

Numero
171

aa

0

Bellinzona
18 gennaio 2023

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Matteo Buzzi
e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione n. 129.22 del 3 novembre 2022 Disagi ferroviari in Ticino in aumento?

Signore deputate e signori deputati,

nella vostra interrogazione ponete l'accento sui diversi disagi riscontrati nel traffico ferroviario passeggeri in Ticino, secondo la vostra impressione in modo più marcato negli ultimi mesi.

Abbiamo provveduto a chiedere lumi alle FFS, invitandole a rispondere in modo preciso ai quesiti da voi formulati.

Le argomentazioni addotte confermano che principalmente le FFS – per il traffico a lunga distanza – e TILO – per il traffico regionale – sono stati, e in parte lo sono ancora attualmente, confrontati con una concomitanza di problemi di varia natura che hanno minato la qualità del servizio (affidabilità del materiale rotabile TILO, aggiornamento dei sistemi di sicurezza sulla flotta TILO per il servizio transfrontaliero, guasti all'infrastruttura ferroviaria, cantieri).

Nello specifico delle vostre domande e basandoci sulle risposte fornite dalle FFS rispondiamo come segue:

- 1. Quanti ritardi (>10min), soppressioni e modifiche della composizione delle linee TILO (S10, S20, S30, S40, S50 e S90) sono stati riscontrati in tutte le direzioni nell'ultimo anno? Quali sono le cause principali? Come valuta queste fattispecie il Consiglio di Stato? Cosa si sta facendo per ridurli al minimo? Il Consiglio di Stato ritiene che le FFS stiano facendo abbastanza per limitare questi disagi?**

a) Ritardi

Nel traffico regionale un treno è considerato puntuale se giunge alla fermata con meno di 3 minuti di ritardo. La misurazione viene effettuata rispetto agli orari commerciali (pubblicati), dal lunedì alla domenica, e in tutte le fermate. I treni soppressi con breve preavviso sono considerati in ritardo. I dati per il 2022 sono consultabili al link: <https://reporting.sbb.ch/it/puntualita>.

Considerando il periodo gennaio-novembre 2022, per la Regione Sud si è raggiunto un grado di puntualità dell'88.8% sui treni del traffico viaggiatori, con una diminuzione dell'1.8% rispetto allo stesso periodo del 2021. Nel traffico a lunga distanza, che comprende i treni EuroCity, InterCity e InterRegio, il grado di puntualità per la Regione Sud è dell'87.6% (-2.9% rispetto al 2021) mentre nel traffico regionale l'89.4% dei treni è stato puntuale (-1.2%).

Diverse cause hanno inciso negativamente sulla puntualità complessiva della Regione Sud. Negli scorsi mesi, oltre a problematiche relative al materiale rotabile, si sono svolti importanti cantieri infrastrutturali, in particolare sulla tratta ferroviaria Chiasso–Milano, che hanno determinato ritardi sui collegamenti della lunga distanza e regionali i quali, in concomitanza con l'introduzione dell'orario dei cantieri estivi con notevoli ritardi importati anche dall'Italia, hanno accentuato una diminuzione della puntualità. Non da ultimo si segnala un sensibile aumento nei mesi di settembre e ottobre dei guasti all'infrastruttura ferroviaria in Svizzera e in Italia così come accresciuti controlli doganali a Chiasso. Dal mese di novembre si nota un miglioramento dell'indice di puntualità.

b) Soppressioni

Da gennaio ad oggi sono stati pianificati circa 150'000 treni regionali su tutta la rete TILO. Di questi circa l'1.7% è stato soppresso parzialmente o totalmente.

Complessivamente, il 45% delle soppressioni occorse nell'ultimo anno è da ricondurre a guasti del materiale rotabile; circa il 35% delle soppressioni è dovuto a guasti all'infrastruttura ferroviaria e cantieri (il 15% su rete ferroviaria svizzera). Il restante 20% risulta causato da altri motivi.

c) Modifiche delle composizioni TILO

Durante il periodo estivo, con l'entrata in vigore dell'orario dei cantieri estivi, sono state messe in atto delle riduzioni alle composizioni TILO. Dal mese di settembre ad oggi l'offerta dei posti sui convogli TILO è in media del 93% rispetto a quanto previsto nella pianificazione annuale. Questo dato può soddisfare, TILO sta lavorando a stretto contatto con i fornitori dei veicoli per migliorare l'affidabilità della flotta.

