



Studio sui trasporti pubblici nella Svizzera italiana

Terza parte: le proposte per il Locarnese
Studio TP capitolo 5: Bellinzona - Locarno

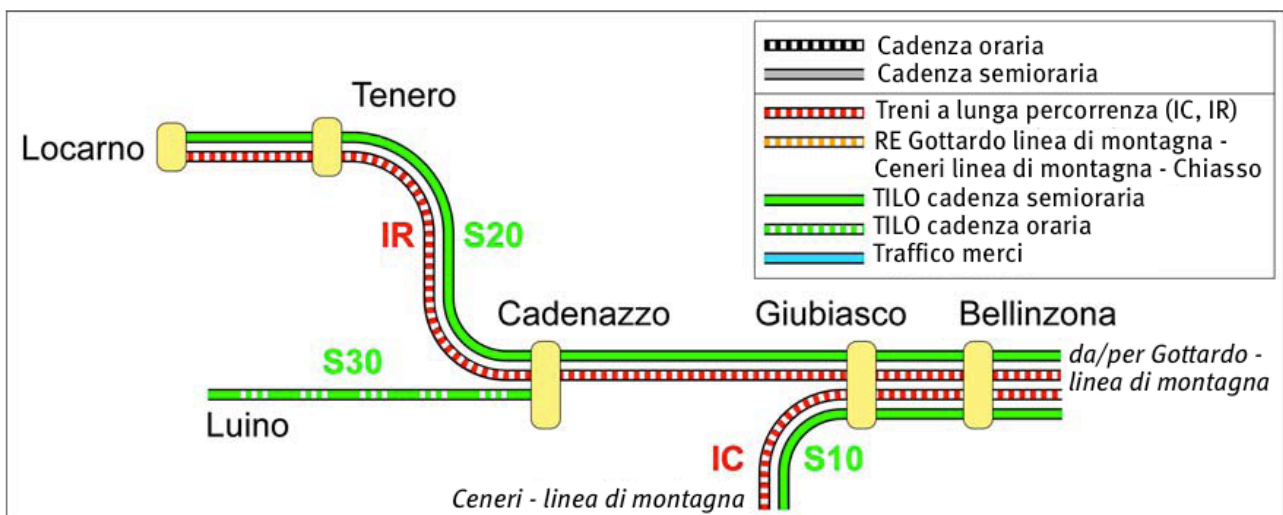


5. Offerta e infrastruttura Bellinzona - Locarno

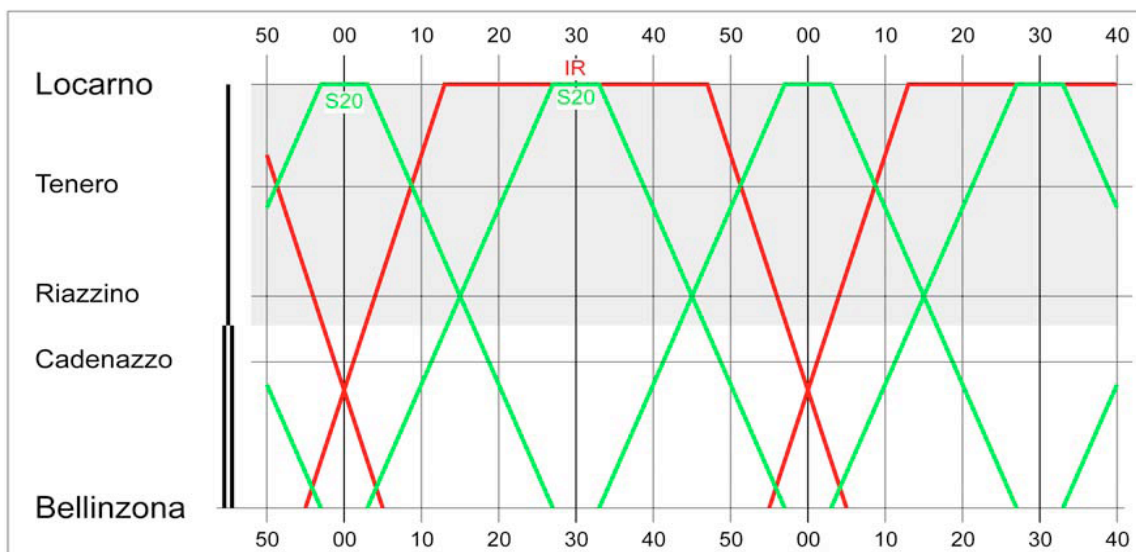
5.1 Situazione di partenza e compiti

5.1.1 Offerta attuale

L'offerta ferroviaria attuale sulla tratta Bellinzona - Locarno comprende un Interregio all'ora (alternato da/per Basilea o Zurigo) e un regionale TILO ogni mezz'ora da/per Castione-Arbedo. Da lunedì a venerdì negli orari di punta vi si aggiunge un convoglio TILO supplementare. In questo modo, quando la richiesta è maggiore, si offre una cadenza al quarto d'ora, sebbene con prodotti differenti.



Ill. 05-01: Schema quantitativo attuale Bellinzona - Locarno



Ill. 05-02: Orario attuale (grafico per tratte) sulla linea Bellinzona - Locarno

5.2 Obiettivi da raggiungere

Un'offerta attrattiva, rispondente alle esigenze di una moderna "S-Bahn", fra i centri d'agglomerato di Bellinzona, Lugano, Mendrisio-Chiasso e Locarno. Fra questi centri si vogliono offrire collegamenti con cadenza almeno semioraria e senza dover cambiare treno.

5.3 Principi dell'offerta determinanti

I principi dell'offerta determinanti sono:

6. La pianificazione delle infrastrutture è determinata dall'offerta. Ciò significa che ogni progetto d'infrastruttura deve essere inserito in un piano dell'offerta orientato al futuro.
