



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC  
**Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE**

26 febbraio 2014

---

# **Programma d'agglomerato Mendrisiotto di 2a generazione Rapporto d'esame della Confederazione**

---

N. registrazione/dossier: M226-0005

Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Dott.ssa Maria Lezzi  
Direttrice

## Indice

<b>1</b>	<b>Oggetto, scopo e procedura.....</b>	<b>4</b>
1.1	Oggetto dell'esame .....	4
1.2	Obiettivi e scopo dell'esame.....	4
1.3	Procedura d'esame .....	4
1.4	Procedura di applicazione .....	4
<b>2</b>	<b>Valutazione globale, contributo federale, liste delle misure A e B.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Esame dei requisiti di base .....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Valutazione degli effetti del programma d'agglomerato .....</b>	<b>11</b>
4.1	Benefici – valutazione in funzione dei criteri di efficacia .....	11
4.2	Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici) .....	14
<b>5</b>	<b>Esame dell'ordine di priorità delle misure .....</b>	<b>16</b>
5.1	Adeguamento delle misure in base alle Istruzioni del DATEC.....	16
5.2	Misure non cofinanziate .....	18
5.3	Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione .....	21
5.4	Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione.....	22
5.5	Liste A, B e C* dopo l'esame dell'ordine di priorità .....	22
<b>6</b>	<b>Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali .....</b>	<b>23</b>
6.1	Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione .....	23
6.2	Conformità delle misure infrastrutturali di priorità A o B con i piani direttori cantonali.....	23
<b>7</b>	<b>Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato.....</b>	<b>25</b>
	<b>ALLEGATO 1.....</b>	<b>26</b>
	<b>ALLEGATO 2.....</b>	<b>27</b>
	<b>ALLEGATO 3 del 17. novembre 2014 .....</b>	<b>28</b>

---

## 1 Oggetto, scopo e procedura

### 1.1 Oggetto dell'esame

Questo rapporto presenta l'esame del programma d'agglomerato Mendrisiotto suddiviso in:

- Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di 2<sup>a</sup> generazione, Trasporti e insediamenti, Parte I, Rapporto, giugno 2012
- Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di 2<sup>a</sup> generazione, Trasporti e insediamenti, Parte II, Schede delle misure, giugno 2012
- Piano globale del programma d'agglomerato del Mendrisiotto (1<sup>a</sup> generazione) secondo la convenzione sulle prestazioni, Rapporto sullo stato d'attuazione Parte A
- Piano globale del programma d'agglomerato del Mendrisiotto (1<sup>a</sup> generazione) secondo la convenzione sulle prestazioni, Rapporto sullo stato d'attuazione Parte B.

Il programma d'agglomerato (PA) è stato presentato per esame alla Confederazione il 30 giugno 2012. Con l'inoltro del programma, l'agglomerato/l'ente responsabile chiede alla Confederazione, nell'ambito della legge sul fondo infrastrutturale, il cofinanziamento delle infrastrutture di trasporto definite prioritarie nel programma d'agglomerato.

### 1.2 Obiettivi e scopo dell'esame

L'esame ha un quadruplo scopo:

1. verificare se i requisiti di base sono soddisfatti;
2. valutare gli effetti del programma d'agglomerato, in base ai quali verrà stabilito l'importo dei contributi federali;
3. verificare l'ordine di priorità delle misure<sup>1</sup> rispetto agli altri programmi d'agglomerato e tenendo conto dei mezzi finanziari della Confederazione;
4. considerare il rapporto d'attuazione parti A e B come parte integrale del programma d'agglomerato.

Su tale base verranno elaborati il Messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015 da sottoporre al Parlamento federale, nonché le convenzioni sulle prestazioni.

Il presente rapporto d'esame non esonera dal rispetto delle disposizioni legali in materia di realizzazione delle infrastrutture di trasporto.

### 1.3 Procedura d'esame

La procedura d'esame è definita in linea di principio nelle Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2<sup>a</sup> generazione (Istruzioni del DATEC) pubblicate il 14 dicembre 2010 dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC. Queste istruzioni sono state concretizzate e precisate in sede di applicazione pratica. La procedura e i risultati complessivi della procedura d'esame sono specificati nel rapporto esplicativo del 26 febbraio 2014.

### 1.4 Procedura di applicazione

Nel quadro della convenzione sulle prestazioni le parti coinvolte nel programma d'agglomerato s'impegnano ad attuare tutte le misure, cofinanziate e non, che vi sono contemplate. Per ogni misura infrastrutturale cofinanziata dalla Confederazione che figura nella lista A e che è pronta per essere

---

<sup>1</sup> Con la denominazione «misura/e» s'intendono sempre anche i «pacchetti di misure».

finanziata e realizzata, viene stipulato un accordo sul finanziamento in virtù della convenzione sulle prestazioni. Successivamente la misura può essere attuata. I contributi federali sono erogati unicamente per le prestazioni effettivamente fornite e non superano gli importi massimi fissati qui di seguito, a cui vanno aggiuntivi rincaro e IVA.

Nell'ambito di un controlling permanente, la Confederazione verifica che tutte le misure elencate nella convenzione sulle prestazioni siano attuate.

## 2 Valutazione globale, contributo federale, liste delle misure A e B

Il Programma d'agglomerato Mendrisiotto di 2<sup>a</sup> generazione (PAM2) mostra un impegno risoluto a favore di un coordinamento rafforzato dello sviluppo degli insediamenti e delle reti di trasporto nella parte svizzera dell'agglomerato. La visione d'insieme si traduce in strategie settoriali coerenti che si concretizzano in una serie di misure. È garantita, anche a livello di misure, la coerenza pianificatoria fra i programmi di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> generazione.

L'efficacia del PAM2 risiede nella visione globale del sistema di trasporto, che poggia sull'ottimizzazione delle infrastrutture di trasporto esistenti e sul miglioramento mirato delle condizioni di circolazione per i trasporti pubblici e la mobilità lenta. Il PAM2 sfrutta con avvedutezza i miglioramenti sulla rete preminente in corso di realizzazione (galleria di base del Ceneri, linea Varese-Mendrisio, fermata TILO a San Martino), proponendo di riorganizzare la rete dei bus nell'agglomerato. Il programma consente di rafforzare notevolmente la qualità e l'accessibilità con i trasporti pubblici delle aree strategiche. Il PAM2 mira inoltre a sviluppare in modo sistematico le reti regionali e urbane per i ciclisti e i pedoni.

Sul piano dello sviluppo strutturale degli insediamenti e del coordinamento con il sistema dei trasporti, il PAM2 attua lo schema progettuale volto a focalizzare lo sviluppo insediativo lungo la rete dei trasporti pubblici regionali e locali. La definizione di livelli di qualità dei collegamenti e di densità minime per le aree strategiche e intensive va accolta con favore. Le disposizioni del piano direttore cantonale e le misure previste nel programma di agglomerato formano un quadro adeguato per focalizzare i grandi generatori di traffico (GGT) in settori ben serviti dai trasporti pubblici.

Nonostante l'impegno considerevole nel settore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta, il programma ha un punto debole, ossia l'assenza di una strategia decisionista di gestione dei flussi del traffico motorizzato privato. Per il momento è molto più facile raggiungere le aree di sviluppo con il traffico motorizzato privato piuttosto che con i trasporti pubblici. Il PAM2 non esamina a fondo le misure di gestione del traffico né propone adeguati provvedimenti facenti leva sulla domanda. Queste lacune mettono in discussione l'efficacia della rete dei trasporti pubblici nell'agglomerato e la possibilità di un suo futuro rafforzamento.

