

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7140	4 novembre 2015	TERRITORIO
Concerne		

Richiesta di stanziamento di un credito quadro di 290.4 milioni di franchi, di cui 226.8 milioni a carico del Cantone, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2016-2019

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

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

Con Decreto del 17 dicembre 2008 il Gran Consiglio ha modificato la LTPub inserendo un articolo che prevede lo stanziamento da parte del Parlamento di un credito quadriennale per il finanziamento cantonale delle prestazioni dei servizi di trasporto pubblico.

Con il presente Messaggio presentiamo la richiesta del secondo credito quadriennale, dopo quello deciso nel 2011 sulla base del Messaggio no. 6524 del 30 agosto 2011.

La materia è strutturata come segue:

1.	POLITICA COORDINATA DELLA MOBILITÀ E RUOLO DEL TRASPORTO PUBBLICO ...	2
2.	FINANZIAMENTO TRASPORTI PUBBLICI	3
3.	OFFERTA, COSTI, INDENNITÀ: EVOLUZIONE E SITUAZIONE ATTUALE	8
4.	EVOLUZIONE E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELLA DOMANDA	15
5.	SVILUPPO DELL'OFFERTA	20
6.	BILANCIO DEL PRIMO CREDITO QUADRO QUADRIENNALE	24
7.	CREDITO QUADRO 2016-2019	25
8.	PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO	28
9.	CONCLUSIONE	29

1. POLITICA COORDINATA DELLA MOBILITÀ E RUOLO DEL TRASPORTO PUBBLICO

Da almeno 20 anni il Cantone, con il concorso delle Commissioni regionali dei trasporti e dei Comuni, si impegna in una politica coordinata della mobilità.

Centrale è il principio di una visione complessiva ed integrata della mobilità e l'attuazione d'una politica in cui i diversi vettori di trasporto - trasporto individuale motorizzato, trasporto pubblico, mobilità ciclabile e pedonale - giocano un ruolo complementare in funzione delle loro caratteristiche tecniche, economiche ed ambientali. Lo scopo di questo approccio al tema della mobilità è di garantire al nostro Cantone buone condizioni di accessibilità a supporto dello sviluppo socio-economico e di un'organizzazione territoriale equilibrata. Si tratta inoltre di promuovere un impiego efficace delle risorse disponibili, di incentivare il miglioramento delle condizioni ambientali e di offrire servizi di base in tutto il territorio.

Le componenti della mobilità possono essere suddivise in quattro ambiti operativi, orientate nei prossimi anni al soddisfacimento di obiettivi importanti:

- la rete ferroviaria: un'infrastruttura da modernizzare;
- la rete stradale: un'infrastruttura da conservare e da completare;
- la rete pedonale e ciclabile: una modalità per spostarsi da rivalutare, tenuto conto che un terzo di tutti gli spostamenti quotidiani avviene a piedi o in bicicletta e circa il 40% degli spostamenti è originato durante il tempo libero;
- lo stazionamento: da gestire in modo coordinato e in funzione del contenimento del traffico motorizzato nelle ore di punta.

Questa politica comporta per gli enti pubblici spese importanti sia in investimenti per nuove infrastrutture e per il mantenimento di quelle esistenti sia in costi di gestione.

Lo sviluppo dei trasporti pubblici (rete ferroviaria e di autobus nel traffico regionale ed urbano) vuole mettere a disposizione della popolazione e dei turisti un'attraente possibilità di spostarsi a costi contenuti e con un impatto ambientale modesto. Negli agglomerati, le aree più congestionate dal traffico, il trasporto pubblico svolge pure il ruolo di sgravare le strade offrendo per molti spostamenti un'alternativa concorrenziale all'uso dell'automobile.

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

I dati e il confronto con altre realtà della Svizzera mostrano pure come il potenziale di crescita sia ancora ampio e che occorre insistere in modo mirato sia nello sviluppo della rete che nella promozione dell'offerta già esistente.

2. FINANZIAMENTO TRASPORTI PUBBLICI

2.1 Quadro normativo

Il servizio di trasporto pubblico, per sua natura, non è commercialmente redditizio. I costi di produzione del servizio non vengono cioè coperti con le entrate derivanti dalla vendita dei titoli di trasporto (abbonamenti e biglietti) e dagli introiti accessori (pubblicità, ecc.).

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

- Legge federale sul trasporto di viaggiatori del 20.3.2009 (LTV) e relative ordinanze
- Legge cantonale sui trasporti pubblici del 6.12.1994 (LTPub)

Per presentare le offerte finanziarie agli Enti pubblici chiamati ad indennizzare le prestazioni fornite, le imprese di trasporto che svolgono il servizio utilizzano lo strumento della contabilità analitica; quest'ultima prevede l'attribuzione dei costi diretti ai centri di costo e/o direttamente a quelli di profitto (singole linee) e l'imputazione dei costi indiretti in base alle prestazioni dei diversi centri di costo. Concretamente, ad ogni linea sono imputati i propri costi in funzione dei km percorsi dai veicoli secondo la loro tipologia (articolati, midi, ecc.), le ore di guida degli autisti nonché le ore del personale di rimessa e officina prestate per i veicoli (tramite i km svolti dai veicoli sulle linee).

Gli introiti includono le entrate derivanti dalla vendita dei titoli di trasporto (abbonamenti e biglietti) nonché le entrate accessorie, quali ad esempio quelle legate alla pubblicità.

Il costo non coperto, risultante dalla differenza tra i costi totali e gli introiti, è l'importo (denominato "indennità") che i committenti versano all'impresa di trasporto per il servizio che svolge.

La LTV indica che la Confederazione e i Cantoni indennizzano le imprese di trasporto (IT) per i costi non coperti dell'offerta di trasporto da essi ordinata congiuntamente nell'ambito del traffico regionale viaggiatori (TRV). Conformemente all'Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV) le linee che servono al collegamento capillare delle località (cioè con brevi distanze tra le fermate e se le fermate non distano di regola più di 1.5 km dal punto di raccordo più vicino con il resto della rete) non vengono indennizzate dalla Confederazione.

L'aliquota di partecipazione dei Cantoni era sinora definita ogni quattro anni in base all'Ordinanza sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC). Quest'ultima sarà abrogata dal 2016 nell'ambito della modifica di ordinanze derivante dal progetto FAIF (finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria) e le disposizioni relative al finanziamento delle indennità per le offerte del TRV saranno integrate nell'OITRV.

I servizi turistici (Ferrovia Monte Generoso, Funivie e funicolari turistiche, linee bus dei passi alpini, navigazione) e di lunga percorrenza (linee FFS Zurigo/Lucerna – Ticino – Milano, treni diretti FART Locarno - Domodossola) non rientrano fra le linee beneficiarie di indennità.

Le normative federali indicano pure che i committenti sono tenuti ad indennizzare le imprese di trasporto per i mancati introiti derivanti da facilitazioni tariffali da essi decise. È il caso per la Comunità tariffale Ticino e Moesano: poiché il costo degli abbonamenti e dei biglietti Arcobaleno risulta più contenuto rispetto alla normale tariffa, la differenza di introiti

va indennizzata da parte del Cantone e dei Comuni. La LTPub definisce la ripartizione in parti uguali tra Cantone e Comuni.¹

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

Costi di produzione del servizio	Introiti viaggiatori	→ Vendita di titoli di trasporto (abbonamenti, biglietti)
	Introiti accessori	→ Pubblicità, redditi da attività accessorie, altro
	Indennità per facilitazioni tariffali	→ Finanziata da Cantone (50%) e Comuni (50%) ²
	Indennità di trasporto	→ Finanziata da Confederazione, Cantone e Comuni

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

Tipologia di linee secondo LTPub	Esempi	Denominazione abbreviata ³	Partecipazione			
			CH	TI	Comuni	
Linee di importanza cantonale	linee regionali secondo le normative federali	Treni TILO/FART/FLP Bus regionali nelle valli e nelle periferie	Linee regionali LTV	Sì	Sì	Tutti i Comuni Max 25% ⁴
	linee che servono località periferiche o servizi centrali	Airolo – Nante, Magadino – Indemini	Linee regionali LTPub	No	Sì	Tutti i Comuni Max 25%
	linee transfrontaliere	Bus Chiasso – Como – S. Fermo				
	linee urbane d'interesse regionale	Linee 1-5 TPL, Linee 1-2 AMSA, Linee 1/2/7 FART	Linee urbane	No	Sì	Comuni serviti 50% ⁵
	linee che servono i posteggi Park and ride	Linee S/F TPL				
Linee di importanza comunale	linee che servono capillarmente i quartieri	Linee 10/11/16 TPL, Linea 8 FART	Linee locali	No	No	100% ⁶
	servizi supplementari rispetto alle linee di importanza cantonale	Linee Bus Notturno Bellinzona, Capriasca Night Express				

Tab. 1: Tipologia di linee di TP e finanziamento dell'indennità di trasporto

¹ LTPub art. 30, cpv. 2 b)

² LTPub art. 30 cpv. 2

³ Categorie utilizzate nel seguito del presente Messaggio

⁴ LTPub art. 30, cpv. 1 a)

⁵ LTPub art. 30, cpv. 1 b)

⁶ LTPub art. 34

2.2 Finanziamento attuale delle linee di trasporto pubblico

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

Tipologia di linea	Confederazione	Cantone	Tutti i Comuni	Comuni serviti
Linee regionali LTV	51%	36.75%	12.25%	
Linee regionali LTPub		75%	25%	
Linee urbane		50%		50%
Linee locali				100%

Tab. 2: Finanziamento linee di trasporto pubblico; stato: 2015

L'aliquota di partecipazione della Confederazione al traffico regionale viaggiatori per il periodo 2012-2015 è del 51%. Per il periodo 2016-2019 la stessa è stata fissata al 56% (+5%); questa differenza è dovuta all'attuazione dei principi del fondo per il finanziamento ed ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), progetto approvato a livello nazionale con la votazione popolare del 9 febbraio 2014⁷.

