

# TILO: un primo bilancio positivo



Maurizio Giacomazzi,  
Sezione della mobilità

Il tema

L'analisi

Congiuntura

Libri e riviste

## Introduzione

A due anni dalla prima tappa di attuazione del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) il bilancio è positivo: si è infatti verificato un evidente aumento dell'utenza e questa crescita è stata percentualmente assai superiore a quella del traffico stradale privato.

### Il nuovo servizio ferroviario

La prima tappa di TILO è stata l'introduzione il 12 dicembre 2004 di un servizio tipo S-Bahn, ossia rapido e frequente, tra le principali località del Ticino. I mutamenti hanno toccato la linea Airolo-Chiasso, da allora denominata S1, e la Bellinzona-Locarno (S2), mentre non ci sono state modifiche sulla Bellinzona-Luino (S3). Sulla S2 e sulla S1 nella tratta Biasca-Chiasso è stato introdotto l'orario cadenzato ogni mezz'ora<sup>1</sup> con fermate praticamente in tutte le stazioni; il trasbordo viaggiatori per il viaggio Locarno-Lugano è stato concentrato a Giubiasco; i due treni regionali e quello interregionale della linea del San Gottardo, che prima andavano a Chiasso, sono stati deviati su Locarno.

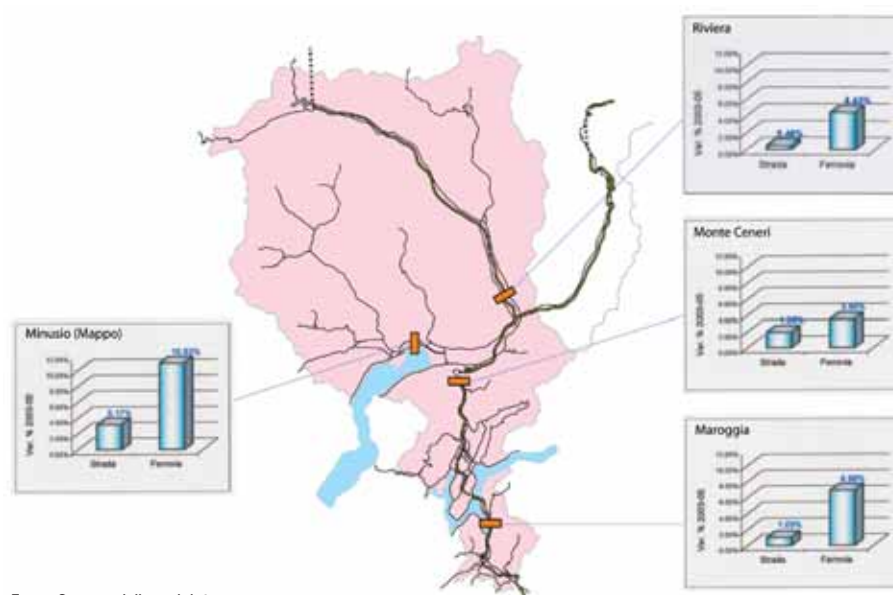
Le Ferrovie Federali Svizzere (FFS), in base agli accordi con il Cantone, effettuano il monitoraggio regolare dell'utenza, in modo che sia possibile valutare il successo delle misure varate, adottare eventuali correttivi e disporre delle basi di pianificazione per futuri interventi, quali nuove fermate ed estensioni del servizio.

### 2003-2005: l'utenza è cresciuta

Qui presentiamo il risultato del monitoraggio per il periodo 2003-2005, cioè per i primi due anni di funzionamento di questa S-Bahn ticinese. Dalle cifre relative a tutti i treni delle FFS risulta una crescita dell'utenza in media del



## Confronto crescita "strada-ferrovia 2003-2005"



Fonte: Sezione della mobilità.

<sup>1</sup> Tra Biasca e Bellinzona il cadenzato semiorario è previsto solo nelle ore di punta, mentre nel resto della giornata la S1 circola a cadenza oraria.

