

# Messaggio

numero

**7069**

data

25 marzo 2015

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **Approvazione della nuova offerta di trasporto pubblico sulle linee regionali e urbane d'importanza cantonale nel quadro del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di seconda generazione (PAM2)**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

conformemente all'articolo 12 della Legge sui trasporti pubblici (LTP), con questo messaggio vi sottoponiamo per approvazione la nuova offerta di trasporto pubblico del Mendrisiotto per le linee regionali e urbane d'importanza cantonale.

La nuova offerta di trasporto pubblico su gomma è postulata dal Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di seconda generazione ed è stata approvata il 30 giugno 2014 dalla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM); il Consiglio di Stato l'ha adottata in data 11 novembre 2014.

Il presente messaggio è strutturato secondo il seguente indice:

1	INTRODUZIONE .....	2
2	PROCEDURA D'ATTUAZIONE DELLA NUOVA OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO .....	2
3	OFFERTA.....	3
4	COSTI, INTROITI E FINANZIAMENTO DELLE INDENNITÀ .....	10
5	INFRASTRUTTURE .....	15
6	OSSERVAZIONI ALL'OPPOSIZIONE PRESENTATA DAL COMUNE DI BREGGIA .....	16
7	PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO.....	18
8	CONCLUSIONI .....	19

## **1 INTRODUZIONE**

### **1.1 Il trasporto pubblico nell'ambito del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio**

**Il trasporto pubblico su gomma rappresenta un elemento cardine del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di seconda generazione (PAM2).** L'attuale offerta è stata oggetto di un'analisi approfondita, che ha permesso di individuare misure di miglioramento attuabili a vari livelli: conduzione delle linee, cadenze, tempi di percorrenza, integrazione con il servizio ferroviario regionale TILO. Sulla base di questa valutazione, è stata elaborata una nuova rete di trasporto pubblico che, unitamente ad una serie di misure infrastrutturali, potrà meglio rispondere alle mutate esigenze, sostenendo lo sviluppo degli insediamenti, delle attività e rispondere adeguatamente alla domanda di mobilità in funzione dei contenuti del PAM2.

**La nuova rete di trasporto pubblico su gomma del Mendrisiotto e Basso Ceresio (TP PAM2) è stata concepita per adeguarsi alla completazione della rete ferroviaria e quindi per assicurare allacciamenti ottimali ai nuovi servizi. In particolare dal dicembre 2014 è stato introdotto il collegamento Como/Albate-Mendrisio-Stabio che potrà essere esteso fino a Varese/Malpensa a conclusione dei lavori per la costruzione della nuova linea in Italia.**

### **1.2 Tempistica**

La messa in funzione della nuova rete di trasporto pubblico su gomma è prevista per **l'anno d'orario 2016, e più precisamente con il cambio d'orario ufficiale del 13 dicembre 2015.**

## **2 PROCEDURA D'ATTUAZIONE DELLA NUOVA OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO**

### **2.1 La Legge sui trasporti pubblici**

La LTP definisce le modalità per l'attuazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico. In particolare, essa postula che l'offerta di trasporto per le linee d'importanza cantonale si fondi sugli indirizzi della pianificazione elaborata a livello regionale e indichi in particolare:

- la rete delle linee e le fermate;
- i punti di interconnessione con il traffico individuale e le relative infrastrutture;
- le modalità d'esercizio, in particolare la frequenza dei collegamenti;
- il quadro tariffale;
- i costi e la loro ripartizione tra Cantone e Comuni e fra i Comuni medesimi.

Il Consiglio di Stato, su proposta delle Commissioni regionali ed in collaborazione con i Municipi e le imprese di trasporto interessate, allestisce l'offerta di trasporto per ciascun comprensorio regionale, la coordina per l'intero Cantone e ne verifica periodicamente l'efficacia (art. 10 LTP).

L'offerta di trasporto è poi adottata dal Consiglio di Stato ed intimata ai Comuni interessati. I Comuni possono presentare opposizione al Gran Consiglio nel termine di 30 giorni dall'intimazione (art. 11 LTP).

Il Gran Consiglio approva l'offerta di trasporto, vota i crediti necessari alla sua esecuzione e decide le opposizioni dei Comuni (art. 12 LTP).

Dopo l'approvazione del Gran Consiglio, il Consiglio di Stato stipula i mandati di prestazione (contratti di diritto pubblico) con le imprese conformemente all'offerta di trasporto (art. 16 LTP).

## **2.2 Le tappe di avvicinamento all'attuazione della nuova offerta di trasporto pubblico**

Il PAM2 è stato approvato dalla CRTM il 16 maggio 2012 e adottato dal Consiglio di Stato il 27 giugno 2012.

La realizzazione della nuova rete di trasporti pubblici costituisce uno dei punti di forza del Programma di agglomerato. A tale proposito si evidenzia che la Confederazione, nell'esame dell'efficacia dei Programmi, valuta in maniera particolarmente favorevole le misure che toccano il miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto.

Sulla base dei principi postulati dalla scheda TP1 del PAM2, è stato successivamente affinato il progetto di nuova offerta, che è stata concretizzata con l'elaborazione dell'orario e delle relative prestazioni.

Con lettera del 30 giugno 2014, la CRTM ha comunicato al Dipartimento del territorio l'approvazione della nuova rete di trasporto pubblico su gomma.

Con lettera del 30 giugno 2014 la CRTM ha pure comunicato l'approvazione della chiave di riparto dei costi non coperti delle linee urbane di importanza cantonale (linee 1 / 3 / 5 / 7 / 8).

Nel settembre 2014 il Parlamento federale ha approvato il Decreto che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato 2015-2018.

Il PAM2 è stato accolto favorevolmente; la Confederazione sosterrà una serie di interventi per un importo lordo globale di circa 33,2 mio di franchi (prezzo 2011) con un contributo del 35%. Essi contemplano anche il miglioramento delle infrastrutture per una più efficace e attrattiva gestione dei servizi su gomma (corsie preferenziali e fermate).

