

I trasporti pubblici in vista di Alp Transit



Riccardo De Gottardi,
Divisione dello sviluppo territoriale
e della mobilità

Una componente importante della mobilità e della competitività territoriale

Un trasporto pubblico attrattivo per la Città-Ticino

Il Piano direttore cantonale, sulla scorta di un'analisi delle dinamiche socio-economiche e territoriali in atto, ha delineato un progetto per l'organizzazione territoriale che punta a realizzare la Città-Ticino. Secondo questo progetto lo sviluppo futuro del territorio cantonale si fonda sull'integrazione dei poli urbani, degli agglomerati e delle aree periferiche. I diversi "quartieri" e comparti territoriali interagiscono migliorando l'integrazione e la competitività dell'insieme e la qualità di vita per i suoi residenti.

In questa visione l'agglomerato di Lugano, polo di importanza nazionale, viene a svolgere il ruolo di motore dell'intero sistema e dialoga strettamente con gli agglomerati del Bellinzonese, del Locarnese e del Mendrisiotto. In gergo sportivo parleremmo di una squadra con specifiche individualità impegnate in ruoli diversi ma unite da un progetto comune. Si tratta di dare al nostro Cantone una massa critica sufficiente per affrontare le sfide economiche, sociali ed ambientali del futuro.

Un elemento determinante per concretizzare questo progetto è poter disporre di una rete di efficienti e attrattivi servizi ed infrastrutture di trasporto: verso l'esterno per garantire apertura ed accessibilità e, al proprio interno, per assicurare coesione ed equità.

I diversi mezzi di trasporto sono chiamati a svolgere funzioni complementari e i nodi di interscambio assumono un'importanza centrale.

Nella Città-Ticino tutti i mezzi di trasporto concorrono dunque a gestire una mobilità sostenibile (v. fig. A).

