

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5651 R	4 ottobre 2005	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 10 maggio 2005 concernente la richiesta di un credito di
2,5 milioni di franchi quale partecipazione alle spese per l'allestimento
del progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Lugano
(Chiasso-Como)-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'
ambito del sistema ferroviario Ticino-Lombardia (TILO)**

1. INTRODUZIONE

La proposta di realizzare un collegamento ferroviario tra Mendrisio e Gallarate è ormai sul tappeto da parecchi anni e col tempo è andata precisandosi.

Essa rientra in una strategia più ampia che il Consiglio di Stato ha definito in un documento del gennaio 2000 dal titolo "Ferrovie 2000-sud: l'integrazione nella rete ferroviaria nazionale e internazionale ed il sistema di trasporto regionale nel Cantone Ticino".

Gli obiettivi sono i seguenti:

- a) Traffico a lunga percorrenza:
 - drastica riduzione dei tempi di percorrenza tra il Ticino e Milano rispettivamente Zurigo/Lucerna;
 - collegamento più rapido con la Romandia.
- b) Traffico interregionale e regionale
 - nuovi collegamenti tra Lugano, Como e Varese;
 - miglioramento dei collegamenti tra i centri del Cantone;
 - miglioramento dei collegamenti tra rete regionale e i collegamenti a lunga percorrenza.

Per raggiungere questi obiettivi sono di fondamentale importanza le seguenti realizzazioni:

- la galleria di base del San Gottardo
- la circonvallazione di Bellinzona;
- la galleria di base del Ceneri;
- il proseguimento a sud di Lugano di AlpTransit;
- l'allacciamento dell'area Varese-Malpensa alla linea del San Gottardo passando da Mendrisio;
- la realizzazione di un sistema ferroviario cadenzato tra i centri di Bellinzona, Locarno, Lugano, Como-Chiasso e Varese.

2. IL COLLEGAMENTO MENDRISIO-VARESE-GALLARATE-MALPENSA

Il collegamento ferroviario proposto con questo Messaggio si inserisce dunque in una strategia più ampia, ma ha evidentemente quale obiettivo centrale il collegamento e l'integrazione più forte tra Ticino e Lombardia con particolare riferimento alla Regio Insubrica.

La realizzazione di questo tratto di ferrovia vuole permettere:

- a) la creazione di un efficiente servizio di trasporto per le persone tra i poli di Lugano, Mendrisio, Chiasso, Bellinzona, Locarno, Varese, Como
- b) l'allacciamento a Gallarate della linea del San Gottardo con quella del Sempione, migliorando i tempi di percorrenza con la Svizzera romanda;
- c) il collegamento con Malpensa che sarà perfezionato con ulteriori interventi sul versante italiano (gara di appalto già in corso e realizzazione entro il 2007).

L'opera è dunque fondamentale rivolta al traffico passeggeri e naturalmente ha quale obiettivo collaterale quello di sgravare un sistema viario, inclusa la A2 tra Lugano e Mendrisio, particolarmente sollecitato e migliorare la qualità dell'aria che, in quelle zone, oggi presenta situazioni allarmanti.

Proporre un nuovo collegamento ferroviario in una realtà densamente abitata rappresenta una strategia giusta ma non sufficiente. Essa va accompagnata sia sul versante svizzero che su quello italiano da un'importante campagna di promozione e sensibilizzazione per raggiungere gli obiettivi detti sopra e per mantenere un rapporto compatibile tra investimenti, costi di gestione e risultati di esercizio.

L'importanza della nuova linea è riconosciuta pure a livello ministeriale e pertanto rientra tra gli interventi prioritari definiti congiuntamente dallo Stato Italiano e la Confederazione Svizzera nell'ambito dei collegamenti tra la nuova ferrovia transalpina svizzera (NTFA) e la rete ad alta capacità italiana (RAC).

Sul lato italiano il progetto di massima è già stato approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).

Sul lato Svizzero è da segnalare l'inserimento della nuova linea nell'elenco delle opere finanziate tramite il fondo d'emergenza, proposto dal Consiglio Federale quale misura a breve termine per il finanziamento di progetti urgenti e pronti per la realizzazione, nell'ambito del progetto più vasto tendente a creare un fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e le strade nazionali, che sarà sottoposto al Parlamento questo autunno.

È peraltro aperta anche la possibilità di inserire il progetto nella Convenzione sulle prestazioni 2007-2010 tra FFS e Confederazione. Discussioni su questo aspetto sono tuttora in corso.

3. IL PROGETTO A CHE PUNTO È?

L'ipotesi di un collegamento tra Lugano e Varese è stata affrontata già nella seconda metà degli anni '80 dalla Commissione mista per lo studio dei problemi di trasporto tra la Regione Lombardia e il Cantone Ticino. Inizialmente si era approfondita la possibilità d'un prolungamento della Lugano Ponte Tresa fino a Porto Ceresio. La proposta fu poi abbandonata poiché a tutti è apparso più utile e interessante l'ipotesi di collegamento sulla tratta Mendrisio-Stabio.

