

# Messaggio

numero

**6253**

data

18 agosto 2009

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **Richiesta di un credito di fr. 63'440'000.-- per le opere prioritarie del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) e di un credito quadro di fr. 10'000'000.-- a favore delle opere di piano di pronto intervento (PPI) a favore del Mendrisiotto e Basso Ceresio**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

dopo l'approvazione del Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) da parte della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM) in data 13 giugno 2001, il Consiglio di Stato ha proceduto alla sua adozione il 26 febbraio 2002.

Con Messaggio n. 5316 del 5 novembre 2002 questo Consiglio ha sottoposto al Gran Consiglio una richiesta di un primo credito quadro per gli approfondimenti e la progettazione delle opere prioritarie del PTM.

Il Messaggio n. 5316, approvato dal GC con Decreto legge del 12.03.2003, illustrava in maniera dettagliata ed esaustiva principalmente i seguenti temi:

- la politica cantonale della mobilità - indicando gli indirizzi di metodo (Piani regionali dei trasporti), tecnici (interdisciplinarietà ed integrazione tra i diversi mezzi di trasporto) e organizzativi (Commissioni regionali dei trasporti);
- gli interventi già attuati e avviati per la soluzione dei problemi della mobilità nel Mendrisiotto;
- la strategia, gli obiettivi e gli indirizzi d'intervento che caratterizzano il PTM, come pure la descrizione dei gruppi funzionali (gruppi di oggetti e relative misure fiancheggiatrici) che lo compongono;
- la definizione delle priorità nell'ambito della realizzazione del PTM;
- l'organizzazione del progetto;
- indicazioni sul Piano Direttore cantonale e sul Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto;
- il metodo di finanziamento del PTM.

Il Messaggio n. 6043, approvato dal Gran Consiglio con Decreto legge del 2 giugno 2008, presentava lo stato d'avanzamento del PTM e richiedeva un credito di fr. 3'000'000.-- per la progettazione delle opere prioritarie del PTM e del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO).

Con questo Messaggio si sottopone al Parlamento la richiesta di un credito per:

- la realizzazione delle opere regionali legate al Gruppo Funzionale 3 (GF 3 - Riorganizzazione svincolo A2 di Mendrisio) e Gruppo Funzionale 4 (GF 4 - Interventi regionali a Chiasso);
- la progettazione e la realizzazione di interventi puntuali a favore del trasporto pubblico (TP);
- la progettazione e la realizzazione di percorsi ciclabili;
- la progettazione di un parcheggio di attestamento inerente lo Stazionamento Zone Centrali (PSZC).

È pure sottoposto un credito quadro per le opere di Pronto Intervento (PPI 4) a favore del Mendrisiotto e Basso Ceresio.

Il Messaggio è strutturato con il seguente indice:

1.	IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DEL MENDRISIOTTO E BASSO CERESIO (PTM) .....	4
1.1	Obiettivi generali, indirizzi pianificatori e misure del PTM.....	4
1.2	I gruppi funzionali del PTM .....	5
1.3	Altre misure del PTM .....	8
2.	STATO DEI COSTI E RICHIESTA DI CREDITO .....	11
2.1	Crediti concessi prima dell'approvazione del PTM: PPI e trasporti pubblici.....	11
2.1.1	Piani di pronto intervento - PPI .....	11
2.2	Crediti relativi al Piano dei trasporto del Mendrisiotto - PTM.....	11
2.2.1	Crediti per l'allestimento del PTM .....	11
2.2.2	Credito per studi di approfondimento e progettazione opere prioritarie PTM.....	12
2.2.3	Credito per la progettazione delle opere prioritarie PTM.....	12
2.2.4	Piano di pronto intervento - PPI 3 .....	12
2.2.5	Linea circolare Basso Mendrisiotto .....	13
2.2.6	Ferrovia Mendrisio-Varese - FMV .....	13
3.	FINANZIAMENTO DEI COSTI DEL PTM .....	13
4.	CREDITO RICHIESTO .....	14
4.1	GF 1: Collegamento ferroviario Mendrisio - Varese .....	15
4.2	GF 2: Polo d'interscambio transfrontaliero Chiasso-Como - PITCC .....	15
4.3	GF 3: Riorganizzazione svincolo A2 di Mendrisio .....	16
4.3.1	Svincolo A2 Mendrisio: .....	16
4.3.2	Comparto S. Martino .....	16
4.3.3	Comparto Campagna Adorna .....	18
4.4	GF 4: Interventi regionali a Chiasso.....	20
4.4.1	Nuova gerarchia stradale.....	20
4.4.2	Interscambio trasporti pubblici stazione FFS .....	22

4.5	GF 5: Completamento SPA394 Mendrisio-Gaggiolo .....	22
4.6	Via Fontanella-Via Bellavista a Morbio Inferiore.....	23
4.7	Maroggia e accessi ad Arogno .....	23
4.8	Rete ciclabile cantonale e regionale .....	23
4.9	Percorsi pedonali.....	24
4.10	Adattamento dell'offerta di trasporto pubblico .....	25
4.11	Interventi puntuali a favore del Trasporto Pubblico .....	25
4.12	Nuova fermata TILO in zona S. Martino.....	26
4.13	Piano di stazionamento delle zone centrali - PSZC .....	26
4.14	Riassunto richiesta di credito opere prioritarie del PTM .....	26
4.15	Piano di pronto intervento - PPI 4 .....	28
5.	TEMPISTICA E PROSSIMI PASSI .....	28
6.	LINEE DIRETTIVE, PIANO FINANZIARIO E PIANO DIRETTORE.....	29
6.1	Opere regionali .....	29
6.2	Piano di pronto intervento (PPI 4).....	29
7.	CONCLUSIONI.....	30

# 1. IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DEL MENDRISIOTTO E BASSO CERESIO (PTM)

## 1.1 Obiettivi generali, indirizzi pianificatori e misure del PTM

La strategia e gli obiettivi territoriali e ambientali, così come gli indirizzi pianificatori e le misure previste per la mobilità privata, la mobilità pubblica, la mobilità lenta e lo stazionamento, del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio sono ampiamente descritte nel già citato Messaggio 5316, con il quale il Consiglio di Stato adottava il PTM.

Il Messaggio n. 6043 riprendeva e illustrava in maniera dettagliata ed esaustiva i seguenti temi:

- obiettivi generali, indirizzi pianificatori e misure del PTM,
- i gruppi funzionali del PTM
- altre misure del PTM

Per un quadro generale più completo si riprende di seguito quanto già inserito nel Messaggio suindicato.

Le misure definite nel PTM per raggiungere gli obiettivi sono molteplici e si sviluppano a più livelli, secondo il principio di una mobilità integrata nella quale tutti i modi di trasporto sono coordinati e concorrono a soddisfare una mobilità sostenibile.

Il concetto di “mobilità sostenibile”, ovvero soddisfare il bisogno di mobilità in modo economicamente efficiente, compatibile con l’ambiente e socialmente giusto, è infatti il principio ispiratore della politica dei trasporti del PTM.

In particolare, in termini di mobilità, il PTM prevede:

- la concentrazione del traffico privato sul sistema autostradale e su un numero limitato di strade principali (sistemazione/completamento dei tracciati di transito e riduzione del traffico parassitario), rendendo i flussi più omogenei per favorire il traffico pubblico;
- il potenziamento del trasporto pubblico, adeguando l’offerta al potenziale della domanda (frequenze, coincidenze, fermate, ecc.), e offrire un sistema concorrenziale al mezzo privato che consenta una circolazione più fluida dei mezzi, l’estensione delle fasce orarie di servizio e un servizio più capillare;
- il miglioramento delle infrastrutture per il traffico ciclabile e pedonale in particolar modo per i pendolari e gli scolari, laddove la morfologia è favorevole;
- la pedonalizzazione delle aree urbane centrali;
- una politica selettiva dei posteggi, riducendo i posti auto di lunga durata nei centri urbani, concentrandoli in prossimità delle fermate dei mezzi pubblici;
- interventi di moderazione del traffico in modo da migliorare la convivenza tra i diversi utenti, limitare il traffico parassitario nelle aree residenziali e permettere interventi di miglioramento della qualità urbanistica dei quartieri;
- la salvaguardia degli spazi di svago interni all’area urbana, liberandoli dagli impatti derivanti dal traffico motorizzato;
- il trasferimento del traffico pesante di transito sulla ferrovia e l’allontanamento dei mezzi pesanti dalle aree sensibili e dalle zone residenziali.

Conformemente ai disposti della Legge sul Coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizio di trasporto del 1997, l’insieme delle misure del PTM con incidenza territoriale sono confluite nelle **schede di Piano direttore - PD 12.24.1-4**,

12.28.3 (itinerario ciclabile di importanza cantonale del Mendrisiotto), 12.29 (collegamenti ferroviari transfrontalieri dal Mendrisiotto con l'Italia) e 10.5 (Modello di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e Basso Ceresio), tutte approvate e cresciute in giudizio a livello cantonale e federale<sup>1</sup>.

Le misure che contribuiscono al miglioramento delle condizioni ambientali della Regione sono pure confluite nel **Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto (PRAM)** che completa i provvedimenti concernenti le varie misure infrastrutturali e di gestione del PTM, con ulteriori provvedimenti atti a contenere le emissioni atmosferiche, indicando le competenze e i termini per la loro attuazione.

Il documento PRAM è stato adottato dal Consiglio di Stato il 1. marzo 2005 con risoluzione governativa 885.

È stato allestito il primo rapporto sul monitoraggio delle diverse misure a cura del Dipartimento del territorio in collaborazione con la CRTM. Entro l'estate del corrente anno il rapporto di controlling del PRAM - stato 31.12.2008 sarà pubblicato sul sito [www.ti.ch/aria](http://www.ti.ch/aria).

## 1.2 I gruppi funzionali del PTM

Le misure del PTM sono state raggruppate, analogamente agli altri Piani regionali dei trasporti del Cantone, in Gruppi funzionali (GF).