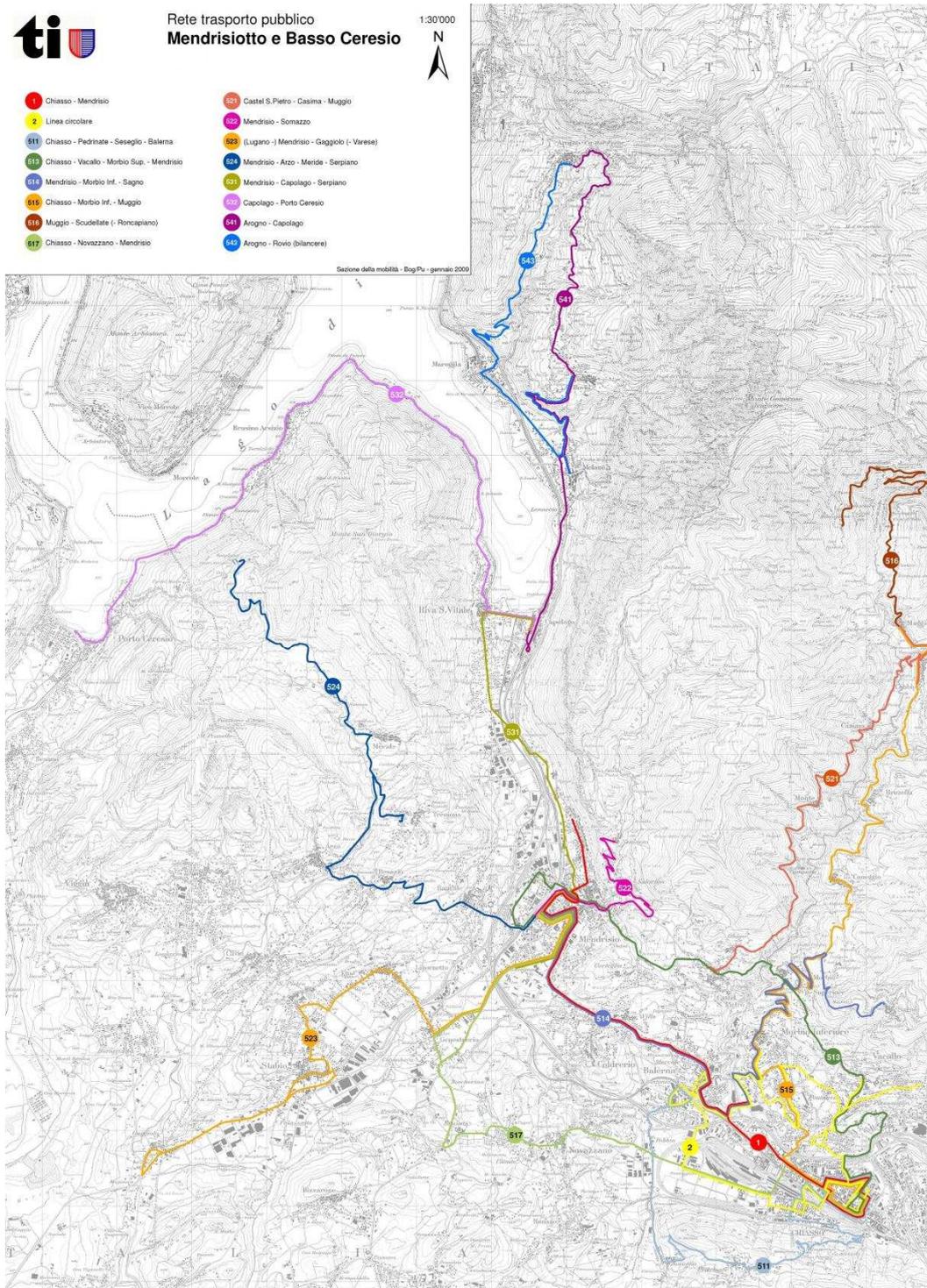
Questo Consiglio, con risoluzione dell'11 novembre 2014, ha adottato la nuova offerta di trasporto pubblico su gomma per le linee regionali ed urbane d'importanza cantonale. La stessa è stata intimata a tutti i Comuni del Cantone. Contro l'offerta di trasporto il Comune di Breggia ha presentato opposizione al Gran Consiglio con risoluzione municipale 1331/2014 dell'11 dicembre 2014.

## **3 OFFERTA**

### **3.1 Situazione attuale**

La rete attuale del trasporto pubblico su gomma del Mendrisiotto e Basso Ceresio è stata allestita e messa in esercizio negli anni Novanta del secolo scorso. Basandosi sulla configurazione del territorio di allora, essa era strutturata per collegare le località e garantire il trasporto degli scolari. Nel corso degli anni la rete bus ha conosciuto costanti

adeguamenti, volti a rispondere a bisogni puntuali dell'utenza e a servire nuove zone. La figura seguente rappresenta la rete attuale:



L'analisi della situazione attuale effettuata nell'ambito del PAM2 ha evidenziato che, nonostante gli insediamenti abitativi siano generalmente serviti bene dal punto di vista quantitativo dalla rete bus, la quota di spostamenti effettuati con il mezzo pubblico risulta bassa.

I motivi sono da ricercare negli elementi che caratterizzano la qualità del servizio, e più precisamente:

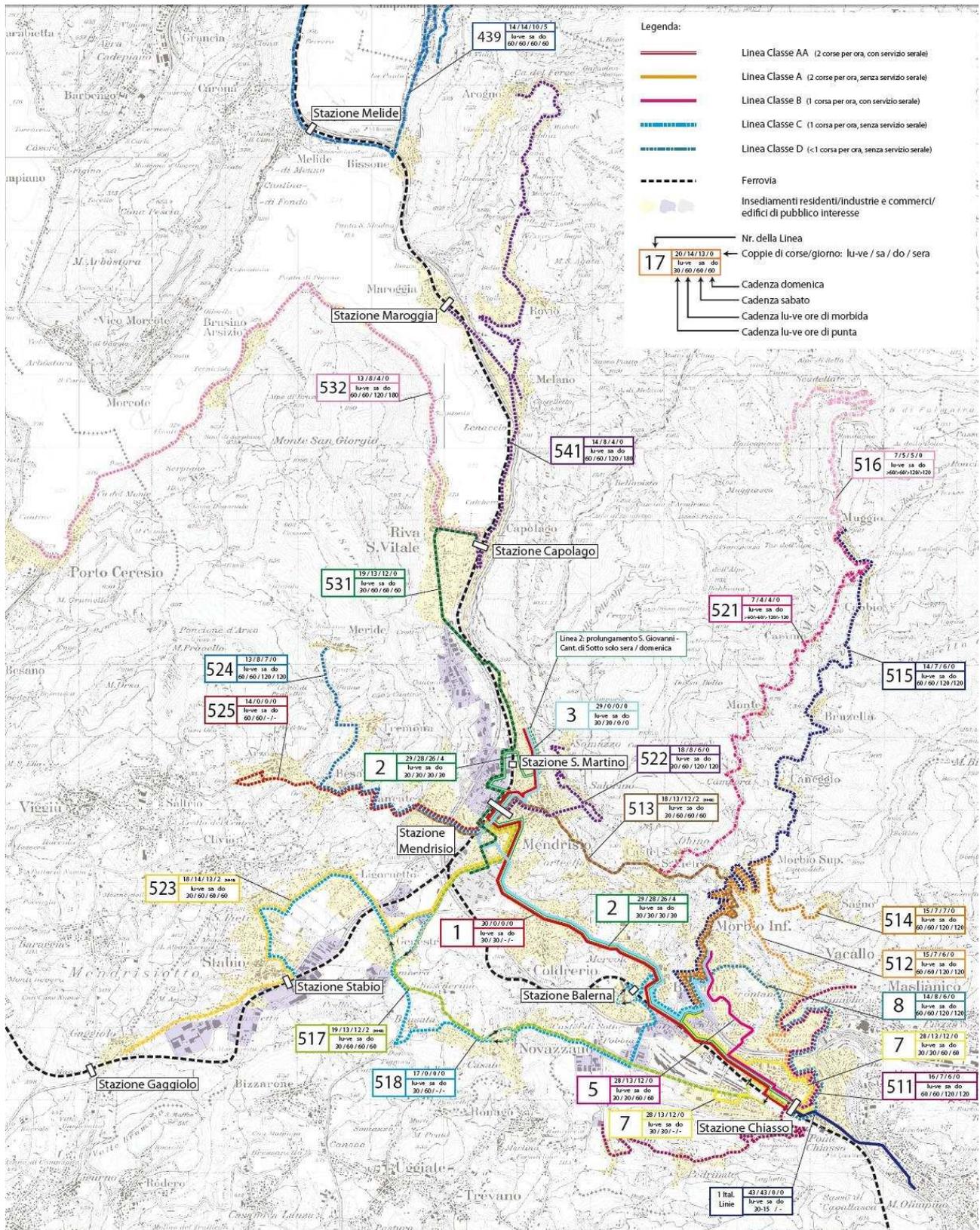
- mancanza di corse nell'orario cadenzato e spostamenti di orari in funzione del trasporto di scolari;
- su alcune relazioni importanti gli utenti sono costretti a deviazioni rispetto alla via più diretta;
- offerta limitata durante i fine settimana.

