

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5761 R	16 maggio 2006	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 7 marzo 2006 concernente l'approvazione della nuova
linea di trasporto pubblico di importanza cantonale del Basso
Mendrisiotto postulata dal Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto
e del Basso Ceresio e la concessione di un credito di fr. 400'000.- per
interventi infrastrutturali e per lo sviluppo di ulteriori misure previste
dal Piano**

1. INTRODUZIONE

Nel Mendrisiotto, a partire dal 1993, il settore dei trasporti pubblici è stato oggetto di una profonda ristrutturazione. Gli interventi hanno comportato un adattamento delle linee alle nuove esigenze, una ridefinizione delle fermate, la creazione di nodi orari e punti d'interscambio (coincidenze), l'introduzione dell'orario cadenzato generalizzato e un aumento delle frequenze. Quest'ultimo ha toccato in particolare il contesto urbano e i servizi dell'Autolinea Mendrisiense (AMSA). I buoni risultati ottenuti hanno favorito la ricerca di soluzioni per razionalizzare e migliorare ulteriormente i servizi. Il Messaggio licenziato dal Governo propone, sulla strada tracciata dal Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM) in materia di mobilità, un ulteriore potenziamento mirato del trasporto pubblico in ambito urbano.

Grazie allo stanziamento di un credito di 400'000 franchi verranno effettuati gli interventi infrastrutturali necessari alla realizzazione della nuova linea circolare di trasporto del Basso Mendrisiotto e saranno allestiti gli studi di programmazione per lo sviluppo delle misure previste dal PTM .

2. IL MESSAGGIO

Con questo messaggio il CDS propone un'ulteriore tappa, perseguendo gli indirizzi di gestione della mobilità postulati a medio e lungo termine dal PTM.

Il PTM è composto da 6 gruppi funzionali che sono realizzabili in modo indipendente l'uno dall'altro e che hanno già parzialmente fatto oggetto di concessioni di credito da parte del Gran Consiglio (messaggio n. 5316).

Riportiamo di seguito la tabella di pagina 3 del messaggio in esame che illustra bene lo stato dei crediti al 31 dicembre 2005:

GF	Utilizzo 31.12.2005	Totale impegnato	Credito	Residuo
Coordinamento	97'325	195'000	840'000	645'000
3 Svincolo A2	21'520	110'000	430'000	320'000
4 Interv. Chiasso	107'464	127'464	700'000	572'536
6 Genestrerio	0.0	0.0	70'000	70'000
Totale	226'309	432'464	2'040'000	1'607'536

Per quanto riguarda lo stato dei gruppi funzionali rimandiamo alla tabella di pagina 4 del messaggio.

Il PTM ha messo in evidenza la necessità di potenziare il trasporto pubblico su gomma in ambito urbano, sia per meglio soddisfare l'elevata domanda di mobilità interna, sia per valorizzare i collegamenti ferroviari con le altre località del Cantone grazie al miglioramento delle coincidenze fra i vari vettori.

La rete dei trasporti pubblici, oltre che garantire una mobilità di base (anche a livello transfrontaliero), contribuisce al raggiungimento degli obiettivi in ambito di organizzazione territoriale e di salvaguardia ambientale.

Con l'approvazione di questo messaggio verranno realizzati:

- gli adattamenti delle infrastrutture stradali necessari all'attuazione della nuova linea circolare (costo 100'000.--);
- implementata la nuova linea di trasporto i cui costi gestionali saranno a carico del cantone in ragione del 50% (si prevedono 401'786 .--);
- allestito il " Piano dello stazionamento nelle zone centrali (costo 150'000.--);
- finanziata la gestione dei progetti di mobilità assegnata alla CRTM (costo 150'000.--).

Il messaggio propone pure di respingere l'opposizione del comune di Chiasso che non contesta l'introduzione della nuova linea circolare ma asserisce di non avere i fondi necessari per partecipare al finanziamento dei costi di gestione.

Su questo ricorso si è chinata la commissione delle petizioni e dei ricorsi che ha redatto un suo rapporto che viene integrato al presente rapporto e che verrà discusso congiuntamente in Gran Consiglio.

2. LA NUOVA LINEA CIRCOLARE DI TRASPORTO DEL BASSO MENDRISIOTTO

La nuova linea di trasporto pubblico ha quale obiettivo di collegare le zone residenziali dei Comuni interessati, attualmente servite in maniera insufficiente dal trasporto pubblico.

Il percorso della linea tocca: Chiasso (Via Bossi, Stazione FFS, zona Crocione), Balerna Piazza, Morbio Posta, Vacallo Piazza, Vacallo Roggiana, Chiasso. (Vedi anche cartina allegata, allegato 1).

Il servizio è svolto in senso orario e antiorario; le fasce di circolazione sono lunedì-sabato feriali dalle 06.45 alle 18.55, con servizio serale venerdì-sabato ("flexibus"). La frequenza del servizio prevede la cadenza di 30' nei giorni lunedì-sabato feriali oppure di 60' a seconda delle fasce orarie. **La nuova linea circolare sarà avviata per un periodo sperimentale di tre anni, alla fine del quale verrà presa una decisione definitiva sulla base dei risultati ottenuti.**

L'onere totale della nuova linea ammonta a 0.8 milioni di franchi ed è ripartito, conformemente alla Legge federale sul trasporto pubblico, in parti uguali tra Cantone e Comuni.

L'attuazione del servizio comporta l'adattamento delle infrastrutture stradali allo scopo di consentire l'attrezzatura delle fermate; permettere un agevole accesso alle fermate; e adattare la segnaletica.

La spesa lorda per questi lavori ammonta a circa 100'000 franchi.

