

**CRTM**

COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI  
DEL MENDRISIOTTO E BASSO CERESIO

C/O MUNICIPIO MENDRISIO  
CASELLA POSTALE 1262  
6850 MENDRISIO STAZIONE

TEL. +41 58 688 33 26  
FAX +41 58 688 33 29  
E-MAIL [crtm@mendrisio.ch](mailto:crtm@mendrisio.ch)  
GPM [gpm@chiasso.ch](mailto:gpm@chiasso.ch)  
GPM TEL. +41 58 122 49 11

---

Consiglio di Stato  
Piazza Governo 6  
6501 Bellinzona

Ufficio federale dei trasporti  
Mühlestrasse 6  
3063 Ittigen

FFS SA  
divisione viaggiatori  
Wylstrasse 123/125  
3000 Berna

TILO SA  
Via Portaccia 1  
6500 Bellinzona

6850 Mendrisio, 17 luglio 2020

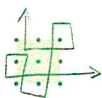
### Collegamenti ferroviari a lunga percorrenza nel Mendrisiotto

Signor Presidente del Consiglio di Stato, Signori Consiglieri di Stato,  
Egregi Signori Direttori,

i due poli del Mendrisiotto, Chiasso e Mendrisio, insieme con l'Ente regionale di sviluppo del Mendrisiotto e Basso Ceresio (ERS-MB), l'Associazione di tutela degli utenti dei mezzi pubblici (ASTUTI – Sezione Pro Bahn Ticino) e la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) si rivolgono a Voi per sottoporVi il tema della soppressione delle fermate per i collegamenti a lunga percorrenza presso le stazioni ferroviarie nel nostro agglomerato.

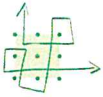
### Cronistoria

Sia per le Istituzioni, che per i Cittadini, in qualità di utenti del treno, gli sviluppi futuri del traffico su rotaia nella nostra regione sono motivo di grande preoccupazione. Il richiamo ad un cambio di prospettive è stato lanciato già in passato, in diverse forme e con iniziative differenti, ne elenchiamo qui di seguito le principali.



- 18 giugno 2020, Interpellanza al Consiglio Federale del Consigliere nazionale Marco Romano, *Il Ticino (e la Svizzera) non finisce a Lugano.*
- 18 giugno 2020, Mozione depositata in Consiglio nazionale del Consigliere nazionale Marco Romano, *Il Ticino e la Svizzera non finiscono a Lugano. Integrare il Mendrisiotto nei collegamenti ferroviari a lunga percorrenza (IC).*
- 14 febbraio 2020, Interrogazione al Consiglio di Stato del Gran Consigliere S. Tonini, *Mendrisiotto discriminato dalle FFS.*
- 6 dicembre 2019, lettera del Municipio di Chiasso a FFS SA, Berna, *Agglomerato Mendrisiotto: più collegamenti diretti tra il Mendrisiotto, la Svizzera interna e l'Italia.*
- 20 novembre 2019, Interrogazione al Consiglio di Stato del Gran Consigliere M. Quadranti, *Il Mendrisiotto dimenticato da FFS e dal Cantone? Il Mendrisiotto tartassato da Casse malati e petrolieri?*
- 15 novembre 2019, interrogazioni dei Consiglieri Comunali di Chiasso Carlo Coen, Luca Bacciarini e Davide Capoferri, *"NO!" ad una stazione regionale.*
- 5 novembre 2019, lettera da ASTUTI ai Municipi di Chiasso, di Mendrisio e CRTM, *Collegamenti ferroviari tra il Mendrisiotto e il resto della Svizzera?*
- 7 maggio 2019, lettera da FFS a CRTM, *Lettera: Treni che si spostano da Chiasso a Lugano vuoti.*
- 26 aprile 2019, lettera da CRTM a FFS, *Treni che si spostano da Chiasso a Lugano vuoti.*
- 7 febbraio 2019, lettera da FFS a CRTM, *Lettera: Treni che si spostano da Chiasso a Lugano vuoti.*
- 1° febbraio 2019, lettera da CRTM a FFS, *Treni che si spostano da Chiasso a Lugano vuoti.*
- 20 febbraio 2018, Unità Socialista – I Verdi, Partito liberale radicale, Partito popolare democratico, Lega dei Ticinesi di Chiasso e Balerna lanciano una petizione dal titolo *"FFS e TILO: maggiore attenzione per il Basso Mendrisiotto"*, chiuso il 22 maggio 2018, con un totale di 2875 firme, di cui 2529 digitali e 346 cartacee.
- 20 febbraio 2018, lettera da CRTM e ERS al Consiglio di Stato, *Penalizzazione dei collegamenti ferroviari.*
- 19 gennaio 2018, da ASTUTI lettera aperta ai Municipi, *Il Mendrisiotto penalizzato nei collegamenti ferroviari*
- 21 dicembre 2017, lettera del Municipio di Chiasso al Dipartimento del Territorio, *Rivendicazione in favore della stazione internazionale di Chiasso del ruolo di capolinea.*
- 5 ottobre 2011, Interrogazione al Consiglio di Stato del Gran Consigliere di Luca Pagani, *Collegamenti diretti fra il Mendrisiotto e la Svizzera interna: novità finalmente in arrivo?*
- 12 gennaio 2010, Interrogazione al Consiglio di Stato del Gran Consigliere di Luca Pagani, *Collegamenti ferroviari con il nord delle Alpi: Mendrisiotto parente povero?*
- 9 maggio 2006, Interrogazione al Consiglio di Stato da parte di diversi Gran Consiglieri firmatari, *Fine dei collegamenti diretti tra il Mendrisiotto e la Svizzera tedesca?*