La nuova offerta, elaborata nel quadro del PAM2 e descritta di seguito, rappresenta quindi per il trasporto pubblico su gomma un importante miglioramento qualitativo e del grado di efficacia.

La nuova rete è pure predisposta per assicurare gli allacciamenti all'offerta ferroviaria, in particolar modo al futuro completamento del collegamento ferroviario tra Stabio e Varese.

### 3.2 Nuova rete di trasporto pubblico su gomma

La figura seguente illustra la rete di trasporto pubblico su gomma proposta per la realizzazione.



### 3.3 Obiettivi e caratteristiche della nuova rete

#### Obiettivi

La nuova rete persegue i seguenti obiettivi:

- garantire allacciamenti funzionali alla rete ferroviaria, in modo da migliorare la catena di trasporto e rendere attrattivo il sistema di trasporto pubblico per le relazioni con l'esterno dell'agglomerato;
- servire l'agglomerato con una conduzione delle linee e delle cadenze di servizio adeguate alle caratteristiche di urbanizzazione (densità popolazione, posti di lavoro);
- collegare i centri di servizio, scolastici e di svago;
- offrire un'elevata libertà di movimento all'interno dell'agglomerato, tramite un'appropriata conduzione delle linee e con l'istituzione di nodi di interscambio tra le stesse.

#### Caratteristiche

Le caratteristiche della nuova rete, descritta nel documento "Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di 2. generazione – giugno 2012", sono così riassunte:

- le relazioni principali partono in modo preponderante dalle zone insediative esterne ai centri e sono dirette:
  - alle stazioni;
  - nei centri di Mendrisio e Chiasso;
  - nelle aree lavorative e ai centri commerciali.
- nel fondovalle sono garantiti i collegamenti dalle zone residenziali verso i luoghi di lavoro e i centri per gli acquisti; le relazioni sono:
  - per la via più diretta;
  - molto frequenti;
  - sistematiche nel tempo (in modo che non sia necessaria una complicata consultazione dell'orario).
- le relazioni principali confluiscono nel "Basso Mendrisiotto" principalmente verso Chiasso; nella parte nord dell'agglomerato principalmente verso Mendrisio. Per i paesi situati a cavallo dei due centri, entrambe le relazioni sono importanti. Con Mendrisio e Chiasso si intende in particolare:
  - i loro centri;
  - le loro stazioni;
  - le due zone generatrici di importanti correnti di traffico di Mendrisio San Martino (Foxtown) e di Bisio / Serfontana (che si trovano fuori dagli assi di percorrenza naturali dei bus).

Le linee sono distinte secondo la **classe d'offerta**, che stabilisce gli orari di esercizio nei giorni feriali, il sabato e la domenica, la frequenza delle corse e la presenza di corse di rinforzo negli orari di punta. Di seguito sono illustrate le classi di offerta applicate al nuovo concetto di rete:

<b>Classe AA</b>	Orari di esercizio		Ore/giorno	Coppie di corse / ora	Coppie di corse / Giorno
	Dalle	Alle			
<b>Asse principale</b>					
Lu-Ve	5	20	15	2	30
Sa	6	17	11	2	22
	17	20	3	1	3
Do	7	20	13	1	13
Sera	20	24	4	1	4

<b>Classe A</b>	Orari di esercizio		Ore/giorno	Coppie di corse / ora	Coppie di corse / Giorno
	Dalle	Alle			
<b>Assi principali</b>					
Lu-Ve	5	20	15	2	30
Sa	6	17	11	2	22
	17	20	3	1	3
Do	7	20	13	1	13

<b>Classe B</b>	Orari di esercizio		Ore/giorno	Coppie di corse / ora	Coppie di corse / Giorno
	Dalle	Alle			
<b>Fondovalle</b>					
Lu-Ve Corse aggiunte	5	20	15	1	15
	6	8	2	1	2
	15	18	3	1	3
Sa	6	20	14	1	14
Do	7	20	13	1	13
Sera	20	24	4	1	4

<b>Classe C</b>	Orari di esercizio		Ore/giorno	Coppie di corse / ora	Coppie di corse / Giorno
	Dalle	alle			
<b>Collina</b>					
Lu-Ve Corse aggiunte	5	20	15		10
					3
Sa	6	20	14		8
Do	7	20	13		6
Sera					

<b>Classe D</b>	Orari di esercizio		Ore/giorno	Coppie di corse / ora	Coppie di corse / Giorno
	Dalle	Alle			
<b>Retroterra</b>					
Lu-Ve	5	19	14	0.5	7
Sa	6	19	13	0.5	8
Do	7	19	12	0.5	6
Sera					

La tabella seguente illustra le classi d'offerta per le diverse linee della nuova rete:

No.	Linea	Classe d'offerta
1	Chiasso – Balerna – Coldrerio - Mendrisio	A
2	Chiasso – Serfontana – Balerna – Coldrerio – Mendrisio	AA
3	Morbio Inf. – Serfontana – Balerna – Coldrerio – Mendrisio	A
5	Chiasso – Morbio Inf.	A
7	Pian Faloppia – Chiasso - Serfontana	A
8	Serfontana – Vacallo - Chiasso	C
511	Vacallo – Chiasso – Pedrinata - Seseglio	C
512	Morbio Superiore – Vacallo - Chiasso	C
513	Rancate – Mendrisio – Castel S.Pietro – Morbio Superiore – Morbio Inferiore (Serfontana)	B
514	Sagno – Morbio Inferiore (Serfontana)	C
515	Muggio – Morbio Inferiore (Serfontana)	C
516	Muggio – Scudellate - Roncapiano	D
517	Mendrisio – Novazzano - Chiasso	B
518	Stabio – Ligornetto – Genestrerio – Novazzano – Balerna - Serfontana	C
521	Castel S. Pietro – Monte - Muggio	D
522	Mendrisio - Somazzo	C
523	Mendrisio – Genestrerio – Ligornetto – Stabio - Gaggiolo	B
524	Mendrisio – Rancate – Besazio – Tremona - Meride	C
525	Mendrisio – Rancate – Besazio - Arzo	C
531	Capolago – Riva S.Vitale - Mendrisio	B
532	Porto Ceresio – Brusino – Riva S.Vitale - Capolago	C
541	Capolago – Melano/Maroggia – Rovio - Arogno	C

### 3.4 Tariffe

Sulle linee riorganizzate e potenziate nel quadro dell'offerta TP PAM2 e sulla rete ferroviaria per le relazioni interne al Ticino si applica il sistema tariffale valido sulla rete di trasporto pubblico di tutto il territorio cantonale e del Moesano, che fa capo alla Comunità tariffale Ticino e Moesano (CTM/Arcobaleno). Nella Tariffa integrata Arcobaleno (TIA), già in vigore, è inclusa tutta la gamma di titoli di trasporto (abbonamenti e biglietti). Ciò permette all'utente l'accesso al sistema con un unico titolo di trasporto indipendentemente dai mezzi di trasporto utilizzati e dalle imprese coinvolte.

Le tariffe e le altre disposizioni valide nel perimetro tariffale della CTM sono pubblicate nella tariffa ufficiale TIA 651.17, consultabile nell'area download del sito internet [www.arcobaleno.ch](http://www.arcobaleno.ch).

La TIA è entrata in vigore il 1° settembre 2012 e si trova nei primi tre anni in regime di prova. Sulla base delle esperienze raccolte e di specifiche richieste sono allo studio degli adeguamenti rispettivamente dei correttivi puntuali del sistema. Fra le richieste pervenute e attualmente in corso di approfondimento vi è la creazione di una zona urbana del Mendrisiotto; presupposto l'esito favorevole delle verifiche, l'introduzione di quest'ultima potrà essere attuata compatibilmente con le possibilità di finanziamento e con i tempi tecnici necessari per la modifica del sistema di vendita (non è tuttavia possibile

l'introduzione in parallelo con l'attuazione della nuova offerta di trasporto pubblico oggetto di approvazione con il presente messaggio).

Per quanto concerne lo sviluppo di un sistema tariffale transfrontaliero, nel 2011 Regione Lombardia, Cantone Ticino e imprese ferroviarie interessate hanno sottoscritto un'intesa che promuove questo tema nel quadro del progetto della Ferrovia Mendrisio-Varese. Sono attualmente in corso gli approfondimenti necessari affinché in futuro sia possibile offrire ai viaggiatori la possibilità di acquistare biglietti e abbonamenti transfrontalieri, con l'obiettivo di facilitare ai viaggiatori l'accesso al servizio e quindi ottimizzare il potenziale della nuova infrastruttura ferroviaria e della nuova rete bus.

#### **4 COSTI, INTROITI E FINANZIAMENTO DELLE INDENNITÀ**

Il presente capitolo illustra i dati di pianificazione dei costi di produzione, degli introiti e dell'indennità e la ripartizione del costo non coperto da riconoscere alle aziende per lo svolgimento del servizio sulle linee previste dalla nuova offerta.

##### **4.1 Classificazione delle linee per il finanziamento da parte degli Enti pubblici**

Si distinguono due modalità di finanziamento del trasporto pubblico a dipendenza del tipo di linea.

- Linee regionali secondo LTV e LTP: finanziamento da parte di tutti i Comuni, del Cantone e della Confederazione. In effetti, per tali linee in base alla LTP tutti i Comuni ticinesi partecipano al finanziamento dell'indennità per i costi di esercizio non coperti.
- Linee urbane secondo la LTP: finanziamento da parte dei Comuni urbani direttamente interessati dal servizio e del Cantone.

La tabella seguente mostra la classificazione delle linee secondo le tipologie sopraindicate.

No.	Linee	Linea regionale secondo LTV	Linea regionale sec. LTP	Linee urbane sec. LTP	Impresa di trasporto
1	Chiasso – Balerna – Coldrerio - Mendrisio			X	Autoinea Mendrisiense (AMSA)
2	Chiasso – Serfontana – Balerna – Coldrerio – Mendrisio	X			
3	Morbio Inf. – Serfontana – Balerna – Coldrerio – Mendrisio			X	
5	Chiasso – Morbio Inf.			X	
7	Pian Faloppia – Chiasso - Serfontana			X	
8	Serfontana – Vacallo - Chiasso			X	
511	Vacallo – Chiasso – Pedrinata - Seseglio	X			
512	Morbio Superiore – Vacallo - Chiasso		X		
513	Rancate – Mendrisio – Castel S.Pietro – Morbio Superiore – Morbio Inferiore (Serfontana)	X			AutoPostale Svizzera, Regione Ticino (AT)
514	Sagno – Morbio Inferiore (Serfontana)	X			
515	Muggio – Morbio Inferiore (Serfontana)	X			
516	Muggio – Scudellate - Roncapiano		X		
517	Mendrisio – Novazzano - Chiasso	X			
518	Stabio – Ligornetto – Genestrerio – Novazzano – Balerna - Serfontana		X		
521	Castel S. Pietro – Monte - Muggio		X		
522	Mendrisio - Somazzo	X			
523	Mendrisio – Genestrerio – Ligornetto – Stabio - Gaggiolo	X			
524	Mendrisio – Rancate – Besazio – Tremona - Meride	X			
525	Mendrisio – Rancate – Besazio - Arzo	X			
531	Capolago – Riva S.Vitale - Mendrisio		X		
532	Porto Ceresio – Brusino – Riva S.Vitale - Capolago	X			
541	Capolago – Melano/Maroggia – Rovio - Arogno	X			

Secondo le attuali disposizioni di legge, le aliquote di finanziamento delle indennità da parte dei committenti sono le seguenti.

