

Il Consiglio di Stato

Signori
Matteo Pronzini e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interpellanza n. 2032 del 30 agosto 2020

«Fermate treni IC a Chiasso e Mendrisio: un penoso esempio del teatrino dei partiti di governo! Alla faccia dell'emergenza climatica e del sostegno al trasporto pubblico»

Signori deputati,

rispondiamo ai vostri quesiti come segue.

- 1. Per quali ragioni nell'accordo con le FFS del 2009 e nel programma Infrastruttura Ferroviaria 2035 il governo cantonale ha deciso di rinunciare alle fermate dei treni IC a Mendrisio e Chiasso?**

Premessa

Il traffico ferroviario a lunga distanza (TLD) sull'asse del San Gottardo (nazionale InterCity/IC e internazionale EuroCity/EC) fa parte del "traffico di mercato" che deve autofinanziarsi. Questi servizi non beneficiano d'indennità per eventuali costi non coperti da parte degli enti pubblici, contrariamente ad altre prestazioni del trasporto pubblico di linea quali le linee S-Bahn TILO o i bus regionali e urbani.

Nell'ambito del TLD la responsabilità per la definizione delle prestazioni compete pertanto alle FFS, nel rispetto delle condizioni definite nella concessione rilasciata dalla Confederazione.

Accordo del 2009 – fermata EC a Chiasso

Fino al 2008 FFS e Trenitalia offrivano treni EC cadenzati ogni ora tra Zurigo/Basilea e Milano, di cui 4 coppie "CIS" più veloci con materiale ETR 470 (i "pendolini" della Cisalpino SA).

Tutti i treni EC effettuavano le fermate di Bellinzona, Lugano e Chiasso, salvo i treni "CIS" che a Chiasso facevano una sosta per ragioni tecniche (cambio della corrente e dei sistemi di sicurezza) senza possibilità di salita/discesa per i viaggiatori.

Con l'orario 2009 il TLD internazionale tra la Svizzera e Milano sull'asse del Gottardo prevedeva esclusivamente treni "CIS" con la conseguente soppressione della fermata commerciale di Chiasso.

A fronte della necessità della fermata tecnica, della scarsa qualità del servizio (ritardi e soppressioni) e delle proteste in Ticino (Commissione regionale dei trasporti, Comuni del Basso Mendrisiotto, raccolta firme), nel 2009 il Cantone, tramite il Dipartimento del territorio, non ha accettato che non vi fosse più la fermata EC di Chiasso.

La sottoscrizione dell'accordo nel 2009 ha permesso di reintrodurre la fermata commerciale di Chiasso fino al momento in cui diventasse possibile dal profilo tecnico transitare senza più fermarsi al confine (cosiddetta "transizione dinamica").

Dall'orario 2010 la fermata di Chiasso è stata ripristinata per tutti i treni internazionali.

Negli anni successivi, i convogli "Cisalpino" sono stati eliminati e sostituiti con materiali più affidabili. La fermata a Chiasso è stata mantenuta per tutte le corse internazionali (Zurigo/Basilea–Milano), che tuttavia negli anni sono state ridotte e in genere circolano solo ogni 2 ore. La stabilità dell'orario e la qualità del servizio sono migliorate ma non sono comunque completamente soddisfacenti.

Fermate IC a Mendrisio e Chiasso

Fino al 2008 l'offerta internazionale (EC/CIS) era completa e a cadenza oraria. Durante il giorno non esisteva un'offerta TLD nazionale. L'offerta InterCity (IC) si limitava infatti alle fasce orarie non coperte da EC/CIS (primi collegamenti del mattino in partenza da Chiasso verso nord e ultimi collegamenti della sera in arrivo da nord).

Solo alcuni di questi treni IC effettuavano anche la fermata di Mendrisio che negli anni è stata inserita per tutti i collegamenti IC della mattina e della sera. Da allora, l'offerta IC è stata ampliata con treni di principio cadenzati ogni ora tra il nord delle Alpi e Lugano (capolinea). L'offerta IC da/per Mendrisio e Chiasso è invece rimasta invariata e quindi limitata alle fasce orarie marginali (mattina/sera).

Con l'orario 2021 le corse IC da/per Mendrisio e Chiasso verranno ridotte.

Programma strategico di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF)

La competenza per lo sviluppo della rete ferroviaria è della Confederazione, che tiene conto dei piani di offerta delle FFS per quanto concerne il TLD e il traffico merci e dei Cantoni per quel che riguarda il traffico regionale viaggiatori (TRV), le cui prestazioni sono ordinate congiuntamente dai Cantoni e dalla Confederazione.

