



Sezione della Svizzera italiana

I trasporti pubblici nella Svizzera italiana

Pilastri per la politica dei trasporti pubblici nel Canton Ticino



Zurigo/Bellinzona, aprile 2012

I trasporti pubblici nella Svizzera italiana

Pilastri per la politica dei trasporti pubblici nel Canton Ticino

Su incarico di:

ATA Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana

Elaborazione:

mrs partner sa, Zurigo
Paul Romann

Birmensdorferstrasse 55
CH-8004 Zurigo

Tel +41 (0)44 245 46 00

Tel +41 (0)44 245 46 02

paul.romann@mrspartner.ch

Fax +41 (0)44 245 46 05

www.mrspartner.ch

Indice

Sintesi	4
1. Rapporto sull'iniziativa TP dell'ATA Svizzera	14
1.1. Situazione di partenza	14
1.2. Incarico	15
1.3. Sul presente rapporto	15
1.4. Lista dei progetti esaminati	16
2. Sulla politica dei trasporti dell'ATA	17
2.1. Basi della politica dei trasporti dell'ATA	17
2.2. La politica dei trasporti negli statuti dell'ATA	17
2.3. Sul contenuto dell'iniziativa «per i trasporti pubblici»	18

Sintesi

Il 6 settembre 2010 l'ATA ha inoltrato la sua iniziativa «per i trasporti pubblici» (iniziativa TP) con più di 140'000 firme. L'iniziativa chiede che in futuro la metà delle entrate a destinazione vincolata delle imposte sugli oli minerali sia riservata ai trasporti pubblici e l'altra metà alle strade. Qualora l'iniziativa fosse accolta in votazione, *i trasporti pubblici avrebbero a disposizione annualmente 800 milioni di franchi supplementari*. Attualmente la parte delle entrate a destinazione vincolata delle imposte sugli oli minerali che va a beneficio dei trasporti pubblici è del 25%.

Nota: l'iniziativa «per i trasporti pubblici» dell'ATA è stata ritirata nel giugno 2013 a favore del controprogetto FAIF (Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria). Quest'ultimo, che pure assicura la manutenzione e un ragionevole ampliamento dell'infrastruttura, è stato accolto in votazione il 9 febbraio 2014 da popolo e Cantoni. La prima tappa d'ampliamento (fino al 2025) prevede investimenti pari a 6,4 miliardi di franchi. In Ticino si procederà, in particolare, al parziale raddoppio del binario verso Locarno. Nei prossimi anni vi saranno inoltre ulteriori miglioramenti della rete grazie ad Alptransit e al "corridoio di 4 metri" per il traffico merci. Quest'ultimo e il FAIF permetteranno anche di eliminare la strozzatura esistente fra Bellinzona e Giubiasco con la posa di un terzo binario. Questo è il presupposto per una fermata "Piazza Indipendenza" a Bellinzona (si veda al proposito il relativo capitolo in questo studio sui trasporti pubblici).

Niente progetti di lusso

Col presente lavoro si intende esaminare come i mezzi supplementari disponibili potrebbero essere impiegati nel Canton Ticino. Da un punto di vista puramente matematico, a ogni abitante "spettano" quasi 120 franchi. Moltiplicati per i 333'000 abitanti del Canton Ticino si ottiene un ammontare di 40 milioni di franchi all'anno.

Sebbene 800 milioni di franchi all'anno di mezzi supplementari possano sembrare una cifra molto alta (nota: è la cifra che sarebbe stata disponibile con l'iniziativa TP dell'ATA), il calcolo applicato al Ticino mostra che i mezzi disponibili sarebbero comunque limitati.

Più ragionevole - e in ultima analisi indispensabile - è tuttavia una distribuzione dei mezzi secondo l'utilità. Non c'è posto in Svizzera per progetti di lusso. Neppure per progetti che sono magari desiderabili, ma per i quali ci sono alternative altrettanto valide o quasi altrettanto valide.

Tredici progetti nella Svizzera italiana

Nel presente rapporto si analizzano e valutano complessivamente 13 progetti, per i quali viene formulata una raccomandazione per il seguito. Nell'ordine in cui figurano in questo rapporto, i 13 progetti presi in esame sono:

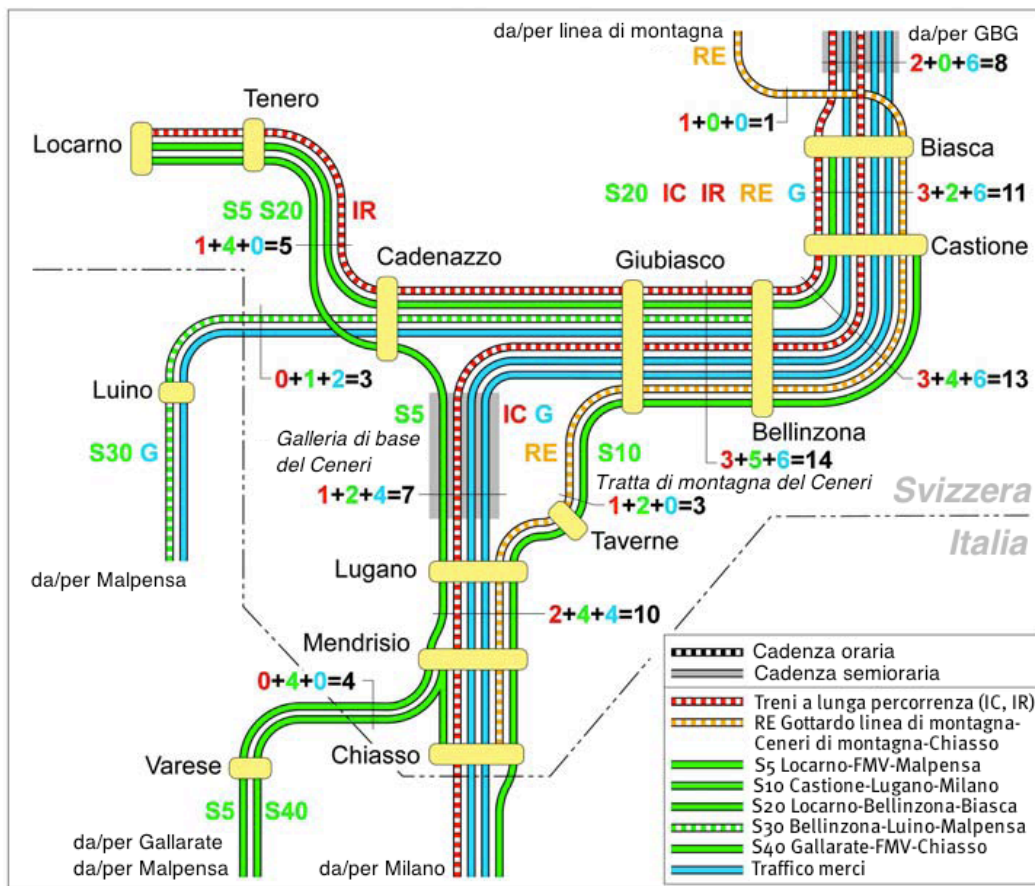
1. Ferrovia Mendrisio-Varese (FMV)
2. Analisi di capacità e d'infrastruttura tratta Bellinzona-Locarno
3. Analisi di capacità e d'infrastruttura tratta Bellinzona-Luino (-Pianura Padana)
4. Analisi di capacità e d'infrastruttura tratta Bellinzona-Giubiasco
5. Fermata "Piazza Indipendenza" (Bellinzona)
6. Centovallina
7. Prolungamento FART fino Ascona
8. Fermata FART "Piazza Grande" (Locarno)
9. Ferrovia Lugano-Ponte Tresa nel Luganese; tram Lugano
10. Ferrovia Lugano-Ponte Tresa; prolungamento verso l'Italia a Ponte Tresa
11. Galleria della Piodella (Mesolcina)
12. Traffico merci
13. Bus e autopostali in Ticino