I gruppi di oggetti così definiti, pur essendo parte della logica sistemica del PTM, possono essere realizzati indipendentemente l'uno dall'altro e hanno funzioni specifiche di per sé complete. Ogni gruppo contiene di regola un oggetto strutturante con le rispettive misure più o meno importanti da coordinare per garantire il raggiungimento degli obiettivi del PTM.

Il PTM è quindi suddiviso in 5 Gruppi funzionali, e più precisamente:

- GF 1: Collegamento ferroviario Mendrisio-Varese;
- GF 2: Stazione comune Chiasso-Como;
- GF 3: Riorganizzazione Svincolo A2 di Mendrisio;
- GF 4: Interventi regionali a Chiasso;
- GF 5: Completamento SPA394 Mendrisio-Gaggiolo.

Il GF 6 "Interscambio dei trasporti pubblici Genestrerio" viene inglobato nel GF3, in quanto su proposta del ex-Comune di Genestrerio l'interscambio non avverrà in Piazza Baraini come previsto ma in prossimità di Croce Grande (intervento previsto nel GF3); misura già avallata dalla CRTM. (vedi punto 4.3.3 "Croce Grande").

Di seguito sono riprese le descrizioni sintetiche dei Gruppi funzionali e delle misure, anche se non tutte sono oggetto della richiesta di credito del presente Messaggio.

### GF 1 - Collegamento ferroviario Mendrisio - Varese

Con la realizzazione di un collegamento ferroviario tra Mendrisio e Varese si intende creare un collegamento interregionale transfrontaliero per mezzo del trasporto pubblico. Tale misura mira inoltre a ridurre drasticamente i tempi di percorrenza tra il Ticino e la Svizzera romanda e a collegare direttamente l'Aeroporto di Milano Malpensa al Ticino e alla Svizzera del Nord, inserendosi nella seconda tappa di attuazione del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO).

<sup>1</sup> Approvazione da parte del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni il 14.03.2005.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova tratta ferroviaria della lunghezza di ca. 7 km su territorio svizzero e l'adattamento delle tratte esistenti Mendrisio-Stabio e Arcisate-Varese.

L'intervento comprende pure la realizzazione di nuove stazioni al Gaggiolo-Confine (lato Italia con posteggio P+R di 160 posti auto), a Stabio e a Mendrisio-San Martino; quest'ultima fermata, non compresa nel progetto in oggetto, dovrà servire anche al trasporto dei pendolari delle aziende e clienti dei commerci in località San Martino (vedi punto 4.12). Verrà pure adattata la stazione FFS di Mendrisio. Il progetto lascia aperta l'opzione per una ulteriore fermata in zona Campagna Adorna, da realizzare in un secondo tempo. L'obiettivo di tale misura è di creare un servizio pubblico transfrontaliero attrattivo riducendo i forti flussi di traffico, non solo di tipo pendolare, tra il Ticino e la regione di Varese.

### **GF 2 - Stazione comune Chiasso - Como (PIT-CC)**

La stazione di Chiasso ha un bacino d'utenza potenziale elevato che comprende il Basso Mendrisiotto e l'intero settore nord dell'agglomerato di Como (Ponte Chiasso, Monte Olimpino, Sagnino, Maslianico, ecc.). L'integrazione del servizio ferroviario nell'agglomerato di Como-Chiasso rappresenta la premessa indispensabile per garantire una buona accessibilità ai treni di ordine superiore da tutto l'agglomerato e, di conseguenza, per un eventuale uso della galleria monte Olimpino 2 da parte dei treni IC/EC, con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza tra Zurigo/Basilea e Milano.

L'accessibilità alla stazione dall'Italia risulta tuttavia problematica per tutti i modi di trasporto: per i pedoni, per il trasporto pubblico e per il traffico veicolare.

La realizzazione della stazione comune, ora denominata Polo d'interscambio transfrontaliero Chiasso-Como (PIT – CC), comporta in particolare la realizzazione di un nuovo sottopasso pedonale nella parte sud della stazione ed il prolungamento dei marciapiedi ferroviari verso sud da realizzare nell'ambito di una ristrutturazione degli impianti ferroviari (binari, scambi ecc.) e di un ammodernamento degli impianti di sicurezza, ciò che permetterà un accesso diretto alla stazione anche dall'Italia.

Queste misure devono essere accompagnate dai corrispondenti interventi sul lato italiano ed in particolare dal nuovo terminale bus in prossimità della dogana, a pochi passi dalla stazione, e dai relativi collegamenti pedonali.

Le FFS hanno investito e stanno investendo alla stazione di Chiasso oltre 100 milioni. I lavori di ristrutturazioni, miglioramento e adeguamento degli impianti ferroviari si protrarranno fino al 2016-2017. A partire dalla fine del 2010, le FFS SA effettueranno uno studio "Masterplan" riguardante la stazione di Chiasso. A quel momento si potranno rianalizzare e aggiornare gli interventi pianificati.

### **GF 3 - Riorganizzazione svincolo A2 di Mendrisio**

La riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio è uno degli elementi centrali del PTM. Infatti questa riorganizzazione è una condizione essenziale per poter realizzare gli obiettivi di trasferire il traffico di transito all'esterno delle aree sensibili (aree residenziali e di svago) e di concentrare il traffico privato sul sistema autostradale, rispettivamente su un numero limitato di strade cantonali principali.

Per far fronte alle forti saturazioni dello svincolo di Mendrisio, le quali, a loro volta, causano importanti ripercussioni sulla A2 e sulla A394, è prevista la separazione della diramazione autostradale (A2 in direzione Chiasso, A394 direzione Stabio) dall'allacciamento autostradale di Mendrisio (collegamento della A2 alla rete locale del Mendrisiotto).

Questo progetto vuole separare il traffico internazionale e regionale da quello locale, in modo da migliorare la funzionalità e la capacità e, nello stesso tempo, semplificare l'attuale svincolo di Mendrisio.

I seguenti interventi sulla rete dell'agglomerato urbano devono essere coordinati con la riorganizzazione dello svincolo per assicurare il raggiungimento degli obiettivi fissati:

### ***Comparto S. Martino***

Si tratta di completare l'anello stradale della zona industriale di San Martino a Mendrisio con il collegamento di Via Penate allo svincolo autostradale, il rifacimento del sottopasso della linea FFS e l'incrocio con Via Vignalunga (Misura PTM I.44). La Via Penate assume un ruolo di strada di collegamento principale grazie al suo allacciamento diretto allo svincolo autostradale.

Questo intervento aumenta l'attrattività dell'autostrada per l'accesso alla zona industriale-commerciale e crea le premesse per una riduzione del traffico attraverso l'abitato di Mendrisio. Le caratteristiche geometriche della strada, così come gli incroci, devono quindi assicurare l'attrattività del collegamento di Via Penate rispetto alle strade di attraversamento degli abitati dei Comuni interessati.

### ***Comparto Campagna Adorna***

Si tratta di procedere agli adattamenti sugli assi stradali principali che convergono sull'incrocio della Croce Grande in modo da garantire la raggiungibilità e attrattività del sistema A2-A394 e assicurare la mobilità sugli assi principali regionali.

L'incrocio della Croce Grande e la rotonda al Ponte devono essere riorganizzati con interventi coordinati tra di loro in modo da migliorare la capacità del nodo attualmente in saturazione.

La Via S. Apollonia, che collega la Croce Grande a Coldrerio, va risistemata tenendo conto della zona residenziale attraversata, in quanto assume nel PTM un ruolo di strada di collegamento principale per i veicoli leggeri assicurando la continuità verso Balerna e Chiasso (Misura PTM I.52).

L'incrocio Bizzarone (Misura PTM I.46): sull'asse Novazzano-Genestrerio, attualmente adattato provvisoriamente in rotonda, ha dimostrato un buon grado di funzionamento.

## **GF 4 - Interventi regionali a Chiasso**

Nella regione di Chiasso la mobilità, sia pubblica che privata, risulta difficile. Nella zona densamente abitata di Chiasso alcuni tratti stradali sono in effetti sovente congestionati; l'accessibilità alla stazione FFS per i mezzi pubblici è molto problematica; infine le condizioni di circolazione e di sicurezza per i trasporti pubblici e per quelli a due ruote non sono ottimali. Il PTM conferma l'impostazione del Piano del traffico di Chiasso che prevede lo spostamento del traffico di transito all'esterno del centro cittadino sul nuovo percorso rotonde Largo Kennedy-Via Como (ex-Viale Galli)-Via Comacini.

Con lo spostamento del traffico in uscita verso la dogana si creano le premesse per la realizzazione del nodo di interscambio presso la stazione FFS di Chiasso, con lo spostamento del terminale dei bus regionali, attualmente in Piazza Elvezia (Misura PTM – C.10). L'intervento è compatibile con la futura stazione comune Chiasso-Como di cui si conoscono per il momento solo gli indirizzi generali.

È pure prevista una correzione della geometria stradale per permettere il transito di tutti i veicoli sul ponte sul Faloppia in via 1. Agosto / via Milano per raggiungere il valico di Pedrinate/Drezzo.

Il GF4 prevede nel dettaglio:

### ***Nuova gerarchia stradale***

- lo spostamento del traffico di transito da e per l'Italia lungo l'asse periferico al comprensorio urbano (via Como - via Comacini), sgravando il centro cittadino attraverso una serie di adattamenti fisici (Misura PTM I.10).
- la sistemazione della curva tra via 1. Agosto e via Milano in funzione della gerarchia stradale di strada di collegamento per il valico di Pedrinete (Misura PTM I. 50).

### ***Interscambio trasporti pubblici stazione FFS***

- il potenziamento e l'adeguamento dell'interscambio alla stazione FFS di Chiasso tramite il miglioramento del terminale bus, l'incremento dei posteggi P+R e per le due ruote, migliori accessibilità e collegamenti pedonali (Misura PTM C.10).

Si ricorda che il progetto e la realizzazione del risanamento fonico lungo l'autostrada A2 mediante la realizzazione di ripari, ha incluso una parte dell'arteria di via Como (ex-viale Galli). La Confederazione ha autorizzato il progetto in quanto il risanamento fonico non riguardava unicamente l'area ubicata in prossimità dell'autostrada, ma anche diversi comparti nel comprensorio cittadino, grazie al trasferimento del traffico di transito (attualmente su Corso San Gottardo in centro città) verso l'asse periferico (sotto i ripari fonici).

