

Rapporto

numero

6664 R

Concerne

data

23 ottobre 2012

Dipartimento

TERRITORIO

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 3 luglio 2012 concernente la concessione di un credito
lordo di 9.17 milioni di franchi per la realizzazione della nuova fermata
ferroviaria di Mendrisio-S. Martino, quale elemento del sistema
ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), nell'ambito del
Programma d'agglomerato del Mendrisiotto**

1. INTRODUZIONE

Lo sviluppo del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), iniziato quasi una decina di anni fa, sta proseguendo con la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Lugano/Chiasso-Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV). L'apertura di questo importante tassello della rete TILO è prevista nel 2014.

Il Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM), nel capitolo settoriale riguardante la mobilità pubblica del 2002, aveva sviluppato il concetto d'intervento per fornire le indicazioni generali per la pianificazione, l'organizzazione e l'assetto delle strutture annesse alle stazioni ferroviarie, ciò allo scopo di migliorare la raggiungibilità, la fruibilità, l'efficienza e l'attrattività del trasporto pubblico sia su ferrovia sia su gomma. Il nuovo collegamento ferroviario tra Lugano/Chiasso-Mendrisio e Varese è di fondamentale importanza nell'ambito della strategia cantonale di gestione della mobilità; di conseguenza l'ubicazione delle nuove fermate ferroviarie TILO riveste un'importanza particolare. Ricordiamo che la realizzazione di quella di Stabio è contenuta nel messaggio n. 5902 del 13 marzo 2007.

Mal si comprende a questo proposito l'annuncio da parte del Consiglio federale dell'elaborazione di una bozza di ordinanza messa in consultazione dall'Esecutivo federale riguardante il mantenimento delle linee regionali su rotaia. Un fulmine a ciel sereno che lascia perplessi non solo gli addetti ai lavori.

Pensare di trasferire anche solo parte del traffico su rotaia su gomma per un Cantone come il nostro significherebbe vanificare anni di pianificazione e di investimenti atti a garantire un servizio pubblico efficiente.

La morfologia del nostro territorio come pure la prossimità con l'Italia mette a dura prova quotidianamente la fluidità della rete viaria e la pazienza della nostra popolazione, con il rischio di vanificare gli sforzi che diversi enti pubblici stanno facendo per la tutela dell'ambiente.

A più riprese negli ultimi anni il nostro Cantone ha dimostrato di credere nel servizio su rotaia, e il credito che ci apprestiamo ad esaminare di oggi ne è un'ulteriore conferma.

L'invito al nostro Consiglio di Stato a mettere in campo tutte le forze necessarie onde scongiurare già sul nascere anche solo eventuali riflessioni che possano minare la garanzia di un servizio pubblico su rotaia efficiente.

Ritornando al messaggio è utile ricordare che il PTM prevede inoltre un potenziamento dell'offerta dei servizi su gomma che punta a una circolazione più fluida dei mezzi, all'estensione delle fasce orarie di servizio e a un servizio più capillare. La rete dei trasporti pubblici, oltre che garantire una mobilità di base (anche a livello transfrontaliero), deve anche contribuire al raggiungimento degli obiettivi in ambito di organizzazione territoriale e di salvaguardia ambientale rendendo il trasporto pubblico più concorrenziale. È in fase di elaborazione il nuovo concetto del trasporto pubblico su gomma del comprensorio della CRTM che dovrà entrare in vigore forzatamente a tappe sulla base dei nuovi orari ferroviario legati dapprima all'apertura della FMV e in seguito ad AlpTransit.

La fermata San Martino/Mendrisio rientra per programmi per l'evoluzione nell'offerta TILO a corto e medio termine.

2. MOTIVO DELLA FERMATA TILO S. MARTINO

La nuova fermata TILO di San Martino/Mendrisio si trova in un'area urbanizzata dove sono già attualmente presenti diverse attività produttive con contenuti industriali, artigianali e commerciali nonché un'area a carattere residenziale ad est della fermata.

Il potenziale massimo a saturazione del PR di 4'900 residenti e ca. 3'300 posti di lavoro giustificano la nuova fermata supportata da una previsione di 1'100 movimenti di passeggeri al giorno scaturiti dal modello cantonale.