«A due anni dal varo di TILO il bilancio è positivo: si è verificato un evidente aumento dell'utenza.»

## A Media di passeggeri giornalieri sulla linea Biasca-Chiasso, per sezione, nel 2003

5% tra Biasca e Chiasso, del 4% tra Biasca e Bellinzona e tra Bellinzona e Lugano, del 7% tra Lugano e Chiasso, del 15% tra Bellinzona e Locarno. Il fatto che tra Bellinzona e Chiasso l'utenza, anche in valori assoluti, sia cresciuta meno che tra Bellinzona e Locarno è dovuto ai seguenti motivi: l'offerta, in numero di treni, è aumentata più massicciamente sulla Bellinzona-Locarno (un treno in più all'ora e per direzione) che non sulla Bellinzona-Chiasso; parte dell'utenza della Bellinzona-Chiasso non ha gradito la sostituzione dei treni interregionali - dotati di carrozze climatizzate - con treni regionali. L'introduzione di treni espresso (Regio Express) nelle ore di punta, avvenuta successivamente, e l'impiego di nuovo materiale rotabile FLIRT a partire da quest'anno permetteranno tuttavia di sopperire a questa lacuna.

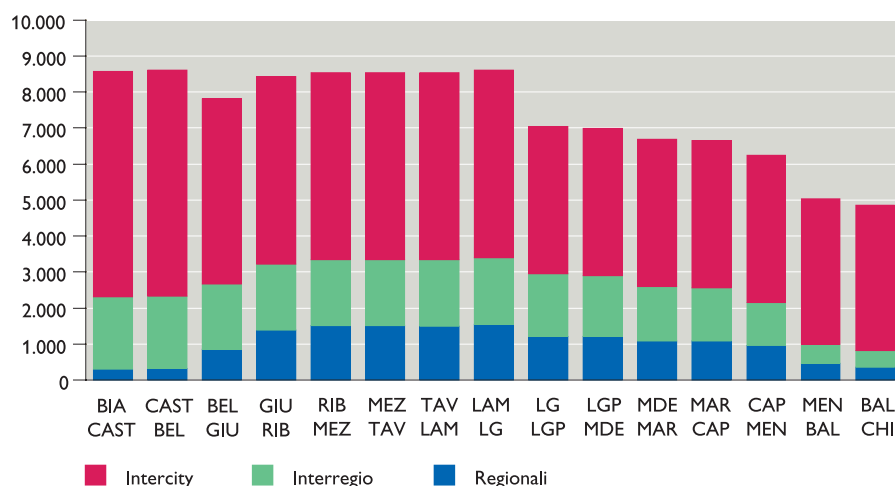
A questo positivo bilancio ha contribuito anche il crescente successo della Comunità tariffale Ticino-Moesano, che ha semplificato l'interscambio tra mezzi pubblici su gomma e su ferro. Logico attendersi dunque ulteriori incentivi con l'entrata in vigore all'inizio del 2009 della Comunità tariffale integrata, estesa cioè anche ai singoli biglietti e alle giornaliere.