### **GF 5 - Completamento SPA394 Mendrisio-Gaggiolo**

La realizzazione parziale della A394 Mendrisio-Stabio Est (aperta al traffico nel 1991), ha portato a una "strozzatura" viaria in zona Stabio Est.

Per raggiungere la dogana del Gaggiolo, il traffico è dunque obbligato a percorrere la Via Gaggiolo nel territorio del Comune di Stabio. Questa situazione è fonte d'inquinamento fonico e ambientale, che tocca parte dell'abitato di Stabio.

La realizzazione del tracciato mancante da Stabio Est al confine Gaggiolo, sommata alle misure fiancheggiatrici previste dal progetto, ha quale effetto lo spostamento del traffico di transito da Via Gaggiolo sulla nuova arteria stradale.

Questo comporta un declassamento di Via Gaggiolo con conseguente necessaria riqualifica urbanistica e diminuzione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento fonico e atmosferico locale.

Il completamento della Mendrisio-Gaggiolo è necessario per rendere il sistema viario (regionale e internazionale) compatibile con la futura organizzazione viaria lombarda.

### **1.3 Altre misure del PTM**

Per garantire la funzionalità delle summenzionate opere e raggiungere anche gli obiettivi di natura territoriale e ambientale il PTM postula pure **altre misure di intervento** disperse nel territorio volte, ad esempio, a disciplinare il traffico e i posteggi, allontanare il traffico di transito dai quartieri, accelerare i trasporti pubblici, promuovere le aree pedonali, ecc. , che non sono raggruppate nei GF.

### **Sistemazione stradale Via Bellavista-Via Valle di Muggio-Via Fontanella-Incrocio di Fontanella a Morbio Inferiore**

In conformità con la definizione delle gerarchie stradali indicate nel PTM per l'accesso alla Valle di Muggio, sono da rivedere le tratte stradali e l'incrocio interessato, sul territorio del Comune di Morbio Inferiore.

Il PTM indica:

- la sistemazione dell'incrocio di Fontanella
- la correzione stradale da Fontanella verso la Valle di Muggio quale strada di collegamento verso la Valle di Muggio.

### **Maroggia e accesso ad Arogno**

Gli obiettivi di questo intervento sono quelli di migliorare a Maroggia l'accesso per i trasporti pubblici da e per Arogno e Rovio (imbocco cantonale e sottopasso) e verificare la possibile sistemazione di un nodo d'interscambio alla stazione FFS (P+R).

Per favorire il traffico pubblico su gomma sono da valutare eventuali allargamenti della carreggiata stradale.

### **Mobilità lenta**

Il PTM elenca diverse misure a favore della mobilità sostenibile; uno dei capitoli riguarda la mobilità lenta. In quest'ambito il PTM indica prevalentemente dei percorsi ciclabili e pedonali "utilitari", ovvero per spostamenti quotidiani per recarsi a scuola e al lavoro.

Esso si prefigge di:

- realizzare una rete efficiente, completa e sicura di percorsi per il traffico lento nei comparti territoriali densamente abitati e laddove la morfologia è favorevole agli spostamenti pedonali e soprattutto ciclabili;
- mettere in rete le principali sedi scolastiche e le fermate dei mezzi pubblici con i quartieri residenziali dell'agglomerato Chiasso-Mendrisio;
- completare l'itinerario ciclabile svizzero e raccordare la rete dei percorsi ciclabili urbani ai percorsi turistici regionali;
- proteggere le intersezioni tra i percorsi del traffico lento e i principali assi di traffico veicolare.

Le schede di Piano direttore 12.27 "Itinerari ciclabili di importanza nazionale" e 12.28 "Itinerari ciclabili di importanza cantonale" forniscono pure indirizzi pianificatori, la prima per il percorso nazionale Basilea-Chiasso (già realizzato), la seconda per un collegamento ciclabile di interesse cantonale Stabio - Mendrisio - Chiasso.

La rete viene completata con gli itinerari regionali previsti nel PTM.

Sulla base di questa ossatura regionale e sovraregionale il PTM indica la necessità di realizzare una rete di percorsi ciclabili e pedonali locali / comunali di competenza dei Comuni.

### **Mobilità pubblica**

La rete dei trasporti pubblici, oltre a garantire una mobilità di base, deve contribuire al raggiungimento degli obiettivi in ambito di organizzazione territoriale e di salvaguardia ambientale, rendendo il trasporto pubblico competitivo nei confronti del traffico privato.

Il PTM riprende innanzitutto gli interventi generali previsti dalla politica cantonale dei trasporti<sup>2</sup>, quali:

- la continuazione a sud di Lugano di AlpTransit<sup>3</sup>;

<sup>2</sup> Dipartimento del territorio, *FERROVIA 2000-SUD - L'integrazione nella rete ferroviaria nazionale e internazionale ed il sistema di trasporto regionale su rotaia nel cantone Ticino*, Bellinzona, gennaio 2000.

<sup>3</sup> Cfr. Piano direttore cantonale, scheda di coordinamento 12.1

- il nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese-Malpensa – FMV<sup>4</sup> (vedi Gruppo funzionale 2)
- la realizzazione di un sistema ferroviario regionale Ticino - Lombardia (TILO) cadenzato con frequenza semi-oraria tipo “S-Bahn” tra i centri di Bellinzona, Locarno, Lugano, Como-Chiasso e Varese, con treni interregionali transfrontalieri tramite l’impiego di navette policorrente per il prosieguo oltre confine.

Le proposte specifiche del PTM sono:

- la realizzazione dell’interscambio dei trasporti pubblici alla stazione di Chiasso, in attesa degli sviluppi per la nuova stazione comune Como-Chiasso, ora denominata Polo d’interscambio transfrontaliero Como-Chiasso – PIT-CC (vedi GF 4);
- il miglioramento dell’interscambio dei trasporti pubblici alla stazione FFS di Mendrisio, da coordinare con il nuovo collegamento FMV;
- il completamento delle proposte contenute nella concezione dei trasporti pubblici del 1993, ossia un potenziamento ulteriore dell’offerta (aumento delle frequenze, linea autobus circolare del Basso Mendrisiotto, ecc.) ed ev. istituire un servizio su chiamata;
- l’attuazione di linee di trasporto transfrontaliere (da ev. combinare con trasporto aziendale);
- l’ottimizzazione del collegamento tra Chiasso e Stabio, via Genestrerio paese;
- migliorie puntuali alla geometria stradale e misure gestionali per l’ottimizzazione della catena di trasporto.

### **Stazionamento e nodi di interscambio**

La regolamentazione del posteggio dei veicoli privati costituisce un elemento chiave nella gestione della mobilità, attraverso cui è possibile controllare il flusso veicolare nelle aree maggiormente sensibili o problematiche e garantire l’accesso ottimale alla rete di trasporto pubblico.

Per quanto non previsto dal Regolamento cantonale sui posteggi privati - Rcpp<sup>5</sup>, il PTM propone l’applicazione di alcune normative e regolamentazioni specifiche:

- per i posteggi privati:
  - applicazione rigorosa del regolamento cantonale nelle aree urbane centrali. Uso combinato dei posteggi pubblici per residenti (zone blu con vignetta per residenti);
  - pianificazione particolareggiata dei posteggi nelle aree produttive e nei centri commerciali di interesse regionale, con p.es. l’attribuzione di un limite massimo di posteggi, penale per chi richiede più posteggi, incentivi e bonus per chi contribuisce a ridurre il traffico privato (trasporto aziendale, allacciamento alla rete dei trasporti pubblici, contributi per mezzi pubblici, ecc.);
- per i posteggi pubblici:
  - regolamentazione specifica dell’accessibilità alle aree con funzioni regionali (posteggi di drenaggio, collegamento con i mezzi pubblici, accessibilità ciclabile e pedonale);
  - potenziamento e ripensamento progettuale dei nodi di interscambio che devono essere concepiti come punti di attestamento e di passaggio da un mezzo di trasporto all’altro; la loro attrattività è assicurata dalla qualità dell’offerta di trasporto pubblico come pure da vie di accesso brevi.

<sup>4</sup> Cfr. Piano direttore cantonale, scheda di coordinamento 12.29

<sup>5</sup> Il Regolamento cantonale sui posteggi privati è in vigore dal 01.01.2006

## **2. STATO DEI COSTI E RICHIESTA DI CREDITO**

Anche per questo capitolo si riprende la struttura e il contenuto del Messaggio n. 6043 aggiornando le varie tematiche.

### **2.1 Crediti concessi prima dell'approvazione del PTM: PPI e trasporti pubblici**

#### **2.1.1 Piani di pronto intervento - PPI**

##### **PPI 1: Messaggio n. 4024 del 17 novembre 1992**

Con Messaggio del 17 novembre 1992 veniva presentato un progetto di riorganizzazione e di potenziamento dei servizi di trasporto pubblico nel Mendrisiotto; lo stesso veniva approvato con decreto legislativo del 15 febbraio 1993.

In tale contesto si proponevano anche degli interventi stradali atti ad assicurare una circolazione regolare e rapida dei mezzi pubblici e quindi a garantire l'affidabilità del servizio. L'insieme delle sistemazioni necessarie era stato stimato a franchi 6'500'000.-.

##### **PPI 2: Messaggio n. 4531 del 22 maggio 1996**

Con Messaggio del 22 maggio 1996 il Consiglio di Stato richiedeva lo stanziamento di un credito quadro per un importo di franchi 15'500'000.- per opere di sistemazione stradale nel Mendrisiotto. Il messaggio è stato approvato con decreto legislativo del 27 giugno 1996.

Si proponevano i seguenti interventi:

##### **Pian Faloppia:**

sistemazione accesso N2 Sottobisio, via Passeggiata in territorio di Balerna;  
migliorie agli incroci su via Passeggiata, in territorio di Novazzano.