Sui singoli progetti

Offerta TILO in Ticino:

(Capitolo 3) A medio e lungo termine l'offerta tipo "S-Bahn" TILO in Ticino dovrebbe essere basata sulla cadenza semioraria su tutte le linee. Con la sovrapposizione di due o più linee TILO si ottengono offerte con quattro o più treni per ora e direzione. La S30, che attualmente circola fra Cadenazzo e l'aeroporto della Malpensa con un treno ogni due ore, dovrebbe essere prolungata fino a Bellinzona e circolare con cadenza oraria.

La seguente illustrazione mostra la struttura quantitativa dell'offerta futura con il traffico a lunga percorrenza, il traffico regionale TILO e il traffico merci:



Oltre alla “S-Bahn” TILO circola ogni ora un EC/IC attraverso la galleria di base del Gottardo e quella del Ceneri, nonché un IR via galleria di base del Gottardo verso Locarno. Questa offerta corrisponde in gran parte a quella attuale. Si propone di offrire un collegamento RE via le tratte di montagna del Gottardo e del Ceneri fino a Chiasso. Questo treno potrebbe fermarsi, per esempio, anche a Taverne.

Secondo i piani attuali si intende convogliare ogni ora sei treni merci per direzione attraverso la galleria di base del Gottardo. Quattro circolano attraverso la galleria di base del Ceneri verso Chiasso, gli altri due circolano via Luino verso l’Italia. Di regola questi treni hanno per destinazione i terminali TIR di Busto Arsizio e Novara.

Offerta sulla Mendrisio-Varese, collegamento del Ticino alla linea del Sempione

(Capitolo 4) Con la messa in esercizio della “Ferrovia Mendrisio-Varese” (FMV) il Ticino ottiene un nuovo corridoio verso l’Italia. Oltre ai collegamenti regionali fra le città di Lugano, Mendrisio e Chiasso/Como da un lato, nonché Varese e Gallarate dall’altro, la FMV ha anche un’importanza sovraregionale.

Gli ambienti politici danno molta importanza al collegamento del Ticino con l’aeroporto italiano di Malpensa. Effettivamente l’attuale pianificazione dell’offerta prevede un collegamento all’ora da Lugano via Mendrisio, Varese e Gallarate fino a Malpensa.

Un’analisi dei tempi di percorrenza mostra che, per esempio, il viaggio da Lugano fino in Vallese, a Losanna o a Ginevra via FMV-Gallarate-Sempione è più rapido che via Gottardo (GBG) (ulteriori esempi vedere capitolo 4 del rapporto).

Tratta Bellinzona-Locarno

(Capitolo 5) Obiettivo dell'offerta a medio e lungo termine sulla linea fra Bellinzona e Locarno è, oltre a un IR dalla Svizzera tedesca, una cadenza semioraria sia da Bellinzona (risp. Biasca) (S20) sia dall'Italia via Varese-FMV-Mendrisio-Lugano (S5).

Per il traffico regionale TILO da Lugano via galleria di base del Ceneri (GBC) verso Locarno serve il raccordo presso il portale nord della GBC, che permette il transito sovrangolare. Per poter mettere in pratica questa offerta fortemente ampliata rispetto ad oggi, è necessario potenziare l'infrastruttura. È infatti previsto il raddoppio dei binari fra Cadenazzo e Tenero.

Tratta Bellinzona-Luino

(Capitolo 6) L'offerta futura prevede, oltre alla cadenza oraria della S30, due treni merci per ora e direzione. Sebbene questa offerta con tre treni per ora e direzione sia piuttosto modesta, sono necessari interventi infrastrutturali su questa tratta a binario unico a sud di Cadenazzo. Ciò soprattutto perché non ci sono abbastanza possibilità d'incrocio e quelle disponibili non hanno la lunghezza necessaria.

Per potenziare durevolmente la capacità della linea si propone una galleria del Monte Gambarogno, lunga circa 10 chilometri e a doppio binario, che servirebbe unicamente per il traffico merci, oppure una galleria di 20 chilometri sotto il Monte Tamaro (si veda a proposito anche il capitolo 15 sul traffico merci).

Tratta Bellinzona-Giubiasco

(Capitolo 7) Tra Bellinzona e Giubiasco in futuro dovrebbero circolare 14 coppie di treni all'ora: tre convogli a lunga percorrenza, cinque treni regionali TILO, sei treni merci. Come mostra un esame statistico, la tratta in esame è occupata durante 40 minuti in un'ora - e questo senza una possibile fermata "Piazza Indipendenza". Con quest'ultima la tratta è carica per 45 minuti all'ora. Questi valori sono al limite superiore della capacità di una linea con due binari. Si presuppone tuttavia un orario con notevoli margini di flessibilità, ciò che non è il caso con l'integrazione della linea nel concetto della galleria di base del Gottardo.

Un'opzione è la costruzione di un terzo binario sulla tratta maggiormente trafficata fra Bellinzona e Giubiasco. Nell'analisi di questa possibilità bisogna tener conto della prevista circonvallazione ferroviaria di Bellinzona. Se questa potrà essere realizzata solo fra diversi decenni, l'opzione di un terzo binario va seriamente presa in considerazione. Se invece la circonvallazione di Bellinzona dovesse essere disponibile già in tempi relativamente brevi, si dovrebbe piuttosto rinunciare alla costruzione di un terzo binario.

Fermata "Piazza Indipendenza" a Bellinzona

(Capitolo 8) La linea del Gottardo esistente passa a meno di 100 metri da Piazza Indipendenza. È quindi facilmente ipotizzabile la realizzazione di una nuova fermata in questa zona.

Un calcolo sulla base di una griglia a ettari mostra che nel raggio di 500 metri attorno alla fermata Piazza Indipendenza vi sono 5'850 abitanti e posti di lavoro. Corrispondono all'83% di quelli della stazione di Bellinzona (7'040).