Tipologia di linea	Confederazione	Cantone	Tutti i Comuni	Comuni serviti
<b>Linee regionali LTV</b>	51%	36.75%	12.25%	
<b>Linee regionali LTP</b>		75%	25%	
<b>Linee urbane</b>		50%		50%

L'aliquota della Confederazione viene ricalcolata ogni 4 anni; quella indicata è valevole per il periodo quadriennale 2012-2015. Al momento dell'entrata in vigore del nuovo servizio nel Mendrisiotto verrà applicata l'aliquota 2016-2019. In base all'indagine conoscitiva sulle modifiche di ordinanze previste nell'ambito del progetto FAIF (Fondo per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria), avviata dall'UFT in data 2 febbraio 2015, il progetto di modifica dell'Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori prevede che per gli anni d'orario 2016-2019 la partecipazione della Confederazione ammonti al 56% e quella del Cantone Ticino (da suddividere tra Cantone e Comuni in base alla LTP) al 44%.

La quota comunale per le linee regionali è attualmente al valore massimo previsto dalla LTP (25%), ed è stata fissata con la decisione parlamentare sull'approvazione del preventivo dello Stato del 2009 e da allora mantenuta.

## 4.2 Offerta finanziaria, chiave di riparto e ripartizione dei costi non coperti

Gli importi si basano sulle offerte finanziarie delle imprese AT del 9 ottobre 2014 ed AMSA del 31 luglio 2014.

I dati sono da considerare indicativi poiché, come previsto dalla LTP, l'offerta è oggetto di approfondimento e di negoziazione tra il Cantone (Sezione della mobilità) e le aziende stesse. Nella misura in cui non dovessero emergere modifiche sostanziali delle condizioni quadro (ad esempio aliquote di partecipazione finanziaria Cantone-Comuni, tariffe del trasporto pubblico, tassi IVA, normative sulla durata del lavoro, finanziamento di terzi), oppure cambiamenti nella fase di approfondimento e negoziazione dell'offerta (modifiche prestazioni, orari, ecc.) si può partire dal presupposto che le cifre indicate costituiscano dei valori massimi per l'orizzonte d'orario considerato.

Va comunque chiaramente evidenziato che, vincolante ai fini della partecipazione finanziaria del Cantone e dei Comuni sarà in ogni caso l'importo d'indennità fissato nel mandato di prestazione che sarà stipulato fra il Cantone e ogni impresa di trasporto.

Per l'elaborazione dell'offerta le imprese hanno utilizzato un modello di calcolo dei costi sulla base della contabilità analitica. I ricavi pianificati sono imputati alle linee in base ai flussi stimati dei passeggeri e dei passeggeri-km.

### 4.2.1 Linee regionali secondo LTV e LTP

Le offerte finanziarie di AT ed AMSA per le linee regionali LTV e LTP si presentano come segue.

In mio CHF	TP PAM2 (2016)			2015	Differenza
	Linee LTV	Linee LTP	Totale	Totale	
Costi totali	11.2	2.6	13.8	10.3	+ 3.5
Introiti complessivi	3.5	0.2	3.7	2.8	+ 0.9
Costo non coperto pianificato (indennità da versare all'azienda da parte di Cantone e Comuni)	7.7	2.4	10.1	7.5	+ 2.6
Percorrenze (mio km veicoli)	1.4	0.4	1.8	1.4	+ 0.4

La differenza di indennità rispetto al 2015, pari a 2.6 mio CHF, rappresenta il maggior onere complessivo delle linee secondo il progetto PAM2 rispetto al costo delle linee attuali.

Secondo le regole e le aliquote indicate sopra e sulla base della classificazione delle linee, il finanziamento del costo non coperto delle linee avviene come segue:

In mio CHF	Confederazione		Cantone		Comuni		Totale
<b>Linee LTV</b>	51%	3.9	36.75%	2.8	12.25%	1.0	7.7
<b>Linee LTP</b>		--	75%	1.8	25%	0.6	2.4
<b>Totale</b>		<b>3.9</b>		<b>4.6</b>		<b>1.6</b>	<b>10.1</b>

**L'onere complessivo a carico del Cantone pianificato per l'attuazione delle linee regionali secondo LTV e LTP ammonta a 4.6 mio CHF** e corrisponde quindi al credito necessario all'esecuzione dell'offerta di trasporto durante il primo anno d'esercizio della nuova rete. Come stabilito dalla LTP (art. 13), successive modifiche non sostanziali sono decise dal Consiglio di Stato. Attualmente l'onere a carico del Cantone è di circa 3.1 mio CHF. Con l'introduzione delle nuove linee LTV e LTP la maggior spesa pianificata ammonta a 1.5 mio CHF.

La ripartizione dei costi a carico dei Comuni è stabilita secondo una chiave di riparto che considera i seguenti criteri:

- la popolazione, in quanto indicatore del volume dell'utenza nei singoli Comuni;
- la qualità dell'offerta, in quanto indicatore del tipo e dell'intensità del servizio di trasporto disponibile nei singoli Comuni;
- la forza finanziaria, in quanto indicatore della capacità economica dei singoli Comuni.

La quota a carico di ogni Comune è calcolata nel modo seguente.

$$\text{Costo a carico del Comune } 1 = C \times 0,7 \times \frac{P_1 \times F_1}{\sum_{i=1}^n (P_i \times F_i)} + C \times 0,3 \times \frac{O_1}{\sum_{i=1}^n O_i}$$

dove:

C = costo totale a carico dei Comuni;

P<sub>1</sub>,...P<sub>n</sub> = popolazione residente nei singoli Comuni secondo i dati del Dipartimento delle istituzioni, Sezione degli enti locali;

F<sub>1</sub>,...F<sub>n</sub> = indice di forza finanziaria dei singoli Comuni (cfr. Legge sulla perequazione finanziaria intercomunale), secondo i dati del Dipartimento delle istituzioni, Sezione degli enti locali;

O<sub>1</sub>,...O<sub>n</sub> = qualità dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico dei singoli Comuni, stabilita sulla base di un punteggio calcolato per singolo Comune<sup>1</sup>, che tiene conto anche delle limitazioni di salita su determinate corse (*fermate solo per scendere*);

$\sum_{i=1}^n$  = somma per tutti i Comuni (*n* sta per il numero totale dei Comuni ticinesi).

Questa chiave corrisponde al modello adottato dal Gran Consiglio per la ripartizione degli oneri del traffico viaggiatori regionale a carico dei Comuni (Decreto Legislativo del 14 dicembre 2004). L'aggiornamento della chiave di riparto avviene annualmente.

#### 4.2.2 Linee urbane

Per le linee 1 / 3 / 5 / 7 / 8, classificate come linee urbane di importanza cantonale, i dati che seguono si basano sull'offerta finanziaria del 31.7.2014 allestita dall'impresa di trasporto Autolinea Mendrisiense SA (AMSA), incaricata dello svolgimento dei servizi.

