

Repubblica e Cantone Ticino  
Consiglio di Stato  
Piazza Governo 6  
Casella postale 2170  
6501 Bellinzona  
telefono +41 91 814 43 20  
fax +41 91 814 44 35  
e-mail can-sc@ti.ch

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dei trasporti  
Divisione finanziamento  
3003 Berna

e-mail: [konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)  
[christoph.herren@bav.admin.ch](mailto:christoph.herren@bav.admin.ch)

### Consultazione sulla riforma TRV: presa di posizione del Cantone Ticino

Gentili signore,  
Egregi signori,

in data 17 aprile 2019 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante la riforma del traffico regionale viaggiatori (modifica della Legge sul trasporto di viaggiatori). Vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Abbiamo preso atto del rapporto esplicativo e in allegato vi trasmettiamo il questionario debitamente compilato come richiesto.

Il trasporto pubblico è un elemento centrale della politica territoriale e ambientale svizzera così come del nostro Cantone.

Negli scorsi anni esso ha conosciuto un rilancio importante ed è chiamato a garantire buoni allacciamenti per tutte le regioni e le località. Questo lavoro di sviluppo va proseguito anche nel prossimo futuro.

Il sistema di gestione, ordinazione delle prestazioni e finanziamento del traffico regionale di viaggiatori ha dato prova di buon funzionamento. Con la riforma oggetto di consultazione l'intenzione è quella di confermare il sistema migliorandolo laddove con il tempo sono emerse nuove necessità.

Il nostro Cantone ha avuto modo di accompagnare i lavori di preparazione di questa riforma ed è convinto che porterà vantaggi per tutti gli attori coinvolti e sostiene quindi le intenzioni del Consiglio federale.

Per quanto concerne i due nuovi modelli posti in consultazione ci esprimiamo favorevolmente sulla variante "ottimizzazione". Riteniamo che tale soluzione porti al raggiungimento degli obiettivi garantendo una supervisione e una collaborazione da parte della Confederazione anche sull'importante settore autobus e non solo in ambito ferroviario.

La suddivisione della competenza del servizio di trasporto pubblico secondo il modo di trasporto come previsto dalla variante "separazione parziale" non trova il nostro consenso. Essa si basa su un criterio che non è rappresentativo della realtà. Ci sono linee ferroviarie che servono località e tratte meno importanti rispetto a linee autobus che verrebbero invece, secondo il modello proposto, lasciate interamente ai Cantoni. I contributi finanziari garantiti dalla Confederazione ai Cantoni sarebbero basati su una situazione di partenza corretta (quella attuale) ma conoscerebbero con il tempo un'inevitabile distorsione dovuta alle scelte dei singoli Cantoni e all'evoluzione dell'offerta non permettendo più così di rispondere all'obiettivo di garantire collegamenti di base adeguati in tutta la Svizzera.

Gradiscano, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

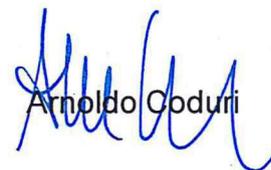
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Christian Vitta

Il Cancelliere:



Arnoldo Coduri

Allegato: questionario

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet



# Consultazione sulla riforma TRV

N. registrazione/dossier: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

## Questionario

Parere trasmesso da:

<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone
<input type="checkbox"/>	Partiti politici
<input type="checkbox"/>	Organizzazione mantello dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna
<input type="checkbox"/>	Organizzazione mantello del settore economico
<input type="checkbox"/>	Organizzazione esterna al settore dei TP
<input type="checkbox"/>	Organizzazione del settore dei TP
<input type="checkbox"/>	Imprese di trasporto concessionarie <input type="checkbox"/> con linee ferroviarie o impianti a fune indennizzati dalla Confederazione <input type="checkbox"/> con autolinee o linee di battelli indennizzate dalla Confederazione <input type="checkbox"/> senza indennità della Confederazione secondo la LTV
<input type="checkbox"/>	Comunità tariffaria
<input type="checkbox"/>	Altro
Mittente:  Cantone Ticino	

Rispedire il questionario, se possibile compilato in formato *Word* (\*.doc oder \*.docx), a [christoph.heren@bav.admin.ch](mailto:christoph.heren@bav.admin.ch).

## Domande di fondo

1. La riforma richiesta nella mozione è fundamentalmente necessaria?

SI       NO

Osservazioni: -.-

2. Sostenete gli obiettivi della riforma? Secondo che ordine di priorità?

SI       NO

Osservazioni: - Procedura di ordinazione semplificata e armonizzata  
- Ripartizione compiti / responsabilità chiara e funzionale (Confederazione/Cantone)  
- Il finanziamento è affidabile, calcolabile e stabilizzato

3. Con l'avamprogetto vengono raggiunti gli obiettivi della riforma?

SI       NO

Osservazioni: Rimangono ancora alcuni punti aperti, tra cui l'interfaccia con la lunga percorrenza, la ripartizione/procedure e gli strumenti (sistema informatico).

### A) Decisioni di principio sul sistema

4. Domande sulla variante "cantonalizzazione":

a) il respingimento della variante "cantonalizzazione" è giustificato?