Nel febbraio del 1995 veniva sottoscritta una Dichiarazione di impegno per un'azione congiunta nel campo dei trasporti tra Regione Lombardia e Cantone Ticino in cui si prevedeva anche la realizzazione della ferrovia Mendrisio-Varese-Malpensa.

Il 25 luglio 2000 veniva sottoscritto l'Accordo operativo tra la Repubblica e Cantone del Ticino e la Regione Lombardia che definiva l'opportunità del progetto e le modalità di redazione del progetto preliminare e definitivo.

Il 2 ottobre 2000 Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato, Cantone Ticino e Ferrovie Federali Svizzere stipulavano una Convenzione Operativa per il bando di concorso volto a realizzare la progettazione preliminare, lo studio di impatto ambientale e il modello di esercizio.

Nel settembre 2001 il pool di committenti citato sopra ha dato il mandato per l'allestimento prima di uno studio di fattibilità e di opportunità e poi d'un progetto di massima per il nuovo collegamento.

La valutazione e la progettazione si sono conclusi con un rapporto presentato il 22 luglio 2003 da parte dei gruppi progettisti Transferr di Roma e CPF InterFerr di Ponte Capriasca.

In base a questo studio si è aperta una fase di consultazione con gli enti interessati sia sul versante svizzero che su quello italiano e il 12 novembre 2004 è stato pubblicato, da parte dell'FFS in stretta collaborazione con il Cantone il bando di concorso per l'allestimento del progetto definitivo.

Nella misura in cui il Gran Consiglio accetterà il credito in esame si procederà all'attribuzione dell'incarico.

Il sussidiamento della progettazione da parte della Confederazione e delle FFS è già stato assicurato.

4. GLI ASPETTI FINANZIARI

Per la progettazione definitiva della tratta che da Mendrisio raggiunge il confine è stato fissato un tetto massimo di **fr. 4'950'000.-**.

Esso sarà suddiviso nel seguente modo:

Contributo forfettario da parte dell'Ufficio federale dei trasporti	fr.	500'000.-
Contributo FFS (50%)	fr.	2'225'000.-
Contributo Cantone (50%)	fr.	2'225'000.-
Totale	fr.	4'950'000.-

Il Messaggio chiede per la progettazione un importo di fr. 2'500'000.-, vale a dire una somma maggiorata di fr. 275'000.-

Tale aumento deriva dal fatto che il Cantone si assumerà parte dei costi di riprogettazione dell'area della stazione di Mendrisio versando un contributo di fr. 80'000.- al Comune.

I restanti fr. 175'000.- derivano dal fatto che i costi citati sopra non comprendono l'IVA (7,6%) e la stessa va naturalmente conteggiata.

5. GLI ASPETTI TECNICI

Il collegamento ferroviario Mendrisio-Varese si potrà realizzare tramite un nuovo raccordo di km. 5,7, di cui 2 km su territorio svizzero.

Il tratto collegherà l'attuale linea Varese-Porto Ceresio in prossimità di Arcisate e il binario industriale Mendrisio-Stabio.

Oltre a questo intervento saranno necessari importanti adattamenti infrastrutturali sia del tratto Arcisate-Varese, sia del binario industriale Mendrisio-Stabio. Complessivamente gli interventi si estenderanno su una tratta che misura complessivamente 17,7 km, di cui 6,6 posti su territorio svizzero.

Il progetto prevede un binario doppio sulla tratta tra Mendrisio e Induno Olona. Tra Mendrisio e Varese saranno previste 4 fermate intermedie per i treni regionali:

- Stabio (nuova)
- Giaggiolo (nuova)
- Arcisate (esistente)
- Induno (esistente)

Tutte le stazioni saranno dotate di posteggi P&R.

Saranno eliminate tutte le interferenze con il traffico stradale e quindi aboliti tutti i passaggi a livello.

6. IL CONCETTO D'ESERCIZIO

In base allo studio sulla domanda è stato definito un concetto di esercizio che prevede:

- un treno ogni 30' per il traffico regionale
- un treno ogni 2 ore per le relazioni dirette Lugano-Gallarate-Malpensa

La struttura della linea permetterà in futuro un sistema cadenzato per ogni ora anche per il traffico a lunga distanza.