	In mio CHF	
<b>Linee urbane d'importanza cantonale TP PAM2 (linee 1 / 3 / 5 / 7 / 8)</b>	Costi totali	<b>4.19</b>
	Introiti complessivi	<b>1.09</b>
	Costo non coperto pianificato (indennità da versare all'azienda), di cui:	<b>3.10</b>
	- 50% a carico del Cantone	<b>1.55</b>
	- 50% a carico dei Comuni	<b>1.55</b>

<sup>1</sup>Essa è stabilita annualmente dalla Sezione della mobilità in base:

- al numero giornaliero di fermate effettuate da ogni linea che serve il Comune
- al tipo di mezzo di trasporto di ogni linea che serve il Comune, ponderandone la qualità: treno = 4.5; autobus = 1, funicolare = 2; battello = 2
- al tipo di collegamento di ogni linea che serve il Comune, ponderandone la qualità: collegamento diretto al centro = 2; collegamento al centro con trasbordo = 1; collegamento di carattere locale o secondario = 0,5.

Con lettera del 30 giugno 2014, la CRTM ha comunicato l'approvazione della chiave di riparto dei costi non coperti a Carico dei Comuni delle linee urbane di importanza cantonale. La chiave di riparto è stata sviluppata dalla CRTM d'intesa con i Comuni interessati (Balerna, Chiasso, Coldrerio, Mendrisio, Morbio Inferiore, Vacallo).

**L'onere complessivo a carico del Cantone pianificato per l'attuazione delle linee urbane ammonta a CHF 1.55 mio CHF** e corrisponde quindi al credito necessario all'esecuzione dell'offerta di trasporto durante il primo anno d'esercizio della nuova rete. Come stabilito dalla LTP (art. 13), successive modifiche non sostanziali sono decise dal Consiglio di Stato.  
La spesa pianificata con l'introduzione delle nuove linee urbane non si discosta dalla situazione attuale.

I costi a carico dei singoli Comuni si basano su un calcolo per singola linea con i seguenti parametri: qualità del servizio (punteggio dell'offerta di trasporto pubblico calcolato sulla base del numero di corse e fermate), popolazione e indice di forza finanziaria (IFF). Di ogni parametro viene calcolata la percentuale e la percentuale a carico di ogni Comune è la media delle percentuali dei tre parametri.

Questi tre parametri saranno adattati regolarmente in funzione della pubblicazione dei dati aggiornati (IFF ogni 2 anni, popolazione ogni anno, qualità dell'offerta ad ogni cambiamento sostanziale dei dati di riferimento). La chiave di riparto sarà aggiornata dalla CRTM.

I suddetti parametri determinano la quota parte dei costi non coperti per ogni linea e per ogni Comune. Il risultato dei costi non coperti a carico dei Comuni risulta essere il seguente:

Linee	Balerna	Chiasso	Coldrerio	Mendrisio	Morbio Inferiore	Vacallo
	Costi non coperti CHF					
1	113'000	133'000	92'000	222'000		
3	73'000		68'000	153'000	72'000	
5		105'000			78'000	
7	84'000	165'000			65'000	
8		48'000			43'000	36'000
<b>Totale parziale</b>	<b>270'000</b>	<b>451'000</b>	<b>160'000</b>	<b>375'000</b>	<b>258'000</b>	<b>36'000</b>

I risultati così ottenuti sono adattati in base ai seguenti importi di aggiustamento, che restano validi per il 2016 e anni seguenti, definiti dalla CRTM in accordo con i Comuni interessati:

Linee	Balerna	Chiasso	Coldrerio	Mendrisio	Morbio Inferiore	Vacallo
Importi di aggiustamento	31'400	24'300	4'300	22'600	-112'400	29'800

La partecipazione definitiva al finanziamento (CHF/anno) per le linee urbane a carico dei Comuni toccati dal servizio è riassunta nella seguente tabella:

Linee	Balerna	Chiasso	Coldrerio	Mendrisio	Morbio Inferiore	Vacallo
Importo base	270'000	451'000	160'000	375'000	258'000	36'000
Aggiustamento	31'400	24'300	4'300	22'600	-112'400	29'800
<b>Partecipazione</b>	<b>301'400</b>	<b>475'300</b>	<b>164'300</b>	<b>397'600</b>	<b>145'600</b>	<b>65'800</b>

## 5 INFRASTRUTTURE

L'attuazione della nuova offerta, oltre al concetto di nuovo orario, comporta la necessità di intervenire a livello infrastrutturale per creare le nuove fermate previste, per adattare o migliorare quelle esistenti o eliminare quelle non più servite.

In base alla nuova conduzione delle linee si rende necessario intervenire per:

- demarcare e posare la nuova segnaletica orizzontale e verticale;
- posare i nuovi distributori automatici di biglietti con la relativa alimentazione elettrica;
- predisporre, laddove ritenuto opportuno, i necessari accorgimenti tecnico-costruttivi per rendere le fermate conformi alle esigenze delle persone portatrici di handicap (in particolare innalzamento quota e ampliamento larghezza marciapiede per persone su carrozzella);
- prevedere o eventualmente predisporre tutto il necessario per l'eventuale posa di pensiline a protezione e confort dell'utenza.

Parallelamente si impone la verifica, l'adattamento o la nuova realizzazione di interventi di sicurezza legati all'utilizzo od alla presenza del servizio di trasporto pubblico quali:

- passaggi pedonali;
- attraversamenti pedonali non demarcati;
- illuminazione;
- visibilità;
- segnaletica stradale orizzontale e/o verticale;
- eventualmente opere di moderazione.

Fra gli interventi previsti si segnalano in particolare i seguenti, da annoverare tra i più significativi:

- Morbio inferiore: nuove fermate provvisorie "Centri commerciali"
- Mendrisio: adattamento della fermata/capolinea "Cantine di sotto"
- Mendrisio-Capolago: adattamento puntuale della fermata/capolinea "Stazione"
- Chiasso: impianto semaforico per permettere il transito dei bus lungo il tunnel via L. Favre

La pianificazione di questi interventi è già in atto e richiede un intervento coordinato da parte del Cantone, dei Comuni e delle imprese di trasporto. Gli interventi verranno eseguiti nel corso del 2015 per permettere l'esercizio della nuova rete bus a partire dal mese di dicembre 2015. Per il finanziamento degli stessi si farà capo a crediti relativi al Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, tra cui il credito richiesto tramite messaggio governativo n. 6253 del 18.8.2009.

Altri interventi più impegnativi e per i quali è previsto un contributo della Confederazione dal Fondo per il traffico negli agglomerati saranno realizzati negli anni successivi. Segnaliamo in questa sede quali esempi il nuovo terminale bus alla stazione di Chiasso, la

sistemazione definitiva della fermata presso i centri commerciali di Morbio Inferiore, la corsia del bus in accesso alla medesima zona e la sistemazione della fermata presso la stazione di Capolago-Riva San Vitale.

Attualmente è in corso la progettazione sulla base di crediti già stanziati dal Parlamento. Per la loro realizzazione saranno richieste le risorse necessarie tramite messaggio governativo specifico.