7. Compatibilità verso l'alto: le misure infrastrutturali devono essere compatibili verso l'alto. Non devono quindi soddisfare solo il prossimo orizzonte temporale, ma anche quello successivo.
10. Si dovrebbero costruire nuove linee ferroviarie solo se la domanda di trasporto in una prima fase permette due, più tardi almeno tre cadenze semiorarie (riguarda la bretella di collegamento presso il portale nord della galleria di base del Ceneri da/per Locarno. Vedi più sotto).
27. L'ossatura dei trasporti pubblici è costituita da collegamenti veloci e diretti, che sono gestiti almeno con cadenza semioraria.
51. La domanda di trasporto nelle regioni turistiche, rispettivamente da/per queste regioni, varia sensibilmente nel corso dell'anno e nel corso della settimana. Se non è in contrasto con altre esigenze di trasporto, l'offerta può essere adattata alle variazioni della domanda durante l'anno, rispettivamente durante la settimana.

5.4 Approccio alla soluzione

Per poter offrire almeno la cadenza semioraria richiesta, sono necessari interventi infrastrutturali. I principali - la galleria di base del Ceneri (GBC) nonché il raddoppio parziale dei binari fra Cadenazzo e Tenero - sono già in fase di realizzazione oppure previsti nei piani ferroviari SIF risp. FAIF.

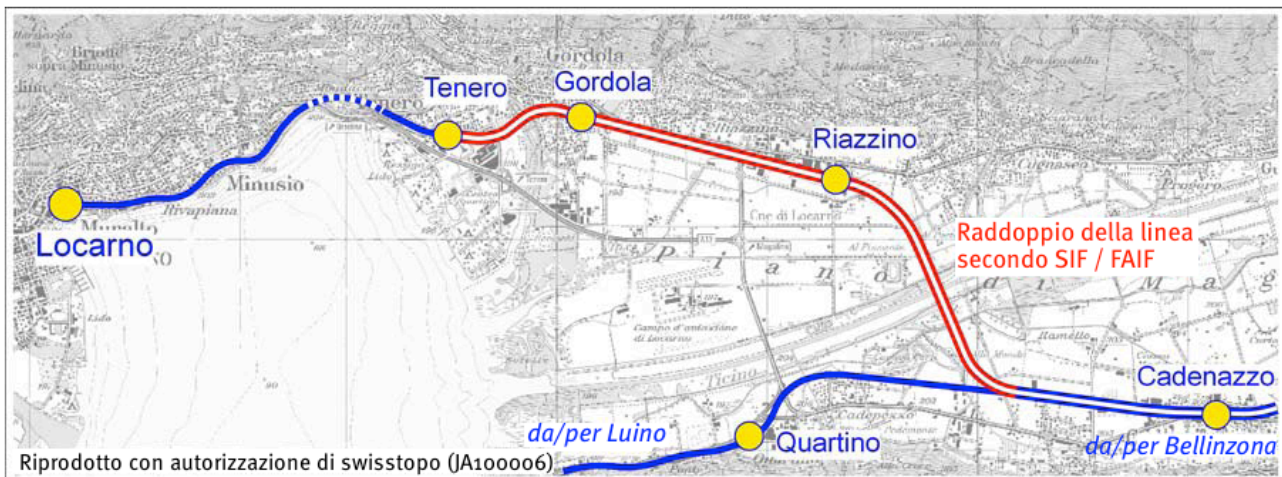
5.4.1 Sviluppo dell'infrastruttura secondo SIF, orizzonte 2019

