

Sezione della Svizzera italiana

L'iniziativa «per i trasporti pubblici» dell'ATA nella Svizzera italiana

Pilastri per la politica dei trasporti pubblici nel Canton Ticino

Seconda parte Gambarogno (Bellinzona Luino)



Zurigo/Bellinzona, marzo 2013

L'iniziativa «per i trasporti pubblici» dell'ATA nella Svizzera italiana

Pilastri per la politica dei trasporti pubblici nel Canton Ticino

Seconda parte: Comparto Gambarogno

Marzo 2013

Su incarico di:

ATA Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana

Elaborazione:

mrs partner sa, Zurigo

Paul Romann

paul.romann@mrspartner.ch

Tel +41 (0)44 245 46 00

Tel +41 (0)44 245 46 02

Fax +41 (0)44 245 46 05

Birmensdorferstrasse 55

CH-8004 Zurigo

www.mrspartner.ch

Traduzione e redazione dell'edizione in lingua italiana:

Werner Herger, segretario ATA-SI

Indice

Introduzione	4
Offerta e infrastruttura Bellinzona- Luino.....	5

Introduzione

Il 6 settembre 2010 l'ATA ha inoltrato la sua iniziativa «per i trasporti pubblici» (iniziativa TP) con più di 140'000 firme. L'iniziativa chiede che in futuro la metà delle entrate a destinazione vincolata delle imposte sugli oli minerali sia riservata ai trasporti pubblici e l'altra metà alle strade. Qualora l'iniziativa fosse accolta in votazione, *i trasporti pubblici avrebbero a disposizione annualmente 800 milioni di franchi supplementari*. Attualmente la parte delle entrate a destinazione vincolata delle imposte sugli oli minerali che va a beneficio dei trasporti pubblici è del 25%.

Niente progetti di lusso

Col presente lavoro si intende esaminare come questi mezzi supplementari potrebbero essere impiegati nella Svizzera italiana. Da un punto di vista puramente matematico, a ogni abitante "spettano" quasi 120 franchi. Moltiplicati per i 333'000 abitanti del Canton Ticino si ottiene un ammontare di 40 milioni di franchi all'anno. Sebbene 800 milioni di franchi all'anno di mezzi supplementari possano sembrare una cifra molto alta, il calcolo applicato al Ticino mostra che i mezzi disponibili sarebbero comunque limitati.

Più ragionevole - e in ultima analisi indispensabile - è tuttavia una distribuzione dei mezzi secondo l'utilità. Non c'è posto in Svizzera per progetti di lusso. Neppure per progetti che sono magari desiderabili, ma per i quali ci sono alternative altrettanto valide o quasi altrettanto valide.

