

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Andrea Stephani e cofirmatari
Per il Gruppo I Verdi
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 15 aprile 2021 n. 46.21 Mobilità transfrontaliera: quali prospettive per la ferrovia della Valmorea?

Signori deputati,

prendendo spunto dall'entrata in vigore del nuovo orario del trasporto pubblico dello scorso 5 aprile, definito dai media "una rivoluzione" nell'ambito della mobilità, segnalate che ciononostante l'intermodalità tra trasporto pubblico e veicoli privati – ed in particolare lo sviluppo dei park&ride – non beneficerebbe di miglioramenti significativi.

Quale incentivo all'uso del trasporto pubblico da parte dei lavoratori frontalieri dalle vicine Province italiane a ridosso del confine in direzione delle aziende sparse sul nostro territorio, citando un articolo comparso sul Corriere del Ticino, segnalate l'idea di una riattivazione della linea ferroviaria transfrontaliera della Valmorea che collega idealmente Mendrisio a Castellanza, entrando in Svizzera in zona Santa Margherita a Stabio. Secondo quanto riportato il progetto sarebbe anche sostenuto dalla Regione Lombardia e si sarebbe alla ricerca di un interlocutore da questa parte della "ramina".

Per completare il quadro riprendete alcuni passaggi del Rapporto d'esame della Confederazione sul Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di 3a generazione (PAM3) del 14 settembre 2018, da cui si confermerebbe la mancanza di collaborazione con l'autorità lombarda in ambito di mobilità.

Ponete dunque tutta una serie di domande a questo Consiglio.

Prima di entrare nel merito delle domande sono doverose alcune considerazioni.

In merito alla collaborazione con l'Italia è opportuno ricordare i più recenti accordi tra Regione Lombardia e Cantone Ticino. Dopo un'Intesa per la gestione coordinata della linea Mendrisio – Varese e lo sviluppo del servizio ferroviario nella Regione Insubrica sottoscritta il 25 novembre 2011, il 16 giugno 2015 gli stessi enti hanno sottoscritto un'Intesa mediante la quale hanno condiviso la volontà di promuovere, favorire e sviluppare la collaborazione reciproca in vari settori, tra cui quello dei trasporti. Il 29 aprile 2020 tale volontà è stata specificata mediante la sottoscrizione dell'*Intesa concernente lo sviluppo della mobilità transfrontaliera tra il territorio ticinese e quello lombardo*, che

RG n. 3183 del 23 giugno 2021

necessita ancora la ratifica del Governo italiano. Tale documento tratta nel dettaglio la pianificazione dell'offerta ferroviaria transfrontaliera (orario, infrastruttura, finanziamento del servizio, materiale rotabile, informazione e marketing, monitoraggio), lo sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico su gomma transfrontaliero, la tariffa transfrontaliera dei trasporti pubblici, la mobilità transfrontaliera attraverso i valichi stradali, l'intermodalità e infine i percorsi ciclopedonali transfrontalieri.

Come si evince, tale Intesa affronta l'intero spettro di tematiche legate alla mobilità transfrontaliera.

Al fine di ulteriormente promuovere il passaggio alla mobilità sostenibile della domanda transfrontaliera, Regione e Cantone hanno previsto anche interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria. È il caso della linea R18 Como – Molteno – Lecco, per la quale Regione Lombardia s'impegna a svolgere i passi necessari all'elettrificazione della linea, per permettere l'esercizio con materiale interoperabile, che quindi può circolare anche in Ticino.

Accanto all'offerta ferroviaria è pure previsto lo sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico su gomma transfrontaliero, fondamentale per garantire la necessaria capillarità del servizio richiesta dal particolare contesto insediativo a cavallo del confine. La rete autobus integra e completa la rete ferroviaria. In particolare si prevede di realizzare nuovi collegamenti nelle aree di confine fra i territori delle province di Como e Varese e il Canton Ticino coerentemente agli adeguamenti dell'offerta lungo tutta la rete del bacino di Como-Lecco-Varese, affinché il sistema bus abbia interscambio con le linee ferroviarie Como Carmerlata – Chiasso – Lugano e Malpensa – Varese – Mendrisio – Lugano, nonché la Ferrovia Lugano Ponte Tresa (FLP).

