

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5061 R	22 marzo 2001	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 7 novembre 2000 concernente l'approvazione della riorganizzazione dei trasporti pubblici urbani postulata dal Piano regionale dei trasporti del Luganese e lo stanziamento del credito per gli interventi volti a garantire la sicurezza e l'efficienza dei servizi

La Commissione della gestione e delle finanze ha ritenuto opportuno delegare l'esame particolareggiato del messaggio a un gruppo costituito dai signori Attilio Bignasca (relatore), Luigi Brenni, Paolo Beltraminelli e Raoul Ghisletta.

L'esame ha portato in particolare all'approfondimento dei seguenti aspetti:

1. coordinamento della problematica del traffico urbano con quella del traffico regionale;
2. trasporti scolastici;
3. prossime tappe di sviluppo del sistema dei trasporti pubblici;
4. riorganizzazione dei trasporti e Comunità tariffale.

1. Coordinamento della problematica del traffico urbano con quella del traffico regionale

I trasporti pubblici urbani oggetto del messaggio in esame toccano oggi i Comuni di Lugano, Paradiso, Pregassona, Massagno, Breganzona, Savosa, Vezia e Viganello. Detti trasporti sono caratterizzati essenzialmente da frequenze elevate, numerose fermate e veicoli con alta capienza. L'agglomerato è allacciato pure a una rete di servizi su gomma di carattere regionale e al servizio delle FFS e della FLP.

A livello regionale si è potuto constatare che già dal 1996 è stata avviata la riforma dei servizi. Essa avviene a tappe.

Una ristrutturazione dei servizi su gomma è stata effettuata nel Malcantone (1996), nel corridoio Lugano-Melide-Campione (1997) e nel comparto del Ceresio e dalla Valcolla (1999).

Con il cambiamento d'orario del 2001 sarà il comprensorio del Vedeggio a essere toccato da miglioramenti dei servizi; in particolare, verrà modificata la conduzione di alcune linee, che convergeranno sulla stazione FFS di Lamone-Cadempino, destinata dal PTL a diventare un punto nodale nel sistema dei trasporti pubblici. Quest'ultima sarà migliorata nelle sue strutture (innalzamento marciapiedi, nuova sala d'attesa) e verrà affiancata da un'area di interscambio con i servizi su gomma. Un nuovo punto di interscambio verrà pure creato in zona Molinazzo con una nuova fermata FLP.

Alla stazione di Lugano verranno modificate le modalità di gestione del traffico con una migliore integrazione dei servizi ferroviari e di quelli su gomma; si procederà pure all'ampliamento dell'offerta di parcheggi P+R.

Per quanto riguarda il servizio regionale delle FFS, segnaliamo i cambiamenti più significativi che hanno toccato il Luganese:

- ◆ 1997: - creazione di un orario cadenzato ogni 30 minuti tra Locarno-Bellinzona-Lugano;
- fermata dei treni diretti a Lamone con interscambio con la linea bus Lugano-Lamone-Manno-Bioggio (1.a tappa /allacciamento della zona di sviluppo del Vedeggio);
- ◆ 1998: adattamento degli orari per l'interscambio bus-treno alla stazione di Melide (linea bus Lugano-Bissone-Campione);
- ◆ 1999: creazione di un interscambio bus-treno alla stazione di Paradiso (linee bus Lugano-Carona, Lugano-Carabietta, Lugano-Morcote);
- ◆ 2000: interscambio di Lamone (2.a tappa) e istituzione di una nuova linea per Trevano via Comano;
- ◆ 2001: modifica degli orari dei treni regionali tra Lugano e Chiasso per migliorare le coincidenze a Lugano con le linee su gomma.

2. Trasporti scolastici

Dal 1998/99 è iniziata una valutazione approfondita volta a integrare nella maggior misura possibile il trasporto degli allievi nei servizi di linea.

