

Ma il Mendrisiotto per il Cantone esiste ancora?

Risposta del 23 giugno 2022 all'interpellanza presentata il 9 giugno 2022 da Luca Pagani e cofirmatari

PAGANI L.- Il sottoscritto e i colleghi Maurizio Agustoni e Giorgio Fonio si battono da anni per ottenere almeno una fermata dei treni a lunga percorrenza nel Mendrisiotto; nel 2008 il collega Fonio si era persino sdraiato sui binari, quale segno dimostrativo, per fermare un treno Cisalpino alla stazione di Chiasso. Nel contesto dei cinque atti parlamentari¹ che hanno preceduto la presente interpellanza, abbiamo sempre ricevuto rassicurazioni circa il fatto che il Consiglio di Stato sarebbe intervenuto a sostegno del Mendrisiotto; ciononostante, a 14 anni di distanza la situazione è sempre la medesima: i treni a lunga percorrenza fermano o arrivano solo in rare occasioni alla stazione internazionale di Chiasso, mentre continuiamo a vedere treni vuoti scendere da Lugano a Chiasso, per poi risalire altrettanto vuoti da Chiasso a Lugano.

Addirittura, grazie alla mozione² di Marco Romano depositata alle Camere federali, siamo ora venuti a sapere che il Consiglio di Stato non ha neppure presentato domanda di integrazione del Mendrisiotto nella rete dei trasporti a lunga distanza, ciò che ci ha letteralmente già fatto perdere il treno e questo almeno fino al 2035 o al 2040, come dichiarato ieri dalla Consigliera federale Simonetta Sommaruga. L'impressione è che al Consiglio di Stato interessino solo i trasporti del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), lasciando per contro una delle principali regioni del Cantone ampiamente scoperta per quanto riguarda i collegamenti a lunga percorrenza. Se da Zurigo a Lugano occorre 1 ora e 53 minuti, da Lugano a Chiasso servono ben 42 minuti, ciò che è manifestamente insostenibile, discriminatorio e altamente penalizzante per tutta la regione. Un disinteresse quello del Cantone per il Mendrisiotto che fa il paio con l'assordante silenzio sulla corsia dei TIR³ progettata fra Coldrerio a Balerna, che sta suscitando una vera e propria insurrezione popolare. Sono stato recentemente contattato da tranquilli e insospettabili cittadini che hanno caldeggiato azioni di forza in massa sul territorio; questo per dire quanto la misura sia piena, quanto la regione adesso ne abbia abbastanza e quanto

¹ [Interrogazione n. 233.08](#): *Nuovi treni della Cisalpino in ritardo: stazione di Chiasso utilizzata solo per cambiare treno o anche per fermate commerciali?*, Luca Pagani e cofirmatari, 31.10.2008 ([risposta](#) del Consiglio di Stato, risoluzione governativa n. 2313, 11.05.2010); [interrogazione n. 178.09](#): *Fermata dei treni Cisalpino alla Stazione di Chiasso: cosa ha fatto il Consiglio di Stato e quando la risposta all'interrogazione 31 ottobre 2008?*, Luca Pagani, 09.06.2009 ([risposta](#) del Consiglio di Stato, risoluzione governativa n. 2553, 25.05.2010); [interrogazione n. 8.10](#): *Collegamenti ferroviari con il nord delle Alpi: Mendrisiotto parente povero?*, Luca Pagani e cofirmatari, 12.01.2010 ([risposta](#) del Consiglio di Stato, risoluzione governativa n. 2316, 11.05.2010); [interrogazione n. 282.11](#): *Collegamenti diretti fra il Mendrisiotto e la Svizzera interna: novità finalmente in arrivo?*, Luca Pagani e cofirmatari, 05.10.2011 ([risposta](#) del Consiglio di Stato, risoluzione governativa n. 1782, 03.04.2012); [interrogazione n. 183.17](#): *Collegamenti diretti con il nord delle alpi secondo il nuovo orario FFS: e il Mendrisiotto?*, Luca Pagani e cofirmatari, 19.10.2017 ([risposta](#) del Consiglio di Stato, risoluzione governativa n. 5593, 13.12.2017).

