



Municipio
Via Municipio 13
6850 Mendrisio

058 688 31 10
cancelleria@mendrisio.ch
MD /MCar

Municipio

Egregio Signor
Consigliere comunale
Paolo Hägler

19 settembre 2025

**Risposta
del Municipio di Mendrisio**

Interrogazione del 26 maggio 2025

Titolo **Quale futuro per la stazione FFS di Mendrisio?**

In relazione all'interrogazione citata a margine, lo scrivente Municipio si pregia osservare quanto segue:

1. Il Municipio ha già chiesto alle FFS quali margini ci sono per prolungare il marciapiede per permettere la fermata di treni IC ed EC? Se sì, è fattibile o ci sono ostacoli tecnici? E a quanto ammonterebbero i costi? Se no, il Municipio intende farlo?

Ogni volta che si presenta l'occasione la Città sottopone alle FFS questa tematica chiedendo la fermata durante tutto l'arco della giornata e il prolungo dei marciapiedi per ovviare agli ostacoli tecnici ventilati da FFS. Solo quest'anno il tema è stato ribadito due volte: a febbraio, in occasione di un incontro con le stesse FFS, e a giugno, durante la visita di una delegazione del DATEC nella regione legata al progetto "Coordinamento globale territorio e trasporti Mendrisiotto", studio condotto dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) e volto a definire una visione a lungo termine che possa indirizzare uno sviluppo equilibrato e coordinato delle infrastrutture.

Per la stazione di Mendrisio non è stata evidenziata un'impossibilità tecnica che impedirebbe la realizzazione degli adeguamenti. Tuttavia, non essendo ancora stato svolto uno studio di fattibilità che lo confermi, ad oggi non vi sono interventi pianificati.

La Città intende continuare a rivendicare questo prolungo di marciapiede anche alla luce degli spostamenti con il trasporto pubblico in costante crescita e del fatto che la stazione FFS di Mendrisio è posta strategicamente al centro della diramazione tra Como, Lugano e Varese e collegata direttamente con l'aeroporto di Malpensa, uno dei più grandi d'Europa.

Un'altra soluzione ritenuta percorribile è quella di far circolare i convogli a doppia composizione prendendo in conto la chiusura di una parte dei vagoni. Nondimeno, seppur già oggi praticata, secondo le FFS questa prassi resta un'eccezione non implementabile sull'intera giornata.

Si ricorda che a seguito della mozione del Consigliere nazionale Marco Romano del 2022, il Parlamento ha chiesto al Consiglio federale di integrare il Mendrisiotto mediante le stazioni di Mendrisio e Chiasso nella rete IC al più presto, come pure nell'ambito del consolidamento d'offerta del 2035. Il nuovo piano d'investimento dovrà essere sottoposto al Parlamento nel 2027 con il Messaggio 2026 per la prossima fase di ampliamento.

In merito, con lettera di risposta relativa alla procedura di consultazione degli adattamenti del Piano settoriale dei trasporti (parte infrastruttura ferroviaria, autunno 2024), il Consiglio di Stato ha ribadito agli Uffici federali preposti la necessità di potenziare la stazione di Mendrisio, segnatamente in termini di idoneità al traffico a lunga percorrenza. Nello specifico, è stato richiesto che vengano realizzati studi e approfondimenti per sviluppare i necessari progetti nel più breve tempo possibile.

Nel frattempo, a partire dal cambio d'orario di dicembre 2025 la stazione di Chiasso, già predisposta ad accogliere treni di 400 metri, godrà di un collegamento ogni ora con il Nord delle Alpi grazie all'aggiunta di una coppia di corse IC e di due coppie di corse EC. Gli attuali allacciamenti diretti da e per Mendrisio verranno mantenuti con tre corse al mattino e altrettante la sera.

2. Considerata la breve distanza tra Mendrisio e Chiasso, il Municipio ritiene verosimile e opportuno che in futuro possano esserci due fermate IC/EC a distanza di meno di 10 km, come tra Amriswil e Romanshorn?

Il Municipio ritiene che due fermate IC nel Mendrisiotto, a Mendrisio e a Chiasso, siano verosimili e debbano diventare una realtà a favore di tutta la regione. Come rilevato al punto precedente, tale ipotesi sarà valutata nell'ambito dello studio di fattibilità, indicando cosa deve essere modificato a Mendrisio, e contestualmente anche sulla rete e sulle fermate vicine.

Si segnala che pure la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, che si è fatta promotrice della mozione del Consigliere nazionale Marco Romano, continua a sostenere la richiesta di avere una fermata per i treni a lunga percorrenza in entrambi i poli del distretto.