Sul piano dello sviluppo degli insediamenti, la definizione di aree semi-intensive tende ad affievolire la volontà di promuovere uno sviluppo centripeto degli insediamenti a causa della loro dimensione e ubicazione. Le prime riflessioni volte a limitare lo sviluppo nelle zone periurbane non ben servite dai trasporti pubblici dovranno essere approfondite per ridurre concretamente il rischio di dispersione degli insediamenti. La strategia di promozione dello sviluppo centripeto non convince e il rischio di dispersione degli insediamenti rimane molto elevato.

Lo schema progettuale e le misure del programma d'agglomerato, in particolare quelle nel settore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta, dovrebbero modificare la ripartizione modale in favore di questi vettori nella parte svizzera dell'agglomerato, migliorando così la qualità dell'aria e il livello delle emissioni sonore. Dato che il programma non riguarda l'intero agglomerato, il potenziale di trasferimento modale per gli spostamenti transfrontalieri è realizzato solo in parte e la situazione nella parte italiana rimane in fase di stallo. La pressione sull'ambiente permane globalmente elevata e il PAM2 non riesce a ridurre neanche marginalmente l'impatto ambientale sull'insieme dell'agglomerato. Il programma d'agglomerato propone una strategia legata al paesaggio accompagnata da misure di sviluppo e valorizzazione del paesaggio e delle zone ricreative di prossimità. Malgrado la strategia in materia di Paesaggio e Insediamenti, le misure proposte non apportano diminuzioni sostanziali sul consumo di nuove superfici.

Dopo il riesame dell'ordine di priorità delle misure, il Programma d'agglomerato Mendrisiotto attesta costi di investimento pari a 89.58 milioni di franchi, di cui 34.18 milioni di franchi per le liste A e B e 55.40 milioni di franchi per le misure A1 di 1<sup>a</sup> generazione. Questi costi sono considerati un investimento medio<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincarato

A seconda degli effetti del programma (rapporto costi/benefici) si proporrà al Parlamento federale di applicare la seguente aliquota contributiva della Confederazione alle misure cofinanziate di 2<sup>a</sup> generazione<sup>3</sup>:

35%

Sulla base di questa aliquota di cofinanziamento e della verifica dell'ordine di priorità delle misure, verrà proposto al Parlamento federale di sbloccare gli importi massimi dei contributi federali per il cofinanziamento delle misure contemplate nella lista A riportata di seguito.

### Lista A

Codice ARE	N PA	Misura	Costi (mio. CHF) secondo PA	Costi (mio. CHF) 2005*	Contributo federale**
5250.2.009	TP 3.1	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Chiasso, nuovo impianto semaforico Via Dunant / Viale Manzoni / Via Livio	0.44	0.40	0.14
5250.2.011	TP 3.3	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Balerna - Morbio Inferiore, corsie preferenziali complete in ambo le direzioni (tra rotonde Bellavista - Serfontana)	1.20	1.09	0.38
5250.2.013	TP 3.5	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Mendrisio (Capolago), messa in sicurezza capolinea	0.50	0.41***	0.14
5250.2.037	TL 3.13	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, completamento del sottopasso pedonale alla stazione FFS di Mendrisio per il collegamento della zona insediativa strategica a ovest dei binari (indispensabile per l'attuazione della misura IN4)	2.20	1.99	0.70
5250.2.038	TL 3.14	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, riqualifica e sviluppo della permeabilità pedonale della Piazza antistante la Stazione FFS, regolazione della sosta breve (in relazione alla misura IN4)	3.30	2.16***	0.76
5250.2.044	TL 5.3	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo- pedonali: Coldrerio, messa in sicurezza e riqualifica del centro civico	1.70	1.54	0.54
5250.2.061	TIM 1.8	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Vacallo, moderazioni Via Guisan – Piazza San Simone	2.00	0.75***	0.26
5250.2.081	TP 2	Adeguamento e accessibilità fermate TP	2.22	2.01	0.70
5250.2.084		Lista A TL (Allegato 1)		17.79	6.23
		Totale		28.14	9.85

Tabella 2-1 (\*stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincaro; \*\* contributo federale massimo, stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincaro, \*\*\* costi ridotti nel Benchmark)

Le misure contemplate nella lista B non sono ancora pronte per essere realizzate e finanziate nel quadriennio 2015-2018 oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici. Al momento della pubblicazione del presente rapporto d'esame (26 febbraio 2014) il cofinanziamento di queste

<sup>3</sup> L'aliquota prevista per le misure A1 e fissata nella convenzione sulle prestazioni (1<sup>a</sup> generazione) rimane invariata.

Le misure da parte della Confederazione non è garantito né attraverso il fondo infrastrutturale né attraverso altre fonti di finanziamento federali. La Confederazione mira a incrementare i mezzi finanziari e alla stabilizzazione del cofinanziamento del Programma per il traffico d'agglomerato. Su riserva della garanzia del finanziamento, gli agglomerati saranno tenuti a sottoporre nuovamente queste misure all'esame della Confederazione nell'ambito dei programmi d'agglomerato di 3<sup>a</sup> generazione:

## Lista B

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misure</i>	<i>Costi (mio. CHF) Secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2005*</i>	<i>Contributo federale*</i>
5250.2.012	TP 3.4	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Morbio Inferiore, sistemazione nodo del nucleo (fermata "Posta")	2.00	1.81	0.63
5250.2.039	TL 4.1	Completamento della rete pedonale locale: Chiasso, passerella pedonale sopraelevata (sopra la ferrovia) quale collegamento tra il Quartiere Soldini e i quartieri Boffalora / Centro	1.90	1.72	0.60
5250.2.048	TL 6	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo- pedonali: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Elvezia	1.00	0.54	0.19
5250.2.085		Lista B TL (Allegato 1)		1.99	0.70
		Totale		6.06	2.12

Tabella 2-2 (\* stato dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA e rincaro)

## Osservazioni

Nell'ambito della valutazione dell'efficacia, le misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti giudicate pertinenti, ma non cofinanziate nel quadro dei programmi d'agglomerato (cfr. cap. 5.2.1 e 5.2.2), come anche le misure (co)finanziabili attraverso altre fonti di finanziamento della Confederazione (cfr. cap. 5.3) sono considerate parte integrante del programma d'agglomerato. Questo aspetto ha rilevanza al momento della determinazione dell'aliquota di contribuzione della Confederazione.

I costi e i benefici dei programmi d'agglomerato di 2<sup>a</sup> generazione rielaborati sono valutati tenendo conto delle misure previste dalla convenzione sulle prestazioni di 1<sup>a</sup> generazione (escluse le misure di priorità B, cfr. cap. 3.4 della convenzione sulle prestazioni), ma senza considerare i cosiddetti «progetti urgenti» cofinanziati tramite i fondi infrastrutturali. Tuttavia, la loro attuazione, comprese le misure d'accompagnamento, sono il presupposto per un'eventuale partecipazione della Confederazione a misure del programma d'agglomerato.

I costi menzionati sono stati ripresi dal programma d'agglomerato di 2<sup>a</sup> generazione inoltrato o dalla convenzione sulle prestazioni concernente il programma d'agglomerato di 1<sup>a</sup> generazione.

I costi sono valutati in base a cinque categorie principali e quattro categorie intermedie, fissate in funzione della categoria di grandezza degli agglomerati. L'agglomerato di Mendrisiotto è considerato medio a grande.