Tredici progetti nella Svizzera italiana

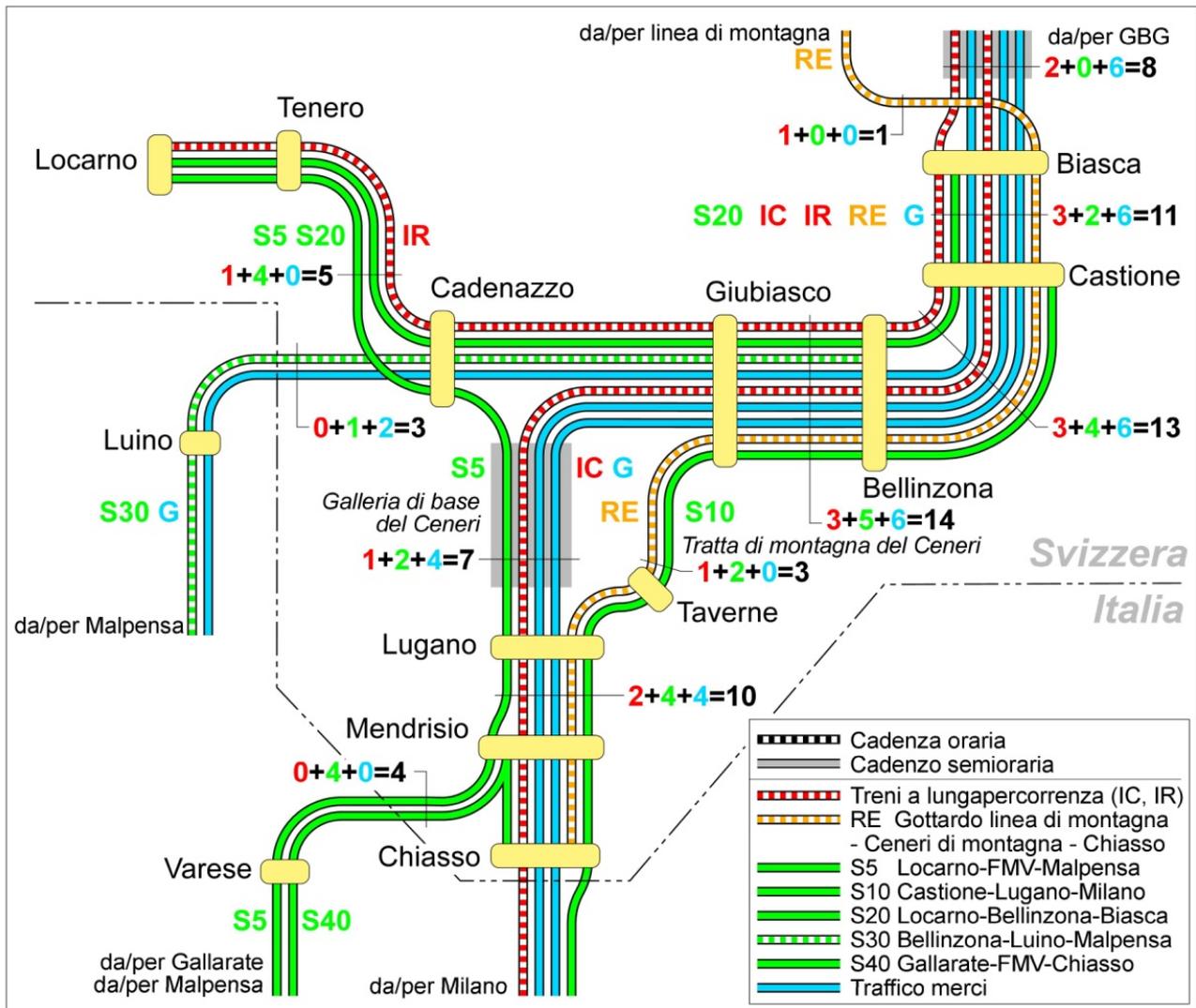
In tutto sono stati esaminati 13 progetti nella Svizzera italiana. Nel presente primo rapporto si analizza e valuta la situazione del comparto di Bellinzona-Luino in particolare si propone la realizzazione di una nuova galleria nel Gambarogno..

Premessa sui singoli progetti

Offerta TILO in Ticino:

A medio e lungo termine l'offerta tipo "S-Bahn" TILO in Ticino dovrebbe basarsi sulla cadenza semioraria su tutte le linee. Con la sovrapposizione di due o più linee TILO si ottengono offerte con quattro o più treni per ora e direzione. La S30, che attualmente circola fra Cadenazzo e l'aeroporto della Malpensa con un treno ogni due ore, dovrebbe essere prolungata fino a Bellinzona e circolare con cadenza oraria.

La seguente illustrazione mostra la struttura quantitativa dell'offerta futura con il traffico a lunga percorrenza, il traffico regionale TILO e il traffico merci:



Oltre alla "S-Bahn" TILO circola ogni ora un EC/IC attraverso la galleria di base del Gottardo e quella del Ceneri, nonché un IR via galleria di base del Gottardo verso Locarno. Questa offerta corrisponde in gran parte a quella attuale. Si propone di offrire un collegamento RE via le tratte di montagna del Gottardo e del Ceneri fino a Chiasso.