3. L'investimento delle FFS per rinnovare la stazione era teso a migliorare la situazione preesistente o era orientato anche a migliorie future, considerando magari un aumento dei viaggiatori e della mobilità sostenibile?

Gli interventi che hanno riguardato il comparto della stazione FFS di Mendrisio erano intesi sia a migliorare la situazione preesistente con la ristrutturazione dello stabile viaggiatori, diventato ormai vetusto, sia a migliorare l'accessibilità per i viaggiatori della regione in considerazione di un previsto aumento degli stessi.

In particolare, le opere di restauro dello stabile della stazione FFS sono state:

- l'innalzamento della parte centrale con il tetto piano e l'inserimento di uffici al primo e al secondo piano;
- l'inserimento di un negozio al piano terreno;
- il rifacimento dei tetti e il consolidamento delle solette in legno esistenti;
- il ripristino delle aperture originali al piano terreno e sulle torrette delle scale;
- l'allontanamento della pensilina d'entrata in calcestruzzo.

Parallelamente, il rinnovamento generale dell'area della stazione comprendeva diverse opere volte a rendere l'intera piattaforma intermodale più attrattiva, accessibile, sicura ed efficiente. Questi investimenti, già contenuti nei Programmi d'agglomerato di prima e seconda generazione e coperti da Confederazione, Cantone e Comuni della CRTM, hanno interessato:

- la creazione del nuovo terminal dei bus regionali (8 stalli);
- la formazione del posteggio coperto per moto e biciclette per un totale di 230 stalli;
- il completamento del sottopasso pedonale Sud, prospettato in funzione dei previsti aumenti di flussi pedonali del comparto, specialmente a seguito dell'insediamento della SUPSI, della messa in esercizio della linea Mendrisio-Varese e dell'apertura della Galleria di base del Ceneri;
- la sistemazione esterna degli spazi con degli accorgimenti per migliorare il passaggio dal terminal verso i binari, in particolare abbassando parte del marciapiede lungo la scala che porta al sottopasso;
- il P+R d'interesse regionale integrato all'autosilo della SUPSI.

Allineate alla strategia di agire sui nodi del trasporto pubblico dei principali poli del Cantone, così da incentivare la transizione verso una ripartizione modale più equilibrata e sostenibile, le nuove infrastrutture permettono di rispondere meglio alle esigenze di mobilità.

Si ricorda inoltre che nel PAM5 sono state inserite misure complementari che vanno a incrementare ulteriormente la permeabilità trasversale e l'accessibilità alla stazione, e precisamente:

- il potenziamento del sottopasso pedonale ferroviario centrale;
- la creazione di una nuova passerella pedonale sui binari a Nord della SUPSI;
- la realizzazione di una passerella ciclopedonale che raccordi Rancate con Via Rime scavalcando l'asse autostradale.

4. Pensando al progetto AlpTransit a Sud di Lugano, il Municipio sarebbe disposto a valutare una stazione unica nel Mendrisiotto, sul modello della fermata MedioPadana (magari anche sotterranea) per i treni rapidi a lunga percorrenza, con snodo verso Varese?

Sulla base del modello territoriale cantonale (Piano direttore, scheda R1), un arresto dei treni a lunga percorrenza con una stazione nel Mendrisiotto risulterebbe difficilmente sostenibile in considerazione della prossimità delle stazioni vicine, che dispongono di un maggior bacino d'utenza (Lugano, Como, Varese-Malpensa). Ogni supplementare fermata, che allungherebbe i tempi di percorrenza tra i principali centri della rete, vanificherebbe infatti il concetto stesso di AlpTransit che intende invece ridurli.

A titolo abbondanziale si ricorda che, anche su questo oggetto in occasione della consultazione del Piano settoriale dei trasporti pubblicata nell'autunno 2024 e riguardante la parte sull'infrastruttura ferroviaria, il Municipio si era espresso contrariamente all'ipotesi di inserimento di un qualsiasi raccordo in superficie alla stazione FFS di Mendrisio. Il timore era rivolto al potenziale cospicuo incremento dei convogli in transito, con conseguenti disagi per la popolazione.

La Città avrebbe quindi tratto il maggior vantaggio da una separazione completa della futura linea AlpTransit dalla linea esistente, condizione indispensabile per eliminare i conflitti dati dal trasporto merci internazionale in crescente aumento e l'attuale rete TILO/IC, generando così le premesse per un potenziamento di quest'ultima.

Sperando di avere evaso esaustivamente la sua richiesta, cogliamo l'occasione per porgere distinti saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco

Il Segretario comunale

Samuele Cavadini
Economista aziendale SUP

Massimo Demenga
Lic. rer. pol.

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

Copia:
Dicastero Pianificazione e spazi pubblici