

Trasporti pubblici: più attrattivi ed efficienti

Claudio Blotti, Sezione della mobilità

Con la progressiva elaborazione dei Piani regionali dei trasporti e grazie alla messa in vigore della Legge sui trasporti pubblici (1° marzo 1995), in Ticino hanno potuto essere realizzati importanti interventi a sostegno di un sistema di trasporti pubblici più attrattivo e competitivo. I principali progetti attuati dal 1995 sono (v. graf. A):

- la riorganizzazione dei servizi urbani negli agglomerati di Locarno (1996), Lugano (2002) e Chiasso-Mendrisio (2004);
- la creazione della Comunità tariffale Ticino e Moesano (1997);
- l'integrazione dei trasporti scolastici speciali nei servizi di linea (dal 1998 a tappe);
- l'introduzione dell'orario cadenzato ogni 30' per i collegamenti ferroviari Locarno-Lugano (1997);
- la ristrutturazione e il potenziamento mirato dei servizi regionali su gomma in diverse regioni del Cantone;
- l'estensione della linea urbana Ascona-Minusio fino a Mappo/Tenero (autunno 2004);
- la creazione di un servizio navetta a Lugano tra il Park and Ride delle Fornaci e il centro città (autunno 2004);
- la prima tappa del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (servizio seniorario tra gli agglomerati del Cantone dal 2005).

In questo articolo viene esaminata l'evoluzione di alcuni indicatori concernenti il traffico pubblico nel decennio 1996/97'-2005: segnatamente sono analizzati l'andamento delle prestazioni, dei costi, degli introiti e delle indennità a favore delle imprese di trasporto, ovvero la differenza tra costi e introiti pianificati.

¹ Anno d'orario giugno 1996 - maggio 1997.

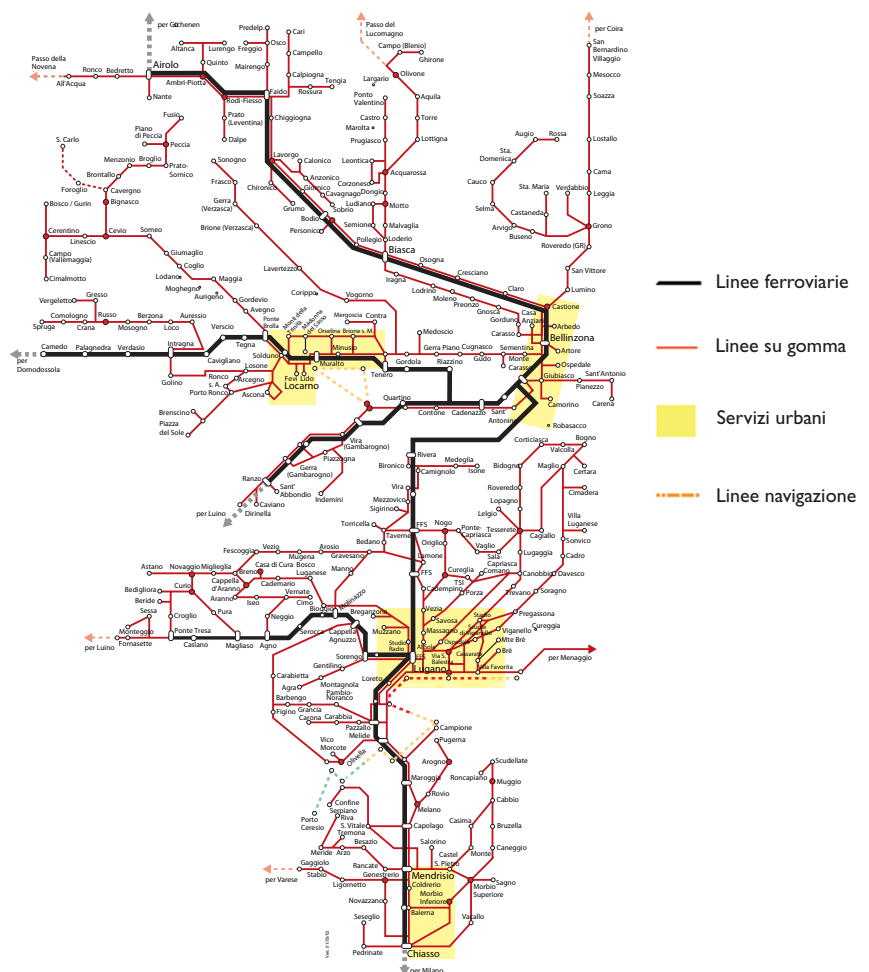
Sono considerate le seguenti categorie di traffico:

- **regionale**: costituito dalle linee che servono al traffico di un'intera regione, compreso il collegamento di base tra località; si tratta di linee ferroviarie e linee su gomma.
- **urbano**: comprende le linee che servono i poli urbani con i loro servizi centrali e i posteggi di corrispondenza per utenti provenienti prevalentemente dall'esterno dell'agglomerato (impianti Park and Ride).



foto: Ti-press / Davide Agosta

A Il sistema dei trasporti pubblici in Ticino



La Regione TreValli - progetti attuati e futuri



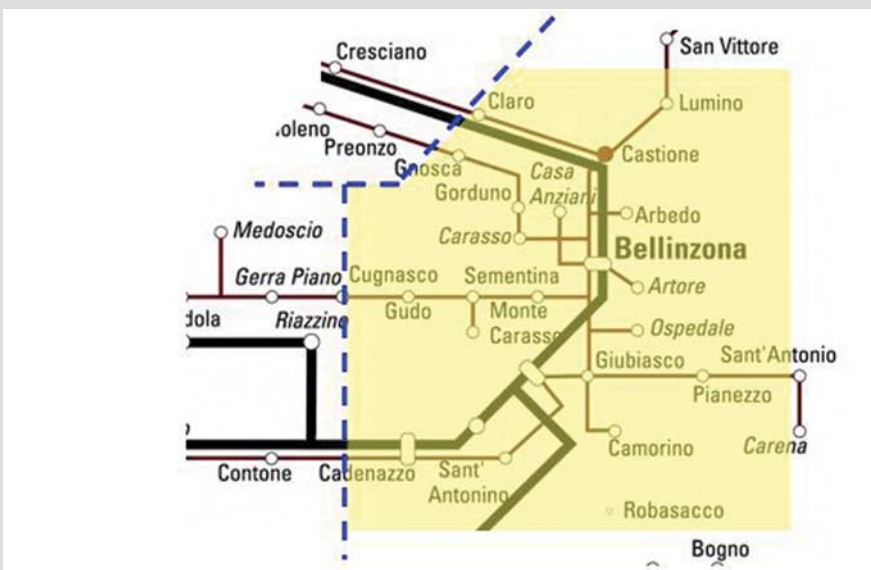
Progetti attuati

- 1994 introduzione servizio sostitutivo Airolo-Bellinzona;
- 1999 Riviera: linea Biasca-Lodrino-Bellinzona, integrazione trasporto scolari e prolungo fino all'Espocentro;
- 2001 Valle di Blenio: adattamento orario e integrazione trasporto allievi;
- 2003 Media Leventina: riorganizzazione linee con integrazione trasporto scolari;
- interventi sull'infrastruttura 2003;
- 2005 introduzione prima tappa sistema ferroviario regionale TILO e adattamento - potenziamento servizi su gomma;
- dal 2005 interventi sull'infrastruttura.

Progetti futuri

- Interscambio di Biasca.

