

---

# Trasporto pubblico urbano Mendrisiotto e Basso Ceresio 2021

**Offerta per la rete urbana di importanza cantonale a partire da dicembre 2020  
(apertura galleria di base del Ceneri)**

Rapporto d'intimazione della nuova offerta ai Comuni

Sezione della mobilità  
Bellinzona, luglio 2019



# Indice

<b>1. INTRODUZIONE</b>	<b>1</b>
1.1 CONTESTO	1
1.2 IL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA URBANO NEL MENDRISIOTTO E BASSO CERESIO	2
1.3 TEMPISTICA	3
1.4 SCOPO DEL DOCUMENTO	3
<b>2. OFFERTA</b>	<b>4</b>
2.1 RETE DELLE LINEE URBANE (E REGIONALI)	4
2.2 CARATTERISTICHE DELLA RETE E FUNZIONI PRINCIPALI DELLE LINEE	5
2.3 POTENZIAMENTO DELLE CADENZE SULLE LINEE 1, 5 E 8	6
2.3.1 LINEA 1 CHIASSO–MENDRISIO	6
2.3.2 LINEA 5 CHIASSO–MORBIO INFERIORE	6
2.3.3 LINEA 8 CHIASSO–VACALLO–CENTRI COMMERCIALI	6
2.4 TARIFFE	7
<b>3. COSTI E INTROITI</b>	<b>8</b>
<b>4. FINANZIAMENTO DELLE INDENNITÀ</b>	<b>9</b>
4.1 COMUNI COINVOLTI	9
4.2 CHIAVE DI RIPARTO E RIPARTIZIONE DELLE INDENNITÀ	9

# I. Introduzione

## I.1 Contesto

Nel dicembre 2020 verrà aperta la galleria di base del Monte Ceneri (GBC). **La rete dei trasporti pubblici (TP) su ferro** verrà così riorganizzata e buona parte dei treni utilizzeranno la nuova galleria. Essa avvicinerà fortemente Lugano a Bellinzona (il tempo di viaggio si ridurrà a circa 15 minuti) e Lugano a Locarno (circa 30 minuti senza interscambio a Giubiasco e con fermata in tutte le stazioni tra S. Antonino e Locarno). Oltre al **dimezzamento dei tempi di percorrenza** tra Sotto- e Sopraceneri è previsto anche un **aumento delle frequenze** ed un **importante incremento delle prestazioni di trasporto (+65% di treni-km)**. Quest'opera consentirà dunque di completare lo sviluppo della rete di treni regionali TILO avviato 15 anni fa e avvicinerà gli agglomerati ticinesi portando una vera rivoluzione per la mobilità nel nostro Cantone.

Per approfittare appieno di questa occasione l'intera catena di trasporto verrà adattata. Con lo scopo di mettere a disposizione della popolazione un servizio di TP ancora più attrattivo, grazie a coincidenze snelle con la rete ferroviaria durante tutto il giorno, il Dipartimento del territorio e le Commissioni regionali dei trasporti (CRT) hanno elaborato un **progetto di riorganizzazione della rete del trasporto pubblico urbano e regionale in tutto il Cantone**, con l'accento su Locarnese e Luganese (ossia i due agglomerati che approfitteranno maggiormente della nuova offerta ferroviaria via GBC).

I lavori sono in corso dall'autunno 2017 e l'elaborazione del progetto si è conclusa lo scorso mese di aprile con l'allestimento dell'orario di dettaglio e la consegna dell'offerta finanziaria da parte delle imprese di trasporto (IT). Su tale base si può ora procedere con l'iter formale di approvazione della nuova offerta e del credito sulla base dei disposti della Legge cantonale sui trasporti pubblici (LTPub).

L'allestimento e la definizione dell'offerta di TP nonché il finanziamento delle indennità per il costo non coperto da parte di Confederazione, Cantone e Comuni sono regolati dalla Legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV) e dalla LTPub. A tal proposito esse distinguono tre diverse tipologie di linee, riassumibili come segue:

- linee regionali secondo la LTV e la LTPub con finanziamento da parte della Confederazione, del Cantone e dei Comuni;
- linee urbane di interesse cantonale (in seguito "linee urbane") secondo la LTPub con finanziamento da parte del Cantone e dei Comuni direttamente interessati dal servizio;
- linee locali secondo la LTPub con finanziamento da parte dei Comuni direttamente interessati dal servizio.

