

Rapporto

numero	data	Dipartimento
7069 R	9 giugno 2015	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 25 marzo 2015 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)**

INDICE

1.	INTRODUZIONE	2
1.1	L'agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio	2
1.2	Situazione trasporto pubblico.....	2
1.3	Nuova rete autobus Mendrisiotto	3
2.	ITER PROCEDURALE	3
3.	OFFERTA	5
4.	COSTI, INTROITI E FINANZIAMENTO DELLE INDENNITÀ	7
4.1	Classificazione delle linee per il finanziamento da parte degli Enti pubblici	7
4.2	Offerta finanziaria, chiave di riparto e ripartizione dei costi non coperti	9
4.2.1	<i>Linee regionali secondo LTV e LTP</i>	9
4.2.2	<i>Linee urbane</i>	10
5.	INFRASTRUTTURE	11
6.	OPPOSIZIONE PRESENTATA DAL COMUNE DI BREGGIA	11
6.1	Opposizione	12
6.2	Parere del Consiglio di Stato	12
6.3	Parere della CRTM	13
6.4	Parere del Comune di Chiasso	13
6.5	Parere della Commissione della gestione e delle finanze	13
7.	CONCLUSIONE	13

* * * * *

1. INTRODUZIONE

1.1 L'agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio

All'interno di una superficie di 12'700 ettari, di cui 2'100 di insediamenti, l'agglomerato, composto da 20 Comuni, il cui elenco muta a seguito dei processi aggregativi in atto, conta 54'000 abitanti (16% della popolazione ticinese) e 35'000 addetti (20%). I posti di lavoro concernono prevalentemente l'industria; significativi sono pure i servizi e il commercio al dettaglio.

Esso confina con le provincie italiane di Como e Varese, collegate attraverso 12 valichi doganali e con l'enclave italiana di Campione d'Italia.

A nord confina con il lago Ceresio ed è collegato al resto del Cantone e della Svizzera unicamente attraverso il ponte diga di Melide sul quale corrono autostrada, ferrovia, strada cantonale, pista ciclabile e percorso pedonale.

Le relazioni con la vicina Italia sono determinate da un lato dal forte afflusso di lavoratori frontalieri (circa 16'000, 38% di quelli attivi in Ticino), dall'altro dal fatto che il Mendrisiotto costituisce una realtà molto piccola nella scala delle province lombarde.

1.2 Situazione trasporto pubblico

La rete di trasporto pubblico si basa sulla spina dorsale costituita dalla ferrovia che propone collegamenti a lunga percorrenza per Milano e verso il Nord delle Alpi a Chiasso o con trasbordo a Lugano.

La rete ferroviaria è di fronte a cambiamenti epocali con la messa in servizio della linea Mendrisio-Varese e delle nuove fermate Mendrisio San Martino e Stabio nel 2014, l'entrata in servizio della galleria AlpTransit San Gottardo nel 2016 e della galleria AlpTransit del Monte Ceneri nel 2019 (con possibile slittamento al 2010).

Nel 2004 è stato dato avvio in Ticino e in Lombardia al servizio ferroviario regionale TILO. Dopo una prima fase in cui le reti ticinesi e lombarde si incontravano alla frontiera, oggi i treni svizzeri proseguono fino a Como, Albate-Camerlata e, in parte, Milano.

La rispondenza del pubblico è molto positiva: la domanda sulla tratta Mendrisio-Lugano (6'500 passeggeri al giorno) è la più elevata del Cantone. I principali utenti sono pendolari e studenti, ma il servizio è molto usato anche per il tempo libero. Vi contribuiscono la buona qualità del servizio e la saturazione in cui versano diversi punti della rete stradale.

Negli ultimi cinque anni l'utenza sulle linee ferroviarie TILO ha conosciuto un impressionante aumento (+13-15% all'anno). Questa tendenza dovrebbe confermarsi anche nel prossimo futuro grazie alle nuove infrastrutture con il rischio di saturazione della rete e dei mezzi.

L'attuale rete bus è stata messa in esercizio negli anni '90 e ha poi beneficiato di puntuali adeguamenti. Gli insediamenti abitativi sono generalmente serviti dalla rete bus; risulta tuttavia un basso sfruttamento del potenziale e una bassa ripartizione modale nonostante un'offerta piuttosto intensa. I motivi vanno ricercati in diversi fattori: qualità dell'offerta (orari poco sistematici, deviazioni, mancanza di servizio serale, punti di interscambio e fermate inadeguate), struttura dell'insediamento (destinazioni fuori dagli assi principali, insediamenti poco densi, dislivelli), concorrenza del traffico individuale motorizzato e da ultimo un certo attaccamento culturale degli abitanti all'automobile. In molti comparti vi è un allacciamento di qualità sufficiente. D'altra parte la densità di popolazione in queste zone è molto bassa (<55 ab/ha), e spesso non giustificando dal profilo economico l'aumento delle corse.