Si prevede pertanto, sull'arco di una giornata e nelle due direzioni, il seguente flusso di treni:

- Regionali Varese-Mendrisio (Lugano-Chiasso-Como)	64 treni
- Regionali Varese-Porto Ceresio	32 treni
- Diretti Lugano-Malpensa	16 treni *
Totale	112 treni

*in futuro, con cadenza oraria 32 treni

Per quanto concerne i tempi di percorrenza possiamo affermare quanto segue:

- tratta Lugano-Malpensa	60'
- tratta Mendrisio Varese (tutte le fermate)	19'
- tratta Mendrisio-Varese (diretto)	14'
- tratta Varese-Mendrisio-Como (con 6 fermate)	35'
- tratta Varese-Mendrisio-Como (con 1 fermata)	30'

Questi tempi sono calcolati in base al materiale rotabile convenzionale.

7. L'INTERCONNESSIONE

Il termine "interconnessione" rappresenta un nome in qualche modo enigmatico, non citato nel Messaggio, ma che ha aleggiato per un certo tempo e forse aleggia ancora attorno al progetto di collegamento ferroviario che stiamo esaminando.

Interconnessione sta per collegamento ferroviario tra la Rete Ferroviaria Italiana e le Ferrovie Nord Milano da realizzare tramite un bypass di 4,7 km, in zona Albate alle porte di Como., quindi tutta su territorio italiano.

Questa possibilità era stata esaminata dal Consiglio di Stato al momento dell'approvazione della scheda di coordinamento del Piano direttore e nel rapporto esplicativo dell'ottobre 2002 affermava che si trattava "d'una soluzione meno razionale e meno efficace".

In particolare il collegamento via Chiasso-Saronno soddisfa unicamente le relazioni per la Malpensa e non copre le relazioni regionali (area di Varese) e quelle interregionali (Sempione/Svizzera romanda), facendo perdere la quota di mercato di gran lunga più importante (cfr. cap. 8.2 Utenza potenziale).

L'opera, come detto, deve essere realizzata interamente sul versante italiano dove essa non rientra in nessun piano infrastrutturale né di medio, né di lungo periodo.

Infatti non c'è condivisione del progetto da parte dei vertici aziendali della RFI, mentre gli stessi ribadiscono l'importanza strategica del collegamento Arcisate-Stabio il cui progetto preliminare ha avuto l'approvazione del CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) il 20 dicembre 2004.

8. GLI APPROFONDIMENTI DELLA COMMISSIONE

8.1 Collegamento con Malpensa

Il collegamento con Malpensa verrà garantito tramite la realizzazione di un breve raccordo ferroviario a Sud di Busto Arsizio. Esso permetterà l'interconnessione tra la linea RFI Gallarate-Milano con l'esistente linea FNM Milano Cadorna-Malpensa.

L'opera è già stata appaltata dalle Ferrovie italiane e verrà completata entro la fine del 2006, quindi ben prima che sia realizzata la tratta di cui Mendrisio-Varese.

A lungo termine è invece prevista una nuova linea d'accesso da nord che renderà passante il sistema ferroviario della Malpensa.

I treni provenienti dal Sempione e da Varese e diretti a Milano potranno transitare direttamente da Malpensa. Ciò ridurrà ulteriormente i tempi di percorrenza che oggi per la tratta Lugano-Malpensa vengono calcolati in 60 minuti.

L'attuale progetto ipotizza un flusso di 280 passeggeri al giorno che dal Ticino si recano all'aeroporto della Malpensa in treno.

8.2 Utenza potenziale

Si tratta certamente del problema centrale. Gli obiettivi generali dell'opera sono chiari, si tratta di verificare se esiste un mercato di potenziali utilizzatori della linea in modo da assicurare un'adeguata redditività della stessa.

Le previsioni sono basate su uno studio commissionato nel 1999 dall'UFT (Ufficio federale dei trasporti) alla ditta Müller-Romann nel quale, per la tratta Mendrisio-Stabio si ipotizza il seguente numero di utenti giornalieri:

- relazioni di carattere regionale	5'100.-
- relazioni tra Ticino e Romandia	1'200.-
- relazioni tra Ticino e Milano via Varese	610.-
- relazioni Ticino-Malpensa	280.-
Totale	7'190.-

Lo studio si estende naturalmente anche al versante italiano e non si ferma certo ai collegamenti transfrontalieri.

Lo studio si basa su modelli che prevedono quote di trasporto su ferrovia differenziate a dipendenza del tipo di relazione.

Per le relazioni sistematiche (vale a dire quelle espresse dai pendolari) si ipotizza un tasso del 7% tra periferia e poli e un tasso del 43% per le relazioni tra i poli.

Per le relazioni non sistematiche si prevede un tasso di utilizzo del 3% tra periferia e poli e del 18% per le relazioni tra i poli.

Nel caso delle relazioni transfrontaliere è stata ipotizzata una quota media di trasporto su ferrovia del 12% per gli spostamenti sistematici e del 7% per quelli non sistematici.