Oggetto del presente documento sono le **linee urbane presenti nell'agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio** elencate qui di seguito:

- **Linea 1:** Chiasso–Mendrisio
- **Linea 3:** Morbio Inferiore–Mendrisio
- **Linea 5:** Chiasso–Morbio Inferiore
- **Linea 7:** Chiasso Crocione–Centri Commerciali
- **Linea 8:** Chiasso–Vacallo–Centri Commerciali

In esso sono illustrate le caratteristiche principali del servizio quali i tracciati, le fermate, le cadenze, nonché i costi d'esercizio, gli introiti e le indennità.

Per le linee urbane 3 e 7 non è previsto alcun aumento delle prestazioni. Piccoli incrementi di prestazioni sono previsti sulla linea 2 (Chiasso–Mendrisio), che però è classificata come linea regionale e pertanto considerata nel Rapporto d'intimazione della rete di trasporto pubblico regionale.

La documentazione riguardante l'offerta ferroviaria e le linee bus regionali può essere consultata nel rapporto d'intimazione ai Comuni della nuova offerta per la rete del trasporto pubblico regionale a partire da dicembre 2020 (Sezione della mobilità, luglio 2019).

## **1.2 Il trasporto pubblico su gomma urbano nel Mendrisiotto e Basso Ceresio**

A dicembre 2015 nell'ambito del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio è stata introdotta la nuova rete di trasporto pubblico su gomma. Essa è stata concepita per assicurare allacciamenti ottimali alla rete ferroviaria in particolare in funzione delle caratteristiche d'orario date con la nuova Ferrovia Mendrisio–Varese (FMV), caratteristiche confermate anche con il cambio d'orario di dicembre 2020. La nuova rete ha comportato anche un notevole incremento a livello di numero di corse.

In funzione del potenziamento della rete del trasporto ferroviario regionale TILO con l'apertura della galleria di base del Ceneri a partire da dicembre 2020, l'attuale rete urbana dei bus è stata oggetto di un'analisi. Lo studio ha da un lato permesso di confermare la struttura attuale della rete (tracciati e nodi di interscambio); dall'altro è stata individuata l'opportunità di migliorare l'offerta a livello di cadenze ed estensione oraria.

Sulla base di questa valutazione l'attuale rete di trasporto pubblico urbano su gomma viene dunque confermata. L'offerta di trasporto viene invece ampliata in maniera importante per **rispondere alle nuove esigenze di mobilità poste dall'apertura della GBC e far fronte all'atteso aumento della domanda di trasporto.**

Con lettera del 12 giugno 2019, la CRTM ha comunicato al Dipartimento del territorio di approvare la nuova offerta di trasporto pubblico urbano del Mendrisiotto e Basso Ceresio).

Sono quindi soddisfatte le premesse necessarie per procedere all'intimazione dell'offerta ai sensi dell'articolo 11 della Legge sui trasporti pubblici (LTPub).

### **I.3 Tempistica**

La messa in funzione della nuova offerta di trasporto pubblico urbano del Mendrisiotto e Basso Ceresio è prevista con il **cambio d'orario ufficiale del 13 dicembre 2020 (orario 2021)**, in concomitanza con l'avvio del servizio attraverso la GBC.

### **I.4 Scopo del documento**

Il presente documento illustra la **nuova offerta di trasporto pubblico urbano del Mendrisiotto e Basso Ceresio per l'anno 2021** e funge da base per le decisioni concernenti il finanziamento e l'attuazione della stessa da parte degli Enti committenti (Cantone e Comuni serviti).

Questo rapporto riassume le caratteristiche della nuova offerta di trasporto pubblico urbano. Per l'adozione dell'offerta, i Comuni interessati possono così disporre di tutti gli elementi necessari del progetto dal profilo delle prestazioni di trasporto, dei costi e del finanziamento.

Conformemente all'art. 11 della LTPub del 6 dicembre 1994, l'offerta di trasporto è adottata dal Consiglio di Stato ed intimata ai Comuni interessati. Questi ultimi possono presentare opposizione al Gran Consiglio nel termine di 30 giorni dall'intimazione.

Secondo l'art. 12 LTPub, il Gran Consiglio approva poi l'offerta di trasporto, vota i crediti necessari alla sua esecuzione e decide le opposizioni dei Comuni.

