

Il Consiglio di Stato

Signor
Franco Celio
Deputato al Gran Consiglio

Interrogazione 14 febbraio 2016 n. 31.16 Con l'AlpTransit tornano le "soprattasse di montagna"?

Signor deputato,

con il suo atto parlamentare citato a margine chiede, in seguito a notizie divulgate dai media nella prima metà di febbraio dell'anno corrente, se con l'apertura della galleria di base del San Gottardo (GBG), prevista il prossimo 11 dicembre 2016, sarà introdotto un supplemento di tariffa motivato con la messa in servizio di un nuovo collegamento ferroviario veloce tra il sud e il nord delle Alpi.

Premessa: l'attuale sistema tariffale in Svizzera e in Ticino

In Svizzera, tutte le imprese di trasporto pubblico titolari di una concessione, che offrono servizi con funzione di collegamento (e quindi non esclusivamente turistici), aderiscono al cosiddetto "Servizio diretto" (SD). La relativa tariffa del traffico viaggiatori permette l'emissione di un unico titolo di trasporto anche per un viaggio che richiede l'utilizzo di più mezzi di trasporto di differenti imprese concessionarie. Oltre al biglietto semplice, i prodotti più conosciuti del SD sono l'abbonamento metà prezzo, l'abbonamento generale e le carte giornaliera.

All'interno del sistema del SD esistono delle differenze per quanto concerne il calcolo delle tariffe. In gran parte esse sono dovute ai differenti mezzi impiegati (treni a scartamento normale o metrico, bus regionali, battelli, ecc.). Vi sono però anche alcune differenze di tariffa tra singole tratte della stessa tipologia e della medesima impresa che sono fondate su altre motivazioni. Per esempio, negli ultimi 12 anni sono state introdotte delle tariffe "maggiorate" in occasione dell'apertura della nuova infrastruttura ferroviaria tra Mattstetten e Rothrist per il collegamento Berna-Zurigo e della galleria di base del Lötschberg per il collegamento Thun-Briga. Nei due casi gli aumenti dei prezzi sono stati giustificati con gli importanti investimenti effettuati, i quali hanno permesso di rendere questi collegamenti ferroviari più attrattivi e - grazie alla riduzione del tempo di viaggio - anche concorrenziali nei confronti del traffico individuale motorizzato (TIM).

In Ticino, la Comunità tariffale Arcobaleno (CTA) applica tariffe a zone per tutti i viaggi effettuati all'interno del suo perimetro. Dal 1° settembre 2012 questo sistema non comprende solo gli abbonamenti ma si è esteso anche ai biglietti singoli, alle carte per più corse e alle carte giornaliera. In media, i prezzi sono nettamente più bassi di quelli praticati dal Servizio diretto (SD), ciò che rende necessario il versamento da parte degli Enti pubblici di un contributo a copertura del mancato introito delle Ferrovie federali svizzere (FFS), stabilito in funzione del volume d'utenza che in Ticino viaggia con titoli di trasporto CTA sui treni di lunga percorrenza.

Sulla base delle suddette considerazioni possiamo fornire le seguenti risposte alle domande formulate nel suo atto.

1. Il Consiglio di Stato è al corrente di progetti del genere?

Il Consiglio di Stato ha appreso lo scorso mese di febbraio dalla stampa che vi era l'intenzione da parte delle FFS di procedere ad uno specifico adeguamento delle tariffe in occasione dell'apertura della GBG. Come indicato sopra, un tale modello in combinazione con nuove infrastrutture di trasporto che permettono viaggi più rapidi e rendono quindi il trasporto pubblico più attrattivo e concorrenziale nei confronti della mobilità privata non è di per sé una novità. Tramite lettera del 8 marzo 2016 al CEO delle FFS A. Meyer, questo Consiglio ha espresso tempestivamente la sua contrarietà ad una misura che avrebbe comportato un aumento tariffale del 7% per la tratta Arth-Goldau–Bellinzona (anche via Airolo). Il Consiglio di Stato ha argomentato che tale aumento tariffale, in aggiunta a quello comunque previsto con il prossimo cambio d'orario a livello nazionale (+3% in media), avrebbe penalizzato l'accessibilità alla nostra regione, non da ultimo tenuto conto anche del sensibile peggioramento della puntualità del servizio ferroviario dal secondo semestre del 2015.

In data 30 marzo 2016 le FFS hanno risposto alla lettera sopraccitata, giustificando la propria decisione con i cospicui investimenti effettuati sia nell'infrastruttura sia nel materiale rotabile in Ticino. L'azienda ha comunque indicato che "il Sorvegliante dei prezzi deve ancora pronunciarsi sul possibile aumento moderato dei prezzi, che non è quindi ancora definitivo".

Nel frattempo l'ipotesi di un supplemento di prezzo sull'asse del Gottardo è stata scongiurata; la conferma è giunta mediante il comunicato stampa emanato dal servizio "ch direct" (Servizio diretto svizzero) in data 19 settembre 2016, con il quale sono state trasmesse le informazioni principali sull'aumento tariffale e sulle nuove offerte introdotte dal prossimo cambio d'orario di dicembre 2016.

2. Se sì, come intende reagire? Non ritiene che il sostegno incondizionato dato a suo tempo dal Cantone alla realizzazione dell'"AlpTransit" sul proprio territorio, con i danni che ciò ha comportato, richieda di non essere così mal ripagato?

Il Consiglio di Stato saluta positivamente questa decisione definitiva.

Sulla relazione Bellinzona-Zurigo il biglietto di 2a classe, andata, con abbonamento metà prezzo costerà CHF 29.50. Con questo biglietto sarà possibile il viaggio via la galleria di base oppure via la tratta panoramica (Airolo) senza dover scegliere preventivamente il tragitto. Per i collegamenti da Biasca al nord delle Alpi attraverso la galleria di base con interscambio a Bellinzona la tariffa sarà per la maggior parte dei casi la medesima che con una partenza da Bellinzona (evidentemente la tariffa non può essere inferiore al solo viaggio da Bellinzona); il viaggio attraverso la tratta panoramica costerà meno vista la minor distanza percorsa. Il biglietto Biasca-Zurigo costerà (condizioni come sopra) CHF 27.- via tratta panoramica e CHF 29.50 via galleria di base.

3. Quali sarebbero gli effetti del prospettato aumento sull'economia cantonale, nel caso in cui l'ipotizzata (e da taluni auspicata) chiusura della galleria stradale del San Gottardo desse all'"AlpTransit" l'esclusiva dei collegamenti fra il Ticino e il resto della Svizzera?

Come indicato precedentemente, il prospettato aumento tariffale non è stato confermato; non è inoltre neppure ventilata una chiusura della galleria stradale del San Gottardo. Visto quanto precede, questa domanda risulta priva di oggetto.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 4 ore lavorative.

Voglia gradire, signor deputato, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Paolo Beltraminelli

Il Cancelliere:



Arnaldo Coduri

Copia:

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