Il Bellinzonese - progetti attuati e futuri



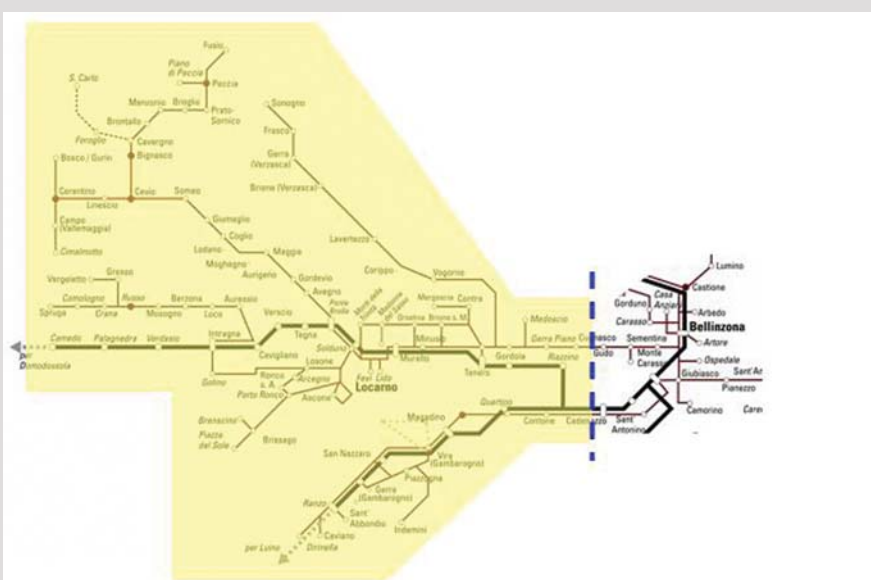
Progetti attuati

- 1996 linea interregionale Bellinzona-Locarno;
- interventi sull'infrastruttura (interscambio FFS Bellinzona, corsie bus, semafori asse nord-sud);
- 2005 introduzione prima tappa sistema ferroviario regionale TILO;
- 2005 treni diretti del Gottardo verso Locarno.

Progetti futuri

- 2007 riorganizzazione e potenziamenti dei servizi urbani (cadenzato 15', estensione fino alle 24.00);
- interventi sull'infrastruttura (Arbedo-Castione, S. Antonio).

Il Locarnese e la Vallemaggia - progetti attuati e futuri



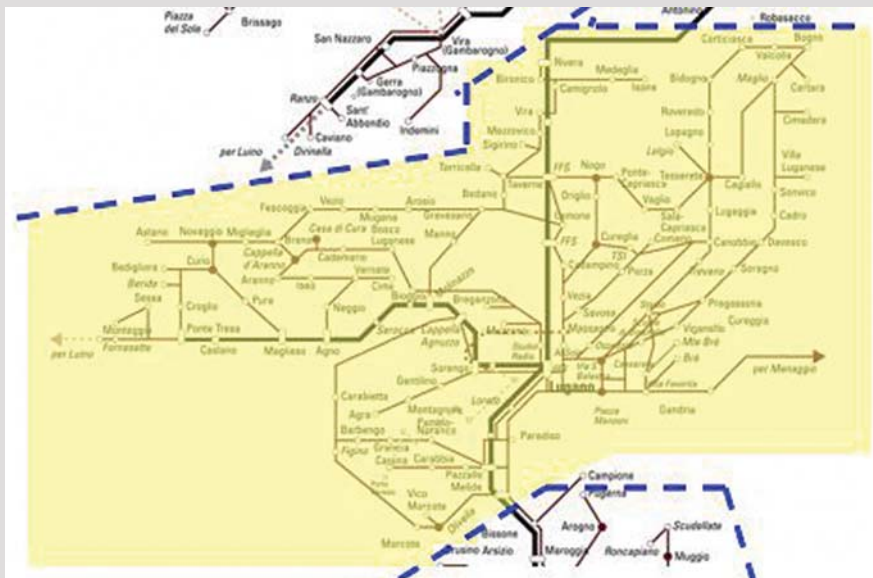
Progetti attuati

- 1990 messa in sotterraneo della Centovallina, terminale bus Locarno FFS + P&R;
- 1995 riorganizzazione Gambarogno;
- 1996 ORA H riorganizzazione servizi urbani e regionali;
- 2005: introduzione TILO e treni diretti del Gottardo verso Locarno.