Una volta approvati i crediti di gestione, l'impresa di trasporto concessionaria per questo servizio (Autolinea Mendrisiense SA), potrà intraprendere i passi organizzativi necessari all'esecuzione dell'offerta (assunzione di personale, acquisto di veicoli, ecc.).

## 2. Offerta

### 2.1 Rete delle linee urbane (e regionali)

La figura 1 illustra la rete dell'offerta di trasporto pubblico urbano (e regionale) del Mendrisiotta e Basso Ceresio prevista per il 2021, che per quanto riguarda i tracciati ricalca quella attuale, ad eccezione delle linee 524, 525 e 531.

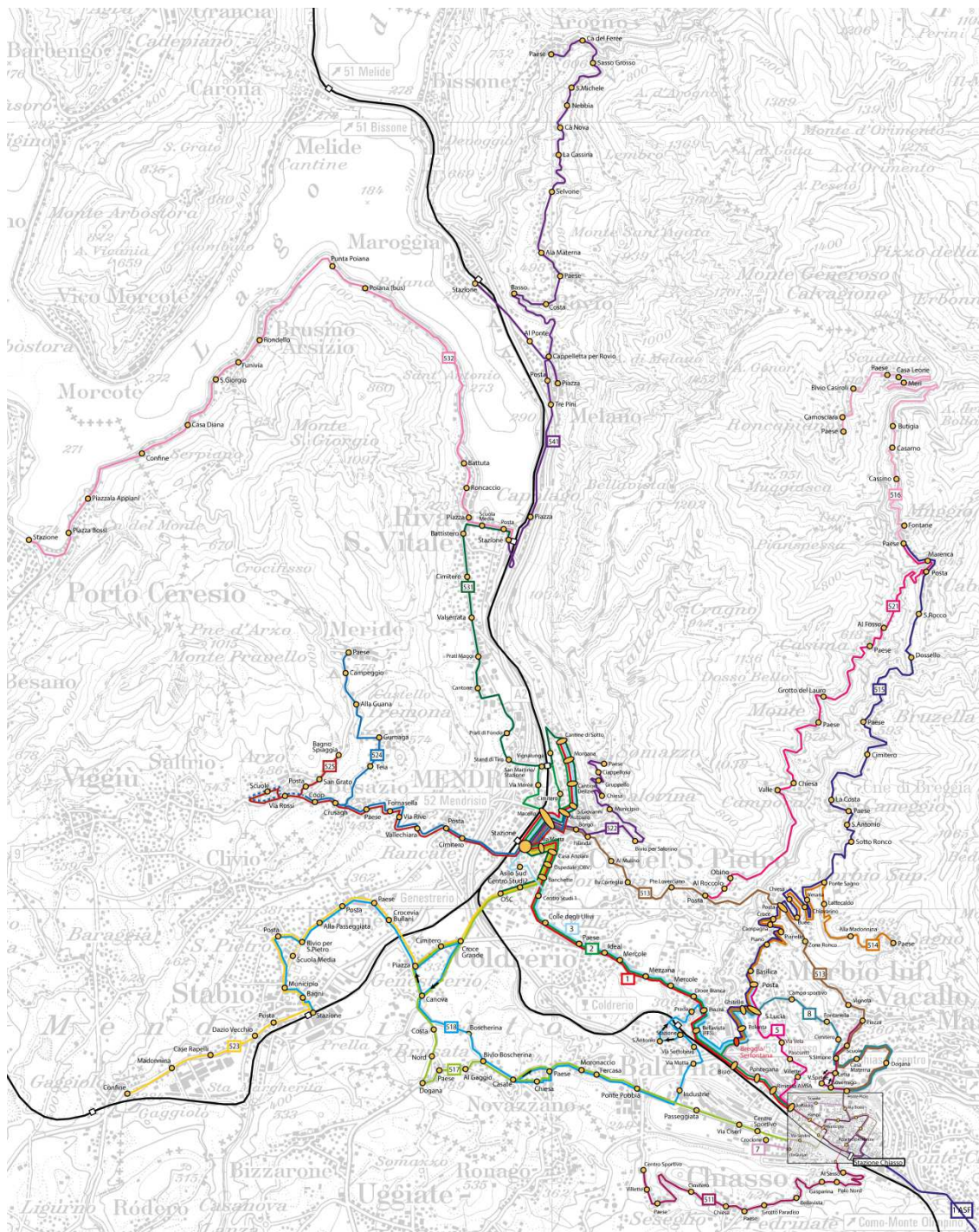


Figura 1: Piano della rete di trasporto pubblico urbana (e regionale)

