



Rapporto Commissione della Gestione

19 maggio 2020

MM 121/2020

Richiesta di un credito di CHF 450'000.-- per la partecipazione comunale al nuovo terminale bus del Nodo Intermodale della Stazione FFS Mendrisio

A causa dell'emergenza Covid-19 e le restrizioni imposte dalle autorità federali e cantonali, per questo messaggio la Commissione della Gestione ha adottato un metodo di lavoro diverso. Ha avviato uno scambio via posta elettronica con i capi dicastero competenti, i quali hanno proceduto ad affidare all'amministrazione gli approfondimenti e le risposte ai quesiti posti dai commissari e dalle commissarie.

Nella sua prima riunione *de visu*, lo scorso 12 maggio, la Commissione della Gestione ha espresso comprensione per la situazione, ma ha anche formulato vive preoccupazioni per le conseguenze che la pandemia comporterà tanto a livello sociale, quanto a livello economico e finanziario. Si tratta di far fronte a nuove sfide che comporteranno anche la necessità di ripensare molte cose, riorientando nel contempo alcune scelte politiche. La Gestione ha fatto pertanto un chiaro discorso sulle priorità delle opere che la Città ha in cantiere; opere che occorrerà valutare con estrema attenzione.

L'opera del messaggio su cui ci esprimiamo come Commissione, in modo peraltro favorevole, riguarda un credito di partecipazione per un'opera voluta dal Cantone e già in corso di realizzazione. Si tratta della pensilina legata al Programma di agglomerato del Mendrisiotto, contemplata anche nella scheda M5 del Piano direttore cantonale (misura 3.5 b.2).

Premessa

Nell'introduzione al messaggio (1/16), il Municipio ricorda quanto segue:

La realizzazione del nuovo terminale bus si inserisce nel quadro degli importanti interventi infrastrutturali e di gestione presso la stazione di Mendrisio legati:

- alla nuova linea ferroviaria Mendrisio-Varese-Malpensa (in seguito FMV) con il nuovo marciapiede centrale e il nuovo sottopasso sud;*
- al prolungamento del sottopasso sud, dal marciapiede centrale (realizzato col progetto della FMV) alla Via Catenazzi, per favorire l'accesso ai P+R ed alla nuova sede SUPSI (appena conclusa);*
- ai 165 nuovi posteggi P+R realizzati contestualmente all'insediamento della nuova sede del DACD della SUPSI di Via Catenazzi (conclusi entro settembre 2020);*
- la sistemazione urbanistica e l'arredo quale area pedonale e ciclabile della tratta stradale di Via Catenazzi, compresa tra Via al Gas e Via Rime (oggetto del MM n. 107 /2019 del 25 ottobre 2019), di cui sono in corso i lavori di sottostruttura.*

Si precisa inoltre che “per favorire una celere approvazione dei crediti (...) il Municipio ha negoziato ed approvato la ripartizione dei costi, impegnandosi a sottoporre successivamente la richiesta di credito” (2/16).

La Commissione della Gestione si esprime dunque sul credito di un manufatto in corso d'opera.

Nel merito

La Commissione della Gestione ha formulato una serie di domande che ha rivolto a due municipali: Daniele Caverzasio (Dicastero Costruzioni) e Francesca Luisoni (Dicastero pianificazione). Domande che riproponiamo unitamente alle risposte ricevute dall'Ufficio tecnico.

Dal momento che il messaggio sul nuovo comparto è stato ritirato, vorremmo sapere come il nodo intermodale inciderà sulla nuova proposta di pianificazione. Il messaggio è stato ritirato e non sappiamo a che punto sia; si presume comunque che gli aspetti legati alla viabilità non verranno modificati per cui dovrebbe essere possibile confrontarli.

Il PR attualmente in vigore non considerava la realizzazione del terminale bus in quanto la progettazione del nodo intermodale è iniziata nel 2009. Nella variante di PR ritirata il nuovo terminale bus e la realizzazione del nodo intermodale erano già stati correttamente considerati. Il terminale dei bus è stato pubblicato dal Cantone (decisione cresciuta in giudicato) in base alla Legge sulle strade, che permette allo stesso di realizzare opere di interesse regionale anche non conformi al PR. Nella nuova pianificazione le opere realizzate del nodo intermodale dovranno essere integrate d'ufficio, mentre che le indicazioni pianificatorie sulle volumetrie e sulla strutturazione degli spazi pubblici potranno essere chiaramente riviste e definite in base al PDc.

