

Sui binari e sulle strade del Ticino



foto Tl-press / Francesca Agosta

La rete delle Ferrovie Federali Svizzere, che in Ticino risale in gran parte ad oltre 120 anni fa, svolge a tutt'oggi un ruolo importante. È in ogni modo indubbio che solo con la realizzazione delle gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri come pure del servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia essa potrà recuperare quote di mercato rispetto alla strada. Strada che, malgrado la chiusura della galleria del San Gottardo per ca. 2 mesi, ha fatto registrare un nuovo ulteriore aumento del traffico nel settore di maggior carico, ossia tra il Luganese ed il Mendrisiotto. Ciò a dimostrazione del fatto che buona parte del traffico sulle strade del Cantone è prodotta "in casa".



**Maurizio Giacomazzi,
Sezione dei Trasporti, DT**

Da ormai 30 anni il Cantone, in collaborazione con la Confederazione, segue costantemente l'evoluzione del traffico sulla rete stradale in Ticino e ne pubblica annualmente i dati. Da qualche tempo, in linea con la politica integrata dei trasporti, si vorrebbero pubblicare parallelamente anche i dati relativi al trasporto pubblico. Tuttavia, a differenza dei conteggi stradali, che prevedono la registrazione ora per ora del traffico (almeno nei posti di conteggio fisso), i rilievi dell'utenza sul trasporto pubblico sono ancora saltuari e in alcuni casi hanno un grado di precisione insufficiente per delle statistiche di dettaglio. Questo è dovuto in particolare alle modalità di rilievo, per ora ancora in gran parte manuali, come sulla rete FFS. Grazie a ciò, d'altro canto, è però possibile raccogliere anche altre informazioni, come ad esempio l'origine e la destinazione degli spostamenti che avvengono sulla rete FFS.

Abbiamo dunque ritenuto interessante fornire anche un quadro generale dell'utenza su ferrovia. La rete FFS risale in gran parte a più di 120 anni fa, tuttavia essa svolge un ruolo importante a livello internazionale, nazionale e regionale, come si potrà vedere dalle cifre. È in ogni modo indubbio che la realizzazione delle gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri, come pure del servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia

(v. l' articolo a p. 25), daranno un importante impulso e permetteranno di recuperare quote di mercato rispetto alla strada, che ha visto i suoi principali sviluppi negli anni '70-'80 con la realizzazione dell'asse autostradale nord-sud.