## **2.2 Caratteristiche della rete e funzioni principali delle linee**

Il potenziamento delle linee urbane del Mendrisiotto fa seguito alla messa in esercizio dell'attuale rete a dicembre 2015, concepita sulla base dei seguenti principi:

- garantire allacciamenti funzionali alla rete ferroviaria, in modo da migliorare la catena di trasporto e rendere attrattivo il sistema di trasporto pubblico per le relazioni sia all'interno sia all'esterno dell'agglomerato;
- servire l'agglomerato con una conduzione delle linee e delle cadenze di servizio adeguate alle caratteristiche di urbanizzazione (densità della popolazione, posti di lavoro);
- collegare i centri di servizio, scolastici e di svago;
- perseguire un aumento dell'utenza del trasporto pubblico.

## 2.3 Potenziamento delle cadenze sulle linee 1, 5 e 8

I potenziamenti previsti rispetto all'orario attualmente in servizio sono descritti di seguito. Il potenziamento principale è pianificato sulla linea 1 (Chiasso–Balerna–Coldrerio–Mendrisio).

### 2.3.1 Linea 1 Chiasso–Mendrisio

La linea 1 circola anche durante il sabato, la domenica e i giorni festivi con cadenza semioraria (corse ogni 30 minuti) tra le 7:00 e le 20:00.

L'orario è stabilito in maniera tale che il servizio della linea 1 in combinazione con la linea 2, che già attualmente circola durante i fine settimana, assicuri una corsa all'incirca ogni quarto d'ora.

### 2.3.2 Linea 5 Chiasso–Morbio Inferiore

Sono introdotte tre corse serali il venerdì e il sabato sera:

- Partenza 21:02 da Morbio Inferiore Posta; arrivo 21:13 a Chiasso Stazione
- Partenza 21:46 da Chiasso Stazione; arrivo 21:58 a Morbio Inferiore Posta
- Partenza 23:14 da Chiasso Stazione; arrivo 23:26 a Morbio Inferiore Posta

### 2.3.3 Linea 8 Chiasso–Vacallo–Centri Commerciali

Sono introdotte quattro corse serali il venerdì e il sabato sera:

- Partenza 21:14 da Chiasso Stazione; arrivo 21:29 a Morbio Inferiore Serfontana
- Partenza 21:32 da Morbio Inferiore Serfontana; arrivo 21:43 a Chiasso Stazione
- Partenza 22:44 da Chiasso Stazione; arrivo 22:59 a Morbio Inferiore Serfontana
- Partenza 23:02 da Morbio Inferiore Serfontana; arrivo 23:13 a Chiasso Stazione



## 2.4 Tariffe

Sulle linee di trasporto pubblico urbano del Mendrisiotto si applica il sistema tariffale valido sulla rete di trasporto pubblico di tutto il territorio cantonale e del Moesano che fa capo alla Comunità tariffale Arcobaleno (CTA). Questo sistema è già attualmente in vigore. Vengono inoltre riconosciuti i titoli di trasporto del cosiddetto "Servizio diretto" (tariffa nazionale), gamma che comprende ad esempio l'abbonamento generale, l'abbonamento metà prezzo e le carte giornaliere.

Le tariffe e le altre disposizioni valide nel perimetro tariffale della CTA sono pubblicate nella tariffa ufficiale TIA 651.17, consultabile nell'area download del sito Internet [www.arcobaleno.ch](http://www.arcobaleno.ch).

Le linee urbane oggetto di riorganizzazione e potenziamento nel quadro della presente intimazione sono comprese nella zona 15 (abbonamenti), rispettivamente 150 (biglietti). Di seguito è illustrato il piano delle zone dell'intero comprensorio coperto dalla CTA.