Se in questa lettera insistiamo sulle nostre richieste, è proprio perché constatiamo che lo sforzo prodotto non abbia ottenuto alcun risultato concreto. Questo scritto si rende pertanto necessario, alla luce delle insoddisfacenti risposte giunte dalle FFS alle molteplici richieste fatte da Parlamentari,



Municipi, Consiglieri Comunali, Gran Consiglieri, ERS-MB e CRTM e dopo la raccolta firme avvenuta nel 2018.

Abbiamo quindi deciso di far fronte comune, informando nel contempo i Deputati Ticinesi alle Camere Federali e i Deputati del Distretto in Gran Consiglio.

Si tratta di un importante dispiegamento di forze politiche, ma l'importanza del tema e del futuro della nostra regione lo richiede. Ora più che mai!

#### Contesto economico - sociale

Lo sviluppo economico di un territorio e la sua attrattività, per le aziende, affinché queste abbiano ad insediarsi, oppure per i cittadini, perché lo scelgano come luogo di residenza, o ancora per i turisti, invogliati a scoprirlo e viverlo, sono determinati anche dalla qualità dei servizi che esso è in grado di offrire.

Tra le condizioni quadro fa sicuramente parte una mobilità adeguata, comoda e rapida, rivolta verso il resto del Cantone e della Svizzera.

Il Ticino nei prossimi anni vivrà una fase di progresso importante che, avvalendosi dell'apertura di AlpTransit, si rivolgerà verso nord per maggiori interconnessioni con il mondo economico, imprenditoriale e accademico d'oltre Gottardo.

Un tassello di questo orientamento di crescita è stata l'adesione, nel gennaio dello scorso anno, alla Great Zurich Area.

Anche l'agglomerato del Mendrisiotto intende trarre il massimo vantaggio da questa nuova opportunità, una connessione su rotaia rapida e ottimale ne è un requisito necessario, sempre nel rispetto di una mobilità sostenibile.

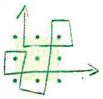
Il nostro è il secondo agglomerato del Cantone per popolazione, posti di lavoro e gettito fiscale prodotto.