² [Mozione n. 20.3736](#): *Il Ticino e la Svizzera non finiscono a Lugano. Integrare il Mendrisiotto nei collegamenti ferroviari a lunga percorrenza (IC)*, Marco Romano, 18.06.2020 (mozione depositata in Consiglio nazionale).

³ Al riguardo si veda: [interrogazione n. 113.21](#): *Il Mendrisiotto non diventi un posteggio a cielo aperto dei TIR!*, Giorgio Fonio e cofirmatari, 29.11.2021 ([risposta](#) del Consiglio di Stato, risoluzione governativa n. 6400, 22.12.2021) e interpellanza: *Corsia dei TIR nel Mendrisiotto*, Giorgio Fonio e cofirmatari, 04.01.2022 (cfr. Raccolta dei verbali del Gran Consiglio 2021/2022, [Seduta XXXI](#), 22.02.2022, pp. 5294-5296).

i cittadini siano davvero arrabbiati, per non usare un francesismo. Quello della creazione di un ulteriore parcheggio per TIR a cielo aperto è un progetto nato vecchio, del tutto improponibile nel martoriato Mendrisiotto, che mette un semplice cerotto e non risolve il problema dei TIR in sosta, in aggiunta a quelli, più di cento, che il piazzale doganale di Chiasso già può contenere. Occorrerebbe piuttosto prevedere un pilotaggio di questi mezzi pesanti da Basilea a Chiasso e aggiornare la modalità di sdoganamento a Brogeda, dove si opera ancora con i vecchi formulari di carta, mentre a Basilea ad esempio sono stati installati dei caselli elettronici che permettono il passaggio della dogana senza neppure doversi fermare. Nel Mendrisiotto invece un'intera regione viene lasciata sola a combattere a mani nude contro USTRA e le Ferrovie federali svizzere (FFS). Si tratta di un atteggiamento del tutto incomprensibile che auspichiamo possa essere radicalmente e al più presto modificato, anche se ormai in modo tardivo. Attendiamo pertanto con interesse la risposta alle nostre domande, per le quali ci rimettiamo al testo.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - L'interpellanza solleva due temi distinti. Circa la "parte ferroviaria" – oggetto delle prime tre domande dell'atto parlamentare –, va doverosamente premesso che le decisioni relative alla pianificazione del traffico a lunga distanza, alla quale soggiacciono i treni EuroCity e InterCity, sono di competenza della Confederazione e/o delle FFS, che ne sopportano da sole i costi. Prima di ogni decisione, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) è tenuto a raccogliere i pareri degli interessati, tra cui i Cantoni, ma il margine di intervento di questi ultimi e di altri enti è assai limitato.

Con questa premessa rispondo alla prima domanda dell'interpellanza.

1. Dal 2008 ad oggi, il Consiglio di Stato cosa ha intrapreso per fare in modo che i treni internazionali continuassero a fermarsi nel Mendrisiotto e che la regione continuasse ad essere inserita nella rete di collegamenti IC fra le città svizzere?

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

Tutti i treni EuroCity 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 o discesa per i viaggiatori.

Durante il giorno non esisteva un'offerta di treni a lunga distanza nazionale. L'offerta di treni InterCity si limitava infatti alle fasce orarie non coperte da treni EuroCity e "CIS", ossia i primi collegamenti del mattino in partenza da Chiasso verso nord e gli ultimi collegamenti della sera in arrivo da nord. Solo alcuni di questi treni InterCity effettuavano anche la fermata di Mendrisio, che negli anni è stata inserita per tutti i collegamenti InterCity della mattina e della sera. Con l'orario 2009 il traffico a lunga distanza internazionale tra Svizzera e Milano sull'asse del San 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), nel 2009 il Consiglio di Stato non ha accettato che non vi fosse più la fermata di Chiasso per i treni Eurocity. 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 (la cosiddetta "transizione dinamica"); tale accordo resta valido fintanto che gli enti italiani non avranno realizzato i miglioramenti infrastrutturali fra Como e Monza necessari per svolgere l'intero tragitto tra Zurigo e Milano con tempi di percorrenza

ridotti. Fino ad allora tutti i treni EuroCity circolanti sull'asse del San Gottardo effettueranno una fermata commerciale a Chiasso.

