



ASSOCIAZIONE
PER LA DIFESA
DEL SERVIZIO PUBBLICO

VIVERE IN TICINO SENZA AUTO

Analisi e proposte
per un trasporto pubblico maggiormente efficace
e a prezzi ragionevoli

BELLINZONA – AGOSTO 2023



“Questa nostra pubblicazione non propone di spendere di più a favore del trasporto pubblico, ma avanza soluzioni che hanno lo scopo di spendere meglio le risorse pubbliche in materia di mobilità.”

SOMMARIO



1. Introduzione	7
2. L'importanza del trasporto pubblico per la qualità di vita delle cittadine e dei cittadini	9
3. Il costo effettivo del mezzo privato	13
4. Un approfondimento dovuto: le FFS hanno bisogno di un cambiamento di priorità	17
5. La fotografia del trasporto pubblico oggi in Ticino	20
6. Le proposte di miglioramento per il sistema ticinese di trasporto pubblico	23
7. Conclusioni	30
8. Le proposte in sintesi	33

1. INTRODUZIONE



L'Associazione per la difesa del servizio pubblico (ASP), sin dalla sua fondazione (2000) si è occupata di energia elettrica, in particolare dell'Azienda elettrica che i dirigenti di allora volevano privatizzare e delle aziende di distribuzione, di politica sanitaria, in particolare del miglioramento delle prestazioni pubbliche sia nel campo della medicina in generale, sia in campo sociopsichiatrico, di radiotelevisione, di Banca dello Stato, di finanze pubbliche, dell'amministrazione pubblica, nonché delle ex-regie federali (posta, FFS e telecomunicazioni).

La nostra attenzione è pure stata rivolta alla scuola, limitatamente a sostenere l'attività della nostra "consorella", l'Associazione per la scuola pubblica del cantone e dei comuni, fondata qualche anno prima, per la difesa della scuola pubblica.

Si è trattato spesso di difendere lo Stato e le sue istituzioni, quali garanti democratici di principi e valori fondamentali per i diritti dei cittadini e per la qualità di vita della popolazione.

L'ASP ha sostenuto, spesso con successo, iniziative e referendum popolari.

Fatta eccezione per le Ferrovie federali svizzere (FFS), non si è mai chinata invece sulla problematica dei trasporti pubblici, dai prezzi praticati, dalla frequenza, alla qualità del servizio offerto all'utenza.

La presente pubblicazione, per l'ASP, rappresenta quindi una novità.

Diverse sono le ragioni che hanno spinto l'Associazione a occuparsi più intensamente di trasporti pubblici:

- il tema della mobilità, negli ultimi anni, ha assunto un'importanza notevole, in seguito all'incremento del traffico, pubblico e privato. Le spese per le nuove infrastrutture, la loro manutenzione, nonché tutte quelle indirette (inquinamento, incidenti, sicurezza,...) assumono livelli giganteschi;
- le strade divorano parti importanti di territorio, una risorsa preziosa e insostituibile per la qualità di vita dei cittadini;
- l'emergenza climatica obbliga tutti coloro che si interessano di beni comuni a svolgere un ruolo attivo per ridurre l'impatto delle attività umane sull'ambiente;
- il trasporto pubblico è stato considerevolmente potenziato, anche se per le zone periferiche, in particolare, un ulteriore potenziamento sarebbe comunque ancora necessario. Sono stati introdotte nuove forme di pagamento, più favorevoli all'utenza, ma i prezzi rimangono comunque elevati, specie per le famiglie;

- le FFS, da parte loro, sono costosissime e la qualità del servizio insoddisfacente. Da quando le FFS sono state trasformate in società anonima, alla fine degli anni Novanta, il peggioramento è costante;
- in molti Paesi, anche a noi vicini, l'ente pubblico sta sperimentando forme interessanti di riduzione radicale dei prezzi per l'utenza per incrementare l'uso del trasporto pubblico; da noi invece, recentemente, sono stati addirittura annunciati altri aumenti dei prezzi.

Per tutte queste ragioni, l'ASP ha deciso di dare il suo contributo, certamente modesto ma non per questo inutile, allo sviluppo del trasporto pubblico e al miglioramento della sua attrattività.

Con questo contributo non si intende tuttavia penalizzare o demonizzare l'uso del trasporto privato, che in talune situazioni è, ancora oggi, insostituibile e necessario, ma semplicemente incentivare in modo attivo l'uso del trasporto pubblico.

2. L'IMPORTANZA DEL TRASPORTO PUBBLICO PER LA QUALITÀ DI VITA DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI



La domanda di mobilità è sempre direttamente collegata ai cambiamenti sociali, alla crescita demografica e al progresso tecnologico. La pandemia del resto ce lo ha mostrato con chiarezza e dopo un periodo di drastica riduzione della stessa, oggi constatiamo come la domanda di mobilità sia in continuo e costante aumento, sia nell'ambito della mobilità privata che di quella pubblica.

In Ticino la rete di trasporto pubblico è stata fortemente potenziata grazie al voto del 26 maggio 2020 che ha visto il Gran Consiglio approvare il credito di 461 milioni di franchi a favore del trasporto pubblico, potenziando sia le tratte che le frequenze e le interconnessioni dello stesso in coincidenza con l'apertura della galleria di base del Monte Generi. Contemporaneamente, come già ricordato, è arrivata purtroppo la pandemia e solo a partire dal 2022 si è potuta registrare una crescita di utenti del trasporto pubblico rispetto al 2019.

Resta il fatto come sia ragionevole pensare che la domanda di mobilità continuerà ad aumentare nei prossimi anni.

Si tratta allora di scegliere, progettare, decidere come vogliamo che sia questo aumento, che impatto vogliamo abbia sul nostro ambiente e la nostra qualità di vita e quindi quale ruolo vogliamo attribuire in questa prospettiva, rispettivamente, al trasporto pubblico, alla mobilità lenta e all'uso dell'automobile privata.

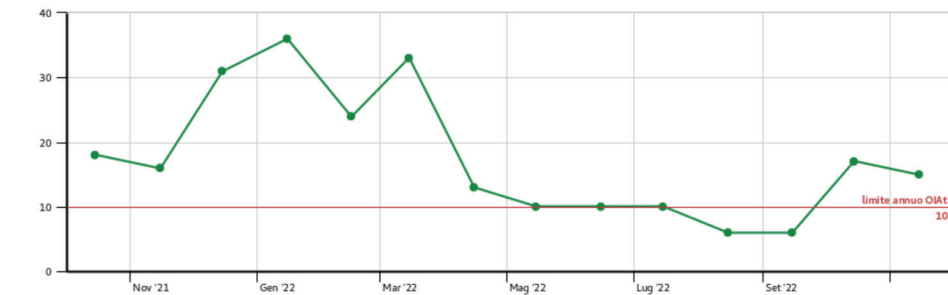
Da queste scelte si imposterà la mobilità del futuro per il lavoro, la formazione e la scuola e il tempo libero.

In tal senso l'obiettivo dovrebbe mirare a promuovere maggiormente la mobilità combinata e interconnessa e quindi il trasferimento, ogni volta che sia possibile, dall'automobile alla mobilità lenta in associazione con i trasporti pubblici, così come per altro avviene da diverso tempo nel resto della Confederazione. Va quindi promossa una maggiore differenziazione dei mezzi di trasporto utilizzati, facilitando in particolare l'uso dei mezzi più efficienti e quindi i trasporti pubblici nonché il traffico pedonale e ciclistico.

