

**MESSAGGIO NO. 46 / 2010****MIGLIORAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO A MENDRISIO  
CON LA MESSA IN ESERCIZIO DI UNA NUOVA LINEA  
URBANA, AGGIORNAMENTO DI FR. 170'000.-- DEL CONTO  
DI GESTIONE CORRENTE PREVENTIVO 2010**

Al Lodevole Consiglio Comunale di Mendrisio,  
Signori Presidente e Consiglieri,

**PREMESSA**

Il processo di aggregazione in atto ha comportato, e comporta tuttora, per la nuova Città di Mendrisio la necessità di rivedere in modo critico la mobilità interna sull'insieme del territorio, dove il trasporto pubblico assume indubbiamente un ruolo importante.

Il Municipio, considerato che le misure di miglioramento del trasporto pubblico a livello locale devono essere coordinate con l'offerta di trasporto regionale (linee bus urbane e regionali, offerta TILO, ecc.), ha ritenuto indispensabile disporre di un documento operativo sulla base del quale discutere con l'autorità cantonale (Sezione della mobilità), i necessari adattamenti per il prossimo cambiamento d'orario ufficiale del dicembre 2010 (indicazioni necessarie entro fine aprile 2010).

Visto quanto precede, il Municipio ha attribuito un mandato di studio per l'adeguamento e il miglioramento del trasporto pubblico di Mendrisio<sup>1</sup> – all'Ingegnere Luigi Lucchini dello studio Lucchini-Mariotta Associati SA, strutturato in due fasi:

- in una prima fase è stata analizzata la situazione attuale e valutata la domanda di trasporto e indicato il possibile adeguamento dell'offerta nel medio termine;
- in una seconda fase è stata concretizzata una proposta operativa da mettere in esercizio dal mese di ottobre-novembre 2010.

Il presente messaggio sintetizza i risultati dello studio e la proposta di nuova linea bus urbana che il Municipio intende mettere in esercizio ancora entro la fine del 2010, con l'indicazione dei rispettivi costi di gestione annuali.

Questa proposta impone un aggiornamento del preventivo 2011 che viene qui sottoposto all'approvazione del Consiglio comunale, secondo il seguente indice:

1. Verifica dell'offerta di trasporto pubblico	2
2. Linee guida per lo sviluppo a medio-lungo termine	3
3. Proposta di corto termine - Nuova linea urbana	3
4. Integrazione nel sistema Comunità tariffale cantonale	5
5. Richiesta di concessione federale per l'esercizio della nuova linea	6
6. Preventivo di spesa e aggiornamento del preventivo 2010	6

<sup>1</sup> Nell'analisi della domanda e dell'offerta è considerato un territorio allargato al Medio-Alto Mendrisiotto (ipotesi aggregazione 2012).



## 1. VERIFICA DELL'OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO

I risultati dello studio sul trasporto pubblico dell'Alto Mendrisiotto sono contenuti nel rapporto "Verifica per l'adeguamento ed il miglioramento del trasporto pubblico nell'agglomerato di Mendrisio" del novembre 2009<sup>2</sup> allestito dallo Studio Lucchini-Mariotta Associati SA.

In sintesi lo studio si articola in 3 fasi principali:

- analisi della situazione attuale, valutazione della domanda di trasporto;
- verifica della struttura della domanda di trasporto, definizione dei flussi pendolari, analisi dell'ubicazione dei posti di lavoro, verifica dell'accessibilità ai vari attrattori di traffico;
- proposte di adeguamento dell'offerta.

L'analisi dell'offerta di trasporto pubblico rispetto alla localizzazione degli insediamenti e dei posti di lavoro mostra in generale una buona copertura del territorio ad eccezione delle zone abitative situate a nord del nucleo di Rancate e le zone industriali/commerciali di Mendrisio (San Martino, Fox Town, ...).

La qualità di trasporto pubblico (in relazione alla copertura del territorio) può essere valutata in funzione delle frequenze (numero di corse) e dalla distanza dalle fermate.