2. *Corrisponde al vero che il Cantone non ha presentato domanda di integrazione del Mendrisiotto nella rete dei trasporti a lunga distanza? Se sì per quale motivo non lo ha fatto?*

Ovviamente questo non corrisponde al vero. Negli ultimi anni il Cantone ha chiesto non meno di nove volte la revisione di questa pianificazione, proponendo che il capolinea dei treni InterCity venisse spostato a Chiasso o, in subordine, a Mendrisio.

Riporto qui di seguito le richieste più significative degli ultimi anni:

1. richiesta scritta del Dipartimento del territorio (DT) all'UFT del 2017 nel contesto del "PROSSIF fase di ampliamento 2025"⁴ tramite la quale, considerando la difficoltà nel trovare un'adeguata soluzione per il capolinea Lugano del treno InterCity e l'evoluzione della domanda, si è chiesto che questo treno venisse prolungato sino a Mendrisio;
 2. richiesta del DT all'UFT del 2017 nel contesto della consultazione sulla "Guida: principi e criteri sul traffico a lunga distanza"⁵, in cui le località di Mendrisio e Chiasso venivano tralasciate dalla rete della lunga percorrenza;
 3. richiesta scritta del Consiglio di Stato al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) del 2018 nell'ambito del "PROSSIF fase di ampliamento 2035"⁶ in cui – tenuto conto delle potenzialità e stando ai parametri di riferimento in uso – si riteneva necessario pianificare l'estensione dell'orario cadenzato ogni 30 minuti, a quel momento fissata a Lugano, fino a Milano o in via subordinata fino a Mendrisio/Chiasso;
 4. richiesta scritta del DT all'UFT del 2018 nel contesto della consultazione in merito all'assegnazione della concessione per il traffico a lunga distanza con validità da dicembre 2019, in cui si domandava di inserire nella concessione la linea InterCity Zurigo/Basilea-Chiasso, invece che Zurigo/Basilea-Lugano;
 5. richiesta scritta della Sezione della mobilità del DT all'UFT del 2019 nell'ambito della bozza del programma d'offerta relativo al "PROSSIF fase di ampliamento 2035", segnalando che il piano di rete prevedeva l'attestamento dei treni InterCity a Lugano con inversione a Melide e che per l'utenza da e per il Mendrisiotto questa situazione non era soddisfacente; la richiesta era stata quella di prolungare la tratta dei treni InterCity fino a Mendrisio o Chiasso;
 - 6/7. richieste della Sezione della mobilità del 2019 e del 2020 nel contesto delle riunioni del Comitato di coordinamento "PROSSIF 2035", ribadendo la necessità di prolungare a sud di Lugano i treni InterCity;
 - 8/9. richieste della Sezione della mobilità del 2020 e del 2021 nell'ambito di uno specifico gruppo di lavoro indetto dall'UFT, a cui hanno partecipato anche le FFS, che aveva quale scopo la riduzione del tempo di percorrenza dei treni EuroCity tra Zurigo e Milano.
- In aggiunta a tali richieste, di natura meramente tecnica, chi vi parla ha sollevato il tema anche sul piano politico sia più volte con la coordinatrice FFS regione Sud Roberta Cattaneo, sia in un'occasione con il CEO delle FFS Vincent Ducrot, oltre evidentemente ad avere discusso la questione varie volte con la Deputazione ticinese alle Camere federali.

⁴ [Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria - Fase di ampliamento 2025 \(PROSSIF FA 2025\)](#).