##### **Accessi alla Valle di Muggio:**

completazione del collegamento N2 Polenta Ghitello-S.Lucia-S.Giorgio-Fontanelle in territorio di Morbio-Inferiore;  
completazione del raccordo dal ponte di Castello a Morbio Superiore.

##### **Sistemazioni viarie:**

completamento degli interventi a favore del traffico pubblico o atti a favorire la moderazione del traffico su tutto il comprensorio del Mendrisiotto.

### **2.2 Crediti relativi al Piano dei trasporti del Mendrisiotto - PTM**

#### **2.2.1 Crediti per l'allestimento del PTM**

Per lo svolgimento degli studi di base per l'elaborazione del Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio è stato votato dal Gran Consiglio, con Decreto legge del 10.03.98, un credito di 1.3 mio di fr.

Il costo per l'approfondimento degli aspetti relativi all'inquinamento ambientale e l'allestimento del Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto (PRAM), come pure per l'allestimento delle schede di Piano direttore 12.24 e 10.5, ammonta a ca. 150'000.-franchi.

Il costo complessivo degli studi di base resisi necessari per l'allestimento del PTM risultava nell'ottobre 2002 di ca. 1.45 mio di franchi. Questi costi, analogamente agli altri Piani regionali dei trasporti, sono stati assunti interamente dal Cantone.

### **2.2.2 Credito per studi di approfondimento e progettazione opere prioritarie PTM**

Il messaggio n. 5316 del 5 novembre 2002 contemplava la richiesta di un credito di fr. 2'040'000.-- per la progettazione delle opere prioritarie del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) e l'approvazione del trasporto pubblico urbano d'importanza cantonale postulato dal PTM. Il messaggio è stato approvato con Decreto legislativo del 12.03.2003.

Questo credito ha permesso al Dipartimento del territorio in stretta collaborazione con la CRTM la progettazione preliminare e di massima dei progetti, in gran parte già approvati dalle competenti Delegazioni delle Autorità (rappresentanti dei Comuni coinvolti direttamente o indirettamente) e dalla CRTM.

Lo stato d'avanzamento dei vari oggetti sono presentati nei capitoli successivi.

Il rispettivo stato dei costi al 31.12.2008 (crediti concessi, consumati e residuo) è riportato nell'**Allegato n. 1**.

### **2.2.3 Credito per la progettazione delle opere prioritarie PTM**

Con il Messaggio n. 6043 del 18 marzo 2008 il Consiglio di Stato richiedeva lo stanziamento di un credito di fr. 3'000'000.-- per la progettazione delle opere prioritarie del PTM. Il Messaggio è stato approvato con Decreto legislativo del 2 giugno 2008.

In particolare si richiedeva il credito per la progettazione definitiva, d'appalto ed esecutiva per gli interventi regionali legati allo svincolo A2 di Mendrisio, gli interventi regionali a Chiasso e di Via Fontanella-Via Bellavista a Morbio Inferiore. Parte integrante di questo credito pure la progettazione definitiva della nuova fermata TILO in zona San Martino a Mendrisio, così come pure altre progettazioni di massima a favore della mobilità lenta e del trasporto pubblico.

Il rispettivo stato dei crediti al 31.12.2008 (concessi, ripartiti e residuo) è riportato nell'**Allegato n. 2**.

### **2.2.4 Piano di pronto intervento - PPI 3**

Con il messaggio n. 5471 del 3 febbraio 2004 il Consiglio di Stato richiedeva lo stanziamento di un credito quadro, per un importo di fr. 16'000'000.--, a favore del Mendrisiotto e Basso Ceresio a seguito della mancata approvazione del Decreto legislativo relativo annesso al messaggio n. 5316 del 5 novembre 2002 (vedi referendum e votazione popolare del 14 settembre 2003). Il messaggio è stato approvato con decreto legislativo del 19.04.2004.

Si proponevano 3 opere specifiche:

- strada cantonale Via San Gottardo a Coldrerio (seconda fase)
- sistemazione stradale tra Santa Lucia e San Giorgio a Morbio Inferiore
- sistemazione stradale e formazione marciapiede strada cantonale Via Segeno a S. Pietro
- e lo stanziamento di un credito quadro per la progettazione e la realizzazione di un primo pacchetto di opere per un importo complessivo di fr. 10'500'000.--.

Le opere pianificate, lo stato dei crediti concessi, impegnati e il residuo, sono riportati nella tabella dell'**Allegato n. 3**.

### **2.2.5 Linea circolare Basso Mendrisiotto**

Con il messaggio n. 5761 del 7 marzo 2006 il Consiglio di Stato richiedeva l'approvazione della nuova linea di trasporto pubblico di importanza cantonale del Basso Mendrisiotto e concedeva un credito di fr. 400'000.-- per interventi infrastrutturali e per lo sviluppo di ulteriori misure previste nel Piano.

La linea circolare di trasporto pubblico del Basso Mendrisiotto (misura C.58) è entrata in funzione dall'11 dicembre 2006 per un periodo sperimentale di 3 anni. L'obiettivo della linea è quello di collegare le zone residenziali dei Comuni di Balerna, Chiasso, Morbio Inferiore e Vacallo. Il credito concesso di fr. 100'000.-- relativo agli interventi infrastrutturali è stato interamente utilizzato.

### **2.2.6 Ferrovia Mendrisio-Varese - FMV**

Con Messaggio 5651 del 10 maggio 2005 il Consiglio di Stato chiedeva un credito di fr. 2'500'000.- per la progettazione definitiva, in territorio Svizzero, del nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto della Malpensa nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia. Il messaggio è stato approvato con decreto legislativo del 9 settembre 2005.

Con il messaggio n. 5902 del 13 marzo 2007 il Consiglio di Stato ha poi chiesto un credito di 72 milioni di franchi quale contributo per la realizzazione dell'opera. Il credito è stato concesso con Decreto legislativo del 18 settembre 2007.

## **3. FINANZIAMENTO DEI COSTI DEL PTM**

Importa rilevare che gli oggetti ritenuti d'importanza regionale (cfr. Rapporto finale del PTM, giugno 2001) sono finanziati dalla Confederazione, dal Cantone e dai Comuni, mentre quelli locali (Piani di pronto intervento - PPI) sono finanziati dal Cantone e dai Comuni interessati.

La quota globale a carico del comprensorio PTM dedotte le partecipazioni di Cantone e Confederazione, e quindi da ripartire tra i singoli Comuni, è fissata al 25% dei costi imputabili.

Conformemente alle Legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto, con risoluzione n. 4423 del 4 settembre 2007 il Consiglio di Stato ha approvato le quote di ripartizione comunale dei costi di realizzazione delle opere regionali previste dal Piano dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM), proposte dalla stessa CRTM, ed ha provveduto ad intimare le stesse ai Comuni.

Il Municipio di Ligornetto ha interposto ricorso contro questa decisione.

Con decisione del Gran Consiglio del 20 ottobre 2008 il ricorso è stato respinto rendendo così definitiva la chiave di riparto PTM.

Per i Piani di Pronto Intervento (PPI) viene applicato l'articolo 13 della Legge cantonale sulle strade (Lstr) che indica che i Comuni toccati dall'intervento possono essere chiamati a contribuire alle spese fino a un massimo del 50%.

Sulla base della Legge sul Fondo infrastrutturale per il traffico negli agglomerati (LFIT), votata nel 2006 dal Parlamento federale, la Confederazione dispone di 6 miliardi di franchi per investimenti in infrastrutture dei trasporti all'interno degli agglomerati; 2.5 mia di essi

sono destinati a misure considerate urgenti<sup>6</sup>. I restanti 3.5 mia verranno utilizzati a partire dal 2011.

Per la valutazione dei progetti e la definizione dei contributi, la Confederazione ha adottato una metodologia che presuppone l'allestimento di "Programmi d'agglomerato", che comprendono le problematiche trasportistiche e quelle relative agli insediamenti.

A fine 2007 sono stati sottoposti alla Confederazione 30 programmi d'agglomerato, tra cui quelli del Luganese e del Mendrisiotto.

Il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM) è stato elaborato dal Dipartimento del territorio in collaborazione con la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM).

Con decisione del dicembre 2008 il Consiglio federale ha posto in consultazione la proposta di ripartizione dei contributi del Fondo, la quale prevede per il Mendrisiotto una quota di contribuzione del 35% su determinate opere che rispettano i criteri stabiliti.

Nell'ambito del presente messaggio queste entrate non sono considerate in quanto formalmente non ancora decise. La decisione definitiva sarà presa dal Parlamento nel corso del 2009 e i versamenti saranno attivati dal 2011.

La Confederazione vincolerà l'erogazione dei contributi a determinate condizioni che verranno regolate con i Cantoni tramite convenzioni.

In particolare, il Cantone e i Comuni dovranno realizzare l'intero Programma d'agglomerato (incluse le misure sugli insediamenti, che non godono di contributi e quelle la cui competenza realizzativa è dei Comuni) e l'avvio della realizzazione delle misure dovrà avvenire entro il 2014.

La ripartizione della spesa di investimento tra Cantone e Comuni viene effettuata sulla base dell'onere lordo dell'intervento dedotti eventuali contributi della Confederazione. In questo modo l'onere a carico dei finanziatori dell'opera rispetta la chiave di ripartizione tra Cantone e Comuni precedentemente definita.

#### **4. CREDITO RICHIESTO**

Il credito per la progettazione delle opere prioritarie del PTM di fr. 3'000'000.-- ha permesso di elaborare i progetti definitivi per gli interventi regionali legati allo svincolo A2 di Mendrisio, gli interventi regionali a Chiasso e del progetto di Via Fontanella-Via Bellavista a Morbio Inferiore.

Si ricorda che gli interventi strutturali previsti nei GF 3 e GF 4 mirano a concentrare il traffico sulle strade gerarchicamente superiori, scaricando dal traffico le zone abitate. Per raggiungere tale obiettivo non sono previste nuove arterie stradali, ma vengono sostanzialmente adattate le strade esistenti.

Con il presente Messaggio si richiedono i crediti necessari per procedere alla pubblicazione e successiva realizzazione degli interventi regionali legati ai Gruppi Funzionali 3 e 4.