foto Ti-Press / Francesca Agosta

foto Ti-Press / Francesca Agosta

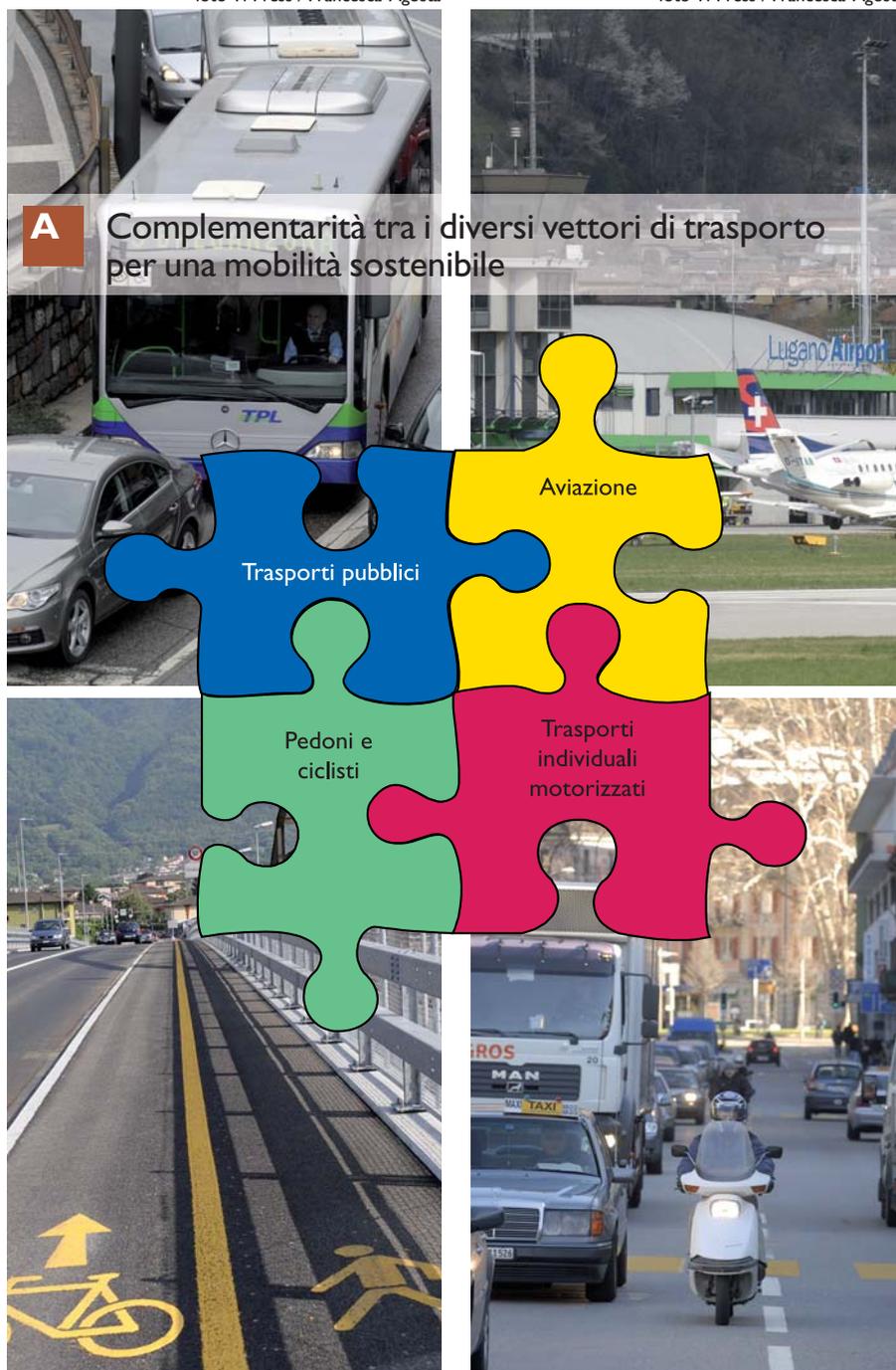


foto Ti-Press / Francesca Agosta

foto Ti-Press / Davide Agosta

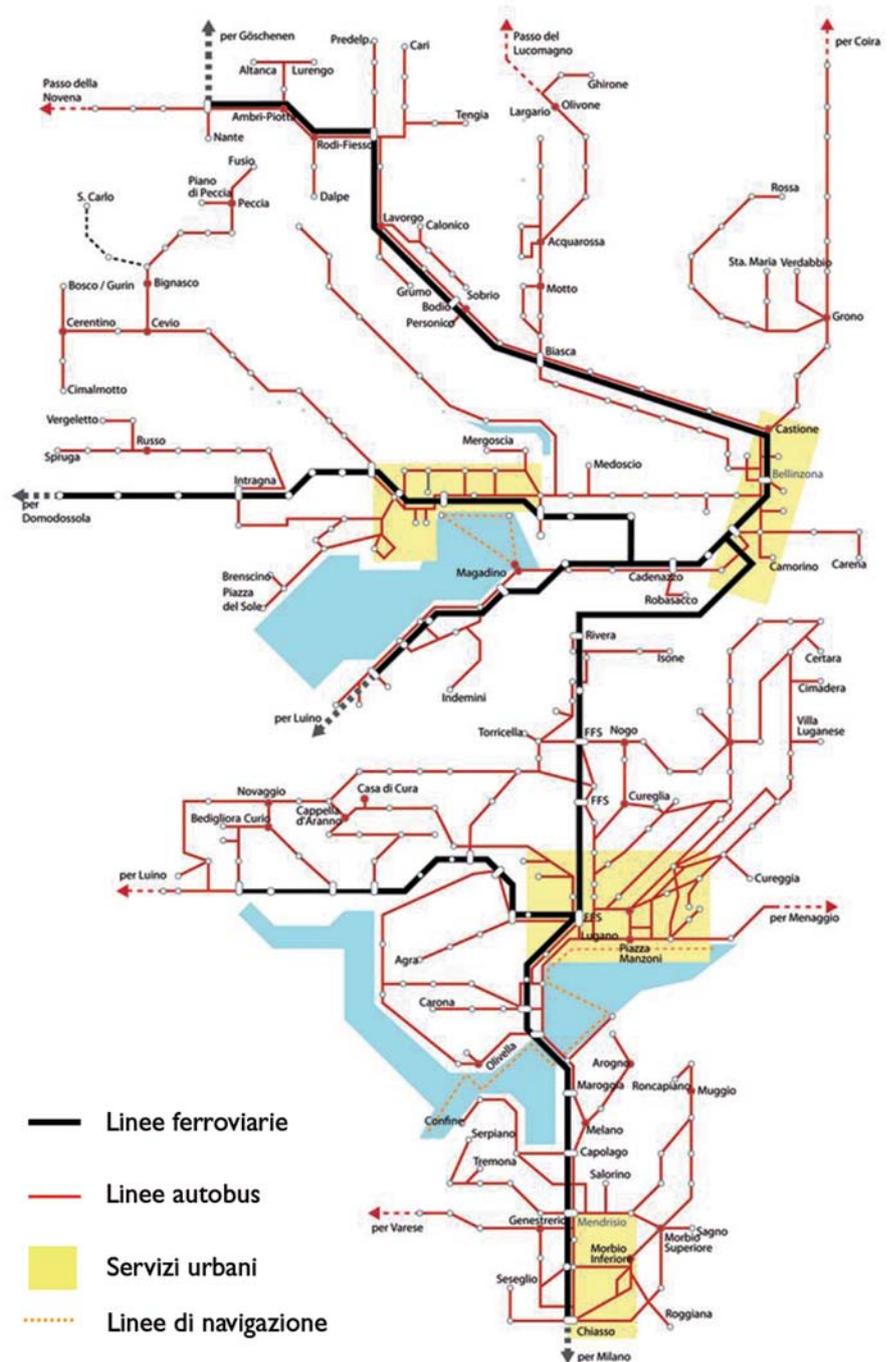
I trasporti pubblici, minoritari ma essenziali