Le misure ripartite dalla Confederazione nelle categorie sicurezza/riqualifica dello spazio stradale, gestione del traffico e mobilità lenta, sono state sottoposte a un confronto (benchmark) allo scopo di stabilire una base comparabile e adeguata per la valutazione e l'erogazione dei contributi. I contributi



d'esercizio (p. es. costi di manutenzione e di risanamento) non possono essere finanziati attraverso il fondo infrastrutturale (art. 17a cpv. 4 LUMin). Al momento della conclusione degli accordi sul finanziamento vengono richieste prove in tal senso.

### 3 Esame dei requisiti di base

Secondo le Istruzioni del DATEC, il diritto del programma d'agglomerato ad essere cofinanziato dalla Confederazione sottostà a determinati requisiti di base.

Benché in occasione dei colloqui di bilancio del presente programma d'agglomerato la Confederazione avesse evidenziato eventuali lacune nell'adempimento dei requisiti di base, dopo aver esaminato il programma constata che tali requisiti sono soddisfatti.

#### Osservazione sull'ente responsabile in vista dell'attuazione:

Per l'attuazione, la Confederazione esige che il Cantone e i Comuni, ev. anche gli altri enti regionali s'impegnino a implementare tutte le misure di loro responsabilità elencate nel presente rapporto d'esame e rilevanti per l'efficacia del programma (cap. 2, 5.2.1, 5.2.2 e 5.3). A questo scopo devono prendere delle decisioni, di norma a livello esecutivo, nell'ambito delle loro competenze al fine di introdurre e concretizzare queste misure e trasmettere tali decisioni al/ai Cantone(i) o agli enti prima della firma della convenzione sulle prestazioni. Sono fatte salve le decisioni degli organi competenti concernenti la pianificazione e la concessione dei crediti.

*Osservazione: questa norma è applicabile a condizione che la misura in questione non sia già stata resa vincolante a livello giuridico da strumenti giuridici, pianificatori e/o finanziari.*

#### Indicazioni sul controlling:

La Confederazione svolge regolarmente un controlling e un monitoraggio per verificare lo stato di attuazione e gli effetti del programma d'agglomerato. L'agglomerato deve a questo scopo mettere a disposizione i rapporti e i dati cantonali/comunali richiesti.

Le misure nel settore degli insediamenti e dei trasporti giudicate indispensabili, ma non contemplate nel programma d'agglomerato poiché successive alla data di inoltro dello stesso alla Confederazione, devono essere pianificate in modo da assicurare l'efficacia globale del programma. Queste misure dovranno essere integrate nella pianificazione del programma della generazione successiva ed essere elencate e specificate nel rapporto da presentare alla Confederazione.

L'ente responsabile s'impegna a sviluppare e ad attuare il programma d'agglomerato conformemente alla legislazione, ai piani settoriali prioritari e nel rispetto degli inventari di protezione. Le strategie e le misure di importanza superiore devono essere iscritte nel Piano direttore cantonale prima della conclusione della convenzione sulle prestazioni (cfr. cap. 6.)

## 4 Valutazione degli effetti del programma d'agglomerato

La procedura di valutazione degli effetti del programma è sancita nelle Istruzioni del DATEC (spec. cap. 2, 3.5 e 4.5) e mette a confronto i benefici e i costi del programma. Sia i benefici che i costi sono valutati in termini relativi, cioè tenendo conto della dimensione dell'agglomerato (popolazione e posti di lavoro ponderati per un fattore di 0.5 sul perimetro UST svizzero).

La visione generale, le analisi, gli obiettivi, le strategie e il filo conduttore sono i punti determinanti per valutare l'impatto del programma. Per i programmi d'agglomerato che hanno già beneficiato di un sostegno nel quadro della 1<sup>a</sup> generazione, viene pure esaminata la coerenza tra la 1<sup>a</sup> e la 2<sup>a</sup> generazione. Le misure delle liste A e B cofinanziate attraverso il fondo infrastrutturale (cap. 2), le misure non cofinanziabili dalla Confederazione (cap. 5.2.1), le prestazioni riprese integralmente dall'agglomerato (cap. 5.2.2), nonché le misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione (cap. 5.3) sono prese in considerazione per l'esame del programma. Per i programmi d'agglomerato sostenuti nell'ambito della 1<sup>a</sup> generazione, vengono pure considerati gli effetti delle misure menzionate nella convenzione sulle prestazioni di di 1<sup>a</sup> generazione, ad eccezione delle misure contenute nella lista di priorità B (cap. 3.4 della convenzione sulle prestazioni). Vengono inoltre considerate misure di ordine preminente, a condizione che siano rilevanti per il programma d'agglomerato, siano considerate appropriate dai servizi federali competenti al momento della valutazione e abbiano una forte probabilità di essere realizzate nei prossimi venti anni.

Le misure di priorità A e B sono decisive per la valutazione dei costi del programma. Nel caso di programmi d'agglomerato già sostenuti nell'ambito della 1<sup>a</sup> generazione, vengono prese in considerazione anche le misure di priorità A in virtù della convenzione sulle prestazioni di 1<sup>a</sup> generazione, le cosiddette misure A1.

### 4.1 Benefici – valutazione in funzione dei criteri di efficacia

<i>Criterio di efficacia</i>	<i>Valutazione e motivazione</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	<p><b>Punti forti</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il PAM2 propone una visione, strategie e misure coerenti in materia di trasporti. Il programma si iscrive nella continuità della 1<sup>a</sup> generazione e migliora i punti deboli rilevati in sede di esame del PAM1.</li> <li>▪ Il PAM2 sfrutta con avvedutezza i miglioramenti sulla rete dei trasporti pubblici di ordine superiore in corso di realizzazione (galleria di base del Ceneri, linea Varese-Mendrisio, fermata TILO a San Martino), riorganizzando la rete dei bus nell'agglomerato. I tempi di percorrenza medi si riducono grazie a itinerari più diretti, a tempi d'attesa inferiori alla stazione di Mendrisio, a un orario e a un funzionamento più stabile nonché al potenziamento mirato delle capacità sull'asse principale Mendrisio-Chiasso. Migliorando la qualità delle fermate dei bus e le informazioni destinate agli utenti migliorano anche la leggibilità dell'offerta e l'immagine dei trasporti pubblici. È bene sottolineare, tuttavia, che la strategia di trasporto del PAM2 si basa sulla separazione dei flussi e che la redistribuzione dello spazio stradale in favore dei trasporti pubblici (corsie per bus, gestione dei flussi) è una questione che non va trascurata.</li> <li>▪ Attuando una gerarchia stradale intesa a canalizzare i flussi del traffico motorizzato privato su un numero più ristretto di assi, si garantiscono la fluidità e il buon funzionamento della rete, si riduce la densità elevata sulla rete attuale di strade principali e si alleggeriscono alcuni assi urbani senza investire in nuove infrastrutture. Ciononostante, il programma non spiega in modo convincente come sarà attuata la gerarchia stradale definita e non dà la priorità</li> </ul>

agli assi più trafficati.

- Il PAM2 porta avanti l'impegno in materia di mobilità lenta. Lo scopo del programma è sviluppare in misura consistente le infrastrutture per ciclisti e pedoni e garantirne la sicurezza, attribuendo un ruolo credibile ai vettori lenti nell'agglomerato. Si attestano progressi nei settori chiave e un miglioramento degli accessi alle stazioni e alle fermate dei trasporti pubblici. Le reti pianificate garantiscono itinerari continui, attrattivi e sicuri sia a livello regionale che locale. È elaborato anche il stazionamento, tuttavia senza obiettivi precisi riguardanti il volume dell'offerta né distinzione fra biciclette e mezzi a due ruote motorizzati.
- Il PAM2 continua a promuovere l'intermodalità avviata nel programma di 1ª generazione con il potenziamento dei posteggi per le biciclette presso le stazioni e le fermate (B+R), attraverso la riqualifica urbanistica dei comparti delle stazioni e la messa in servizio di punti di car pooling per gli spostamenti transfrontalieri.