1.3 Nuova rete autobus Mendrisiotto

Con il messaggio in esame il Consiglio di Stato sottopone al Parlamento la proposta di approvazione della nuova rete autobus del Mendrisiotto conformemente alla Legge sui trasporti pubblici (LTP).

La nuova rete è il frutto della pianificazione integrata dei trasporti avviata con il Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio e successivamente aggiornata e ampliata con il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di prima (PAM1) e seconda generazione (PAM2).

Negli scorsi anni numerosi sforzi sono già stati praticati sia dal Cantone che dai Comuni per migliorare la rete dei trasporti pubblici quale elemento fondamentale della mobilità sostenibile nella regione che più subisce le conseguenze negative del traffico stradale. Pensiamo in particolare alla rete TILO, con il potenziamento delle corse, il materiale rotabile moderno e la nuova fermata di Mendrisio San Martino ed alla Ferrovia Mendrisio-Varese, che per la parte svizzera è stata completata nei tempi previsti e già resa agibile per il servizio regionale.

La struttura attuale della rete autobus del Mendrisiotto - gestita da Autolinea Mendrisiense SA (AMSA) e Autopostale svizzera Regione Ticino (AT) - risale al 1993, quando fu attivata la prima riorganizzazione importante. Da allora vi sono stati alcuni aggiustamenti e miglioramenti puntuali; con i cambiamenti intervenuti nella nostra società, negli insediamenti sia residenziali che lavorativi e nel modo di spostarsi è ormai giunto il momento di un aggiornamento complessivo della rete, anche volto a meglio interfacciarsi con la rete TILO e FMV che vedranno l'attrattività ulteriormente accrescersi con l'apertura della galleria di base del San Gottardo (a fine 2016) e quella del Monte Ceneri (a fine 2019, ma con possibile slittamento al 2020).

La nuova offerta è stata elaborata dalla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) nel PAM2 in collaborazione con i Comuni e il Dipartimento del territorio ed è stata successivamente affinata per giungere al progetto presentato nel messaggio governativo.

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

2. ITER PROCEDURALE

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

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

della chiave di riparto dei costi non coperti delle linee urbane di importanza cantonale (linee 1 / 3 / 5 / 7 / 8).