I motivi della circolazione con composizioni ridotte sono da individuare principalmente nei progetti di aggiornamento dei sistemi di sicurezza della flotta TILO (convogli "FLIRT") e a guasti del materiale rotabile.

d) Cosa si sta facendo per ridurli al minimo

I convogli FLIRT presentano attualmente dei guasti legati all'aggiornamento dei sistemi di sicurezza per il servizio transfrontaliero che, in questi primi mesi di servizio, danno origine a problemi di affidabilità. Inoltre, l'introduzione dei nuovi treni "FLIRT TSI" (14 unità su 54 totali) presenta alcuni difetti di gioventù che le FFS stanno cercando di risolvere in accordo con i fornitori dei treni e gli enti nazionali di omologazione.

Le FFS eseguono un monitoraggio costante della situazione, analizzando i dati della giornata precedente quali, ad esempio, puntualità, soppressioni, composizioni ridotte, guasti al materiale rotabile, situazione della manutenzione dei veicoli, cantieri, guasti dell'infrastruttura, situazioni d'esercizio particolari. Esse mettono immediatamente in atto misure migliorative quanto possibile per correggere eventuali anomalie.

Questo Consiglio prende atto delle risposte fornite e si aspetta che le FFS e TILO continuino con il loro massimo impegno per conseguire miglioramenti tangibili per gli

utenti, vale a dire una stabilizzazione dell'esercizio e la messa a disposizione della capacità prevista (e ordinata dagli enti pubblici) per i singoli servizi in tempi brevi. Ci attendiamo un continuo aggiornamento a conferma del raggiungimento di questi obiettivi.

2. Quale è l'evoluzione di questi disagi negli ultimi anni? Vi è un aumento o una diminuzione delle problematiche riscontrate?

Un confronto diretto tra gli anni passati e la situazione attuale non è possibile. L'apertura della galleria di base del Monte Ceneri e l'introduzione della nuova rete ferroviaria TILO ad aprile 2021, con un aumento del 50% dell'offerta di treni regionali, non permette un paragone con gli anni precedenti, durante i quali i numeri di collegamenti erano nettamente più bassi e i treni hanno circolato diversamente.

3. Questa frequenza e tipologia di disagi è paragonabile a quella in altri Cantoni? Seguendo le tipologie della domanda 1 quale è la statistica per altre regioni del nostro Paese simili alla nostra?

Un confronto con le altre regioni non è possibile considerato che l'offerta è commisurata sulle specifiche esigenze di ogni Cantone (quantità di treni, tipo di materiale rotabile, particolarità geografiche, ecc.). Nessuna delle altre regioni, dove le reti S-Bahn spesso si trovano a cavallo tra più cantoni ma all'interno della Svizzera, presenta caratteristiche simili al Ticino.

Per un confronto dei dati statistici tra le differenti regioni si rimanda al link contenuto nella risposta alla domanda 1.

4. Come valuta il Consiglio di Stato il blackout ferroviario di alcune ore del 20 ottobre 2022 in Ticino e la relativa cancellazione di numerosi treni? Cosa intende fare il Consiglio di Stato assieme alle FFS per evitarli? I mezzi finanziari e di personale per la manutenzione delle linee ferroviarie, dei relativi sistemi di sicurezza e dei treni sono sufficienti?

Il guasto è stato causato da un errore nella deconfigurazione della rete dati: i file di configurazione utilizzati a tale scopo erano difettosi. Tecnicamente, l'effetto è stato l'interruzione per circa un'ora dalla Centrale d'esercizio di Pollegio, di tutte le comunicazioni dal sistema ILTIS¹ agli apparecchi centrali a sud di Biasca. Gli effetti hanno interessato la tecnologia di controllo ferroviario e non direttamente le cabine di comando. La sicurezza era garantita in ogni momento. Durante l'interruzione la circolazione è stata in parte assicurata dalle Centrali d'esercizio di Olten e Zurigo.