I trasporti pubblici esercitano attualmente un ruolo secondario ma niente affatto trascurabile. In media uno spostamento su dieci avviene su ferrovia e/o con gli autobus; negli spostamenti tra i poli urbani la quota dei servizi pubblici aumenta a tre spostamenti su dieci; al passaggio del San Gottardo ne contiamo quattro su dieci. Il contributo dei trasporti pubblici, seppur minoritario, è dunque significativo. Immaginiamo, ad esempio, che i 4.500 utenti, che in media quotidianamente utilizzano la linea ferroviaria Bellinzona-Locarno, non disponessero più di questo servizio e pertanto dovessero ripiegare sull'uso dell'auto. Avremmo oltre 3.000 autovetture in più sulla strada¹. Ciò corrisponde ad una colonna di circa 30 km, che, sulla rete del Locarnese, già al limite delle capacità durante certe stagioni e durante le ore di punta, provocherebbe una congestione generale.

Nella Città-Ticino la viabilità stradale ha e continuerà ad avere una funzione primaria, ma tuttavia i trasporti pubblici saranno chiamati a svolgere un compito più incisivo. I rilevanti volumi e le elevate densità di traffico previste lo giustificano.

In base ad uno scenario tendenziale, che si fonda sull'evoluzione delle principali variabili socio-economiche e che tiene anche conto degli effetti delle infrastrutture oggi in costruzione, in Ticino entro il 2025 l'utenza dei trasporti pubblici sarà più che raddoppiata. La quota di mercato dei trasporti pubblici si situerà in media al 20%: un viaggiatore su cinque si sposterà dunque con questi mezzi. Occorre perciò prepararsi a gestire questo sviluppo. Questo comporta un rinnovato impegno per completare la modernizzazione in corso di questo sistema di trasporto. Questo impegno va calibrato secondo i principi della mobilità sostenibile: elevata produttività e costi supportabili, contributo al risanamento ambientale, supporto alla qualità di vita e offerta di base in tutte le regioni e per chi non dispone di alternative per i propri spostamenti (v. cartina B).

B Rete trasporti pubblici in ticino



¹ Utilizzando il dato sul carico medio di 1,4 persone per automobile (oggi nel traffico pendolare questo carico è tuttavia inferiore e raggiunge solo 1,1 persone per automobile, ciò che corrisponde al 25% circa della capacità effettiva).

Uno sforzo di costante miglioramento

In Ticino lo sforzo per migliorare il sistema dei trasporti pubblici è in atto da almeno un quindicennio. Esso ha preso le mosse da una visione più completa delle potenzialità di ciascun mezzo di trasporto, ognuno dei quali è chiamato a svolgere uno specifico ruolo secondo le proprie caratteristiche, e dall'emergere di limiti territoriali sempre più evidenti. Questo approccio ai problemi della mobilità ha sostituito a poco a poco quello, concepito nel secondo dopoguerra, orientato alla sola viabilità stradale. L'elevata densità di traffico, non più gestibile con le infrastrutture tradizionali, la presa di coscienza degli impatti ambientali del traffico motorizzato e la necessità di un maggiore coordinamento con l'organizzazione del territorio e degli insediamenti per contenere i bisogni di spostamento hanno favorito la messa a punto di proposte più diversificate e complete. L'avvio dei lavori per la costruzione della nuova trasversale ferroviaria alpina al San Gottardo e le opportunità che essa apre hanno pure stimolato una rivalutazione generale del trasporto ferroviario. In ambito urbano si sta osservando in tutta Europa un'analoga tendenza: la riscoperta e il rilancio dei sistemi tranviari, per rispondere a volumi di traffico non più gestibili con il solo ampliamento della rete stradale.