Le zone a ridosso delle fermate comuni a più linee e soprattutto servite dalla linea urbana Mendrisio-Chiasso (AMSA), presentano la qualità più elevata.

Questo indicatore conferma pure la scarsa qualità nei Comuni di montagna (Besazio, Arzo, Tremona, Meride, ...), comunque a densità abitativa relativamente bassa, e nelle zone industriali e commerciali precedentemente citate.

In generale la densità dell'offerta (numero di corse) delle linee regionali risponde ai parametri di frequentazione (rispetto al numero di corse) limite utilizzati a livello federale (parametri OIPAF) per giustificare la partecipazione federale alla copertura dei costi di esercizio.

Per quanto riguarda la struttura delle linee (orari, coincidenze, tempi di percorrenza) il sistema del servizio di trasporto pubblico è in generale ben coordinato con il servizio ferroviario regionale (TILO) e permette al capolinea della stazione di Mendrisio un interscambio fra le varie linee.

Alcuni problemi puntuali riguardano:

- la linea regionale Chiasso-Novazzano-Mendrisio (a Mendrisio la linea non permette le coincidenze con le altre linee regionali, ed il rispetto dei tempi di percorrenza è critico);
- la linea regionale Capolago-Mendrisio (rispetto dei tempi di percorrenza);
- l'interscambio obbligato su alcune linee regionali per raggiungere l'ospedale (OBV), la casa anziani ed il Centro studi;
- l'assenza di collegamenti attrattivi per le zone industriali e Commerciali (zona Fox Town);
- la carenza di corse al di fuori delle ore di punta e la sera.

<sup>2</sup> A disposizione presso l'Ufficio tecnico comunale.



## **2. LINEE GUIDA PER LO SVILUPPO A MEDIO-LUNGO TERMINE**

Gli studi attualmente in corso sulla futura offerta ferroviaria all'orizzonte della messa in esercizio della linea Mendrisio-Varese e l'apertura delle gallerie di base AlpTransit del Ceneri e del Gottardo, indicano che con forte probabilità la struttura degli orari del servizio ferroviario regionale rimarrà invariato (nodo ferroviario 15/45 a Mendrisio). Di conseguenza le linee regionali rimarranno strutturate secondo gli attuali principi (arrivo in stazione di Mendrisio attorno al minuto 30 e mantenimento delle coincidenze fra le linee regionali strutturato sul "nodo 30").

Per contro, la linea ferroviaria (Varese)-Gaggiolo-Mendrisio-(Lugano) difficilmente potrà essere mantenuta con la struttura d'orario attuale poiché non offre un adeguato allacciamento a Stabio con la futura offerta ferroviaria.

Per garantire una linea su gomma di raccolta e distribuzione alla stazione di Stabio e nel medesimo tempo garantire un servizio diretto tra Stabio, Ligornetto, Genestrerio, Novazzano verso Chiasso sono ipotizzabili adattamenti alle linee regionali da parte del Cantone, nelle quali può essere coordinato il servizio tra i nuovi quartieri della Città di Mendrisio.

Sulla base di queste ipotesi si possono prevedere percorsi di linee urbane che dovranno essere discusse con la CRTM e il Cantone per un loro riconoscimento quale servizio urbano di interesse cantonale, rispettivamente per un finanziamento (almeno parziale) riconducibile a possibili risparmi sulle linee bus regionali.

In termini generali si prevede per la Città di Mendrisio un adattamento/potenziamento del trasporto pubblico a medio-lungo termine che si sviluppa sull'asse Capolago, Riva S. Vitale, Mendrisio, Rancate, Ligornetto, Genestrerio.

Altri miglioramenti in altri quartieri dovranno essere gestiti attraverso le linee regionali già esistenti.

Questa nuova offerta è definita di medio-lungo termine in quanto è subordinata alla realizzazione e messa in esercizio delle seguenti infrastrutture di trasporto di interesse regionale/cantonale:

- ferrovia Mendrisio-Varese (FMV);
- nuova fermata TILO San Martino;
- nuova strada industriale in zona Penate (collegamento da e per Riva S. Vitale),

i cui programmi di attuazione ipotizzano indicativamente per tutte le opere una messa in esercizio per la fine 2013.