Si chiede come verranno garantiti i collegamenti tra bus, attraversamento e raggiungimento dei binari

I collegamenti con la stazione FFS e il nuovo terminal dei bus, saranno garantiti a sud dagli attraversamenti pedonali semaforizzati all'incrocio tra Via Francini e Via Motta, a nord da quelli all'altezza dell'incrocio con Via Brenni e dell'accesso al P+R esistente. Sull'altro lato di Via Francini rispetto alla stazione FFS e al nuovo terminale è presente un marciapiede che costeggia la strada cantonale.

Nel nuovo terminale il pedone sarà convogliato sotto la nuova pensilina (concetto di percorso pedonale sotto ad un porticato), che avrà anche una funzione di collegamento tra la stazione FFS e la zona del P+R esistente a nord.

L'impianto semaforico all'incrocio tra Via Francini e Via Motta sarà mantenuto e adattato alla nuova situazione. Saranno però implementati i nuovi semafori per la gestione dell'entrata e uscita dei bus dal nuovo terminal, nonché dell'attraversamento pedonale semaforizzato di Via Francini previsto all'altezza dell'incrocio con Via Brenni.

Si chiede di precisare come avviene la ripartizione dei costi.

Per quanto riguarda i costi la partecipazione è quella consueta e accordata con la CRTM, nello specifico: l'opera è parte integrante del Programma di agglomerato del Mendrisiotto (PAM1) ed è cofinanziata dalla Confederazione.

Al netto del contributo, il finanziamento è poi garantito dal Cantone (75%) e dalla CRTM (25%) con partecipazione separata del Comune e delle FFS per le opere di loro competenza.

Si chiede se per la Fase 2 c'è un progetto con un preventivo spesa di massima già esistente? Si chiedono inoltre informazioni sulle tempistiche.

Nel 2009-2012 si era impostato il progetto con l'obiettivo di creare una piazza della stazione e di introdurre sulla stessa una zona 20, con la limitazione a 30 km/h su tutta la tratta di Via Franscini.

La seconda tappa, considerato che andrà monitorato il traffico effettivo su via Franscini dopo i vari interventi regionali eseguiti (previsti dal PTM e dal PAM1), è stata inserita nel PAM2.

Nel 2012 la valutazione ammontava a ca. 3'300'000 (+/- 30%, IVA esclusa).

Nel PAM2 è stata indicata una cifra di ca. 4.5 mio CHF (IVA compresa); l'ottenimento del contributo federale PAM2 decade se la misura non è avviata entro il termine ultimo del 2027.

La seconda fase prevede di creare una piazza della stazione e di introdurre sulla stessa una regolamentazione zona 20 (zona incontro), accompagnata dalla limitazione a 30 km/h su tutta la tratta di Via Franscini.

Il progetto e la concretizzazione di tale fase dipenderanno dall'evoluzione del traffico dopo i vari interventi regionali eseguiti (previsti dal PTM e dal PAM1).

Il progetto dovrà essere coerente con gli indirizzi del Piano Direttore comunale, in fase di approfondimento, e considerare la sistemazione di via Motta almeno fino all'incrocio con via Franchini.

Si chiede se erano state date indicazioni sulla ripartizione dei costi tra comune e cantone nel 2017?

Tra aprile ed agosto 2017 è stata discussa e concordata la partecipazione comunale al terminale bus. Il Municipio ha confermato il suo accordo, riservata l'approvazione del credito da parte del Consiglio Comunale.

Si chiedono informazioni sul rispetto delle tempistiche della Fase 1 e se sono prevedibili ritardi.

Le tempistiche esecutive previste erano sostanzialmente mantenute fino a fine febbraio 2020. L'obiettivo prefissato era la messa in esercizio del nuovo terminal dei bus entro il 1 settembre 2020, in concomitanza dell'apertura della nuova SUPSI.

Il Cantone ci ha comunicato che saprà valutare solo nei prossimi mesi le nuove tempistiche, vista la particolare situazione a causa dell'emergenza sanitaria.

La SUPSI ha recentemente dichiarato che intende aprire la nuova sede entro gennaio-febbraio 2021. I lavori del terminale bus, come pure la sistemazione di Via Catenazzi, dovranno verosimilmente poter rispettare tale scadenza.