L'importo effettivamente disponibile quale partecipazione della Confederazione viene definito annualmente dal Parlamento e, in taluni casi, non copre integralmente la quota del 56% dell'indennità nel traffico regionale.

La quota comunale per le linee regionali è attualmente al valore massimo previsto dalla LTPub (25%), ed è stata fissata con la decisione parlamentare sull'approvazione del preventivo dello Stato del 2009 e da allora mantenuta. Con il Messaggio sul preventivo 2016, questo Consiglio ha proposto al Parlamento la modifica legislativa della LTPub per portare l'aliquota massima al 27.5%.

2.3 Procedura di ordinazione e competenze

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

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

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

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

⁷ Il Consiglio federale ha adottato a metà ottobre 2015 le nuove aliquote tramite la revisione dell'OITRV, la cui messa in vigore è prevista al 1.1.2016.

L'offerta di trasporto è poi adottata dal Consiglio di Stato ed intimata ai Comuni interessati, i quali possono presentare opposizione al Gran Consiglio. Quest'ultimo approva poi l'offerta di trasporto, vota i crediti necessari alla sua esecuzione e decide le opposizioni dei Comuni. Per le modifiche sostanziali dell'offerta (riorganizzazioni importanti della rete di trasporto pubblico) l'iter è il medesimo come per la sua approvazione. Modifiche non sostanziali (ad esempio l'istituzione o la riduzione di singole nuove linee esistenti, modifiche puntuali di prestazioni e orari) vengono per contro decise dal Consiglio di Stato.

Le prestazioni svolte dalle imprese di trasporto vengono ordinate a scadenza biennale dai committenti.⁸ Questi ultimi sottoscrivono con le IT a preventivo un mandato di prestazione (contratto di diritto pubblico) sulla base di un'offerta presentata in forma di contabilità analitica nella quale vengono definite le prestazioni (quantità), i costi di gestione preventivati, gli introiti previsti e l'indennità riconosciuta. Il Cantone conduce la procedura di ordinazione, alla quale partecipa anche la Confederazione per il TRV, richiede alle imprese le offerte, ne cura la negoziazione e sottoscrive il mandato di prestazione.

Gli investimenti per i mezzi d'esercizio necessari all'esecuzione del mandato di prestazione (officina, rimessa bus, veicoli, ecc.) sono attuati dalle imprese facendo capo a mezzi propri o fondi esterni (ad esempio prestiti bancari). I costi consecutivi di questi investimenti (interessi del capitale, ammortamenti) vengono poi inclusi nel mandato di prestazione sotto forma di costi di gestione annui. Gli investimenti nelle infrastrutture di traffico (strade e fermate per le linee bus, binari e stazioni per le linee ferroviarie) sono attuati tramite un finanziamento separato. Le strade sono messe a disposizione dal proprietario (Cantone risp. Comuni); per le infrastrutture ferroviarie vengono stanziati contributi della Confederazione tramite il nuovo Fondo per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), in favore del quale è previsto anche il versamento di contributi annuali da parte dei Cantoni secondo una chiave di riparto definita da un Ordinanza federale.

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

Committenti:

- decidere l'offerta di prestazioni dei servizi di trasporto pubblico
- ordinare le prestazioni (prestazioni definite nei Programmi d'agglomerato e successivamente approfondite);
- finanziare l'offerta sulla base delle convenzioni stipulate (mandati di prestazione);
- decidere e finanziare eventuali facilitazioni tariffali
- monitorare l'evoluzione dei servizi dal profilo finanziario, quantitativo e qualitativo.

Imprese di trasporto:

- svolgere le **prestazioni** di trasporto ordinate dai committenti, curando:
 - l'informazione all'utenza (su orari, prezzi, tempi di percorrenza, informazioni alle fermate e sui veicoli ed in caso di interruzioni e/o disturbi di servizio)
 - la distribuzione dei titoli di trasporto (gestione distributori automatici alle stazioni ed alle fermate, sui veicoli, rete sportelli con personale, internet, ...)

⁸ Committenti sono gli Enti pubblici (Confederazione, Cantone, Comuni), che partecipano al finanziamento dell'offerta a seconda della tipologia delle linee (cfr. capitolo 3);

- le modalità d'esercizio (scelta adeguata dei mezzi d'esercizio - veicoli e personale -, rispetto degli orari, coincidenze, garanzia catena di trasporto)
- il comfort sui veicoli ed alle fermate
- la sicurezza (prevenzione di atti di vandalismo, prevenzione degli incidenti, piani da attuare in caso di incidenti, ...)
- ottimizzare i **processi produttivi** per minimizzare i costi e i contributi versati dagli enti pubblici;
- monitorare l'uso dei servizi (conteggi dell'utenza).

Impresa gerente della Comunità tariffale Ticino e Moesano

- assicurare la gestione degli affari correnti della comunità tariffale (amministrazione, segretariato);
- rappresentare la comunità verso l'esterno ed in particolare nei settori delle relazioni pubbliche, nel marketing, finanze e contabilità, statistiche finanziarie e di vendita.

3 OFFERTA, COSTI, INDENNITÀ: EVOLUZIONE E SITUAZIONE ATTUALE

La rete dei trasporti pubblici attuale è indicata alla figura seguente. Gli orari completi sono disponibili sul sito www.ti.ch/trasporti.

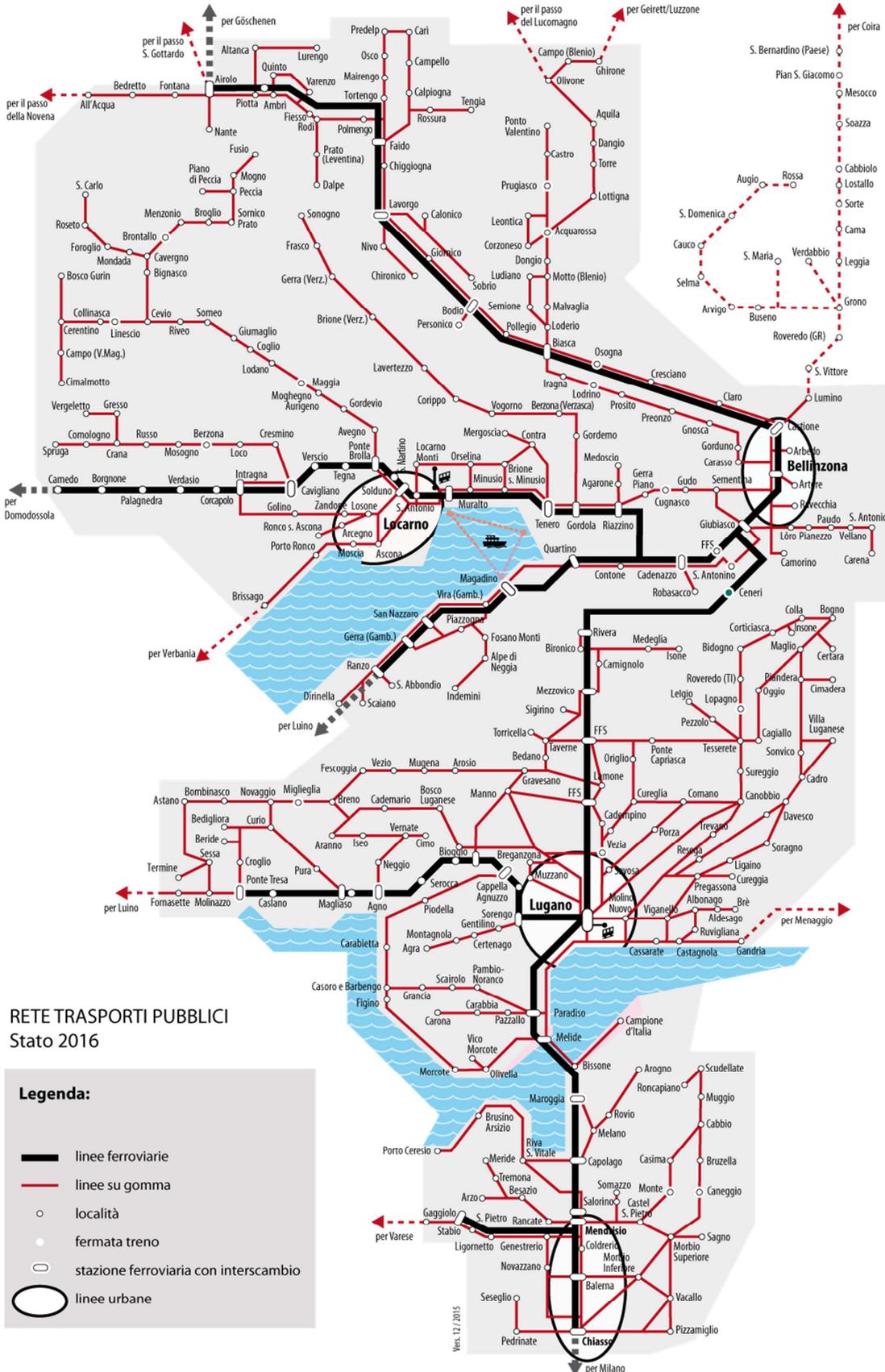


Fig. 1: Rete dei trasporti pubblici in Ticino

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

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

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

Per gli spostamenti tra gli agglomerati e per quelli all'interno delle aree urbane, il ruolo dei mezzi pubblici è concorrenziale rispetto al traffico motorizzato, mentre risulta invece meno significativo nelle zone discoste e per gli spostamenti di svago o per gli acquisti.