SI       NO

Osservazioni: Questa variante è in contraddizione con il TP svizzero che rappresenta un unico sistema efficiente e coordinato tra vari vettori di trasporto (treni, bus, battelli, impianti a fune).

b) La questione deve essere ripresa nell'ambito del progetto generale "Ripartizione dei compiti II"?

SI       NO

5. Le nuove possibilità di finanziamento delle innovazioni nel settore dei TP sono adeguate e sufficienti?

SI       NO

Osservazioni: Costituire un fondo per le innovazioni è sicuramente interessante e positivo; il volume del finanziamento da erogare (al momento indicato in CHF 5 mio annui) è sicuramente da approfondire definendo in funzione dei progetti, degli obiettivi e delle tempistiche. L'importo previsto ci sembra a livello nazionale abbastanza esiguo.

6. La precisazione dell'impiego delle eccedenze va nella giusta direzione come incentivo per le imprese di trasporto?

SI ?     NO

Osservazioni: Viene in gran parte confermato lo status quo dove eventuali utili devono essere messi a riserva per le linee TRV. Nel nostro Cantone lo stesso principio vale anche per linee non cofinanziate dalla Confederazione sulla base della legge cantonale.

7. Nel dimensionare il proprio co-finanziamento di offerte che vanno oltre quella di base, la Confederazione dovrebbe applicare maggiori criteri economici?

SI       NO

Osservazioni: L'ordinazione congiunta (Confederazione e Cantoni) e un benchmarking a livello nazionale dovrebbero permettere una spesa oculata per le prestazioni del TP. Tuttavia, per quanto concerne le linee di autobus sono preferibili criteri economici per gruppo di linea (comparto) e non più per singole linee come oggi. Resta inteso che l'offerta da parte delle IT va presentata sempre nel dettaglio per singola linea.

8. Bisogna introdurre un sistema di benchmarking applicabile sul piano nazionale per tutte le linee TP ordinate?

SI       NO

Osservazioni: Con un sistema riconosciuto a livello nazionale ci sarebbe più omogeneità nelle valutazioni finanziarie. Vanno comunque tenute in conto le considerazioni di cui sopra (pto 7).

## **B) Scelta e definizione delle varianti**

9. Quale variante preferite "ottimizzazione" o "separazione parziale"?

Variante "ottimizzazione"     Variante "separazione parziale"     Nessuna delle due

Osservazioni: La variante "separazione parziale" si basa su un criterio (quello del modo di trasporto) arbitrario e non rappresentativo dell'effettiva offerta (ci sono linee ferroviarie di importanza inferiore a linee bus nella medesima regione) compromettendo così l'obiettivo di un sistema omogeneo e adeguato per tutta la Svizzera. La proposta di un contributo forfettario della Confederazione per tutte le linee autobus basato sull'aggiornamento di un indice che non considera il territorio e l'utenza servita nonché l'offerta TRV non è condivisa.

10. Avete proposte di miglioramento per la variante "ottimizzazione"?

SI       NO

Se sì, quali?    -.-

11. Domande sulla variante “separazione parziale”

a) Avete proposte di miglioramento per la variante “separazione parziale”?

SI      X    NO

Proposte di miglioramento: -.-

b) Sostenete l'autonomia dei Cantoni proposta secondo il principio di sussidiarietà con diverse disposizioni federali sussidiarie?

SI      X?    NO

Osservazioni: Non sosteniamo la variante “separazione parziale”

c) Siete d'accordo con la forma del contributo federale?

SI      X    NO

Osservazioni: Il contributo federale attuale rispecchia l'effettiva offerta e domanda. Con un contributo forfettario, negli anni si creerebbe una situazione disomogenea e non più coerente con gli obiettivi del TRV. Ad esempio in Ticino dal 2021 è previsto un potenziamento importante dell'offerta per offrire un servizio analogo alle altre regioni svizzere, ma esso non sarebbe adeguatamente finanziato dalla Confederazione.

**C) Altre osservazioni**

12. Vi sono tematiche che dovrebbero essere analizzate o riformate?

X    SI          NO

Osservazioni: Cfr. 3) soluzione (informatica) comune per registrare i dati delle offerte da implementare al più presto, con ev. possibilità di inserire anche le linee non ordinate congiuntamente con la Confederazione così da disporre di tutte le informazioni in un unico sistema.

Cfr. 7) I meccanismi di cofinanziamento (Confederazione per TRV nel settore autobus) dovrebbero essere esplicitati e soprattutto impostati in funzione dell'offerta/domanda per comparto. Per quanto attiene la rappresentazione contabile dovrebbero essere esposti i costi/ricavi per singola linea. Inoltre, nell'applicazione dei meccanismi di redditività minima e della matrice per determinare le coppie di corse cofinanziabili risp. l'eccedenza d'offerta è opportuno definire dei comparti per evitare risultati indesiderati e non auspicati nemmeno dal legislatore.

Lo stesso vale per la determinazione della “funzione di collegamento”: il minimo di 100 abitanti dovrebbe valere per l'insieme delle frazioni o paesi serviti, e non per singolo nucleo (ad esempio sponda destra Valle di Muggio linea 62.521).