Nel definire l'obiettivo non possiamo dimenticare o sottovalutare anche il fatto che il Ticino goda purtroppo ancora del triste primato di registrare la concentrazione maggiore a livello nazionale di alcuni inquinanti dell'aria (ozono, polveri sottili, biossido di azoto) in alcune sue regioni e cioè nel Mendrisiotto e in alcune parti del Luganese. Questi i livelli d'inquinamento nel 2021-2022 per Chiasso da cui si vede bene come per periodi molto prolungati si siano superati i valori limite (riga rossa) per gli inquinanti presi in considerazione e come spesso alla fine del periodo di alte concentrazione degli inquinanti presenti in inverno (polveri sottili e ossidi di azoto) faccia subito seguito l'inizio dell'impennata dei valori degli inquinanti prodotto in estate (ozono):

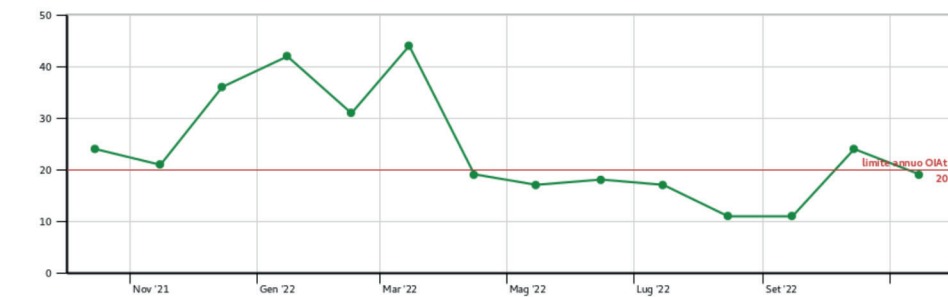
Polveri fini - PM2.5 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
Media mensile

Chiasso
10.2021-11.2022



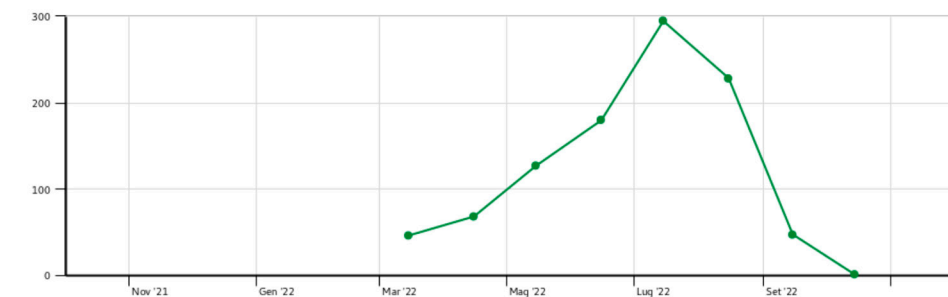
Polveri fini - PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
Media mensile

Chiasso
10.2021-11.2022



Ozono - O3 [#]
Superamenti del limite

Chiasso
10.2021-11.2022





Diossido di azoto - NO₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
Media mensile

Chiasso
10.2021-11.2022



A questi dati si aggiunge che studi pubblicati in riviste di medicina rinomate e autorevoli confermano che ad esempio l'aumento di 10 microgrammi/ m^3 delle concentrazioni medie annue di polveri sottili generi un incremento dei casi di patologie cardio-vascolari, attribuibili unicamente all'inquinamento atmosferico, pari a circa l'84%.

Sono le zone di pianura quelle maggiormente toccate perché è lì che si concentrano i maggiori flussi di traffico, le attività industriali e la maggiore densità abitativa. Un fatto che determina, ad esempio, che poco meno del 70% degli abitanti del Mendrisiotto sia esposto a concentrazioni elevate di polveri sottili rispetto al resto della Svizzera dove è solo il 3% della popolazione ad essere esposto ad analoghe concentrazioni di inquinanti.

Dati che, come detto, non possono essere trascurati nella valutazione e nelle decisioni da prendere su quale tipo di mobilità vo-

gliamo per noi e per le future generazioni. Ritornando quindi a riflettere sugli sviluppi futuri della mobilità, per quel che concerne la mobilità lenta servono gli investimenti recentemente in via di approvazione, anche se con molti anni di ritardo, per recuperare l'ingiustificato rinvio della costruzione di vere piste ciclabili e tratte pedonali capaci di garantire la sicurezza degli utenti, soprattutto nelle zone di maggior traffico, e questo indipendentemente dalle difficoltà generate da una morfologia territoriale ticinese in diversi casi poco favorevole alla creazione di queste strutture. Senza dimenticare che in altre parti della Svizzera e all'estero, anche in condizioni analoghe o anche peggiori rispetto a quelle ticinesi, si è riusciti a creare e a utilizzare piste ciclabili e percorsi pedonali degni di questo nome ormai da molti anni.

Per quel che riguarda invece la necessità di incentivare maggiormente l'uso del trasporto pubblico sono i costi dello stesso

a costituire il maggior ostacolo ad un loro utilizzo ricorrente e sostitutivo dell'uso del mezzo privato.

E questo anche se in realtà già oggi il trasporto pubblico in Ticino offre titoli di tra-

sporto in molti casi concorrenziali rispetto al resto della Svizzera. Il confronto permette di evidenziare come questo valga in diversi casi per gli abbonamenti, mentre per i biglietti il confronto sia meno favorevole in Ticino.



Tariffe TP
Audizione CGF 17.12.2019

Confronto con altre Comunità tariffali

Comunità	Abo adulti annuale		Abo giovani annuale		Biglietto ½ prezzo	
	1 zona	Tutte	1 zona	Tutte	1 zona	Tutte
<i>Arcobaleno</i>	441.-	1'890.-	245.-	1'057.-	2.00	9.50
<i>ZVV ZH</i>	782.-	2'226.-	570.-	1'610.-	3.10	8.60
<i>A-Welle AG/SO</i>	819.-	2'601.-	603.-	1'899.-	2.30/2.80	9.40
<i>Libero BE/SO</i>	751.-/790.-	2'898.-	570.-/600.-	2'204.-	2.30/2.80	17.60
<i>TV Schwyz SZ</i>	630.-	1'449.-	459.-	1'062.-	2.80	6.40
<i>Frimobil FR</i>	612.-	2'331.-	459.-	1'755.-	2.20	8.40
<i>Ondeverte NE</i>	657.-	1'485.-	495.-	1'116.-	2.10/2.20	10.30
<i>Vagabond JU</i>	603.-	1'503.-	459.-	1'134.-	-	-
<i>Mobilis VD</i>	660.-	2'640.-	423.-	1'665.-	2.40	13.90

Tariffe valide dal 15.12.2019 – Prezzi in CHF

Certamente resta il fatto che una diminuzione delle tariffe del mezzo pubblico contribuirebbe a spostare un numero significativo di utenti dal mezzo privato a quello pubblico, come avremo modo di vedere in seguito. Tale diminuzione di prezzo però non può essere in nessun caso ottenuta con approcci privatistici al sistema di trasporto pubblico (dalla ferrovia alle linee urbane ed extra urbane), perché una privatizzazione dei mezzi di trasporto, in Ticino come in Svizzera, porterebbe forse ad una diminuzione dei

costi sulle tratte urbane e ad alta densità di traffico, ma causerebbe parallelamente un significativo aumento, o addirittura alla cancellazione, sulle tratte periferiche, rendendo così il servizio offerto non più universale e cioè in grado di rispondere ai bisogni effettivi di tutta la popolazione.

Sono altri quindi gli approcci che prenderemo in considerazione in questo nostro contributo e che vogliamo proporre all'attenzione della cittadinanza e del mondo politico.

3. IL COSTO EFFETTIVO DEL MEZZO PRIVATO



Al di là della comodità di utilizzare il mezzo privato senza essere vincolati a orari e tratte definite, in molti vi è la convinzione che il mezzo privato sia, da un lato, finanziato direttamente e integralmente dagli utenti che l'utilizzano, dall'altro che il mezzo privato sia decisamente più conveniente rispetto all'utilizzo del trasporto pubblico.

In realtà non è così e merita un piccolo approfondimento cercare di dimostrarlo.

A livello complessivo in Svizzera i costi per l'ambiente e la salute determinati dai mezzi di trasporto motorizzati ammontano nel 2016 a 12,1 miliardi di franchi l'anno, di

cui 3,9 miliardi ascrivibili all'inquinamento atmosferico, 2,6 miliardi al rumore, 2,7 miliardi ai gas a effetto serra e 2,9 miliardi ad altri fattori, in particolare all'impatto sugli habitat naturali, sul terreno e sui processi di produzione (2016, fonte: ARE/UST), a cui si dovrebbero poi aggiungere 10,0 miliardi di franchi derivanti dagli incidenti.

Attualmente, meno dell'1 % di questi costi sono sostenuti dagli utenti di questi mezzi di trasporto.