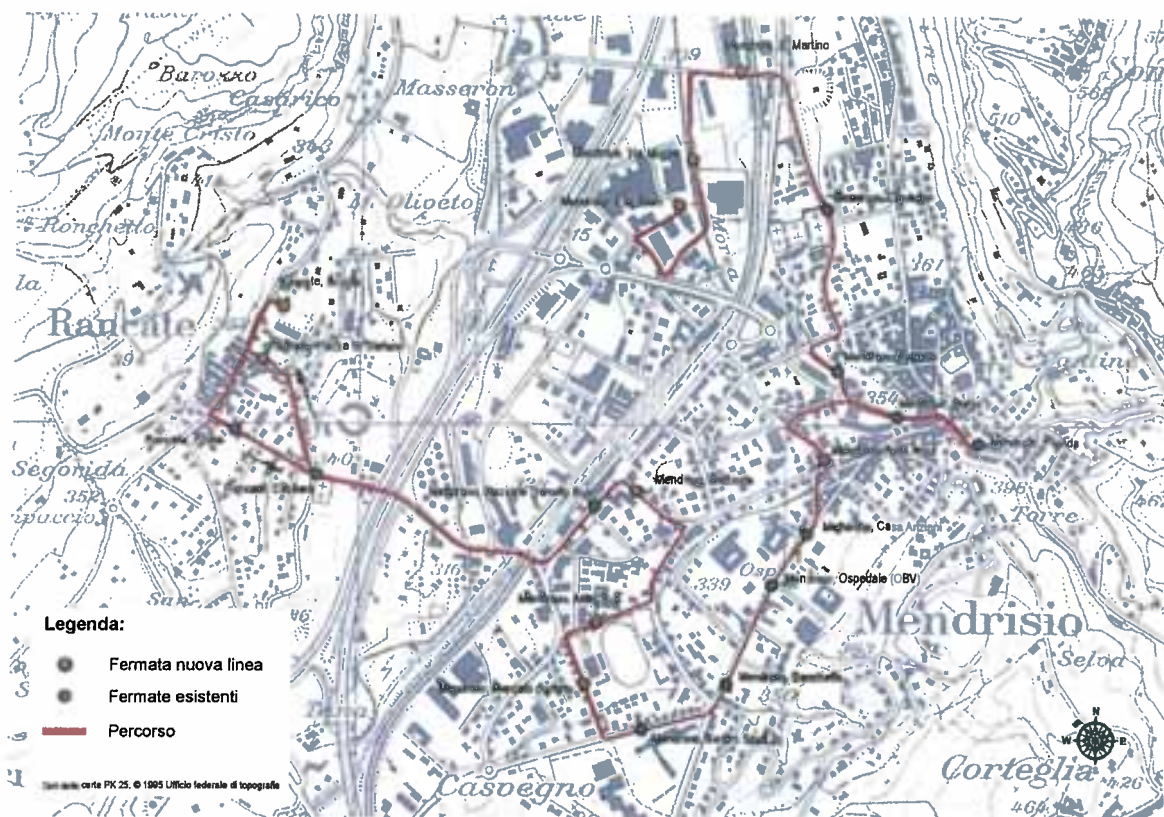
## **3. PROPOSTA DI CORTO TERMINE - NUOVA LINEA URBANA**

Compatibilmente con gli indirizzi di potenziamento a medio-lungo termine è stata comunque rilevata la fattibilità di un potenziamento a corto termine con i seguenti obiettivi:

- interventi compatibili con adattamenti a medio-lungo termine;
- allacciamento al sistema regionale (treni, bus regionali);
- miglioramento prioritario delle relazioni Rancate-Mendrisio;
- migliore accessibilità alle strutture comunali ed al Centro Storico;
- copertura delle zone residenziali non/poco servite dal trasporto pubblico;
- servizio ai Centri Commerciali;
- messa in servizio al più presto.



