



Comune di Gambarogno

Gentile Signora  
Asia Ponti  
Via Pianasci 2  
6572 Quartino

GD/ac - Risoluzione no. 183/2024

Magadino, 26 febbraio 2024

## **Evasione Interpellanza del 18 dicembre 2023 – “Copertura spese del trasporto pubblico”**

Gentil Signora Ponti,

ci rivolgiamo a lei quale prima firmataria dell'interpellanza citata a margine, sottoscritta pure da altri 11 Consiglieri comunali.

Nella prossima seduta di Consiglio comunale le sarà accordata la possibilità di dichiararsi soddisfatta o insoddisfatta della presente risposta, eventualmente con un breve intervento, conformemente a quanto previsto dalla LOC. Per l'interesse generale del tema copia della risposta è inviata a tutti i Consiglieri comunali.

Il ritardo nella risposta è dovuto al fatto che la raccolta dei dati ai quali lei fa riferimento ha necessitato del tempo.

Nel merito di quanto asserito e richiesto, osserviamo quanto segue:

- il suo intervento fonda su un articolo apparso in data 19 novembre 2023 sul giornale “La Domenica”, a firma di Andrea Stern, che commenta dati forniti dall'Ufficio federale dei trasporti sul grado di copertura dei costi – tramite biglietti e abbonamenti - per i trasporti pubblici. I dati a cui fa riferimento l'articolo non sono in nostro possesso e non sono neppure stati da lei forniti; pur accettando come ammissibili e corrette le conclusioni riportate, non abbiamo potuto appurarne la veridicità;
- va detto, come per altro ammesso dall'estensore dell'articolo, che un trasporto pubblico, inteso quale servizio di base orientato a garantire a tutti condizioni di base, se non uguali almeno simili, ha un costo che può essere coperto solo grazie a contributi pubblici. Non a caso, sembrerebbe che in tutta la Svizzera l'unica tratta che si autofinanzia sia la Zurigo-Winterthur, che gode di un bacino di pendolari legati alle due città, estremamente importante;
- rammentiamo che il Municipio, negli scorsi anni ha partecipato, assieme alla Città di Luino, ad un progetto Interreg finalizzato a incentivare l'uso dei trasporti pubblici da parte dei frontalieri, facendo capo ad un posteggio d'interscambio a Luino (nel frattempo costruito, ma poco utilizzato per lo scopo descritto), per utilizzare la linea ferroviaria o promuovere il carpooling verso il Gambarogno. Non solo, per un certo periodo, alla stazione di arrivo di Cadenazzo, grazie alla collaborazione con alcune ditte della Regione, era stata istituita una navetta aziendale per recuperare e portare a destinazione i lavoratori. Malgrado la pubblicità e i finanziamenti pubblici a sostegno di

Via Cantonale 138  
6573 Magadino

Tel.: +41 91 786 84 00  
Fax: +41 91 786 84 01

info@gambarogno.ch  
www.gambarogno.ch

Città dell'energia

Gambarogno  
Comune da vivere

queste iniziative, anche a seguito del scemato interesse e appoggio delle ditte inizialmente interessate, i risultati sono stati modesti e i frontalieri continuano a privilegiare il trasporto privato;

- il Municipio è regolarmente coinvolto dal Cantone a ogni cambio d'orario, con necessario anticipo, in modo che possa far valere le richieste e le aspettative dei propri cittadini. In quest'ambito, il Comune riceve ogni informazione utile sul grado di utilizzo e copertura delle corse all'interno del proprio comprensorio. Pur non essendo una città o un Comune con un grosso bacino di utenti, il Gambarogno rappresenta comunque un territorio complesso e complementare da coprire con i trasporti pubblici, soprattutto per la simultanea presenza di più vettori di trasporto: il lago con i suoi battelli, la linea ferroviaria, le linee bus. Non a caso, prossimamente avremo il privilegio di veder costruito a San Nazzaro, nell'ambito dei progetti PALoc, il Centro intermodale dei trasporti, che si spera in breve tempo possa portare particolari vantaggi, sia in termini di servizio sia ecologici;
- per incentivare l'uso dei mezzi pubblici, il Comune sussidia ai propri domiciliati l'acquisto di titoli di trasporto. Non solo, va ricordato che il Comune ogni anno è chiamato a pagare il contributo al trasporto pubblico regionale (2023 = CHF 362'000.00) oltre al contributo alla comunità tariffale;
- per quanto riguarda la pubblicità ad incentivare l'uso dei mezzi di trasporto pubblici, va detto che il Cantone già esegue tramite gli usuali canali una informazione "a tappeto", raggiungendo tutte le famiglie. Per questo, non è previsto a livello comunale un ulteriore impiego di mezzi e risorse.