Progetti futuri

- interventi sull'infrastruttura (Riazzino e Minusio);
- collegamento diretto Locarno-Lugano.

Il Luganese - progetti attuati e futuri



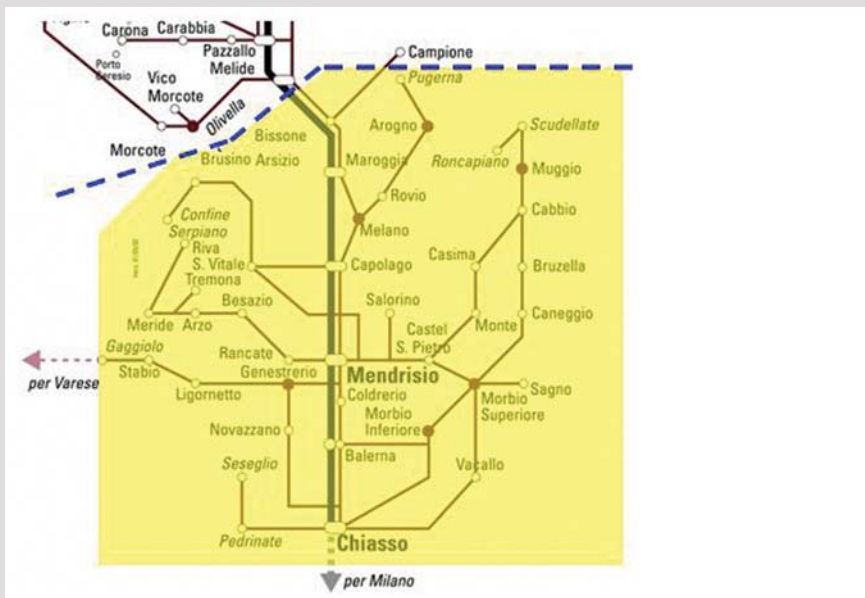
Progetti attuati

- 1996 riorganizzazione servizi Malcantone;
- 1997 fermata treni diretti a Lamone con interscambio linea bus Lugano-Lamone-Bioggio);
- 1999 riorganizzazione servizi Valcolla, Ceresio e Vedeggio;
- 2000 nuova linea Lamone-Trevano;
- 2002 riorganizzazione servizi urbani;
- interventi infrastrutturali (stazione FFS Lugano, fermata Centro, P+R, stazione Molinazzo, adattamento viabilità);
- 2005 introduzione TILLO.

Progetti futuri

- 2008 cadenzamento FLP a 15';
- 2010 seconda riorganizzazione servizi;
- collegamento diretto Locarno-Lugano;
- stazione Lugano e Nodo Molinazzo.

Il Mendrisiotta - progetti attuati e futuri



Progetti attuati

- 1993 riorganizzazione e potenziamento servizi urbani;
- 1993 riorganizzazione servizi regionali;
- 1998 ridefinizione servizi regionali, integrazione allievi, linea circolare via Ponte di Castello;
- 2004 potenziamento linea Chiasso-Mendrisio;
- interventi infrastrutturali;
- 2005 introduzione TILLO;
- 2007 nuova linea circolare del Basso Mendrisiotta.

Progetti futuri

- 2008 riorganizzazione nodo di Capolago;
- 2010 messa in esercizio FMV;
- fermata Mendrisio S. Martino.