Il tracciato della vecchia linea ferroviaria della Valmorea non ha per contro un potenziale d'utenza tale da giustificare una riattivazione per il servizio passeggeri regolare: troppo periferico rispetto agli insediamenti per fungere da servizio capillare e troppo isolato dal resto della rete ferroviaria rispettivamente senza un capolinea importante a sud per servire da asse di transito. Per questi motivi la pianificazione congiunta Cantone-Regione non lo contempla tra gli assi ferroviari destinati al trasporto pubblico. Il tema della Valmorea è comunque ripreso nell'Intesa ma in relazione al servizio turistico. La Regione Lombardia intende intraprendere un percorso volto ad attivare un servizio tra Mendrisio e Malnate Olona di tipo stagionale e limitatamente ai periodi di maggior afflusso turistico (fine settimana).

Fatta questa premessa rispondiamo alle vostre domande.

1. Quali soluzioni alternative alla formazione di park&ride il CdS prevede di implementare per rendere più attrattiva la fruizione del Trasporto pubblico, non solo per gli utenti residenti, ma anche per quelli provenienti dalle Province della regione di frontiera?

Come segnalato nella premessa, accanto all'offerta ferroviaria è previsto lo sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico su gomma transfrontaliero.

Lo sviluppo del Park + Ride (P+R) presso le stazioni ferroviarie in Italia, unitamente al car pooling, rientra pure tra le azioni volte a favorire un uso più razionale dell'automobile per gli spostamenti pendolari transfrontalieri.

- 2. Il CdS intende dare seguito all'appello dei Comuni della fascia di frontiera e della Regione Lombardia e intavolare delle discussioni sul progetto di ripristino funzionale della ferrovia della Valmorea?**

No.

- 3. Ci sono già stati contatti con le autorità italiane? In caso affermativo, a che punto si trova il dossier?**

Il Cantone non si occupa del servizio turistico sulla tratta della Valmorea.

- 4. Come valuta il CdS la possibilità di riattivare la tratta in questione? L'Esecutivo non ritiene la riattivazione della linea della Valmorea un utile tassello del mosaico che compone il trasporto pubblico transfrontaliero, nonché un ulteriore atout nell'offerta turistica regionale?**

No, poiché l'interesse per la linea della Valmorea è limitato alla sola funzione turistica.

- 5. Il Cantone intende promuovere una tavola rotonda sul tema, coinvolgendo anche la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM), l'Ente regionale dello Sviluppo (ERS-MBC), l'Organizzazione turistica regionale (OTRMBC) ed i Comuni di Mendrisio e Stabio?**

No.

- 6. Quali altre strategie e progetti si intendono promuovere per migliorare la collaborazione transfrontaliera in materia di mobilità sostenibile, così come da esplicita richiesta della Confederazione?**

Gli indirizzi in materia di mobilità transfrontaliera sono riassunti nell'Intesa sottoscritta il 29 aprile 2020, citata nella premessa.

Per quanto concerne le critiche espresse nel Rapporto d'esame sul Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di 3a generazione (PAM3) del 14 settembre 2018, si è chiesto alla Confederazione, invano, di rivedere la propria presa di posizione. Era stata in particolare evidenziata l'organizzazione istituzionale centralizzata, con poco potere ai Comuni e quale interlocutore principale Regione Lombardia, con 10 milioni di abitanti e dunque priorità differenti, la mancanza di garanzie su tempistiche e finanziamento delle opere e i rapporti di coordinamento complessi. Si era pertanto deciso di coinvolgere la parte italiana tramite i progetti Interreg, con garanzia di finanziamento delle misure da parte dell'Unione Europea e con precise tempistiche per l'esecuzione. Ciò poiché il contesto istituzionale, politico e socio-economico al confine sud è differente rispetto a quello delle regioni di Basilea e Ginevra in cui i grandi agglomerati si trovano in Svizzera ed è più facile avere al seguito anche la controparte tedesca e francese.

Malgrado le difficoltà citate, non vanno dimenticati i risultati importanti ottenuti in ambito di mobilità transfrontaliera, sia a livello di opere realizzate (vedi solo la rete TILO transfrontaliera Lugano-Como-Varese) che di consolidamento della pianificazione.

RG n. 3183 del 23 giugno 2021

7. **Il CdS non ritiene che la riattivazione della ferrovia della Valmorea possa rafforzare il ruolo di snodo intermodale della stazione di Mendrisio, quale punto di transito e di collegamento con l'asse del Gottardo?**
No.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 6 ore lavorative.

Vogliate gradire, signora e signori deputati, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente


Manuele Bertoli

Il Cancelliere


Arnaldo Coduri

Copia:

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Divisione dell'economia (dfe-de@ti.ch)
- Sezione mobilità (dt-sm@ti.ch)