In Ticino questo nuovo approccio si è concretizzato progressivamente con i Piani regionali dei trasporti ed oggi l'impegno prosegue, con il sostegno finanziario della Confederazione, con i programmi di agglomerato, in elaborazione nel Mendrisiotto, nel Luganese, nel Locarnese e nel Bellinzionese.

I servizi ferroviari progressivamente adattati ai nuovi bisogni

La spina dorsale del sistema dei trasporti pubblici in Ticino è la rete ferroviaria regionale, costituita dai collegamenti Biasca-Chias-

so/Como, Bellinzona-Locarno, Cadenazzo-Luino e Lugano-Ponte Tresa (FLP). La Centovallina assume una funzione un po' diversa ma altrettanto significativa: regionale e anche di collegamento internazionale, soprattutto turistico. La rete ferroviaria opera e serve tutti i centri e le località del fondovalle, un territorio pari solo al 15% della superficie cantonale ma dove si concentrano l'85% della popolazione e il 90% dei posti di lavoro. Si tratta di un bacino di mercato, senza contare i turisti, di circa 280.000 abitanti, che aumenta a circa 600.000 con l'integrazione dell'agglomerato di Como (dal 2009) e, con la messa in esercizio della nuova linea in costruzione tra Stabio e Arcisate, di quello di Varese (dal 2013).

Dal 2004 la società TILO, filiale delle FFS, gestisce i collegamenti regionali offrendo servizi cadenzati alla mezzogiorno fino a tarda sera e ogni 15 minuti nelle ore di punta del mattino e della sera. Dal 2009 il servizio è stato esteso oltre frontiera con corse dirette fino a Como-Albate. Tra il 2008 e il 2009 l'intera flotta del materiale rotabile è stata rinnovata con 19 nuovi treni, all'avanguardia in quanto a comodità e sicurezza. Tra il dicembre 2010 e la fine del 2011 la flotta sarà ulteriormente potenziata con altri 11 treni, più lunghi e quindi con maggiore capacità, necessari per far fronte al rilevante incremento della domanda.

Dal 2007, grazie al potenziamento dell'infrastruttura propugnato dal PTL, anche la Ferrovia Lugano-Ponte Tresa ha introdotto un orario con cadenza ogni 15 minuti invece dei 20 precedenti.

Dal 2004 le prestazioni globali nel settore ferroviario sono così state incrementate del 46%.

Le reti urbane sono state ristrutturate

I piani regionali dei trasporti hanno dato il via ad una prima fase di ristrutturazione delle reti dei trasporti pubblici urbani, che è già stata realizzata nel Mendrisiotto, nel Luganese e nel Locarnese. Impiego più efficiente

dei mezzi, servizi più capillari, collegamenti più frequenti, interscambi più efficaci hanno condotto, dal 2004, ad un aumento delle prestazioni del 7%. Nuovi sviluppi sono previsti a breve (ad esempio l'estensione del servizio nell'agglomerato di Lugano in coincidenza con l'apertura della galleria Veduggio-Cassarate) e altri sono allo studio nell'ambito dei programmi di agglomerato.

I collegamenti regionali con gli autobus sono stati migliorati e per quelli periferici si garantisce un'offerta di base

A livello regionale si è proceduto a costanti miglioramenti mirati in tutte le regioni del Cantone, in funzione del contesto operativo e dei potenziali di utenza esistenti. Dal 2004 l'incremento globale delle prestazioni è stato del 10% circa. Nelle valli si è trattato invece soprattutto di garantire alla popolazione locale una offerta di base, di razionalizzare il trasporto degli allievi integrandolo in quello di linea e di considerare le esigenze stagionali del traffico turistico.

Tariffe competitive

Anche sul fronte delle tariffe si sono compiuti notevoli progressi a favore dell'utente. Dal 1997 è stata introdotta la Comunità tariffale Ticino e Moesano, che offre abbonamenti mensili, annuali e settimanali validi per tutti i servizi all'interno delle zone acquistate. Agli utenti si offre dunque un'ampia libertà d'uso indipendentemente dalla linea e dall'impresa, convenienza di prezzo e semplicità all'acquisto.