Questa cifra mostra che il potenziale per una nuova fermata è palesemente dato, tanto più che si possono offrire collegamenti diretti, senza dover cambiare treno, verso tutti e quattro i corridoi: Locarno, Lugano-Chiasso, Luino e Biasca.

Un grosso problema è la capacità della tratta a doppio binario fra Bellinzona e Giubiasco. I treni che si fermano richiedono più capacità alla linea rispetto ai treni in movimento. Poiché la tratta fra Bellinzona e Giubiasco in futuro sarà al limite della sua capacità, resta aperto se sia possibile una fermata “Piazza Indipendenza” senza un terzo binario.

Centovallina

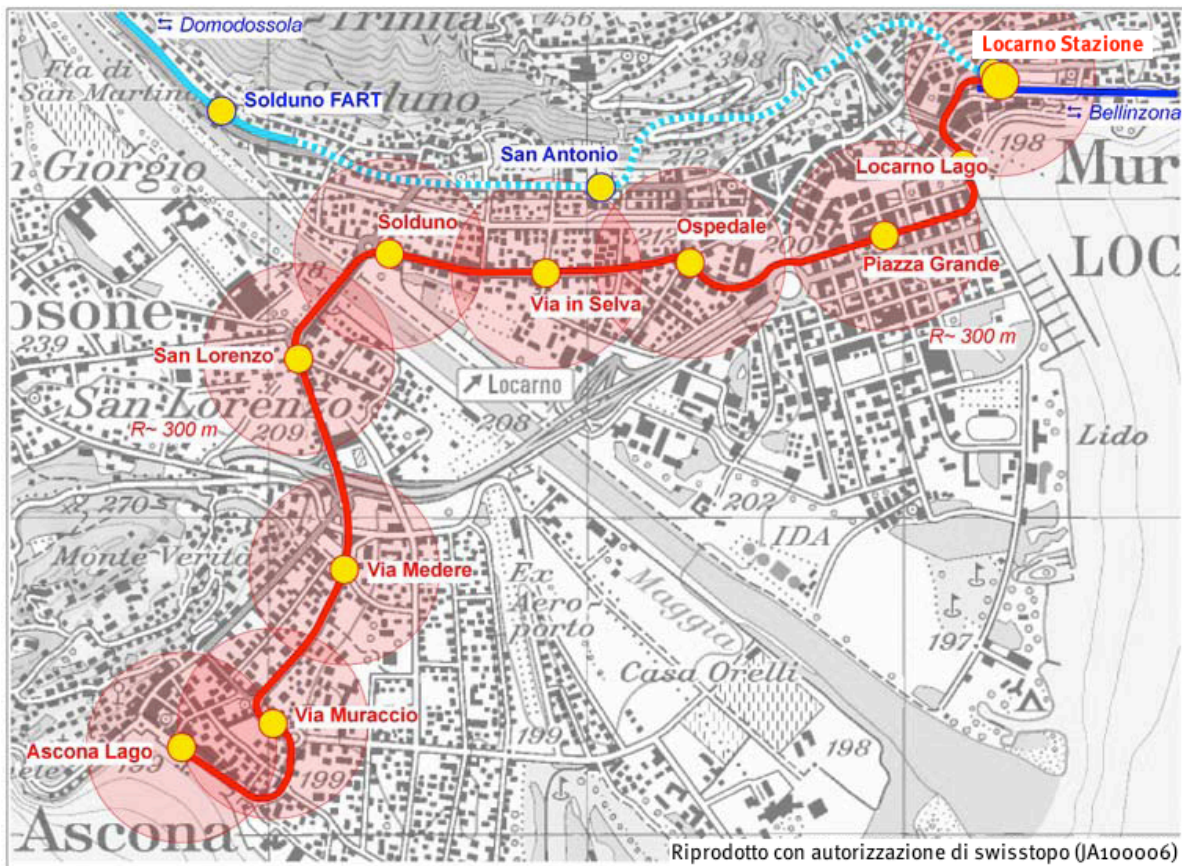
(Capitolo 9) La ferrovia delle Centovalli (FART) è attualmente insufficientemente integrata nelle strutture d'orario delle stazioni di Locarno e Domodossola. Così, per esempio, il tempo d'attesa per cambiare treno a Domodossola dal convoglio FART a un diretto verso Briga è di ben 47 minuti.

L'analisi mostra che - per avere dei collegamenti ottimali - il tempo di percorrenza fra Locarno e Domodossola deve essere ridotto di 9 minuti, rispettivamente che i treni devono essere accelerati di 9 minuti. Si propone di rendere più diritta la linea in Valle Vigezzo, sul lato italiano, dove la conformazione del terreno è più favorevole, rispettivamente di intervenire sulla linea per permettere maggiori velocità.

Con questi interventi infrastrutturali sarebbe possibile ottenere connessioni ottimali con i treni a lunga percorrenza sia a Locarno sia a Domodossola. Non è stato esaminato quali conseguenze avrebbe un tale aumento della rapidità sulla situazione ai punti d'incrocio.

Prolungamento FART fino Ascona

(Capitolo 10) Ascona, località notoriamente molto turistica, non è oggi sufficientemente allacciata alla rete dei trasporti pubblici. I bus che ogni quarto d'ora la collegano a Locarno sono spesso sovraccarichi e restano bloccati nel traffico stradale. Per migliorare la situazione in modo durevole, c'è la possibilità di portare la Centovallina verso Ascona con una linea di raccordo. L'analisi ha però mostrato che una tale linea avrebbe un potenziale piuttosto ridotto e che nel comparto della galleria a un solo binario si avrebbero problemi di capacità. L'idea di un raccordo FART verso Ascona non viene quindi ulteriormente presa in considerazione.



Per contro risulta che una linea di tram fra la stazione di Locarno e Ascona avrebbe un notevole potenziale. La linea di tram darebbe accesso a 20'000 fra abitanti e posti di lavoro e trasporterebbe quasi due milioni di passeggeri all'anno. Sul possibile percorso della linea si veda la rappresentazione grafica qui sopra.

Fermata FART "Piazza Grande" (Locarno)

(Capitolo 11) L'idea di una fermata sotterranea "Piazza Grande" risale ai tempi della messa in galleria della Centovallina a Locarno nel 1990. La fermata presuppone la costruzione di un accesso sotterraneo lungo almeno 350 metri.

Questa distanza deve essere tenuta in considerazione anche per definire il perimetro d'influenza con raggio di 500 metri che determina la potenzialità della fermata e la riduce notevolmente. Il calcolo sulla base di una griglia a ettari mostra che una fermata "Piazza Grande" darebbe accesso a 1'500 abitanti e posti di lavoro. Con ciò il potenziale della nuova fermata è piuttosto scarso (stazione di Locarno ~ 4'400 abitanti e posti di lavoro).

Vi si aggiunge che il percorso attraverso un accesso sotterraneo è molto poco attraente - al contrario di quello dalla città vecchia alla stazione di Locarno. Questi fatti portano alla raccomandazione di non dare seguito all'idea di una nuova fermata "Piazza Grande".