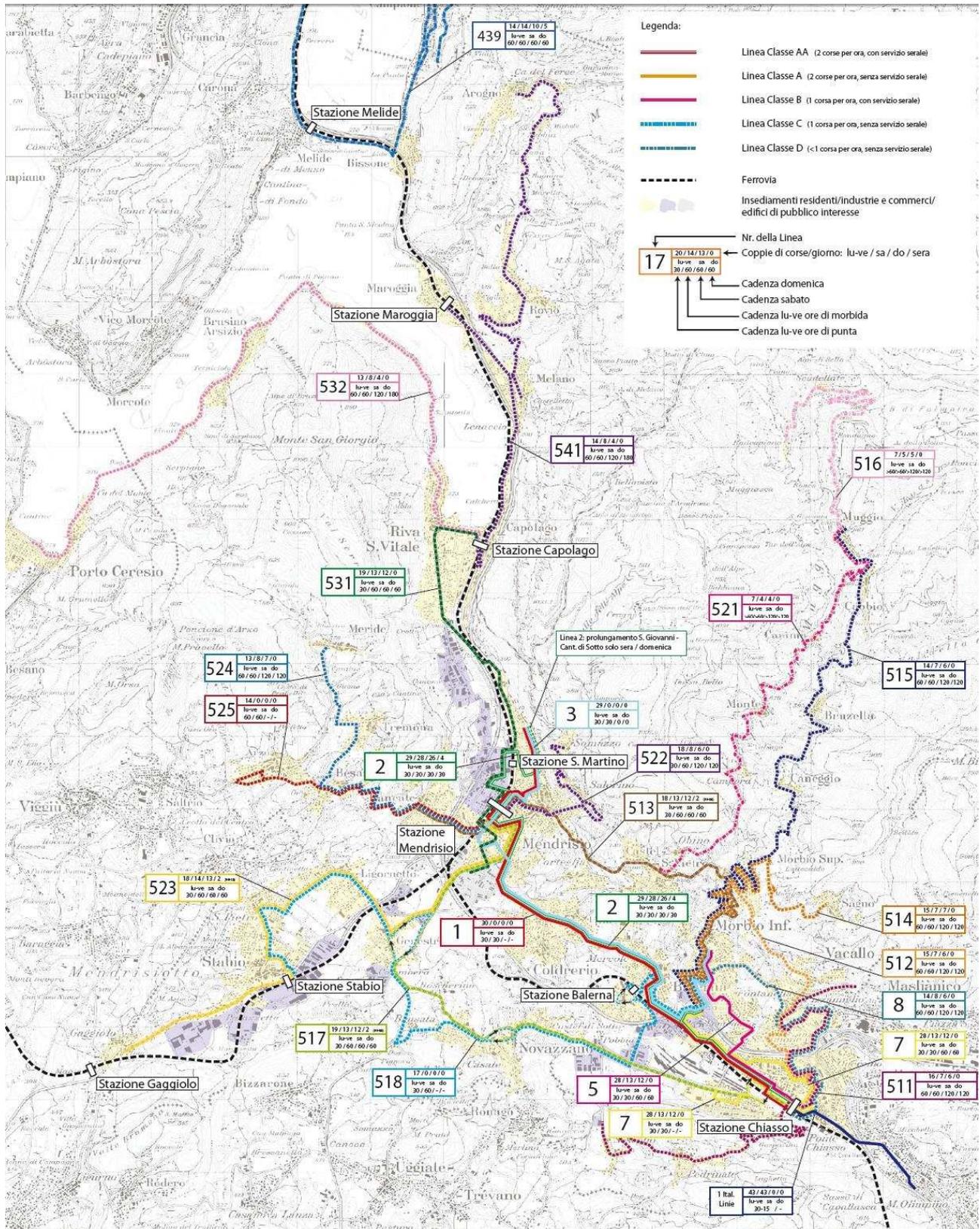
Conformemente all'art. 11 LTP, il Consiglio di Stato, con risoluzione dell'11 novembre 2014, ha adottato la nuova offerta di trasporto pubblico su gomma per le linee regionali ed urbane d'importanza cantonale e l'ha intimata a tutti i Comuni del Cantone.

Contro l'offerta di trasporto il Comune di Breggia ha presentato opposizione al Gran Consiglio con risoluzione municipale 1331/2014 dell'11 dicembre 2014.

In base all'art. 12 LTP il Gran Consiglio deve ora approvare l'offerta e decidere sull'opposizione del Comune di Breggia.

3. OFFERTA

La nuova offerta che si intende realizzare è illustrata nella figura seguente.



La tabella seguente elenca le linee della nuova rete.

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

Per maggiori dettagli sulle frequenze e l'arco di servizio delle singole linee si rimanda al capitolo 3.3 del messaggio.

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.

Le relazioni principali nel Basso Mendrisiotto confluiscono principalmente verso Chiasso, nella parte nord dell'agglomerato principalmente verso Mendrisio. Per le località situate 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).

La tariffa applicata è quella in vigore in tutto il Cantone della Comunità tariffale Arcobaleno.

4. COSTI, INTROITI E FINANZIAMENTO DELLE INDENNITÀ

Il messaggio governativo illustra nel dettaglio tutti 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. Vengono qui ripresi gli elementi essenziali

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 la LTV e la 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.	Linea	Linea regionale secondo LTV	Linea regionale sec. LTP	Linea urbane sec. LTP	Impresa di trasporto
1	Chiasso - Balerna - Coldrerio - Mendrisio			X	Autolinee Mendrisiense (AMSA)
2	Chiasso - Serfontana - Balerna - Mendrisio	X			
3	Morbio Inf. - Serfontana - Balerna - Mendrisio			X	
5	Chiasso - Morbio Inf.			X	
7	Pian Faloppia - Chiasso - Serfontana			X	
8	Serfontana - Vacallo - Chiasso			X	
511	Vacallo - Chiasso - Pedrinate - Seselegio	X			
512	Morbio Superiore - Vacallo - Chiasso		X		
513	Rancate - Mendrisio - Morbio Sup. - Morbio Inf. (Serfontana)	X			Auto Postale 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 - 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
Linee regionali LTV	51%	36.75%	12.25%	
Linee regionali LTP		75%	25%	
Linee urbane		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%. In base alle ultime informazioni fornite dall'Ufficio federale dei trasporti alla Sezione della mobilità, il Consiglio federale dovrebbe adottare l'Ordinanza a inizio autunno.