Secondo i piani attuali si potranno convogliare un massimo di sei treni merci per ora per direzione attraverso la galleria di base del Gottardo. Quattro circolano attraverso la galleria di base del Ceneri verso Chiasso, gli altri due circolano via Luino verso l'Italia. Di regola questi treni hanno destinazione i terminali di Busto Arisizio e Novara.

1. Offerta e infrastruttura Bellinzona - Luino

1.1 Situazione di partenza e compiti

1.1.1 Offerta attuale

La linea ferroviaria fra Bellinzona e Luino è a binario semplice fra Cadenazzo e Luino. Collega il corridoio del Gottardo con la zona di Novara. Un'importante stazione d'origine e di destinazione è il terminale per container a Busto-Arsizio (Gallarate). Conseguentemente la linea serve soprattutto per il traffico delle merci. Attualmente vi sono possibilità

d'incrocio di treni merci con una lunghezza massima di 600 metri solo nelle stazioni di Magadino-Vira e Pino-Tronzano (I).

Oltre al traffico merci, circola la S30 TILO fra Cadenazzo e l'aeroporto di Malpensa via Luino con otto coppie di treni al giorno (cadenza di due ore con lacune). Sarebbe desiderabile un prolungamento della S30 fino a Bellinzona, che attualmente si scontra tuttavia alla mancanza di capacità sulla tratta verso la capitale cantonale.

1.1.2 Offerta futura

Il grafico seguente mostra lo schema quantitativo dell'offerta che sarà possibile dopo la messa in esercizio delle gallerie di base del Gottardo e del Ceneri.

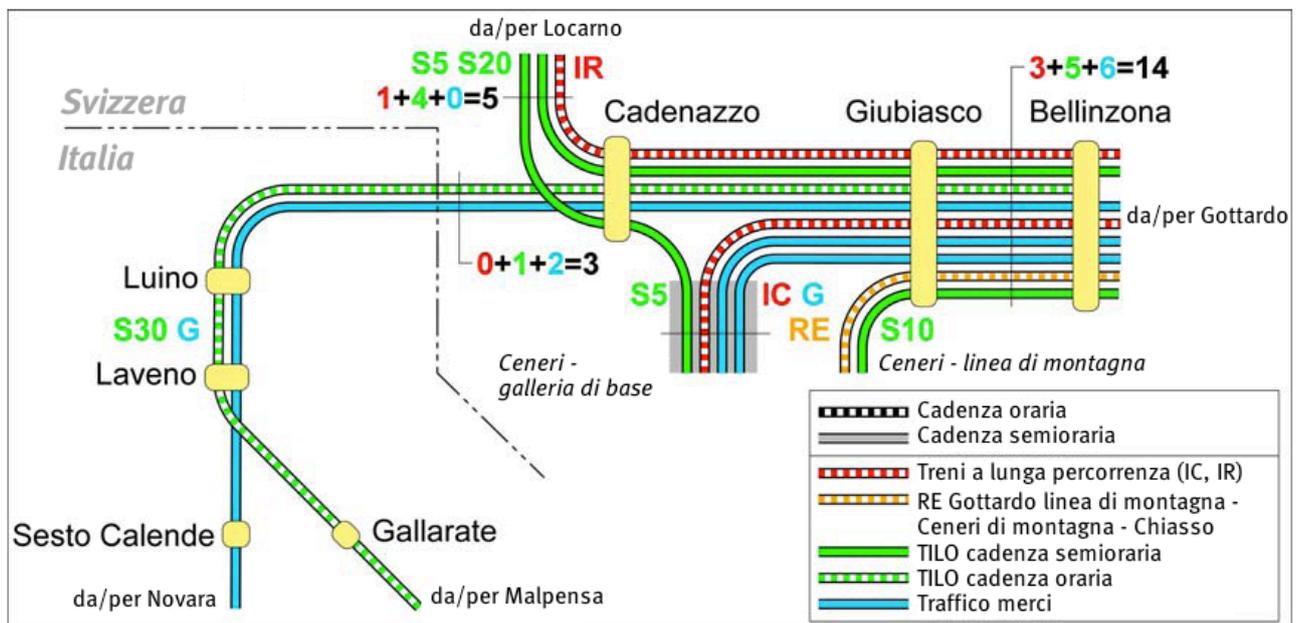


Fig. 01-01: Schema quantitativo Bellinzona - Locarno dopo la messa in esercizio delle gallerie di base del Gottardo e del Ceneri.