La pianificazione da parte di FFS prevede per il 2025 una linea EC con treni a cadenza oraria Zurigo/Basilea–Milano e fermate a Bellinzona e Lugano e una linea IC con treni a cadenza oraria Zurigo/Basilea–Lugano e fermata a Bellinzona. Sulla linea IC sono previste alcune corse da Chiasso con fermata a Mendrisio la mattina verso nord e viceversa la sera.

Il Dipartimento del territorio ha richiesto in più occasioni una revisione di questa pianificazione, proponendo che il capolinea venga spostato a Chiasso (o, in subordine, a Mendrisio), dando così lo sbocco naturale della linea IC a Chiasso:

- nel contesto del PROSSIF fasi di ampliamento 2025 e 2035 (nel 2014 e nel 2017),

4760

- nella presa di posizione sulla consultazione sulla guida “Principi e criteri sul traffico a lunga distanza” (nel 2017),
- nella presa di posizione sulla consultazione in merito all'assegnazione della concessione per il traffico a lunga distanza con validità da dicembre 2019 (nel 2018).

Le FFS hanno sempre avanzato ragioni di mercato e di ordine finanziario e tecnico per giustificare la scelta di non spostare il capolinea da Lugano a Chiasso (o Mendrisio).

Lo scrivente Consiglio non ha quindi rinunciato alle fermate IC di Mendrisio e Chiasso come fa invece credere la domanda.

2. È al corrente delle ragioni per le quali i Municipi del Mendrisiotto, così come le rispettive commissioni regionali dei trasporti, non hanno richiesto sia nel 2009 che nel programma IF 2035 di inserire queste due?

L'accordo del 2009 ha permesso di inserire sistematicamente la fermata commerciale di Chiasso per tutti i treni EC/CIS fintanto che la transizione dinamica non diventasse tecnicamente possibile.

L'obiettivo strategico di Svizzera e Italia, su cui FFS e Trenitalia stanno lavorando, è quello di offrire il collegamento internazionale EC Zurigo–Milano in circa 3 ore. Tecnicamente la traccia è percorribile, eliminando la fermata di Chiasso come da accordo, ma dovrà essere trovata una soluzione per garantire anche funzionamento e stabilità d'orario della rete regionale transfrontaliera.

L'Ufficio federale dei trasporti ha riconosciuto la difficoltà di trovare una soluzione e ha istituito uno specifico gruppo di lavoro che riunisce FFS e i servizi del Dipartimento del territorio. Il gruppo di lavoro è chiamato anche a valutare il prolungamento dei treni IC nel Mendrisiotto.

Le Commissioni regionali dei trasporti sono state informate e coinvolte dal Dipartimento del territorio nell'ambito del programma d'offerta per il traffico regionale viaggiatori del Cantone Ticino all'interno del PROSSIF - Fase di ampliamento 2035.

3. Il Gran Consiglio e le sue commissioni parlamentari hanno avuto l'occasione di discutere e dibattere dell'accordo del 2009, rispettivamente il programma IF 2035?

L'accordo del 2009 è stato sottoscritto per competenza dal Dipartimento del territorio, ma si ricorda che esso concerne unicamente l'inserimento della fermata commerciale di Chiasso per i treni EC.

I processi di pianificazione ferroviaria (TLD, traffico merci e traffico regionale) si svolgono nel quadro del PROSSIF, che viene deciso e aggiornato regolarmente dal Parlamento federale. Il legislativo federale ha fissato in modo definitivo le fasi di ampliamento (FA) 2025 e 2035.

Per l'allestimento delle FA ai Cantoni spetta il compito di sviluppare i programmi d'offerta per il traffico regionale. Le FFS sono responsabili per il programma d'offerta del TLD.

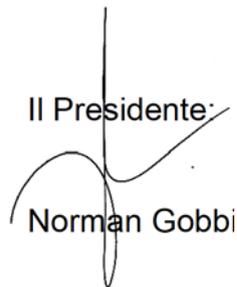
4760

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

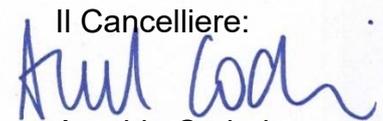
L'offerta di trasporto è adottata dal Consiglio di Stato e intimata ai Comuni interessati, i quali possono presentare opposizione al Gran Consiglio. Quest'ultimo approva poi l'offerta di trasporto, vota i crediti necessari alla sua esecuzione e decide le opposizioni dei Comuni (cfr. ad esempio approvazione offerta TP 2021).

Il Gran Consiglio è stato debitamente informato sui principi di offerta del TLD in occasione dello stanziamento dei crediti quadro per il finanziamento delle prestazioni di TP per i tre periodi 2012-2015, 2016-2019 e 2020-2023 (Messaggi n. 6524, 7140 e 7733).

Gradiscano, signori deputati, l'espressione della nostra stima.

Il Presidente:

Norman Gobbi

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Cancelliere:

Arnaldo Coduri

Copia a:

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)