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

Gli importi si basano sulle offerte finanziarie delle imprese AT ed AMSA e sono oggetto di trattativa condotta dal Dipartimento del territorio (Sezione della mobilità) e le aziende stesse.

4.2.1 Linee regionali secondo LTV e LTP

Le offerte finanziarie di AT ed AMSA per le linee regionali LTV e LTP per il 2016 si presentano come segue.

In mio CHF	Linee LTV	Linee LTP	Totale
Costi totali	11.2	2.6	13.8
Introiti complessivi	3.5	0.2	3.7
Costo non coperto pianificato (indennità da versare all'azienda)	7.7	2.4	10.1

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
Linee LTV	51%	3.9	36.75%	2.8	12.25%	1.0	7.7
Linee LTP		--	75%	1.8	25%	0.6	2.4
Totale		3.9		4.6		1.6	10.1

L'onere complessivo a carico del Cantone per le linee regionali ammonta a 4.6 milioni di franchi e corrisponde quindi al credito necessario all'esecuzione dell'offerta di trasporto durante il primo anno d'esercizio della nuova rete. Attualmente l'onere a carico del Cantone è di circa 3.1 milioni di franchi. Con l'introduzione delle nuove linee LTV e LTP la maggior spesa pianificata ammonta a 1.5 milioni di franchi.

La ripartizione dei costi a carico dei Comuni è stabilita secondo la chiave di riparto applicata in tutto il Cantone per le linee regionali considerando 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.

Se l'aumento della partecipazione della Confederazione al 56% sarà confermato, ciò si tradurrà in un risparmio per il Cantone di circa 300'000 franchi e per i Comuni di circa 100'000 franchi.

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 allestita da AMSA.

In mio CHF	
Costi totali	4.19
Introiti complessivi	1.09
Costo non coperto pianificato (indennità da versare all'azienda da parte di Cantone e Comuni)	3.10
di cui:	
- 50% a carico del Cantone	1.55
- 50% a carico dei Comuni	1.55

L'onere complessivo a carico del Cantone pianificato per l'attuazione delle linee urbane ammonta a 1.55 milioni di franchi 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.

Con lettera del 30 giugno 2014, la CRTM ha comunicato al Dipartimento del territorio la chiave di riparto dei costi non coperti a Carico dei Comuni delle linee urbane di importanza cantonale concordata con i Comuni interessati (Balerna, Chiasso, Coldrerio, Mendrisio, Morbio Inferiore, Vacallo).

Applicando la chiave all'importo complessivo di 1.55 milioni di franchi, per il primo anno di esercizio i costi saranno i seguenti.

In CHF	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
Partecipazione	301'400	475'300	164'300	397'600	145'600	65'800

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.

Rimandiamo al capitolo 5 del messaggio per maggiori dettagli.

La progettazione di questi interventi è già in atto in modo coordinato tra Dipartimento del territorio, Comuni e imprese di trasporto. Gli interventi verranno eseguiti nei prossimi mesi e saranno finanziati facendo 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 agosto 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. Attualmente è in corso la progettazione sulla base di crediti già stanziati. Per la loro realizzazione il Consiglio di Stato richiederà le risorse necessarie tramite messaggio governativo specifico.

6. OPPOSIZIONE PRESENTATA DAL COMUNE DI BREGGIA

Il Comune di Breggia ha presentato al Gran Consiglio opposizione alla nuova offerta di trasporto pubblico PAM2 sostenendo che la nuova offerta rappresenterebbe un peggioramento significativo della situazione rispetto alla situazione attuale.

Sull'opposizione, tra gli enti sollecitati dai Servizi del Gran Consiglio, hanno preso posizione il Consiglio di Stato, la CRTM e il Municipio di Chiasso.

6.1 Opposizione

A sostegno della propria opposizione, il Municipio di Breggia ha portato i seguenti argomenti:

- 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 a 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 Consiglio di Stato.

Il Municipio non ha avanzato proposte concrete di modifica dell'offerta.

6.2 Parere del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato rileva come il Comune di Breggia sia stato coinvolto durante l'iter di pianificazione e affinamento della nuova rete di trasporto.

Le basi della nuova rete sono state definite nel PAM2 che era stato posto in consultazione intermedia dal 16 febbraio al 16 marzo 2012. In quell'occasione il Comune non si era espresso.