La S30 dovrebbe circolare con cadenza oraria ed essere prolungata fino a Bellinzona. Dopo la messa in esercizio della galleria di base del Gottardo (GBG) dovrebbero circolare sei treni merci per ora e direzione attraverso il Gottardo. Due di queste sei coppie di treni circolerebbero via Luino. Così la linea lungo il Verbano sarebbe caricata con 2 fino a 3 treni all'ora per direzione.

1.1.3 Compiti

Si vuole esaminare se sia possibile offrire una cadenza oraria - eventualmente persino semioraria - della S30 TILO, tenendo conto del traffico merci, oppure se sono necessari interventi sull'infrastruttura.



Fig 01-02: Attualmente la S30 TILO proveniente da Luino/Malpensa si ferma a Cadenazzo, dove inverte la direzione di marcia. Il prolungamento fino a Bellinzona sarebbe opportuno, ma si scontra alla mancanza di capacità sulla linea verso la capitale cantonale.

1.2 Obiettivi da raggiungere

Il potenziamento della linea fra Cadenazzo e Luino con l'obiettivo di un'offerta razionale TILO e per il traffico merci, con una cadenza oraria o eventualmente semioraria dei treni TILO e almeno due coppie di convogli all'ora per il traffico delle merci.

1.3 Principi dell'offerta determinanti

6. *La pianificazione delle infrastrutture è determinata dall'offerta. Ciò significa che ogni progetto d'infrastruttura deve essere inserito in un piano dell'offerta orientato al futuro.*
7. *Compatibilità verso l'alto: le misure infrastrutturali devono essere compatibili verso l'alto. Non devono quindi soddisfare solo il prossimo orizzonte temporale, ma anche quello successivo.*
56. *Per il traffico attraverso le Alpi valgono gli obiettivi di trasferimento del traffico merci fissati nell'articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi (art. 84), rispettivamente nella legge sul trasferimento del traffico merci (LTrasf) del 1.1.2010 (art. 3).*
57. *Nella misura in cui è ecologicamente sensato, le merci devono essere trasportate su ferrovia.*
58. *Per il traffico delle merci vale il principio "massima priorità alla qualità".*
59. *Le tracce necessarie per il traffico delle merci vanno separate in ogni piano dell'offerta. Il numero di tracce necessario al traffico delle merci per ogni tratta della rete viene fissato a livello nazionale.*

1.4 Approccio alla soluzione

Sono state esaminate, senza entrare in dettaglio, due possibili soluzioni, risp. opzioni:

Opzione 1: Raddoppio parziale della linea semplice esistente fra Quartino e Luino;
Variante: galleria del Gambarogno lunga circa 10 km.

Opzione 2: galleria a doppio binario fra il comparto di Quartino e Luino per un traffico merci più intenso (più di due treni all'ora).