#### Mancato inserimento dell'agglomerato nella Guida TLD

La guida TLD dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) definisce la lista degli agglomerati della Svizzera che possono beneficiare di fermate del traffico di lunga percorrenza, segnatamente i treni IC. La guida, il cui ultimo aggiornamento risale al 2017, non contiene l'agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio. Agglomerato che, al contrario, nel contesto di piano di agglomerato promossi dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) viene invece riconosciuto. Si ritiene pertanto che la guida vada aggiornata e che i destinatari della presente missiva, in particolare il governo cantonale e l'Ufficio federale dei trasporti, si facciano parte attiva affinché il nostro agglomerato possa rientrare nella lista e ottenere così la fermata IC.

#### Valutazioni tecniche

Con il nuovo orario che sarà introdotto all'apertura della galleria di base del Ceneri non vi saranno treni Intercity a cadenza regolare dalla Svizzera tedesca che serviranno anche i poli di Chiasso e Mendrisio. Gli spostamenti in treno da e verso nord saranno vieppiù resi difficoltosi dagli innumerevoli cambi che gli utenti saranno obbligati a effettuare.



La circostanza di essere sempre più isolati dal resto del Ticino e, di conseguenza, della Svizzera, è rafforzata dalla constatazione che i centri urbani del Mendrisiotto non sono stati chiamati a partecipare all'organizzazione dei festeggiamenti per l'entrata in servizio della galleria di base del Ceneri. Non possiamo fare a meno di leggere l'evento come un segnale evidente della convinzione generale che, dell'apertura verso nord, andranno a beneficiare solo tre dei quattro agglomerati della Città Ticino.

Alle numerose sollecitazioni abbiamo ricevuto altrettante risposte, molte delle quali basavano la soppressione della fermata dei treni a Chiasso su motivi tecnici. Desideriamo in questo frangente controbattere ad alcune di esse formulando delle opinioni con punti di vista presi da un'angolazione diversa.

- Innanzitutto, alla richiesta di prolungare le corse IC fino a Chiasso, le FFS hanno risposto che il cambio treno (da TILO a IC per chi viaggia verso nord, o viceversa) allunga il viaggio di soli 7-8 minuti. Già solo questa risposta non è accettabile, oltre al fatto che si aggiungono altri disagi. Prendendo l'esempio del collegamento verso nord, il treno TILO arriva a Lugano a '58 e l'IC parte a '02. I 4 minuti previsti per il cambio treno sono appena sufficienti. Per le persone con problemi motori e/o con bagagli i 4 minuti sono veramente esigui e addirittura insufficienti se occorre cambiare marciapiede. Il primo elemento di riflessione riguarda la stabilità d'orario: l'utente non ha garanzia di cambiare treno con tranquillità. Se vi fosse un ritardo di TILO, la coincidenza con l'IC non sarebbe più garantita. In alcune fasce orarie TILO è molto frequentato o addirittura occupato ai limiti della sua capacità. Per chi effettua un percorso lungo, spesso con bagagli, la tratta fino a Lugano diventerebbe molto scomoda e il tempo per cambiare il treno davvero limitato. Tali contrattempi sono spiacevoli al punto da disincentivare la scelta del treno quale mezzo di trasporto. Sotto questi aspetti il treno IC a cadenza regolare, su tutto l'arco della giornata con fermate a Chiasso, Mendrisio e Lugano, e non solo per alcune corse al mattino e alla sera, rappresenterebbe un notevole miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico.
- Rivolgiamo a questo punto l'attenzione ai tempi di percorrenza da Chiasso a Zurigo, qui di seguito si possono confrontare l'anno 2018, prima dell'apertura della galleria di base del Ceneri, con il 2021, dopo la sua apertura.