Concordiamo con lei sulla sensibilità del tema dei trasporti pubblici, sia per i costi necessari a garantire un'offerta capillare, sia per la copertura dei costi, possibile solo tramite importanti investimenti pubblici.

Ciò non di meno, se vogliamo evitare che il nostro Comune sia sempre più periferico e trafficato, dobbiamo perseverare su ogni misura intesa a migliorare la vivibilità e mobilità nel nostro Comune: il Centro intermodale dei trasporti fungerà sicuramente da "effetto leva" in questa direzione.

Gradisca, Gentil Signora Ponti, cordiali saluti.

Il Sindaco



avv. G. Della Santa

PER IL MUNICIPIO



Il Segretario



Alberto Codioli

## INTERPELLANZA

Quartino, 18 dicembre 2023

Sono recentemente state pubblicate le statistiche federali secondo le quali il nostro Comune è all'ultimo posto per la copertura delle spese, in base all'utenza dei mezzi pubblici (la linea Orgnana-Magadino per esempio i biglietti coprono solo l'1.9% dei costi). Questa posizione ci pone a rischio di eventuali tagli rispetto alla copertura delle percorrenze e della frequenza oraria attuali, in particolar modo per il trasporto su gomma.

I trasporti pubblici sono importanti per tutte le fasce della nostra popolazione, in particolare per i giovani che si recano a scuola e che li utilizzano anche per motivi aggregativi e di svago, per gli anziani che non sono più in possesso di una licenza di condurre ma che vogliono mantenere la loro indipendenza, ma in generale per chiunque voglia rinunciare a spostarsi con l'auto, cosa che andrebbe anche a beneficio del traffico nel Gambarogno, sul quale non penso di dover aggiungere altro, e dell'ambiente.


Alla luce di ciò, poniamo al Municipio le seguenti domande :

- Il Municipio è al corrente di queste statistiche ?
- Il Municipio possiede le statistiche riguardo l'utilizzo dei trasporti pubblici nel Gambarogno, compreso il collegamento con Luino ?
- Per quanto riguarda la tratta Luino-Gambarogno, per evitare i numerosi ritardi su questa tratta dovuti all'attesa di coincidenze a Luino, che disincentivano l'utilizzo del treno da parte dei frontalieri, il Municipio non potrebbe insistere affinché il treno da Luino parta all'orario stabilito ?
- Il Municipio è regolarmente coinvolto, rispettivamente, verrà coinvolto da Cantone e Comunità Tarrifaria Arcobaleno nel processo decisionale per eventuali modifiche ?
- Il Municipio ha già delle idee su possibili azioni da intraprendere a livello politico verso il Cantone e la CTA o modifiche alla situazione attuale da proporre a questi attori ?
- Visto l'imminente aumento dei prezzi per i trasporti pubblici (10 dicembre 2023) e la già scarsa utenza degli stessi, il Municipio ha già pensato a una sensibilizzazione verso la popolazione e a possibili incentivi che incrementino l'utilizzo dei mezzi pubblici ?

Per il Gruppo PLR

  
Asia Ponti
























# Attualità **Gli autobus semivuoti nell'era della mobilità**

Aumenta l'utenza del traffico regionale, tuttavia certe linee dipendono sempre più dall'aiuto dello Stato – Alcune, in Ticino, sono completamente al di fuori da qualsiasi logica di mercato



Crescono i trasporti pubblici ma il "carburante" è lo Stato. CdT/ Chiara Zocchetti



**ANDREA STERN**

19.11.2023 06:00

In Svizzera c'è una sola linea ferroviaria regionale che si autofinanzia grazie agli introiti di biglietti e abbonamenti, la Zurigo-Winterthur. Tutte le altre dipendono dall'aiuto dello Stato. È normale, visto che si tratta di trasporto pubblico. Tuttavia le cifre fornite in anteprima a «La Domenica» dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) indicano che certe linee sono completamente al di fuori da qualsiasi logica di mercato. A

partire dalla Orgnana-Magadino, la linea più deficitaria della Svizzera, dove biglietti e abbonamenti coprono a malapena 1,9% dei costi di esercizio.