## **6 OSSERVAZIONI ALL'OPPOSIZIONE PRESENTATA DAL COMUNE DI BREGGIA**

Il Comune di Breggia ha presentato al Gran Consiglio opposizione alla nuova offerta di trasporto pubblico PAM2.

Vi presentiamo, nel quadro del presente messaggio, le nostre osservazioni ed il parere della CRTM e del Comune di Chiasso, che ha trasmesso la sua presa di posizione alla Segreteria del Gran Consiglio.

### **6.1 Opposizione del Comune**

#### **6.1.1 Richiesta**

Il Municipio di Breggia sostiene che la nuova offerta di trasporto pubblico presenta delle caratteristiche che determinerebbero un peggioramento significativo della situazione rispetto alla situazione attuale.

A sostegno della propria opposizione, il Municipio di Breggia elenca i seguenti motivi:

- il Comune non disporrà più di collegamenti diretti verso le stazioni ferroviarie di Chiasso e Mendrisio, con conseguente allungamento dei tempi di percorrenza e disincentivo all'utilizzo dei trasporti pubblici. Il Municipio di Breggia sostiene inoltre che questa sia l'unica situazione nel Cantone Ticino in cui una valle laterale non disponga di un collegamento diretto ad una stazione ferroviaria, con effetti negativi sul settore turistico locale.
- il Comune, nell'esame dell'offerta/punti, risulterebbe penalizzato da un "incrocio" di linee, tutte facenti capo al nuovo nodo di interscambio presso i Centri Commerciali di Morbio Inferiore. Il Municipio sostiene che nella frazione di Morbio Superiore nonostante un importante numero di fermate/interscambi, non vi sarebbe un effettivo miglioramento dei collegamenti. Inoltre la mancata presentazione di una griglia oraria non permetterebbe una valutazione più approfondita delle conseguenze della nuova offerta.
- il Comune richiama anche i contenuti della propria lettera del 23.04.2014 indirizzata alla CRTM, e alla relativa risposta del 18.11.2014 giunta dopo l'intimazione della decisione del CdS.

#### **6.1.2 Posizione del Consiglio di Stato**

Il processo di pianificazione della nuova rete di trasporto pubblico su gomma è confluito nel PAM2, che è stato posto in consultazione dal 16 febbraio al 16 marzo 2012. Al termine del periodo di consultazione, il Comune di Breggia non ha inoltrato osservazioni. Dopo questa consultazione è stato elaborato il concetto definitivo della nuova rete di trasporto pubblico.

La soluzione proposta nel PAM2 ha individuato nella fermata presso i centri commerciali di Morbio Inferiore un importante nodo di interscambio per diverse linee, dove si attestano o transitano le linee 2, 3, 7, 513, 514, 515 e 518. Questo permette da una parte di servire molto bene un importante generatore di traffico quale i centri commerciali di Morbio Inferiore, e dall'altra di incrementare le possibilità di mobilità tra più zone grazie all'interscambio tra le diverse linee bus.

Per quanto riguarda il servizio in territorio di Breggia, le linee 514 (Sagno) e 515 (Muggio), che si attestano al nodo di interscambio, avranno coincidenza snella sia verso Mendrisio sia verso Chiasso con la linea 2, che collega i due poli ogni mezzora passando appunto dai centri commerciali di Morbio Inferiore. Inoltre il nucleo di Morbio Superiore è servito anche dalla linea 513, che nel nodo di interscambio presso i centri commerciali ha coincidenze con la linea 518 verso Novazzano e Stabio e con la linea 7 verso Chiasso. È da considerare che già attualmente i passeggeri di Sagno diretti a Chiasso devono effettuare un interscambio, come pure quelli di Muggio diretti a Mendrisio.

Il punteggio<sup>2</sup> dell'offerta di trasporto riferito al territorio di Breggia risulta maggiore rispetto a quello della situazione attuale a seguito dell'incremento del numero di corse previsto sulle linee che servono il Comune. La linea 514 toccherà Sagno con 25 corse anziché 18, la linea 515 toccherà Muggio con 30 corse anziché 25. È pure previsto un maggior numero di corse sulle linee 516 e 521. Inoltre il nucleo di Morbio Superiore collega Chiasso con la nuova linea 512. Va inoltre sottolineato che la tratta tra Morbio Superiore e i centri commerciali di Morbio Inferiore sarà caratterizzata dal passaggio di tre linee (513, 514, 518) lungo lo stesso percorso, ma che transitano a orari differenti in modo da offrire una buona frequenza delle corse tra Morbio Superiore e Morbio Inferiore. In particolare la sovrapposizione delle linee 514 e 515 offre la possibilità di spostarsi tra Morbio Superiore e Morbio Inferiore ogni mezzora su tutto l'arco della giornata.

Rileviamo infine che la risoluzione governativa concernente l'intimazione della nuova offerta di trasporto pubblico ai Comuni indicava alla cifra 3 del dispositivo la possibilità, rivolgendosi alla Sezione della mobilità, di ottenere informazioni supplementari di dettaglio in merito anche ai singoli orari delle linee, facoltà di cui il Comune non ha ritenuto necessario avvalersi.

### **6.1.3 Parere della CRTM**

Con scritto del 29 gennaio 2015, la CRTM ha preso posizione sull'opposizione del Comune chiedendo il rigetto integrale dell'opposizione sulla scorta di motivazioni, i cui contenuti richiamano sostanzialmente quanto indicato da questo Consiglio nel capitolo precedente.

### **6.1.4 Parere del Comune di Chiasso**

Il Municipio rileva di aver espresso preavviso favorevole al progetto e ne chiede la conferma. Esso indica di comprendere le motivazioni avanzate dal Comune di Breggia, ma ribadisce la piena validità della nuova offerta di trasporto pubblico presentata nel quadro del presente messaggio, nel senso di una prevalenza dell'interesse generale su quello particolare.

---

<sup>2</sup> Valore utilizzato per la chiave di riparto dei costi e determinato in base alle fermate e al numero di corse giornaliere che vi transitano.

### **6.1.5 Proposta di decisione**

Per le motivazioni espresse precedentemente e considerati i pareri formulati dalla CRTM e dal Comune di Chiasso, si propone al Parlamento di respingere l'opposizione del Comune di Breggia e di approvare l'offerta di trasporto pubblico regionale così come qui presentata.

## **7 PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO**

### **7.1 Relazioni con il Piano Direttore**

La nuova offerta di trasporto pubblico su gomma del Mendrisiotto e Basso Ceresio risponde agli obiettivi pianificatori cantonali illustrati nella scheda R/M5 del Piano Direttore (ambito tematico Rete urbana e Mobilità – Agglomerato del Mendrisiotto) e concretizzati in particolare dalle misura 3.3 (Trasporti Pubblici: reti e nodi), in particolare:

- Nuovo concetto di trasporto pubblico per l'agglomerato
  - riorganizzazione e potenziamento delle linee di trasporto pubblico urbano in funzione degli insediamenti;
  - frequenze ogni 15 minuti sull'asse centrale Mendrisio-Coldrerio-Balerna-Chiasso;
  - allacciamento al sistema regionale TILO.