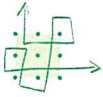
Nel 2018, senza il cantiere di Zugo:

- IC 2 ore e 35 minuti
- EC 2 ore e 35 minuti
- S10 + IC 2 ore e 29 minuti, con interscambio a Lugano

Nel 2021 con la galleria di base del Ceneri e senza il cantiere di Zugo:

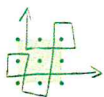
- IC 2 ore e 26 minuti
- RE90 + IC 2 ore e 21 minuti, con interscambio a Lugano
- S10 + IC 2 ore e 29 minuti, con interscambio a Lugano.

I tempi di percorrenza tra Zurigo e Chiasso rimarranno inalterati, malgrado l'apertura della galleria di base del Ceneri, quindi solo gli altri agglomerati del Cantone potranno approfittare di tragitti più brevi tra Ticino e Svizzera tedesca.



Il Mendrisiotto non ne trarrà alcun vantaggio, anzi, a differenza delle altre regioni del Cantone, i nostri cittadini saranno obbligati a viaggi meno confortevoli e confrontati con il rischio di perdere la coincidenza a Lugano. Tutto ciò richiederà una maggiore propensione alla flessibilità nell'organizzazione degli impegni d'oltralpe, oppure un costante calcolo abbondante dei tempi richiesti allo spostamento, con la scelta di treni verso nord che partono prima rispetto al TILO indicato per la coincidenza con gli IC o EC. Nel caso di viaggi in direzione sud, ci si dovrà armare di pazienza se i treni diretti provenienti da nord dovessero subire, seppur lievi, ritardi, che provocherebbero comunque la mancata coincidenza a Lugano.

- I treni Eurocity si fermano ancora a Chiasso, ma soltanto per questioni tecniche, di servizio e doganali. Quando i treni Giruno non si fermeranno più a Chiasso, perché i macchinisti, con una spesa di svariati milioni da parte delle FFS, saranno stati abilitati a circolare sia sulla rete svizzera che su quella italiana, il Mendrisiotto non sarà più servito direttamente dal traffico internazionale e alcuni eurocity non si fermeranno nemmeno più a Como, perché percorreranno la galleria Monte Olimpino 2 coprendo la tratta Lugano-Monza senza fermate intermedie. Una vasta regione turistica, soprattutto sul territorio italiano, rimarrà quindi servita unicamente da treni regionali, mentre, con il prolungamento degli Intercity, Chiasso diventerebbe a tutti gli effetti la fermata con il traffico di lunga percorrenza più vicina alla regione turistica del Lago di Como, che conta milioni di presenze annue; quest'area è la nona regione turistica italiana per numero di turisti. Le FFS si sono concordate con le FS italiane sul tempo di percorrenza dei treni EC tra Milano e Zurigo, che è stato stabilito a 3 ore e 19 minuti. Inoltre la formazione dei macchinisti è fortemente ritardata: vi sono quindi i tempi tecnici per mantenere la fermata EC nel nostro agglomerato.
- Riteniamo che l'offerta IC debba essere contemplata fino a Chiasso. Per la nostra regione è un'offerta indispensabile, che secondo noi deve continuare a esistere ed essere ancora rafforzata, a maggior ragione dopo aver risolto le attuali difficili condizioni di esercizio dovute ai numerosi cantieri in corso per il potenziamento della rete ferroviaria ed il miglioramento delle stazioni. Siamo convinti che se vi fosse l'obiettivo di proporre un collegamento orario Intercity da e verso Chiasso-Mendrisio lungo tutto l'arco della giornata, gli ostacoli organizzativi potrebbero essere risolti. Non si può fare a meno di osservare come la stazione di Chiasso è il ricovero naturale dei treni. Si tratta infatti del capolinea, vi sono binari liberi in abbondanza e alcuni servizi possono essere svolti direttamente in loco (quali per esempio pulizia treni, ecc). Insistiamo sull'esigenza di avere gli Intercity a cadenza regolare anche nella nostra regione.
- L'offerta di collegamenti IC (eventualmente EC) da e per Chiasso - Mendrisio andrebbe a sgravare il sovraffollamento di passeggeri sui TILO soprattutto in certi orari. Anche perché i treni IC/EC potrebbero essere usati non solo da chi si reca o viene dalla Svizzera interna, ma anche da chi - da Chiasso o da Mendrisio - vuole andare a Lugano o Bellinzona. Si aggiunga che, con il nuovo orario, non ci sarà più un collegamento Regioexpress, paragonabile come prestazione a quella di un IC/EC, diretto da e per Bellinzona (ma solo da Locarno via nuova Galleria di Base del Ceneri).
- Facciamo inoltre fatica a comprendere perché ad Altdorf è prevista una fermata, più che legittima, mentre il nostro agglomerato è ignorato, dal momento che il proseguimento dei treni su Chiasso risulta vitale non solo per il turismo, bensì anche per il commercio.