#### **Punti deboli**

- I trasporti pubblici e la mobilità lenta da e verso le zone di sviluppo e i GGT sono potenziati in misura consistente, ma queste aree sono ancor oggi molto più facilmente accessibili con i mezzi motorizzati privati. Considerati la buona accessibilità per il traffico motorizzato privato all'interno dell'agglomerato, la disponibilità di parcheggi e il tasso di motorizzazione elevato, l'assenza di misure di contenimento dei flussi potrebbe provocare nel tempo problemi anche gravi di accessibilità sulla rete stradale per tutti i vettori di trasporto.
- Il PAM2 esamina la questione dei parcheggi e propone delle soluzioni. Il programma si rifà alle disposizioni cantonali in materia di posteggi, ma non consente tuttavia di gestire in modo convincente un'offerta ancora poco regolamentata. Manca un coordinamento fra le diverse iniziative locali e puntuali sul piano della gestione dei parcheggi e, in maniera più generale, della domanda e il programma d'agglomerato non concorre a rafforzarle.
- Malgrado il contesto transfrontaliero che caratterizza il Mendrisiotto, l'agglomerato dovrà fare in modo di sviluppare a medio termine soluzioni concernenti il trasferimento degli spostamenti transfrontalieri ai trasporti pubblici stradali e a quelli ferroviari.

---

CE2:

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

#### **Punti forti**

- Il programma propone uno schema di organizzazione urbana dell'agglomerato fondato su una strategia precisa di densificazione delle aree centrali e intensive, da coordinare con l'offerta futura di trasporti pubblici. Il PAM2 definisce la qualità dei collegamenti e le densità minime per queste aree dell'agglomerato. Il programma d'agglomerato concretizza così gli orientamenti generali definiti nel Piano direttore cantonale riguardanti la focalizzazione dello sviluppo delle aree abitative e lavorative nei settori ben serviti dai trasporti pubblici e il miglioramento dei collegamenti nei settori oggi mal serviti. Nelle zone al di fuori delle aree di densificazione la promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti non è invece tradotta in pratica.
- Il PAM2 si basa sul Piano direttore cantonale, che prevede disposizioni pertinenti in merito ai GGT e fornisce indicazioni sui potenziali di questi siti in termini di capacità dei sistemi di trasporto.
- Lo sviluppo dei poli di sviluppo economici cantonali di Pian Faloppia, San Martino e Balerna, come pure la valorizzazione delle aree ubicate nelle immediate vicinanze delle stazioni principali – settori densi e ben serviti dai trasporti pubblici – confermano la volontà di rafforzare i centri. Il programma d'agglomerato non migliora invece in misura sufficiente l'accessibilità dei poli di sviluppo economico cantonali di Valera e Gaggiolo.

- Le misure paesaggistiche, di riqualificazione stradale e dei nodi intermodali, come pure la valorizzazione degli spazi pubblici all'interno delle zone centrali e intensive consentono di migliorare la qualità di vita nell'ambiente urbano.

Si adotta un meccanismo formale di attualizzazione dei piani regolatori basato sul programma d'agglomerato: ciò dovrebbe facilitare l'attuazione delle misure di sviluppo degli insediamenti in esso previste.

#### **Punti deboli**

- La definizione di aree semi-intensive indebolisce la volontà di uno sviluppo centripeto a causa della dimensione delle zone definite e della qualità in parte insoddisfacente dei collegamenti ai trasporti pubblici.
- Per quanto riguarda la limitazione dello sviluppo degli insediamenti, il PAM2 si basa sulle pratiche cantonali (prelievo delle plusvalenze, principio del non ampliamento delle zone edificabili iscritte nel piano direttore cantonale del Ticino). Le prime riflessioni riguardanti la gestione dello sviluppo nelle zone estensive non sono giunte a una conclusione e andranno approfondite. Il programma non prevede dunque misure sufficientemente restrittive specifiche all'agglomerato per contenere lo sviluppo degli insediamenti nelle zone urbane con un potenziale elevato, ma ubicate nella fascia periurbana e non ben servite dai trasporti pubblici. Il rischio di dispersione degli insediamenti rimane dunque alto.

CE3:

Aumento della sicurezza del traffico

#### **Punti forti**

- Il PAM2 propone un pacchetto di misure per moderare il traffico e migliorare la sicurezza di tutti gli utenti della strada. Attuando la gerarchia stradale si alleggeriscono sensibilmente alcuni assi importanti e si offre un contesto più sicuro in cui muoversi con i trasporti pubblici e il traffico lento.
- Il programma affronta i punti deboli della rete del traffico lento, potenzia gli itinerari intra ed extraurbani della rete pedonale e ciclistica, migliorando notevolmente la sicurezza degli spostamenti con i vettori del traffico lento.

#### **Punti deboli**

- La strategia in materia di sicurezza non è concretizzata a sufficienza. Il PAM2 non tratta con sufficiente sistematicità i luoghi ad elevata concentrazione di incidenti stradali.
- Il traffico motorizzato privato si riconferma il vettore dominante all'interno dell'agglomerato, con quote molto elevate nella ripartizione modale. Il programma non prospetta una gestione più decisionista dei flussi del traffico motorizzato privato.

CE4:

Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

#### **Punti forti**

- Il programma d'agglomerato propone una strategia legata al paesaggio accompagnata da misure di sviluppo e valorizzazione del paesaggio e delle zone ricreative di prossimità.

#### **Punti deboli**

- Le misure a sostegno dei trasporti pubblici e del traffico lento dovrebbero tradursi, nella parte svizzera dell'agglomerato, in una variazione della ripartizione modale a favore di questi ultimi vettori. Malgrado le misure transfrontaliere del programma (TMP4/TP1.2), il programma non tratta l'insieme del territorio dell'agglomerato e non propone sufficienti misure vincolanti per il trasporto motorizzato privato. Le conseguenze sono che il potenziale di ripartizione modale per gli spostamenti transfrontalieri viene realizzato solo in maniera molto parziale e che la situazione sul territorio italiano dell'agglomerato non si evolve.
- Il programma d'agglomerato non prevede misure per contenere lo sviluppo

degli insediamenti nelle zone periferiche dell'agglomerato. Le misure proposte concorrono a ridurre solo parzialmente l'uso del suolo nell'agglomerato transfrontaliero rispetto alla tendenza attuale.

Rapporto di attuazione	Il rapporto di attuazione è stato esaminato in funzione dei due aspetti richiesti: la coerenza tra 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> generazione del programma d'agglomerato Mendrisiotto e l'implementazione delle misure nel settore trasporti e insediamenti della Confederazione (cfr. spiegazioni nel cap. 4.2). Gli elementi pertinenti per la realizzazione sono integrati nella valutazione dell'impatto del programma d'agglomerato (cap. 2 e 4.1)
------------------------	---

Tabella 4-1

La seguente tabella illustra i benefici del programma espressi in punti:

<i>Criteria di efficacia</i>	<i>Benefici (da -1 a 3 punti)</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	2
CE2: Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	1
CE3: Aumento della sicurezza del traffico	2
CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	0
<b>Somma CE1 – CE4 (benefici)</b>	<b>5</b>

Tabella 4-2

#### 4.2 Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici)

I costi delle misure di priorità A e B (cfr. liste A e B nel cap. 2) ammontano a 34.18 milioni di franchi, ai quali si aggiungono 55.40 milioni di franchi per le misure A1 di 1<sup>a</sup> generazione. Questi costi di 89.58 milioni di franchi sono considerati medi<sup>4</sup>.