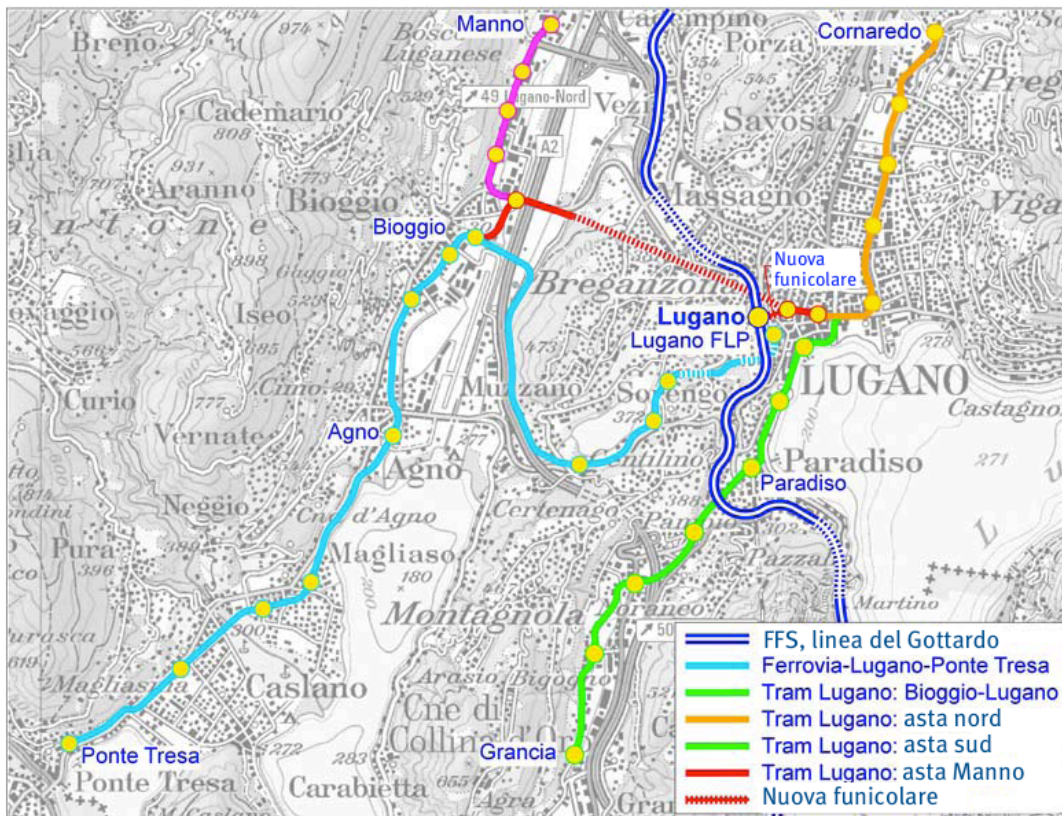
Tram Lugano

(Capitolo 12) Già nel 1993 l'ATA ha proposto la realizzazione di una rete di tram a Lugano. La proposta avanzata allora corrisponde in gran parte con quanto attualmente previsto dal programma d'agglomerato:

ATA - Sezione della Svizzera italiana

Il tram di Lugano è costituito essenzialmente da quattro elementi (si veda la mappa d'insieme):

- Un asse in direzione nord-sud Cornaredo - Lungolago - Grancia
- Una galleria Bioggio - Lugano centro
- Una linea di raccordo Bioggio - Manno
- Una nuova funicolare fra la stazione FFS e il portale est della galleria tranviaria



Quando sarà completata, su questa rete tranviaria piuttosto estesa circolerebbero complessivamente cinque linee di tram, con ogni asta che viene servita da due linee. Se ogni linea tranviaria circola con cadenza semioraria, so ogni asta circolano quattro corse per ora e direzione (approssimativamente cadenza al quarto d'ora).

È difficile rispondere alla domanda circa la sequenza e la priorità degli interventi. Il Canton Ticino propone quale prima tappa la realizzazione della galleria fra Bioggio e il centro di Lugano. Se si considera solo il risparmio di tempo - e quindi il trasferimento dei pendolari dalla strada alla ferrovia - come criterio principale, allora questa prioritizzazione è corretta. Se tuttavia si considera l'aspetto urbanistico e il potenziale trasferimento del traffico cittadino dalla strada alla rotaia, si impone piuttosto la realizzazione della linea tranviaria 1 da Cornaredo via Lungolago fino a Grancia.

Prolungamento della FLP a Ponte Tresa

(Capitolo 13) Molti pendolari provenienti dall'Italia raggiungono attualmente la Svizzera tramite il valico di Ponte Tresa. In mancanza di un buon servizio di trasporti pubblici sul lato italiano, gli spostamenti avvengono quasi esclusivamente in automobile. Questi pendolari sovraccaricano la rete stradale, sicché giornalmente si formano degli ingorghi.

ATA - Sezione della Svizzera italiana

Con un prolungamento della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP) e un “park & rail” in una zona appropriata in Italia si possono ridurre i problemi di traffico sulla strada. Dall’attuale terminale a Ponte Tresa si intende costruire una galleria del Monte Castello lunga 280 metri, per poi proseguire con un ponte sulla Tresa fino al “park & rail” sul lato italiano.

Per contro, il presente studio respinge la costruzione di una lunga galleria Monte Oliveto, che entrerebbe in montagna già a Caslano. Da una parte, essa libererebbe lo spazio per un allargamento della strada - ciò che contrasta con gli sforzi per trasferire sulla rotaia il traffico dei pendolari. D’altra parte, non potrebbe più essere servita l’attuale, ben posizionata stazione terminale di Ponte Tresa.

Galleria della Piodella

(Capitolo 14) Fra le due grandi valli nord-sud Leventina e Valle Chiavenna attualmente non esiste un collegamento per il traffico. È da valutare se questa lacuna nella rete dei trasporti può essere colmata con un collegamento ferroviario. L’opera centrale del nuovo asse ferroviario fra Bellinzona e Chiavenna sarebbe la galleria Piodella della lunghezza di circa 13,8 chilometri. Da costruire sarebbe inoltre una tratta a binario unico con scartamento normale da Castione-Arbedo fino a Lostalio. In parte potrebbe essere utilizzato il tracciato della ferrovia turistica che oggi giunge ancora fino a Cama.

È pensabile procedere a tappe, portando dapprima un collegamento TILO da Castione-Arbedo fino a Roveredo (GR) e procedendo in un secondo tempo al prolungamento verso Cama. Poiché dal punto di vista dell’economico la galleria della Piodella non potrebbe essere gestita sensatamente senza il trasbordo di auto con treni navetta, si propone di rinunciare a colmare questa lacuna nella rete dei trasporti.

Traffico merci

(Capitolo 15) Col completamento della galleria di base del Gottardo (GBG) dovrebbero circolare sei treni merci per ora e direzione. Quattro treni merci verrebbero convogliati via Chiasso, due circolerebbero via Luino.

