è specifico di questa stazione, ma si verifica anche per innumerevoli altre; lo stesso accade anche per diverse fermate delle linee su gomma. Sul filo di questo ragionamento, si dovrebbe quindi definire per ogni fermata un suo comprensorio di utenti; ciò presupporrebbe un rilievo molto dettagliato e complesso delle zone abitate e di attività, fattibile soltanto con un sofisticato sistema di informazioni su base informatica, il quale una volta allestito dovrebbe essere costantemente aggiornato. Attualmente un rilievo dei dati così approfondito è fuori dalle attuali possibilità, sia tecniche che economiche.

L' impegno che ciò presupporrebbe sarebbe inoltre, con alta probabilità, sproporzionato rispetto al miglioramento dell' equità della chiave di riparto.

Per le ragioni suesposte chiediamo che:

- a) l' opposizione sia respinta;
- b) sia confermato il punteggio relativo alla qualità dell' offerta.

8. Opposizione del Comune di Carabietta sulla determinazione della qualità dell' offerta. Il Comune contesta:

- a) il numero di corse considerate nella determinazione della qualità dell' offerta;
- b) il calcolo dei costi.

8.1 Ad a)

Il Comune contesta il numero delle corse giornaliere, adducendo che quelle riguardanti Carabietta sono 6 e non 16 come indicato nel progetto intimato.

In base all' orario ufficiale 1996-97 (cfr. quadro 633.63) non possiamo fare altro che confermare la correttezza delle cifre esposte nel progetto intimato: le corse previste sono effettivamente 16.

Il Comune contesta pure il servizio lungo la linea per Lugano che presupporrebbe un interscambio a Grancia.

Dobbiamo osservare che, dopo le verifiche del caso, il fatto denunciato non esiste e nemmeno è previsto un interscambio nel progetto di riorganizzazione dei trasporti pubblici del Luganese (PTL), sul quale i Comuni avranno la possibilità di esprimersi prossimamente nell' ambito di una consultazione indetta dalla Commissione intercomunale dei trasporti.

8.2 Ad b)

Il Comune teme una crescita incontrollata dei costi del progetto nel prossimo futuro.

Sottolineiamo a tal proposito che il costo fissato costituisce un tetto massimo di spesa corrispondente alla vendita di 162'000 abbonamenti all' ann. Oltre questo limite non esiste alcun diritto ad indennità.

Un incremento dei costi potrebbe essere causato da un mancato adeguamento delle tariffe della Comunità ad un rincaro delle tariffe deciso a livello nazionale. In tal caso le imprese subirebbero una perdita di introiti. Questa situazione imporrebbe una decisione da parte dei Committenti (Cantone e Comuni): in caso di adeguamento non si registrerebbe alcun costo supplementare mentre il mantenimento delle tariffe vigenti comporterebbe un onere accresciuto.

Rileviamo in conclusione che l' importo imputato al Comune di Carabietta (fr. 742.-- all' anno) è estremamente ridotto e non rappresenta sicuramente un peso eccessivo per le sue finanze (indice di forza finanziaria = 147,69; moltiplicatore = 80, incidenza dell' onere della Comunità tariffale pari allo 0,2% del gettito dell' imposta cantonale).

Per le ragioni suesposte chiediamo che:

- a) l' opposizione sia respinta;

b) sia confermato il punteggio relativo alla qualità dell' offerta.

9. Opposizione del Comune di Gentilino sulla determinazione della qualità dell' offerta. Il Comune contesta:

a) il numero di corse conteggiate per la linea postale "Lugano-Sorengo-Carabietta";

b) il numero di corse conteggiate per la fermata FLP "Cappella di Agnuzzo".

9.1 Ad a)

Il Comune contesta 2 delle 8 corse conteggiate.

Dopo le necessarie verifiche (cfr. quadro orario 1996/97, 633.63), abbiamo appurato che la fermata "Gentilino-Cantonetto" si trova sul territorio di Montagnola e non di Gentilino, come la denominazione lascerebbe credere. Quindi effettivamente non può essere computata nel calcolo della qualità dell' offerta per il Comune ricorrente.

9.2 Ad b)

Il Comune chiede di conteggiare le 90 corse FLP alla stazione di "Cappella di Agnuzzo" anche al Comune di Muzzano nella misura del 50%, in quanto questa fermata servirebbe pure questo Comune e non solo quello di Gentilino.