I cambiamenti più importanti per quanto concerne le prestazioni sono stati i seguenti:

1996	- introduzione della Comunità tariffale Ticino e Moesano per abbonamenti (Arcobaleno)
2002	- ristrutturazione e potenziamento dell'offerta trasporto pubblico luganese (OTPLu1)
2004	- nuova linea TPL urbana “P&R Fornaci” - miglioramenti puntuali (ore di punta della mattina, estensione fasce circolazione) della linea urbana 1 Chiasso-Mendrisio
2005	- introduzione della prima tappa del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) con orario cadenzato ogni 30' sulle linee S10 e S20 - prolungo a Tenero della linea urbana 1 FART - riorganizzazione delle linee autobus regionali con potenziamenti mirati - potenziamento servizio regionale della Regione Tre Valli
2006	- introduzione del servizio Regio Express (treno regionale accelerato che serve solo alcune fermate) sulla linea S10 - introduzione nuova linea circolare urbana del Basso Mendrisiotto
2007	- introduzione dell'orario cadenzato ogni 15' sulla linea ferroviaria Lugano-Ponte Tresa
2008	- introduzione prima tappa flotta treni FLIRT a 4 vagoni - aumento dell'offerta ferroviaria durante la fascia pendolare

2009	<ul style="list-style-type: none"> - prolungo linea ferroviaria S10 da Chiasso ad Albate-Camerlata e potenziamento mirato (ore di punta) del servizio TILO - completazione flotta FLIRT a 4 vagoni - potenziamento linee urbane 1 e 7 FART - anticipo parziale dell'offerta trasporto pubblico luganese (OTPLu2) linea 4 TPL (prolungo a Loreto e Canobbio)
2010	<ul style="list-style-type: none"> - prolungo di alcuni collegamenti regionali fino a Milano
2011	<ul style="list-style-type: none"> - prolungo delle linee S10 e S20 fino alla nuova stazione di Castione-Arbedo - introduzione prima tappa flotta treni FLIRT a 6 vagoni
2012	<ul style="list-style-type: none"> - prolungo della linea S30 Bellinzona-Luino fino a Malpensa - nuova offerta di trasporto pubblico urbano del Luganese (OTPLu2) - adattamenti puntuali degli orari su alcune linee di Autopostale e ARL nel Luganese - introduzione della Comunità tariffale integrale Ticino e Moesano
2013	<ul style="list-style-type: none"> - aumento dei collegamenti diretti per Milano - miglioramento dei collegamenti regionali con il potenziamento nel Pian Scairolo (linea 431) e con la modifica e il potenziamento del servizio nel Vedeggio (linee 445 e 449)
2014	<ul style="list-style-type: none"> - apertura fermata Mendrisio S. Martino
2015	<ul style="list-style-type: none"> - nuova linea TILO S40 Stabio – Mendrisio – Balerna – Chiasso – Como – Albate durante le ore di punta - nuova linea TILO S50 Stabio – Mendrisio – (Lugano – Bellinzona) durante le ore di punta - nuova rete di trasporto pubblico urbano del Bellinzonese (TPB)

Tab. 3: Sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico dal 1996 al 2015

La figura che segue presenta, allo stato 2016, le linee di trasporto pubblico su gomma; sono evidenziate le linee che non rispettano i parametri minimi della Confederazione (località in cui risiedono tutto l'anno almeno 100 abitanti, domanda minima di 32 persone al giorno sul tratto meno frequentato della linea) per beneficiare del finanziamento della Confederazione. Sono pure illustrate le linee sulle quali vi è un'eccedenza d'offerta rispetto ai parametri fissati a livello federale, per la quale il Cantone e i Comuni devono assumere integralmente i costi.

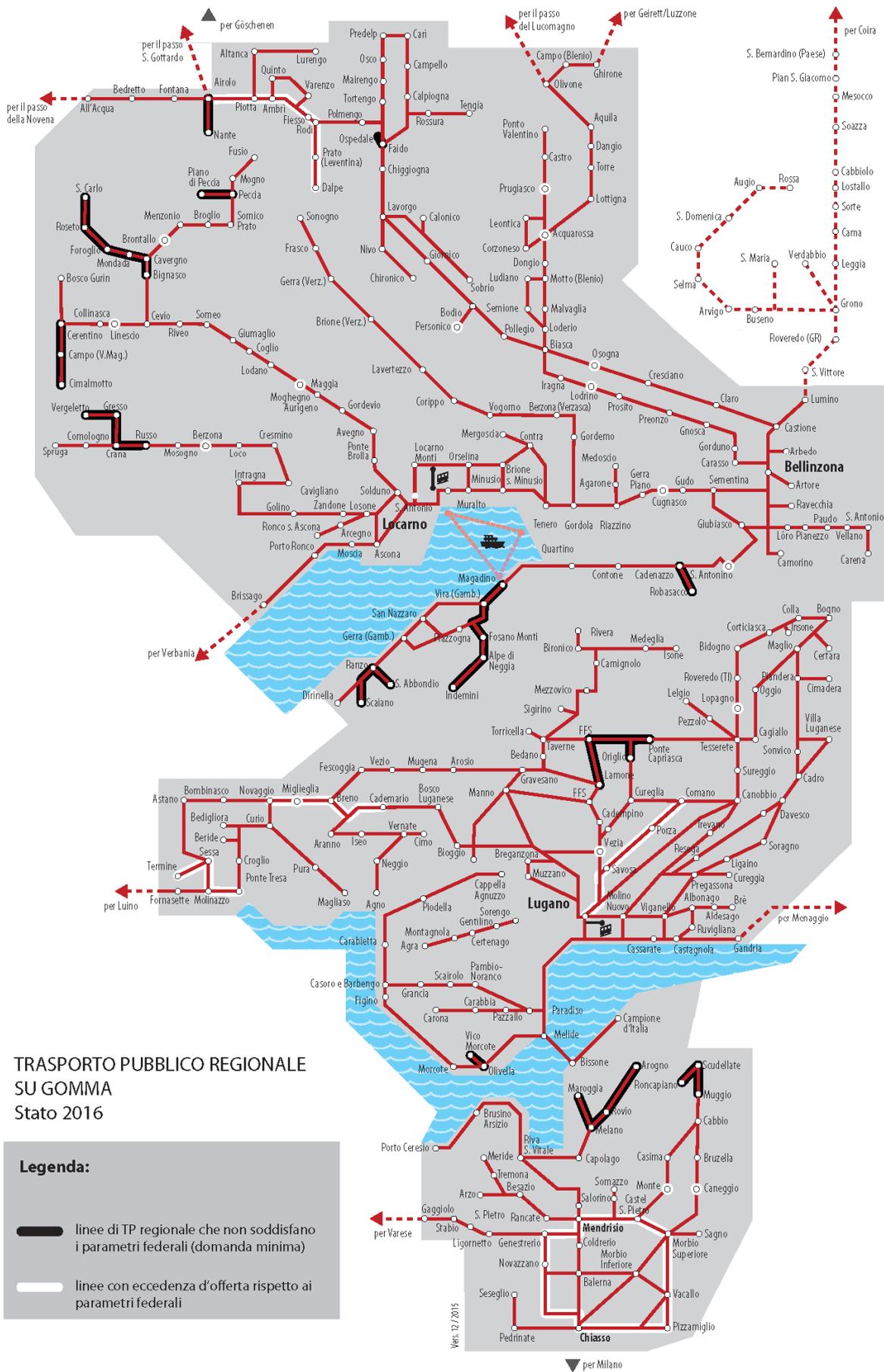


Fig. 2: Linee di trasporto pubblico che non soddisfano i requisiti dell'Ordinanza sulle indennità (OITRV)

Nel 2015 il quadro dei dati principali concernenti l'offerta di trasporti pubblici è il seguente:

	Totale
Prestazioni (mio vkm)	17.9
Costi di produzione (mio Fr)	212.7
Introiti complessivi (mio Fr)	78.3
Indennità a carico dei committenti (mio Fr), di cui	134.4
- <i>Confederazione</i>	49.5
- <i>Cantone</i>	56.4
- <i>Comuni</i>	28.5

Tab. 4: Prestazioni, costi e indennità del trasporto pubblico regionale nel 2015 (dati di preconsuntivo)

La tabella seguente riporta l'evoluzione, dal 2004 al 2015, dei parametri più significativi del settore.

Anno	Prestazioni (mio vkm)	Costi di produzione (mio Fr)	Introiti (mio Fr)	Indennità totale (mio Fr)	Indennità versata dalla CH (mio Fr.)	Indennità versata dal Cantone (mio Fr)	Indennità versata dai Comuni (mio Fr)
2004	13.6	122.2	39.4	77.7	45.4	26.0	6.3
2005	14.2	131.8	45.9	86.1	49.2	29.4	7.5
2006	14.3	132.3	47.0	85.3	49.0	29.0	7.3
2007	14.6	133.8	48.3	90.6	50.9	31.0	8.7
2008	14.8	143.4	52.5	95.4	39.9	46.0 ⁹	9.5
2009	15.6	158.9	54.4	104.0	41.2	43.2	19.6 ¹⁰
2010	15.7	161.1	57.0	104.6	41.8	43.2	19.6
2011	15.9	169.0	57.5	111.5	41.8	48.3	21.4
2012	16.3	180.3	67.2	119.1	45.8	50.2	23.1
2013	16.5	191.0	76.3	127.2	49.0	53.2	25.0
2014	16.6	197.9	77.3	125.8	47.9	52.9	25.0
2015	17.9	212.7	78.3	134.4	49.5	56.4	28.5

Tab. 5: Evoluzione di prestazioni, costi e indennità del trasporto pubblico dal 2004 ad oggi; dati 2004-2014 basati sui consuntivi; dati 2015 basati sul preconsuntivo

L'indennità non sempre risulta dalla differenza tra i costi di produzione e gli introiti. Infatti le indennità versate alle imprese corrispondono all'importo stipulato nel mandato di prestazione (cioè prima dell'inizio dell'esercizio). I costi e gli introiti sopraindicati riflettono invece i dati di consuntivo, che variano rispetto a quanto concordato nel mandato di prestazione.