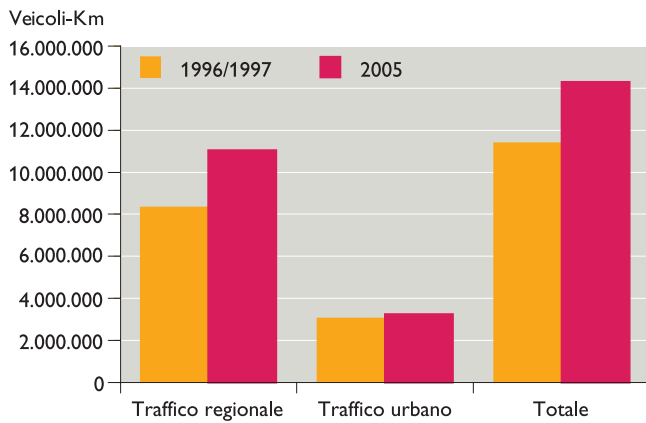
Quale periodo di riferimento è considerato il 1996/97, che corrisponde all'anno a partire dal quale sono state intraprese diverse e importanti riforme nel settore dei trasporti pubblici. Tra queste citiamo la modifica della Legge sulle ferrovie (Lferr), in vigore dal 1.1.1996, che ha provveduto ad una semplificazione dei contributi finanziari versati dalla Confederazione, ad un'armonizzazione dello statuto delle diverse imprese di trasporto, ad

un più diretto coinvolgimento dei Cantoni nel finanziamento del settore e, soprattutto, alla definizione di strumenti di gestione più moderni (mandato di prestazioni, contabilità analitica).

Come mostra il grafico B dal 1996/97 al 2005, le **prestazioni** (veicoli-km) del traffico sono aumentate complessivamente del 25%, passando da 11,4 mio veicoli-km a 14,3 mio.

Analizzando l'evoluzione delle prestazioni del traffico regionale sugli anni 1996/97 - 2005 si osserva che vi è stata una crescita pari al 32% (da 8,3 a 11,0 mio veicoli/km). Ciò significa che l'incremento registrato dal traffico totale deriva prevalentemente dall'aumento ottenuto in questo ambito. A livello di traffico urbano l'incremento delle prestazioni è stato più moderato (+6%), passando da 3,0 a 3,2 mio di veicoli.

B Prestazioni (veicoli-km) dal 1996/97 al 2005



Occorre rilevare che nel solo **traffico regionale ferroviario** l'aumento delle prestazioni è stato, dal 1996/97 a fine 2005, del 63%. Gran parte di questa crescita è imputabile ai servizi FFS, le cui prestazioni sono progredite del 106%. A questo aumento ha sicuramente contribuito la realizzazione della prima tappa del sistema ferroviario regionale Ticino - Lombardia (TILO), ossia l'introduzione a partire dal dicembre 2004 dell'orario cadenzato ogni 30 minuti tra i principali poli del Cantone. Per quanto concerne il **traffico regionale su gomma** l'aumento delle prestazioni è stato pari al 23%.

Nel **traffico urbano**, che in Ticino viene esercitato unicamente su gomma, l'incremento delle prestazioni, a seguito delle riorganizzazioni e dei potenziamenti avvenuti a Locarno, Lugano e Chiasso-Mendrisio, è stato del 6%.

Nel Bellinzonese la ristrutturazione dei servizi non è ancora divenuta realtà a seguito dell'opposizione della Città al passaggio dei servizi pubblici attraverso il centro storico, come previsto nel PTB, ossia il Municipio e Consiglio comunale hanno aderito quest'anno a una soluzione che prevede la realizzazione in due fasi di un nuovo tracciato fuori dal nucleo entro cinque anni.

Le **indennità**, più precisamente gli oneri assunti dalla Confederazione, dal Cantone e dai Comuni per il finanziamento del trasporto pubblico in Ticino, nel decennio 1996/97 sono aumentate dell'11%, passando da 77,3 mio di fr. a 85,9 (v. graf. C).

In ambito regionale la crescita delle indennità è stata del 15% (da 60,9 mio di fr. a 70,2 mio di fr.); l'aumento delle indennità è causato soprattutto dal traffico su gomma (+22%), piuttosto che da quello ferroviario (+8%). Il traffico urbano ha registrato una flessione delle indennità del 5%.