Il problema posto è simile a quello sollevato dal Comune di Capolago (cfr. punto 7.). Osserviamo che la fermata in questione si situa sul territorio di Gentilino ed è ubicata vicino a zone insediate di questo Comune (Viglio). Da questo profilo la determinazione della qualità dell' offerta appare corretta. Il coinvolgimento di Muzzano, pur considerando un certo interesse della fermata in questione per alcuni abitanti di questo Comune, implicherebbe obbligatoriamente una complessa impostazione della determinazione del punteggio della qualità dell' offerta. Si dovrebbe in pratica definire per ogni fermata un suo comprensorio di utenti; ciò presupporrebbe un rilievo molto particolareggiato riferito all' occupazione del territorio (zone residenziali e posti di lavoro), fattibile soltanto mediante un sofisticato sistema di informazioni su base informatica. Attualmente un rilievo dei dati così approfondito è fuori dalle possibilità sia tecniche che economiche. L' impegno che ciò presupporrebbe sarebbe inoltre, con alta probabilità, sproporzionato rispetto al miglioramento dell' equità della chiave di riparto.

Per le ragioni suesposte chiediamo che:

a) l' opposizione sia accolta per quanto riguarda il computo delle corse della linea Lugano-Carabietta;

b) sia respinta per quanto riguarda il computo delle corse per la fermata "Cappella di Agnuzzo";

c) sia confermato il punteggio relativo alla qualità dell' offerta.

10. Opposizione del Comune di Losone sulla delimitazione della zona urbana del Locarnese. Il Comune postula l' estensione della zona n. 30 in modo da comprendere anche il suo territorio.

10.1 L' opposizione del Comune di Losone è analoga a quella del Comune di Ascona. Considerata la posizione geografica, pure analoga, rimandiamo alle argomentazioni sviluppate al punto 5 di queste osservazioni, che risultano quindi interamente valide anche per l' esame di questa stessa opposizione.

10.2 A complemento di quanto sopra, constatiamo che i residenti del Comune di Losone beneficiano, con il progetto in esame, di notevoli riduzioni di prezzo. Limitatamente al costo dell' abbonamento mensile per adulti ecco alcuni esempi:

Relazione	Situazione 1996	Situazione con Comunità tariffale	Differenza in %
Losone-Bellinzona	fr. 185.--	fr. 102.--	- 44.9
Losone-Locarno	fr. 55.--	fr. 51.--	- 7.3
Losone-Minusio	fr. 55.--	fr. 51.--	- 7.3
Losone-Tenero	fr. 88.50	fr. 51.--	- 42.4
Losone-Lugano	fr. 249.--	fr. 153.--	- 38.6
Losone-Brissago	fr. 108.50	fr. 51.--	- 53.0
Losone-Avegno	fr. 88.50	fr. 51.--	- 42.4

Se consideriamo il miglioramento qualitativo dell' offerta, vediamo che l' appartenenza alla zona 31 consente all' utente residente a Losone di usufruire di un ampio comprensorio per i propri spostamenti: esso comprende le Terre di Pedemonte, la Bassa Vallemaggia, buona parte del Gambarogno ed una porzione del Piano di Magadin. Per contro i titolari di un abbonamento per la zona 30 non godono di questa ampia flessibilità d' uso, essendo il raggio di validità molto più limitato.

Per le ragioni suesposte chiediamo che:

a) l' opposizione sia respinta;

b) la suddivisione in zone come da intimazione sia confermata.

11. Opposizione del Comune di Paradiso:

a) sul principio della partecipazione ai costi della Comunità tariffale dei Comuni che già assumono i disavanzi di un' azienda di trasporto d' importanza locale;

b) sulla determinazione della qualità dell' offerta di trasporto.

Osserviamo anzitutto che, in sede di consultazione, con lettera del 27 marzo 1996, il Comune di Paradiso aveva aderito al progetto senza alcuna osservazione. Per tale motivo non si era entrati nel merito di alcuna verifica supplementare che lo riguardasse.

11.1 Ad a)

Occorre chiaramente distinguere tra il finanziamento delle prestazioni, determinate in funzione dei percorsi delle linee, delle frequenze, dei veicoli impiegati, ecc. ed il finanziamento di facilitazioni tariffali. Questi due ambiti sono diversi e sono regolati da specifiche normative.

Il progetto di Comunità tariffale verte unicamente a creare un nuovo sistema di tariffe armonizzato e semplice applicabile sull'intero territorio cantonale. Esso non ha alcuna influenza sul livello delle prestazioni offerte. La problematica della verifica, razionalizzazione ed eventuale riduzione o incremento delle stesse è trattato nel Ticino dalle Commissioni regionali dei trasporti, in collaborazione con i Comuni, il Cantone e le imprese di trasporto. La definizione delle reti di trasporto e le modalità di gestione e sviluppo dei servizi sono oggetto dei Piani regionali dei trasporti (livello pianificatorio) e successivamente dell'offerta di trasporto (livello esecutivo). Il versamento o meno di contributi federali, cantonali e comunali, per il mantenimento dell'esercizio non comporta assolutamente alcun risparmio per la Comunità tariffale.

