



foto Ti-press / Gabriele Putzu

# La Comunità tariffale Ticino e Moesano

Un bilancio dei primi 5 anni e i nuovi progetti



Claudio Blotti,  
Sezione dei trasporti, DT

L'attuale offerta di trasporto in Ticino, caratterizzata dal servizio ferroviario, che rappresenta la spina dorsale, dai servizi urbani operanti negli agglomerati e da quelli regionali attivi nel resto del Cantone, registra nel complesso una discreta domanda di trasporto. Oltre a un buon numero di utenti giornalieri occasionali, nel 2001 sono stati ben 24.500 i titolari di un abbonamento Arcobaleno della Comunità tariffale Ticino e Moesano (CTM) a spostarsi quotidianamente con i mezzi pubblici. Il titolo di trasporto del-

la Comunità costituisce, unitamente alle misure proposte nei Piani regionali dei trasporti e ai progetti di carattere sovra-regionale, la premessa per offrire almeno in parte un'alternativa all'uso dei veicoli individuali, responsabili degli eccessivi carichi inquinanti per l'ambiente. Sulla scorta dei risultati conseguiti sin dalla sua introduzione, il Consiglio di Stato, previa approvazione del Gran Consiglio, ha deciso di estendere la Comunità tariffale anche ai biglietti singoli e alle carte per più corse con il cambiamento d'orario 2005.

Il sistema dei trasporti pubblici in Ticino si fonda su tre elementi principali:

1. la "spina dorsale" ferroviaria costituita dalla linea Basilea/Zurigo - Bellinzona - Lugano/Milano e Bellinzona-Locarno. Essa svolge una funzione primordiale nel garantire i collegamenti internazionali, nazionali e regionali;
2. i servizi urbani che, con frequenze elevate, si concentrano nei quattro agglomerati cantonali (Lugano, Bellinzona, Locarno e Chiasso-Mendrisio). Essi concorrono

in maniera decisiva a contenere l'impatto ambientale e a ridurre la pressione su una rete stradale molto carica;

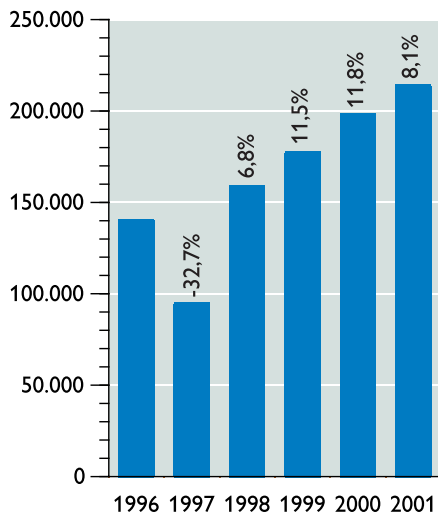
3. i servizi regionali, che rappresentano il punto di confluenza e distribuzione dell'utenza dai nuclei urbani e regionali alla periferia e viceversa. Essi collegano gran parte delle località del Cantone garantendo un'offerta di base a tutta la popolazione.

I servizi sono svolti dalle seguenti imprese: Autolinee Bleniesi, Autolinea Mendri-

siense, Autolinee Regionali Luganesi, Autopostale Ticino-Moesano, Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi, Ferrovie Federali Svizzere, Ferrovia Lugano-Ponte Tresa, Funicolare Monte Brè, Funicolare Madonna del Sasso, Società di Navigazione del Lago di Lugano, Navigazione Lago Maggiore e Trasporti Pubblici Luganesi.

La domanda di trasporto è ripartita in modo relativamente equilibrato su tutte le categorie di servizi. Gran parte degli spostamenti avvengono in direzione, rispettiva-

## A Vendita abbonamenti mensili, 1996 e Arcobaleno dal 1997



mente in provenienza dagli agglomerati urbani. Le linee nelle zone periferiche e nelle valli assolvono un compito fondamentale nel collegare i diversi agglomerati e poli regionali.