Il sistema di malus legato all'attuazione delle misure A1 previste nei programmi rielaborati, come postulato nelle Istruzioni del DATEC, non è stato applicato. Motivo: il poco tempo disponibile tra la firma della convenzione sulle prestazioni e la data di riferimento del rapporto di attuazione. I risultati del rapporto di attuazione sono stati invece considerati nell'ambito della valutazione dell'efficacia (cfr. cap. 4.1).

Gli effetti del programma d'agglomerato dipendono dal rapporto tra i benefici definiti nel cap. 4.1 e i costi globali.

<sup>4</sup> stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincarato

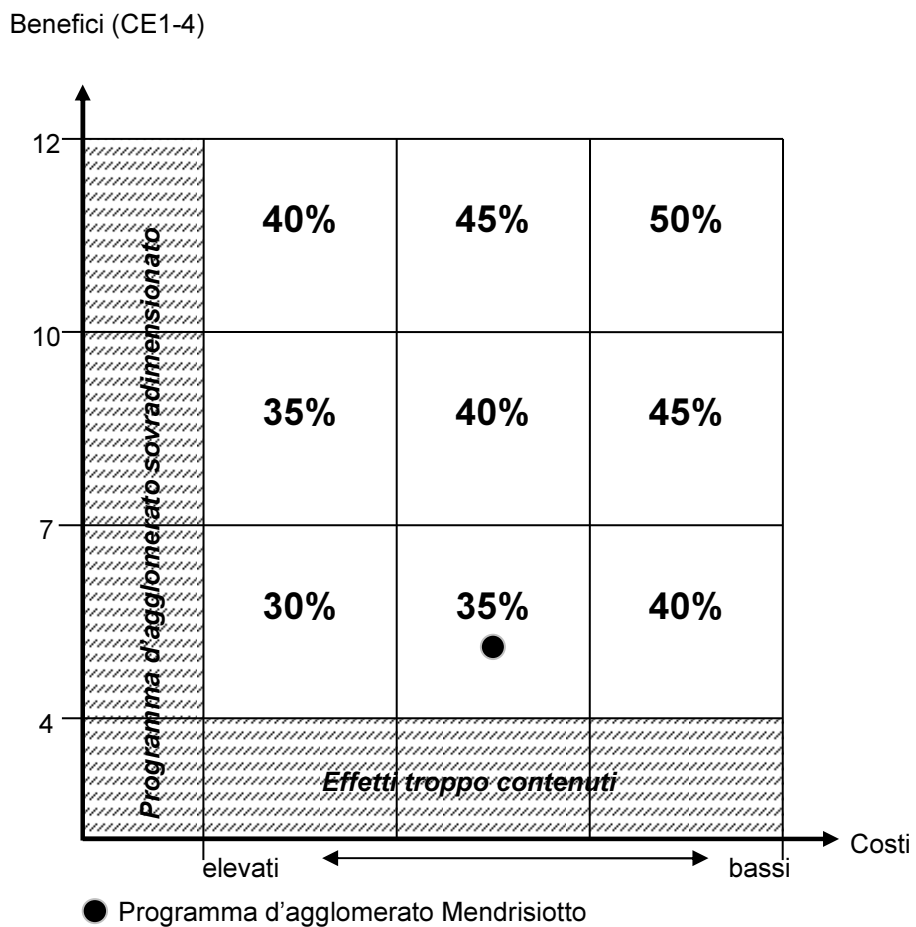


Figura 4-1

## 5 Esame dell'ordine di priorità delle misure

La Confederazione esamina l'ordine di priorità delle misure attribuito da ogni singolo agglomerato, raffrontandolo con gli altri programmi d'agglomerato pervenuti e tenendo conto dei mezzi disponibili, secondo la procedura illustrata nelle Istruzioni del DATEC (in particolare cap. 2, 3.5 e 4.4). La procedura si articola nelle tappe seguenti:

Adeguamento delle misure (cap. 5.1);

Determinazione delle misure non cofinanziate (cap. 5.2):

- Misure nel settore degli insediamenti
- Misure di trasporto non cofinanziabili
- Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato
- Prestazioni proprie della Confederazione
- Misure non rilevanti per il programma d'agglomerato

Determinazione delle misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione (cap. 5.3);

Determinazione delle misure per le quali è stato modificato il grado di priorità (A/B/C) (cap. 5.4);

Determinazione delle misure di priorità A e B dopo l'esame della Confederazione (cap. 2):

- Le misure della lista A sono pronte per essere realizzate e finanziate nel periodo quadriennale 2015-2018
- Le misure della lista B saranno pronte per essere realizzate e finanziate solo in un secondo tempo oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici;

Determinazione delle misure di priorità C per le quali la Confederazione riconosce in linea di principio la necessità di intervenire (cosiddette misure C\*, cap. 5.5).

I capitoli 2 e 5 contengono unicamente misure con un effetto positivo o neutro sul programma d'agglomerato. Le misure elencate nelle tabelle 2.1, 2.2, 5.2 5.3 e 5.5 sono rilevanti per l'aliquota contributiva e vengono inserite nella convenzione sulle prestazioni.

La Confederazione non ha esaminato le misure inoltrate dall'agglomerato con priorità C.

### 5.1 Adeguamento delle misure in base alle Istruzioni del DATEC

Per garantire l'esame dei programmi d'agglomerato secondo criteri omogenei, è stato necessario modificare la composizione delle misure come segue:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Modifica della composizione delle misure</i>
5250.2.081	TP 2	Adeguamento e accessibilità fermate TP	<p>Le seguenti misure sono considerate come un pacchetto :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5250.2.003 , TP 2.1, Adeguamento e accessibilità fermate TP: Chiasso, fermata "Stadio" (Via 1° Agosto), 0.05 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> <li>▪ 5250.2.004, TP 2.2, Adeguamento e accessibilità fermate TP: Chiasso (Pedrinate), fermata "Bellavista", 0.07 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> <li>▪ 5250.2.005, TP 2.3, Adeguamento e accessibilità fermate TP: Chiasso (Pedrinate), prolungamento marciapiede fermata "Grotto Paradiso", 0.61 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> <li>▪ 5250.2.006, TP 2.4, Adeguamento e accessibilità fermate TP:</li> </ul>