Ricordiamo che è attualmente in corso l'allestimento della nuova offerta dei trasporti pubblici per il Luganese sulla base del già approvato Piano regionale dei trasporti. Su tale argomento durante lo scorso autunno già si è svolta una consultazione preliminare dei Comuni; quella finale è prevista entro la fine del 1996. In quella sede sarà trattata la problematica del finanziamento delle prestazioni e della chiave di riparto dei relativi costi.

Il Cantone assume già oggi non indifferenti oneri per garantire le prestazioni nel traffico regionale e, in base alla LTP, sta estendendo gli aiuti anche al traffico urbano (contributo del 50% per le linee d'importanza cantonale), in modo progressivo sulla base dei già citati Piani regionali dei trasporti e relative offerte. Per il comparto del Luganese la ristrutturazione dei servizi è prevista a partire dal cambiamento d'orario del maggio 1998.

Nel caso qui in esame si propone un progetto complementare alla definizione ed al finanziamento delle prestazioni. La LTP prevede esplicitamente che gli oneri per la Comunità tariffale devono essere assunti insieme da Cantone e Comuni, nella misura dal 50% ciascuno (cfr. art. 30 cpv. 1 b)).

11.2 Ad b)

- La linea "Viganello-Centro-Paradiso-Stazione FFS-Ospedale" serve al Comune di Paradiso come collegamento diretto per e dalla Stazione di Lugano e l'Ospedale Civico e migliora anche i collegamenti con il centro.

Nella chiave di riparto il fattore "P. coll" (peso del collegamento) è attribuito all'intera linea, senza distinzione tra i Comuni da essa serviti. L'offerta su questa linea deve quindi essere considerata per intero.

- Il Comune ritiene che le linee regionali Lugano-Carona, Lugano-Grancia-Melide-Morcote, Lugano-Sorengo-Grancia-Carabietta e Lugano-Campione, debbano essere ponderate con un fattore 1 invece che 2, in quanto limitate nel numero di corse e quindi utilizzate meno intensamente e comunque sempre in una sola direzione di marcia (verso Lugano) rispetto a quelle dell'ACT.

Il principio fondamentale della Comunità tariffale è quello di considerare la globalità dei servizi disponibili, ai quali tutti gli utenti possono accedere in modo completamente libero.

Occorre osservare che la qualità dell'offerta considera il numero di corse; quindi ad un numero maggiore delle stesse corrisponde un punteggio ed un onere più elevato e viceversa. Da questo profilo quindi la qualità dell'offerta tiene perfettamente conto delle frequenze dei diversi servizi disponibili.

È incontestabile che le linee regionali in esame offrano concrete possibilità di spostamento anche per gli utenti residenti a Paradiso, pur non costituendo il servizio principale.

D'altronde, se anche si ammettesse che attualmente i residenti di Paradiso usano poco le linee regionali, ciò è probabilmente da attribuire al fatto che l'uso di dette linee richiede l'acquisto di differenti titoli di trasporto. Cosa che ovviamente non sarebbe più necessaria con il regime della Comunità tariffale e pertanto il loro uso verrebbe notevolmente promosso.

Le ragioni addotte dal ricorrente non possono quindi essere il motivo per dimezzare il "peso" delle linee regionali nel calcolo della qualità dell'offerta. Inoltre conformemente alla definizione dei parametri considerati per la determinazione della qualità dell'offerta (cfr. Intimazione ai Comuni del 16 luglio 1996, pag. 7), i collegamenti in esame costituiscono senza ombra di dubbio un collegamento diretto (senza trasbordo) con il centro, e sono pertanto di qualità elevata (grado di ponderazione 2).

A titolo abbondanziale osserviamo che l'adesione alla proposta del Comune di Paradiso di non imputare l'offerta delle linee regionali ai Comuni che dispongono di linee urbane, il risparmio per Paradiso sarebbe di circa fr. 3'000.-- su un importo di fr. 32'000.-- all'ann.

L'accoglimento del postulato del Comune di Paradiso comporterebbe tuttavia inevitabilmente una revisione delle modalità di calcolo per tutte le linee del Cantone. I Comuni periferici serviti dalle sole linee regionali vedrebbero un aumento dei costi a loro carico. È invece innegabile che queste linee portano concreti vantaggi in forma diretta (uso) ed indiretta (contenimento del traffico veicolare, ecc. ecc.) anche ai Comuni che dispongono pure di servizi locali.