Quale misura immediata sono stati verificati tutti gli ulteriori lavori previsti sulla rete dati. Inoltre, sono state analizzate nel dettaglio le circostanze tecniche e procedurali che hanno portato a questo evento e sono state intraprese le necessarie misure con i servizi preposti per evitare il ripetersi di quanto accaduto.

Le FFS sono organizzate e dimensionate per la manutenzione regolare e modulare dei treni regionali attualmente a disposizione. Sono previste risorse anche per dei lavori straordinari che sono stimati circa al 35% del lavoro giornaliero. Attualmente i mezzi

¹ La sigla sta per il termine tedesco di *Integriertes Leit- und Informationssystem*, ossia un sistema di conduzione e di informazione integrato, che permette un esercizio in gran parte automatizzato dell'impianto ferroviario.

finanziari e le risorse (come ad es. personale qualificato) per la gestione e manutenzione degli impianti di infrastruttura sono sufficienti e garantiti. Non è stata riscontrata alcuna mancanza durante gli interventi necessari.

5. Come valuta il Consiglio di Stato la politica di informazione da parte delle FFS verso gli utenti del treno in caso di disagi? Non sarebbe opportuno perseguire una comunicazione più precisa e tempestiva?

Le FFS, che dispongono di modalità d'intervento e soglie temporali precise, argomentano che l'informazione debba essere fornita in funzione del singolo guasto, ciò che è senz'altro condivisibile. A volte sussistono problemi tecnici che addirittura impediscono l'informazione immediata (ad esempio in caso di mancanza di corrente su un convoglio bloccato).

Questo Consiglio non può dirsi completamente soddisfatto dalle risposte fornite dalle FFS e solleciterà l'impresa per raggiungere un'ottimizzazione delle informazioni da fornire tanto sui convogli quanto soprattutto nelle stazioni nei casi di ritardi e soppressioni di singole corse.

6. Durante le vacanze nella Svizzera nordalpina, in alcuni fine settimana e nei principali periodi turistici si verificano regolarmente situazioni con treni sovraffollati verso nord e verso sud (spesso anche in corrispondenza con i flussi di studenti ticinesi che si recano oltre Gottardo). Cosa hanno intrapreso le FFS per limitare questi disagi? Non si possono aumentare le capacità in seconda classe a scapito della prima classe? Non si possono organizzare ulteriori collegamenti o inserire composizioni con maggiore capienza?

Le FFS hanno un gruppo di lavoro dedicato che si occupa della gestione dei periodi turistici di forte traffico di viaggiatori, in particolare dei periodi delle festività (Pasqua, Ascensione e Pentecoste, ecc.) e durante le vacanze scolastiche primaverili, estive, autunnali e invernali.

In seno a questo gruppo di lavoro si pianificano diverse misure in modo da poter gestire il forte traffico di viaggiatori al meglio:

- aumento dell'offerta di posti dei treni regolari;
- treni supplementari, dove necessario e possibile;
- impiego di personale aggiuntivo per l'assistenza alla clientela nelle stazioni coinvolte;
- misure di comunicazione focalizzate su consigli di viaggio durante questi periodi di forte traffico (p.es. osservare le raccomandazioni che indirizzano su treni meno occupati, utilizzo dei servizi bagaglio, informazioni sul trasporto delle biciclette, ecc.).

Oltre a queste misure pianificate, vengono attuate ulteriori correzioni dell'offerta in relazione ad esempio alla situazione meteorologica o al numero di riserve di gruppi. Va precisato che gli aumenti mirati della capacità non avvengono a scapito della prima classe, ma pianificando materiale rotabile aggiuntivo. Le attuali tipologie di materiale rotabile per la lunga distanza sono modulari; questa tipologia di treno ha molti vantaggi, ma non permette l'aggiunta e convertibilità di singoli vagoni.