3. OPPOSIZIONE DEL COMUNE DI CHIASSO

Come detto viene trattata con rapporto separato dalla commissione delle petizioni e dei ricorsi.

Ci limitiamo ad alcune osservazioni, in sintonia con la Commissione petizioni e ricorsi e con il suo rapporto che alleghiamo e che è parte integrante di questo rapporto:

Chiasso non contesta il progetto della nuova linea di trasporto. L'opposizione verte unicamente sulle conseguenze finanziarie della realizzazione della nuova linea, ed in particolare sull'accollamento di una quota parte di spesa al Comune. Chiasso asserisce di non disporre - a breve - delle risorse finanziarie necessarie a far fronte alla spesa, mentre potrebbe reperirle nel contesto del progetto di fusione in atto con i Comuni di Morbio Inferiore e Vacallo. Chiasso spera di poter far rientrare questa spesa tra quelle finanziate dal Cantone nell'ambito della fusione prospettata.

Ciò non sarà verosimilmente possibile per non creare una differenza tra la fusione di Lugano e quella non ancora sicura di Chiasso. Segnaliamo infatti l'articolo 11 del DL relativo al messaggio 5372 del 18 marzo 2003 concernente l'aggregazione dei Comuni di Cureggia, Davesco-Soragno, Gandria, Lugano, Pambio-Noranco, Pazzallo, Pregassona e Viganello in un unico Comune denominato COMUNE DI LUGANO, per quanto riguarda il finanziamento del trasporto pubblico:

Articolo 11

Il sussidio cantonale a beneficio delle linee esterne al traffico urbano facenti parte del comprensorio TPL SA sarà mantenuto in ragione dell'attuale aliquota del 50%. In tal senso è già stata presentata una proposta di revisione della Legge sui trasporti pubblici.

Vi sono pure delle perplessità in seno al municipio riguardo al passaggio dei bus su Corso S. Gottardo. Va detto che nel piano direttore si menziona questo passaggio e che il comune non ha opposto ricorso su questo aspetto. La commissione ritiene comunque che le sensibilità dell'autorità comunale a questo riguardo vadano debitamente considerate. Per questo motivo ritiene che il passaggio del mezzo pubblico su corso S. Gottardo vada concordato con il municipio di Chiasso. Al riguardo si segnala che il Cantone ha già provveduto a studiare una variante di percorso.(vedi cartina allegato 1)

4. GLI STUDI DI PROGRAMMAZIONE

I restanti 300'000 fr. oggetto del presente Messaggio serviranno innanzitutto ad allestire un "Piano dello stazionamento nelle zone centrali" (PSCZ), destinato ad approfondire le questioni relative al numero dei posteggi pubblici, ai nodi intermodali e alla politica della gestione dei posteggi.

La regolazione dello stazionamento dei veicoli privati costituisce, infatti, un elemento chiave nella gestione della mobilità, poiché permette di gestire il traffico motorizzato nelle

aree maggiormente sensibili. Anche nell'ambito del PTM sono stati proposti gli indirizzi della politica dello stazionamento comune a tutto il comprensorio.

Il PSCZ dovrà quindi contribuire al raggiungimento degli obiettivi di ordine territoriale e ambientale definiti dal PD ed essere coerente con le misure del PRAM.

La sua elaborazione verrà affidata alla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM), che sarà accompagnata in questo compito dalla Sezione della mobilità e dai Comuni interessati. L'onere complessivo per l'allestimento del PSCZ ammonta a 150'000 fr. e viene assunto dal Cantone, in quanto studio di base del PTM.

In secondo luogo, verrà stanziato alla CRTM un contributo di 150'000 fr., destinato ad assicurare la gestione dei progetti di mobilità attraverso una collaborazione esterna. La CRTM accompagnerà gli studi di approfondimento e le progettazioni delle opere di PTM e assicurerà il coinvolgimento dei Comuni interessati. Inoltre, elaborerà e coordinerà gli studi di approfondimento relativi allo stazionamento, alla mobilità lenta e al trasporto pubblico transfrontaliero. La gestione di questi molteplici compiti e l'indispensabile coordinamento dei relativi mandati, saranno affidati a una persona qualificata, incaricata per un periodo di tre anni.

5. CONCLUSIONI

La Commissione propone di accettare lo stanziamento dei crediti proposti e il relativo decreto legislativo, che sono d'altronde coerenti con le Linee direttive e il Piano finanziario.

Ritiene che la nuova linea di trasporto pubblico costituisca l'adeguata risposta alla crescente domanda di mobilità all'interno dell'agglomerato e permetterà di realizzare uno degli obiettivi del PTM.

Il PTM ha messo in evidenza la necessità di potenziare il trasporto pubblico su gomma in ambito urbano, sia per meglio soddisfare l'elevata domanda di mobilità interna, sia per valorizzare i collegamenti ferroviari con le altre località del Cantone grazie al miglioramento delle coincidenze fra i vari vettori.

La rete dei trasporti pubblici, oltre che garantire una mobilità di base (anche a livello transfrontaliero), contribuisce al raggiungimento degli obiettivi in ambito di organizzazione territoriale e di salvaguardia ambientale.

La Commissione, preso atto del periodo di prova di tre anni della linea di trasporto, chiede di essere compiutamente informata dei risultati di questo periodo sperimentale prima di procedere all'introduzione definitiva.

Vengono allegate al rapporto delle lastrine riassuntive per facilitarne la consultazione.

Per la Commissione gestione e finanze:

Fiorenzo Robbiani, relatore

Arn - Beltraminelli - Bignasca - Bonoli -

Carobbio Guscelli - Croce - Dell'Ambrogio -

Ferrari M. - Foletti - Ghisletta R. - Lombardi -

Merlini - Pinoja - Righinetti

Allegati: citati