I titolari di questo abbonamento sono raddoppiati, passando da circa 18.000 nel 1998 a 37.000 nel 2009.

Dal 2011 la Comunità tariffale sarà ampliata anche ai biglietti singoli e alle carte per più corse. Anche gli utenti che usano i servizi saltuariamente otterranno così vantaggi rilevanti. L'attrattiva del trasporto pubblico verrà dunque ulteriormente ampliata.

«Dal 2004 le prestazioni globali nel settore ferroviario in Ticino sono state incrementate del 46%.»

La risposta dell'utenza: un successo

Finora il miglioramento delle prestazioni è stato onorato da un grande successo. Nel traffico ferroviario regionale TILO l'incremento dell'utenza dal 2004 al 2009 è stato del 65%, un aumento addirittura superiore a quello delle prestazioni; mentre la progressione per la FLP è stata del 39%. Nel traffico urbano la crescita si è situata attorno al 20% (v. graf. C).

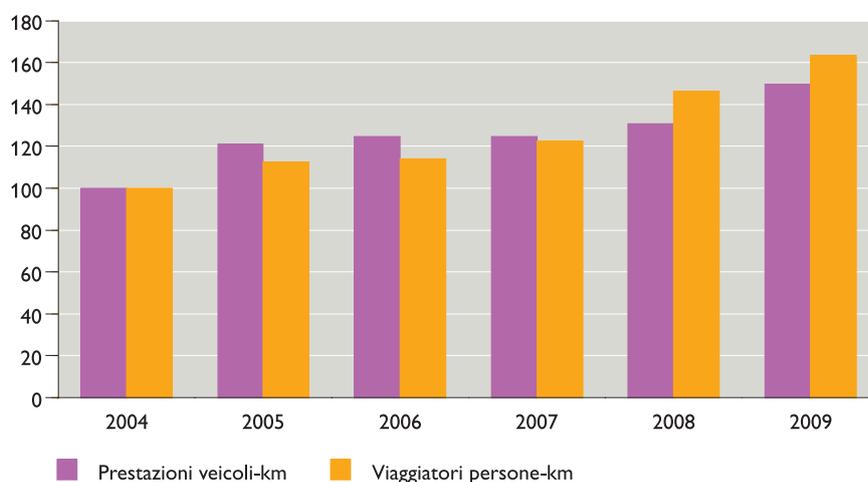
Costi sotto controllo e incremento degli introiti

La problematica della gestione dei costi è centrale per garantire un servizio efficiente e contenere gli oneri a carico degli enti pubblici. Per questo motivo le norme legislative e gli strumenti di gestione sono stati costantemente migliorati. Da un decennio le imprese operano con un sistema armonizzato di contabilità analitica; gli importi delle indennità a carico degli enti pubblici sono stabiliti attraverso mandati di prestazione sottoscritti con le imprese prima del periodo d'esercizio. Non esistono dunque più coperture di disavanzi a posteriori. L'ente pubblico può inoltre far ricorso a richieste di offerta a più imprese e/o indire bandi pubblici nell'intento di stimolare la concorrenza e ottenere i migliori prezzi.

Dal 2004 la progressione globale delle prestazioni per tutti i servizi - ferroviari e su gomma - è stata del 17% (v. graf. D). Gli oneri complessivi a carico degli enti pubblici (Confederazione, Cantone e Comuni) nei settori qui esaminati sono aumentati del 31%. Questo aumento dipende dall'incremento dell'offerta e dall'importante sforzo per il rinnovo completo del materiale rotabile e del parco veicoli, in modo da adeguarsi alle nuove esigenze del mercato e, nel settore degli autobus, per poter ridurre le emissioni.