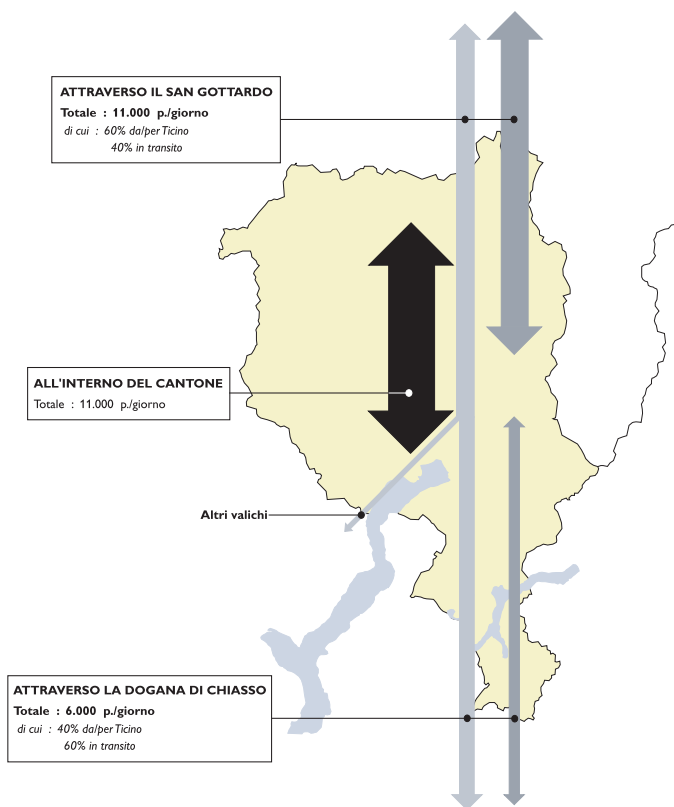
L'utenza attuale su ferrovia

Per le considerazioni relative all'utenza è importante inquadrare l'offerta ferroviaria. Sull'asse nord-sud circola un treno Intercity all'ora tra Zurigo/Basilea e Milano e viceversa, con fermate solo a Bellinzona, Lugano e Chiasso. A questo si aggiunge un treno diretto all'ora Zurigo/Basilea-Bellinzona-Lugano con fermate supplementari, sul lato ticinese, nelle stazioni di Airole, Faido e Biasca e che prosegue come regionale (fermata in tutte le stazioni) tra Lugano e Chiasso. Un treno regionale circola ogni ora tra Bellinzona e Lugano. In certe ore, al posto dell'Intercity, viaggia il treno "Cisalpino", che permette in particolare di raggiungere Milano da Lugano in un'ora, contro l'ora e mezza degli Intercity convenzionali.

Sull'asse Bellinzona-Locarno, circola praticamente un treno ogni mezz'ora: un treno all'ora effettua fermate solo nelle stazioni intermedie di Giubiasco, Cadenazzo e Tenero, mentre l'altro ferma ovunque.

«A differenza dei conteggi stradali, i rilievi dell'utenza sul trasporto pubblico sono ancora saltuari.»

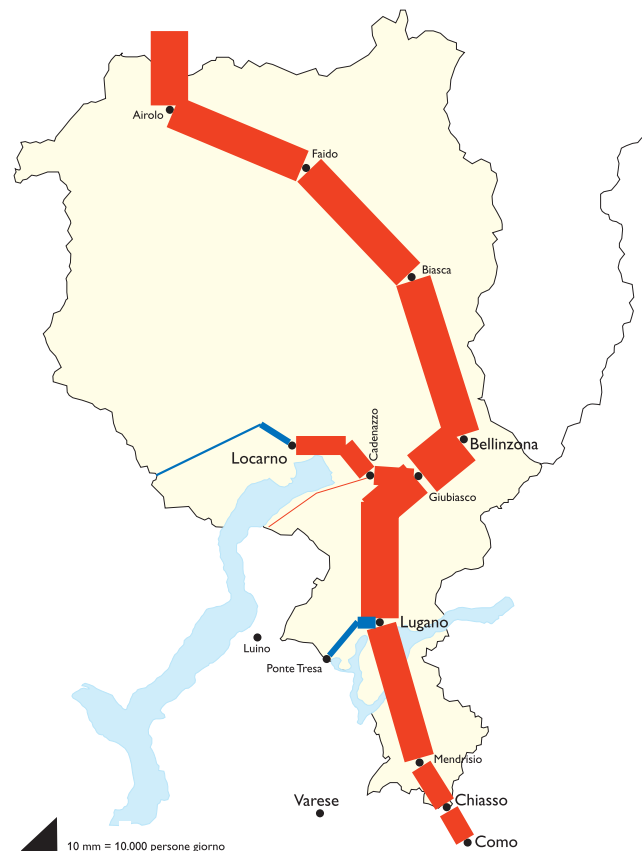
A Ferrovie, flussi di passeggeri nelle due direzioni durante i giorni feriali¹



¹ Le quantificazioni della cartina, ricavate dai più recenti dati disponibili, riflettono le dimensioni attuali dei flussi.

Fonte: Gruppo di lavoro TI-FFS - Documento di lavoro, marzo 2000.
DATEC, Servizio per lo studio dei trasporti - Alpen-und Grenzquerender Personenverkehr 1996 (A+GQPV 96). Conteggi Sezione dei Trasporti.

B Ferrovie, carico giornaliero¹



¹ Le quantificazioni della cartina, ricavate dai più recenti dati disponibili, riflettono le dimensioni attuali del carico giornaliero.

Fonte: Censimenti del traffico Sezione dei Trasporti ottobre 1998;
Alpen-und Grenzquerender Personenverkehr 1996, GS UVEK.

La domanda complessiva

Attualmente, in un giorno ferial medio, la rete FFS in Ticino è interessata da ca. 25.000 spostamenti (v. fig. A). La parte preponderante, e più precisamente 11.000 spostamenti al giorno (44% del totale), è determinata dal traffico regionale, ossia da viaggi all'interno del Ticino stesso. Importanti, con 9.000 utenti al giorno (36%), le relazioni con l'esterno (nord delle Alpi e Italia). I viaggiatori in transito sono invece meno del 20% del traffico complessivo, ossia 4.500 ca. al giorno.