			<p>Mendrisio, "FoxTown", 0.10 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5250.2.007, TP 2.5, Adeguamento e accessibilità fermate TP: Mendrisio, "Via Mola", 0.80 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> <li>▪ 5250.2.008, TP 2.6, Adeguamento e accessibilità fermate TP: Morbio Inferiore, "Serfontana", 0.60 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> </ul>
5250.2.082	TL 2	Completamento della rete ciclabile locale	<p>Le seguenti misure sono considerate come un pacchetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5250.2.019, TL 2.1, Completamento della rete ciclabile locale: Chiasso, passerella pedonale e ciclabile sul fiume Faloppia tra Via Cattaneo e Via Dunant, 0.38 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> <li>▪ 5250.2.020, TL 2.2, Completamento della rete ciclabile locale: Riva San Vitale, nuovi percorsi pedonali e ciclabili, 1.33 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> <li>▪ 5250.2.021, TL 2.3, Completamento della rete ciclabile locale: Melano, percorso ciclopedonale in zona R3 / PQ / campeggi, 0.43 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> <li>▪ 5250.2.022, TL 2.4, Completamento della rete ciclabile locale: Mendrisio, pista ciclabile in zona Tana, 0.32 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> <li>▪ 5250.2.023, TL 2.5, Completamento della rete ciclabile locale: Mendrisio, percorso ciclabile OSC / Via Sant'Apollonia-Via Campagnadorna, 0.45 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> <li>▪ 5250.2.024, TL 2.6, Completamento della rete ciclabile locale: Mendrisio (Rancate), sistemazione percorso pedonale/ciclabile Barozzo, 1.50 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> </ul>
5250.2.083	TL 3	Completamento rete pedonale localie (fase A) (3.1-3.9; 3.11-3.12)	<p>Le seguenti misure sono considerate come un pacchetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5250.2.025, TL 3.1, Completamento della rete pedonale locale: Balerna-Breggia, nuovo sentiero di collegamento tra il Parco (Balerna) e la valle di Muggio, 0.40 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> <li>▪ 5250.2.026, TL 3.2, Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, completamento marciapiede in Via Campo Sportivo, 0.10 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> <li>▪ 5250.2.027, TL 3.3, Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, completamento marciapiede in Via Franchini, 0.30 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> <li>▪ 5250.2.028, TL 3.4, Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, collegamento pedonale Villa Foresta - scuole / USI, 0.05 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.</li> <li>▪ 5250.2.029, TL 3.5, Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio (Arzo), percorso pedonale Linée e collegamento con sentiero per Meride, 0.18 mio CHF in funzione dell'agglomerato,</li> </ul>

priorità A secondo la Confederazione.

- 5250.2.030, TL 3.6, Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio (Arzo), percorso pedonale via al Runch, 0.05 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.
- 5250.2.031, TL 3.7, Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio (Rancate), marciapiede/attraversamento via Cercera, 0.40 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération
- 5250.2.032, TL 3.8, Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio (Tremona), moderazione e sicurezza percorso casa-scuola Gurnaga, 0.05 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.
- 5250.2.033, TL 3.9, Completamento della rete pedonale locale: Novazzano, completare marciapiede nella zona scuole - centro del paese , 0.22 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.
- 5250.2.035, TL 3.11, Completamento della rete pedonale locale: Stabio, via Gaggiolo marciapiede e passaggio pedonale, 0.70 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.
- 5250.2.036, TL 3.12, Completamento della rete pedonale locale: Balerna, nuova scalinata via Pusterla - via Stazione, 0.12 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.

Tabella 5-1

## 5.2 Misure non cofinanziate

### 5.2.1 Misure non cofinanziabili dalla Confederazione

Ai sensi delle disposizioni di legge (art. 17a LUMin e art. 21 OUMin), delle prescrizioni complementari contenute nelle Istruzioni del DATEC (cap. 3.6 e 4.4) o perché classificate come prestazioni interamente a carico dell'agglomerato, le misure elencate di seguito non sono cofinanziabili. Nella valutazione dell'efficacia del programma si tiene tuttavia conto dell'effetto prodotto da queste misure. Esse sono quindi rilevanti e devono essere attuate dall'agglomerato o da terzi nell'orizzonte temporale indicato. La valutazione del programma d'agglomerato da parte della Confederazione (cap.4) deve essere considerata nel quadro dell'elaborazione e dell'attuazione delle misure concernenti gli insediamenti e i trasporti, affinché si possa avere un impatto il più possibile positivo:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Motivazione della non cofinanziabilità</i>
<b>Misure nel settore degli insediamenti</b>				
5250.2.067	PA 1	Progetto di paesaggio comprensoriale Mendrisiotto	A	Si tratta di misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e/o di misure paesaggistiche. Queste misure non sono cofinanziabili attraverso il fondo infrastrutturale.
5250.2.068	PA2	Gestione paesaggio Monte San Giorgio	A	
5250.2.069	PA3	Gestione paesaggio Valle di Muggio	A	
5250.2.070	PA4	Riqualfica del Laveggio	A	

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Motivazione della non cofinanziabilità</i>
5250.2.071	PA5	Area di svago nel comparto Valera (Comuni di Mendrisio-Ligornetto)	A	Si tratta di misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e/o di misure paesaggistiche. Queste misure non sono cofinanziabili attraverso il fondo infrastrutturale
5250.2.072	PA6	Valorizzazione area di svago a lago Riva San Vitale	A	
5250.2.073	PA7	Area di svago a lago di importanza regionale nell'area ex Tannini a Melano	A	
5250.2.074	IN 1	Aree centrali e intensive	A	
5250.2.075	IN 2	Aree semi-intensive	A	
5250.2.076	IN 3	Aree estensive	A	
5250.2.077	IN 4	Riqualifica urbanistica area relazionata al nodo intermodale FFS di Mendrisio con insediamento della SUPSI	A	
5250.2.078	IN 5	Riqualifica urbanistica e riconversione area relazionata al nodo intermodale FFS di Chiasso	A	
5250.2.079	IN 6	Aree multifunzionali commerciali (GGT-grandi generatori di traffico)	A	
5250.2.080	IN 7	Aggiornamento dei PR in base alla gerarchia stradale	A	
<b>Misure dei trasporti</b>				
5250.2.065	TIM 3	Gestione posteggi pubblici: attuazione del PSZC (Piano dello Stazionamento delle Zone Centrali)	A	Si tratta di misure non infrastrutturali. Queste misure non sono cofinanziabili attraverso il fondo infrastrutturale.
<b>Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato e di cui non è stato chiesto un cofinanziamento</b>				
5250.2.001	TP 1.1	Nuovo concetto TP per l'agglomerato (riorganizzazione linee e offerta) (fase A)	A	Si tratta di misure infrastrutturali per le quali l'agglomerato non ha presentato una domanda di cofinanziamento tramite il fondo infrastrutturale.
5250.2.053	TL 11	Parcheggi per cicli nell'agglomerato (attrattori, piazze, scuole, stazioni/fermate TP, ecc)	A	
5250.2.066	TIM 4	Parcheggi per il car pooling presso le dogane	A	

Tabella 5-2

## 5.2.2 Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato

In considerazione del loro effetto sostanzialmente locale e dei relativi costi sostenibili per l'agglomerato, le seguenti misure non vengono cofinanziate attraverso il fondo infrastrutturale. Sono pure considerate prestazioni riprese interamente dall'agglomerato, le misure di riassetto e di messa in sicurezza della rete stradale che non raggiungono soglie minime di traffico e il numero di persone interessate, definiti nel rapporto esplicativo. L'effetto di queste misure viene tuttavia considerato nella valutazione degli effetti del programma. Le misure devono essere attuate dall'agglomerato o da terzi entro i tempi previsti:

Codice ARE	N. PA	Misura	Priorità	Costi (mio. CHF) secondo PA
Prestazioni proprie della Confederazione (Istruzioni del DATEC 14.12.2010)				
5250.2.010	TP 3.2	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Chiasso, Via degli Albrici, posa di un dissuasore a scomparsa (Pilomat)	A	0.05
5250.2.015	TP 5.1	Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: standard di base	A	3.00
5250.2.016	TP 5.2	Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: pannelli informativi dinamici ai principali nodi TP	B	1.10
5250.2.017	TP 6	Riqualifica del nodo di Capolago	B	2.50
5250.2.042	TL 5.1	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Chiasso, messa in sicurezza incrocio stradale Via Cattaneo / Via Milano / Via ai Crotti	A	0.46
5250.2.043	TL 5.2	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Mendrisio, messa in sicurezza e riqualifica spazi pubblici a San Martino e pista ciclabile Via Morée	A	0.45
5250.2.045	TL 5.4	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Novazzano, messa in sicurezza e riqualifica di via Indipendenza	A	0.48
5250.2.046	TL 5.5	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Col. Bernasconi	A	3.00
5250.2.047	TL 5.6	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Mendrisio (Genestrerio), messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Baraini	A	2.00
5250.2.052	TL 10	Rete di bikesharing (sistemi compatibili tra loro)	A	0.30
5250.2.054	TIM 1.1	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio, moderazione del traffico e riqualifica di Via Motta	A	1.20
5250.2.055	TIM 1.2	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio, moderazione e sicurezza Via Turconi - Largo Bernasconi	A	1.50
5250.2.056	TIM 1.3	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio (Arzo), moderazione e sicurezza incrocio Via R. Rossi - Via Vidisin	A	0.50
5250.2.057	TIM 1.4	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Riva San Vitale, moderazione del traffico nei quartieri residenziali	A	2.40
5250.2.058	TIM 1.5	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Stabio, moderazione del traffico, rotonda Segeno - valico San Pietro	A	0.12
5250.2.059	TIM 1.6	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Stabio, Zona 30 Via Campagnola	A	2.53
5250.2.060	TIM 1.7	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Melano, moderazione Via alle Scuole	A	0.12
5250.2.062	TIM 1.9	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Balerna, viale Tarchini	A	0.49
5250.2.063	TIM 2.1	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Stabio, Zona 30 Via Arca	B	2.50
5250.2.064	TIM 2.2	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Stabio, Zona 30 Via Montalbano	B	2.20

Tabella 5-3

### 5.2.3 Misure con un effetto limitato sul programma d'agglomerato

La lista delle misure sottostanti riprende le misure presentate dall'agglomerato in vista di un cofinanziamento oppure come prestazioni assunte completamente dall'agglomerato, ma che non sono state considerate dalla Confederazione a causa del loro effetto limitato sul programma. L'agglomerato è libero di attuarle:

Codice ARE	N. AP	Misura	Motivazione
5250.2.034	TL 3.10	Completamento della rete pedonale locale: Meride, nuovo sentiero Meride - Arzo	Questa misura è ubicata al di fuori del perimetro dell'UST. Il suo impatto sulla parte di agglomerato compresa nel perimetro dell'UST non è tale da giustificare un cofinanziamento tramite il fondo infrastrutturale.

Tabella 5-4

### 5.3 Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione

Per le seguenti misure in ambito ferroviario e stradale, la partecipazione della Confederazione è prevista attraverso altri strumenti di finanziamento e non tramite il fondo infrastrutturale, parte traffico d'agglomerato. Queste misure sono pertinenti per lo sviluppo generale dei trasporti e degli insediamenti nel territorio d'agglomerato e vengono quindi prese in considerazione dalla Confederazione nella valutazione degli effetti del programma. Le misure indicate nel programma per l'eliminazione dei problemi di capacità Modulo 3 sono indicate a titolo informativo, anche se, dato il loro orizzonte di realizzazione, non sono state prese in considerazione nell'esame dell'efficacia del programma d'agglomerato.

Codice ARE	N. PA	Misura	Costi (mln. CHF) secondo PA	Fonti di finanziamento
-	-	Collegamento Mendrisio	-	Strade nazionali, il finanziamento di questa misura sarà esaminato dall'USTRA.
-	-	Lugano Sud - Mendrisio	-	Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità 2014, Modulo 3

Tabella 5-5

Le seguenti misure si trovano sulle tratte che facevano parte integranti del Nuovo decreto federale concernente la rete delle strade nazionali. L'integrazione nella rete delle strade nazionali di nuovi tratti e il relativo finanziamento da parte della Confederazione sono stati respinti il 24 novembre 2013 in occasione della votazione popolare sul contrassegno stradale. La misura rimane quindi di competenza cantonale. Restano da esaminare la pianificazione e il finanziamento.

Codice ARE	N. PA	Misura
------------	-------	--------

Nessuna misura rientra in questa categoria

Tabella 5-6

Le tabelle hanno solo un carattere informativo. La realizzazione delle misure è disciplinata dalle pianificazioni e dai decreti dei programmi corrispondenti della Confederazione oppure dalle procedure specifiche connesse alle singole misure.

#### 5.4 Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione

Dopo aver esaminato la plausibilità delle priorità stabilite dal programma d'agglomerato, il loro rapporto costi/benefici e il grado d'avanzamento delle misure secondo le Istruzioni del DATEC (cap. 4.4), l'ordine di priorità è stato modificato come segue:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Motivazione</i>
5250.2.012	TP 3.4	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Morbio Inferiore, sistemazione nodo del nucleo (fermata "Posta")	2.00	La misura non è pronta per essere realizzata e il finanziamento non è garantito nell'orizzonte temporale A.

Tabella 5-8

#### 5.5 Liste A, B e C\* dopo l'esame dell'ordine di priorità

Le liste A e B sono presentate nel capitolo 2.

Nella lista riportata qui sotto vengono elencate le misure cui la Confederazione attribuisce priorità C, per le quali riconosce in linea di massima la necessità d'intervento ma il cui rapporto costi/benefici e il cui grado di avanzamento non giustificano il conferimento di un grado di priorità A o B (cosiddette misure C\*):

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>
-------------------	--------------	---------------	------------------------------------

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella 5-7

## 6 Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali

### 6.1 Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione

#### 6.1.1 In generale

È stata esaminata la conformità del programma d'agglomerato con la legislazione in materia di pianificazione del territorio e di protezione dell'ambiente nonché con i corrispondenti piani settoriali, piani di misure e inventari, in particolare con il piano settoriale dei trasporti. Non sono state rilevate contraddizioni di fondo. L'esame di conformità definitivo di ciascuna misura si svolgerà in ogni caso nell'ambito delle procedure di pianificazione ordinarie che seguiranno e sulla base delle prescrizioni giuridiche e della pianificazione in vigore a quel momento, entrambe vincolanti ai fini dell'attuazione e della realizzazione delle misure del programma d'agglomerato.

In fase di attuazione delle misure della lista A, qualsiasi eventuale conflitto dovrà essere risolto con i servizi federali competenti, in particolare con l'Ufficio federale dell'ambiente, prima della sottoscrizione della convenzione di finanziamento.

Quanto alle misure di sviluppo degli insediamenti, si devono rispettare in particolare le disposizioni della legge sulla pianificazione del territorio (LPT) vigente e le prescrizioni sulle dimensioni delle corrispondenti zone edificabili.

#### 6.1.2 Misure infrastrutturali di priorità A o B con possibili conflitti secondo l'UFAM

Secondo una valutazione sommaria dell'UFAM, le seguenti misure di priorità A o B considerate nel valutare l'effetto del programma d'agglomerato comportano conflitti o difficoltà (elenco non esaustivo).

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Tab. rapporto d'esame</i>	<i>Misura</i>	<i>Orizzonte temporale</i>	<i>Osservazioni conflitto/difficoltà</i>
5250.2.084	TL 2.6	Lista A TL	Completamento della rete ciclabile locale	A	Misura ubicata in una zona IFP: nella pianificazione si devono considerare le esigenze di conservazione e gli obiettivi di protezione IFP.

Tabella 6-1

### 6.2 Conformità delle misure infrastrutturali di priorità A o B con i piani direttori cantonali

In linea di massima è competenza dei Cantoni garantire che il programma d'agglomerato sia conforme al Piano direttore cantonale.

