

In merito

Al traffico ferroviario in Ticino

Hanno fatto discutere negli ultimi tempi le vicende del traffico ferroviario in Ticino. Dopo lo scioglimento di Cisalpino SA, i treni ETR 470 continuano a circolare con le magagne che li caratterizzano, mentre l'offerta su Milano si è drasticamente ridotta. Inoltre risulta sempre più difficile procurarsi biglietti ferroviari internazionali per e attraverso l'Italia. Si direbbe che le ferrovie facciano di tutto per scoraggiare i clienti. **piu**

La liquidazione di Cisalpino non ha certo risolto i problemi del traffico passeggeri sulla tratta ferroviaria del Gottardo. Anzi con il nuovo orario 2010 la situazione è ulteriormente peggiorata per quanto riguarda le relazioni su Milano.

Non c'era da attendersi di meglio. Il problema non era la società Cisalpino ma lo scarso, se non inesistente, interesse di Trenitalia per la tratta Milano - Chiasso. Trenitalia sta concentrando gli sforzi - con successo bisogna riconoscere - sulla sua rete di relazioni ad alta velocità. Probabilmente dal suo punto di vista è giusto così. La rete ferroviaria italiana è stata abbandonata al dissesto e va rinnovata totalmente: da qualche parte bisogna pur incominciare. Una rete di relazioni veloci tra le maggiori città che faccia una vera concorrenza al mezzo aereo può essere una strategia vincente per conquistare quote di mercato.

Preso atto di ciò, noi dell'ASTUTI riteniamo che bisogna a questo punto stabilire quali sono gli interessi degli utenti ticinesi per tentare di ottenere il meglio possibile da questa insoddisfacente situazione.

Ticino - Milano

Riteniamo ragionevole pretendere una frequenza oraria di EC su Milano Centrale, soprattutto la reintroduzione delle relazioni EC Ticino - Milano al mattino presto e alla sera tardi. Milano è uno dei poli, insieme a Zurigo, intorno a cui gravita l'economia e la cultura ticinese.

Devono essere fatte pressioni su rete Ferroviaria Italiana per ottenere le necessarie tracce sul percorso Chiasso - Milano. Se Trenitalia non è interessata a queste relazioni, FFS deve insistere per poterle gestire in prima persona, pretendendo l'applicazione, appena ciò diverrà possibile, del libero accesso alla rete ferroviaria come succede in altri paesi. Ciò è nell'interesse stesso di Trenitalia, in fin dei conti i treni dalla Svizzera a Milano portano passeggeri ai suoi Eurostar.

Ticino - Svizzera Interna

Le relazioni ICN hanno dato prova della loro affidabilità, sopperendo alle magagne dei Cisalpini a più riprese nel corso del 2009, e hanno riscosso successo presso la clientela. Riteniamo che queste composizioni, debbano essere fatte proseguire tutte fino a Chiasso, con fermata a Mendrisio. Anche il Mendrisiotto ha diritto a quello che è ormai diventato lo standard svizzero in fatto di trasporti pubblici: un orario cadenzato a frequenza oraria.

TiLo

TiLo rappresenta un successo delle ferrovie in Ticino, treni a cadenza semioraria, comodi e silenziosi: un vero salto di qualità rispetto al passato. Purtroppo in Lombardia è stato un flop, sempre per l'assenza di interesse di Trenitalia. Anche in questo caso si debbono stabilire delle priorità.

Una rete di treni suburbani serve soprattutto ai pendolari che si recano giornalmente al lavoro. Ora, la quota di pendolari dal Ticino su Milano è certamente inferiore al numero di frontalieri italiani che si recano in Ticino per lavoro. Le composizioni TiLo dovrebbero perciò essere impiegate piuttosto per questa fascia di clientela, ampliando la rete di relazioni sulla, o garantendo coincidenze snelle con la, fascia di frontiera della Regione Insubrica, cercando eventualmente sinergie anche con le Ferrovie Milano Nord.

Le relazioni regionali dal Ticino su Milano dovrebbero, se del caso, servire ai Ticinesi che si recano per studio o lavoro a Milano, evitando quindi di fermare in tutte le stazioni. A partire da Chiasso potrebbero seguire un tracciato da Interregio, fermandosi solo nelle stazioni principali come Como, Seregno, Monza e (nuovo) Milano Greco Pirelli, importante polo universitario e stazione di interscambio dei trasporti urbani.

Trasporti urbani

Il trasporto pubblico può avere successo a lungo termine solo se tutti i vettori funzionano

adeguatamente. L' integrazione tra FFS, FLP, Autopostale e le altre imprese di trasporto è ormai collaudata e riteniamo funzioni adeguatamente, resta carente l' informazione in merito, soprattutto alle stazioni principali, con chiare cartine.

Margini di miglioramento esistono nelle reti di bus urbani, soprattutto a Lugano. Troppo spesso gli autobus restano intrappolati nel traffico privato in seguito alla mancanza di percorsi privilegiati adeguati. Le corsie preferenziali per gli autobus sono insufficienti e mancano proprio dove più servirebbero. Le misure di promozione del trasporto pubblico hanno raggiunto i propri limiti. Bisogna cominciare a prendere in considerazione vere e proprie misure di penalizzazione del traffico privato se si vogliono decongestionare le strade.