⁵ [Guida: principi e criteri sul traffico a lunga distanza](#), UFT, gennaio 2017.

⁶ [Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria - Fase di ampliamento 2035 \(PROSSIF FA 2035\)](#).

Si ipotizza che queste reiterate richieste possano avere in qualche modo fornito "retrotterra" all'altrimenti estemporaneo accoglimento da parte del Consiglio nazionale della mozione di Marco Romano.

3. *Il Cantone è finalmente intenzionato a intervenire con atti concreti per assicurare una fermata dei treni a lunga percorrenza nel Mendrisiotto? In caso affermativo cosa intende fare e quando? È in particolare intenzionato a prendere posizione a sostegno della mozione di Marco Romano dinanzi alla Commissione trasporti del Consiglio degli Stati?*

Il Consiglio di Stato continuerà a chiedere il prolungo dei treni InterCity fino a Chiasso o a Mendrisio in tutti i consessi in cui è chiamato a operare in vista della discussione della mozione di Marco Romano in seno al Consiglio degli Stati; gli sarà recapitata una lettera di sostegno da parte del nostro Esecutivo.

Per quanto concerne invece il "versante stradale", appare opportuno rammentare agli interpellanti alcuni dati di fatto concernenti lo stato dei luoghi, quali l'ubicazione lungo uno dei principali assi di transito stradale nord-sud d'Europa, la prossimità del confine nazionale con l'Italia, la conseguente presenza di una dogana internazionale e, soprattutto, la sottoscrizione da parte della Confederazione di un accordo bilaterale sul transito dei veicoli pesanti⁷. Sono tutte circostanze indipendenti dalla volontà del Consiglio di Stato, che poco o nulla poteva fare per evitarle; circostanze che hanno concorso a creare la situazione in essere da anni di cui la domanda 4.

4. *Cosa ha fatto il Cantone per evitare che sulla tratta autostradale tra Coldrerio e Balerna si formassero delle colonne di Tir in attesa di sdoganamento, in aggiunta alle centinaia di TIR già presenti sul piazzale doganale di Chiasso e sull'ultimo segmento di autostrada sotto i ripari fonici?*

Come accennato nella premessa, la presenza di TIR in attesa in autostrada è dovuta alla mancanza di spazio nei piazzali doganali, non più correttamente dimensionati alla luce delle mutate circostanze. Oggi si affrontano queste situazioni di sovraccarico utilizzando la corsia di emergenza autostradale per stoccare i mezzi pesanti in attesa di soluzioni in essere da una decina d'anni e non prive di controindicazioni. Tale situazione è ritenuta non più sostenibile nella forma attuale per motivi di sicurezza. L'USTRA, quale titolare della strada nazionale ed ente competente per la gestione del traffico su di essa, ha elaborato diversi studi in merito alla gestione dei veicoli pesanti lungo l'autostrada, che concludevano per la necessità di disporre di aree d'attesa il più vicino possibile al valico doganale di Chiasso-Brogeda. È pertanto stato elaborato il progetto a cui si allude nella domanda successiva, il quale si propone di migliorare la situazione rispetto a quella attuale.

5. *Il Consiglio di Stato, rispettivamente i suoi Dipartimenti interessati, intendono intervenire a sostegno del Mendrisiotto già martoriato dal traffico e dall'inquinamento per evitare il consolidamento di un ulteriore parcheggio a cielo aperto di TIR, come previsto dalla procedura federale di prossima pubblicazione?*

Nelle risposte ai numerosi atti parlamentari sul tema, il Consiglio di Stato ha costantemente manifestato la propria preoccupazione per la situazione del traffico nel Mendrisiotto, ma non può per questo disattendere l'analoga preoccupazione per i pericoli derivanti da un'impropria formazione di colonne di veicoli pesanti in avvicinamento alla dogana di Chiasso-Brogeda. Si ritiene perciò che la sicurezza degli utenti autostradali e la necessità di disporre di un'area

