



Chiasso, 1. luglio 2015
Ris. mun. 1019 / 30 giugno 2015

Municipio
Piazza Col C. Bernasconi 1
6830 Chiasso

Tel. +41 (91) 695 08 20
Fax +41 (91) 695 08 49
municipio@chiasso.ch

Signori
Consiglieri comunali
6830 Chiasso

**RISPOSTA DEL MUNICIPIO DI CHIASSO ALL'INTERROGAZIONE DEI CONS. COM.
G. FONIO, M. MAPELLI, J. BOTTINELLI, M. LANCIANESI, D. MARANESI, O. STE-
PHANI, C. COJOCARIU, S. TONINI SULLA SOPPRESSIONE DELLA LINEA BUS SE-
SEGLIO / STAZIONE FFS BALERNA**

Signore e signori Consiglieri comunali,

La nuova offerta di trasporto pubblico sulle linee regionali e urbane d'importanza cantonale, inserita nel Programma di agglomerato di 2^a generazione - PAM2 -, entrerà in vigore nel mese di dicembre 2015, dopo un iter procedurale lungo e complesso.

La rete bus del Mendrisiotto e Basso Ceresio, come la conosciamo oggi, è stata concepita e messa in esercizio negli anni 1990. Basandosi sull'allora configurazione del territorio, l'offerta era stata strutturata per collegare le località e garantire il trasporto degli scolari. Nel corso degli anni la rete bus ha conosciuto costanti adeguamenti, volti a rispondere a bisogni puntuali dell'utenza, a ottimizzare i costi e a servire nuove zone, inizialmente escluse. Tra i principali sviluppi degli ultimi anni, vale la pena citare l'ampliamento del servizio bus della città di Como (I), che raggiunge il centro di Chiasso e la sua Stazione FFS, il prolungamento della linea Capolago / Brusino Arsizio fino a Porto Ceresio (I), l'introduzione della linea urbana 2 ("linea circolare del Basso Mendrisiotto") per un servizio capillare nei quartieri, la successiva riduzione del servizio serale sulla linea 2 a causa dei costi non proporzionati rispetto all'utenza trasportata, il prolungamento della linea 511 dal Centro sportivo di Seseglio fino alla stazione FFS Balerna, l'introduzione da parte della Città di Mendrisio della linea urbana 3 ("Cittàbus") per un migliore collegamento dei quartieri recentemente aggregati con il centro di Mendrisio. Quest'ultimo servizio è stato soppresso con il cambiamento d'orario nel dicembre del 2014.

In occasione dell'allestimento del PAM2, CRTM e Cantone hanno deciso di sottoporre la rete bus attuale a un'analisi dettagliata, intesa a valutare possibili forme di rimodulazione. Alla base di questa decisione vi erano i seguenti motivi:

- ⇒ La conformazione degli insediamenti del Mendrisiotto si è evoluta significativamente negli ultimi 20 anni, modificando la disposizione delle principali origini e destinazioni sul territorio. Si pensi ad esempio allo sviluppo delle zone produttive di Mendrisio, San Martino e Stabio, Santa Margherita, alla nascita dell'università, allo sviluppo di nuovi quartieri residenziali in collina, alla nuova dislocazione dei servizi, ecc. .

- ⇒ Con l'evoluzione demografica sono cambiate anche le abitudini di mobilità, il grado di motorizzazione degli anziani, i motivi di spostamento e in generale i dati socio-economici che determinano la domanda.
- ⇒ L'integrazione delle linee, alla luce della realizzazione della nuova linea ferroviaria Mendrisio / Varese (I) (FMV), inizialmente prevista per fine 2014.
- ⇒ Il nuovo tratto, con la nuova fermata Mendrisio San Martino, implica non solo cambiamenti nell'orario ferroviario, ma anche spostamenti di utenza dal bus e dall'automobile al treno, che comportano un adattamento del servizio bus.

L'analisi sullo stato attuale della rete bus e l'elaborazione di una nuova proposta sono state affidate dal Cantone allo Studio di ingegneria MRS Partner di Zurigo, che ha elaborato e sottoposto alla CRTM e ai Comuni un dettagliato rapporto, in cui si analizzano le relazioni tra l'offerta di trasporto pubblico, gli insediamenti e la rispondenza degli utenti.