Complessivamente gli introiti globali di

C Prestazioni e utenti TILO, dal 2004



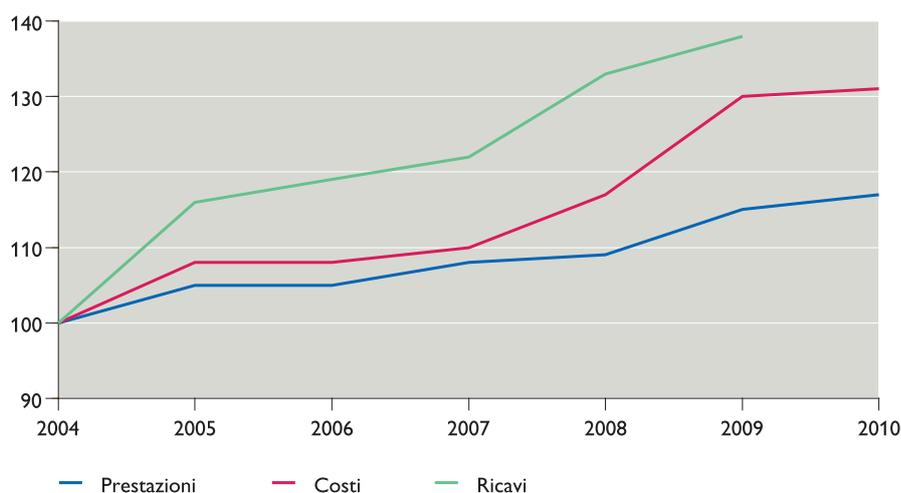
trasporto sono cresciuti dal 2004 al 2009 del 35%, ad un ritmo dunque più elevato di quello delle prestazioni e dei costi.

Grazie a questo incremento il grado di copertura dei costi è rimasto pressoché costante e varia attorno al 45% nei servizi

urbani e al 25-40% nei servizi regionali, secondo il contesto operativo. Si tratta di parametri in linea con la realtà nazionale.

Il finanziamento del settore è ripartito tra Confederazione (41 mio. fr. nel 2009), Cantone (43 mio. fr.) e Comuni (20 mio. fr.).

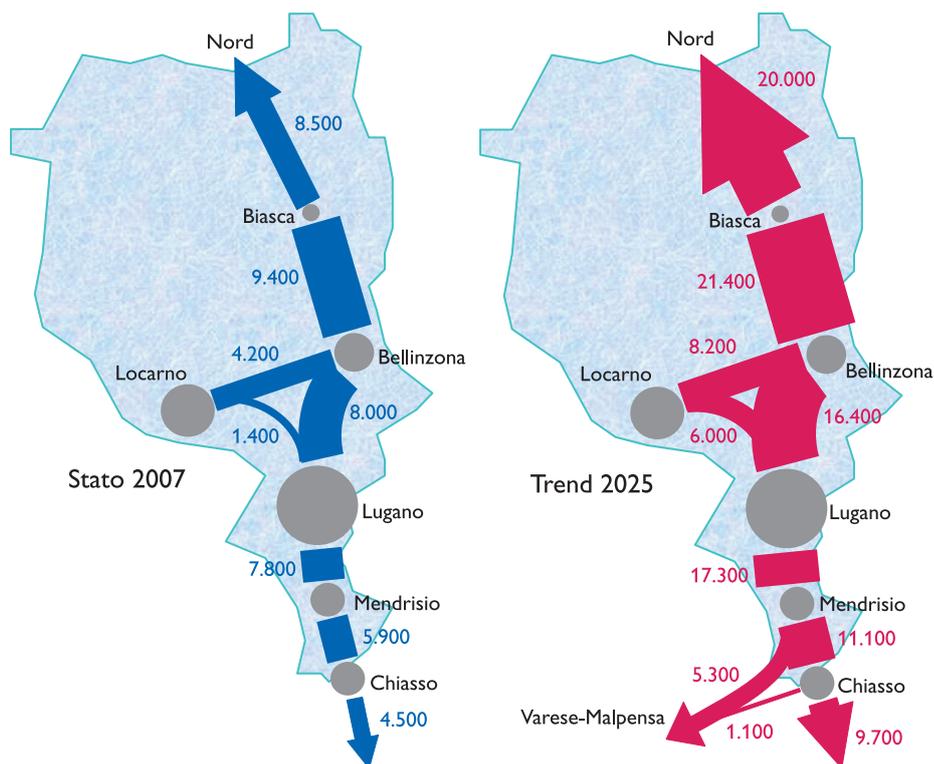
D Prestazioni, costi e introiti, 2004-2009



Un incentivo per la valorizzazione urbanistica e un contributo per il risanamento ambientale