Di seguito i costi per dal 2017 al 2019 del traffico motorizzato su strada:

in milioni di franchi	2017	2018	2019
Costi del trasporto su strada motorizzato ¹	74 543	76 228	76 813
secondo l'oggetto di trasporto			
<i>Trasporto persone</i>	55 268	56 536	56 692
<i>Trasporto merci</i>	19 274	19 692	20 121
secondo la categoria di costo			
<i>Infrastruttura</i>	8 538	8 496	8 470
<i>Mezzi di trasporto</i>	45 179	46 760	47 709
<i>Incidenti</i>	10 878	10 824	10 330
<i>Ambiente e salute</i>	9 947	10 148	10 303

Fonte: UST – Costi e finanziamento dei trasporti (CFT)

Un onere molto importante ricade quindi su tutti i cittadini che si fanno carico, come collettività, dei costi non coperti dal traffico motorizzato.

Nel 2020 Il Consiglio federale stesso rite-

neva necessario introdurre strumenti adeguati per far pagare questi costi a chi li produce.

In tal senso, in risposta ad un postulato, il CF scriveva:

“Secondo le ultime cifre del 2017 i costi esterni del traffico ammontano a circa 13,4 mld di franchi, di cui il 71 % circa è da ricondurre al traffico stradale motorizzato privato. Essi derivano dagli incidenti così come dai danni arrecati all'ambiente e alla salute e sono a carico di terzi, della collettività o delle generazioni future. Il Consiglio federale è d'accordo che tali costi debbano essere sostenuti il più possibile da chi li ha causati, perché è attraverso la cosiddetta internalizzazione dei costi che si possono limitare i falsi incentivi.

Un primo passo è stato fatto nel 2001 con l'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), che ha permesso per la prima volta nel mondo di internalizzare, con ottimi risultati, i costi esterni attraverso una tassa nazionale per l'utilizzo della rete stradale commisurata alle emissioni. Nel traffico ferroviario esistono i prezzi delle tracce commisurati alle emissioni foniche prodotte. Inoltre la Confederazione ha già emanato prescrizioni severe sulle emissioni di CO2 per i veicoli nuovi, favorisce i veicoli a basse emissioni e promuove il traffico pedonale e ciclabile.

Il Consiglio federale inten-

de intraprendere ulteriori passi per fare in modo che gli utenti della strada si assumano i costi da essi stessi prodotti. In risposta al postulato 19.3949 “Il settore dei trasporti deve contribuire alla protezione del clima” sta infatti valutando nuove misure per migliorare la situazione in ambito climatico. Sulla base di questi chiarimenti deciderà come procedere in seguito.”

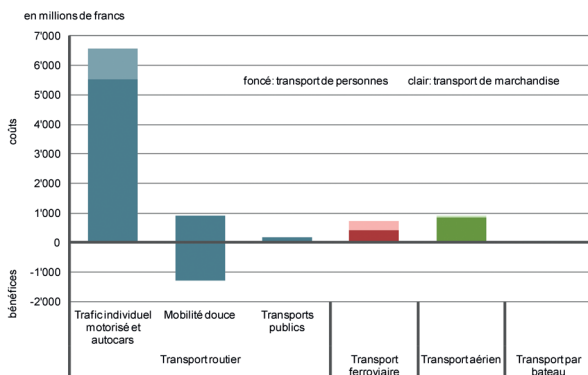
Ma qual è l'impatto economico effettivo di tutto ciò? Cerchiamo allora qualche dato nel merito.

Nel 2010 l'impatto su tali costi si ripartiva nel modo illustrato nel grafico seguente:

Figure R-2:

Vue d'ensemble des effets externes en 2010 selon l'approche « mode de transport »

Pour le transport routier/ferroviaire: principe de territorialité*, pour le transport aérien/bateau: principe de la moitié du trajet**



* Principe de territorialité : trafic à l'intérieur des frontières de la Suisse

** Principe de la moitié du trajet: trafic à l'intérieur des frontières de la Suisse ou la moitié de la distance en avion/ en bateau de la Suisse vers une destination étrangère et vice-versa (cf. chapitre 2.3.2)

<https://www.are.admin.ch/are/it/home/mobilita/basi-e-dati/i-costi-e-i-benefici-dei-trasporti.html>



Gli effetti esterni e l'impatto dei diversi tipi di mobilità, sempre riferito a studi del 2010, veniva ben evidenziato nella tabella seguente:

Figure R-3: Vue d'ensemble des effets externes en 2010 selon l'approche « mode de transport »
 Pour le transport routier/ferroviaire: principe de territorialité, pour le transport aérien/bateau: principe de la moitié du trajet

en millions de francs	Transport routier			Transport ferroviaire	Transport aérien	Transport par bateau	Total
	Trafic privé personnes et marchandises	Mobilité douce	Transports publics				
Santé (pollution de l'air)	1'444	-	60	185	37	29	1'756
Bâtiments (pollution de l'air)	297	-	12	38	8	6	362
Pertes agricoles (pollution de l'air)	52	-	4	1	2	1	59
Dégâts aux forêts (pollution de l'air)	45	-	3	1	1	1	51
Pertes de biodiversité (pollution de l'air)	134	-	7	2	3	3	148
Bruit	1'427	-	37	269	66	-	1'799
Climat	1'234	-	26	4	686	8	1'959
Nature et paysage	750	10	10	119	6	5	900
Dégâts aux sols	113	-	5	24	-	-	142
Processus en amont et en aval	704	34	20	48	108	3	917
Accidents	980	856	7	4	2	0	1'850
Espaces urbains	109	-	3	32	-	-	144
Déduction d'une part des recettes RPLP	-720	-	-	-	-	-	-720
Total	6'570	900	194	727	919	57	9'367
Bénéfices de la mobilité douce en matière de santé	-	-1'281	-	-	-	-	-1'281

Dans ce tableau ainsi que dans les tableaux ci-après, des différences d'arrondi peuvent apparaître dans les totaux finaux.

<https://www.are.admin.ch/are/it/home/mobilita/basi-e-dati/i-costi-e-i-benefici-dei-trasporti.html>

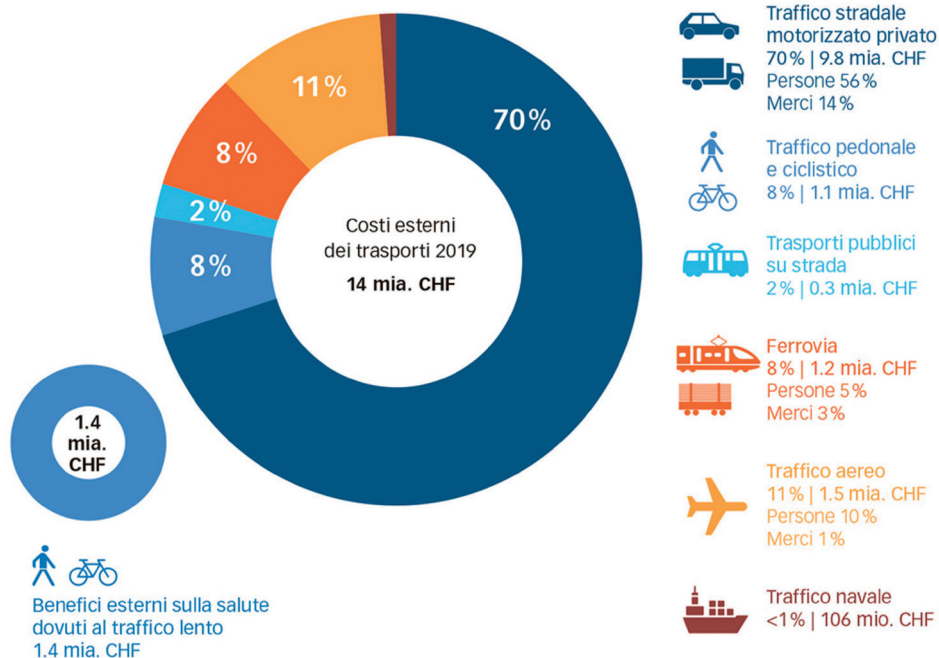
Dalla stessa tabella appare evidente la differenza dell'impatto dei costi "esterni" tra i diversi sistemi di trasporto.