---

<sup>6</sup> Tra le misure urgenti finanziate tramite il Fondo infrastrutturale per il traffico negli agglomerati è inserito il collegamento ferroviario Mendrisio – Varese (FMV).

Parallelamente si chiedono altri crediti per proseguire nel consolidamento delle altre opere prioritarie, in particolare legati al trasporto pubblico e alla viabilità lenta, previste nel PTM, come descritto nei paragrafi successivi.

Viene pure richiesto un nuovo credito quadro per la progettazione e la realizzazione di opere di carattere locale (Piano di Pronto Intervento - PPI).

In generale, queste misure comprendono unicamente interventi per i quali è previsto un coinvolgimento del Cantone, per la competenza nell'esecuzione (strade cantonali) e/o il finanziamento dell'opera. Si tratta in gran parte di misure intese a moderare il traffico nelle aree maggiormente sensibili (zone abitate) e in corrispondenza dei maggiori punti di conflitto tra pedoni, ciclisti e traffico motorizzato, proteggere le intersezioni e i punti conflittuali tra i percorsi del traffico lento e i principali assi di traffico veicolare, rendere sicure e attrattive le principali fermate dei mezzi pubblici.

Il loro finanziamento è assunto dal Cantone e dal Comune interessato (o Comuni interessati).

Per completezza di informazione sono specificati di seguito lo stato dei lavori e la richiesta di credito per tutti i GF e interventi da approfondire, anche se per alcuni non è richiesto nessun credito nel presente Messaggio.

#### **4.1 GF 1: Collegamento ferroviario Mendrisio - Varese**

##### ***Stato dei lavori***

L'Ufficio federale dei trasporti ha emanato la decisione di approvazione dei piani nel settembre 2008. Contro questa decisione non sono stati inoltrati ricorsi ciò che ha permesso di avviare i lavori entro la fine dell'anno, condizione per l'ottenimento del contributo federale del 50%, nell'ambito del Fondo infrastrutturale. Anche sul lato italiano è imminente l'avvio dei lavori. La linea sarà aperta al traffico nel dicembre 2013.

##### ***Richiesta di credito***

Tutti i crediti necessari fino alla realizzazione dell'opera sono stanziati.

<b>GF 1: Collegamento ferroviario Mendrisio - Varese</b>	<b>fr.</b>	<b>---</b>
--	------------	------------

#### **4.2 GF 2: Polo d'interscambio transfrontaliero Chiasso-Como - PITCC**

##### ***Stato dei lavori***

Gli studi preliminari erano stati eseguiti sotto la responsabilità del Comune di Chiasso. Attualmente non sono da segnalare aggiornamenti rispetto a quanto segnalato nel Messaggio 6043 del 18 marzo 2008. Le FFS stanno svolgendo a tappe una serie di interventi di tecnica ferroviaria. La riorganizzazione dell'interscambio presso la stazione di Chiasso (vedi GF4) è in linea con l'impostazione del PITCC.

##### ***Richiesta di credito***

In questo messaggio non è prevista alcuna richiesta di credito.

<b>GF 2: PITCC Chiasso - Como</b>	<b>fr.</b>	<b>---</b>
-----------------------------------	------------	------------

### 4.3 GF 3: Riorganizzazione svincolo A2 di Mendrisio

Come già indicato in precedenza il GF 3 è stato a sua volta suddiviso, soprattutto per un coinvolgimento diretto dei Comuni interessati tramite le Delegazioni delle Autorità, in:

- Svincolo A2 Mendrisio
- Comparto S. Martino
- Comparto Campagna Adorna

#### 4.3.1 Svincolo A2 Mendrisio

##### **Stato dei lavori**

A partire dal 1° gennaio 2008, con l'introduzione della Nuova Perequazione Finanziaria tra Confederazione e Cantoni (NPF), la proprietà delle Strade Nazionali è passata alla Confederazione.

Nell'agosto 2008 l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha pubblicato il progetto stradale di riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio.

Nei previsti termini di legge sono state inoltrate delle opposizioni al progetto (alcune di natura tecnica altre legate a questioni espropriative).

L'esame delle opposizioni e la relativa presa di posizione sono terminati ad inizio 2009 e tutti gli atti sono stati trasmessi, per l'approvazione dei piani di progetto, al competente Dipartimento federale.

Una decisione in merito è attesa entro fine 2009.

##### **Richiesta di credito**

Come già detto precedentemente la proprietà delle strade nazionali è passata alla Confederazione. Di conseguenza la stessa è responsabile di tutti gli investimenti sulle strade nazionali e garantisce il finanziamento integrale per queste opere. In questo messaggio non è dunque prevista alcuna richiesta di credito.

<b>GF 3: Svincolo A2 Mendrisio</b>	<b>fr.</b>	<b>-.---</b>
------------------------------------	------------	--------------

#### 4.3.2 Comparto S. Martino

##### **Stato dei lavori**

##### **Via Penate - strada**

Via Penate è la strada che si estende dal futuro semisvincolo A2 di Mendrisio fino all'incrocio Via Vignalunga, per una lunghezza d'intervento di circa 1'000 metri. L'attuale calibro di strada di raccolta non è confacente all'utilizzo futuro quale strada di collegamento per il quale è necessario un allargamento del calibro stradale a 7,00 metri.

Per le 3 intersezioni principali si prevede la realizzazione di rotonde con diametro esterno di 34 metri e anello centrale non transitabile con diametro di 17 metri.

- **Rotonda Laveggio** all'intersezione di via Penate con la nuova strada industriale di accesso ai comparti industriali di Penate, Rancate Nord e Riva San Vitale: accessi in doppia corsia sui tronchi di via Penate con calibro totale di 6.5 metri e accesso singolo dalle nuove strade industriali; le uscite sono con corsia singola.
- **Rotonda Morée** all'intersezione di via Penate con la via Morée che convoglierà gran parte del traffico diretto o proveniente alla zona commerciale di Penate:

accesso in doppia corsia della rotonda da via Moree e da via Penate (lato Ovest) e uscite singole da tutti i tronchi stradali. Esecuzione by-pass su via Morée per il traffico proveniente da Ovest e accesso rotonda corsia singola per il traffico diretto a Est.

- **Rotonda Vignalunga** all'intersezione di via Penate con la strada cantonale via Vignalunga  
accesso in doppia corsia dai due tronchi di via Vignalunga e accessi singoli sugli altri tronchi stradali (via Penate e via San Martino). Il doppio accesso da via Vignalunga (lato sud) è destinato principalmente ai trasporti pubblici (fermata bus).

Per i manufatti presenti sulla tratta di seguito sono riassunti schematicamente i principali interventi previsti:

- Ponte sul fiume Laveggio (km 0.300)  
l'attuale ponte sul Laveggio, lungo circa 14 metri, è inadeguato alle esigenze di traffico future e quindi deve essere demolito e ricostruito;
- Cavalcavia A2 (km 0.510 - 0.560),  
non sono previsti interventi alla struttura del ponte ad eccezione del ripristino della pavimentazione;
- Ponte sul riale Morée (km 0.600 - 0.620)  
questo ponte è inadeguato alle esigenze di traffico previste e quindi dovrà essere ampliato per consentire l'adeguamento stradale e l'esecuzione dei marciapiedi;
- Sottopasso FFS (km 0.790 - 0.810),  
l'attuale sottopasso a volta è largo circa 4.8 metri e ha una luce nel punto centrale di 4.3 metri. Lo stesso è quindi inadeguato per il transito di veicoli pesanti nelle due direzioni di marcia. Il sottopasso verrà demolito e ricostruito con una luce principale di 11,30m che permette il passaggio del traffico bidirezionale e il marciapiede con pista ciclabile inoltre nella luce secondaria di 3,5m è previsto un passaggio pedonale rialzato per il collegamento dei marciapiedi della futura stazione TILO di San Martino.

Da rilevare che presso la rotonda Morée inizia un tratto di ciclabile che si sviluppa a lato della via Penate (lato nord) fino alla rotonda Vignalunga.

Nella tratta Ovest al di sotto di Via Penate è presente un gasdotto di proprietà delle AIL di importanza nazionale. Dato il cambiamento di destinazione della strada, per motivi di sicurezza lo stesso non può rimanere sotto la carreggiata ma per una tratta lunga ca. 300m deve essere spostato. Il progetto di massima del nuovo tracciato è stato allestito da AIL e i costi derivanti sono di 2.5 mio di CHF.

### **Via Penate - EIA**

Visto il cambiamento di funzione di Via Penate da strada di raccolta a strada di collegamento, al progetto stradale è integrato un Rapporto di Impatto Ambientale (RIA) che sarà coordinato con la procedura direttrice del progetto stradale.

Il RIA descrive gli impatti sull'ambiente provocati dal progetto, tenendo in particolare conto il ruolo che l'asse assumerà nei confronti degli utenti della zona commerciale di S. Martino e delle aree lavorative e dimostra la compatibilità del progetto con le esigenze ambientali previste dal PRAM.

### **Richiesta di credito**

#### **Via Penate - strada**

Totale preventivo di spesa (Pdef  $\pm 10\%$  – base aprile 2009) = Fr. 14'400'000.-- (IVA inclusa)

Comprende le opere di sotto- e soprastruttura, le opere da metalcostruttore, lo spostamento del gasdotto ALL, la segnaletica orizzontale e verticale, spese generali, imprevisti e gli espropri, come pure il ByPass da via Penate verso Via Morée voluto dal Comune di Mendrisio. Il costo per il ByPass, stimato in CHF 180'000.-- ( $\pm 10\%$ ), è a completo carico del Comune e l'importo sarà dedotto dal costo totale dell'opera.

La richiesta di credito per la progettazione degli interventi suindicati è già stata richiesta con il messaggio n. 6043 e quindi non contemplata nel presente messaggio.

#### **Via Penate - sottopasso**

Totale preventivo di spesa (Pdef  $\pm 10\%$  - base giugno 2009) = Fr. 4'800'000.-- (IVA inclusa)  
Nel preventivo è compreso il sottopasso pedonale per la stazione TILO il cui costo, da dedurre dagli oneri GF3, è di ca. CHF 1.100 Mio.