### S1: (Airolo)-Biasca-Chiasso

#### I cambiamenti introdotti

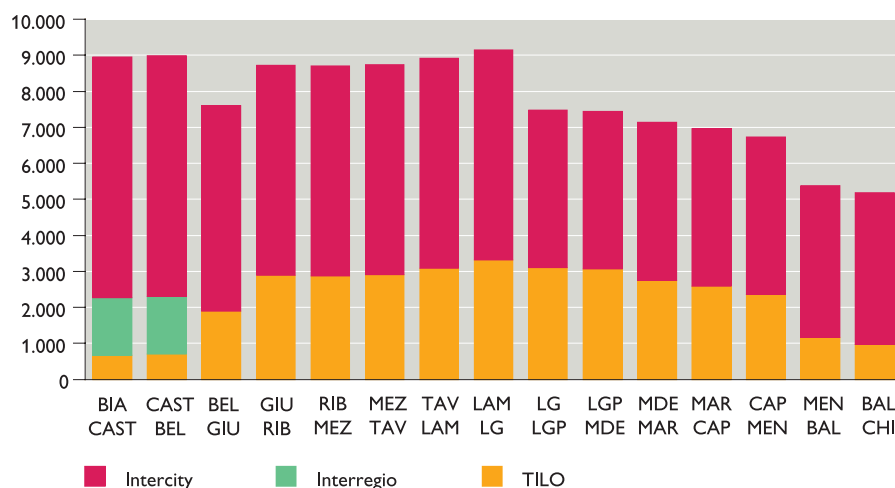
Su questa linea prima del dicembre 2004 circolavano tre tipi di treni: intercity, interregionale e regionale. Nella maggior parte delle stazioni si fermava dunque solo un treno all'ora, il regionale. Col nuovo orario, a sud di Bellinzona vi sono due categorie di treni: gli intercity e i TILO, che viaggiano con cadenza semioraria e sostano in ogni stazione regionale tra Chiasso e Bellinzona. Ogni ora, e ogni mezz'ora nei momenti di punta, il servizio è prolungato sino a Biasca. Nel periodo considerato, faceva eccezione Mezzovico (un treno all'ora), che è stato integrato quest'anno nell'orario cadenzato ogni 30 minuti.

Il numero dei convogli non è cresciuto in modo sostanziale, ma è nettamente aumentato



Fonte: Ferrovie Federali Svizzere (FFS).

## B Media di passeggeri giornalieri sulla linea Biasca-Chiasso, per sezione, nel 2005



Fonte: Ferrovie Federali Svizzere (FFS).

il servizio nelle dodici stazioni regionali comprese tra Bellinzona e Chiasso, adesso collegate con i poli ogni mezz'ora invece che ogni ora.

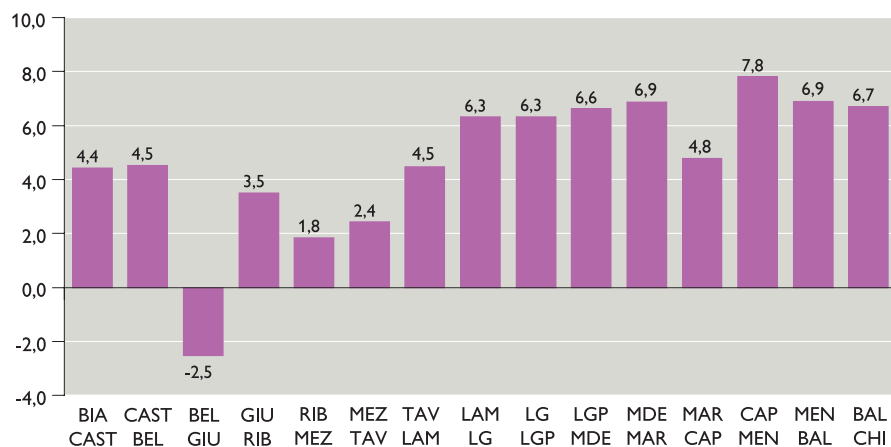
#### I risultati ottenuti

Nel biennio successivo all'introduzione di TILO, le FFS hanno registrato un aumento dell'utenza del 4,7% sull'intero tragitto Biasca-Chiasso<sup>2</sup>, del 3,6% tra Bellinzona e Lugano, del 6,6% tra Lugano e Chiasso ed infine del 4,8% tra Bellinzona e Chiasso. Per le singole tratte il confronto tra la situazione nel 2003 (v. graf. A) e nel 2005 (v. graf. B), salvo un

caso particolare di cui diremo, mostra incrementi, che vanno da un minimo dell'1,84% tra Rivera/Bironico e Mezzovico (dove comunque TILO fermava solo ogni ora) e un massimo del 7,81% tra Capolago e Mendrisio (v. graf. C). Il caso particolare è costituito dal calo dell'utenza del 2,51% tra Bellinzona e Giubiasco. Ciò si spiega con la centralizzazione a Giubiasco del trasbordo viaggiatori della Locarno-Lugano: in precedenza parte dei viaggiatori da Locarno doveva raggiungere Bellinzona per poter prendere il treno per Lugano (e viceversa), fatto che faceva lievitare

<sup>2</sup> Le medie sono ponderate, tengono conto cioè delle lunghezze delle varie tratte, considerando passeggeri/km.