1.4.1 Opzione 1: Raddoppio parziale della linea

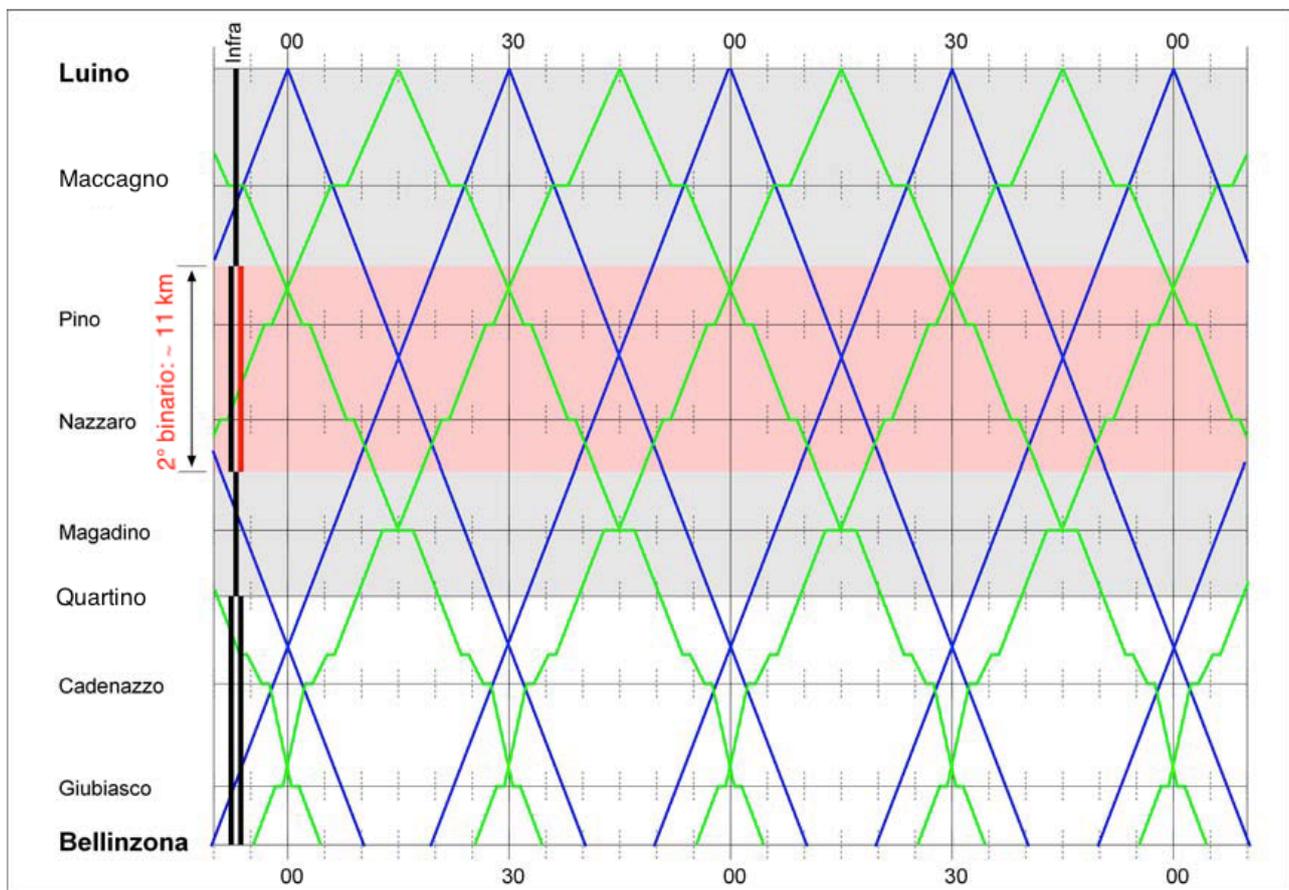


Fig. 01-03: Grafico delle tratte Bellinzona - Luino con un raddoppio della linea su circa 11 km.

L'infrastruttura fra Quartino e Luino viene potenziata in modo che vi siano condizioni ottimali sia per il traffico regionale TILO sia per il traffico merci. Per il traffico delle merci ciò significa che i treni possono attraversare ogni porzione di tratta senza doversi fermare.

Come mostra il grafico delle tratte precedente, sulla linea a binario semplice esistente fra Quartino e Luino incrociano 14 treni all'ora. Con un raddoppio della linea su circa 11 km fra Magadino e Maccagno il numero degli incroci fra treni su tratte a binario unico può essere ridotto a 6. Gli altri 8 incroci fra treni avvengono sulla tratta a doppio binario proposta.