Per un apprezzamento generale della domanda nel settore del trasporto pubblico si osserva che:

- circa un quinto delle economie domestiche ticinesi non dispone di un'autovettura;
- circa uno spostamento su dieci avviene in

Ticino con i mezzi pubblici; se si considerano i movimenti pendolari, un pendolare su cinque si reca al lavoro con i mezzi pubblici;

- quotidianamente circa 42.000<sup>1</sup> utenti utilizzano i servizi negli agglomerati urbani; circa 35.000 si spostano sui servizi regionali (senza FFS);
- ogni giorno circa 11.000 persone utilizzano i servizi regionali delle FFS per spostamenti all'interno del Cantone;
- in media circa 11.000 viaggiatori attraversano quotidianamente il San Gottardo con il treno; di essi circa il 60% è diretto dalla Svizzera interna al Ticino o viceversa, e fa capo, in buona parte, ai servizi urbani e regionali per raggiungere la destinazione finale.
- circa 24.500 persone si spostano quotidianamente con l'abbonamento Arcobaleno della CTM. Di questi utenti, il 60% rientrano nella categoria giovani (sino a 25 anni) ed il 40% in quella adulti. Nella categoria giovani figurano 2.900 allievi

delle scuole medie nonché molti studenti delle scuole medie superiori che giornalmente.

Il trasporto pubblico è altresì al servizio della mobilità turistica; un efficiente servizio di base sulle linee regionali e un servizio più intenso nelle zone urbane può rappresentare un mezzo di promozione non indifferente per un turismo rispettoso del nostro territorio.

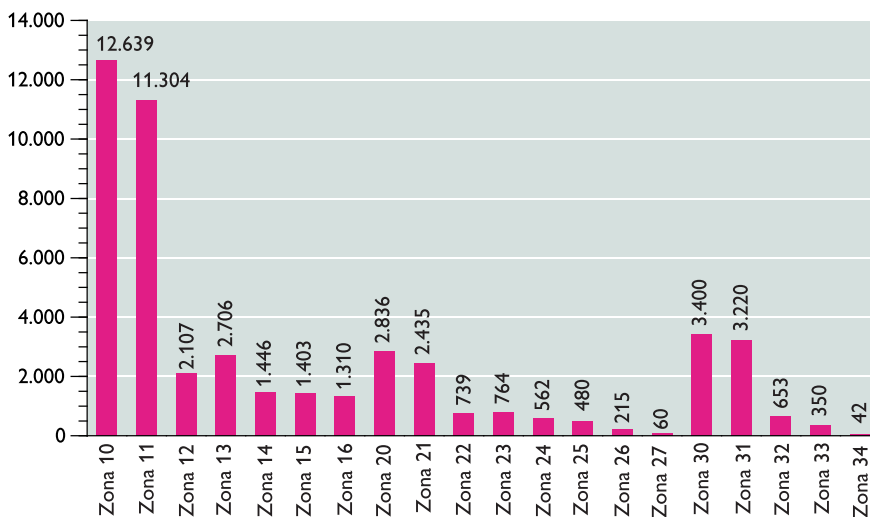
Dopo questa breve descrizione dell'offerta di trasporto ed alcune cifre relative alla domanda di trasporto in Ticino, l'analisi che segue vuole fornire un bilancio dell'attività della Comunità tariffale per abbonamenti (abbonamento Arcobaleno) Ticino e Moesano, dalla sua introduzione nel luglio 1997 sino a fine dicembre 2001.

L'abbonamento Arcobaleno è un titolo di trasporto valido e riconosciuto su tutti i mezzi di trasporto operanti sul territorio ticinese. Si distingue in abbonamento mensile e annuale e in due categorie di utenti: giovani e adulti. L'abbonamento per giovani vale sino al 25esimo anno d'età e può essere acquistato a zone all'interno delle quali l'utente può spostarsi liberamente con tutte le imprese di trasporto e secondo la frequenza desiderata.

Il bilancio dei primi 4 anni e mezzo d'attività (luglio 1997 - dicembre 2001) è positivo. I dati raccolti evidenziano infatti un'evoluzione favorevole sia a livello di mensilità vendute (per il conteggio delle mensilità, un abbonamento annuale adulti corrisponde a 9 mensilità e un abbonamento annuale Junior a 7 mensilità), sia a livello di introiti incassati. Anno dopo anno, le mensilità e gli introiti incassati sono aumentati in maniera consistente. La Comunità svolge dunque un ruolo complementare alla riorganizzazione dei servizi e d'incremento delle prestazioni nell'intento di rendere il trasporto pubblico regionale e urbano più attrattivo per gli utenti sul piano delle frequenze e della rapidità.

Alcuni dati, rappresentati nei grafici A, B, C, D ed E, permettono di evidenziare questa tendenza.