La viepiù crescente qualità delle prestazioni offerte dal servizio ferroviario regionale e gli elevati volumi di utenza hanno portato enti pubblici e imprese ferroviarie a rivalutare le funzioni delle stazioni esistenti e a esaminare l'opportunità di realizzarne nuove. Stazioni e fermate costituiscono infatti comparti territoriali pregiati perché sono facilmente accessibili e sono dunque molto interessanti dal profilo degli insediamenti commerciali, dei servizi centrali e anche per la residenza. Si sono così promossi nell'ultimo decennio il rinnovo di diverse stazioni (ad esempio Lamone-Cadempino, Giubiasco, Tenero, Gondola, Lugano) e la costruzione di nuove (ad esempio Riazzino, Castione-Arbedo). Nel futuro si prevedono importanti opere, ad esempio a Mendrisio, Lugano (2a e 3a tappa), Chiasso, Bellinzona e Locarno. Questi interventi vanno di pari passo con un riesame della pianificazione locale nell'intento di incentivare nuovi insediamenti e nuove opportunità di riordino urbanistico. Si creano così promettenti opportunità di collaborazioni tra pubblico e privato a sostegno di una densificazione di qualità del nostro tessuto insediativo.

Dal punto di vista ambientale ed energetico il "profilo" dei trasporti pubblici è interessante: esso offre infatti un'alternativa più efficace al trasporto motorizzato individuale e a quello pesante delle merci.



La sfide del 2020: con AlpTransit verso il metrò della Città-Ticino

In base ai più recenti scenari di sviluppo la mobilità è destinata ad aumentare ulteriormente. Nel campo dei trasporti pubblici i cambiamenti generati dalla messa in esercizio della galleria di base del San Gotardo e di quella del Monte Ceneri saranno molto rilevanti e andranno ben oltre la crescita "fisiologica" dovuta alle dinamiche socio-economiche e territoriali. Si prevede che sugli assi ferroviari principali Bellinzona-Chiasso e Bellinzona-Locarno l'utenza sarà più che raddoppiata; sull'asse di Locarno-

Lugano quadruplicherà. L'abbattimento dei tempi di percorrenza sia per i collegamenti con il nord delle Alpi (riduzione di un terzo: meno di due ore dal Ticino per Zurigo e Lucerna) sia per quelli interni (dimezzamento per tutte le relazioni attraverso il Ceneri) renderà infatti questo servizio molto competitivo (v. cartine E).

Grazie alla galleria di base del Ceneri la Città-Ticino disporrà di un vero e proprio "metrò" in grado di diffondere i vantaggi di AlpTransit sull'intero territorio. Occorre dunque pianificare e realizzare interventi sulle infrastrutture, alle stazioni e sui servizi per garantire attrattiva ed efficacia all'intera catena di trasporto.

foto Ti-Press / Gabriele Putzu



Nell'agglomerato luganese è pure in fase di progettazione l'estensione dell'attuale ferrovia Lugano-Ponte Tresa fino in centro città e verso la Valle del Vedeggio, con possibili diramazioni successive verso l'area di Cornaredo e quella del Pian Scairolo.

Il sistema dei trasporti pubblici - in particolare quello ferroviario regionale e quello urbano e d'agglomerato - è dunque chiamato a rispondere a questa sfida e opportunità. Di ciò beneficeranno anche gli utenti privati della strada, perché l'uso del mezzo pubblico contribuirà a contere il carico favorendo fluidità e sicurezza (v. cartina F).

Nei prossimi anni si prospettano quindi per i trasporti pubblici importanti cambiamenti e anche rilevanti impegni finanziari. Occorrono pertanto costanti sforzi per migliorare la produttività dei servizi, tenere i costi sotto controllo e generare maggiori introiti.

A medio-lungo termine il potenziamento dei trasporti pubblici non sarà tuttavia sufficiente per gestire tutta la crescita della mobilità. A fronte dei lunghi tempi di realizzazione delle nuove infrastrutture ferroviarie e stradali e dei loro costi molto elevati (il raggiungimento del consenso porta a soluzioni molto onerose) occorrerà gestire al meglio la rete stradale esistente (ad esempio facendo capo alle moderne tecnologie della comunicazione), dare più spazio ai pedoni e ai ciclisti per i tragitti corti, essere pronti a modificare le proprie abitudini (ad esempio gli orari di lavoro), a far capo a nuove forme di mobilità (ad esempio il car pooling) e rivedere le modalità d'uso e di tariffazione delle infrastrutture e dei servizi per tutti i mezzi di trasporto (ad esempio differenziando i prezzi e le tariffe per ridurre il carico nelle ore di punta).

F Struttura rete ferroviaria regionale