Per soddisfare i criteri d’un tracciato di pianura, dopo il completamento della galleria di base del Ceneri (GBC), si dovrebbe costruire una nuova linea da Lugano fino a Chiasso. Secondo lo stato attuale della pianificazione, l’intera tratta verrebbe realizzata in galleria. Fra l’altro, nella zona di Melide, si dovrà passare sotto il lago di Lugano (Variante B). I costi dovrebbero ammontare a qualcosa di più di cinque miliardi di franchi.

Una vera linea di pianura esiste già - dopo la messa in esercizio della GBG - fra Bellinzona - Luino e la Pianura Padana. Per renderla più efficiente la linea verso Luino dovrebbe tuttavia essere potenziata dotandola interamente, o almeno in parte, d’un doppio binario. Sulle opzioni per il potenziamento fra Cadenazzo e Luino si veda il capitolo 6. La linea va potenziata anche sul lato italiano. La conduzione dei treni via Luino offre il grosso vantaggio che a Oleggio - circa 16 chilometri a nord di Novara - confluisce nella linea del Sempione. Ciò permette di usare la tratta afferente dal porto di Genova verso l’area di Novara sia per l’asse del Gottardo sia per quello del Sempione. Un ulteriore vantaggio della linea via Luino è l’aggancio diretto ai terminali per il traffico pesante di Busto Arsizio e Novara.

La seguente illustrazione mostra la situazione dei tre assi ferroviari del Gottardo via Chiasso, del Gottardo via Luino, e del Sempione.



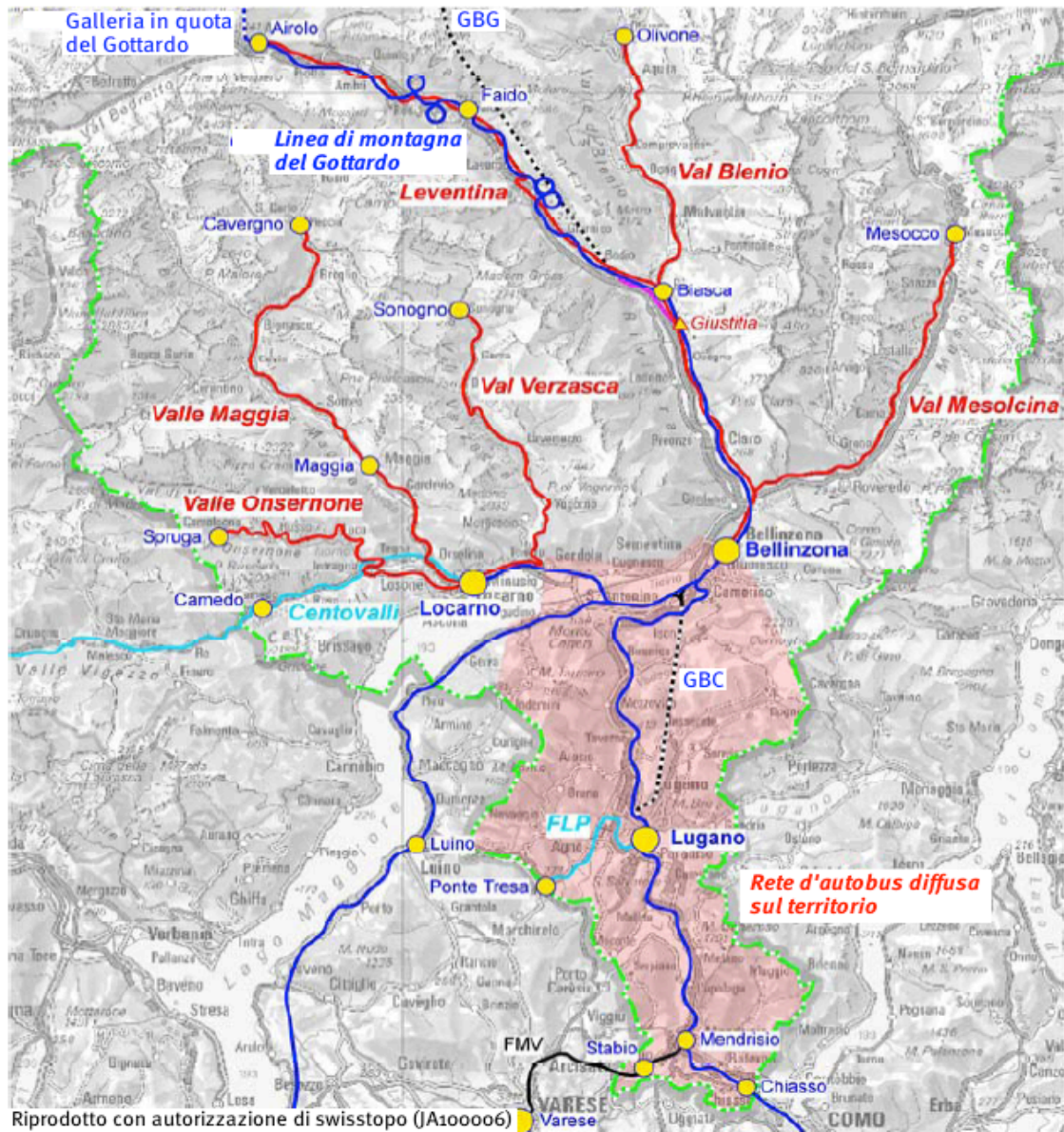
Un'opzione praticabile - invece del rinnovamento completo della linea via Chiasso, risp. via Luino - sarebbe un potenziamento parziale dei due assi. Al contrario della realizzazione d'un tracciato completamente nuovo verso Chiasso, questa opzione potrebbe essere realizzata a tappe relativamente ridotte.

Collegamenti autobus e autopostali

(Capitolo 16) Da un'analisi del sistema d'autobus nel Canton Ticino risulta una divisione: a nord dell'asse Bellinzona - Locarno le linee delle valli danno accesso alle grandi valli (Valle Maggia, Val Verzasca, Val Mesolcina, ecc.). A sud di questa linea, invece, prevale un sistema d'autobus a rete sul territorio. Oltre a questo ci sono singole linee per valli minori (per es. Valle di Muggio).

ATA - Sezione della Svizzera italiana

La mappa seguente dà una panoramica sui principali elementi del sistema d'autobus nel Canton Ticino.



L'offerta dei collegamenti nelle valli (Leventina, Valle Maggia, ecc.) è generalmente sufficiente. Nella parte meridionale, dove predomina l'intreccio a rete, si ha generalmente la cadenza semioraria (il sistema d'autobus del Sottoceneri viene attualmente rivisto).

Accanto a questo sistema d'autobus interno al Cantone, vi sono ancora alcune linee spesso fortemente dipendenti dal turismo: Passo del San Bernardino, Passo del Gottardo, Nufenen, Lucomagno. Il collegamento con autopostali via San Bernardino ha una valenza particolare, in quanto ha anche la funzione di collegamento a lunga percorrenza fra le città di Bellinzona e Coira.