## C Evoluzione 2003-2005 del traffico passeggeri sulla linea Biasca-Chiasso, per sezione (in %)



Fonte: Ferrovie Federali Svizzere (FFS).

re il numero di utenti sulla Giubiasco-Bellinzona-Giubiasco<sup>3</sup>.

### Il confronto con la strada

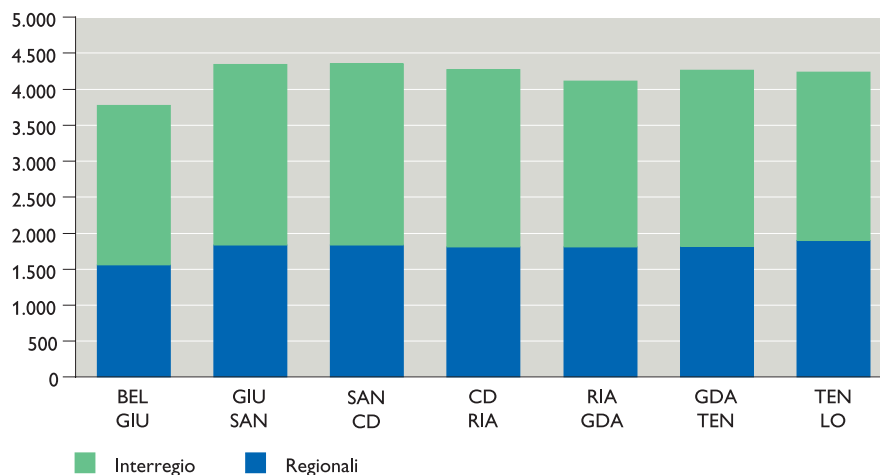
Gli aumenti citati sono percentualmente superiori a quelli avvenuti per il traffico veicolare. Lo si può constatare confrontando sezioni dove strada e ferrovia, essendoci un passaggio obbligato, corrono parallele (v. la figura a p. 57). Il primo paragone concerne il Monte Ceneri. Su strada (cantonale e A2) v'è stata una crescita veicolare dell'1,95%, su ferrovia (tratta Giubiasco-Rivera-Bironico) un

aumento dei passeggeri del 3,50%<sup>4</sup>. Un altro punto di controllo significativo è Maroggia: tra cantonale e A2 l'aumento su strada è stato dell'1,03%, su ferrovia del 6,71%. Infine, spostandoci nel Sopraceneri, osserviamo che in Riviera, tra Bellinzona nord e Biasca, l'incremento su strada (sempre A2 e cantonale) è risultato dello 0,46% contro il 4,4% della ferrovia nella tratta Biasca-Castione. Particolarmente positivo il fatto che nonostante la crescita dell'utenza su ferrovia non v'è stata un'erosione del numero dei passeggeri sulla linea bus Airolo-Biasca-Bellinzona.

foto Ti-press / Samuel Golay



## D Media di passeggeri giornalieri sulla linea Bellinzona-Locarno, per sezione, nel 2003



Fonte: Ferrovie Federali Svizzere (FFS).

<sup>3</sup> Per non falsare i risultati, nei calcoli della crescita media dell'utenza sulla Bellinzona-Chiasso, la Bellinzona-Lugano e la Bellinzona-Chiasso non è stata considerata la tratta Bellinzona-Giubiasco (essendo il calo sulla stessa "artificiale"). Comunque, anche considerando la Bellinzona-Giubiasco, le percentuali restano ampiamente positive: +4,4% Biasca-Chiasso, +4,4% Bellinzona-Chiasso, + 3,0% Bellinzona-Lugano.