È pure interessante constatare che il 60% del traffico che attraversa il San Gottardo arriva, rispettivamente parte dal Ticino. Il nostro Cantone rappresenta dunque il bacino d'utenza principale per i treni a lunga percorrenza. D'altro canto i viaggiatori tra Ticino e l'Italia sono relativamente pochi, malgrado un potenziale sicuramente elevato. Ciò

può essere spiegato in primo luogo con l'offerta, assai scadente, dei treni tra il Ticino e Milano (vedi le attese di quasi 20' minuti a Chiasso per gli IC e la mancanza di collegamenti serali) e con la mancanza di un servizio regionale transfrontaliero.

Il carico sulle singole tratte

Le tratte più cariche si riscontrano evidentemente lungo l'asse nord-sud, dove si sovrappongono le diverse componenti di traffico: quello da/per il Ticino, predominante tra Airolo e Bellinzona, quello regionale, in particolare tra Bellinzona e Mendrisio, e quello in transito (v. fig. B). Tra Airolo e Lugano i passeggeri variano tra le 10.000 e le 11.000 unità (carico medio in un giorno ferial), per poi scendere fino a 6.000 al confine di Chiasso.

Tra Bellinzona e Locarno, dove la componente di traffico di transito è pressoché

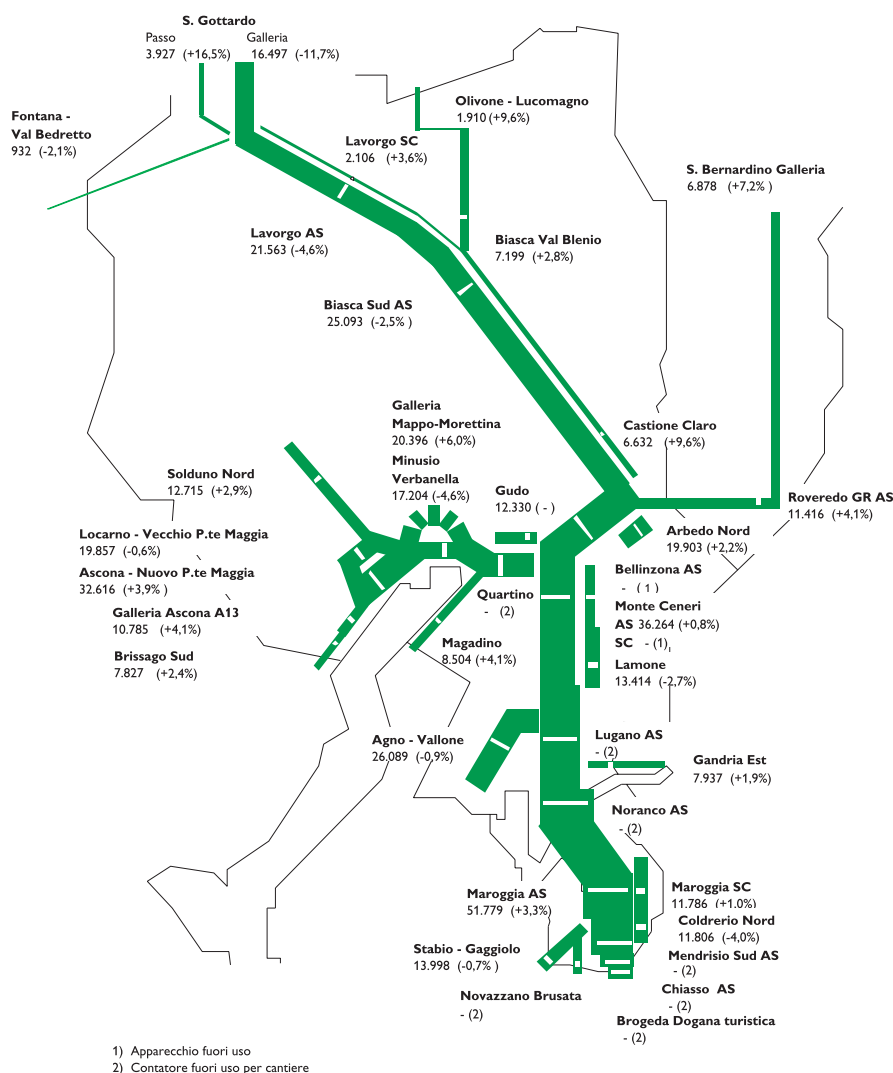
inesistente, il carico della linea in sezione è di 5.000-6.000 passeggeri al giorno.