Si tratta d'una valutazione prudenziale che tiene conto delle difficoltà per certe categorie di frontalieri ad utilizzare il trasporto ferroviario (cfr. settore edile), d'uno sviluppo ancora embrionale dei rapporti tra le università dell'Insubria e della poca propensione all'utilizzo del trasporto pubblico poiché l'offerta attuale è molto scadente e in certi casi nulla.

Secondo lo studio, svolto nel 1996, per il potenziamento della linea ferroviaria Lugano-Ponte Tresa (studio Abay&Meyer) la quota del trasporto pubblico dei frontalieri era stata stimata del 3%. Un'analogia con la FLP non è sostenibile in quanto non si può parlare di offerta transfrontaliera. Il terminale della FLP è raggiungibile solo a piedi e dalla zona di Ponte Tresa Italia situata a ridosso della dogana.

Mettendo a confronto i bacini di utenza delle varie linee ferroviarie esistenti con quello della Mendrisio-Varese appare evidente la maggiore potenzialità di quest'ultima:

- la Ponte Tresa Lugano ha un bacino di utenza di 81'000 abitanti con 3'500 utenti al giorno;
- la Bellinzona-Luino-Laveno ha un bacino di utenza di 29'000 abitanti con 330 utenti al giorno (tratta utilizzata per il traffico merci);
- la Bellinzona-Locarno ha un bacino di utenza di 93'000 abitanti con 5'600 utenti al giorno;
- la Lugano-Mendrisio- Varese-Como ha un bacino di utenza di 337'000 abitanti e sono previsti 7'190 utenti al giorno;

8.3 I costi

La Commissione ha approfondito la questione dei costi per capire meglio quanto si è speso fin'ora.

- I lavori di progettazione preliminare sono stati appaltati al gruppo Transferr (costituitosi per il progetto specifico composta da quattro studi, due sul versante italiano e due sul versante ticinese);
- Lo studio relativo alle previsioni della domanda e al concetto di esercizio è stato assegnato al gruppo CPF Interferr, costituito da due studi ticinesi che hanno collaborato con i politecnici di Losanna e Milano.
- Entrambi i gruppi sono stati scelti tramite un concorso internazionale.
- I costi complessivi sono ammontati a 824'000 euro, ripartiti equamente fra i quattro committenti: Regione Lombardia, Cantone Ticino, FFS e RFI. Il Cantone Ticino si è quindi assunto una quota di 206'000 euro.

Per quanto concerne i costi della progettazione definitiva va detto che le FFS non hanno atteso la decisione del nostro Gran Consiglio ed hanno già proceduto ad emanare un primo concorso riguardante la progettazione delle opere del genio civile. L'appalto, per un

valore che va da 512'495,65 a 1'712'894 è stato aggiudicato al Consorzio Toscano-Comal con sede a Morbio come certifica il Foglio ufficiale federale del 26.05.2005.

Il preventivo complessivo elaborato dalle FFS, oggetto del presente messaggio ammonta a fr. 4'950'000.- e comprenderà anche le seguenti parti:

- progettazione della tecnica ferroviaria;
- progettazione delle strutture di servizio;
- progettazione delle opere di mitigazione ambientale e dei ripari fonici;
- le spese varie legate alla progettazione (procedure d'esproprio, tasse ecc...).

9. CONCLUSIONI

La Commissione della gestione e delle finanze, dopo gli approfondimenti esposti sopra, ritiene di aderire al Messaggio sottolineando alcuni aspetti:

- il nuovo collegamento rientra pienamente e con coerenza nel Piano dei trasporti del Mendrisiotto;
- la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario deve andare pari passo, sia sul versante svizzero che su quello italiano, con un'azione di sensibilizzazione della popolazione e di pubblici mirati affinché i tassi previsti di utilizzazione siano raggiunti e superati;
- per il Sottoceneri, in particolare per il Mendrisiotto, dovrebbe rappresentare uno strumento significativo per migliorare la qualità dell'aria attraverso la diminuzione del traffico veicolare privato sia nei giorni feriali che in quelli festivi (basti pensare all'enorme flusso di persone verso il Fox-Town);
- il collegamento Lugano-Varese-Como attraverso una specie di metro (cfr. progetto TILO) su cui viaggeranno treni con una tecnologia molto innovativa e un confort elevato (cfr. composizioni FLIRT sperimentate negli scorsi mesi) rappresenta uno strumento per facilitare l'integrazione e le sinergie tra poli cittadini oltremodo vivaci e attivi della Regio Insubrica.

Per la Commissione gestione e finanze:

Mario Ferrari e Fiorenzo Robbiani, relatori
Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bignasca - Bonoli -
Carobbio Guscelli - Croce - Dell'Ambrogio -
Ghisletta R. - Lepori B. - Lepori Colombo -
Lombardi - Merlini - Righinetti - Soldati