Generalmente non deve esserci una riduzione dell'offerta. L'offerta è attualmente generalmente da sufficiente a buona, ma già un diradamento lieve dell'orario può portare a un'offerta insufficiente. Su singole linee si dovrebbe per contro migliorare l'offerta. Questi miglioramenti vanno generalmente di pari passo con una ristrutturazione delle singole linee. Un'analisi più approfondita dovrà mostrare dove è necessario intervenire concretamente per migliorare il sistema d'autobus in Ticino.

1. Rapporto sull'iniziativa TP dell'ATA Svizzera

1.1 Situazione di partenza

L'iniziativa "per i trasporti pubblici" (iniziativa TP), lanciata dall'ATA, è sostenuta da più di 20 organizzazioni partner - fra gli altri anche dal PS e dai Verdi.

L'iniziativa chiede che, in futuro, la metà delle entrate a destinazione vincolata delle imposte sugli oli minerali sia riservata ai trasporti pubblici e l'altra metà alle strade. Qualora l'iniziativa fosse accolta in votazione, *i trasporti pubblici avrebbero a disposizione annualmente 800 milioni di franchi supplementari*. Attualmente la parte delle entrate a destinazione vincolata delle imposte sugli oli minerali che va a beneficio dei trasporti pubblici è del 25%.

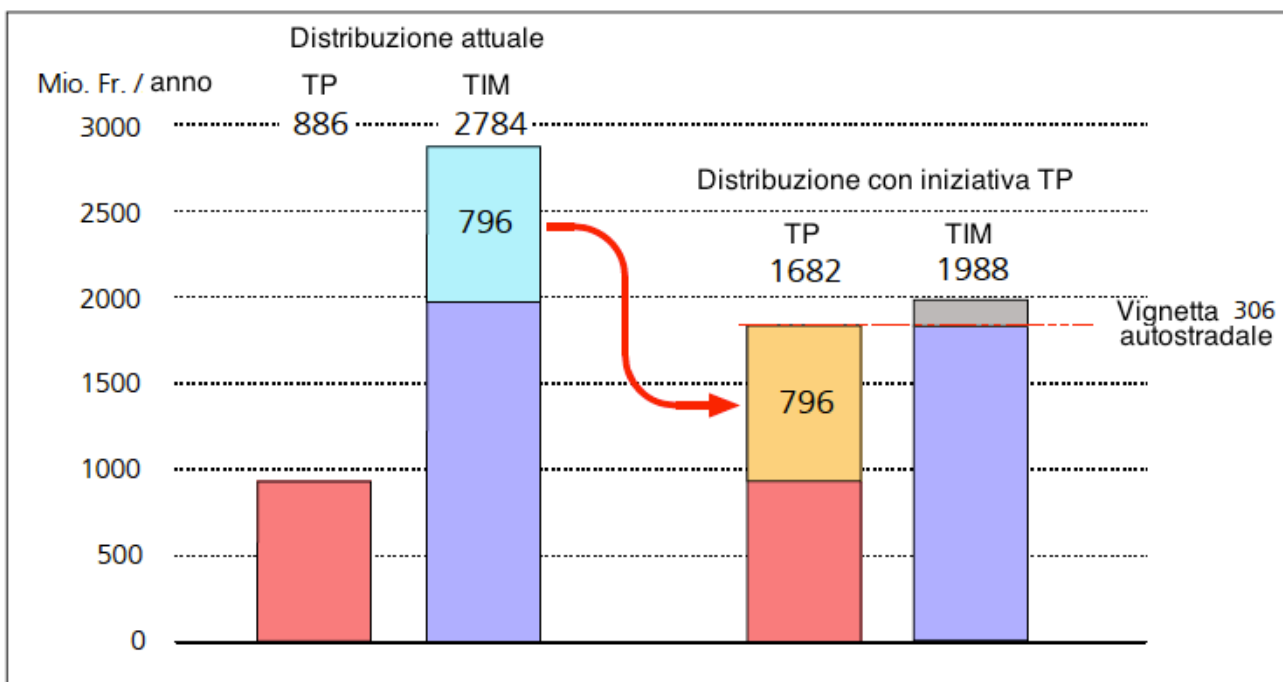


Illustrazione 01-01: Nuova distribuzione delle imposte sugli oli minerali a destinazione vincolata dopo l'accettazione dell'iniziativa TP (stato 2008).

L'iniziativa TP si concentra sull'aspetto finanziario: vuole ridurre l'importo finanziario destinato alle strade e dare più mezzi ai trasporti pubblici. L'obiettivo di "promozione dei trasporti pubblici" non vuole quindi essere raggiunto con mezzi *supplementari* per i trasporti, ma tramite un *trasferimento* di mezzi finanziari dalla strada ai trasporti pubblici.

L'iniziativa vuole espressamente più soldi per i trasporti pubblici. In caso di accettazione dell'iniziativa, una compensazione di questa maggior disponibilità tramite la riduzione dei finanziamenti attualmente accordati - come le indennità del traffico regionale a norma di OITRV o la riduzione dei mezzi nell'ambito dei mandati di prestazione, ecc. - sarebbe in contrasto con la volontà popolare.

1.2. Incarico

Mentre l'orientamento generale di politica dei trasporti insito nell'iniziativa è chiaro, essa lascia molto spazio all'interpretazione per quanto attiene alla sua applicazione pratica. L'iniziativa vuole ottenere la promozione dei trasporti pubblici "soprattutto tramite il finanziamento dell'infrastruttura". In questo modo si indica una linea d'intervento, pur senza escludere altre misure, come per esempio il cofinanziamento del materiale rotabile o dell'esercizio. Una serie di altri aspetti sono espressi solo in modo generico - come del resto è opportuno nell'ambito di un articolo costituzionale.

Con il rapporto sull'iniziativa per conto dell'ATA Svizzera s'è mostrato come potrebbero essere impiegati i mezzi supplementari disponibili dopo l'accettazione dell'iniziativa. Nel farlo hanno avuto un ruolo centrale aspetti come l'efficienza: come raggiungere un massimo per i trasporti pubblici impiegando il minimo indispensabile dei mezzi disponibili? Da esaminare sono anche aspetti come "l'adeguatezza del mezzo di trasporto pubblico": così una linea ferroviaria va costruita o potenziata solo laddove v'è una forte richiesta di trasporto e grandi volumi di traffico, mentre i collegamenti con regioni meno densamente popolate possono essere serviti con autobus. Per contro, non sarebbe sensata una distribuzione in parti uguali dei mezzi su tutto il territorio. Bisogna quindi esaminare quale sia l'impiego dei mezzi che meglio permette di raggiungere gli obiettivi.