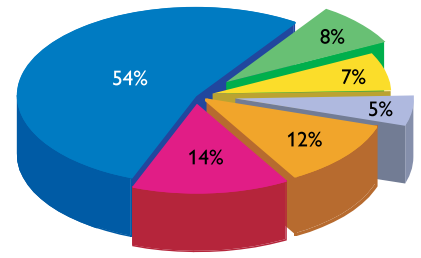
## B Abbonamenti mediamente in circolazione per zona<sup>1</sup> da gennaio a dicembre 2001



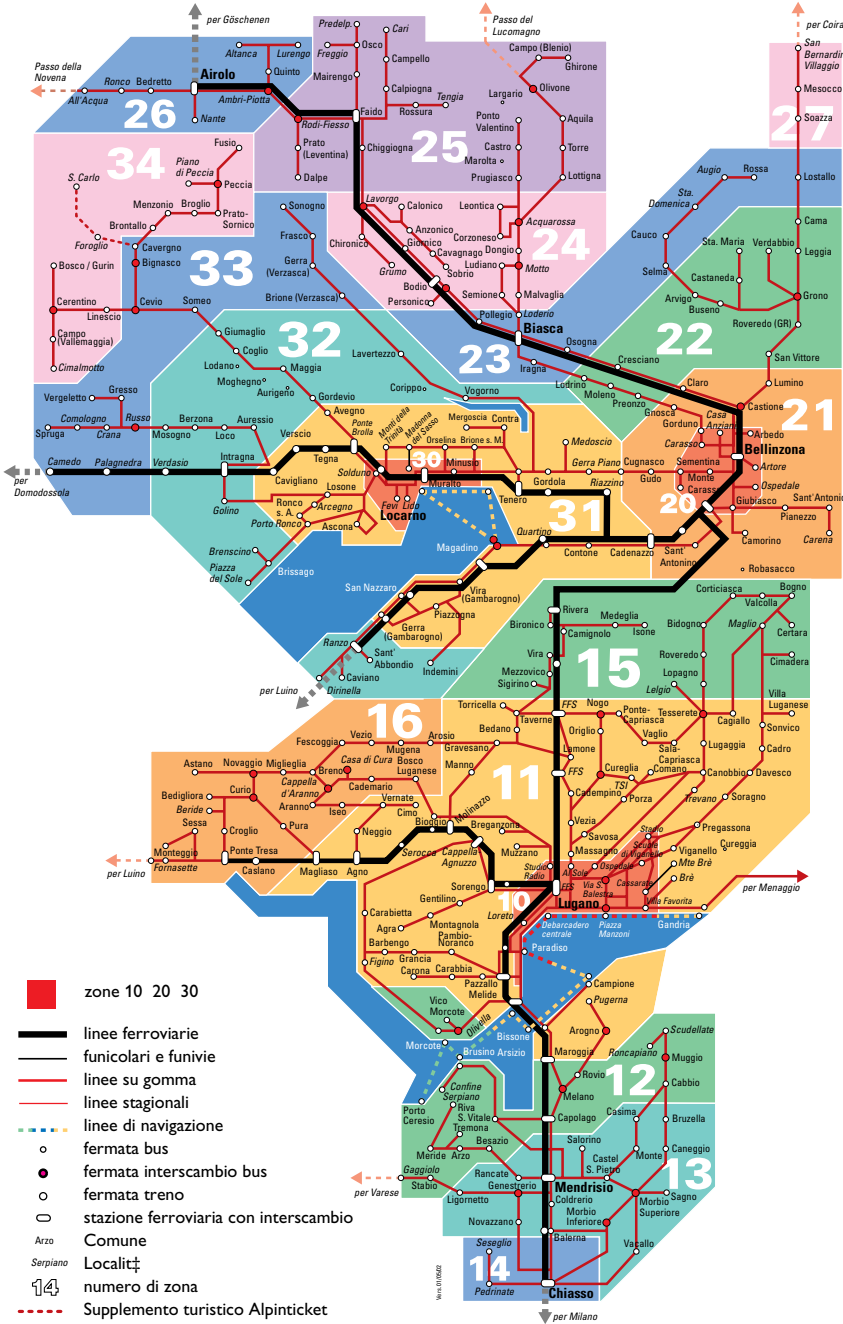
<sup>1</sup> Per la delimitazione delle zone, v. la cartina a p. 23

<sup>1</sup> Senza funicolare Locarno-Madonna del Sasso.