In merito al presunto peggioramento complessivo dell'offerta, il Consiglio di Stato illustra come la nuova rete abbia previsto un importante nodo di interscambio presso i centri commerciali di Morbio Inferiore (Serfontana) per diverse linee, dove si attestano o transitano ben sette linee allo scopo di servire molto bene un importante generatore di traffico quale i centri commerciali e di incrementare le possibilità di mobilità tra più zone grazie all'interscambio tra le diverse linee.

Inoltre nel messaggio esso indica come le linee al servizio del territorio di Breggia (512, 513, 514, 515, 516 e 521), pur non offrendo collegamento diretto a Mendrisio e Chiasso, offriranno complessivamente un aumento delle corse e buone coincidenze con altre linee a destinazione dei due centri urbani.

In merito alla censura di informazione carente (secondo il Municipio non sarebbe stata disponibile una griglia oraria con i dettagli di tutte le corse), il Consiglio di Stato richiama la risoluzione governativa concernente l'intimazione della nuova offerta di trasporto pubblico ai Comuni, che indicava espressamente la possibilità di ottenere informazioni supplementari di dettaglio in merito anche ai singoli orari delle linee rivolgendosi alla Sezione della mobilità, facoltà di cui il Comune non si è avvalso.

Il Consiglio di Stato propone quindi di rigettare l'opposizione e confermare l'offerta di trasporto pubblico come presentata dalla CRTM e approvata dal collegio governativo stesso.

6.3 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 sono sostanzialmente analoghi al parere del Consiglio di Stato.

6.4 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 sostenendo che la priorità vada all'interesse generale rispetto a quello particolare.

6.5 Parere della Commissione della gestione e delle finanze

La Commissione richiama il lungo e impegnativo iter che sta alla base dell'allestimento di un'offerta di trasporto pubblico e ha preso atto delle diverse tappe che hanno portato al progetto presentato dal Consiglio di Stato.

La preoccupazione del Municipio di Breggia di disporre di un servizio diretto verso le stazioni ferroviarie dei due centri urbani del Mendrisiotto è fondamentalmente condivisibile.

Tuttavia la Commissione ha preso in considerazione i seguenti aspetti:

- l'impostazione della nuova rete è coerente e basata su principi e obiettivi validi;
- complessivamente anche la popolazione del Comune di Breggia potrà approfittare dei miglioramenti portati dalla nuova rete grazie ad una maggiore offerta di corse, che compensano la necessità per l'utente di cambiare mezzo a Morbio;
- il Comune non ha preso posizione durante tutto l'iter di sviluppo del progetto se non al momento dell'intimazione;
- il progetto di offerta è condiviso da tutti i Comuni e gode del sostegno politico della CRTM e del Consiglio di Stato;
- una modifica del progetto di offerta comporterebbe inevitabilmente lo slittamento della sua introduzione di almeno un anno per la necessità di rivedere il piano degli orari.

Per queste ragioni la Commissione propone di rigettare l'opposizione e approvare la nuova offerta di trasporto pubblico come presentata nel messaggio governativo.

Nel contempo la Commissione invita il Consiglio di Stato a monitorare attentamente gli effetti della nuova offerta di trasporto e ad apporre eventuali modifiche non sostanziali sulla base dell'esperienze che verrà raccolta dopo i primi anni di esercizio.

7 CONCLUSIONE

La regione del Mendrisiotto soffre notoriamente delle conseguenze negative del traffico automobilistico sia di transito sia originato dagli insediamenti residenziali, produttivi e di svago presenti in tutto il Distretto.

La tematica della mobilità va affrontata su più piani e a più livelli; uno dei principali assi di intervento è costituito dal miglioramento delle alternative all'uso dell'automobile, in primis quindi della rete dei trasporti pubblici.

Dopo i notevoli miglioramenti attuati sulla rete TILO e in attesa della realizzazione completa della Ferrovia Mendrisio-Varese, risulta oggi fondamentale realizzare il potenziamento e la riorganizzazione della rete di trasporto urbano e regionale su gomma.

Il progetto allestito nell'ambito del Programma d'agglomerato e presentato nel messaggio governativo e raccoglie il consenso della Commissione della gestione e delle finanze, che invita quindi il Gran Consiglio ad approvare il Decreto legislativo annesso al messaggio n. 7069.

Per la Commissione gestione e finanze:

Daniele Caverzasio e Matteo Quadranti, relatori

Bacchetta-Cattori - Badasci - Caprara -

Chiesa - Dadò - De Rosa - Farinelli -

Garobbio - Gianora - Guerra -

Kandemir Bordoli - Lurati S. - Pini