Il Municipio propone quindi la messa in esercizio entro la fine del 2010 di una **nuova linea urbana: Rancate – Mendrisio FFS – Mendrisio Borgo – Fox Town**, con percorso come raffigurato nella figura seguente.



Questo percorso permette di servire importanti zone oggi non interessate da nessuna linea/fermata e quindi con un servizio insufficiente. In particolare vengono servite e proposte nuove fermate nella zona residenziale nord di Rancate, nella zona del centro sportivo, presso il nucleo di Mendrisio e nella zona industriale/commerciale di San Martino.

Considerato che nelle ore di punta il servizio, grazie alle linee regionali (Autopostale) e cantonale (AMSA), è già assicurato su parte del tracciato con una buona frequenza, si propone per la linea urbana una **cadenza oraria nelle ore di punta** e una cadenza di **mezz'ora nelle ore di morbida** (vedi proposta di orario dettagliata allegato).

La struttura dell'orario permette coincidenze con i treni alla stazione FFS di Mendrisio e con le linee bus regionali<sup>3</sup> in alcune fermate.

Da rilevare invece che la possibile sostituzione del trasporto di allievi delle scuole elementari non può essere assicurato a causa di orari non del tutto confacenti (nelle due direzioni), di percorsi e fermate, capacità del bus, ecc. Potranno comunque essere valutati singoli casi e definite possibili sinergie, che non comporteranno in ogni caso una riduzione del servizio scolastico attuale.

Il servizio viene garantito dalle **ore 06.30 alle ore 19.30** tutti i **giorni feriali**, ad eccezione del sabato e della domenica dove il servizio inizia alle ore 08.15, rispettivamente ore 08.50. Eventuali successive estensioni potranno essere esaminate solo dopo un sufficiente periodo di esercizio ed in base agli sviluppi del servizio di trasporto regionale.

<sup>3</sup> Dettagli delle coincidenze e Rapporto "TP Mendrisio 2009/2012 - Verifica per l'adeguamento ed il miglioramento del trasporto pubblico nell'agglomerato di Mendrisio, Soluzione di Corto temine, Rapporto di sintesi, 19 ottobre 2009" a disposizione presso l'UTC.



L'obiettivo del Municipio è quello di mettere in funzione la linea entro ottobre-novembre 2010, al fine di poter gestire un periodo di "promozione" (servizio gratuito) per alcune settimane prima del cambiamento d'orario ufficiale del 12 dicembre 2010 (per tutta la Svizzera).

#### 4. INTEGRAZIONE NEL SISTEMA COMUNITÀ TARIFFALE CANTONALE

Per la nuova linea urbana di Mendrisio è previsto **il riconoscimento di tutti i titoli di trasporto vigenti a livello cantonale e federale**, ossia nella Comunità tariffale Arcobaleno (abbonamenti).

I veicoli saranno quindi equipaggiati con sistema di emissione di biglietti compatibile con le future esigenze della comunità tariffale integrale – CTI (in corso di implementazione per i biglietti singoli<sup>4</sup>). Le nuove fermate verranno pure integrate nel sistema della comunità tariffale integrale.

La suddivisione delle zone della Comunità tariffale Arcobaleno è diversa per abbonamenti (Arcobaleno) rispetto ai biglietti singoli (BS). La nuova linea urbana sarebbe interamente compresa nella Zona 15 degli abbonamenti, rispettivamente nella zona 150 per i biglietti singoli.

Suddivisione Zone ABO (2011)



Suddivisione Zone BS (2011)



Visti i tempi di negoziazione e di eventuale successivo adattamento, una qualsiasi richiesta di modifica della zona potrà essere oggetto di una successiva trattativa, che potrà se del caso anche tener conto dello scenario territoriale della Città di Mendrisio al 2012.

