

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Soppressione della tratta Chiasso-Albate, quali soluzioni?

Nello scorso mese di agosto il Consiglio di Stato ha anticipato l'intenzione di interrompere il finanziamento del servizio regionale Chiasso-Como-Albate (TILO, linea S10) a far tempo dal 15 dicembre 2013.

Tale intenzione ha trovato recente conferma nel preventivo 2014; a pagina 12 del Messaggio che l'accompagna si può in effetti leggere che la misura 30 (*"soppressione servizio ferroviario TILO Chiasso-Como Albate"*) consentirà un risparmio di 2,325 milioni di franchi.

Secondo quanto riportato dai media, il Consiglio di Stato ha motivato la sua decisione con i seguenti argomenti:

1. il servizio sarebbe utilizzato solo da circa 300 persone al giorno, un carico definito "modesto", che non giustificerebbe l'impegno finanziario del Cantone;
2. la soppressione del servizio durante il mese di agosto non avrebbe prodotto reazioni particolarmente importanti da parte dell'utenza;
3. l'utenza in partenza da Albate e Como diretta in Ticino, e viceversa, potrà fare capo alla linea S11, che - nonostante qualche minuto di attesa a Chiasso - offrirebbe una possibilità di collegamento tra la Lombardia e il Cantone;
4. a medio termine, l'apertura della linea Mendrisio-Varese (FMV) potrebbe dare maggiore sostanza anche alla tratta in questione.

Il Mendrisiotto è una regione notoriamente martoriata dal punto di vista del traffico; ogni giorno sulle nostre strade si riversano decine di migliaia di autoveicoli, per la maggior parte riconducibili al traffico pendolare.

Questa situazione ha conseguenze estremamente negative, sia dal punto di vista della mobilità - in realtà si dovrebbe parlare di "immobilità" - sia soprattutto dal punto di vista della qualità dell'aria che sono costretti a respirare i nostri concittadini.

La soppressione di un servizio di trasporto pubblico suscita quindi particolare preoccupazione; è infatti ragionevole ritenere che la quasi totalità delle 300 persone che fruiscono attualmente del servizio Chiasso-Albate (cifra che, *prima facie*, appare arrotondata per cospicuo difetto) si recano in Svizzera per ragioni di lavoro, per cui in caso di soppressione della tratta entrerebbero nel nostro Paese con l'automobile.

In effetti la linea S11, secondo quanto indicato da diversi utenti, non costituirebbe in realtà una valida alternativa alla linea TILO, in quanto soggetta a continui ritardi e soppressioni. È quindi verosimile che il pendolare tenuto al rispetto di orari di lavoro vincolanti (ufficio, fabbrica, cantiere, ecc.) preferirà utilizzare il mezzo di trasporto privato piuttosto che correre il rischio di arrivare in ritardo.

La prevista linea Mendrisio-Varese (FMV), al netto dei ripetuti intoppi sul versante italiano, non sembra poi costituire un servizio sostitutivo per i molti residenti nella regione di Como, che verosimilmente non si sobbarcherebbero un'irragionevole trasferta ferroviaria fino a Varese per utilizzare la FMV.

A prescindere da ciò, il disimpegno sulla linea S10 appare ancora meno concepibile tenuto conto delle difficoltà che la FMV sta incontrando sul suolo italiano e che non consentono di trasferire la prevista porzione di traffico dalla gomma alla ferrovia su tale direttrice, ad ogni modo non nei tempi programmati.

L'asserita mancanza di proteste in concomitanza con la soppressione del servizio ad agosto sembra poi correlata più alla mancanza di utenza ad agosto (per via delle vacanze), che non a un effettivo disinteresse degli utenti in merito alla linea S10.

Occorre inoltre verificare su quali basi sia stato quantificato il numero di ca. 300 utenze al giorno che, a un primo esame di verosimiglianza, appare poco congruente con quanto si osserva tutti i giorni nelle stazioni di Chiasso, Balerna e Mendrisio.

I sottoscritti interroganti sono coscienti della necessità di equilibrare i conti del Cantone, ma – in considerazione della delicatissima situazione della mobilità del Mendrisiotto – riteniamo che gli abitanti del nostro Distretto abbiano il diritto a che ogni strada, o meglio: ogni rotaia, sia esplorata al fine di evitare un ulteriore peggioramento della loro qualità di vita.