⁹ Nel 2008, con l'entrata in vigore della nuova perequazione finanziaria tra Confederazione e Cantoni (NPC) l'aliquota di partecipazione finanziaria del Cantone al TRV è passata dal 30% al 48%

¹⁰ Nel 2009, il Parlamento cantonale ha deciso l'aumento dell'aliquota di partecipazione finanziaria dei Comuni al TRV dal 5% al 25%

Al termine dell'esercizio annuale, in caso di risultato positivo (utile), quest'ultimo deve essere attribuito per almeno due terzi alla riserva speciale da costituire a copertura dei disavanzi futuri (fino a raggiungere il 25% della cifra d'affari annuale o 12 milioni di franchi); in caso di disavanzo, l'azienda può sciogliere la riserva speciale per disavanzi futuri e/o deve riportarlo nel nuovo esercizio; non vi è quindi nessuna copertura a consuntivo della perdita d'esercizio eventualmente realizzata.

Graficamente, l'evoluzione dei principali parametri si presenta come segue:

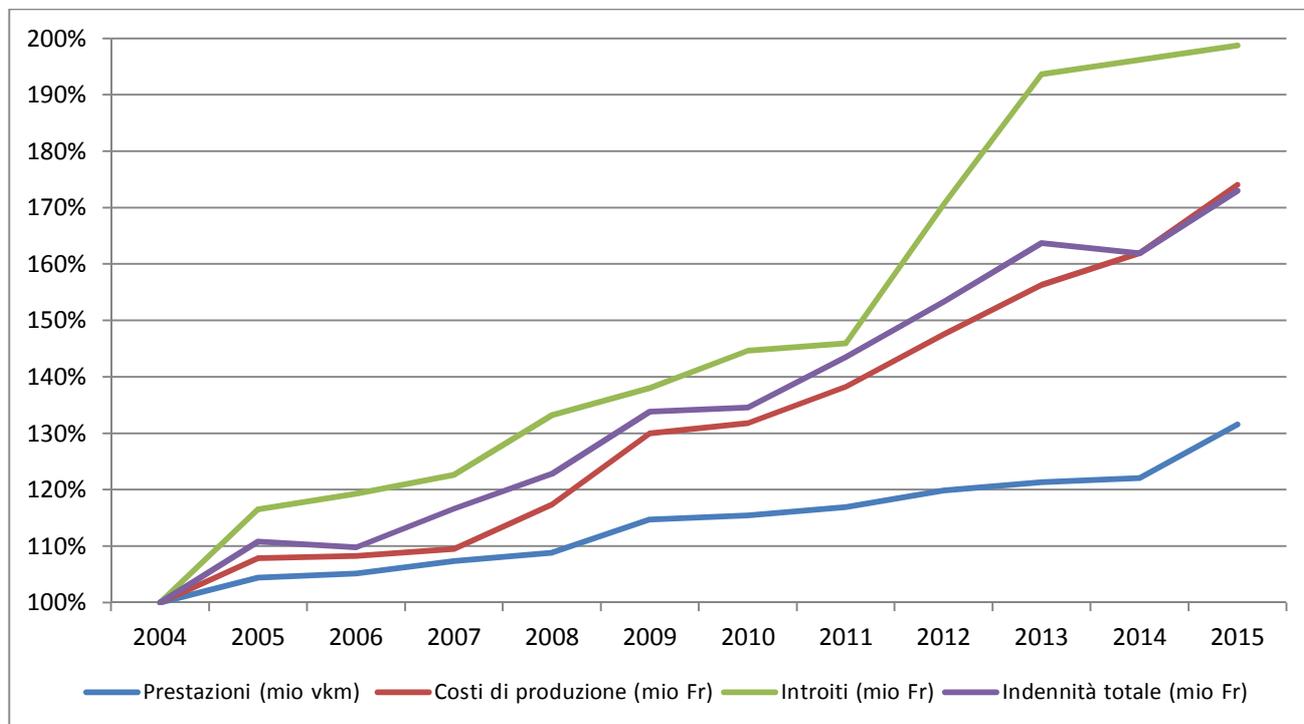


Fig. 3: Evoluzione indicizzata dei trasporti pubblici negli ultimi tre quadrienni (2004= 100)

Il grafico presenta l'evoluzione indicizzata di alcuni fattori significativi del trasporto pubblico a partire dal 2004. Nel periodo 2004-2015, a fronte di un aumento delle prestazioni di oltre il 30%, l'incremento dei costi di produzione è stato circa del 70%. L'aumento si osserva, soprattutto a partire dal 2007 e coincide in particolare con l'introduzione a tappe delle nuove flotte di treni FLIRT della TILO a 4 e dal 2011 a 6 vagoni. Ciò ha consentito un decisivo passo in avanti della qualità delle prestazioni. Questo miglioramento è stato percepito dall'utenza, che ha reagito immediatamente.

La crescita degli introiti è stata raggiunta grazie al continuo incremento delle vendite dei titoli di trasporto Arcobaleno della Comunità tariffale Ticino e Moesano.

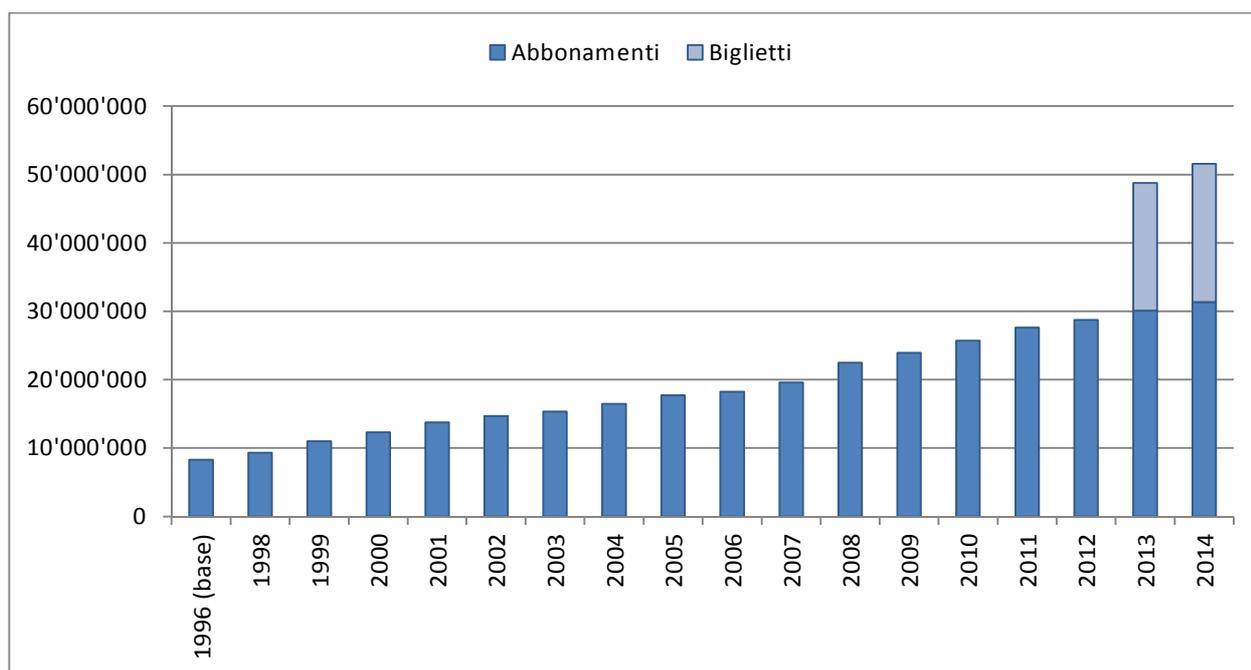


Fig. 4: Evoluzione degli introiti della Comunità tariffale Ticino e Moesano in franchi (NB: dal 2013 in regime integrale con abbonamenti e biglietti)

L'indennità totale a carico degli Enti pubblici è cresciuta nonostante il forte incremento degli introiti. Gli elementi più importanti che hanno determinato questa evoluzione sono stati:

- l'incremento delle prestazioni in alcuni comprensori (Luganese/riorganizzazione OTPLu2, Mendrisiotto/prolungo S10 fino ad Albate e nuovo servizio Chiasso-Mendrisio-Stabio, Bellinzonese/introduzione TP PAB);
- l'aumento dei costi di gestione (ammortamenti, interessi, manutenzione) generato dalla messa in esercizio delle nuove flotte di veicoli TILO di tipo FLIRT a 4 e 6 vagoni;
- la crescita di alcune voci di costo specifiche (ad esempio ammortamenti nuovi autobus, nuovo modello di finanziamento per gli ammortamenti e gli interessi dei veicoli ferroviari finanziati da FFS-TILO¹¹, spese di risanamento delle casse pensioni).

Il grado di copertura dei costi dal 2004 al 2014 è migliorato passando dal 32% al 39%.

¹¹ Modello deciso a livello federale su proposta di un gruppo di lavoro UFT-Cantoni-FFS.

4. EVOLUZIONE E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELLA DOMANDA

3.1 Evoluzione

Lo sviluppo avviato negli anni '90 del secolo scorso ha portato ad una crescita rilevante dell'utenza dei trasporti pubblici. Uno studio della società INFRAS¹², commissionato dal Dipartimento del territorio e concluso nel 2010, rilevava come la domanda e la qualità dei trasporti pubblici in Ticino siano evolute nei 5-10 anni precedenti in maniera molto positiva; la parte più consistente di aumento dell'utenza deriva dalla messa in esercizio della rete ferroviaria celere (S-Bahn) TILO. L'aumento degli utenti sulle linee ferroviarie regionali TILO Chiasso-Lugano-Biasca e Locarno-Bellinzona è stato particolarmente impressionante: +75% tra il 2004 e il 2010.

Anche i dati dopo il 2010 mostrano che l'incremento sulle linee ferroviarie prosegue anche se con minore intensità rispetto ai primi anni. L'ulteriore crescita di domanda sulla rete FFS è stata del 25% negli ultimi quattro anni.