La fermata è posta lungo l'asse ferroviario TILO tra le fermate esistenti di Mendrisio e Capolago.

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

La nuova fermata sarà dotata di 2 marciapiedi laterali della lunghezza di ml 220 per permettere la sosta di convogli di 2 treni FLIRT a 6 vagoni ciascuno secondo gli standard delle nuove fermate TILO.

Essa è situata a sud di via Viganlunga e sarà collegata adeguatamente tramite 2 rampe di accesso sia alla via citata sia via Penate.

Le rampe di accesso e i marciapiede ai binari saranno parzialmente coperti da pensile sotto le quali verranno realizzate lungo le banchine le sale d'attesa.

Un P+R di almeno 150 posti auto riservati agli utenti che accedono alla fermata TILO con l'automobile è inserito all'interno dell'autosilo pubblico pianificato a PR dal comune di Mendrisio. La fermata TILO sarà collegata all'autosilo tramite passerella.

È previsto un B+R per 28 biciclette ubicato in prossimità dell'accesso di via Viganlunga.

4. COORDINAZIONE DEI LAVORI

Il passaggio degli utenti da un binario all'altro avverrà tramite un sottopasso pedonale lungo via Penate. Quest'ultimo è in fase di realizzazione nell'ambito della ristrutturazione e di ampliamento dell'esistente sottopasso contemplato nel Gruppo funzionale 3 (GF3) come già indicato nel messaggio n. 6253 del 18 agosto 2009.

5. TEMPISTICA

L'Ufficio federale dei trasporti ha approvato il progetto della fermata TILO S. Martino il 20 settembre 2012.

L'entrata in funzione della fermata è auspicata per il cambiamento d'orario del dicembre 2013 e non è vincolata alla completazione della FMV.

Rimane quindi tutto il 2013 per la realizzazione dell'opera.

6. PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DI 1. GENERAZIONE PAM1

La nuova fermata era stata inserita nel Programma di agglomerato di 1. generazione PAM1, misura 5.

Essa è stata cofinanziata dalla Confederazione, assieme ad altre opere regionali, con un contributo del 35% per un importo massimo di 2.28 milioni di fr. (preventivo ottobre 2005, IVA e rincarì esclusi). La partecipazione finanziaria della Confederazione attualizzata ammonta ora a ca. 2.58 milioni di fr.

7. FINANZIAMENTO

L'investimento complessivo per la realizzazione della fermata ammonta a 9.17 milioni di fr. (esclusi progetti di massima e definitivo).

Le quote a carico di ogni contribuente sono:

FFS	CHF	0.04	
Confederazione	CHF	2.58	(PAM1)
Comune di Mendrisio	CHF	1.00	
CRTM	<u>CHF</u>	<u>1.54</u>	
Totale	<u>CHF</u>	<u>5.16</u>	

Le FFS hanno già dedotto la sua quota parte dagli onori di progettazione da loro sostenuti pari a 0.04 milioni di fr.

L'onere netto a carico del Cantone ammonta a **4.05 milioni di fr.** (9.17 - 2.58 - 1.0 - 1.54).

8. CONCLUSIONI

La Commissione della gestione e delle finanze, invitando nuovamente il Consiglio di Stato a vigilare sugli sviluppi della paventata ordinanza federale, sostiene la fermata TILO San Martino a Mendrisio quale elemento importante del trasporto pubblico su ferrovia per migliorare la qualità e incrementare gli spostamenti sostenibili anche per il settore produttivo ed invita il Gran Consiglio ad accordare il credito lordo di 9.17 milioni di fr., approvando il presente rapporto unitamente al messaggio n. 6664 del 3 luglio 2012 con il relativo decreto legislativo.

Per la Commissione gestione e finanze:

Corrado Solcà, relatore
Bacchetta-Cattori - Badasci - Barra -
Brivio - Caimi - Dadò - Foletti -
Gianora - Guidicelli - Kandemir Bordoli -
Lurati S. - Mariolini - Vitta