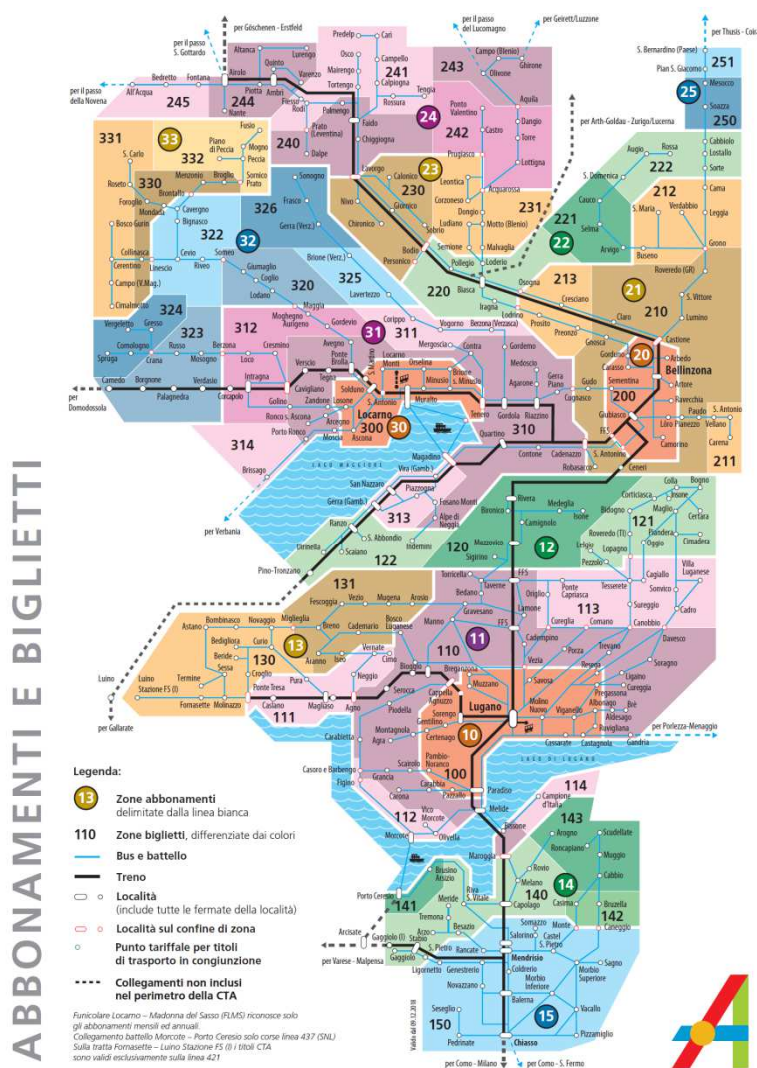


Figura 2: Piano delle zone abbonamenti e biglietti della CTA

### 3. Costi e introiti

Il presente capitolo illustra i dati di pianificazione dei costi di produzione, degli introiti e dell'indennità per il costo non coperto da riconoscere all'impresa per il servizio sulle linee urbane.

Le cifre si basano sull'offerta finanziaria del 12 marzo 2019 allestita dall'impresa Autolinea Mendrisiense SA per il biennio 2020-2021.

Gli importi dell'offerta finanziaria sono da considerare come indicativi poiché, come previsto dalla LTPub, l'offerta è oggetto di approfondimento e di negoziazione tra il Cantone (Sezione della mobilità) e l'impresa medesima. Nella misura in cui non dovessero emergere modifiche sostanziali delle condizioni quadro (ad esempio aliquote di partecipazione finanziaria Cantone-Comuni, tariffe del trasporto pubblico, tassi IVA, normative sulla durata del lavoro, finanziamento di terzi), oppure cambiamenti di rilievo nella fase di approfondimento e negoziazione dell'offerta (modifiche delle prestazioni e/o degli orari, ecc.) si può partire dal presupposto che le cifre indicate nei capitoli 3 e 4 costituiscano dei **valori massimi** per l'orizzonte d'orario considerato.

Va comunque chiaramente evidenziato che vincolante ai fini della partecipazione finanziaria del Cantone e dei Comuni sarà in ogni caso l'importo d'indennità fissato nel **mandato di prestazione** stipulato fra il Cantone, che negozia anche per conto dei Comuni, e l'impresa di trasporto.

Per l'elaborazione dell'offerta Autolinea Mendrisiense SA ha utilizzato un modello di calcolo dei costi sulla base della contabilità analitica. I ricavi pianificati sono imputati alle linee in base ai flussi stimati dei passeggeri e dei passeggeri-km.