L'evoluzione positiva si registra anche per la ferrovia Lugano-Ponte Tresa e per i servizi autobus. Segnaliamo a tal proposito l'incremento del 20% del numero di passeggeri-km trasportati dalla FLP dal 2011 al 2014 (da 15 milioni a 18 milioni) e quello dei servizi autobus nel complesso, con una crescita del 45% fra il 2004 ed il 2014.

Questi dati dimostrano che un'ampia offerta (con treni ogni 30 minuti tutto il giorno e ogni 15 minuti nelle ore di punta) con standard qualitativi elevati (materiale rotabile FLIRT di nuova generazione) unita a tariffe contenute (quali quelle offerte dall'abbonamento e dai biglietti Arcobaleno), viene particolarmente apprezzata dagli utenti.

Nella tabella seguente sono riassunti i dati riguardanti il numero di passeggeri e le distanze complessive percorse (espresse in passeggeri-km) nei quattro agglomerati del Cantone.

Nella successiva figura sono riportati i carichi della rete ferroviaria TILO e FLP.

Zona Arcobaleno	Lu-Ve, feriali		Sabato		Domenica e festivi	
	Passeggeri	Pkm	Passeggeri	Pkm	Passeggeri	Pkm
100 - Lugano	42'500	97'100	22'500	52'500	10'500	24'700
150 - Mendrisio	7'300	30'200	2'800	12'900	1'000	5'300
200 - Bellinzona	7'600	25'600	2'900	11'500	960	4'400
300 - Locarno	11'700	45'800	9'000	38'600	4'900	18'600

Tab. 6: *Passeggeri e passeggeri-km del trasporto pubblico su gomma nelle aree urbane, medie giornaliere, fonte: conteggi utenza delle imprese di trasporto, elaborazione Sezione della mobilità*

¹² "Volkswirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für den Tessin", rapporto finale INFRAS, Berna e Zurigo 17 agosto 2010



Fig. 5: Rete ferroviaria TILO e FLP, diagramma di carico giornaliero (giorni feriali)

La rete TILO ha registrato fra il 2004 ed il 2014 una crescita dei passeggeri-km del 120%, quota d'incremento senza pari in Svizzera. Nel 2014 sulla rete ferroviaria regionale, sono stati trasportati 9.2 milioni di passeggeri. Considerando globalmente tutti i servizi ferroviari e autobus, l'utenza in 10 anni è cresciuta del 67%. L'impennata dell'utenza si è tradotta in un raddoppio degli introiti (+100% dal 2004).

3.2 Previsione di sviluppo della domanda

Nel determinare la futura domanda di mobilità nel nostro Cantone, assume una rilevante importanza l'evoluzione della popolazione prevista nei prossimi decenni. Il grafico seguente illustra lo scenario demografico prospettato dall'Ufficio federale di statistica per il Cantone Ticino per il periodo 2015-2040.

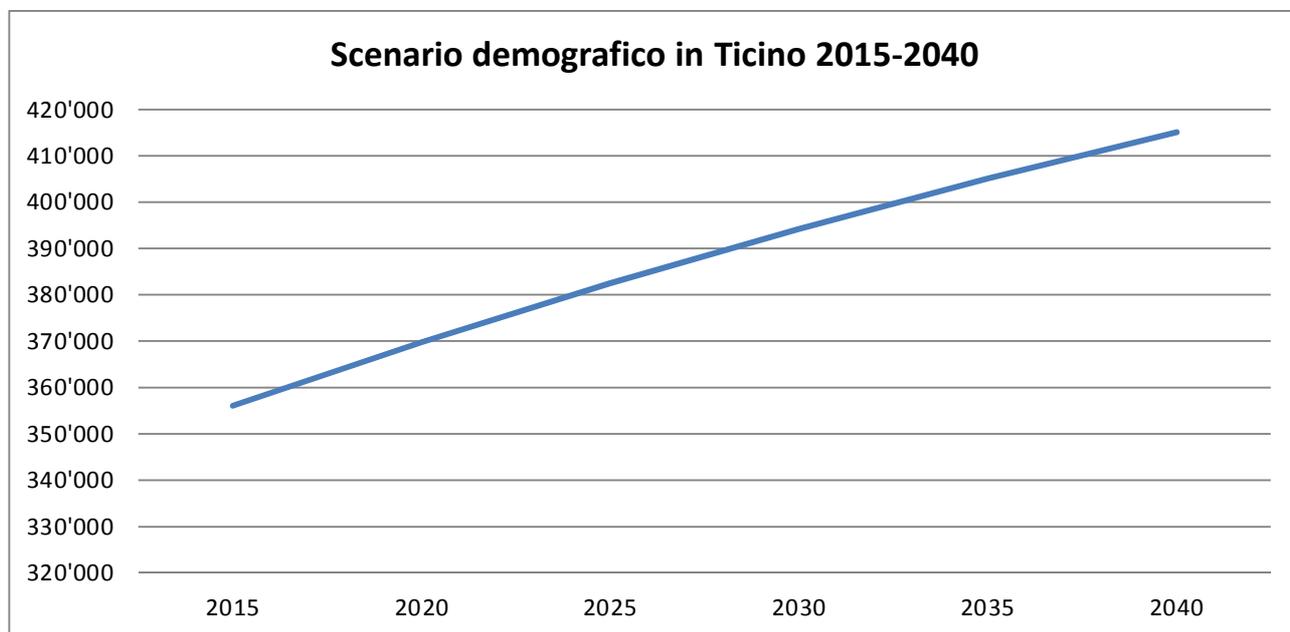


Fig. 6: Evoluzione popolazione in Ticino, fonte: Ufficio federale di statistica

Dal 2015 al 2020 la popolazione cantonale crescerà di ca. il 4%, ossia di circa 14'000 unità. Nel 2025 la crescita si attesterà al +7.5% mentre all'orizzonte 2040, il Cantone conterà circa 415'000 abitanti (+17%).

Tenuto conto anche di quanto precede, in generale le previsioni indicano che il trend alla crescita della mobilità non si arresterà nel futuro. Il ruolo del trasporto pubblico sarà accentuato per più ragioni: il sostanziale incremento della qualità delle prestazioni offerte (cfr. AlpTransit 2017/2021), la progressiva diminuzione delle capacità di assorbimento del traffico sulla rete stradale, la promozione di forme di mobilità con minore impatto territoriale, ambientale ed energetico.

La figura seguente illustra l'evoluzione attesa della domanda di mobilità sulla rete ferroviaria all'orizzonte 2030, dunque dopo l'apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri. La crescita prospettata è molto elevata, tale da raddoppiare il numero di utenti.

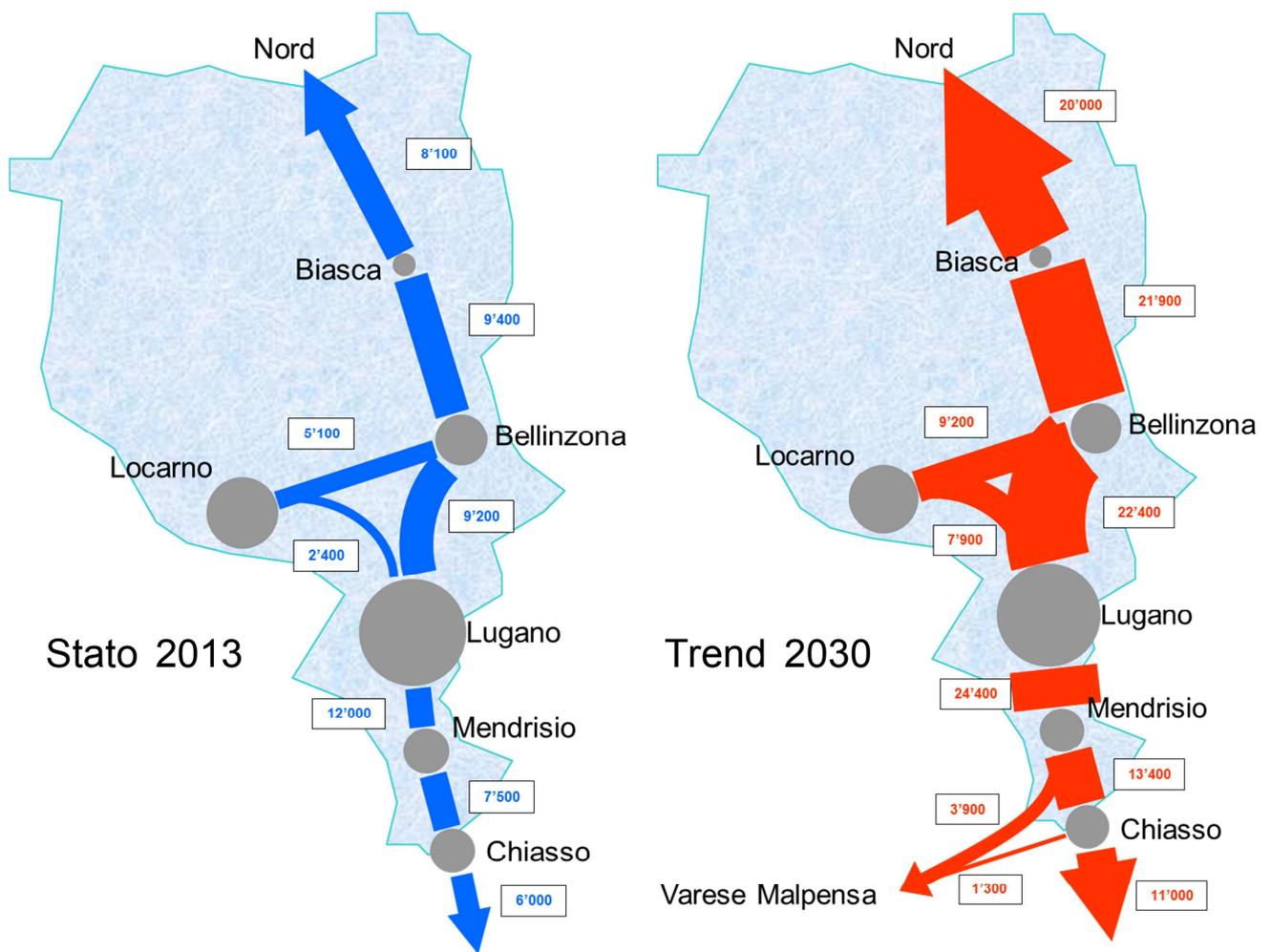


Fig. 7: Scenario di sviluppo della domanda nel trasporto pubblico (persone/giorno) al 2030, fonte: modello cantonale del traffico

L'illustrazione seguente mostra, in base alle simulazioni effettuate con il modello del traffico, la differenza fra la situazione di riferimento al 2013 e lo scenario all'orizzonte 2030 per quanto concerne la ripartizione tra trasporto pubblico e trasporto individuale motorizzato (persone-km). Si prevede un incremento della quota di mercato del trasporto pubblico dal 13% al 19% con una conseguente riduzione della quota parte del TIM dall'87% all'81%. La domanda globale aumenta complessivamente del 26% circa.