#### **Via Penate - EIA**

Il preventivo è ancora in fase di allestimento (i costi sono stimati in CHF 2.0 Mio)

<b>GF 3: Comparto S. Martino</b>	<b>fr. 21'200'000.--</b>
----------------------------------	--------------------------

### **4.3.3 Comparto Campagna Adorna**

#### **Stato dei lavori**

Gli interventi previsti dal PTM in questo comparto interessano:

- la via S. Apollonia
- l'incrocio Croce Grande
- l'incrocio Bizzarone

#### **Via Sant'Apollonia**

Il progetto intende far assumere a via Sta Apollonia un ruolo di strada di collegamento principale per i veicoli leggeri, al fine di assicurare la continuità tra l'incrocio Croce Grande e via San Gottardo verso Balerna e Chiasso.

L'oggetto prevede in particolare la sistemazione del campo stradale ed alcune misure di moderazione del traffico su via Sta Apollonia e via San Gottardo.

Le caratteristiche geometriche della strada, così come gli incroci, devono quindi assicurare l'attrattività del collegamento di via Sta Apollonia e nello stesso tempo assicurare una moderazione dello stesso nella parte residenziale, tra l'incrocio di Madonna di Villa e la Chiesa Sta Apollonia.

- **Incrocio Madonna di Villa:**

Il progetto prevede la realizzazione di due rotonde adiacenti, aventi diametro  $D = 27$  m su via San Gottardo, risp.  $D = 22$  m su via Sta Apollonia. La fermata dei mezzi pubblici di via San Gottardo in direzione di Mendrisio viene spostata di fronte all'esistente in direzione di Balerna (che viene mantenuta) presso la Chiesa di Madonna di Villa. La zona dell'incrocio su via San Gottardo è delimitata da due dossi di moderazione del traffico e le due corsie sono divise da un'isola spartitraffico centrale rialzata, munita di paletti. Presso i dossi si interrompono le corsie ciclabili di via San Gottardo.

- **Tratto Madonna di Villa - Chiesa Sta Apollonia:**

Il progetto prevede sul lato nord della strada un marciapiede di 1.70 m ed una fascia laterale transitabile di 0.50 m, mentre su quello sud un'altra fascia laterale transitabile di 0.80 m. Su entrambi i lati della strada devono essere realizzati dei muri di sostegno,

in parte sostituendo quelli esistenti. All'incrocio di via Sta Apollonia con via Valletta e via Campagnola è prevista la sopraelevazione del campo stradale fino alla quota pedonale. Un'ulteriore dosso sopraelevato è previsto in una zona intermedia del tracciato, nei pressi del mapp. 456.

- **Tratto Riale della Valletta - Casvegno**

Il percorso pedonale esistente è largo 1.50 m e deve essere adattato alle esigenze della mobilità lenta, perché in cattivo stato.

- **Tratto Casvegno - Croce Grande**

Lungo questo tratto il progetto prevede la realizzazione di un nuovo marciapiede di 1.50 m, in modo che sia completato il collegamento pedonale da Madonna di Villa al centro sportivo di Mendrisio (incrocio di Campagna Adorna).

### **Croce Grande**

Da tempo l'incrocio di Croce Grande, gestito attualmente da un impianto semaforico, è oggetto di discussioni e di richieste di sistemazione a causa delle colonne che si formano negli orari di punta e dei ritardi causati ai bus di linea provenienti da Genestrerio e diretti a Mendrisio. Con la Pianificazione del traffico del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) Croce Grande diverrà il nodo principale del comparto di Campagna Adorna, punto centrale di passaggio della mobilità privata ma anche punto di interscambio dei trasporti pubblici del Mendrisiotto. I semafori già ora in crisi con il traffico attuale di punta non hanno riserve per gestire l'aumento di traffico futuro. Ora si vuole sostituire l'incrocio semaforizzato con una rotonda con By-Pass. Inoltre per evitare di spostare gli ingorghi dall'incrocio di Croce Grande alla rotonda Al Ponte, si prevede di creare una doppia corsia tra le due rotonde in direzione di Mendrisio e di adeguare il diametro della rotonda Al Ponte. Il progetto prevede pure le fermate d'interscambio trasporto pubblico e una pista ciclabile lato campo sportivo "Adorna".

### **Incrocio Bizzarone**

L'incrocio Bizzarone presenta attualmente una rotonda realizzata con elementi New Jersey provvisori. Per questo nodo non è previsto alcun intervento.

### ***Richiesta di credito***

Via Sant'Apollonia: CHF 4'100'000.-- (progettazione esclusa)

### **Croce Grande**

La richiesta del credito per questo progetto è fatta in base al progetto di massima. Anche se la progettazione non è in fase avanzata come gli altri progetti dei gruppi funzionali 3 e 4 si ritiene che Croce Grande sia il nodo principale del PTM e che si debba quindi risolvere l'incrocio al più presto.

Visto lo stato della progettazione (progetto di massima con precisione  $\pm 25\%$ ) nella richiesta di credito viene inserita una riserva del 25%.

Il credito richiesto è di CHF 3'875'000.--

### **Incrocio Bizzarone**

Non viene richiesto alcun credito

<b>GF 3: Comparto Campagna Adorna</b>	<b>fr. 7'975'000.--</b>
---------------------------------------	-------------------------

La richiesta di credito complessiva per il GF3 del PTM può così essere riassunta:

<b>GF3 - Svincolo A2 Mendrisio</b>	<b>fr. -.--</b>
<b>GF3 - Comparto S. Martino</b>	<b>fr. 21'200'000.--</b>
<b>GF3 - Comparto Campagna Adorna</b>	<b>fr. 7'975'000.--</b>
<b>Totale GF 3: Svincolo A2 di Mendrisio</b>	<b>fr. 29'175'000.--</b>

#### **4.4 GF 4: Interventi regionali a Chiasso**

Il territorio di Chiasso è interessato dai seguenti interventi di interesse regionale indicati come Gruppo funzionale (GF) 4, così suddivisi:

##### **4.4.1 Nuova gerarchia stradale**

###### **Stato dei lavori**

###### **Via Como - Via Comacini (Misura PTM I.10).**

Si è appena conclusa la consultazione interna DC e cantonale dei progetti definitivi (aprile 2009).

I progetti definitivi verranno completati con le osservazioni scaturite dalla consultazione e trasmessi al Comune di Chiasso e alla CRTM per visione, formulazione di eventuali osservazioni e accettazione.

Lo spostamento del traffico di transito da e per l'Italia lungo l'asse periferico al comprensorio urbano (via Como - via Comacini) sgravando il centro cittadino, comporta i seguenti adattamenti fisici:

###### **Rotonda Largo Kennedy**

Gli obiettivi previsti nel nuovo concetto viario possono essere raggiunti eseguendo i seguenti interventi:

- allargamento della rotatoria attuale a 40.00 m di diametro con la formazione di 2 corsie veicolari nell'anello;
- aumento delle corsie di scorrimento in corrispondenza della rotatoria (2 in entrata, 1 in uscita);
- inserimento di un bypass su Via Vincenzo Vela;
- rifacimento delle isole spartitraffico con inserimento oltre agli attuali passaggi pedonali di un nuovo passaggio ciclabile;
- inserimento di un percorso ciclabile e conseguente adeguamento del calibro dei marciapiedi.

###### **Rotonda Chiesa**

Gli obiettivi previsti nel nuovo concetto viario possono essere raggiunti eseguendo i seguenti interventi:

- un allargamento della rotatoria attuale Chiesa a 36.00 m di diametro con la formazione di 2 corsie veicolari nell'anello;
- aumento delle corsie di scorrimento in corrispondenza della rotatoria (2 in entrata, 1 in uscita) su Via Como;
- rifacimento delle isole spartitraffico e formazione di un nuovo passaggio pedonale (spostato più a sud rispetto a quello esistente) su Via Chiesa.

### **Rotonda viale Volta - Via dei Pedroni - Via Comacini - Piazza Elvezia**

Gli obiettivi previsti nel nuovo concetto viario possono essere raggiunti eseguendo i seguenti interventi:

- formazione di una nuova rotonda di 40.00 m di diametro con la formazione di 2 corsie veicolari nell'anello in corrispondenza dell'attuale incrocio di Via Como-Viale C. Stoppa-Viale A. Volta-Via dei Pedroni e Via Brogeda;
- potenziamento a 2 corsie in uscita verso l'Italia e a 1 corsia in entrata del tratto stradale Via dei Pedroni - Via Comacini - Piazza Elvezia;
- semaforizzazione degli incroci con Via Porta e con Via degli Albrici;
- continuazione da e per la dogana delle 3 corsie in corrispondenza di Piazza Elvezia e riorganizzazione della stessa in modo da mantenere l'accesso da e per la stazione ferroviaria (nonché nuovo terminale dei trasporti pubblici).

### **Curva tra Via 1° Agosto e Via Milano (Misura PTM I.50)**

L'intervento consiste nell'allargamento della curva tra Via 1° Agosto e Via Milano con il rifacimento del manufatto esistente al fine di ottenere un calibro stradale conforme alle attuali normative.

### ***Richiesta di credito***

#### **Via Como - Via Comacini (Misura PTM I.10)**

##### Rotonda Largo Kennedy

Totale preventivo di spesa (Pdef  $\pm 10\%$  – base febbraio 2009) = Fr. 3'020'000.-- (IVA inclusa)

Comprende le opere di sotto- e soprastruttura, le opere da metalcostruttore, la segnaletica orizzontale e verticale, spese generali e imprevisti e gli espropri.

##### Rotonda Chiesa

Totale preventivo di spesa (Pdef  $\pm 10\%$  – base febbraio 2009) = Fr. 1'390'000.-- (IVA inclusa)

Comprende le opere di sotto- e soprastruttura, le opere da metalcostruttore, la segnaletica orizzontale e verticale, spese generali e imprevisti e gli espropri.