Oggi la Confederazione ci dice, in uno studio che analizza in termini monetari i costi dovuti alle esternalità negative generate

dal sistema di trasporto svizzero di persone e di merci e pubblicato da Are nel 2022, che i costi esterni dei trasporti in Svizzera nel 2019 sono stati pari a 14 miliardi di franchi, di cui 9,8 dovuti al solo trasporto individuale motorizzato; seguono il tra-

sporto aereo, quello su rotaia e la mobilità pedonale e ciclabile (www.are.admin.ch > Mobilità > Basi e dati > I costi e i benefici esterni dei trasporti).

Ecco una visualizzazione di questi dati.



<https://www.are.admin.ch/are/it/home/mobilita/basi-e-dati/i-costi-e-i-benefici-dei-trasporti.html>

Dei 9.8 miliardi di franchi prodotti dal traffico individuale 7.84 miliardi sono prodotti da movimento di persone e 1.96 miliardi di franchi per il trasporto di merci su strada. Per quel che concerne il trasporto di persone tale impatto ammonterebbe quindi

a circa 48 cent/km per il trasporto individuale di persone, mentre ammonterebbe a 4.8 cent/km l'impatto dei costi esterni sul trasporto pubblico, a 24 cent/km per le motociclette, a 2.3 cent/km per il trasporto in ferrovia di persone.

4. UN APPROFONDIMENTO DOVUTO: LE FFS HANNO BISOGNO DI UN CAMBIAMENTO DI PRIORITÀ



30 marzo 1998. È una data storica per le Ferrovie federali svizzere e per il servizio pubblico del nostro Paese. Quel giorno il Consiglio nazionale, con 122 SI, 6 NO e 4 astensioni, decise di trasformare le FFS in società anonima e sottoporre le ferrovie alla concorrenza, conformemente agli auspici dell'Unione europea.

Ciò avrebbe dovuto permettere una riduzione dei prezzi, così aveva affermato il relatore della commissione. Risultato, come si poteva immaginare, non raggiunto. Gli obiettivi cambiarono: la priorità non consisteva più nel fornire il miglior servizio possibile al miglior prezzo all'utenza, bensì nel realizzare il miglior risultato finanziario. Non è un caso che le FFS, nelle loro comunicazioni, hanno sostituito "l'utente" con il termine di "cliente", ossia in un consumatore senza diritti.

Fino a quel momento le ferrovie svizzere erano conosciute nel mondo intero per la loro puntualità, la serietà del servizio, l'alta qualità e la sicurezza. Dalla trasformazione in S.A. tutto cambiò. Gli effettivi del personale diminuirono e con essi l'attenzione alla manutenzione. I risultati non si fecero attendere. Molti furono gli incidenti, anche gravi, come i deragliamenti con morti e feriti. Il problema continua a sussistere: nel 2022 ci sono ancora stati cinque incidenti mortali,

probabilmente evitabili con una diversa attenzione alla sicurezza. I ritardi, contrariamente alle affermazioni delle FFS, sono quotidiani. I treni strapieni, l'impossibilità di trovare un posto a sedere, perfino malgrado la riservazione. La riduzione degli orari degli sportelli, addirittura la chiusura di numerosi sportelli rendono difficoltoso l'accesso ai servizi delle FFS.

Come se ciò non bastasse anche i prezzi sono fortemente aumentati: il prezzo dell'abbonamento generale per adulti è passato da franchi 2800 nel 1999 a franchi 3860 nel 2023. Un aumento di 1060 franchi, pari al 37%. Il biglietto andata e ritorno Berna-Zurigo (100 km) da 58 franchi nel 1993 a 102 nel 2023, un aumento pari al 75%. Nello stesso periodo l'indice dei prezzi è aumentato del 21%. È vero che nel frattempo è stato introdotto l'abbonamento a metà prezzo, ma ciò non giustifica simili aumenti.

Il 22 giugno 2022, l'ASP scrisse una lettera alla Consigliera federale Simonetta Sommaruga, allora anche presidente della Confederazione, sulla questione prezzi e qualità.

Nel messaggio dell'ASP, tra l'altro si affermava:

"da diversi anni la sensibilità ambientale sta aumentando e ha subito una forte accelerazione negli ultimi tempi. Dal 2003 al

2018 il numero dei passeggeri è passato da 680'000 a 1.25 milioni. Solo il traffico merci, incomprensibilmente, è effettuato in gran parte ancora su gomma. La percentuale di merci trasportata su rotaia è addirittura diminuita.

La qualità del servizio in questi anni ha subito un forte deterioramento... Ritardi, affollamenti, incidenti sono fatti quotidiani. La digitalizzazione, certamente utile e opportuna, mette sovente in difficoltà l'utente, invece di esserne un supporto, per la sua eccessiva e rapida sostituzione dei servizi più tradizionali... Addirittura ci sono state economie sulla manutenzione. 512 porte difettate, pericolose, che hanno perfino provocato la morte di un ferroviere. Anche sui binari, da quanto ci è stato confermato da molti ferrovieri, si economizza sulla manutenzione. Qualche deragliamentò è già avvenuto. Altri potrebbero succedere, se non si interviene rapidamente. Manca materiale rotabile e mancano macchinisti. Molte di queste disfunzioni avrebbero potuto essere evitate con una diversa direzione e una pianificazione più attenta. La nostra Associazione è molto preoccupata per questa situazione... A nostro giudizio è necessario il ripristino del servizio pubblico quale priorità. Il ripristino delle ex regie federali potrebbe essere una soluzione.

Ci auguriamo quindi che lei possa, in qualità di direttrice del DATEC, promuovere

re gli interventi idonei a porre rimedio a questa triste situazione. Un miglioramento della qualità del servizio e prezzi più ragionevoli".

La risposta di Sommaruga è stata decisamente deludente. Ecco alcuni passaggi: "I problemi di capacità e di puntualità del sistema ferroviario svizzero sono un dato di fatto. I treni sovraffollati e i ritardi, tuttavia, non sono la conseguenza di una cattiva gestione dell'impresa, ma derivano dal fatto che le FFS forniscono un volume sempre più elevato di prestazioni di trasporto su una rete ferroviaria che, nella sua sostanza di base, risale a diversi decenni fa... Prezzi equi e ragionevoli nel trasporto pubblico presuppongono che i costi non lievitrino oltre misura... Le FFS sono effettivamente confrontate con una serie di sfide e problemi che vanno monitorati... Globalmente, tuttavia, ritengo che l'azienda delle FFS e il trasporto pubblico in Svizzera si stia muovendo nella giusta direzione".

Sommaruga dimentica che i problemi delle FFS sono sorti, improvvisamente, dopo la loro trasformazione in società anonima e il conseguente cambiamento di obiettivi. Appare infatti evidente che è la scelta di ridurre i costi ad aver provocato gli innumerevoli problemi. L'affollamento è spesso dovuto, per esempio, alla scelta di proporre treni cortissimi sulla linea del Gottardo,



per ridurre i costi di manutenzione delle carrozze. Gli incidenti, da parte loro, sono il risultato della manutenzione insufficiente. Responsabili principale dei problemi sono quindi le scelte politiche. Non a caso le FFS non funzionano più come un servizio pubblico, bensì come una qualsiasi azienda e, per esempio in campo immobiliare, è molto criticata per le sue attività speculative.

E sarebbe ingenuo aspettarsi che con Rösti alla guida del DATEC l'attenzione e la cura per il servizio pubblico offerto dalle FFS possano essere maggiori!

Secondo l'ASP, per le ragioni indicate in precedenza, vanno quindi concesse alle FFS le risorse necessarie per ristabilire un trasporto pubblico di qualità a prezzi ragionevoli.

Essa rivolge pertanto un appello alle forze politiche, affinché:

- venga ripristinata la qualità, la puntualità e la sicurezza;
- la digitalizzazione accompagni, ma non sostituisca il servizio agli sportelli, i quali devono assumere una maggiore importanza nel servizio all'utenza;
- i prezzi degli abbonamenti vengano ridotti considerevolmente, con l'aggiunta eventualmente di nuove forme di abbonamento;
- i prezzi dei singoli biglietti siano a loro volta ridotti;
- un'attenzione particolare sia rivolta alle famiglie.

In altre parole, occorre rendere il treno più accessibile e più attrattivo, affinché una famiglia possa perfino decidere di vivere senza auto.