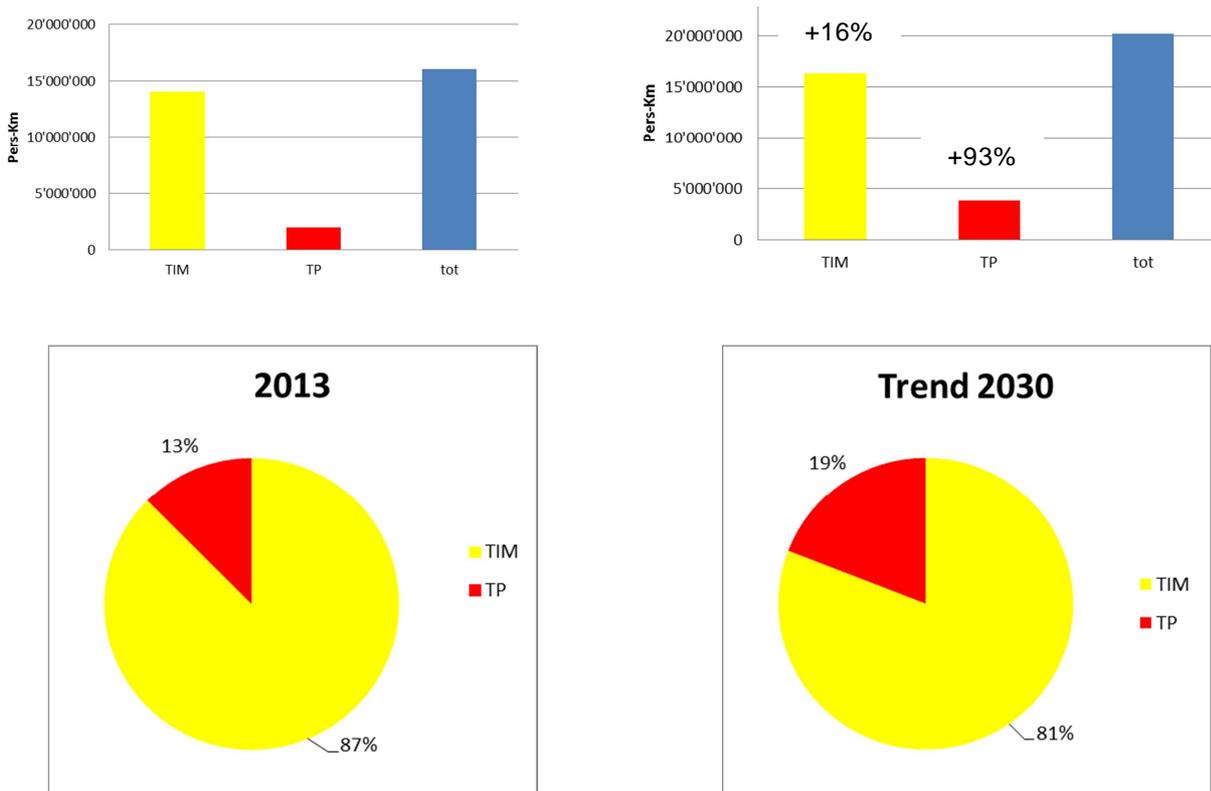


Fig. 8: Sviluppo della domanda globale di mobilità (persone-chilometri/giorno) e della ripartizione modale tra TIM e TP, fonte: modello cantonale del traffico

Le prospettive di sviluppo tenendo conto anche degli effetti della messa in esercizio delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri, indicano per i prossimi 15 anni un'ulteriore e consistente crescita della mobilità (cfr. prossimo capitolo). Senza un'estensione significativa delle attuali prestazioni, come in parte già postulato, nei Programmi di agglomerato. Il nostro Cantone sarà confrontato a fenomeni generalizzati di congestione del traffico ed a maggiori costi ambientali. In quest'ottica, il contributo dei trasporti pubblici nella gestione della crescita della mobilità diventerà in futuro ancora più importante. Il miglioramento puntuale dell'offerta esistente e un'estensione mirata delle prestazioni in funzione dei risultati dei programmi di agglomerato – che saranno oggetto di messaggi e richieste di finanziamento specifiche – potrà contribuire da un lato a diffondere i benefici del progetto AlpTransit e dall'altro a contenere i disagi sulla rete stradale.

5. SVILUPPO DELL'OFFERTA

5.1 Strategia di sviluppo dell'offerta a lungo termine (2030)

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

Questa impostazione si traduce nei principi di servizio seguenti:

- per chi non è motorizzato: assicurare un'offerta di base,
- dove c'è mercato: allestire un'offerta concorrenziale,
- dove sono presenti saturazione stradale e problemi ambientali: promuovere un'offerta mirata supplementare.

Questa strategia porterà all'orizzonte 2030 a promuovere un'offerta i cui principi sono schematizzati nella figura seguente.

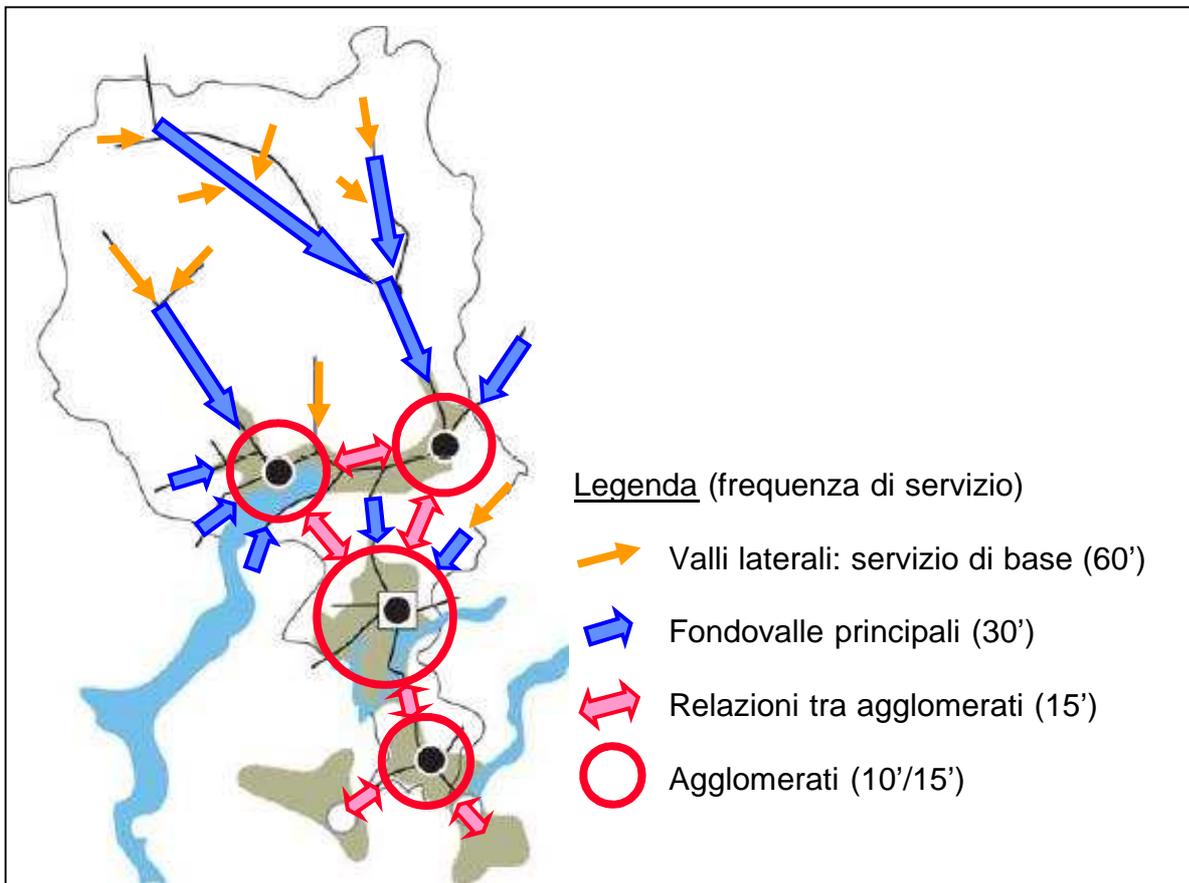


Fig. 9: Principi di servizio per la Città Ticino all'orizzonte 2030

- Le reti bus urbane all'interno degli agglomerati e il sistema tram-treno nel Luganese nonché la rete TILO tra i poli cantonali, con una cadenza ogni 10/15 minuti, si porranno quale alternativa all'automobile per la maggior parte degli spostamenti, sia sistematici sia saltuari.