<sup>4</sup> Non è ovviamente possibile un confronto diretto viaggiatori su treno/viaggiatori su auto; si sa comunque che l'occupazione media delle autovetture nel 2003 era di 1,2 persone e nel 2005 pure: anche introducendo questo correttivo dunque i dati percentuali non muterebbero. Cambierebbero solo se fosse mutata l'occupazione media dei veicoli.

## S2: Locarno-Bellinzona

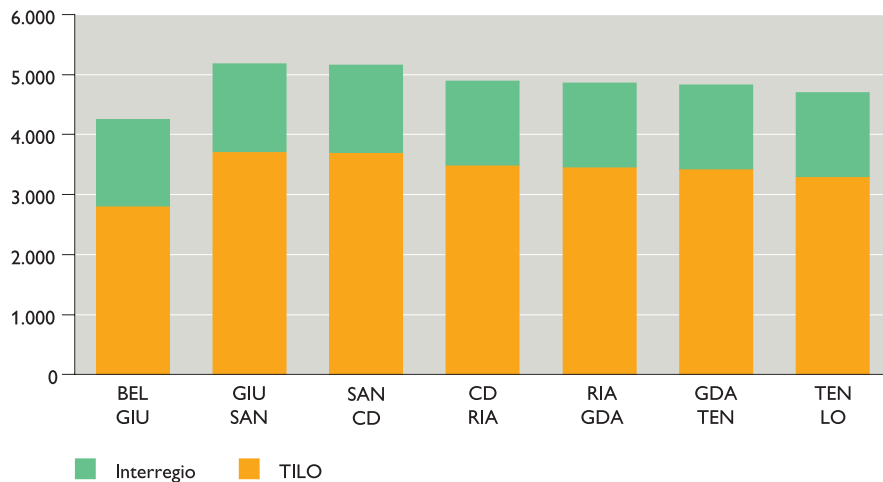
### I cambiamenti introdotti

Su questa linea circolano dal 2005 anche i treni interregionali del San Gottardo, che prima erano diretti a Chiasso: ciò permette collegamenti diretti da Locarno a Zurigo e Basilea nonché relazioni più rapide Locarno-Bellinzona. Al posto dei regionali sono stati introdotti i TILO con cadenza semioraria e fermata in tutte le stazioni regionali, ad eccezione di Sant'Antonino, dove questo servizio avveniva solo nelle ore di punta (dal 2006 anche questa fermata beneficia del cadenzato integrale). Del sostanziale aumento dell'offerta hanno usufruito in particolare le stazioni di Riazzino e Gordola (ora collegate ogni mezz'ora ai poli), mentre Tenero, Giubiasco e Cadenazzo hanno conosciuto una regolarizzazione dell'orario sulla mezz'ora esatta.

La S2 ha inoltre visto il rifacimento della stazione di Tenero proprio in funzione di TILO e la concentrazione del trasbordo viaggiatori della Locarno-Lugano a Giubiasco.

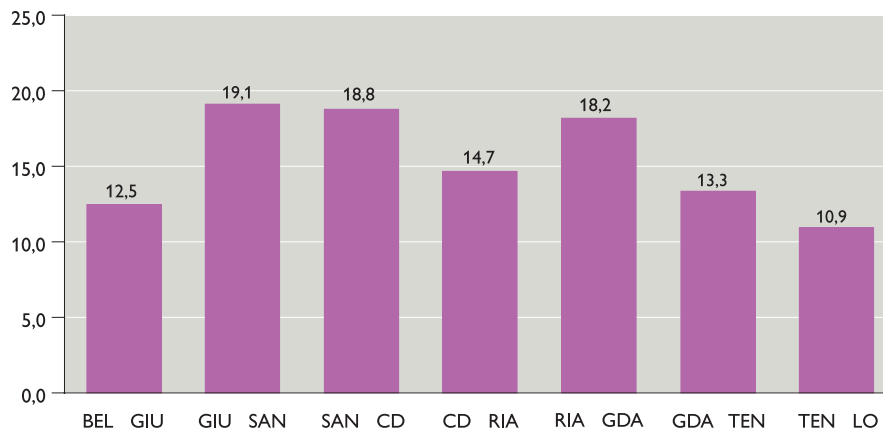
In futuro, con la realizzazione del nuovo nodo di interscambio di Arbedo-Castione, il ser-

## E Media di passeggeri giornalieri sulla linea Bellinzona-Locarno, per sezione, nel 2005



Fonte: Ferrovie Federali Svizzere (FFS).