Oltre alle FFS, svolgono un ruolo non trascurabile anche le ferrovie a scartamento ridotto della FLP e delle FART. La prima nella sezione di maggior carico trasporta ca. 3.500 utenti al giorno, mentre la seconda attorno ai 1.900.

Il traffico su strada nel 2001

Occorre innanzitutto precisare che il traffico attraverso le gallerie ed i valichi alpini nel 2001 è stato condizionato dal grave incidente occorso il 25 ottobre nella galleria del San Gottardo, che ne ha comportato la chiusura completa fino al 20 dicembre. Soprattutto nelle Tre Valli e nella Mesolcina i dati risultati dai conteggi non permettono di trarre delle conclusioni sull'evoluzione naturale del traffico.

«La parte preponderante (44%) del traffico ferroviario è determinata da viaggi all'interno del Ticino.»



ferroviaria tra il Ticino e la Lombardia, per nulla adeguata all'effettivo potenziale.

Per quanto riguarda il resto del Cantone è difficile fare delle considerazioni generali sull'evoluzione.

Nel Mendrisiotto i dati disponibili sono insufficienti per una valutazione oggettiva, soprattutto per quel che concerne il traffico transfrontaliero. Alla dogana del Gaggiolo, dove sono transitati 13.998 veicoli al giorno, si è registrata una lieve flessione del traffico (-0,7%); d'altro canto mancano i dati degli altri valichi verso l'Italia, come ad esempio quello di Novazzano Brusata, che l'anno precedente, quando erano stati contati 7.323 veicoli al giorno, aveva fatto registrare un incremento del traffico di addirittura il 10%.

Nel Luganese è diminuito leggermente il traffico al Vallone d'Agno (-0,9%) attestando sui 26.089 veicoli al giorno. Alla dogana di Gandria, dove tuttavia si registra un traffico ben inferiore (7.937 veicoli al giorno), il traffico è aumentato dell'1,9%.

Nel Bellinzonese, ad Arbedo Nord si è registrato un traffico giornaliero medio di 19.903 veicoli al giorno, ossia il 2,2% in più rispetto all'anno precedente. A Castione-Claro l'importante incremento del 9,6% del traffico potrebbe essere spiegato con uno spostamento dall'autostrada alla cantonale.

Nel Locarnese in generale c'è stato un aumento del traffico. Degno di nota è lo spostamento di traffico da Minusio Verbanella (-4,6%; 17.204 veicoli al giorno) alla galleria Mappo-Morettina (+6,0%; 20.396 veicoli al giorno). Complessivamente in queste due sezioni il traffico è aumentato dello 0,9%.

La chiusura della galleria del San Gottardo non ha invece influito più di quel tanto sull'evoluzione del traffico nel resto del Cantone. Ad esempio sull'autostrada, in corrispondenza di Maroggia sono transitate in media 51.779 veicoli al giorno, facendo registrare un ulteriore incremento del traffico del 3,3%, superiore a quello registrato l'anno precedente (+2,2%; v. fig. C). Anche sulla parallela strada cantonale, con 11.786 veicoli al giorno, il traffico è aumentato anche se in misura minore (+1,1%); complessivamente in questa sezione il traffico è aumentato del 2,8%. Ciò dimostra che a incidere sulla situazione viaria all'interno del Cantone è soprattutto il traffico prodotto "in casa".

Benché, a causa di cantieri, vari contato-

ri lungo la A2 siano rimasti fuori uso per lungo tempo e di conseguenza l'Ufficio Federale delle Strade non ha potuto fornire il dato del traffico giornaliero medio, risulta comunque evidente come le tratte a sud di Lugano siano le più cariche (a Noranco già nel 1999 si registravano in media 53.411 veicoli al giorno). Al San Gottardo invece il traffico è ca. solo un terzo di tale valore.

L'andamento del carico sull'asse nord-sud stradale si differenzia dunque assai da quello della ferrovia che vede un importante calo di passeggeri a sud di Lugano. Anche se alla base di questa divergenza tra strada e ferrovia ci sono certamente anche altri fattori, quali ad esempio la diversa struttura degli spostamenti, questo è comunque un indizio sulla assai carente offerta

«Risulta evidente come le tratte a sud di Lugano siano le più cariche; al San Gottardo invece il traffico è circa solo un terzo di tale valore.»