È previsto un contributo fisso da parte della Swiss Easy SA di Fr. 492'000.--.

##### Rotonda Volta - Via dei Pedroni - Via Comacini - Piazza Elvezia

Totale preventivo di spesa (Pdef  $\pm 10\%$  – base gennaio 2009) = Fr. 6'350'000.-- (IVA inclusa)

Comprende le opere di sotto- e soprastruttura, le opere da metalcostruttore, la segnaletica orizzontale e verticale, gli impianti semaforici, spese generali e imprevisti e gli espropri.

I costi inerenti le facilitazioni foniche sono indicativamente di CHF 2.30 Mio.

##### Curva tra Via 1° Agosto e Via Milano (Misura PTM I.50).

Totale preventivo di spesa (Pdef  $\pm 10\%$  – base marzo 2009) = Fr. 640'000.-- (IVA inclusa)

Comprende le opere di sotto- e soprastruttura, le opere da metalcostruttore, la segnaletica orizzontale e verticale, spese generali e imprevisti e gli espropri.

Il Cantone partecipa al 50% alla spesa con un contributo di fr. 320'000.-- al Comune di Chiasso.

<b>GF 4 Nuova gerarchia stradale</b>	<b>fr. 13'380'000.--</b>
--------------------------------------	--------------------------

#### **4.4.2 Interscambio trasporti pubblici stazione FFS**

##### **Stato dei lavori**

La progettazione di massima di quest'opera è completata. L'opera da un lato completa la riorganizzazione viaria nella zona di Chiasso e dall'altro mette a disposizione dell'utenza un terminal dei trasporti pubblici in grado di fare fronte all'esigenza di garantire le coincidenze tra le diverse linee e la ferrovia. Data la valenza monumentale della stazione di Chiasso, particolari approfondimenti urbanistici si sono resi necessari, permettendo di elaborare soluzioni idonee senza influire sul costo finale dell'opera.

##### **Richiesta di credito**

Totale preventivo di spesa (Pmax  $\pm 25\%$  – base gennaio 2009) per progettazione e realizzazione dei seguenti interventi:

fr. 9'064'000.-- (terminale interscambio e opere annesse)

fr. 3'540'000.-- (livello -2 Park & Ride Ovest)

fr. 12'604'000.-- totale

Anche in questo caso, visto lo stadio della progettazione, nella richiesta di credito viene inserita una riserva del 25%.

La richiesta di credito è dunque di CHF 15'755'000.--.

L'importo per il livello -2 del Park & Ride Ovest, interamente a carico del Comune di Chiasso, sarà fissato dopo la progettazione definitiva tramite una convenzione tra FFS, Comune e Cantone, che chiarirà pure la gestione del Park & Ride.

<b>GF 4 Interscambio trasporti pubblici stazione FFS</b>	<b>fr. 15'755'000.--</b>
--	--------------------------

La richiesta di credito complessiva per il GF4 del PTM può così essere riassunta:

<b>GF4 - Nuova gerarchia stradale</b>	<b>fr. 13'380'000.--</b>
<b>GF4 - Interscambio trasporti pubblici stazione FFS</b>	<b>fr. 15'755'000.--</b>

<b>Totale GF 4: Interventi regionali a Chiasso</b>	<b>fr. 29'135'000.--</b>
--	--------------------------

#### **4.5 GF 5: Completamento SPA394 Mendrisio-Gaggiolo**

##### **Stato dei lavori**

Vista l'importanza nazionale ed internazionale del collegamento con il valico del Gaggiolo, il Consiglio di Stato ha richiesto, in occasione della revisione del piano settoriale dei trasporti, che lo stesso fosse inserito quale rete base delle strade nazionali.

Il Consiglio federale, ha adottato il Piano settoriale trasporti facendo sua la proposta del Cantone, sulla base di uno specifico Messaggio del Consiglio federale.

La decisione definitiva, di competenza delle Camere federali, è attesa nel 2009-2010.

##### **Richiesta di credito**

In considerazione della prossima decisione delle Camere federali, che passerebbe la responsabilità esecutiva e finanziaria alla Confederazione, si ritiene per il momento di non procedere ad alcun ulteriore approfondimento.

<b>GF 5: Completamento SPA 394 Mendrisio-Gaggiolo</b>	<b>fr. ---</b>
---	----------------

#### **4.6 Via Fontanella-Via Bellavista a Morbio Inferiore**

##### ***Stato dei lavori***

Si è conclusa la consultazione interna DC e cantonale del progetto definitivo (aprile 2009). Il progetto definitivo verrà completato con le osservazioni scaturite dalla consultazione e trasmesso al Comune di Morbio Inferiore e alla CRTM per visione, formulazione di eventuali osservazioni e accettazione.

Il progetto sviluppato ha quale priorità la riconversione gerarchica di Via Valle di Muggio quale strada principale di collegamento alla valle che si dirama a nord del Comune di Morbio Inferiore.

Per rendere efficace questo intervento sono state pianificate delle misure fiancheggiatrici che permettono al comparto viario cantonale sul Comune di risultare efficiente e privo di potenziali pericoli dovuti ad un'inadeguatezza del tracciato.

In sostanza l'intervento è atto a migliorare e fluidificare la percorrenza dell'arteria Via Valle di Muggio, con l'intento di aumentare la sicurezza di transito di tutti gli utenti, riqualificando la tratta e conferendo alla stessa un ordine gerarchico diverso rispetto a quello attuale.

##### ***Richiesta di credito***

Totale preventivo di spesa (Pdef  $\pm 10\%$  – base gennaio 2009) = Fr. 2'100'000.-- (IVA inclusa)

Comprende le opere di sotto- e soprastruttura, le opere da metalcostruttore, la segnaletica orizzontale e verticale, spese generali e imprevisti e gli espropri.

<b>Via Fontanella-Via Bellavista a Morbio Inferiore</b>	<b>fr.</b>	<b>2'100'000.--</b>
---	------------	---------------------

#### **4.7 Maroggia e accessi ad Arogno**

##### ***Stato dei lavori***

Non vi sono novità rispetto al Messaggio 6043 del 18 marzo 2008.

##### ***Richiesta di credito***

Nessuna richiesta di credito.

<b>Maroggia e accessi ad Arogno</b>	<b>fr.</b>	<b>-.--</b>
-------------------------------------	------------	-------------

#### **4.8 Rete ciclabile cantonale e regionale**

##### ***Stato dei lavori***

Gli interventi a favore del traffico lento lungo le strade del comprensorio della CRTM sono molteplici vista la complessità e lo stato di urbanizzazione del territorio che non permette sempre di trovare soluzioni semplici.

Il Consiglio di Stato è in procinto di approvare il Piano di indirizzo della rete ciclabile, che precisa gli intenti del PTM sanciti nel Piano direttore. Il Piano di indirizzo permetterà ai Comuni di adattare i propri piani regolatori e all'autorità cantonale di procedere alla progettazione e alla realizzazione a tappe della rete regionale.

Nel Piano di indirizzo i tracciati dei percorsi ciclabili sono suddivisi a seconda della categoria:

- N3 Melide - Capolago - Mendrisio - Chiasso e prolungamento verso Pizzamiglio (già realizzato)
- C Stabio - Genestrerio - Mendrisio - Coldrerio - Balerna - Centri commerciali di Bisio/Serfontana - Chiasso;
- R1 Stabio - Ligornetto - Rancate - Riva San Vitale - Brusino Arsizio
- R2 Stabio - Genestrerio - Novazzano - Chiasso
- R3 Mendrisio – Capolago
- R4 Genestrerio / Ligornetto - Mendrisio - Rancate
- R5 Mendrisio - Castel San Pietro - Morbio Superiore - Morbio Inferiore - Chiasso.

(N=nazionale – C=cantonale – R=Regionale)

Inoltre si prevede il completamento di questa rete con una serie di tratte di rilevanza locale, all'interno dei comuni o a completamento dei collegamenti regionali. Le tratte locali sono state inserite su indicazione dei Comuni che sono competenti per la realizzazione.

Dopo l'approvazione del Piano di indirizzo della rete ciclabile si procederà ad elaborare alcuni progetti di percorsi ciclabili. Il credito di progettazione di una parte dei percorsi è contenuto nel Messaggio 6043 del 18 marzo 2008, punto 4.9.

### **Richiesta di credito**

Sulla base del Piano di indirizzo si intende procedere alla realizzazione a breve termine di alcuni primi interventi già progettati:

- Completamento del percorso R3 Mendrisio-Capolago in località Vignoo, intervento regionale coordinato dal Comune di Mendrisio.
- Realizzazione parziale del percorso R4, tratta Genestrerio-Mendrisio lungo il fiume Laveggio, intervento coordinato dal Comune di Mendrisio.
- Realizzazione parziale del percorso C, tratta Croce Grande – Coldrerio S. Apollonia, intervento coordinato con la sistemazione di Via S. Apollonia (cfr. GF3).
- Realizzazione parziale del percorso R4, allargamento Genestrerio-Ligornetto presso il sottopasso Fontanelle.

<b>Rete ciclabile cantonale e regionale</b>	<b>fr. 1'000'000.--</b>
---	-------------------------

## **4.9 Percorsi pedonali**

### **Stato dei lavori**

Con questo ambito non si intende agire sulla rete dei sentieri escursionistici, dedicati allo svago, all'agricoltura e all'economia forestale, bensì sviluppare la possibilità di muoversi a piedi in modo sicuro rapido e piacevole all'interno delle zone urbane, in modo da favorire questa modalità di trasporto in alternativa agli spostamenti motorizzati su brevi distanze, che costituiscono ben il 30% di tutti gli spostamenti in automobile.

Realizzare percorsi pedonali di questo tipo significa in grandi linee completare marciapiedi, risanare attraversamenti pedonali, stipulare diritti di passo pedonali con proprietari privati, rendere accessibili i sedimi pubblici e realizzare passaggi o scalinate. Il tutto però deve avvenire sulla base di un piano organico e una strategia prestabilita. Si tratta di collegare le aree residenziali con i luoghi di interesse quali gli edifici pubblici, le zone commerciali, gli impianti del tempo libero, le fermate del trasporto pubblico.