#### Aspetti tariffali

La richiesta del Municipio di poter applicare tariffe diverse, in particolare di rinunciare alla distinzione tra percorso lungo e breve, di stabilire **un prezzo fisso proprio della linea urbana** o ancora di introdurre altre facilitazioni per fasce d'utenti (es. anziani, ecc.) non pregiudica l'integrazione della linea urbana nella Comunità tariffale, a condizione che vengano rispettati i seguenti punti:

- la linea urbana di Mendrisio riconosce tutti i titoli di trasporto della CTI ed è quindi integrata a tutti gli effetti nel servizio di vendita CTI;
- sulla linea urbana può essere venduta una "*tariffa interna*" decisa da Mendrisio;
- sui bus devono essere montati i nuovi apparecchi di vendita CTI che possono vendere, oltre alla *tariffa interna*, i biglietti CTI; in questo modo si dà il servizio alla clientela che viaggia verso fermate fuori da quelle servite dalla linea urbana;
- è auspicabile una *tariffa interna* unica (evitare tratta breve e tratta lunga);

<sup>4</sup> Entrata in vigore prevista: dicembre 2010.



- gli introiti della *tariffa interna* restano al Comune, mentre quelli emessi come CTI vanno riversati al Cantone;
- l'entità della rifusione di un introito da parte della CTI potrà essere discussa con la Sezione della mobilità.

Si rileva che l'intenzione di proporre tariffe inferiori a quelle della CTI provoca una possibile differenza di costo dei titoli di trasporto tra diverse zone di Mendrisio.

## **5. RICHIESTA DI CONCESSIONE FEDERALE PER L'ESERCIZIO DELLA NUOVA LINEA**

Il Municipio di Mendrisio ha inoltrato all'Ufficio federale dei trasporti a Berna l'istanza formale per ottenere la concessione federale per un servizio di trasporto pubblico all'interno del Comune di Mendrisio.

La concessione è richiesta per la durata di 10 anni.

L'istanza formale non deve necessariamente già indicare l'impresa di trasporto alla quale verrà attribuito il servizio. Nelle prossime settimane verranno intrapresi da parte del Municipio i contatti necessari per l'attribuzione del mandato di prestazioni, con l'obiettivo di poter essere operativi entro il mese di ottobre 2010.

## **6. PREVENTIVO DI SPESA E AGGIORNAMENTO DEL PREVENTIVO 2010**

I costi previsti per il servizio sono stati stimati sulla base di costi unitari usualmente applicati per altre linee simili nel Cantone, con riferimento ai chilometri percorsi (92'000 km annui) e le ore produttive (7'100 ore annue). Si prevede una spesa complessiva lorda di ca. **Fr. 600'000.-- /anno**. I costi più precisi saranno conosciuti con l'attribuzione del servizio all'impresa di trasporto.

Questa valutazione non comprende gli introiti dei biglietti e possibili fonti di finanziamento da terzi, che possono essere così riassunte:

- introiti per emissione dei titoli di trasporto (stima prudenziale 10-15 %);
- partecipazione ai costi di esercizio da parte di imprenditori privati (es. centri commerciali);
- pubblicità sui veicoli;
- eventuali contributi cantonali (riconosciuti solo se è possibile razionalizzazione il trasporto degli studenti delle scuole medie);

Nel Piano finanziario 2009 /2016 il Municipio ha già previsto una spesa supplementare di gestione corrente circa l'introduzione della nuova linea di trasporto pubblico. Il messaggio no. 25 /2009 illustrava un maggior costo netto di Fr. 315'000.-- annui. La proposta illustrata nel presente documento prevede un aumento del sopraccitato onere di ca. Fr. 100'000.-- /120'000.-- annui. L'incremento è motivato dall'opportunità di prevedere una maggior cadenza della nuova linea di trasporto pubblico.

Per l'esercizio **2010**, della durata massima di ca. 3 mesi<sup>5</sup> (esercizio gratuito prima del 12 dicembre 2010), è prevedibile una spesa di **Fr. 150'000.--**. Eventuali introiti di terzi saranno utilizzati per informazioni mirate alla popolazione.

<sup>5</sup> I tempi per l'introduzione il mese di ottobre sono oggettivamente molto stretti.