5. LA FOTOGRAFIA DEL TRASPORTO PUBBLICO OGGI IN TICINO

Il trasporto pubblico rappresenta un importante ed essenziale tassello di valorizzazione territoriale.

La presenza di una rete di trasporto pubblico ben organizzata, accessibile in modo coordinato tra i diversi mezzi di trasporto, estesa anche alle regioni periferiche e a prezzi concorrenziali con il mezzo privato costituisce un valore economico, sociale, ambientale che va oltre gli effettivi costi sostenuti per la creazione della rete stessa.

I costi del trasporto pubblico sono suddivisi tra utenti e Confederazione, Cantone e Comuni.

Nel **2021** in Ticino i costi totali del trasporto pubblico ammontavano a **319.6 mio**.

Di questi **95.6 mio sono stati pagati dagli utenti** con l'acquisto di biglietti e abbonamenti.

I restanti **224 mio sono finanziati con denaro pubblico**.

Di seguito una tabella riassuntiva sulla ripartizione degli stessi:

4.7.5. Ricapitolazione della ripartizione delle indennità per le linee regionali e urbane

La tabella seguente riporta gli importi complessivi relativi alle indennità a carico di Confederazione, Cantone e Comuni per l'intera rete del trasporto pubblico nel 2021.

Stima costo non coperto 2021 (indennità complessiva)	224.0 mio CHF
Onere pianificato a carico della Confederazione	79.5 mio CHF
Onere pianificato a carico del Cantone	95.6 mio CHF
<i>di cui per le linee regionali</i>	<i>75.1 mio CHF</i>
<i>di cui per le linee urbane</i>	<i>20.5 mio CHF</i>
Onere pianificato a carico dei Comuni (CHF)	48.9 mio CHF
<i>di cui per le linee regionali</i>	<i>28.4 mio CHF</i>
<i>di cui per le linee urbane</i>	<i>20.5 mio CHF</i>

Tab. 49: Stima dell'onere complessivo per le linee regionali e urbane a carico della Confederazione, del Cantone e dei Comuni nel 2021



In particolare la ripartizione degli oneri per le linee regionali è per il 72.5% a carico del Cantone e per il 27.5% a carico dei Comuni, mentre per le linee urbane l'onere è paritario, cioè per il 50% a carico del Cantone e per il 50% a carico dei Comuni.

Si tratta, come si vede, di oneri finanziariamente importanti messi a disposizione da Confederazione, Cantone e Comuni a cui si aggiunge il contributo finanziato da parte dell'utenza dei servizi con l'acquisto di biglietti e abbonamenti.

Il 1° settembre 2012 è stata introdotta la tariffa Arcobaleno che permette agli utenti di poter viaggiare su tutte le imprese di trasporto presenti sul territorio del Canton Ticino e del Moesano con un unico titolo di trasporto, sia per gli abbonati sia per chi acquista un biglietto.

Nonostante ciò, per motivi diversi, si è mantenuta una distinzione tra le zone tariffali riconosciute per il "Piano biglietti" rispetto a quelle riconosciute per il "Piano abbonamenti".

Le differenze tra i due Piani sono le seguenti:

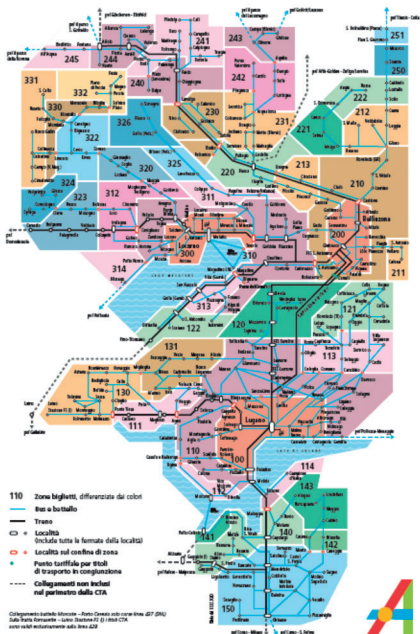
- per gli abbonamenti la suddivisione è in 16 zone
- per i biglietti la suddivisione è in 49 zone evidentemente molto più piccole.

Nelle zone centrali dei quattro agglomerati di Bellinzona, Locarno, Lugano e Mendrisio-Chiasso le estensioni delle zone sono identiche nei due Piani tariffali, cosa che si evidenzia anche per le zone lungo gli assi ferroviari tra gli agglomerati citati.

Nel merito è utile e opportuno ricordare come i costi delle diverse tratte, nell'ambito dell'Abbonamento Arcobaleno, siano sempre calcolati in base al numero di zone percorse.

Ecco allora nelle pagine seguenti le figure rappresentative i confronti tra i due Piani tariffali (Biglietti e Abbonamenti) da cui appare evidente la penalizzazione delle zone periferiche rispetto alle zone urbane per quel che concerne il Piano biglietti.

Comunità tariffare Arcobaleno – Piano delle zone
arcobaleno.ch – info@arcobaleno.ch

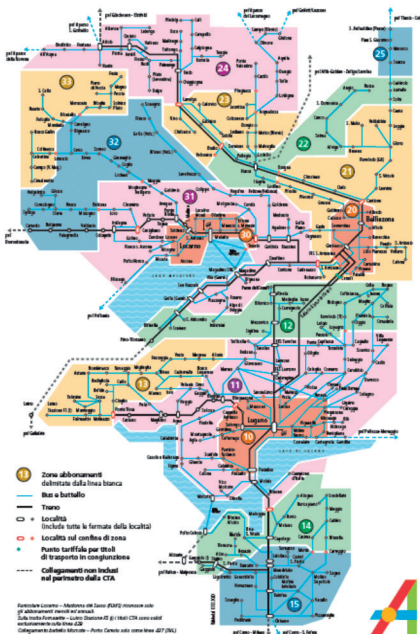


BIGLIETTI

- 110 Zona biglietti, differenziate dai colori
- Linea a bastello
- Treno
- Località (includa tutte le fermate della località)
- Località sul confine di zona
- Punto tariffale per titoli di trasporto in completazione
- Collegamenti non inclusi nel patrimonio della CTA

Collegamento Sottile Morone - Porto Cervo con rotaie linee AT (20)
Linea Sottile Morone - Sottile Morone CT (1) (Rete CTA)
con sede amministrativa alla linea AT

Comunità tariffare Arcobaleno – Piano delle zone
arcobaleno.ch – info@arcobaleno.ch



ABBONAMENTI

- 1 Zona abbonamenti delimitata dalla linea bianca
- Linea a bastello
- Treno
- Località (includa tutte le fermate della località)
- Località sul confine di zona
- Punto tariffale per titoli di trasporto in completazione
- Collegamenti non inclusi nel patrimonio della CTA

Ferrovie e Treni - Modulo per Treni (RTE) escluso solo
di abbonamenti titoli di trasporto
Linea Sottile Morone - Sottile Morone CT (1) (Rete CTA) con sede
amministrativa alla linea AT
Collegamento Sottile Morone - Porto Cervo con rotaie linee AT (20)

6. LE PROPOSTE DI MIGLIORAMENTO PER IL SISTEMA TICINESE DI TRASPORTO PUBBLICO



Proposta 1

Da tutto quanto precede si evidenzia in modo immediato come le zone periferiche risultino decisamente penalizzate, a livello tariffario, per il segmento biglietti rispetto a quanto previsto per chi è in possesso di un abbonamento.

Non va inoltre dimenticato che la sovrapposizione dei due Piani per gli utenti renderebbe evidentemente più semplice la lettura e l'utilizzo dell'offerta Arcobaleno perché il Piano delle zone sarebbe unico.

Le zone periferiche in questo caso sarebbero avvantaggiate in quanto è soprattutto in queste zone (come si vede dalle cartine) che la differenziazione attuale tra Piano biglietti e Piano abbonamenti è maggiore.

Finanziariamente, tenuto conto che la metà degli attuali introiti derivano oggi dai biglietti, si prevede una spesa aggiuntiva attorno ad 1 milione di franchi, di cui CHF 500.000 a carico del Cantone e CHF 500.000 a carico dei Comuni.

PROPOSTA 1

Si tratta di una semplice correzione della situazione attuale che propone la creazione un unico Piano tariffale, sia per i biglietti che per gli abbonamenti, a 16 zone (come quello attuale per gli abbonamenti).