### **7.2 Relazioni con le Linee Direttive**

Il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico su gomma del Mendrisiotto e Basso Ceresio è coerente con le Linee Direttive 2012-2015 (Rapporto al Gran Consiglio sul terzo aggiornamento delle linee direttive e del Piano finanziario, febbraio 2015). In particolare, esso si inserisce nella scheda programmatica no. 29 "Territorio – Mobilità efficiente", il cui obiettivo è di garantire una mobilità integrata all'interno del Cantone e con l'esterno. Tra le misure per il miglioramento dei collegamenti interni figurano infatti anche l'attuazione delle misure prioritarie del Programma d'agglomerato di prima generazione del Mendrisiotto (misura f) ed i potenziamenti e miglioramenti mirati delle prestazioni dei servizi di trasporto pubblico su gomma in funzione dell'evoluzione della domanda e relativi adattamenti dell'infrastruttura e ammodernamenti del parco veicoli/materiale rotabile (cfr. in particolare misura h).

### **7.3 Relazioni con il Piano Finanziario**

Le spese di gestione della nuova offerta di trasporto pubblico su gomma del Mendrisiotto e Basso Ceresio vengono iscritte annualmente nel preventivo della Sezione della mobilità, alla voce di gestione corrente "Contributi alle imprese di trasporto".

Nel Piano Finanziario di gestione corrente 2012-2015 allegato alle Linee Direttive (terzo aggiornamento di febbraio 2015) è illustrata nel capitolo 2 "Commento alle voci di spesa ed ipotesi adottate" la gestione dei contributi a favore delle imprese di trasporto per i compiti in tendenza (cfr. pag. 193, paragrafo 22). I contributi per il presente progetto sono inseriti sotto i nuovi compiti decisi dal Consiglio di Stato ed inclusi nella tendenza a gestione corrente e figurano nella tabella 3, pag. 227.

## 8 CONCLUSIONI

Con il presente messaggio questo Consiglio sottopone all'approvazione del Gran Consiglio:

- i contenuti essenziali della nuova offerta di trasporto pubblico regionale ed urbana su gomma del Mendrisiotto e Basso Ceresio, postulata dal Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di seconda generazione (PAM2);
- i crediti necessari alla sua esecuzione;
- il rigetto dell'opposizione del Comune di Breggia.

La CRTM, in collaborazione con il Cantone, ha lavorato in modo determinato per allestire un progetto convincente ed efficace. Il servizio di trasporto pubblico costituisce uno dei punti di forza del Programma d'agglomerato e la sua attuazione risponde all'esigenza di attuare un servizio attrattivo, fattore importante per il miglioramento delle condizioni di mobilità nella regione, molto critiche a causa della saturazione delle arterie stradali provocata dal massiccio traffico individuale motorizzato. Il progetto adempie le premesse per un servizio confacente in grado di soddisfare una domanda potenzialmente elevata.

La nuova offerta rappresenta dunque una condizione indispensabile per perseguire l'obiettivo di incrementare il volume di utenti del trasporto pubblico e favorire quindi il contenimento del carico veicolare sulle strade, con effetti positivi sia per la qualità di vita all'interno dell'agglomerato che per l'ambiente in generale. Il successo della rete ferroviaria regionale TILO, che in meno di un decennio ha conosciuto un raddoppio dell'utenza e la continua ascesa delle vendite dei titoli di trasporto Arcobaleno, mostrano che un'offerta di trasporto pubblico adeguata in termini quantitativi (frequenze dei collegamenti) e qualitativi (puntualità dell'esercizio, veicoli moderni e confortevoli, interscambi snelli nei punti d'interconnessione, infrastrutture adeguate) riesce a dare un contributo di rilievo per la gestione della mobilità.

Sulla base delle considerazioni illustrate nel presente messaggio, vi invitiamo a voler dare il vostro consenso alle proposte formulate approvando il disegno di Decreto legislativo allegato.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Bertoli

Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

concernente l'approvazione della nuova offerta di trasporto pubblico sulle linee regionali e urbane d'importanza cantonale nel quadro del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di seconda generazione (PAM2)

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

- richiamate la legge sui trasporti pubblici (in seguito LTP) del 6 dicembre 1994 e la legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto del 12 marzo 1997;
- preso atto della pianificazione dei trasporti pubblici per la Regione del Mendrisiotto e Basso Ceresio elaborata dal Consiglio di Stato in collaborazione con la Commissione regionale dei trasporti e l'impresa interessata;
- visto il messaggio 25 marzo 2015 n. 7069 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

<sup>1</sup>È approvata la nuova offerta di trasporto pubblico regionale ed urbana su gomma del Mendrisiotto e Basso Ceresio postulata dal Programma d'agglomerato PAM2.

<sup>2</sup>Modifiche non sostanziali dell'offerta necessarie per adeguare le prestazioni all'evoluzione dell'utenza, dei costi e del sistema di trasporto, sono decise direttamente dal Consiglio di Stato dopo aver consultato la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) e per il suo tramite i Comuni interessati.

<sup>3</sup>I mandati di prestazione necessari all'attuazione della presente offerta sono stipulati dal Consiglio di Stato con l'impresa di trasporto interessata (art. 16 LTP).

### **Articolo 2**

<sup>1</sup>Le spese derivanti dalla partecipazione dello Stato ai costi di gestione non coperti della nuova offerta di trasporto pubblico sono a carico della gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità e sono iscritti annualmente nel Preventivo dello Stato.

### **Articolo 3**

<sup>1</sup>I costi di gestione non coperti per la nuova offerta di trasporto pubblico regionale del Mendrisiotto e Basso Ceresio postulata dal Programma d'agglomerato sono posti a carico di tutti i Comuni del Cantone nella misura stabilita secondo l'art. 30 cpv. 1 lett. a) LTP.

<sup>2</sup>La chiave di riparto tra i Comuni dell'offerta di trasporto pubblico regionale è calcolata annualmente dal Dipartimento del territorio.

<sup>3</sup>I costi di gestione non coperti per la nuova offerta di trasporto pubblico urbano del Mendrisiotto sono posti a carico dei Comuni nella misura stabilita dall'art. 30 cpv. 1 lett. b) LTP, secondo la chiave di riparto decisa dalla CRTM e indicata al capitolo 4 del Messaggio e che considera quali parametri di calcolo l'offerta (corse e fermate), la popolazione e l'indice di forza finanziaria comunale.

<sup>4</sup>La chiave di riparto tra i Comuni dell'offerta di trasporto pubblico urbano è aggiornata dalla CRTM.

<sup>5</sup>L'opposizione dell'11 dicembre 2014 del Comune di Breggia è respinta.

#### **Articolo 4**

Il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.