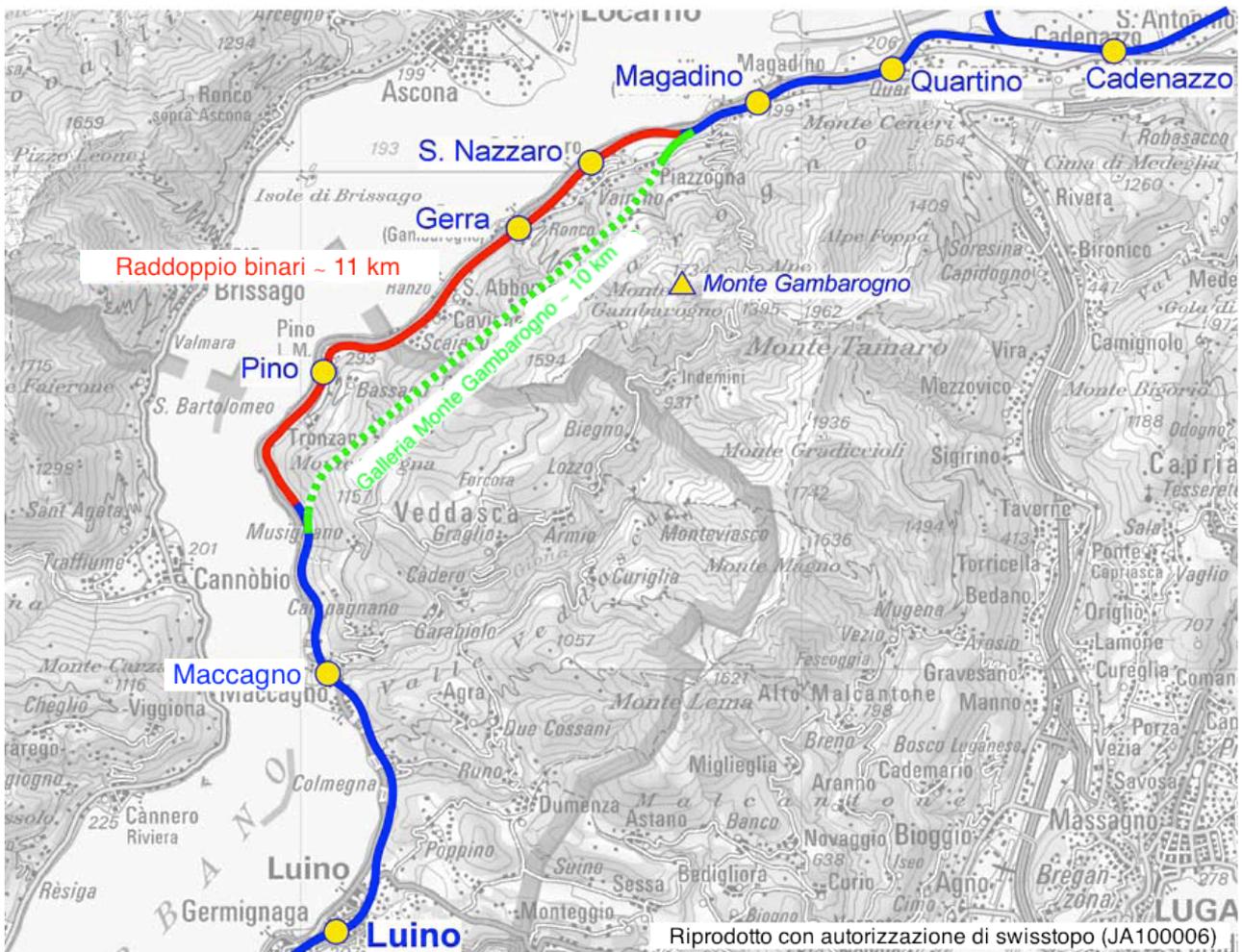


Fig. 01-04: Mappa d'insieme del raddoppio parziale della linea con l'alternativa della galleria del Monte Gambarogno.