Lo Studio indicato ha iniziato nel 2010 l'analisi del nuovo concetto di rete del trasporto pubblico, considerando principalmente le relazioni a partire dalle zone insediative periferiche con le seguenti destinazioni:

- stazioni;
- centri di Mendrisio e Chiasso;
- aree lavorative e centri commerciali.

I possibili collegamenti dovevano adempiere ai seguenti requisiti:

- per la via più diretta;
- molto frequenti;
- molto sistematici nel tempo (in modo che non sia necessaria una complicata consultazione dell'orario).

Le relazioni principali confluiscono nel Basso Mendrisiotto, principalmente verso Chiasso, rispettivamente nella parte Nord dell'agglomerato regionale, principalmente verso Mendrisio.

I punti d'arrivo a Mendrisio e Chiasso erano situati:

- presso i centri urbani;
- presso le Stazioni ferroviarie FFS;
- presso le due zone GGT di Mendrisio San Martino (FoxTown) e di Bisio / Serfontana (che si trovano al di fuori degli assi di percorrenza tradizionali dei bus).

La CRTM ha messo a suo tempo in consultazione l'avanzamento del progetto della nuova rete di trasporto pubblico tramite i seguenti passi:

- la prima consultazione dei Comuni in relazione al PAM2 è avvenuta il 14 aprile 2011 e riguardava lo scenario auspicato e il nuovo concetto di Trasporto pubblico.
- Il Comune di Chiasso aveva preso atto con rammarico (1^a Consultazione - ris. mun. 568 / 5 aprile 2011) della soppressione del collegamento tra Seseglio e la stazione FFS di Balerna, e inoltrato la richiesta di mantenere la corsa, orario di percorrenza permettendo, almeno al mattino e/o alla sera per i pendolari del trasporto pubblico combinato.

Dopo le analisi da parte del progettista e della Sezione della Mobilità venne comunicato che il nuovo orario e il tempo di percorrenza non permettevano più di mantenere la tratta tra Seseglio e la stazione FFS di Balerna e che un suo mantenimento avrebbe comportato l'utilizzo di un bus supplementare.

- Il 5 dicembre 2011, il Municipio ha formulato l'auspicio che il "nuovo concetto deve considerare le coincidenze degli orari dei treni TILO, in particolare devono essere garantite le dovute coincidenze per chi proviene da Vacallo, Morbio Inferiore, Novazzano / Balerna zona Poggia - Pian Faloppia, Pedrinata e Seseglio alla stazione FFS di Chiasso con il maggior numero di linee possibile".

La CRTM ha messo susseguentemente in consultazione il PAM2, comprendente tutte le linee di trasporto pubblico, in base alla seguente tempistica:

- | | |
|------------------|--|
| 3 febbraio 2012 | Lettera a tutti i Comuni per la consultazione del PAM2, unitamente alle risposte alle osservazioni inoltrate durante la fase di consultazione intermedia del PAM2. |
| 10 febbraio 2012 | Comunicato stampa invito alla "serata pubblica PAM2". |
| 15 febbraio 2012 | Serata pubblica e conferenza stampa. |
| 16 febbraio 2012 | Consultazione della popolazione e dei Comuni durante un periodo di 30 giorni, dal 16 febbraio al 16 marzo 2012; attivazione sito Internet per divulgazioni dei documenti del PAM2. |

La documentazione informativa del PAM2 comprendeva due incarti:

- rapporto finale "Trasporti e insediamenti";
- schede delle misure.

La presentazione della misura Trasporto Pubblico 1.1 del PAM2, riferita al "nuovo concetto TP" per l'agglomerato (riorganizzazione linee e offerta), era accompagnata dalla cartina delle linee (ripresa anche nel rapporto), nonché dalla lista delle linee.

Nel Capitolo 6.4.2 del PAM2 veniva specificato il "nuovo concetto TP".

Già in quell'occasione era chiaramente indicato, in planimetria e per iscritto, che la linea Vacallo / Chiasso / Pedrinata - Seseglio non sarebbe più arrivata alla stazione FFS di Balerna.

Non ci risulta che cittadini o gruppi politici abbiano inoltrato osservazioni in merito al mancato prolungamento della linea 511, tra Seseglio e la stazione FFS di Balerna.