- Nei fondovalle e nelle periferie, le linee regionali (il servizio ferroviario FART e il servizio su gomma) garantiranno un'offerta di principio con corse ogni 30 minuti orientata principalmente agli spostamenti sistematici (pendolari), al turismo e agli spostamenti per acquisti e svago.
- Nelle valli laterali e per le località discoste, le linee bus regionali offriranno un servizio di base con corse verso i propri centri di riferimento (frequenza massima di una corsa ogni 60 minuti), destinato essenzialmente a coprire le necessità di spostamento di chi non è motorizzato.

5.2 Progetti

I progetti nel settore dei trasporti pubblici derivano dalle misure proposte nei Programmi d'agglomerato (PA) e dalle opere attuate dalla Confederazione (progetto AlpTransit e PROSSIF). I progetti sono diversi e il loro sviluppo è previsto sull'arco dei prossimi 15 anni. La tabella seguente ne indica i principali.

Progetto	Infrastrutture nuove	Modifiche dell'offerta	Impatto sull'indennità	Entrata in vigore ¹³
FERROVIA				
Galleria di base del Gottardo, mantenimento linea montagna	Nuova linea ferroviaria	Adattamenti offerta linee TILO e bus	Aumento delle prestazioni	2017 ¹⁴
Ferrovia Mendrisio – Varese (FMV)	Nuova tratta tra Stabio e Arcisate	Estensione rete TILO fino a Varese e Malpensa	Aumento delle prestazioni	2018
S. Antonino	Nuova fermata	Adattamenti minori	Nessuno	2020
Minusio	Nuova fermata	Adattamenti minori	Nessuno	2020
Galleria di base del Monte Ceneri	Linea Alptransit con "bretella" Camorino	Treni diretti Locarno-Lugano / Linea S10 / Adattamento bus	Aumento delle prestazioni	2021
Piazza Indipendenza	Nuova fermata	Adattamenti minori	Nessuno	2022
Rete TILO	Completazione nuove infrastrutture Alptransit	Ampliamento dell'offerta sulle linee S10/S20/S40/S50	Aumento delle prestazioni	2025
Rete tram-treno del Luganese – prima tappa	Tratta Manno – Bioggio – Lugano Centro	Estensione della linea FLP in rete tram-treno / Adattamento servizio bus	Aumento delle prestazioni	2025

¹³ Generalmente i cambiamenti nell'offerta di TP avvengono una volta l'anno, la seconda domenica di dicembre con il cambio d'orario internazionale. Con la data indicata si intende l'anno d'orario.

¹⁴ Nel 2017 il nuovo servizio sulla linea di montagna del San Gottardo sarà a carico delle FFS. A partire dal 2018 esso potrà avere effetti sulle indennità a carico degli Enti pubblici, in funzione delle decisioni che la Confederazione prenderà nei prossimi mesi.

AUTOLINEE REGIONALI E URBANE				
PA del Mendrisiotto (PAM2)	Nodi d'interscambio Chiasso e Mendrisio e ottimizzazione infrastrutture attuali	Modifica delle linee regionali e urbane e potenziamento dell'offerta	Aumento delle prestazioni ¹⁵	2016
Stazione di Lugano (StazLu1)	Nuovo atrio centrale e area viaggiatori e percorsi pedonali	Adattamenti minori	Nessuno	2017
Piano dei trasporti della Regione Tre Valli	Nodo d'interscambio di Biasca	Adattamento mirato dell'offerta	Nessun aumento di prestazioni	2017
PA del Locarnese (PALOC)	Nodo intermodale di Locarno/Muralto e ottimizzazione delle infrastrutture attuali	Modifica delle linee regionali e urbane	Adattamenti minori (competenza CdS)	2018
			Aumento delle prestazioni	2021
PA del Mendrisiotto (PAM2)	Nodo intermodale di Mendrisio	Adattamenti minori	Nessuno	2019/2021
PA del Bellinzonese (PAB)	Nodo intermodale di Bellinzona	Adattamenti minori	Nessuno	2020
Stazione di Lugano (StazLu1)	Nodo di interscambio linee regionali e urbane	Adattamenti percorsi	Nessuno	2024

MODIFICHE TARIFFALI E ORGANIZZATIVE					
Progetto	Infrastrutture nuove	Modifiche dell'offerta	Impatto sull'indennità	Competenza	Entrata in vigore
Arcobaleno transfrontaliero	Nessuna	Nessuna	Da valutare	Cantone + Partner italiani	Da definire
Sistema di gestione informatizzata dell'esercizio e miglioramento dell'informazione all'utenza (SIGE)	Installazione sui veicoli ed alle fermate per l'indicazione e l'annuncio delle fermate e gli orari di transito	Nessuna	Costi di gestione e d'ammortamento nei conti delle imprese, finanziati tramite le indennità	Imprese di trasporto	A tappe (in parte già introdotto)
Progetto qualità	Nessuna	Nessuna – Implementazione di un sistema di controllo e monitoraggio della qualità dell'offerta	Da valutare	Confederazione, Cantone e IT	2016/17-2018

Tab. 7: Progetti di sviluppo del TP in Ticino

¹⁵ I costi derivanti da queste prestazioni sono inclusi nella presente richiesta di credito.

Accanto al miglioramento quantitativo dell'offerta di trasporto pubblico (corse, orari, frequenze, tempi di percorrenza) un'attenzione particolare va dedicata alla qualità. La puntualità, il rispetto delle coincidenze, il confort dei veicoli, un'informazione completa prima e durante il viaggio, la cortesia e competenza del personale sono fattori decisivi per la scelta del trasporto pubblico da parte dell'utenza (cfr. ad esempio la rete TILO e i veicoli FLIRT).

Attualmente, il controllo della qualità è affidato alle imprese di trasporto. La Confederazione, tramite l'Ufficio federale dei trasporti, ha avviato nella Svizzera orientale un progetto pilota in questo ambito con l'obiettivo, in caso di esito favorevole, di estendere a tappe il monitoraggio della qualità a tutto il territorio elvetico. Il Consiglio di Stato è favorevole all'introduzione di un sistema omogeneo di controllo della qualità per il trasporto pubblico e ha deciso, con altri Cantoni, di allinearsi all'organizzazione di programma ed alle scadenze previste dalla Confederazione.

6. BILANCIO DEL PRIMO CREDITO QUADRO QUADRIENNALE

Con il Messaggio 6524 del 30 agosto 2011 e relativo Decreto legislativo era stato stanziato per il quadriennio 2012-2015 un credito quadro di 292.2 milioni di franchi, di cui 232.0 a carico del Cantone.

Il credito comprendeva:

- i potenziamenti di offerta già decisi dal Parlamento per la rete urbana del Luganese
- i maggiori costi derivanti dall'introduzione della Comunità tariffale integrale
- i maggiori costi derivanti dall'entrata in servizio di nuove composizioni TILO FLIRT
- stime di aumenti dei costi di produzione nonché del rincaro
- maggiori oneri dovuti ad aumenti mirati delle prestazioni (modifiche non sostanziali dell'offerta ai sensi della LTPub)
- l'aumento dell'aliquota di partecipazione del Cantone al finanziamento del traffico regionale viaggiatori (da 48% a 49%)

Per contro il credito non comprendeva l'attivazione del nuovo trasporto pubblico del Bellinzonese, entrato in vigore a dicembre 2014, per il quale la decisione di competenza del Parlamento non era ancora stata presa.

La tabella seguente illustra i valori dell'indennità previsti dal Messaggio e quelli effettivi, espressi in mio CHF. Per gli anni 2012-2014 sono riportati i valori a consuntivo, per il 2015 i valori secondo i mandati di prestazione (preconsuntivo).

Anno	Credito quadro			Consuntivo			Differenza (minor spesa)		
	TI	Comuni TRV	Totale TI e Comuni	TI	Comuni TRV	Totale TI e Comuni	TI	Comuni TRV	Totale TI e Comuni
2012	55.3	14.1	69.4	50.2	13.6	63.8	-5.1	-0.5	-5.6
2013	57.3	14.9	72.2	53.2	13.9	67.1	-4.1	-1.0	-5.1
2014	58.7	15.3	74.0	52.9	13.8	66.7	-5.8	-1.5	-7.3
2015*	60.7	15.9	76.6	56.4	13.8	70.2	-4.3	-2.1	-6.4
Totale	232.0	60.2	292.2	212.7	55.1	267.8	-19.3	-5.1	-24.4

Tab. 8: Evoluzione dell'indennità nel quadriennio 2012-15 [mio CHF] e confronto con valori previsionali secondo Messaggio governativo no. 6524. * Dati 2015: preconsuntivo.

Come illustrato nella tabella, le spese effettivamente sostenute sono risultate per ognuno dei 4 anni sempre inferiori ai crediti approvati, sia per quanto riguarda i contributi del Cantone che per quelli dei Comuni. Questo risultato è stato ottenuto grazie ad una rigorosa negoziazione dei contratti di prestazione con le imprese di trasporto per rendere razionale ed efficiente la produzione dell'offerta di prestazioni, alla crescita degli introiti superiore a quanto previsto e all'incremento dell'importo globale riconosciuto dalla Confederazione per il finanziamento del trasporto pubblico regionale ("quota cantonale").

La minor spesa per il Cantone a consuntivo di circa 19 mio franchi raggiunge 23 mio considerando il costo del trasporto pubblico previsto dal PAB (3.7 mio), non incluso nel credito-quadro e realizzato nel 2015.

In sintesi, i dati presentati portano a concludere che la gestione del credito quadro è stata oculata e volta ad un impiego efficiente delle importanti risorse che lo Stato investe nello sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico.