Contemporaneamente alla messa in esercizio della galleria di base del Ceneri (GBC) nel 2019, la linea Cadenazzo - Locarno dovrebbe essere parzialmente raddoppiata. In concreto, è prevista l'aggiunta di un binario supplementare nella tratta Contone - Tenero (cfr. illustrazione qui di seguito).

Il progetto GBC comprende anche una bretella di collegamento a binario semplice dal portale nord della galleria verso la linea esistente Bellinzona - Locarno.

Ciò permetterà, per la prima volta, di avere un collegamento ferroviario veloce fra gli agglomerati di Lugano e Locarno (oggi possibile solo con cambio del treno a Bellinzona o Giubiasco).]

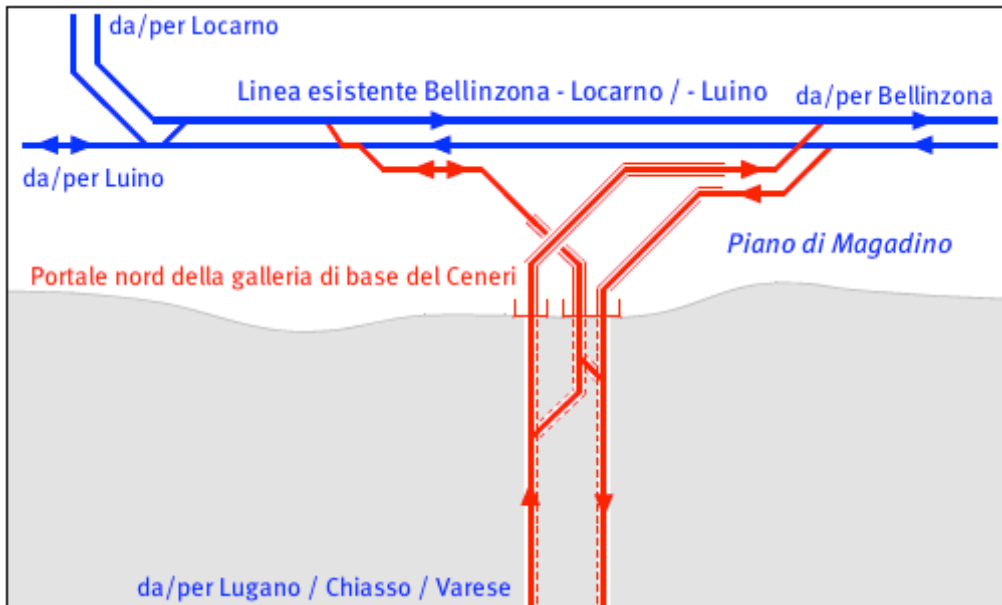
La mappa seguente mostra il comparto dove è previsto il raddoppio della linea entro il 2019.



Ill. 05-03: Mappa d'insieme del raddoppio della linea previsto entro il 2019 fra Contone (a ovest di Cadenazzo) e la stazione di Tenero.