Le frequenze sui treni normalmente utilizzati da studenti, in particolare sul treno IC2 delle 19:18 da Bellinzona, vengono costantemente monitorate e quando necessario e possibile, come fatto in corrispondenza con il periodo turistico in alcuni fine settimana

dello scorso mese di ottobre, viene aumentata la capacità di posti a sedere anche su questo treno specifico. Dal cambio d'orario di dicembre 2022 questo treno ha una capacità pianificata maggiore. Inoltre, da febbraio 2023 fino a giugno 2023 sarà introdotto, come test pilota, un treno diretto da Bellinzona a Losanna, via Lucerna, con partenza alle 19:20 da Bellinzona. In aggiunta, nel periodo estivo sono pianificati collegamenti supplementari il venerdì pomeriggio da Zurigo verso il Ticino e nella direzione opposta la domenica pomeriggio.

7. Nelle ore di punta alcuni collegamenti sono regolarmente sovraffollati. Quali margini di aumento delle frequenze e delle capacità di trasporto dei singoli convogli (treni più lunghi e/o a doppio piano) sono possibili su ogni linea TILO in Ticino?

Con il termine "sovraffollamento" spesso si descrivono situazioni soggettive di disagio, ossia dove la qualità di trasporto risulta puntualmente compromessa; ciò può succedere per svariati motivi (ad es. situazione di domanda superiore alla previsione oppure guasto di un convoglio o soppressione di una precedente corsa).

Se vi fossero casi di sovraffollamento, ciò significherebbe che il numero di passeggeri a bordo dei treni supera il limite omologato dall'Ufficio federale dei trasporti. A causa di eventi eccezionali (guasti treno, guasti infrastruttura, eventi naturali ecc.) sono circolate delle composizioni ridotte che hanno causato disagi alla clientela. Tuttavia, l'offerta ferroviaria regionale attuale è in grado di assorbire la domanda della clientela, anche negli orari di punta e con sufficienti margini di ulteriore crescita.

Si ricorda che la flotta di treni FLIRT TILO è stata recentemente ampliata. Nello specifico, la flotta di 40 convogli FLIRT acquistati a partire dal 2007 per il servizio transfrontaliero tra Ticino e Lombardia è stata ampliata con altri 14 convogli. I nuovi treni sono entrati in esercizio in Ticino nel 2020 e da metà 2022 circolano anche sui collegamenti transfrontalieri.

La possibilità di aumentare il numero di treni e la capacità dell'infrastruttura ferroviaria resta attualmente limitata principalmente per questioni tecniche. Tuttavia, durante le ore di maggiore frequentazione, sulla rete ferroviaria della Regione Sud vi sono in circolazione il numero massimo di convogli FLIRT TILO disponibili, compatibilmente con il materiale rotabile atto alla circolazione. Inoltre, quotidianamente vengono analizzate le frequenze e laddove necessario e possibile implementati dei correttivi, sempre a favore degli utenti. A titolo d'esempio il collegamento RE80 in partenza alle 10.43 da Milano Centrale in direzione di Locarno da metà ottobre è pianificato in doppia composizione in quanto molto frequentato. In questo modo TILO è in grado di garantire più posti, dove necessario. Non da ultimo negli ultimi mesi è stato notato un cambiamento nelle abitudini di viaggio dei clienti, i quali rispetto al periodo pre-pandemico, ora utilizzano i mezzi pubblici anche durante le ore che un tempo erano meno frequentate. Ciò comporta un utilizzo maggiore di convogli anche al di fuori degli orari di punta.

8. Sono previste delle penalità per le FFS in caso di prestazione non conforme ai criteri di qualità concordati?

Il Canton Ticino, che assieme alla Confederazione ordina e finanzia le prestazioni nel traffico regionale (nel caso specifico i collegamenti TILO su territorio ticinese), si aspetta la produzione del servizio rispettando gli standard di qualità del settore. Attualmente non è implementato un sistema di bonus-malus nell'ambito dei mandati di prestazione in Ticino, ciò che a livello svizzero ad oggi esiste solo in casi eccezionali (ad esempio per la rete S-Bahn di Zurigo).

Con la riforma della Legge sul trasporto di viaggiatori e relative ordinanze (lavori attualmente in corso a livello federale) lo strumento delle "Convenzioni sugli obiettivi" acquisirà maggiore peso in tutte le regioni perché sarà previsto in modo vincolante. A medio termine anche in Ticino si potrà optare per un sistema simile.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 8 ore.

Vogliate gradire, signore deputate e signori deputati, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Claudio Zali

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Copia a:

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)