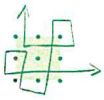


- Le valutazioni commerciali effettuate sinora da parte delle FFS non possono essere prese in considerazione poiché eravamo in presenza di importanti cantieri ferroviari (anche in Svizzera tedesca con diretta influenza sul Ticino), la galleria del Ceneri non è ancora entrata in servizio, l'esercizio ferroviario degli ultimi anni è stato molto instabile e influenzato da continui ritardi e disservizi, con conseguente perdita di attrattività dell'offerta, oltre al fatto che non è stata fatta alcuna valutazione sull'enorme potenziale turistico dell'area Mendrisiotto – Lago di Como (cfr. osservazioni precedenti).
- Le statistiche sugli utenti delle FFS sono da approfondire per vari motivi. Dovrebbero tener conto, ad esempio, di tutti quelli che da Chiasso/Mendrisio vanno a Lugano e Bellinzona e potrebbero usare l'IC o l'EC e che oggi sono registrati come utenti del trasporto regionale mentre il fatto di poter usufruire di un IC senza fermate in tutte le stazioni farebbe loro guadagnare tempo. Inoltre sussiste il dubbio che i dati sulla scarsa utenza, se riferiti ai treni IC già oggi esistenti, gli stessi non possono avere nessun valore vista la scarsità dell'offerta (tre IC verso nord il mattino e tre IC verso sud la sera).
- Infine osserviamo come dal 2017 la stazione di Mendrisio rappresenta lo snodo dei 2 collegamenti ferroviari verso sud: Stabio-Varese e Chiasso-Como. La stazione di Chiasso oltre a fungere da collegamento diretto per l'area Como-Monza-Milano, ha una vasta infrastruttura ferroviaria quale possibile capolinea per il ricovero dei treni. A Chiasso si attesta la S11, come pure il collegamento diretto S40 Como-Mendrisio - Varese.

Concludendo, possiamo affermare che senza i collegamenti a lunga percorrenza, quando, oltre agli Intercity, l'agglomerato perderà anche la fermata per gli Eurocity, la collocazione della nostra regione diventerà a tutti gli effetti periferica e non attrattiva: lo scenario è quello di non avere più alcun collegamento diretto con il resto della Svizzera per una stragrande parte della giornata, fatto aggravato inoltre dall'attuale impostazione del servizio TILO, che non prevede un collegamento diretto di Chiasso-Mendrisio con Bellinzona, ciò che risulta ancor più incredibile. Infatti, come già detto, facciamo inoltre notare che non esiste un collegamento diretto TILO, ma solo quelli con tutte le fermate, passando dalla galleria di base del Ceneri.

A questo punto, se non saranno apportati i dovuti accorgimenti, il nostro agglomerato non beneficerà sino in fondo dei vantaggi che Alptransit comporta, il potenziamento della linea non è completato per la tratta a sud di Lugano e le tempistiche che si prospettano sono tutt'altro che ottimistiche (non prima del 2050). Per raggiungere il nostro agglomerato bisognerà fare obbligatoriamente dei cambi, vi sarà un concreto rischio di mancate coincidenze, ciò causerà una perdita di attrattività del Mendrisiotto.