Il cambiamento comporterebbe un maggior onere finanziario di circa 1 milione di franchi, che a giudizio della ASP appare finanziariamente sostenibile per Cantone e Comuni, tenuto conto che tale cambiamento avvantaggerebbe soprattutto le zone periferiche e gli utilizzatori occasionali.

Come detto, con questo cambiamento le zone, per tutte e due i Piani tariffali Arcobaleno, si ridurrebbero concretamente a 16.

Proposta 2

Un secondo elemento di riflessione che a giudizio dell'Associazione per la difesa del Servizio pubblico merita un approfondimento è il fatto di riconsiderare da zero il Piano tariffale Arcobaleno adattando lo stesso ai nuovi confini comunali createsi con le aggregazioni generate negli scorsi anni. Oggi infatti risulta essere poco comprensibile il fatto che persone residenti nello stesso Comune siano soggette a tariffe diverse nell'utilizzo del trasporto pubblico in funzione del quartiere in cui vivono.

Le conseguenze di una simile revisione del Piano tariffale sembrano essere molto interessanti per gli utenti.

Risulta infatti, da approfondimenti fatti dal Dipartimento del territorio nell'ambito dei numerosi atti parlamentari pendenti in Gran Consiglio in materia di trasporto pubblico, che riordinando il Piano zone in base appunto ai nuovi confini comunali, le zone previste nel Piano tariffale si ridurrebbero a 10, potendo uniformare contemporaneamente il Piano biglietti con il Piano abbonamenti.

Per dimensionare correttamente l'ampiezza delle nuove zone si è partiti dall'estensione della zona della città di Lugano e su questa base sono poi state tracciate le

zone di tutto il perimetro Arcobaleno per garantire parità di trattamento su tutto il territorio del Cantone e per tutte le zone.

Sulla base di questo modello sarebbero sufficienti 2 zone per i collegamenti Bellinzona-Locarno e Lugano-Chiasso e 3 zone per Bellinzona-Lugano.

In questo caso l'abbonamento "tutte le zone" sarebbe equivalente a 4 zone contro le attuali 6, cosa che comporterebbe

Comunità tariffale Arcobaleno – Piano delle zone
arcobaleno.ch - info@arcobaleno.ch





una significativa riduzione dei prezzi per gli utenti. Da questa riduzione dei costi degli abbonamenti deriverebbe ragionevolmente un aumento significativo delle vendite stimato, dagli approfondimenti del DT, a circa 6'900 abbonamenti annui (1'800 annuali, 4'900 mensili, 200 settimanali).

Finanziariamente vi sarebbe una perdita di introiti per il conto abbonamenti stimabile in 10,6 milioni di franchi annui rispetto alle cifre registrate a consuntivo 2021, cifra che si ridurrebbe a 9,3 milioni di franchi considerando l'ipotesi di una crescita del numero di abbonamenti venduti.

I vantaggi che ne deriverebbero per gli utenti risulterebbero rilevanti, al di là e oltre la semplificazione del Piano zone e della comodità che da questa deriva.

Infatti il cambiamento permette di stimare che tra il 65% e il 70% degli abbonati beneficerebbe di una diminuzione di prezzo del proprio abbonamento compreso fra il 25% e il 50%.

Anche per i biglietti la simulazione permette di prevedere un aumento delle vendite annue pari a circa 175'100 biglietti, sempre a causa della riduzione dei prezzi.

Finanziariamente sarebbe da prevedere, per la vendita di biglietti, una perdita complessivamente di circa 7,1 milioni di franchi annui rispetto alle cifre registrate nel 2021, cifra probabilmente riducibile a 6,4 milioni di franchi considerando il prevedibile aumento delle vendite di biglietti.

Anche in questo caso si può prevedere che per circa il 50% degli utenti che acquista un biglietto ci sarebbe un costo minore al massimo del 15%, mentre per il 25% degli utenti la riduzione di prezzo si collocherebbe fra il 25% e il 50% e sarebbe di oltre il 50% per il restante 25% degli utenti.

L'ipotesi di introdurre un Piano zone unico per biglietti e abbonamenti che consideri i confini comunali risulta inoltre molto efficace anche nel semplificare l'accesso e l'utilizzo dei mezzi pubblici.

Il minor costo per gli utenti di abbonamenti e biglietti comporterebbe una diminuzione degli introiti compresa tra 15,7 e 17,7 milioni di franchi (ca. -30%) rispetto alla situazione attuale.

Per l'ASP tale maggior onere dovrebbe essere assunto totalmente da Cantone e Comuni visto che si tratterebbe a tutti gli effetti di un importante incentivo all'uso

dei mezzi pubblici e quindi a incrementare in modo significativo il numero di utenti di tali mezzi, con le ricadute positive che da questo deriverebbe sia per la mobilità nei centri urbani e sugli assi principali di traffico, sia soprattutto per l'ambiente.

Inoltre questo sarebbe un modo concreto ed efficace per lasciare davvero nelle tasche delle cittadine e dei cittadini, soprattutto delle fasce di reddito medio basse, più soldi.

Nel merito non può essere dimenticato il recente annuncio di un consistente aumento delle tariffe Arcobaleno (per gli abbonamenti +10%, per i biglietti +8-9%) che va in direzione diametralmente opposta rispetto a quanto per la nostra Associazione è necessario e urgente fare in Ticino in materia di trasporto pubblico e che proponiamo in questa pubblicazione.

PROPOSTA 2

Si tratta di riordinare il Piano zone in base ai nuovi confini comunali, riducendo le zone previste nel Piano tariffale a 10 e uniformando contemporaneamente il Piano biglietti con il Piano abbonamenti.

Questo cambiamento comporterebbe che una quota compresa tra il 65% e il 70% degli abbonati beneficerebbe di una diminuzione di prezzo del proprio abbonamento compreso fra il 25% e il 50%.

Per circa il 50% degli utenti che acquista un biglietto ci sarebbe inoltre un costo minore al massimo del 15%, mentre per il 25% degli utenti la riduzione di prezzo del biglietto si collocherebbe fra il 25% e il 50% e sarebbe di oltre il 50% per il restante 25% degli utenti.



Proposta 3

L'utilizzo del trasporto pubblico, al posto del veicolo privato, è un elemento importante per la riduzione del traffico veicolare privato e quindi anche delle emissioni di CO₂.

Nel nostro Cantone il mezzo di trasporto pubblico è ancora troppo poco utilizzato e, fuori dalle città e dagli assi principali di trasporto, non costituisce ancora un'alternativa sempre percorribile all'uso del mezzo privato (la sera, nei giorni festivi, per i costi, ecc.).

La cultura del trasporto pubblico va quindi promossa con convinzione e in tal senso crediamo sia fondamentale incentivare i giovani all'uso dello stesso diminuendo il costo del biglietto.

Questo non solo avrebbe un effetto immediato e tangibile, ma anche prospettico perché l'abitudine a utilizzare i mezzi di trasporto pubblico sarà ragionevolmente mantenuta anche in età adulta.

Nel contributo pagato direttamente dagli utenti, vi sono già oggi differenze di ripartizione degli oneri tra adulti e giovani.

Definire la quota parte delle diverse categorie nel dettaglio appare complesso,

perché la stessa può modificarsi a dipendenza delle diversità tariffali e della quota dei giovani rispetto agli adulti nelle stesse (senza dimenticare che anche i pensionati, a loro volta, possono beneficiare di tariffe agevolate).

Al fine di incentivare la cultura del trasporto pubblico tra i giovani, si propone di modificare la Legge sui trasporti pubblici in modo da prevedere che il costo del biglietto o dell'abbonamento per i giovani fino all'età di 25 anni sia al massimo pari al 5% dei costi effettivi a carico degli utenti.

Come si vedrà di seguito una simile diminuzione ridurrà in modo molto importante il costo del trasporto pubblico per i giovani senza però renderlo totalmente gratuito con lo scopo di ricordare ai fruitori che il trasporto pubblico genera, oltre agli oneri finanziari complessivi, anche importanti oneri ambientali che hanno un impatto sul clima e quindi dei costi per la collettività.

Quantificare nel dettaglio i costi prevedibili da una simile modifica non è facile, perché diversi Comuni incentivano già oggi, con loro promozioni mirate, l'uso del trasporto pubblico presso i giovani, cosa che complica ulteriormente le variabili in gioco per quantificare il costo di questa promozione mirata a favore dei giovani.