La Commissione della gestione ha espresso un dubbio che riguarda la zona 30 e la zona incontro, considerando che, a quanto pare, una volta introdotte andranno cambiati di nuovo semafori, piste ciclabili e strisce pedonali. Si presume che sia questione di priorità,

ma la spesa degli impianti temporanei vale la pena? Non c'è il rischio che le fasi successive del progetto possano avere tempi allungati di molto per ammortizzare l'intervento?

Una perizia sulla zona incontro aveva evidenziato la necessità di ripensare completamente la sistemazione dell'incrocio (eliminando ovviamente i semafori) e l'esigenza di ridurre il traffico di transito. Quest'ultimo dovrebbe infatti progressivamente usare la Via Penate e la A394 in alternativa a via Franscini. L'impianto semaforico, nella situazione attuale di traffico e di geometrie stradali, risulta indispensabile per garantire la sicurezza dei pedoni e le manovre dei bus. Il vetusto semaforo dell'incrocio tra via Franscini e Via Motta era già stato sostituito prima dell'inizio dei lavori del nodo intermodale in quanto non più conforme ai requisiti di sicurezza e spesso fuori uso. I costi di semaforizzazione sostenuti ora per il nodo intermodale sono solo di adattamento della regolazione. La maggior parte dei costi è invece legata alla nuova semaforizzazione per gli attraversamenti pedonali. Si ritiene che l'investimento per gli adattamenti semaforici (ca. 430'000.- CHF) non compromette la futura risistemazione completa della piazza (ca. 4'500'000.- CHF).

Come era prevista la pensilina di struttura semplice?

Lo standard previsto per le fermate del trasporto pubblico è definito nelle "Linee Guida cantonali - Concezione delle fermate del trasporto pubblico su gomma", in cui sono descritti i principi relativi per pianificazione, ubicazione, posizionamento, progettazione, arredo, informazione, dotazione, finanziamento e procedure. La soluzione standard delle fermate bus consiste di norma nella posa di strutture prefabbricate in carpenteria metallica, con la possibilità di accostamento di più moduli di pensilina nel caso di fermate multiple. In presenza di un terminale bus con un numero importante di mezzi e l'esigenza funzionale di coprire anche percorsi pedonali, rispettivamente aree d'attesa più importanti, le pensiline vengono invece progettate ed eseguite "su misura". Per una pensilina "standard" viene considerato un costo di CHF 1000.-/m2. La differenza di costo al m2 è stata poi attribuita a Mendrisio, assieme ad alcuni costi supplementari per illuminazione e arredo. Da un punto di vista "estetico" una pensilina di questo tipo potrebbe esser paragonata a quelle delle FFS (copertura marciapiedi dei treni o uscite sottopassi).

Spiegare gli indennizzi per modifiche rapporti di proprietà: le superfici sono sempre di proprietà FFS?; ci sono diritti di passo di privati?

Da informazioni assunte presso i competenti Uffici cantonali, risulta che le superfici restano di proprietà FFS che, in particolare per la particella no. 325 RFD di Mendrisio, concede un diritto di superficie semplice della durata di 30 anni sulla superficie (di ca. 3'000 mq) del nuovo terminal dei bus. Per contro si riconosce alle FFS delle indennità per il diritto di superficie; per la demolizione della rampa e capannoni; e per mancati introiti di superficie pregressi tra FFS e la Posta.

È stata allestita un'apposita convenzione tra Cantone Ticino; FFS e la POSTA dove sono regolate tra le parti servitù, diritti di passo pubblico, occupazioni temporanee, ecc. in dettaglio. Non figurano diritti di passo a favore di privati.

In conclusione

Sulla partecipazione alle spese del Comune di Mendrisio, vale la pena sottolineare che nel marzo 2017 il Municipio aveva contestato la prima proposta di ripartizione della spesa, pari a CHF 800'000 (14/16). Grazie all'intervento dell'Ufficio tecnico è stato possibile rivedere tale ripartizione e giungere all'attuale importo di CHF 450'000, su un investimento totale di circa CHF 6'000'000.

La nuova ripartizione, nettamente più favorevole per il Comune di Mendrisio, è a giudizio della Commissione della Gestione sopportabile.

Tenuto conto delle esaustive risposte ricevute e considerato che l'opera si inserisce nel Programma di agglomerato del Mendrisiotto e che ridisegna soprattutto la mobilità del trasporto pubblico a Mendrisio – città particolarmente soffocata dal traffico e da una circolazione intensa – la Commissione della Gestione non solo approva la richiesta di credito, ma invita il Consiglio comunale a fare altrettanto.

Per la Commissione della Gestione
La relatrice Françoise Gehring