Inoltre, il nostro territorio è giornalmente congestionato dal traffico veicolare. Un potenziamento dell'offerta ferroviaria durante tutta la giornata è quindi l'unica alternativa in favore della mobilità sostenibile. Il numero degli utenti del treno aumenta sempre di più e quindi il proseguimento di tutti gli IC su Mendrisio / Chiasso è indispensabile per evitare che i treni TILO siano già saturi dopo le prime fermate.



Per i motivi sopraccitati, i Municipi di Chiasso e Mendrisio, ERS-MB, CRTM e ASTUTI hanno deciso di unire le forze postulando quanto segue:

1. Rivendicare il proseguimento di tutti gli IC su Chiasso, con fermata a Mendrisio, con cadenza oraria, lungo l'arco di tutta la giornata. Questo documento tecnico / politico ha lo scopo di riattivare la discussione intorno al tema, convocando un tavolo di lavoro con i destinatari della presente missiva.
2. Impregiudicato quanto precede, considerato il progetto orario 2021, che prevede un'ulteriore diminuzione delle corse da e per il Mendrisiotto con gli IC verso il resto della Svizzera, viste le imminenti vacanze estive, preso atto che il termine per inoltrare osservazioni al progetto orario è scaduto la fine del mese di giugno 2020, siamo a chiedere un incontro urgente (entro la metà di agosto) con il Consiglio di Stato, subordinatamente una delegazione di esso con i rappresentanti del Dipartimento del Territorio, affinché il Consiglio di Stato abbia ad attivarsi immediatamente per cercare di salvaguardare, in vista dell'orario 2021, almeno le corse che già oggi sono garantite al nostro agglomerato. Attendiamo pertanto di essere convocati prontamente per affrontare al più presto quest'ultima questione.

Sicuri di Vostro pronto e positivo riscontro, con l'occasione Vogliano gradire, signor Presidente del Consiglio di Stato, signore e signori Consiglieri di Stato, signori Direttori, l'espressione della nostra alta stima.

Per il Municipio di Chiasso

il Sindaco:  Bruno Arrigoni

il Segretario:  Umberto Balzaretti

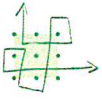


Per il Municipio di Mendrisio

il Sindaco:  Samuele Cavadini

il Segretario:  Massimo Demenga





Per l'Ente regionale per lo sviluppo del Mendrisiotto e Basso Ceresio

Il Presidente:

Corrado Solcà

La Direttrice:

Bettina Stark

Per l'ASTUTI

Il Presidente

Fabio Canevascini

Il Segretario

Edy Bernasconi

Per la Commissione regionale dei trasporti  
del Mendrisiotto e Basso Ceresio:

Il Presidente:

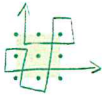
Andrea Rigamonti

La Segretaria:

Sara Barella Rajbhandari

Sara Barella Rajbhandari





Copia per conoscenza:

- Deputazione ticinese a Berna
  - Marina Carobbio Guscetti
  - Rocco Cattaneo
  - Marco Chiesa
  - Alex Farinelli
  - Greta Gysin
  - Piero Marchesi
  - Lorenzo Quadri
  - Fabio Regazzi
  - Marco Romano
  - Bruno Storni
  
- Gran Consiglieri del Mendrisiotto
  - Maurizio Agustoni, Mendrisio
  - Simona Arigoni Zürcher, Balerna
  - Anna Biscossa, Morbio Inferiore
  - Daniele Caverzasio, Arzo
  - Claudia Crivelli Barella, Mendrisio
  - Ivo Durisch, Riva San Vitale
  - Natalia Ferrara, Stabio
  - Giorgio Fonio, Chiasso
  - Sebastiano Gaffuri, Breggia
  - Luca Pagani, Balerna
  - Edo Pellegrini, Vacallo
  - Matteo Quadranti, Balerna
  - Massimiliano Robbiani, Mendrisio
  - Andrea Stephani, Mendrisio
  - Stefano Tonini, Chiasso