⁷ [Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia](#) [RS 0.740.72], entrato in vigore il 1° giugno 2002.

di stoccaggio nelle vicinanze del valico autostradale di Chiasso giustificino la ricerca di una soluzione adeguata al problema puntuale. Il progetto federale⁸ è attualmente al vaglio dei servizi cantonali, che potranno chiedere ulteriori approfondimenti e, se necessario, misure d'accompagnamento a questo progetto, che oltre che alla nuova corsia TIR, prevede pure interventi di risanamento fonico e lavori di conservazione sul tracciato autostradale.

PAGANI L. - Ringrazio il Consigliere di Stato per le sue risposte, dalle quali emerge che il Governo è intervenuto nove volte affinché i treni a lunga percorrenza potessero fermarsi a Chiasso; rimango allora basito nel leggere nella presa di posizione del Consiglio federale del 26 agosto 2020 sulla mozione di Marco Romano⁹ che «*nell'ambito della programmazione della fase di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FA) 2035 il Cantone non ha presentato domanda di integrazione del Mendrisiotto nella rete dei trasporti a lunga distanza. Qualora in futuro la sua posizione in merito dovesse cambiare, l'integrazione potrà essere sottoposta e studiata nel quadro della prossima FA*».

Francamente, non si riesce a capire cosa non sia funzionato e per quali motivi il Consiglio federale possa fare un'affermazione del genere; rimango senza parole. È vero che le decisioni sono di competenza della Confederazione e delle FFS; però queste hanno precisato che se da parte del Cantone non arrivano richieste, esse progettano e procedono come meglio credono. Oggi ho appunto appreso che il Consiglio di Stato ne ha formulate nove, per cui bisognerà capire come mai il Mendrisiotto è rimasto escluso fino al 2035 o, addirittura, al 2040. Prendo comunque atto con favore che il Consiglio di Stato è intenzionato ad attivarsi e a prendere posizione nell'ambito della mozione di Marco Romano.

Anche per quanto riguarda la corsia dei TIR non posso certamente ritenermi soddisfatto; come ho detto nel mio intervento introduttivo, non si tratta di trovare un luogo dove posteggiare i TIR, ma di fare in modo che essi non si ammassino nel Mendrisiotto, non essendo più in grado di sopportare un ulteriore carico di questo genere. La nostra regione è infatti già sufficientemente sotto pressione a causa dei TIR posteggiati nel piazzale doganale di Chiasso e nelle sue adiacenze.

Bisogna attivarsi affinché i processi di sdoganamento siano aggiornati e modernizzati. A Basilea lo si è fatto, così come, da quanto mi risulta, a Stabio, dove è stato introdotto lo sdoganamento elettronico; a Chiasso invece no, ed è per questo che poi si formano le colonne di mezzi pesanti. Occorre che questi ultimi siano fermati prima, evitando che si accumulino in maniera assolutamente intollerabile nel Mendrisiotto. È vero che sono oggi spesso posteggiati lungo la corsia di emergenza prima della dogana, ma ciò è illegale e non bisogna certo istituzionalizzare una simile situazione, che poi chissà fino a quando durerà in futuro. Circa l'aspetto della sicurezza, tematizzato dal Consigliere di Stato Zali, la risposta è semplice: bisogna, lo ripeto, fare in modo che i TIR non arrivino in questo numero nel Mendrisiotto; più di cento mezzi possono già essere stoccati, e credo sia ben più che sufficiente. Le soluzioni esistono; ad esempio i TIR potrebbero essere indirizzati verso altre aree di dosaggio, già esistenti oppure da creare secondo le necessità. Ciò che conta è che non debba essere sempre il Mendrisiotto a pagare un conto così salato!

Insoddisfatto l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.

⁸ Progetto denominato "[A2 EP 18 Balerna](#)".

⁹ Si veda [nota n. 2](#); [presa di posizione](#) del Consiglio federale, 26.08.2020.