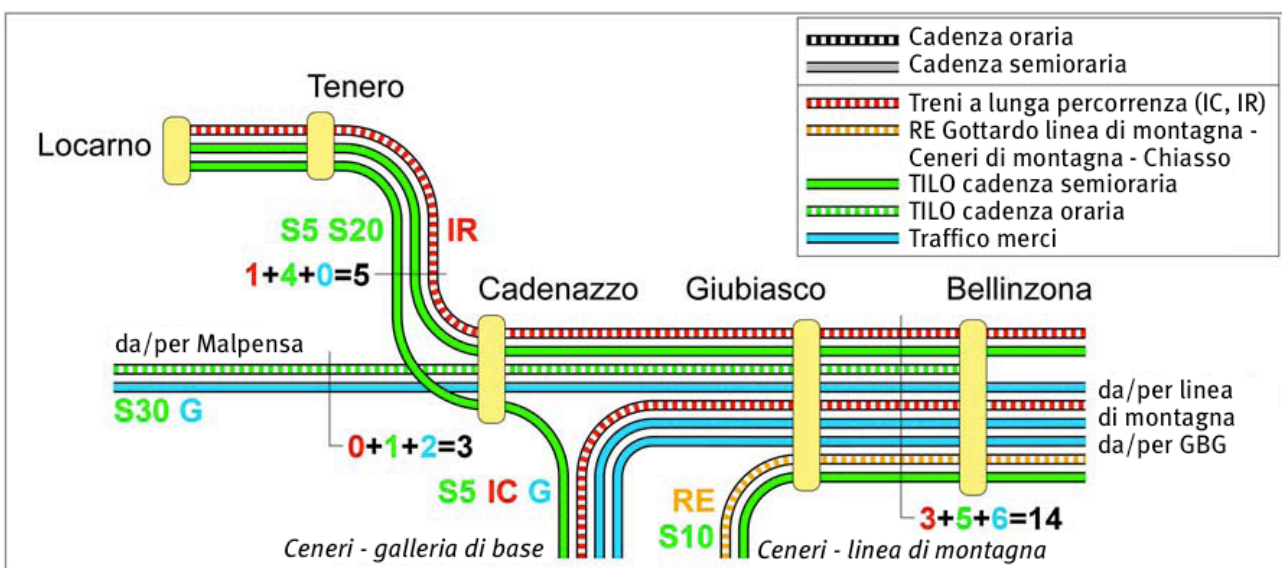
5.4.2 Triangolo di binari al portale nord della galleria di base del Ceneri

L'illustrazione seguente mostra il triangolo di binari prima del portale nord della galleria di base del Ceneri, raffigurato quale topologia. La bretella di collegamento dalla GBC in direzione di Locarno permette, per la prima volta, collegamenti diretti e senza cambio del treno fra Lugano e Locarno. La messa in esercizio della bretella è prevista in contemporanea con l'apertura della GBC nel 2019.



III. 05-04: Rappresentazione schematica (topologia) del triangolo di binari presso il portale nord della galleria di base del Ceneri che permette, per la prima volta collegamenti senza cambiare treno fra i principali centri del Canton Ticino: Bellinzona, Lugano, Mendrisio-Chiasso e Locarno.

Il grafico seguente mostra quale offerta TILO sarà possibile grazie al raddoppio della linea fra Cadenazzo e Tenero. Si presuppone che sia completato anche il triangolo di binari nel comparto del portale nord della GBC (cfr. anche capitolo "Offerta TILO").



III. 05-05: L'offerta possibile grazie al raddoppio della linea Cadenazzo - Tenero (cfr. anche capitolo "Offerta TILO").

5.5 Valutazione

Il raddoppio parziale della linea Cadenazzo - Locarno permette un rilevante miglioramento dell'offerta verso Locarno. Il potenziamento proposto si concentra sulla tratta più facile dal profilo topografico e insediativo fra la diramazione a ovest di Cadenazzo e la stazione di Tenero. L'opera più rilevante è il lungo ponte per attraversare il fiume Ticino.

Il raddoppio della linea qui presentato rientra nei piani SIF (sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria).

5.6 Raccomandazione

Il progetto deve essere portato avanti e considerato prioritario. Si tratta di un potenziamento sensato e razionale della linea verso Locarno.

5.7 Aggiornamento, osservazioni e valutazione dell'ATA-SI

Il progetto FAIF (Finanziamento e Ampliamento dell'Infrastruttura Ferroviaria), approvato in votazione il 9 febbraio 2014, permetterà di realizzare il potenziamento della linea fra Tenero e Contone entro il 2019, quando dovrebbe entrare in funzione anche la galleria di base del Ceneri. L'inserimento dell'intera tratta da Bellinzona a Locarno nei piani FAIF è stato possibile anche grazie all'intervento dell'ATA (il FAIF è il controprogetto del Consiglio federale all'iniziativa popolare «per i trasporti pubblici» dell'ATA).