Nel merito va detto che limitare le tariffe giovani al 5% del costo effettivo significa definire che gli introiti complessivi generati dall'utenza sotto i 25 anni sarebbe al massimo del 5% .

Oggi i titoli di trasporto acquistati dai giovani generano un introito di ca. 18 mio CHF, che corrispondono a circa 1/5 delle entrate complessive (di 95.6 di CHF tra biglietti e abbonamenti). Tenuto conto delle tante variabili sopra ricordate è difficile proporre l'impatto finanziario di tali misure in modo preciso. È comunque ragionevole stimare una perdita di entrate tra i 12 e i 14 milioni di CHF, con un onere aggiuntivo di cui, per l'ASP, dovrebbero farsi carico Cantone e Comuni.

Per gli utenti il cambiamento sarebbe però molto significativo passando, per un giovane:

- agli attuali 868 CHF a 174 CHF per 5 zone;
- dagli attuali 714 CHF a 143 CHF per 4 zone;
- dagli attuali 245 CHF a 49 CHF per una zona.

PROPOSTA 3

Per incentivare la cultura del trasporto pubblico tra i giovani si chiede di modificare la Legge sui trasporti pubblici in modo da prevedere che il costo del biglietto o dell'abbonamento per i giovani fino all'età di 25 anni sia al massimo pari al 5% dei costi effettivi a carico degli utenti.

Questo comporterebbe un importante cambiamento tariffale per i giovani tra i 16 e i 25 anni che passerebbe:

- dagli attuali 868 CHF a 174 CHF per 5 zone Arcobaleno,
- dagli attuali 714 CHF a 143 CHF per 4 zone Arcobaleno,
- dagli attuali 245 CHF a 49 CHF per una sola zona Arcobaleno



Proposta 4

I costi sostenuti dalle giovani e dai giovani sopra i 16 anni, nonché dalle famiglie con figli di quell'età che si recano fuori dal nostro cantone o che si muovono occasionalmente con i mezzi pubblici sono parecchio onerosi.

Esistono già oggi interessanti offerte da parte delle FFS che propongono un prezzo particolare sull'acquisto dell'abbonamento a metà-prezzo per i giovani. Infatti dai 16 anni fino al compimento del 25 anno di età il prezzo di questo abbonamento è di CHF 120.– all'anno (contro gli 185.– CHF del prezzo per gli adulti), prezzo che si riduce poi a 100 CHF se lo si rinnova negli anni successivi. Sull'altro fronte

si costata come in Ticino la diffusione e l'utilizzo dell'abbonamento a metà prezzo sia molto inferiore al dato degli altri cantoni. A livello svizzero infatti, nel 2023, un terzo dei cittadini e delle cittadine risulta essere in possesso di un abbonamento a metà prezzo. Nel 2019 (ultimo dato disponibile per il Ticino) solo il 13% dei ticinesi era titolare di un abbonamento a metà prezzo. Un dato davvero allarmante e certamente sconcertante!

Promuovere quindi questo abbonamento presso i giovani ci sembra essere necessario e utile, sia per aumentare nel tempo il numero dei titolari di un abbonamento a metà prezzo anche in Ticino, sia per incentivare giovani e famiglie all'uso anche occasionale dei mezzi pubblici anche fuori dai confini cantonali.

PROPOSTA 4

I costi per le giovani e i giovani sopra i 16 anni e per le famiglie, con figli di quell'età, che si recano fuori dal nostro cantone o che si muovono occasionalmente con i mezzi pubblici sono molto onerosi. A questo si aggiunge che mentre a livello svizzero, nel 2023, un terzo dei cittadini e delle cittadine era in possesso di un abbonamento a metà prezzo, nel 2019 (ultimo dato disponibile per il Ticino) solo il 13% dei ticinesi era titolare di un abbonamento a metà prezzo.

Si chiede quindi che, per la durata di 5 anni, il Cantone finanzia un incentivo (ad esempio di 40 CHF) per l'acquisto di un abbonamento a metà prezzo per tutti i giovani dai 16 ai 25 anni che ne facessero richiesta.

È praticamente impossibile quantificare oggi il costo di una simile promozione, ma, sulla base dell'attuale diffusione di questi abbonamenti, riteniamo la somma da mettere in campo certamente sostenibile a livello finanziario.

7. CONCLUSIONI

Come ricordato in esordio in Ticino solo da poco tempo vi è a disposizione una rete di trasporti pubblici degna di questo nome, mentre per quel che riguarda il traffico lento (piste ciclabili e percorsi pedonali) sono purtroppo ancora in definizione o in costruzione, sull'insieme del territorio, percorsi completi e sicuri a disposizione degli utenti.

Tutto questo rende la "cultura" del trasporto pubblico ancora in gran parte da promuovere e costruire.

Nel merito siamo coscienti che intervenire solo sulle tariffe non sia risolutivo per tutti i problemi di mobilità del Ticino. Servirebbero infatti altre misure fiancheggiatrici molto importanti per poter produrre quel cambiamento sostanziale della cultura e delle abitudini dei ticinesi di cui il Ticino avrebbe un gran bisogno (e l'elenco non ha la pretesa di essere esaustivo):

- avere a disposizione migliori condizioni di collegamento ferroviario (ad esempio più corse o treni più capienti nel Mendrisiotto negli orari di punta, avere treni per pendolari a disposizione nel Gamparogno, garantendo contemporaneamente una maggiore protezione fonica per i Paesi che si affacciano su quella tratta, garantire una maggior puntualità dei treni e avere treni più capienti in relazione

al numero di utenti nelle diverse fasce orarie, ecc.);

- come già ricordato poter disporre di una rete di piste ciclabili e percorsi pedonali completi e sicuri su tutto il territorio cantonale;
- poter disporre di posteggi di interscambio più capienti e situati in punti strategici nelle diverse regioni;
- creare isole pedonali urbane più estese, limitando l'accesso dei veicoli privati ai centri urbani.

Nonostante ciò riteniamo che il tema tariffario sia un fondamentale primo passo per la costruzione di una vera cultura del trasporto pubblico anche in Ticino. Siamo quindi convinti, da un lato, che con tariffe più accessibili e sociali si possa ottenere un significativo spostamento di utenti verso il trasporto pubblico (come per altro dimostrano tutti i dati statistici rilevati non solo in Svizzera ma in tutti i paesi occidentali, cominciando dalla Germania), ma anche che per cambiare davvero l'approccio al trasporto pubblico sia necessario fare presto qualcosa, cominciando con un passo concreto in grado di arrivare in modo diretto alla popolazione. Per l'ASP la riduzione delle tariffe va proprio in questa direzione. Questo approfondimento dell'Associazione per la difesa del trasporto pubblico vuol



quindi dare un contributo attivo in questa direzione perché riteniamo che solo con un significativo potenziamento, tra la nostra popolazione, dell'uso del trasporto pubblico sia possibile affrontare e in parte risolvere alcune problematiche, sia ambientali sia di mobilità, che attanagliano il nostro Cantone.

Così come per altri settori di cui ci siamo occupati in passato fin dalla fondazione della nostra Associazione, riteniamo irrinunciabile poter disporre e far capo ad un servizio davvero universale di trasporti pubblici, accessibile e a disposizione di tutte e di tutti i cittadini in ogni parte del territorio cantonale.

Riteniamo infatti che sia un diritto delle ticinesi e dei ticinesi poter vivere nel nostro Cantone senza dover necessariamente far capo e quindi possedere un mezzo di trasporto privato (automobile o mezzo a due ruote, eccezione fatta per bici e bici elettriche), convinti che questo diritto debba poter essere esercitato a prezzi accessibili per tutti, indipendentemente dal luogo di residenza di ciascuno.

Alla luce di queste considerazioni proponiamo in queste pagine alcune possibili soluzioni e varianti che a nostro giudizio meritano, per renderle realtà, una seria considerazione e una rapida presa a carico

da parte della politica.

E lo facciamo con forte convinzione e determinazione soprattutto in un momento in cui proprio la politica, sia a livello federale che cantonale, va in direzione diametralmente opposta, proponendo aggravii tariffali che in Ticino sono molto, molto importanti (per gli abbonamenti +10%, per i biglietti +8-9%).