## C Abbonamenti Arcobaleno venduti nel 2011, per numero di zone acquistate



- una zona
- due zone
- tre zone
- quattro zone
- cinque zone
- sei zone



e rafforza ulteriormente negli anni successivi con una crescita continua dei risultati. La cifra indicata sopra le barre dell'istogramma mostra l'incremento percentuale del numero di mensilità rispetto all'anno precedente.

Nel 2011, mediamente 24.500 abbonamenti Arcobaleno erano giornalmente in circolazione. La quota-parte di abbonamenti per giovani si attesta al 61%, mentre la parte di mercato degli abbonamenti adulti rappresenta il 39%. Poiché l'abbonamento per giovani vale sino al 25esimo anno d'età, in questa categoria figura una parte di pendolari adulti. I giovani, considerato il basso costo, prediligono nettamente l'abbonamento annuale mentre gli adulti scelgono quasi in uguale misura sia l'abbonamento annuale, sia quello mensile.

Il 67% dei titoli di trasporto è valido per due zone, l'8% per tre, il 7% per quattro e il 6% per cinque. L'abbonamento a 6 zone, valido come abbonamento generale sull'intero territorio del Cantone Ticino e del Moesano, rappresenta un buon 12% del totale dei titoli di trasporto in circolazione. Le quantità più significative di abbonamenti mediamente in circolazione interessano la zona 10 (Lugano centro) e la zona 11 (cintura di Lugano). Seguono, ma con quantità meno importanti, le zone degli agglomerati di Locarno, Bellinzona e Chiasso-Mendrisio.

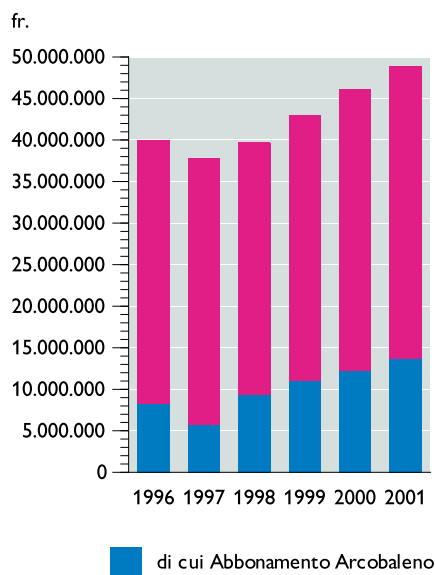
Il dato più significativo per la CTM, espresso in termini finanziari, è evidenziato nel grafico D che riporta l'evoluzione della cifra d'affari della Comunità, rendendo possi-

Il confronto del dato complessivo riguardante la vendita dei titoli di trasporto prima e immediatamente dopo l'introduzione dell'abbonamento Arcobaleno, espresso in mensilità, evidenzia chiaramente che gli utenti del trasporto pubblico hanno accolto in maniera estremamente positiva la nuova offerta di mobilità garantita dall'abbonamento comuni-

tario. L'incremento delle mensilità vendute nel 2011 rispetto al 1996 (v. graf. A), raggiunge le 73.640 mensilità, pari al 52,4%. Già nel primo anno completo (1998) di attività si registra una quota di titoli di trasporto venduti superiore all'anno-base di riferimento precedente l'introduzione della Comunità tariffale (1996). Questa tendenza si conferma

**«Il confronto delle vendite di abbonamenti prima e dopo l'introduzione di Arcobaleno, evidenzia chiaramente che gli utenti hanno accolto in maniera estremamente positiva la nuova offerta di mobilità.»**

## D Introiti globali del trasporto pubblico, dal 1996



bile il confronto di questi dati con gli introiti precedenti l'introduzione della stessa. A partire dall'anno successivo alla costituzione della Comunità, il volume di introiti della stessa non cessa di aumentare; nel 2001, a titolo di esempio, esso mostra un aumento del 66% rispetto al volume dell'anno precedente l'introduzione della Comunità. I dati di consuntivo del 2002 evidenzieranno un'ulteriore crescita. L'offerta alla popolazione dell'abbonamento Arcobaleno mensile al 50% del suo prezzo normale, durante i mesi di luglio e agosto, intesa quale misura promozionale immediata del trasporto pubblico, ha in effetti contribuito a far conoscere all'utente, che non utilizza o lo fa solo sporadicamente, l'offerta di trasporto esistente, attirando a sé un buon numero di nuovi utenti.