Sulla base delle considerazioni che precedono, per le linee urbane l'offerta finanziaria annua si presenta come segue (importi arrotondati al migliaio):

<b>Linee urbane TP 2021 del Mendrisiotto e Basso Ceresio (linee 1 / 3 / 5 / 7 / 8)</b>	Costi totali	<b>4'833'000 CHF</b>
	Introiti complessivi	<b>1'187'000 CHF</b>
	Costo non coperto pianificato (indennità da versare all'impresa da parte di Cantone e Comuni serviti)	<b>3'646'000 CHF</b>
	Percorrenze (veicoli-km)	547'000 vkm

**Tabella 1: Dati finanziari 2021 per le linee urbane**

L'importo d'indennità di CHF 3'646'000.- è da suddividere fra Cantone e Comuni come indicato al capitolo seguente.

## 4. Finanziamento delle indennità

Il costo non coperto delle linee urbane, conformemente all'art. 30 cpv. 1 lett. b della LTPub, va ripartito nel seguente modo:

- **50% Cantone**
- **50% Comuni serviti**

### 4.1 Comuni coinvolti

I Comuni interessati al finanziamento delle linee urbane sono:

- Balerna
- Chiasso
- Coldrerio
- Mendrisio
- Morbo Inferiore
- Vacallo

### 4.2 Chiave di riparto e ripartizione delle indennità

La chiave di riparto relativa alle linee urbane è di competenza dei Comuni. La CRTM non ha al momento segnalato l'esigenza di rivederne l'impostazione.

I costi a carico dei singoli Comuni si basano su un calcolo per singola linea con i seguenti parametri: qualità del servizio (punteggio dell'offerta di trasporto pubblico calcolato sulla base del numero di corse e fermate), popolazione e indice di forza finanziaria (IFF). Di ogni parametro viene calcolata la percentuale e la percentuale a carico di ogni Comune è la media delle percentuali dei tre parametri.

Questi tre parametri saranno adattati regolarmente in funzione della pubblicazione dei dati aggiornati (IFF ogni 2 anni, popolazione ogni anno, qualità dell'offerta ad ogni cambiamento sostanziale dei dati di riferimento). La chiave di riparto sarà aggiornata dalla CRTM.

I suddetti parametri determinano la quota parte dei costi non coperti per ogni linea e per ogni Comune. Il risultato dei costi non coperti a carico dei Comuni risulta essere il seguente (totale 1.8 mio CHF, pari al 50% del costo non coperto<sup>1</sup>):

Linee	Balerna	Chiasso	Coldrerio	Mendrisio	Morbio Inferiore	Vacallo
	Costi non coperti CHF					
1	150'000	165'000	120'000	281'000		
3	81'000		75'000	164'000	76'000	
5		117'000			93'000	
7	91'000	180'000			69'000	
8	25'000	50'000			47'000	39'000
<b>Totale parziale</b>	<b>347'000</b>	<b>512'000</b>	<b>195'000</b>	<b>445'000</b>	<b>285'000</b>	<b>39'000</b>

I risultati così ottenuti sono da adattare in base ai seguenti importi di aggiustamento, definiti dalla CRTM in accordo con i Comuni interessati:

Linee	Balerna	Chiasso	Coldrerio	Mendrisio	Morbio Inferiore	Vacallo
Importi di aggiustamento	31'400	24'300	4'300	22'600	-112'400	29'800

La partecipazione definitiva al finanziamento (CHF/anno) per le linee urbane a carico dei Comuni toccati dal servizio è riassunta nella seguente tabella:

Linee	Balerna	Chiasso	Coldrerio	Mendrisio	Morbio Inferiore	Vacallo
Importo base	347'000	512'000	195'000	445'000	285'000	39'000
Aggiustamento	31'400	24'300	4'300	22'600	-112'400	29'800
<b>Partecipazione</b>	<b>378'400</b>	<b>536'300</b>	<b>199'300</b>	<b>467'600</b>	<b>172'600</b>	<b>68'800</b>

**Tabella 2: Stima dell'onere a carico dei singoli Comuni per il servizio delle linee urbane**

**Questa chiave di riparto verrà ricalcolata al momento dell'entrata in vigore della nuova offerta e potrà subire piccole variazioni a seguito dell'aggiornamento dei parametri di calcolo.**

Una volta entrata in vigore la nuova rete, la chiave di riparto adottata viene di principio ricalcolata in caso di modifiche sostanziali dell'offerta o di altri fattori esterni (per esempio l'aggiornamento biennale degli indici di forza finanziaria).

<sup>1</sup> Gli importi a carico dei singoli Comuni riportati nella prima tabella sono arrotondati al migliaio di franchi