Certo il trasporto pubblico costa molto e comporta oneri importanti per le casse pubbliche.

Ma come abbiamo visto al capitolo 3, l'utilizzo dei mezzi per la mobilità individuale privata è ben lontano da coprire i costi ambientali, di salute, ecc. da essi generati. Ricordiamo a tale proposito le ricadute miliardarie (per il Consiglio federale di ben 13,4 miliardi di franchi, di cui il 71 % circa da ricondurre al traffico stradale motorizzato privato) sulle casse pubbliche e quindi, ancora una volta, sulle tasche dei cittadini, ricadute che potrebbero essere ridotte in modo significativo grazie ad un importante aumento degli spostamenti delle cittadine e dei cittadini sui mezzi pubblici.

Tradotto tutto ciò in soldoni, va sottolineato come sarebbe possibile risparmiare molto, anzi moltissimo grazie ad un importante aumento dell'uso dei mezzi

pubblici da parte dei cittadini, ricavando così, senza oneri finanziari aggiuntivi, tutto quanto è necessario finanziariamente (anzi molto di più!) per favorire in modo attivo l'uso del trasporto pubblico, ad esempio grazie alle misure di riduzione delle tariffe che qui proponiamo.

Questa nostra pubblicazione non vuole proporre, in altre parole, di spendere di più a favore del trasporto pubblico, ma avanza soluzioni che hanno lo scopo di spendere semplicemente molto meglio le risorse pubbliche in materia di mobilità.

Ma, ricordando quanto già richiamato, il servizio di trasporto pubblico offerto deve essere a tutti gli effetti un servizio universale. E un vero servizio universale è davvero tale solo se viene offerto in modo equivalente su tutto il territorio cantonale, comprese le zone più periferiche. Collegamenti su chiamata nelle fasce orarie serali o nei

giorni festivi devono quindi essere garantite per le cittadine e i cittadini anche per le zone più discoste del nostro Cantone, così come per altro viene già oggi proposto con successo, ad esempio, in alcune valli locarnesi.

Con la convinzione e la determinazione che da sempre l'Associazione per la difesa del servizio pubblico mette nelle sue battaglie, ci attiveremo perché le misure qui proposte possano trovare ascolto, attenzione e sostegno da parte dell'opinione pubblica e della politica, per poi essere concretizzate in tempi brevi.

Come ricordato precedentemente il tema della promozione del trasporto pubblico in Ticino ha bisogno anche di altre misure e di investimenti sul territorio a fianco e oltre agli interventi diretti sulle tariffe. In tal senso ci riserviamo di continuare ad occuparci di questo tema anche in futuro.

8. LE PROPOSTE IN SINTESI



PROPOSTA 1

Si tratta di una semplice correzione della situazione attuale che propone la creazione di un unico Piano tariffale, sia per i biglietti che per gli abbonamenti, a 16 zone (come quello attuale per gli abbonamenti).

Il cambiamento comporterebbe un maggior onere finanziario di circa 1 milione di franchi, che a giudizio dell'ASP appare finanziariamente sostenibile per Cantone e Comuni, tenuto conto che tale cambiamento avvantaggerebbe soprattutto le zone periferiche e gli utilizzatori occasionali.

Come detto, con questo cambiamento le zone, per tutte e due i Piani tariffali Arcobaleno, si ridurrebbero concretamente a 16.

PROPOSTA 2

Si tratta di riordinare il Piano zone in base ai nuovi confini comunali, riducendo le zone previste nel Piano tariffale a 10 e uniformando contemporaneamente il Piano biglietti con il Piano abbonamenti. Questo cambiamento comporterebbe che una quota compresa tra il 65% e il 70% degli abbonati beneficerebbe di una diminuzione di prezzo del proprio abbonamento compreso fra il 25% e il 50%.

Per circa il 50% degli utenti che acquista un biglietto ci sarebbe inoltre un costo minore al massimo del 15%, mentre per il 25% degli utenti la riduzione di prezzo del biglietto si collocherebbe fra il 25% e il 50% e sarebbe di oltre il 50% per il restante 25% degli utenti.

PROPOSTA 3

Per incentivare la cultura del trasporto pubblico tra i giovani si chiede di modificare la Legge sui trasporti pubblici in modo da prevedere che il costo del biglietto o dell'abbonamento per i giovani fino all'età di 25 anni sia al massimo pari al 5% dei costi effettivi a carico degli utenti.

Questo comporterebbe un importante cambiamento tariffale per i giovani tra i 16 e i 25 anni che passerebbe:

- dagli attuali 868 CHF a 174 CHF per 5 zone Arcobaleno;
- dagli attuali 714 CHF a 143 CHF per 4 zone Arcobaleno;
- dagli attuali 245 CHF a 49 CHF per una sola zona Arcobaleno.

PROPOSTA 4

I costi per le giovani e i giovani sopra i 16 anni e per le famiglie con figli di quell'età, che si recano fuori dal nostro cantone o che si muovono occasionalmente con i mezzi pubblici sono molto onerosi. A questo si aggiunge che, mentre a livello svizzero, nel 2023 un terzo dei cittadini e delle cittadine era in possesso di un abbonamento a metà prezzo, nel 2019 (ultimo dato disponibile per il Ticino) solo il 13% dei ticinesi era titolare di un abbonamento a metà prezzo.

Si chiede quindi che, per la durata di 5 anni, il Cantone finanzia un incentivo (ad esempio di 40 CHF) per l'acquisto di un abbonamento a metà prezzo per tutti i giovani dai 16 ai 25 anni che ne facessero richiesta.

PROPOSTA 5

Per quel che concerne la qualità del servizio offerto dalle FFS chiediamo che:

- venga ripristinata la qualità, la puntualità e la sicurezza dei trasporti offerti;
- la digitalizzazione accompagni, ma non sostituisca il servizio agli sportelli, che devono assumere una maggiore importanza nel servizio all'utenza;
- i prezzi degli abbonamenti vengano ridotti considerevolmente, con l'aggiunta eventualmente di nuove forme di abbonamento commisurate ai bisogni della cittadinanza;
- i prezzi dei singoli biglietti siano a loro volta ridotti;
- un'attenzione particolare sia rivolta alle famiglie.

Le pubblicazioni dell'Associazione:

- | | |
|--|--|
| 2001 Settore energetico.
Adeguamenti SI, privatizzazioni NO | 2010 Pubblico e privato, conseguenze
della diversa natura giuridica
su: qualità dei servizi, cittadini,
impiego |
| 2001 Banca dello Stato, quale futuro? | |
| 2002 NO alla legge federale sul mercato
dell'energia elettrica | 2015 La SSR: un servizio pubblico
fondamentale |
| 2003 Dopo il NO alla LMEE, Per un
ente pubblico per la distribuzione
d'energia nel Cantone | 2020 2000-2020, Vent'anni controvento |
| 2004 Compromessi e finzioni,
La nuova legge federale sulla
radiotelevisione | 2021 L'EOC: un ruolo fondamentale nella
sanità ticinese |
| 2004 L'ospedale pubblico fondamentale | 2023 Vivere in Ticino senza auto.
Analisi e proposte per un trasporto
pubblico maggiormente efficace
e a prezzi ragionevoli |
| 2006 La sociopsichiatria pubblica.
Un ruolo insostituibile | |

Tutti i documenti sono pubblicati sul sito dell'Associazione:

www.associazioneserviziopubblico.ch

Alcuni sono ancora disponibili in forma cartacea, su semplice richiesta.

Sul sito sono pure disponibili i rapporti annuali di attività a partire dal 2010

Comitato dell'Associazione per la difesa del servizio pubblico


Presidente: Graziano Pestoni

Vicepresidenti: Werner Carobbio e Diego Lafranchi

Segretaria: Lea Ferrari

Membri: Rudi Alves, Anna Biscossa, Ilario Lodi,
Ivan Miozzari, Nadia Pittà, Giorgio Sailer,
Beppe Savary-Borioli, Hans Stricker,
Marco Tognola

Cassiera: Paola Orsega Testa



Associazione per la difesa del servizio pubblico
200038@ticino.com - 091 826 12 78 – cp. 1216 - 6501 Bellinzona