## F Evoluzione 2003-2005 del traffico passeggeri sulla linea Bellinzona-Locarno, per sezione (in %)



Fonte: Ferrovie Federali Svizzere (FFS).

vizio TILO sarà potenziato fino a questa località. Sarà inoltre costruita una stazione a Minusio.

### I risultati ottenuti

Da questi potenziamenti del servizio è scaturito un aumento dell'utenza tra il 2003 (v. graf. D) e il 2005 (v. graf. E) del 15,11%, con percentuali varianti da un minimo del 10,92% per la tratta Tenero-Locarno a un massimo del 19,10% per la Giubiasco-Sant'Antonino (v. graf. F). La crescita è stata proporzionalmente superiore per le tratte intermedie: ciò ha confermato la validità dell'introduzione delle fermate ogni mezz'ora nelle stazioni regionali. Gli

abitanti di queste località sono ora infatti meglio collegati ai poli, a tutto vantaggio anche della coesione territoriale.

### Il confronto con la strada

Il paragone è stato effettuato all'entrata est di Locarno, cioè al collo di bottiglia di Mappo in territorio di Minusio. Tra il 2003 e il 2005 la crescita veicolare complessiva tra la galleria della A13 e la strada cantonale è stata del 3,2%, quella su ferrovia del 10,9%, una percentuale dunque tre volte superiore.

Il dato è ancora più significativo se consideriamo che circa nello stesso periodo la

linea bus urbana 31 Ascona-Locarno-Minusio, con cadenza di 15 minuti, è stata prolungata sino a Tenero (zona campeggi e centro commerciale COOP), andando così ad assorbire una sua quota di utenza: nel primo anno completo d'esercizio su questo nuovo tratto di linea bus ci sono infatti stati in media 1.250 passeggeri al giorno. In proposito va rilevato che, se consideriamo tutta l'utenza che si è avvalsa del trasporto pubblico all'entrata est di Locarno (ferrovia TILO e nuova linea bus), dal 2003 al 2005 la crescita è stata addirittura del 34%!

## Conclusione

Nonostante i brillanti risultati appena descritti, la quota parte del trasporto stradale privato è ancora, in tutto il cantone, molto superiore a quella del trasporto su mezzi pubblici, per cui è necessario proseguire sulla via intrapresa.

E il percorso è già delineato. In particolare per quanto concerne TILO, quella descritta è stata solo la prima tappa. La seconda prevede il prolungamento della S1 e della S2 da Bellinzona ad Arbedo-Castione, ulteriori interventi sulle stazioni, l'introduzione di nuova materiale rotabile e, soprattutto, l'apertura della linea Mendrisio-Varese, che permetterà il collegamento Lugano-Varese in mezz'ora e Lugano-Malpensa in meno di un'ora. La terza tappa consiste nel collegamento diretto Locarno-Lugano grazie a una nuova bretella ferroviaria da Cadenazzo al traforo Alp Transit sotto il Monte Ceneri, che permetterà di dimezzare la durata del tragitto (da 47 minuti a 22), nonché in un'ulteriore netta riduzione dei tempi di percorrenza tra Bellinzona e Lugano (da 22 a 12 minuti per i treni IC, sempre grazie al traforo di base del Ceneri).

A quel momento (2019) sarà in pratica in servizio un sistema ferroviario tipo metropolitana, fondamentale per il funzionamento di Città-Ticino, il progetto territoriale espresso nel nuovo Piano direttore cantonale. ■

«Nonostante i brillanti risultati di questo primo biennio, la quota parte del trasporto stradale privato è ancora molto superiore a quella del trasporto su mezzi pubblici.»