Tutte le misure infrastrutturali rilevanti per il Piano direttore e cofinanziate dalla Confederazione nel quadro di un programma d'agglomerato devono essere iscritte nel corrispondente Piano direttore cantonale al più tardi al momento della conclusione della convenzione sulle prestazioni. Qualsiasi modifica deve essere approvata dal Consiglio federale. Le misure della lista A devono aver raggiunto lo stato di coordinamento «dato acquisito», quelle della lista B almeno lo stato di «risultato intermedio». Le misure infrastrutturali elencate di seguito sono rilevanti per il Piano direttore cantonale

**Lista A:**

*Codice ARE      N. PA      Misura*

---

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella 6-2

**Lista B:**

*Codice ARE      N. PA      Misura*

---

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella 6-3

Le misure non cofinanziate ma rilevanti per il Piano direttore (cap. 5.2) devono anch'esse essere iscritte nel corrispondente Piano direttore cantonale, prima della conclusione della convenzione sulle prestazioni. Qualsiasi modifica deve essere approvata dal Consiglio federale, soprattutto se concerne misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti di rilevanza per il Piano direttore e strettamente correlate con una misura infrastrutturale della lista A.

*Codice ARE      N. PA      Misura*

---

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella 6-4

Le altre misure di sviluppo degli insediamenti di rilevanza per il Piano direttore devono di principio essere realizzate e approvate nel Piano direttore cantonale prima della fine del quadriennio indicato nella convenzione sulle prestazioni. Le misure in questione saranno fissate in via definitiva sulla base della tabella 5-2 adattata. Se le misure presuppongono una revisione integrale del Piano direttore (p. es. nel quadro della revisione della legge federale sulla pianificazione del territorio), si potranno prevedere eccezionalmente scadenze differenziate. Le misure di sviluppo degli insediamenti e le misure infrastrutturali cofinanziate dovranno in ogni caso essere realizzate in modo coordinato. Sulla base di questi elementi, la Confederazione può esprimere delle riserve contestualmente alla conclusione delle convenzioni di finanziamento.



## **7 Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato**

I programmi d'agglomerato di 2<sup>a</sup> generazione inoltrati tra fine 2011 e metà 2012 costituiscono la base per liberare i crediti del programma Traffico d'agglomerato (2<sup>a</sup> generazione) a partire dal 2015.

La Confederazione sostiene gli sforzi dell'agglomerato, incoraggiandolo a proseguire la collaborazione, la pianificazione e la realizzazione di misure in materia di insediamenti, trasporti e paesaggio. Per la stesura del programma d'agglomerato Mendrisiotto della prossima generazione si raccomanda di osservare i punti forti e i punti deboli dell'attuale programma elencati, in funzione dei criteri di efficacia, al capitolo 4 del presente rapporto d'esame. Gli aspetti fondamentali che dovrebbero essere considerati sono: continuare a perseguire la strategia di sviluppo centripeto degli insediamenti e frenare la dispersione tramite misure incisive. Inoltre, vanno ricercate soluzioni atte a gestire la mobilità (compreso lo stazionamento) e ad armonizzare reciprocamente i diversi mezzi di trasporto con un ottimo rapporto costi/benefici. Infine, coinvolgendo le parti italiane dell'agglomerato, il programma potrebbe raggiungere un effetto più elevato.



## ALLEGATO 1

### Lista delle misure del Benchmark traffico lento

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio CHF) 2005**/**</i>
5250.2.018	TL 1	Completamento della rete ciclabile regionale	A	10.78	9.75
5250.2.040	TL 4.2	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio (Capolago), riscatto per uso pedonale strada servizio Ustra	B	0.30	0.27
5250.2.041	TL 4.3	Completamento della rete pedonale locale: Morbio Inferiore - Breggia, marciapiede tra Morbio Inferiore/Vacallo e Morbio Superiore	B	1.30	1.18
5250.2.049	TL 7	Risanamento punti critici del traffico lento: misure puntuali	A	1.80	1.63
5250.2.050	TL 8	Risanamento punti critici del traffico lento: misure puntuali	B	0.60	0.54
5250.2.051	TL 9	Segnaletica pedonale: Chiasso, sistema di orientamento per pedoni nel comprensorio cittadino	A	0.11	0.10
5250.2.082	TL 2	Completamento della rete ciclabile locale	A	4.41	3.99
5250.2.083	TL 3	Completamento rete pedonale localie (fase A) (3.1-3.9; 3.11-3.12)	A	2.57	2.32
	Totale	Lista A/B		21.87	19.78

Gli importi delle misure per il traffico lento non diminuiscono.

Lista A TL	A	17.79
Lista B TL	B	1.99

Tabella dell'Allegato 1 (\* prezzi dell'ottobre 2005 senza IVA e rincarato; \*\* fanno fede gli importi delle misure per il TL delle liste A e B riportati nel messaggio del Consiglio federale).

## ALLEGATO 2

### **Lista delle misure infrastrutturali non cofinanziabili che secondo la Confederazione hanno un effetto critico.**

Di seguito sono elencate le misure infrastrutturali non cofinanziabili che fanno parte integrante del programma d'agglomerato presentato, ma per le quali la Confederazione ha espresso delle riserve

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Motivazione</i>
-------------------	--------------	---------------	--------------------

---

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella dell'Allegato 2

**ALLEGATO 3 del 17. novembre 2014****Adeguamenti del rapporto d'esame della Confederazione successivi al 26.02.2014**

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>
<b>Prestazioni proprie della Confederazione (Istruzioni del DATEC 14.12.2010)</b>				
5250.2.010	TP 3.2	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Chiasso, Via degli Albrici, posa di un dissuasore a scomparsa (Pilomat)	A	0.05
5250.2.015	TP 5.1	Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: standard di base	A	3.00
5250.2.016	TP 5.2	Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: pannelli informativi dinamici ai principali nodi TP	B	1.10
5250.2.017	TP 6	Riqualifica del nodo di Capolago	B	2.50
5250.2.042	TL 5.1	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Chiasso, messa in sicurezza incrocio stradale Via Cattaneo / Via Milano / Via ai Crotti	A	0.46
5250.2.043	TL 5.2	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Mendrisio, messa in sicurezza e riqualifica spazi pubblici a San Martino e pista ciclabile Via Morée	A	0.45
5250.2.045	TL 5.4	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Novazzano, messa in sicurezza e riqualifica di via Indipendenza	A	0.48
<b>5250.2.046</b>	<b>TL 5.5</b>	<b>Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Col. Bernasconi</b>	<b>B</b>	<b>3.00</b>
5250.2.047	TL 5.6	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Mendrisio (Genestrerio), messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Baraini	A	2.00
5250.2.052	TL 10	Rete di bikesharing (sistemi compatibili tra loro)	A	0.30
5250.2.054	TIM 1.1	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio, moderazione del traffico e riqualifica di Via Motta	A	1.20
5250.2.055	TIM 1.2	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio, moderazione e sicurezza Via Turconi - Largo Bernasconi	A	1.50
5250.2.056	TIM 1.3	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio (Arzo), moderazione e sicurezza incrocio Via R. Rossi - Via Vidisin	A	0.50
5250.2.057	TIM 1.4	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Riva San Vitale, moderazione del traffico nei quartieri residenziali	A	2.40
5250.2.058	TIM 1.5	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Stabio, moderazione del traffico, rotonda Segeno - valico San Pietro	A	0.12
5250.2.059	TIM 1.6	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Stabio, Zona 30 Via Campagnola	A	2.53
5250.2.060	TIM 1.7	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Melano, moderazione Via alle Scuole	A	0.12
5250.2.062	TIM 1.9	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Balerna, viale Tarchini	A	0.49
5250.2.063	TIM 2.1	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Stabio, Zona 30 Via Arca	B	2.50
5250.2.064	TIM 2.2	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Stabio, Zona 30 Via Montalbano	B	2.20

Tabella 5-3