Le discussioni attuali sullo sviluppo della ferrovia ("Ferrovia 2030" ecc.) hanno dimostrato ancora una volta che predomina quasi esclusivamente la questione dell'infrastruttura: vogliamo che sia costruita "la nostra galleria", "la nostra stazione di passaggio sotterranea" e via discorrendo. Aspetti d'ordine superiore, come gli obiettivi di politica dei trasporti che si intende raggiungere o la qualità della rete nel suo insieme, spesso vengono dimenticati. Nell'ambito di questo incarico si vogliono elaborare delle regole in relazione ai compiti futuri dei trasporti pubblici. Si deve cioè chiarire quale tipo di trasporto pubblico è adeguato per quale situazione.

Si devono quindi formulare gli obiettivi di politica dei trasporti che si intende raggiungere. Da questi si possono derivare le esigenze dell'offerta ("principi d'offerta"). Solo a partire dall'offerta si può decidere quali siano gli interventi infrastrutturali necessari. I progetti d'infrastrutture non devono mai essere un fine in sé. Devono invece servire a realizzare un obiettivo d'ordine superiore.

1.3. Sul presente rapporto

Si esaminano i progetti di trasporto pubblico che nell'ambito dell'iniziativa TP dell'ATA costituiscono il nucleo della politica dei trasporti della Sezione della Svizzera italiana dell'associazione. Si analizzano otto oggetti, rispettivamente campi tematici (cfr. lista). Il presente rapporto si basa, da un lato, sulle tesi e sui principi dell'offerta sviluppati nel

rapporto per l'ATA Svizzera e, d'altra parte, su uno studio pilota, col quale si è valutata l'applicabilità delle citate tesi e dei principi dell'offerta (quattro degli oggetti qui esaminati fanno anche parte di questo studio pilota). Nell'interesse della chiarezza, risp. dell'unitarietà della materia, ad ogni oggetto è dedicato un proprio capitolo e i vari capitoli sono strutturati come segue:

1. Situazione di partenza e compiti
2. Obiettivi (primo esame)
3. Principi determinanti dell'offerta
4. Possibili soluzioni
5. Soluzioni da approfondire
6. Valutazione
7. Questioni aperte
8. Raccomandazioni

1.4. Lista dei progetti esaminati

Sono esaminati i seguenti 13 oggetti, risp. campi tematici

- Capitolo 3: Ferrovia Mendrisio-Varese (FMV)
- Capitolo 4: Analisi di capacità e d'infrastruttura tratta Bellinzona-Locarno
- Capitolo 5: Analisi di capacità e d'infrastruttura tratta Bellinzona-Luino (-Pianura Padana)
- Capitolo 6: Analisi di capacità e d'infrastruttura tratta Bellinzona-Giubiasco
- Capitolo 7: Fermata "Piazza Indipendenza" (Bellinzona)
- Capitolo 8: Centovallina
- Capitolo 9: Prolungamento FART fino Ascona
- Capitolo 10: Fermata FART "Piazza Grande" (Locarno)
- Capitolo 11: Ferrovia Lugano-Ponte Tresa nel Luganese; tram Lugano
- Capitolo 12: Ferrovia Lugano-Ponte Tresa; prolungamento verso l'Italia a Ponte Tresa (park & ride)
- Capitolo 13: Galleria della Piodella (Mesolcina)
- Capitolo 14: Traffico merci
- Capitolo 15: Bus e autopostali in Ticino

2. Sulla politica dei trasporti dell'ATA

[Estratto dal rapporto per l'ATA Svizzera, versione 9, del gennaio 2012.]

2.1. Basi della politica dei trasporti dell'ATA

La strategia da elaborare in relazione all'iniziativa "per i trasporti pubblici" deve basarsi sui principi della politica dei trasporti dell'ATA. Questi principi sono fissati negli statuti dell'associazione. Inoltre, si vuole comunque anche tener conto delle pratiche seguite fin dal 1979, anno in cui è stata fondata l'ATA. Un'ulteriore base è il testo dell'iniziativa e la sua motivazione.

2.2. La politica dei trasporti negli statuti dell'ATA

2.2.1. Obiettivi di carattere generale

Gli obiettivi di politica dei trasporti dell'ATA sono elencati nell'articolo 2, capoverso 1, degli statuti (versione del 24 giugno 2007):

“L'Associazione traffico e ambiente è un'organizzazione ambientalista e dei trasporti con carattere d'utilità pubblica. Il suo obiettivo è un sistema dei trasporti rispettoso delle persone, dell'ambiente e del clima, in particolare secondo i seguenti principi:

1. uso parsimonioso dell'energia, del territorio e delle materie prime;
2. carico ambientale minimo dovuto a rumore, vibrazioni, sostanze nocive e inquinanti, ecc.;
3. evitare il traffico inutile;
4. sicurezza ottimale e protezione della salute di tutti gli utenti della strada, con particolare attenzione ai bambini, agli anziani e alle persone con handicap;
5. favorire i mezzi di trasporto col miglior grado d'efficienza;
6. promozione di strutture insediative e d'un ordinamento del territorio che generino poco traffico;
7. protezione della natura e dei beni culturali da danni causati dal traffico.”

Come è da aspettarsi, gli enunciati di politica dei trasporti contenuti negli statuti sono di carattere generale e richiedono un'interpretazione, per la quale offrono un ampio margine d'apprezzamento.

2.2.2. Concretizzazione in relazione all'iniziativa TP

La base per la politica dei trasporti dell'ATA in relazione all'iniziativa TP sono i principi fissati negli statuti. In relazione all'iniziativa TP si tratta di concretizzare i tre principi superiori seguenti:

- 1) promozione dei trasporti pubblici; in generale: promozione di trasporti compatibili con le esigenze di protezione dell'ambiente
- 2) miglioramento della ripartizione modale (modal-split) (trasferimento "dalla strada alla ferrovia")
- 3) frenare la crescita generale del traffico; riduzione del carico di traffico complessivo

Su questi tre obiettivi alcune precisazioni e spiegazioni:

Promozione dei trasporti pubblici

Il concetto di "promozione dei trasporti pubblici" definisce da alcuni decenni gli obiettivi di una politica dei trasporti rispettosa dell'ambiente.

Nell'ambito del presente lavoro si tratta di concretizzare cosa ciò voglia effettivamente intendere. L'obiettivo non è infatti di avere il più possibile di trasporti pubblici, ma nel complesso un sistema di trasporti il più possibile compatibile con l'ambiente.

Miglioramento della ripartizione modale

Per "modal-split" si intende generalmente il rapporto fra la porzione di traffico svolta dai diversi mezzi di trasporto. Nelle indicazioni sul "modal-split" bisogna sempre dire quali mezzi di trasporto vengono paragonati fra loro. È ovvio che, nell'ambito di una politica dei trasporti ambientalista, il miglioramento della ripartizione modale implica l'aumento della porzione svolta con il mezzo di trasporto più compatibile con la protezione dell'ambiente.

[Nel presente rapporto per *modal-split* si intende sempre la porzione dei trasporti pubblici rispetto al traffico motorizzato complessivo (TP + TIM). Il traffico lento non è stato considerato.]