Gli obiettivi sono quelli di aumentare l'utenza delle linee regolari, di migliorare il grado di copertura dei costi e di evitare doppioni nell'ordinazione di prestazioni destinate all'intera popolazione e/o agli scolari.

L'operazione è già stata effettuata a larga scala nel Mendrisiotto e nel Luganese; nel Locarnese, nel Bellinzonese e nelle Valli superiori si sta procedendo progressivamente. Nel 1998, 1'734 allievi erano già trasportati su corse di linea; oggi sono 2'537 (+46%) ossia quasi la metà degli allievi trasportati mediante corse di linea e/o corse speciali.

Per quanto riguarda specificatamente il Luganese, la tabella seguente riassume gli interventi svolti (tutti gli allievi ricevono un abbonamento Arcobaleno):

PTL e trasporto allievi

- ◆ 1997: introduzione abbonamento Arcobaleno; abbonati scolari FLP e ex-ACTL ricevono l'Arcobaleno;
- ◆ 1998: - sostituzione degli abbonamenti speciali esistenti con il nuovo abbonamento Arcobaleno (concerne in special modo gli allievi trasportati sulle linee di autopostale Ticino-Moesano);
- nuovi abbonati allievi SM Gravesano;
- ◆ 1999: importante operazione di integrazione riguardante SM di Camignolo e Bedigliora;
- ◆ 2000: ulteriore parziale integrazione per SM Barbengo;
- ◆ 2001: prevista riduzione di corse speciali per SM Gravesano grazie al nuovo percorso della linea Lugano-Manno-Lamone.

3. Prossime tappe di sviluppo del sistema dei trasporti pubblici

Da quanto precede si evince che il PTL considera l'intero sistema dei trasporti. La riforma del trasporto urbano oggetto del presente messaggio è quindi una componente centrale di un sistema che si sta progressivamente modernizzando.

Nei prossimi anni saranno definite le modalità per consolidare le ristrutturazioni effettuate alla luce dei risultati ottenuti.

Verranno in particolare approfonditi i progetti per adattare la rete urbana e regionale alle nuove condizioni operative e ai nuovi potenziali di mercato aperti dalla messa in esercizio delle opere prioritarie del PTL e dei parcheggi d'interscambio previsti.

4. Riorganizzazione dei trasporti e Comunità tariffale.

Le varie tappe di riorganizzazione dei trasporti pubblici rappresentano una premessa importante per valorizzare anche l'altra misura politica tariffale voluta dal Cantone, d'intesa con le imprese di trasporto, ossia l'introduzione dell'abbonamento Arcobaleno dal 1° luglio 1997. L'abbonamento comunitario propone prezzi molto concorrenziali rispetto ai costi di trasporto individuale per relazioni pendolari. Per guadagnare utenza sul trasporto pubblico, e quindi ridurre la mobilità sulle strade, occorre però che la catena di trasporto venga costantemente migliorata. In questi anni, sicuramente grazie anche ai miglioramenti già apportati alla rete di trasporto, abbiamo assistito ad un successo significativo del nuovo abbonamento Arcobaleno. Le vendite, infatti, paragonate alla situazione precedente la Comunità tariffale, sono aumentate del 41% (mensilità vendute nel 1996: 140'540, nel 2000: 198'2000).

Dall'analisi delle vendite per zone di abbonamento, quelle del Sottoceneri rappresentano il 62% del mercato della Comunità tariffale e, restringendo il campo, le sole zone del Luganese arrivano da sole al 49%. In altre parole, da questi dati sintetici risulta tutta l'importanza che occorre dare alle riorganizzazioni dei servizi pubblici, come quella presentata nel messaggio in esame.



Con queste considerazioni, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad accettare il messaggio in esame e il relativo decreto legislativo senza apportare alcuna modifica.

Per la Commissione gestione e finanze:

Attilio Bignasca, relatore
Beltraminelli - Brenni - Carobbio Guscetti - Croce -
Ferrari Mario - Ghisletta R. - Lepori Colombo -
Lombardi - Merlini - Sadis