Il nuovo concetto di Trasporto Pubblico è stato formalmente approvato dalla CRTM nella seduta del 5 giugno 2014 e comunicato alla Sezione della Mobilità il 30 giugno 2014, dopo aver trovato laboriosamente il consenso tra i Comuni interessati circa la chiave di riparto dei costi non coperti delle linee urbane.

I membri della CRTM per settore di zona vengono designati ogni 4 anni.

Il 16 maggio 2012 si tenne la prima riunione del quadriennio 2012-2016 dei membri della CRTM, a cui ha partecipato il rappresentante Bruno Arrigoni, in sostituzione dell'uscente Fabio Bianchi, attivo nel periodo 2008-2012, nel corso della quale è stata sviluppata la proposta di nuovo concetto di Trasporto Pubblico.

La nuova struttura del Trasporto Pubblico si basa sul nuovo orario TILO, e tiene conto dello stadio di sviluppo della rete della FMV. In questa fase, in attesa dell'implementazione completa fino a Varese (I), avremo un leggero maggior tempo di interscambio alla stazione FFS di Chiasso.

Rispettivamente, la nuova struttura oraria tiene conto delle coincidenze dei treni per l'interscambio con il TP principalmente alle stazioni FFS di Chiasso e Mendrisio.

La linea 511 Pedrinata e Seseglio avrà quindi l'interscambio a Chiasso per un paio d'anni, ossia sino all'entrata in esercizio completa della FMV, e non sarà così performante.

Il prolungamento del percorso del bus dall'area sportiva di Seseglio fino alla stazione FFS di Balerna era avvenuto alcuni anni fa, e reso possibile dal fatto che il capolinea corrispondeva con il Centro sportivo, dove i mezzi sostavano ca. 20 minuti.

A partire dal mese di dicembre 2015 la linea 511 Vacallo (Roggiana) / Chiasso / Pedrinete - Seseglio potrà contare sulla coincidenza per i treni TILO alla stazione FFS di Chiasso in base a una cadenza oraria, e meglio dalla fascia delle ore 06.00 fino alla fascia delle ore 20.00, dal lunedì al venerdì, festivi esclusi.

Al sabato, come pure la domenica, le corse avranno una cadenza ogni due ore, ma a decorrere dalla fascia oraria delle 08.00.

Nonostante il bus sosti al Centro sportivo solo 4 minuti, non disporrà del tempo necessario per raggiungere la stazione FFS di Balerna.

Attualmente i tempi di percorrenza tra il Centro sportivo di Seseglio e la fermata a Balerna sono di 6 minuti per direzione di marcia: occorre quindi calcolare 13-14 minuti (fermata compresa), a cui si aggiunge il tempo di attestamento (tempo di attesa maggiore per le stazioni) alla stazione FFS di Balerna.

I treni TILO S10 a partire dal mese di dicembre 2015 arriveranno alla stazione FFS di Chiasso al minuto 03 e i bus per Pedrinete e Seseglio partiranno al minuto 13; a Seseglio Paese arriveranno al minuto 22.

Con l'integrazione completa della FMV (dopo il 2017) i treni TILO arriveranno al minuto 09 e non 03.

Alla stazione FFS di Balerna i treni TILO S10 arriveranno al minuto 59. Pur accettando per delirio di ipotesi un prolungamento della linea da Seseglio alla stazione FFS di Balerna, la conseguenza sarebbe che i bus attestati alle ore 17:28 al Centro sportivo di Seseglio arriverebbero alla stazione FFS di Balerna alle ore 17:34, e non potrebbero aspettare oltre mezz'ora per attendere gli utenti in direzione di Seseglio.

Alla fine mancherebbe la coincidenza a Balerna, in quanto l'orario di questa linea e di altre linee è stato impostato sulla coincidenza alla stazione FFS di Chiasso.

Si spera che la problematica sia stata quindi adesso recepita per la complessità di cui è intrisa e che non si tratta semplicemente di osservare per qual motivo un tratto di bus non viene più percorso, fattore che non ha assolutamente nulla a che fare con la persona del rappresentante dell'ente comunale: mettere la cosa sul piano demagogico, non paga e non serve a nessuno.

Vogliate gradire, signore e signori Consiglieri comunali, l'espressione della nostra stima.

PER IL MUNICIPIO,

il Sindaco:

Moreno Colombo*



il Segretario:

Umberto Balzaretto