Frenare la crescita del traffico; riduzione del traffico complessivo

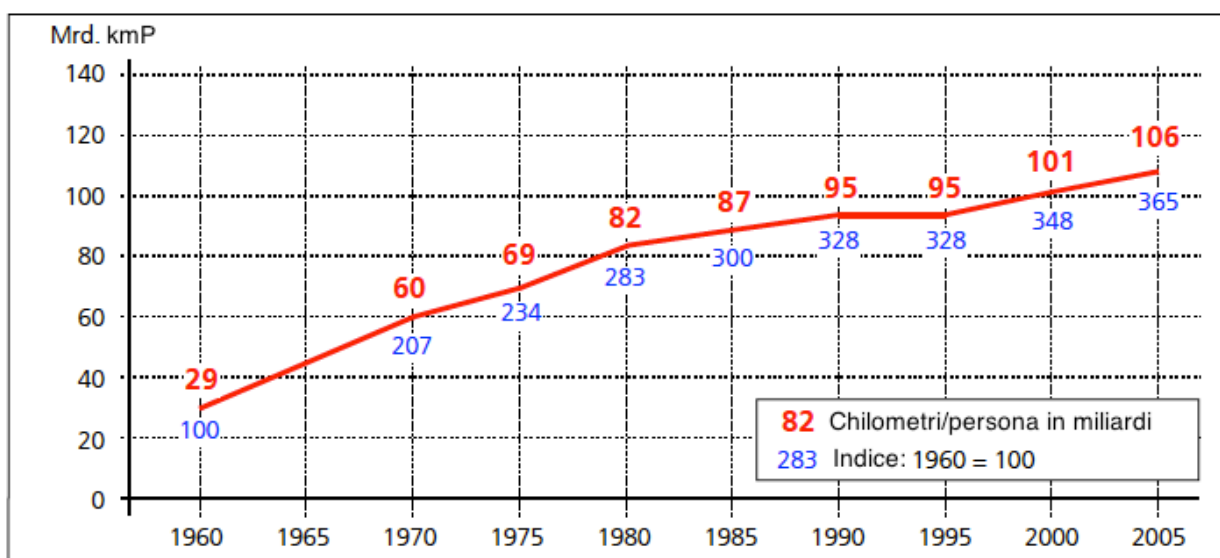


Illustrazione 02-01: Sviluppo del traffico dal 1960 in miliardi di chilometri/persona per anno. Durante tutto il periodo considerato il traffico è costantemente aumentato, con un appiattimento dopo il 1990 e un nuovo, forte aumento dal 1995. La crescita media annuale del traffico dal 1960 ammonta al 2,9%.

Negli ultimi 50 anni il traffico è costantemente aumentato. Non si constata alcuna inversione di tendenza. Al contrario: dopo un appiattimento della crescita negli anni 90 del secolo scorso, dopo il 2000 si registra un nuovo, forte aumento. L'illustrazione mostra lo sviluppo del volume di traffico in Svizzera fra il 1996 e il 2005 (somma di tutti i mezzi di trasporto).

Il potenziamento dei trasporti pubblici non deve favorire la crescita generale del traffico. Se si aumenta la capacità di trasporto dei mezzi pubblici senza adottare misure di contenimento del traffico individuale motorizzato (TIM), cresce la capacità complessiva dei trasporti. Una capacità di trasporto disponibile di regola viene anche utilizzata.

Meccanismi che possono servire a frenare la crescita del traffico non ostante il potenziamento dei trasporti pubblici sono:

- Stabilizzazione, risp. riduzione dell'offerta stradale:
 - niente nuove strade,
 - smantellamento di capacità stradali,
 - politica dei posteggi restrittiva,
 - gestione del traffico (dosaggio, riduzione delle corsie, corsie per gli autobus, passaggi obbligati per i camion, ecc.)

- Influenzare il comportamento in fatto di mobilità:
 - promozione di economie domestiche senz'auto,
 - management della mobilità

- Politica degli insediamenti e d'ordinamento del territorio che consumi meno spazio

2.3. Sul contenuto dell' "iniziativa per i trasporti pubblici"

Il testo dell'iniziativa "per i trasporti pubblici" è riportato negli allegati (capitolo 13). Il titolo dell'iniziativa, un po' lungo, in questo rapporto viene abbreviato in "iniziativa TP".

L'iniziativa TP chiede generalmente una promozione dei trasporti pubblici nonché il trasferimento del traffico delle merci dalla strada alla ferrovia (art. 81a).

L'iniziativa si fa più concreta all'articolo 86, dove ridefinisce la ripartizione dell'introito netto dell'imposta di consumo sui carburanti del traffico: la metà dell'introito netto è da destinare ai trasporti. Di questa parte, a sua volta, la metà è riservata per le opere stradali e l'altra metà per i trasporti pubblici (cfr. anche illustrazione 1).

Nelle disposizioni transitorie si indica anche che "l'allocazione dei mezzi secondo l'articolo 86 capoverso 3 entra in vigore al più tardi tre anni dopo l'approvazione dell'articolo 81a da parte del popolo e dei Cantoni". Se la votazione popolare si svolgesse nel 2014, i mezzi supplementari per i trasporti pubblici sarebbero dunque disponibili a partire dal 2017.

2.3.1. Interpretazione

Essenzialmente con l'iniziativa viene proposta una nuova ripartizione dell' "introito netto dell'imposta di consumo sui carburanti e altre tasse sul traffico". Le indicazioni sull'impiego concreto dei mezzi finanziari per i trasporti pubblici restano molto generiche.

Un primo indizio concreto si trova nel nuovo articolo 81a, trasporti pubblici: "La Confederazione e i Cantoni promuovono in tutte le regioni del Paese i trasporti pubblici su strada, per ferrovia e vie d'acqua, nonché il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia."

Da interpretare è la formulazione "...in tutte le regioni del Paese...". Significa, per esempio, che una concentrazione dei mezzi sugli agglomerati e sui collegamenti a lunga distanza nel "Mittelland" - dove vi sono i maggiori problemi di traffico - è ampiamente esclusa? I soldi devono essere distribuiti "equamente" - per es. in base al numero degli abitanti - in tutte le regioni?

Un'altra formulazione che pure richiede un'interpretazione è quella secondo cui: "...il promovimento avviene principalmente mediante il finanziamento dell'infrastruttura...". Questa affermazione viene spiegata nel senso che effettivamente gran parte dei mezzi devono essere destinati all'infrastruttura, ma che altre misure, come per esempio il finanziamento di materiale rotabile (treni, autobus) oppure l'esercizio, l'ammortamento o la manutenzione sono anch'esse possibili.

L'iniziativa sostiene espressamente il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. È da chiarire se questo trasferimento si debba concentrare sul traffico nord-sud attraverso le Alpi - come nella politica dei trasporti ufficiale - o se si mira a un trasferimento più ampio - vale a dire anche dei trasporti di merce nazionali su distanze più brevi. Connessa a questa questione v'è anche quella relativa all'assegnazione delle priorità (attribuzione delle tracce d'orario della ferrovia).