Il grafico D mostra l'evoluzione globale degli introiti del trasporto pubblico, misurati nel periodo 1996-2001. Gli introiti considerati sono quelli derivanti dalla vendita dei biglietti singoli, delle carte per più corse, degli abbonamenti settimanali e degli abbonamenti mensili e annuali Arcobaleno. Ad eccezione del 1998, gli introiti totali sono sempre superiori all'anno precedente l'introduzione della CTM. Da notare che i risultati del 1997 e del 1998 sono stati influenzati da fattori esterni: nel 1997 le ottime

condizioni climatiche e i festeggiamenti delle Ferrovie Federali Svizzere hanno contribuito all'aumento dei ricavi. Nel 1998, la crisi economica e le condizioni meteorologiche per niente favorevoli hanno portato invece a un calo delle entrate, in particolare a livello di biglietti singoli e carte per più corse, i titoli di trasporto preferiti dai turisti. Nel 1999 si registrava nuovamente una crescita importante (+17%) rispetto al 1998, grazie all'incremento delle vendite degli abbonamenti Arcobaleno. L'evoluzione degli introiti globali del periodo 1996-2001, ad eccezione del 1998 per i motivi summenzionati, risulta positiva. L'introduzione degli abbonamenti Arcobaleno, titolo di trasporto chiaramente economico, non ha penalizzato in alcun modo le imprese di trasporto.

Il bilancio dei primi 5 anni d'attività della Comunità è servito da stimolo per ampliare a corto termine la Comunità. Sulla scorta dei positivi risultati conseguiti, il Consiglio di Stato si è infatti convinto dell'utilità di questo strumento di politica tariffale per rendere più economico, comodo e semplice l'uso del mezzo pubblico e garantire un sistema uniforme di tariffe, ed ha perciò incaricato il Dipartimento del territorio di estendere la Comunità ai biglietti singoli e alle carte per più corse. Il programma di lavoro prevede l'istituzione di una Comunità integrale con il cambiamento d'orario 2005 (dicembre 2004). Il titolo di trasporto Arcobaleno, vista la sua validità su tutti i mezzi di trasporto e la sua semplice struttura tariffale, costituirà un mezzo ottimale di promozione del trasporto pubblico e svolgerà ancora maggiormente un ruolo complementare alla riorganizzazione dei servizi e d'incremento delle prestazioni volta a rendere il trasporto pubblico regionale e urbano più attrattivo per gli utenti in termini di frequenze e rapidità.

Il progetto di Comunità integrale si inserirà in maniera organica nei futuri progetti del settore dei trasporti pubblici quali le

misure proposte nei Piani regionali dei trasporti da una parte, e le opere attuate dalla Confederazione (progetto AlpTransit e Ferrovia 2000) dall'altra. Per i Piani regionali dei trasporti, gli aspetti centrali saranno:

- un adattamento mirato dei servizi urbani del Locarnese e nel Mendrisiotto (orizzonte temporale 2004);
- il potenziamento mirato dei servizi regionali nelle zone ad elevata domanda, quali ad esempio l'area del Pian Scairolo e del Vedeggio (orizzonte temporale 2005);
- il potenziamento delle prestazioni della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa, che offrirà un orario cadenzato ogni 15' (orizzonte temporale 2005);
- la seconda tappa della riorganizzazione dei servizi urbani del Luganese in relazione alla messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate e ai relativi impianti Park&Ride.

L'attuazione della Comunità tariffale integrale con il 2005 supporterà inoltre il miglioramento delle prestazioni ferroviarie previsto dal sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia, da realizzare a tappe a partire dal 2004. Questo potenziamento del servizio ferroviario permetterà di collegare, con un orario cadenzato, ogni 30' gli agglomerati ticinesi e quello di Varese, e di assumere un carattere prioritario quale struttura portante di tutto il sistema dei trasporti pubblici nel nostro Cantone. Il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia prevede la realizzazione del nuovo collegamento Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa (orizzonte 2006/07), l'introduzione di nuove fermate, la messa in esercizio di nuovo materiale rotabile e la realizzazione del collegamento diretto Locarno-Lugano (2014/15). Con la galleria di base del Monte Ceneri si potrà avere un collegamento diretto con tempi dimezzati rispetto all'offerta attuale tra Lugano e Locarno. ■