Come mostra anche il grafico delle tratte, i treni merci possono percorrere la linea fra Cadenazzo e Luino senza doversi fermare. Ciò permette un esercizio razionale.

Quale alternativa al raddoppio del binario - che risulta piuttosto difficile da realizzare tenuto conto delle condizioni geografiche - per il traffico merci sarebbe possibile realizzare una galleria del Gambarogno lunga circa 10 chilometri (cfr. mappa). La S30 continuerebbe invece a circolare, come finora, sulla linea esistente che segue la riva del lago.

1.4.2 Opzione 2: galleria del Monte Tamaro

Quale alternativa al raddoppio parziale della linea esistente, v'è l'opzione di una nuova galleria del Monte Tamaro a doppio binario, lunga circa 20 chilometri e riservata al traffico merci. La S30 continuerebbe a circolare, come finora, sulla linea esistente che segue la riva del lago.

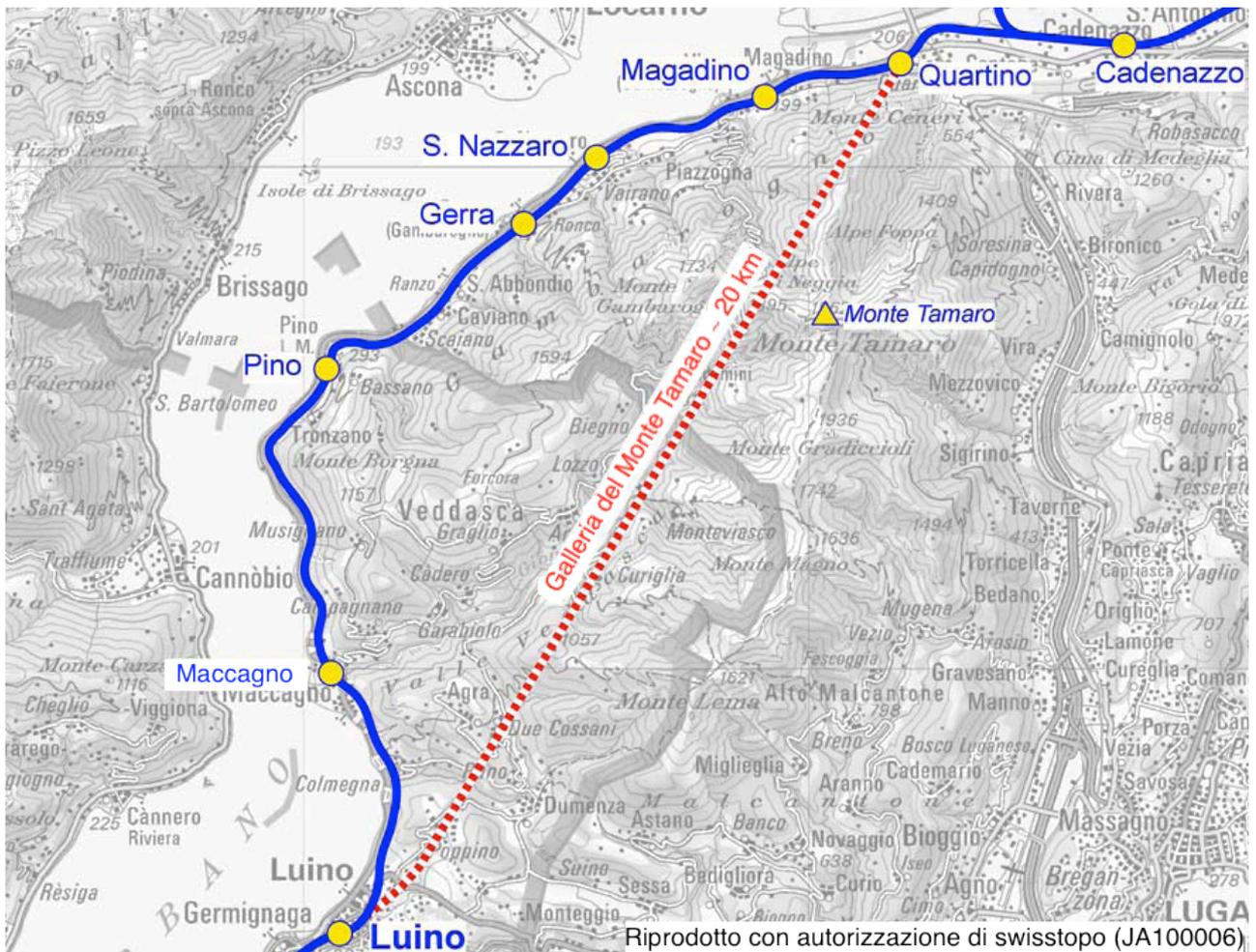


Fig. 01-05: Mappa d'insieme della galleria del Monte Tamaro, lunga circa 20 chilometri. La galleria a doppio binario serve unicamente al traffico merci. La s30 circola, come finora, sulla linea esistente a binario semplice.

Un'opera importante come la galleria di 20 km sotto il Monte Tamaro non può essere considerata isolatamente, ma deve essere vista in un contesto più ampio. Secondo le previsioni attuali, dopo la messa in esercizio della GBG dovrebbero essere disponibili sei tracce per ora e direzione per il traffico merci. Due coppie di treni verrebbero fatte circolare via Luino, le rimanenti quattro tracce invece condurrebbero via Lugano-Chiasso.

Con l'opzione della galleria del Monte Tamaro per il traffico merci si pone la domanda se sia sensato trascinare quattro treni all'ora da Bellinzona alla stazione di Lugano, situata 100 metri più in alto, oppure se non sia piuttosto da privilegiare e potenziare, sempre per il traffico merci, la linea senza grossi dislivelli lungo il Lago Maggiore. Questa questione verrà approfondita in un capitolo dedicato a Chiasso.