A questo proposito si potrebbe pensare a una limitazione del servizio TILO ai soli orari “di punta” (presumibilmente: 0630-0830 / 1730-1930), sopprimendo quindi le corse che si svolgono in periodi della giornata verosimilmente morti: ciò permetterebbe comunque un risparmio sui conti del Cantone, mitigando però gli effetti sul nostro Distretto.

Un'ulteriore “pista” potrebbe essere quella di negoziare con gli enti pubblici italiani coinvolti (*in primis* la Regione Lombardia e la Provincia di Como) la possibilità di un finanziamento anche italiano a questa tratta, che è innanzitutto nell'interesse dei loro amministrati.

Infine, potrebbe essere verificato se non sia possibile finanziare il mantenimento di questa linea, almeno in parte, con la quota parte di imposta alla fonte che la Confederazione (e per essa, in modo preponderante, il Ticino) riversa ogni anno all'Italia sulla base dell'Accordo tra la Svizzera e l'Italia relativo all'imposizione dei lavoratori frontalieri ed alla compensazione finanziaria a favore dei Comuni italiani di confine del 3 ottobre 1974 (cosiddetti ristorni, nel 2012 ca 58 milioni di franchi).

Come si legge nel suo preambolo, tale accordo è in effetti stato concluso in considerazione “*delle spese per opere e servizi pubblici che alcuni Comuni italiani di confine sostengono a causa dei loro residenti che lavorano come frontalieri nei Cantoni dei Grigioni, del Ticino e del Vallese*”.

La tratta TILO Albate-Como-Chiasso, d'acchito, sembra rientrare pienamente nella precitata definizione.

La possibilità di utilizzare una parte dei ristorni per il finanziamento di tale linea merita quindi un approfondimento, se del caso da coordinare con le autorità federali.

I ristorni potrebbero inoltre essere impiegati per la realizzazione, in Italia, di un cosiddetto Park&Ride a ridosso della frontiera con il nostro Paese; l'assenza di tali strutture potrebbe in effetti essere una delle ragioni per l'asserita sottoutilizzazione della rete ferroviaria.

Premesso quanto precede i sottoscritti interrogano come segue il Consiglio di Stato:

1. Il Consiglio di Stato è cosciente delle possibili ricadute in termini di traffico nel Mendrisiotto a seguito della soppressione della linea S10? Come valuta e quantifica il Consiglio di Stato tali ricadute?
2. Su che basi è stato quantificato il numero di 300 utenze al giorno sulla linea TILO Albate-Como-Chiasso (linea S10)? Quando, come e con che modalità sono stati raccolti tali dati? Quanti abbonamenti sono stati sottoscritti da residenti in Italia? Quali sono gli orari di punta di tale linea?

3. Qual è l'utenza della linea S11? La linea S11, da un punto di vista logistico, sarebbe in grado di assorbire l'utenza della linea S10? È previsto un potenziamento della linea S11, rispettivamente modifiche di orario della stessa per coprire i vuoti di servizio della soppressa linea S10? Il Consiglio di Stato dispone di dati relativi a ritardi/soppressioni di servizio sulla linea S11?
4. Quale parte dell'attuale utenza della linea S10 potrebbe ragionevolmente fruire della linea Varese-Mendrisio? Quando è ragionevolmente previsto il completamento di quest'ultima linea?
5. Il Consiglio di Stato è disposto a valutare una soppressione solo parziale della linea S10, mantenendola solo per gli orari di punta? Quale sarebbe il costo del mantenimento della linea ai soli orari di punta?
6. Il Consiglio di Stato intende valutare con gli enti pubblici italiani la possibilità di una loro partecipazione al finanziamento della linea S10?
7. Il Consiglio di Stato intende valutare la possibilità, previo coinvolgimento delle autorità federali, di vincolare il versamento dei ristorni derivanti dall'imposta alla fonte al finanziamento della linea S10, rispettivamente alla costruzione di un Park&Ride su suolo italiano a ridosso della frontiera?

I sottoscritti interroganti rivolgono un particolare appello al Consiglio di Stato affinché le preoccupazioni degli abitanti del Mendrisiotto siano adeguatamente considerate e affinché nulla sia trascurato nell'ottica di evitare un possibile peggioramento della mobilità e della qualità di vita nel nostro Distretto.

Maurizio Agustoni
Bassi - Beretta Piccoli L. - Pagani