La spesa è da addebitare al conto di gestione corrente al *Capitolo 6. Ambiente e territorio-Protezione aria ed ambiente.*

D'altra parte gli interventi iniziali necessari per la posa degli orari e per la segnaletica verticale ed orizzontale alle fermate comportano un costo complessivo valutato in ca. **Fr. 20'000.--**, che saranno pure addebitati al conto di gestione corrente al *Capitolo 6. Ambiente e territorio-Protezione aria ed ambiente.*

La spesa complessiva per il 2010 per la messa in esercizio della nuova linea di trasporto pubblico è preventivata in **Fr. 170'000.--**.

Fatte queste premesse confidiamo nell'approvazione di codesto On.do Consiglio.

Ci teniamo comunque a disposizione per ogni complemento d'informazione che potrà occorrere in sede di esame e discussione, mentre ci permettiamo proporvi, Signori Presidente e Consiglieri di

### **RISOLVERE**

- 1. È approvato il nuovo credito Fr. 170'000.-- per il finanziamento della nuova linea urbana della Città di Mendrisio.**
- 2. Il credito è allibrato nel conto di gestione corrente 2010 al capitolo 6. Ambiente e territorio.**
- 3. Il nuovo fabbisogno per la gestione corrente 2010 ammonta a Fr. 33'344'500.--.**

Il Messaggio viene demandato all'esame della Commissione della Gestione.

Con osservanza.

Per la Municipalità:

Il Sindaco:  
*Lic.oec.HSG C. Croci*

Il Segretario:  
*Lic.Rer.Pol. M. Demenga*

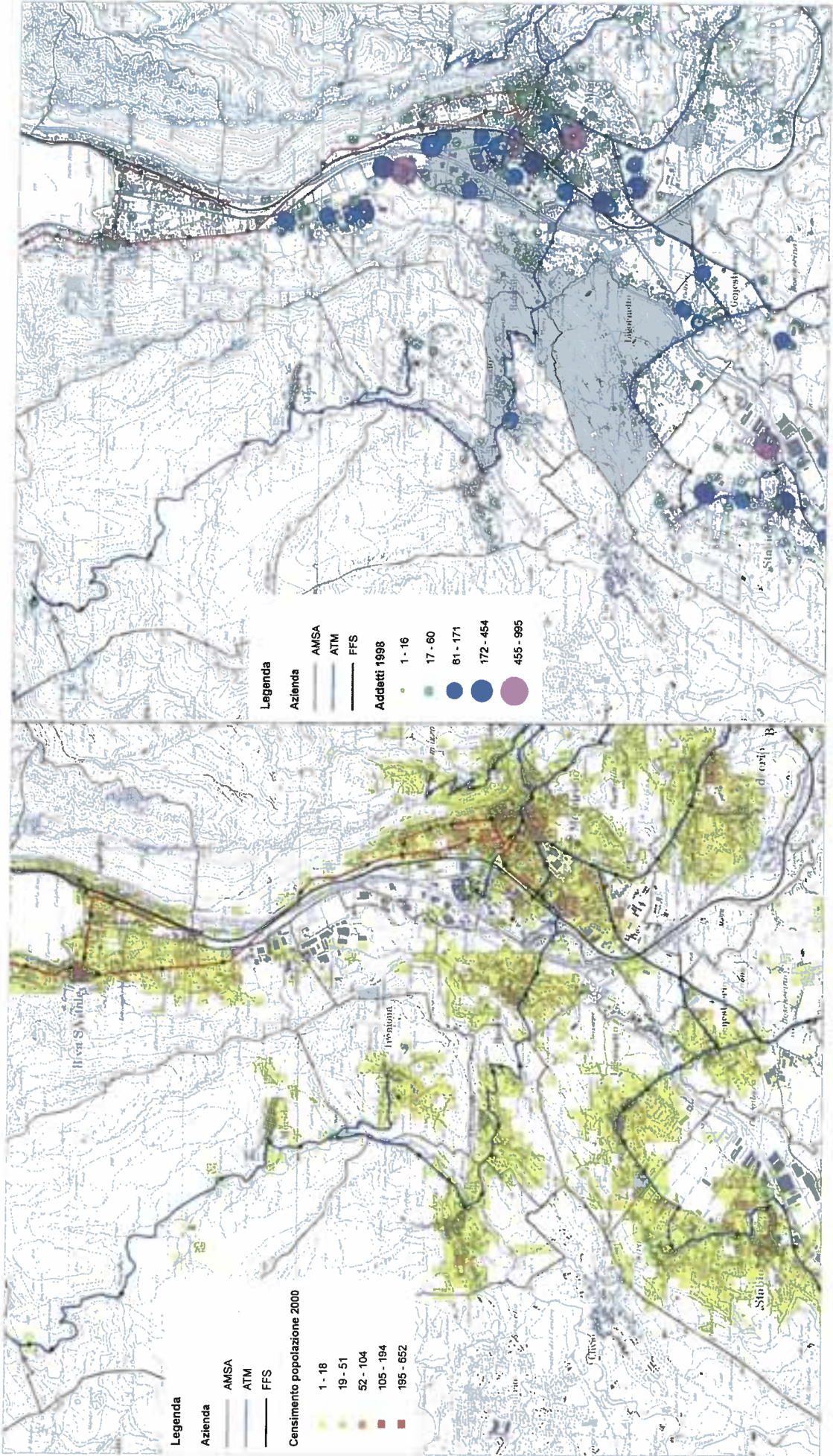
#### **Allegati:**

- Analisi della situazione attuale
- Percorso e fermate nuova linea urbana
- Proposta d'orario 2010-2011 nuova linea urbana
- Tipologia di veicoli nuova linea urbana





### ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

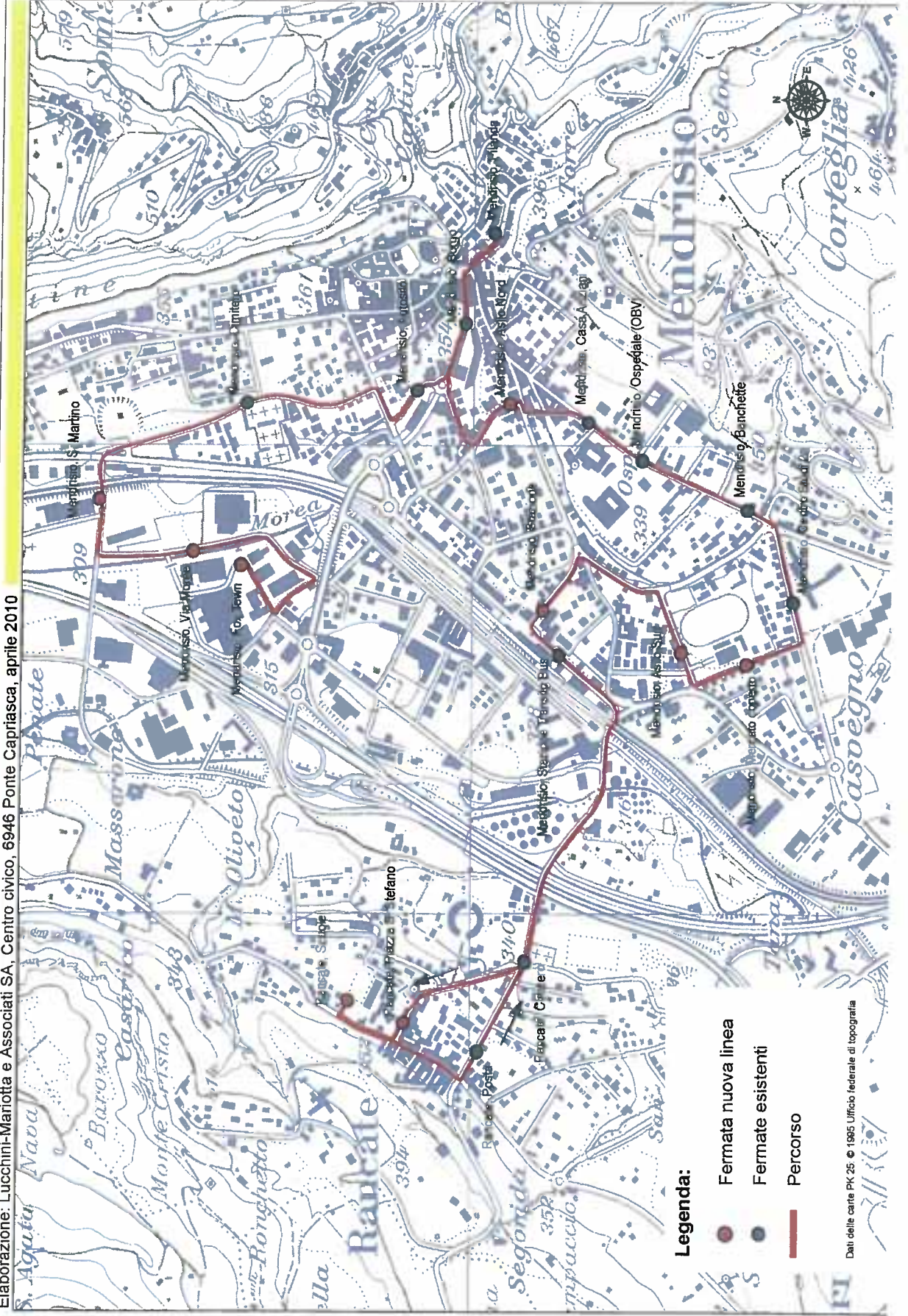


*Linee di trasporto pubblico rispetto alla densità di popolazione ed ai posti di lavoro*



### PERCORSO E FERMATE NUOVA LINEA URBANA

Elaborazione: Lucchini-Mariotta e Associati SA, Centro civico, 6946 Ponte Capriasca, aprile 2010



**Legenda:**

- Fermata nuova linea
- Fermate esistenti
- Percorso

Dati delle carte PK 25 © 1995 Ufficio federale di topografia



**PROPOSTA D'ORARIO 2010-2011 NUOVA LINEA URBANA**

**RANCATE - MENDRISIO FFS - MENDRISIO BORGO - FOX TOWN**

Giorno di circolazione	15	15	15	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	
Veicolo	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1
Veicolo																								
Rancate Borgo	06:38	07:30	07:50	08:52	09:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:52			
Rancate Posta	6:40	7:32	7:52	8:54	9:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:54			
Mendrisio FFS	6:46	7:38	7:58	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	19:00		
Casa Anziani	6:50		8:02	9:04	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	19:04		
Mendrisio Filandè	6:53		8:05	9:07	9:37	10:07	10:37	11:07	11:37	12:07	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	19:07		
Cimitero	6:56		8:08	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	19:10		
Fox town	7:01		8:13	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	19:15		

**FOX TOWN- MENDRISIO BORGO- MENDRISIO FFS-RANCATE**

Giorno di circolazione	15	15	16	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	
Veicolo	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1
Veicolo																								
Fox town	07:00	08:15	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	19:15			
Cimitero	7:03	8:18	9:18	9:48	10:18	10:48	11:18	11:48	12:18	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	19:18			
Mendrisio Filandè	7:06	8:21	9:21	9:51	10:21	10:51	11:21	11:51	12:21	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	19:21			
Casa Anziani	7:09	8:24	9:24	9:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	19:24			
Mendrisio FFS	7:15	07:40	8:30	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:30		
Rancate Borgo	7:19	7:44	8:34	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:34	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:34	19:34				
o	7:22	7:47	8:37	9:37	10:07	10:37	11:07	11:37	12:37	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:37	19:37				

**Servizio orario**  
**Servizio semiorario**







**TIPOLOGIA DI VEICOLI NUOVA LINEA URBANA**

**Bus urbano: capacità ca. 20 posti**



**Accesso a pianale ribassato con  
rampa per disabili e carrozzelle**