L'evoluzione sul periodo 1996/97 - 2005 degli indicatori più significativi della gestione del trasporto pubblico del nostro Cantone mostrano un andamento molto favorevole. Globalmente per una crescita delle **prestazioni** pari al 25% vi è stato un aumento dei **costi** del 13%, degli **introiti** del 17% e delle indennità dell'11%.

Le prestazioni del traffico regionale sono aumentate del 32% ossia quasi il doppio dei costi (+18%); gli introiti sono cresciuti di quasi un quarto (+23%) e le indennità del 15% (v. graf. D).

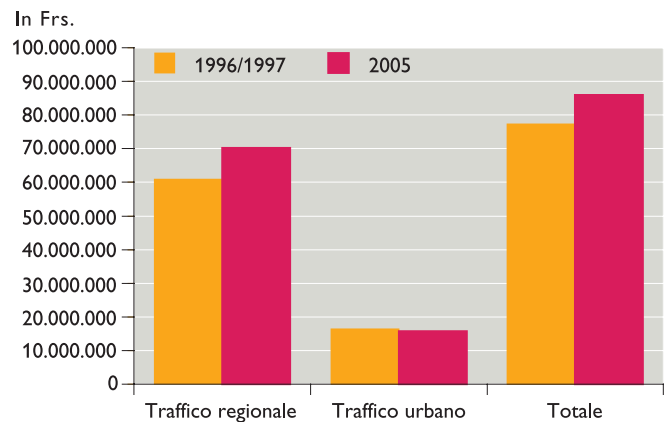
Nel settore urbano le prestazioni hanno visto un incremento del 6% a fronte di costi stabili e di introiti aumentati del 5%. L'inden-

nità a carico degli enti pubblici ha così potuto essere ridotta (v. graf. E).

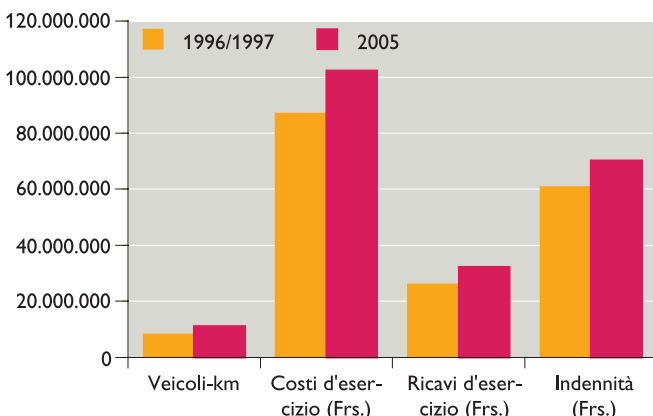
Gli strumenti della contabilità analitica e del mandato di prestazione nonché lo svolgimento di pubblici concorsi hanno permesso di contenere l'incremento dei costi nonostante un importante aumento dell'offerta, voluto per rendere il trasporto pubblico sempre più concorrenziale ed attrattivo e quindi per aumentarne la quota di mercato.

Per quanto riguarda l'evoluzione degli introiti, determinante è stata l'istituzione della Comunità tariffale per abbonamenti dal luglio 1997: in effetti, dalla sua introduzione il successo a livello di introiti incassati e di abbonamenti venduti è stato molto importante a fronte di una relativa stagnazione negli altri titoli di trasporto (biglietti singoli, carte per più corse, ecc.). Con l'introduzione della Comunità tariffale integrale dal 2009 la convenienza e flessibilità d'uso dell'attuale abbonamento Arcobaleno potrà essere estesa anche a tutti gli altri titoli di trasporto, rivolti soprattutto agli utenti occasionali e a quelli che fanno un uso dei servizi pubblici in modo meno frequente rispetto ai pendolari. ■

C Finanziamento trasporto pubblico dal 1996/97 al 2005



D Traffico regionale totale: confronto 1996/97 - 2005



E Traffico urbano su gomma: confronto 1996 - 2005