Anche la seconda linea meno redditizia si trova in Ticino ed è una di quelle introdotte a fine 2020 nell'ambito del potenziamento dei trasporti pubblici. La Bioggio-Gaggio-Cimo-Vernate-Agno - creata per integrare nella rete anche la frazione di Gaggio che in precedenza ne era esclusa - si autofinanzia solo per un misero 3,4%. Questo significa che i rari passeggeri che salgono su uno di quegli autopostali permettono di coprire solo una parte infinitesimale dei costi della linea.

## **In decine di migliaia sui TILO**

I dati che contano, però, sono quelli delle linee TILO, nettamente più frequentate rispetto ai bus per Orgnana o per Gaggio. Oltre 20.000 persone al giorno hanno utilizzato l'anno scorso la S10, che va da Biasca a Como, e la RE80, che collega Locarno con Milano passando dal nuovo tunnel di base del Ceneri.

Quest'ultima linea è la più redditizia dell'intera rete TILO su suolo svizzero. L'anno scorso<sup>2022</sup> gli introiti di biglietti e abbonamenti hanno permesso di coprire il 44% dei costi d'esercizio, una percentuale modesta se raffrontata con quelle della S-Bahn zurighese ma comunque dignitosa sul piano nazionale.

Per quanto riguarda la S10, invece, il tasso di copertura dei costi si è fermato al 25,9%. Prima del potenziamento dei trasporti pubblici, nel 2019, la linea che attraversa il Ticino da nord a sud si autofinanziava per il 44,1%. Ma evidentemente l'aumento dell'utenza, seppur

importante, non è stato sufficiente per coprire i maggiori costi causati dall'aumento delle corse.

### **Linee sotto la soglia minima**

La linea TILO con il peggior grado di copertura dei costi è, senza sorpresa, quella che collega Cadenazzo con Luino. Nella sua parte svizzera, gli utenti hanno coperto l'anno scorso solo il 16,8% delle spese, uno dei peggiori risultati a livello svizzero, che ne mette a repentaglio il futuro, visto che di regola la Confederazione non finanzia le linee che non raggiungono il 20% di copertura delle spese (vedi intervista a fianco).

Sempre in Ticino, si nota il discreto grado di copertura dei costi della Lugano-Ponte Tresa (38,6%), superiore all'altra ferrovia a scartamento ridotto sopravvissuta nel nostro catone, la Centovallina, che sulla sua tratta svizzera si autofinanzia per il 17,9%.

Modesta è anche la quota parte garantita dai passeggeri dei servizi di navigazione sui laghi. La statistica dell'UFT non tiene conto del traffico turistico e quindi include i soli collegamenti Magadino-Locarno e Porto Ceresio-Morcote. Nel primo caso i biglietti e gli abbonamenti coprono il 12,7% delle spese, nel secondo caso solo l'11,1%. Tutto il resto deve essere versato dallo Stato, quindi anche dai cittadini che non hanno mai messo piede su un battello.

### **Un ottimo servizio ha un costo**

D'altra parte è proprio questo il principio del servizio pubblico. La collettività si accolla il compito di garantire a tutti delle condizioni di base se non uguali almeno simili. Così da dicembre 2020, da quando è

stato potenziato il trasporto pubblico, ogni cittadino ticinese è in grado di raggiungere il più vicino polo di riferimento entro le 6 del mattino e fare rientro al proprio domicilio fino a mezzanotte, o le 20 nelle zone più discoste.

Un servizio di prima qualità che ha un costo. Buona parte delle linee di bus ha visto fortemente calare il loro grado di copertura dei costi. Per esempio, la linea della Vallemaggia, quella che da Caveragno raggiunge Locarno, si autofinanziava per il 53,9% prima del potenziamento, una percentuale che l'anno scorso è crollata al 24,9%. La linea delle Autolinee bleniesi che da Olivone scende a Biasca invece ha visto scendere il suo grado di copertura dal 40,1% al 28%. Mentre nel Luganese, per prendere solo un esempio, la quota parte degli utenti sulla linea che collega Ponte Tresa con Castelrotto e Novaggio è calata dal 21,2 al 10,2%.

In cambio il Cantone ha investito 460 milioni di franchi sull'arco di un quadriennio. Un investimento che sposta sempre più il peso del finanziamento del trasporto pubblico dall'utente al contribuente. Ma che, dopo il periodo falsato della pandemia, sta finalmente dando ottimi frutti. L'anno scorso l'aumento dei passeggeri rispetto al 2019 è stato del 9% sui bus, rispettivamente del 20% sui treni. E quest'anno, come preannuncia il direttore del Dipartimento del Territorio Claudio Zali si sta registrando un nuovo forte aumento. I trasporti pubblici ticinesi hanno imboccato la strada giusta.