Per le ragioni suesposte chiediamo che:

a) l'opposizione sia respinta;

b) siano confermate le modalità di finanziamento delle prestazioni (offerta di trasporto) e delle misure tariffali (Comunità tariffale) in conformità con la LTP;

c) sia confermato il punteggio stabilito per il criterio "qualità dell' offerta".

12. Opposizione del Comune di Rancate che chiede informazioni supplementari riguardo:

a) ai motivi per cui l' onere a carico del Comune è passato da fr. 5'394.-- previsti nel documento posto in consultazione a fr. 5'832.-- nell' intimazione del 16 luglio 1996;

b) agli oneri futuri;

c) alle modalità di aggiornamento dei parametri considerati nella chiave di riparto dei costi a carico dei Comuni.

12.1 Ad a)

La consultazione dei Comuni e delle Commissioni intercomunali dei trasporti ha permesso di raccogliere i preavvisi e le osservazioni sul progetto. Su questa base il Consiglio di Stato ha apportato allo stesso alcune modifiche, che sono peraltro segnalate nel progetto intimato ai Comuni il 16 luglio 1996 (pag. 6). Queste modifiche hanno portato ad un maggiore costo globale di franchi 260'000.--, dovuto essenzialmente ad una riduzione, rispetto al primo progetto, del costo dell' abbonamento annuale per giovani. Le quote a carico dei singoli Comuni sono quindi state maggiorate rispetto al documento posto in consultazione, nel rispetto dell' art. 30 della LTP.

12.2 Ad b)

Il montante globale dell' indennità a carico degli enti pubblici è da intendersi, in linea di principio, come tetto massimo di spesa.

Modifiche potrebbero intervenire nel caso in cui fosse approvato a livello nazionale un aumento delle tariffe senza che la Comunità tariffale Ticino e Moesano vi aderisca. In tal evenienza le imprese subirebbero una perdita d' introiti da compensare attraverso un maggiore contributo degli enti pubblici; nel caso invece si aderisse all' adattamento non vi sarebbe alcun incremento dei costi.

12.3 Ad c)

Nell' intimazione ai Comuni del 16 luglio 1996 (pag. 7) si precisa che l' aggiornamento della chiave di riparto avviene annualmente. Fanno stato i dati ufficiali pubblicati dall' Ufficio cantonale di statistica (popolazione residente rilevata ogni anno), dal Dipartimento delle istituzioni (indice di forza finanziaria rilevato ogni due anni) e dalla Sezione dei trasporti (qualità dell' offerta rilevata ogni due anni).

Per i motivi suesposti proponiamo di respingere l' opposizione.

13. Opposizione del Comune di Viganello in merito:

a) al principio del sussidiamento a fondo perso dei trasporti pubblici;

b) alla chiave di riparto dei costi a carico dei Comuni.

13.1 Ad a)

Questo Consiglio prende atto che il Comune di Viganello, peraltro il solo fra tutti gli enti locali consultati ed aventi diritto all' opposizione, si esprime per l' applicazione di un criterio puramente commerciale della gestione dei servizi di trasporto pubblico.

L' applicazione pura e semplice di questo criterio comporterebbe l' immediata sospensione dei servizi.

Una simile prospettiva, non è concretamente attuabile per ragioni legate agli obiettivi della protezione dell' ambiente e della salute, del risparmio di energia, dell' organizzazione territoriale, dell' uso parsimonioso del suolo e della politica sociale. I recenti studi svolti a livello federale sui costi esterni del traffico, ed in particolare sui costi per la salute, confermano i notevoli problemi causati dallo sviluppo incessante della mobilità privata e l' opportunità di una politica di un sostegno ai trasporti pubblici.²⁾

Ciò non deve tuttavia esimere dall' attuazione di energici sforzi ed interventi volti a migliorare l' efficacia e l' efficienza dei servizi pubblici.

La Comunità tariffale persegue una armonizzazione delle tariffe in grado di rendere più attrattivi i servizi e, anche, a medio termine, di migliorarne i risultati commerciali con conseguente riduzione delle indennità per i costi d' esercizio non coperti a carico degli enti pubblici.

Non si può quindi parlare di sussidi a fondo perso da parte del Cantone e dei Comuni, appena si tengano presenti i fondamentali obiettivi di cui sopra.

La Legge sui trasporti pubblici (LTP) è stata del resto accettata dal Parlamento ed una mancata condivisione dei suoi principi fondamentali, tra i quali quelli sul finanziamento, andava semmai sollevata mediante un apposito referendum contro la sua adozione, mentre non può più essere contestata in sede di applicazione.