7. CREDITO QUADRO 2016-2019

7.1 Condizioni quadro di riferimento

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

- aliquote di partecipazione finanziaria:
 - indennità del traffico regionale viaggiatori (TRV):
Confederazione: 56%
Cantone: 44%, di cui il 27.5% a carico dei Comuni;
 - indennità per l'infrastruttura delle imprese ferroviarie private (FART, FLP) a carico del fondo FAIF (cfr. capitolo 2.3) e non del credito quadro.
- quota cantonale (cioè importo lordo in franchi riconosciuto dalla Confederazione per l'indennità nel TRV) per il 2016-2019: importi previsti come da comunicazione UFT del 13 luglio 2015, indicati con riserva dell'approvazione dei preventivi da parte delle Camere federali;
- nuovo sistema dei prezzi delle tracce valido dal 2017 (senza fattore usura);
- tasso IVA (8%) e tasso di riduzione della deduzione dell'imposta precedente (3.8% dal 1° gennaio 2017);
- evoluzione degli introiti secondo pianificazione delle imprese, sulla base delle tariffe in vigore nel 2015, con l'aggiunta delle misure tariffali descritte nel prossimo capitolo.

Alla base della quantificazione del credito quadriennale sono state formulate le seguenti ipotesi:

- volume delle prestazioni d'offerta allo stato 2015, con l'aggiunta della nuova offerta di TP del Mendrisiotto (TP PAM2) approvata dal Parlamento con Decreto legislativo del 22 giugno 2015;
- base dati del primo anno del credito quadro: preventivo dello Stato 2016 (stato agosto 2015), allestito sulla base delle offerte inoltrate dalle imprese di trasporto;
- base dati dal 2017 al 2019: pianificazione finanziaria secondo i parametri citati nel presente capitolo, a parità di prestazioni;
- aumento annuale dei costi per modifiche non sostanziali delle prestazioni (aumenti mirati): +1% nel 2017, +2% nel 2018, +3% nel 2019;
- rincaro: +0.25% per il 2017, +0.50% per il 2018 e +0.75% per il 2019, come da indicazione della Sezione delle finanze (scritto del 8.10.2015 concernente il PF di gestione corrente 2017-19). L'aggiornamento del credito al rincaro si fonda sull'articolo 25, cpv. 4 della "Legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato";
- voci di spesa minori delle imprese di trasporto senza modifica delle prestazioni (es.: impianti di sicurezza, misure sui veicoli);
- misure tariffali: +3% nel 2017 (aumento tariffale nazionale per coprire aumento costo tracce di 100 mio CHF nel quadro del FAIF), +4% nel 2018 (aumento in concomitanza con l'incremento d'offerta indotto dall'apertura della FMV a regime)¹⁶
- stipula di convenzioni di lungo termine con alcune imprese di trasporto.

¹⁶ Questa misura è stata considerata nella valutazione del credito quadro ma verrà messa in atto unicamente se la FMV aprirà come da previsione attuale.

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

- indennità per linee locali ai sensi della LTPub (di competenza comunale);
- indennità per servizi di trasporto pubblico notturno non integrati nelle corse di linea (Nottambus, Capriasca Night Express, ecc.);
- investimenti per infrastrutture (fermate TILO, posteggi P+R, veicoli, ecc.);
- indennità per facilitazioni tariffali (titoli di trasporto della Comunità tariffale Arcobaleno);
- costi per la promozione del trasporto pubblico al di fuori di quanto attuato dalle imprese;
- costi del trasporto allievi al di fuori delle corse di linea.

7.2 Quantificazione del credito quadro

In base alle condizioni quadro di riferimento ed alle ipotesi indicate, l'evoluzione per i prossimi quattro anni si presenta come segue (cifre espresse in mio CHF):

Anno	Indennità costo non coperto	Ripartizione credito-quadro [mio CHF]				
		CH	TI	Comuni TRV	Totale TI e Comuni TRV	Comuni TP urbano
2016	135.5	51.0	55.2	15.6	70.8	13.7
2017	137.8	51.2	56.3	15.6	71.9	14.7
2018	139.0	51.5	57.0	16.0	73.0	14.6
2019	142.6	53.0	58.3	16.4	74.7	14.8
Tot 2016-19	554.9	206.7	226.8	63.6	290.4	57.8

Tab. 9: Evoluzione credito-quadro nel quadriennio 2016-19 [mio CHF] e differenza con il quadriennio precedente.

Il fabbisogno finanziario nel quadriennio 2016-2019 per le indennità di trasporto alle imprese ammonta quindi per il Cantone complessivamente a **226.8 milioni di franchi netti**.

Le cifre del credito quadro considerano separatamente l'introito previsto dalla riscossione della tassa di collegamento poiché il suo gettito, vincolato al finanziamento dell'offerta di trasporto, sarà contabilizzato su uno specifico conto di entrata della Sezione della mobilità.

Con l'impostazione contabile attualmente in vigore, il Cantone incassa dai Comuni la loro partecipazione all'indennità per il traffico regionale viaggiatori (TRV) e la versa alle imprese di trasporto: l'importo lordo del credito quadriennale ammonta quindi a **290.4 milioni di franchi** (quota Cantone + quota Comuni TRV). L'importo di **63.6 milioni di franchi** viene considerato contabilmente quale entrata per il Cantone.

La partecipazione comunale al trasporto pubblico urbano è versata dai Comuni direttamente alle imprese.

Il credito indicato non comprende importi per i nuovi progetti (cfr. anche capitolo 5.2) che rappresentano modifiche sostanziali dell'offerta ai sensi della LTPub. Questi saranno sottoposti separatamente all'approvazione del Parlamento al momento in cui avranno raggiunto il necessario grado di maturazione. Citiamo in particolare:

- le nuove prestazioni con l'apertura a regime completo della Ferrovia Mendrisio-Varese/Malpensa,
- l'offerta della linea di montagna del Gottardo con l'apertura del tunnel di base del Gottardo, nel caso in cui la Confederazione decidesse per l'inserimento di questa tratta nel traffico regionale viaggiatori beneficiario di indennità.

La gestione delle prestazioni esistenti, l'aumento mirato delle stesse ed i futuri progetti per l'estensione della rete dei trasporti pubblici nonché il controllo e il miglioramento della qualità comportano un notevole impegno in termini di risorse umane per il servizio competente. Il Consiglio di Stato non prevede tuttavia di far capo ad un aumento dell'organico dell'Amministrazione cantonale.

8. PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

8.1 Relazioni con il Piano Direttore

L'impegno finanziario del Cantone per la copertura dei costi di gestione corrente delle imprese di trasporto pubblico non coperti dalle entrate, oggetto del presente messaggio, è in sintonia con gli obiettivi pianificatori cantonali del Piano Direttore (PD) adottati dal Parlamento il 26 giugno 2007 e con le schede di coordinamento approvate da questo Consiglio il 20 maggio 2009.

In effetti, le schede del PD (da M1 fino a M8) contemplate nell'ambito tematico denominato "Mobilità", promuovono la realizzazione di una rete di trasporto pubblico integrata moderna, funzionale e sicura, obiettivo inattuabile senza la copertura finanziaria delle spese di gestione sostenute dalle imprese di trasporto per realizzare le prestazioni necessarie.

8.2 Relazioni con le Linee Direttive

Il credito-quadro è in sintonia con gli obiettivi fissati nelle Linee direttive per il periodo 2012-2015 (terzo aggiornamento del mese di febbraio 2015), all'area d'intervento prioritario "Energia, ambiente e territorio", scheda no. 29 "Territorio – mobilità efficiente".

Le nuove Linee Direttive 2016-2019, in fase di allestimento, confermeranno questi indirizzi di medio termine.

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

8.3 Relazioni con il Piano Finanziario

Il credito richiesto con il presente Messaggio è compreso nei dati del Piano finanziario di gestione corrente 2016-2018 allestito nell'ottobre 2014 e contenuto nel Rapporto al Gran Consiglio sul terzo aggiornamento delle Linee direttive e del Piano finanziario 2012-2015 di febbraio 2015.

La spesa complessiva pari a 290.4 milioni di franchi è prevista nel Piano finanziario di gestione corrente nel CRB 767 (Sezione della mobilità), conto 36340016 (contributi alle imprese di trasporto). La quota a carico dei Comuni è prevista nel medesimo CRB, conto di ricavo 46320014 (contributi comunali imprese di trasporto) per un importo di 63.6 milioni di franchi.

La partecipazione federale è stata indicata in funzione delle attuali basi legali, dello stato attuale dei lavori di pianificazione e delle informazioni disponibili.

Per la partecipazione comunale è stata considerata l'aliquota del 27.5% sul TRV, conformemente a quanto previsto nel Messaggio sul preventivo 2016.

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

9. CONCLUSIONE

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

Alla luce degli sviluppi prospettati questo impegno non solo va mantenuto ma andrà intensificato in modo mirato per integrare e diffondere le opportunità che si delineano con l'apertura della galleria di base del San Gottardo e successivamente del Monte Ceneri.

In ossequio all'articolo 29, capoversi 5 e 6 della Legge cantonale sui trasporti pubblici, il Consiglio di Stato invita dunque il Parlamento ad approvare lo stanziamento d'un credito quadro di 290.4 milioni di franchi, di cui 226.8 milioni quale quota netta a carico del Cantone, per l'indennizzo dei costi non coperti delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2016-2019.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, N. Gobbi

Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un credito quadro di 290,4 milioni di franchi, di cui 226,8 milioni a carico del Cantone, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2016-2019

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 4 novembre 2015 n. 7140 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

¹È stanziato un credito quadro di 290,4 milioni di franchi, di cui 226,8 milioni quale quota netta a carico del Cantone e 63,6 milioni quale quota a carico dei Comuni, destinato al finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico nel Cantone Ticino per il periodo 2016-2019.

²È data competenza al Consiglio di Stato di suddividere il credito quadro del quadriennio in singoli crediti d'impegno annuali.

³Il credito è iscritto annualmente al conto di gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

Articolo 2

I contributi a carico dei Comuni sono iscritti annualmente alla corrispondente voce di ricavo corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

Articolo 3

L'aggiornamento del credito a seguito di eventuali cambiamenti delle condizioni quadro di riferimento di cui al capitolo 7.1 del messaggio xxx n. xxx sono di competenza del Consiglio di Stato.

Articolo 4

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, questo decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.