1.5 Valutazione

Accanto al percorso via Lugano-Chiasso, la linea Cadenazzo - Luino e la sua prosecuzione in Italia è la seconda porta dal Ticino verso l'Italia. Se oltre alla S30 TILO con cadenza oraria o semioraria si vogliono convogliare due coppie di treni merci all'ora, in ogni caso sono necessari interventi per potenziare la linea. Sono disponibili sostanzialmente tre opzioni: costruzione di una galleria lunga 20 km sotto il Monte Tamaro, realizzazione di una galleria del Monte Gambarogno di circa 10 km oppure la

costruzione di diverse tratte d'incrocio relativamente lunghe (non esaminate nell'ambito di questo rapporto).

Anche se circolano solo due coppie di treni merci all'ora, la tratta Bellinzona - Luino è un'importante linea per il traffico delle merci. Considerate le sue caratteristiche di altimetriche e direzionali (gronda Ovest, Novara, Busto Arsizio) essa potrebbe favorire il trasferimento e togliere transiti merci dal tratto Giubiasco - Chiasso.

1.6 Raccomandazione

Il potenziamento della linea Bellinzona - Cadenazzo - Luino va promosso ulteriormente. Sulla base della situazione attuale non è possibile valutare appieno quale delle tre opzioni (potenziamento delle tratte d'incrocio, galleria del Gambarogno o galleria del Monte Tamaro) sia la soluzione migliore. Nel piano dell'offerta deve essere considerata - oltre al traffico merci - anche la cadenza oraria o semioraria della S30 TILO.

L'ATA-SI raccomanda la realizzazione di una galleria sia per evitare di potenziare la linea a cielo aperto con le problematiche di inserimento urbanistico che conosciamo, sia per permettere un potenziamento dell'offerta per treni merci sull'asse Luino - gronda ovest, più interessante ed efficiente che la linea Giubiasco - Chiasso. Ipotesi espressa anche nel Piano settoriale dei trasporti, parte infrastruttura ferroviaria, scheda di coordinamento 5.4 Gambarogno, del 16 dicembre 2011 e ripresa nella scheda di PD 6, attualmente in fase di revisione.