La censura dev' essere quindi dichiarata irricevibile, o subordinatamente respinta.

13.2 Ad b)

La Comunità tariffale (art. 17) fa parte dell' offerta di trasporto solo quando vi è inserita ab inizio (art. 9 cpv. 2); l' art. 44 cpv. 1 LTP consente tuttavia di adottarla anche prima di elaborare l' offerta di trasporto; in questo caso vi è una applicazione solo analogica di tale procedura.

La decisione consensuale dei Comuni, stabilita dall' art. 32 cpv. 1, riguarda solo il finanziamento dell' offerta di trasporto in un determinato comprensorio; per i diversi comprensori del Cantone sono state istituite le Commissioni regionali dei trasporti, composte da membri rappresentanti, i Municipi (art. 5) cui compete l'

allestimento della pianificazione regionale quale parte della Pianificazione cantonale e, successivamente l'adozione dell'offerta di trasporto che comprende i costi e la loro ripartizione tra Cantone e Comuni e fra i Comuni medesimi.

Siccome l'elaborazione dell'offerta avviene dopo discussioni tra i diversi attori sopracitati, è ovvio che anche la chiave di riparto venga, di regola, accettata dalla maggioranza dei Comuni interessati. Anche se auspicabile, non è realistico attendersi un consenso generale. Questo Consiglio, ad esempio, nel caso dell'offerta di trasporto per il Locarnese e Vallemaggia, ha dovuto adottare, a tutela dell'interesse generale, anche decisioni condivise dalla gran maggioranza dei Comuni interessati ma contestate da alcuni di essi. La Comunità tariffale per il Ticino e per il Moesano è stata costituita secondo l'art. 44 LTP, in quanto non per tutti i comprensori è già disponibile una Pianificazione cantonale e un'offerta di trasporto; in particolare solo il Mendrisiotto, il Locarnese e Vallemaggia ed il Malcantone si trovano in queste condizioni. Una decisione consensuale di tutti i Comuni del Canton Ticino sulla chiave di riparto dei costi non sarebbe stata praticamente attuabile.

Il Cantone ha tuttavia coinvolto ed informato sul progetto tutti gli interessati (cfr. punto 3 di queste Osservazioni). Ha pure indetto una consultazione dei Comuni e delle Commissioni regionali dei trasporti (avvenuta dal 29 gennaio al 29 febbraio 1996) che ha visto l'adesione dell'89% dei Comuni che hanno risposto e di tutte le Commissioni regionali dei trasporti.

Sottolineiamo in particolare che la chiave di riparto dei costi a carico dei Comuni è stata molto bene accolta dagli enti consultati e pochissime sono state le osservazioni formulate a tal riguardo (9 su 158 risposte pervenute).

I Comuni, possono inoltre contestare l'onere posto a loro carico davanti al Gran Consiglio, senza nessun pregiudizio dei loro diritti di difesa.

La procedura seguita corrisponde in definitiva al senso e allo scopo della legge.

Il ricorrente postula l'adozione di una chiave di ripartizione dei costi simile a quella praticata per l'esercizio dei servizi dell'Azienda comunale dei trasporti della Città di Lugan. Questo Consiglio ben conosce questa situazione così come le procedure, i tempi ed i problemi sorti per la sua determinazione. Crediamo che sia a tutti chiaro che il progetto qui in esame è di ben altra natura (tocca le tariffe e non le prestazioni) e coinvolge tutto il Cantone e non solo il comprensorio della decina di Comuni serviti dall'ACT.

In definitiva questo Consiglio ritiene che siano stati correttamente applicati il senso e lo spirito della LTP nella ricerca di una soluzione equa e praticabile.

Il Comune ricorrente contesta infine la ponderazione adottata nella formula di riparto dei costi a carico dei Comuni.

Questo Consiglio, nei limiti discrezionali opportunamente previsti dal legislatore, ha attribuito una leggera maggiore importanza ai criteri del mercato (popolazione residente) e della forza finanziaria, rispetto a quello della qualità dell'offerta.

Con ciò si è ottenuto un risultato che giudichiamo equo ed equilibrato. Prova ne è la pressoché generale adesione alla chiave di riparto.

Per le ragioni suesposte chiediamo che:

- a) l'opposizione sia respinta;
- b) la chiave di riparto dei costi a carico dei Comuni sia confermata.

* * * * *

Vogliate gradire, onorevole Presidente e onorevoli signore e signori Deputati, l'espressione della nostra alta stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, P. Martinelli

p.o. Il Cancelliere, G. Gianella