Questo aspetto del PTM non è finora stato sviluppato a livello regionale. Si propone di avviare i lavori pianificatori nell'ambito del secondo Programma d'agglomerato che sarà sottoposto alla Confederazione nel 2011. Ciò permetterà di beneficiare di sussidi federali per l'attuazione delle misure.

***Richiesta di credito***

I crediti necessari allo sviluppo di questa tematica vengono proposti al Gran Consiglio nell'ambito del Messaggio sui programmi d'agglomerato.

<b>Percorsi pedonali</b>	<b>fr.</b>	<b>-.--</b>
--------------------------	------------	-------------

**4.10 Adattamento dell'offerta di trasporto pubblico**

***Stato dei lavori***

Attualmente la rete dei trasporti pubblici regionale svolge un discreto servizio. Con il cambiamento d'orario 2008 sono stati introdotti anche diversi miglioramenti dell'offerta. Dall'ultima importante revisione della rete dei trasporti pubblici del Mendrisiotto a metà degli anni novanta molti elementi sono cambiati, dalla geografia degli insediamenti nel distretto, all'offerta di treni regionali, ai principi tecnici che stanno alla base della pianificazione di una rete. Tra alcuni anni ulteriori elementi di peso, la ferrovia Mendrisio-Varese e la nuova fermata TILO a Mendrisio San Martino, rivoluzioneranno l'assetto del trasporto pubblico regionale. Queste riflessioni hanno portato la CRTM e l'esecutivo cantonale a concordare unicamente misure di adattamento puntuali alla rete TP regionale dei prossimi anni. Questo per poter affrontare una revisione generale della rete in vista dell'entrata in servizio della Ferrovia Mendrisio-Varese, che sarà oggetto del secondo Programma d'agglomerato. Ciò permetterà di beneficiare di sussidi federali per l'attuazione delle misure.

***Richiesta di credito***

Gli interventi infrastrutturali utili a migliorare la percorrenza dei bus sulle strade sono illustrati al punto seguente. I crediti necessari all'adeguamento della rete di trasporto pubblico alle nuove esigenze, tra cui la nuova ferrovia, vengono proposti al Gran Consiglio nell'ambito del Messaggio sui programmi d'agglomerato.

<b>Adattamento offerta TP</b>	<b>fr.</b>	<b>-.--</b>
-------------------------------	------------	-------------

**4.11 Interventi puntuali a favore del Trasporto Pubblico**

***Stato dei lavori***

Si tratta di lavori che comportano modifiche puntuali alla geometria stradale. Attualmente si stanno elaborando i singoli progetti di massima e la relativa stima dei costi (ca. 40 interventi puntuali).

***Richiesta di credito***

La richiesta di credito interessa la progettazione definitiva, di appalto ed esecutiva, così come pure i costi realizzativi per una prima serie di interventi ritenuti prioritari.

<b>Interventi puntuali a favore del TP</b>	<b>fr.</b>	<b>2'000'000.--</b>
--	------------	---------------------

#### **4.12 Nuova fermata TILO in zona S. Martino**

##### ***Stato dei lavori***

Le FFS stanno attualmente elaborando il progetto che sarà inoltrato all'Ufficio federale dei trasporti per la procedura d'approvazione dei piani, che si svolgerà durante il 2010. Nello stesso periodo sarà sottoposta al Gran Consiglio la richiesta di credito per il contributo cantonale ai costi di realizzazione.

##### ***Richiesta di credito***

La partecipazione cantonale ai costi di progettazione è già stata stanziata.

<b>Nuova fermata TILO in zona S. Martino</b>	<b>fr.</b>	<b>-.--</b>
--	------------	-------------

#### **4.13 Piano di stazionamento delle zone centrali - PSZC**

##### ***Stato dei lavori***

Lo studio riguardante il Piano di stazionamento delle zone centrali (PSZC) è stato oggetto di richieste di completamento da parte dei servizi cantonali interessati e della CRTM. Ciò ha comportato ritardi nella consegna. Una delle misure ivi proposte consiste nella realizzazione di parcheggi alle frontiere per i pendolari, nei quali sarà possibile incontrarsi per proseguire il viaggio con una sola auto. Tale soluzione è caldeggiata anche da diverse aziende del Mendrisiotto in cerca di soluzioni per ridurre il traffico ma permettere ai lavoratori di raggiungere comodamente gli stabilimenti. Una prima verifica ha portato ad identificare un terreno di proprietà dello Stato in territorio di Stabio, a ridosso del confine, che potrebbe prestarsi allo scopo. Per approfondire la fattibilità di un impianto del genere è necessario realizzare un progetto di massima.

##### ***Richiesta di credito***

La realizzazione di un progetto di massima e degli approfondimenti atti a verificare la fattibilità di un parcheggio di attestamento dei pendolari al valico del Gaggiolo comporta un costo di CHF 30'000.--.

<b>Stazionamento - PSZC</b>	<b>fr.</b>	<b>30'000.--</b>
-----------------------------	------------	------------------

#### **4.14 Riassunto richiesta di credito opere prioritarie del PTM**

Nella tabella seguente è riassunto il totale del credito richiesto secondo il Gruppo funzionale o opera regionale interessata, rispettivamente il grado di avanzamento della progettazione da raggiungere, oppure che viene raggiunta con i crediti già a disposizione da Risoluzioni precedenti.

Capitoli	Gruppi funzionali - Oggetti	Descrizione	Obiettivo					Richiesta credito	Settore PF
			Studio - approfondimento	Progetto massima	Progetto definitivo	Progetto esecutivo-Appalti	Realizzazione		
	GF 1	Collegamento ferroviario Mendrisio-Varese						-.--	
	GF 2	Stazione comune Chiasso-Como						-.--	
	GF 3	Riorganizzazione svincolo A2 di Mendrisio							
		Comparto S. Martino						21'200'000.--	62
		Comparto Campagna Adorna						7'975'000.--	62
	GF 4	Interventi regionali a Chiasso							
		Nuova gerarchia stradale						13'380'000.--	62
		Interscambio trasporti pubblici						15'755'000.--	62
	GF 5	Completamento SPA 394 Mendrisio-Gaggiolo						-.--	
		Via Fontanella-Via Bellavista - Morbio Inf.						2'100'000.--	62
		Maroggia e accessi ad Arogno						-.--	
		Rete ciclabile cantonale e regionale						1'000'000.--	63
		Percorsi pedonali						-.--	
		Adattamento offerta TP						-.--	63
		Interventi puntuali a favore TP						2'000'000.--	62
		Nuova fermata TILO in zona S. Martino						-.--	63
		Stazionamento						30'000.--	63
		<b>TOTALE RICHIESTA DI CREDITO</b>						<b>63'440'000.--</b>	

#### **4.15 Piano di pronto intervento - PPI 4**

L'esperienza fatta negli ultimi anni con questo tipo di approccio è da considerare positiva. La rapida possibilità di tradurre aspettative comunali in realizzazioni eseguite in tempi brevi ha creato consenso a tutti i livelli.

Il credito richiesto, oltre alla progettazione e realizzazione delle opere qui sotto elencate, permetterà pure di procedere alla progettazione di massima, il cui credito di realizzazione verrà inserito nel prossimo Piano di Pronto Intervento, di ulteriori opere che saranno verificate e analizzate in funzione delle effettive priorità.

Le prossime priorità, il cui elenco indicativo è riportato di seguito, necessitano l'approvazione di un ulteriore credito quadro di fr. 10'000'000.-- (PPI 4 - PTM).

##### Elenco delle opere previste per il nuovo PPI 4

- Stabio: rotonda Via Vite
- Mendrisio: rotonda Mercato coperto
- Morbio Inferiore: via Chiesa e Via Vela
- Besazio: messa in sicurezza (tappa 2)
- Castel S. Pietro: marciapiede Gorla
- Melano: rotonde porta nord
- Coldrerio: via San Giorgio
- Chiasso: marciapiede via Tinelle-Pedrinato
- Genestrerio: moderazioni
- Vacallo: Piazza S. Simone
- Morbio Superiore: marciapiede nucleo

#### **5. TEMPISTICA E PROSSIMI PASSI**

Il presente Messaggio, che tocca tutti i tipi di mobilità, richiede crediti legati sia alla progettazione che alla realizzazione delle opere.

Per quel che riguarda la progettazione, la stessa sarà avviata immediatamente mentre per la realizzazione delle opere si dovrà prima procedere alla pubblicazione del progetto stradale secondo la Legge sulle strade. Infatti la citata Legge prevede che, per poter pubblicare i piani del progetto stradale, sia garantito il credito necessario.

Per le opere regionali la pubblicazione è prevista a partire da inizio 2010 mentre per le opere di pronto intervento dipenderà anche dallo stanziamento dei credito comunali.

Le prime realizzazioni potranno dunque avvenire presumibilmente a partire dall'autunno 2010 tenendo conto della necessaria coordinazione fra i vari interventi.

## **6. LINEE DIRETTIVE, PIANO FINANZIARIO E PIANO DIRETTORE**

La concretizzazione del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio è in sintonia con le Linee direttive 2008-2011, parte prima, capitolo 2.3 “Riscaldamento climatico, ambiente ed energia.

La scheda n. 5 “Servizi e vie di comunicazione” che ha quale obiettivo la mobilità pubblica e privata, prevede la progettazione e l’attuazione progressiva delle opere prioritarie dei Piani regionali dei trasporti; fra di esse figurano espressamente lo svincolo di Mendrisio e le opere regionali a Chiasso.

### **6.1 Opere regionali**

Per quanto attiene il settore stradale (PF 62 strade cantonali), le uscite sono contemplate a Piano finanziario 2008-2011 alla posizione 622 19 04 e collegate agli elementi WBS 781 59 0132, 0134 e 0141, 0143, 0144, 0145. La spesa complessiva attribuita al settore 62 è ripartita a PFI per fr. 10.27 mio nel quadriennio 2008-2011 e fr. 52.14 mio nei quadrienni 2012-2015 (fr. 35.0 mio) e 2016-2019 (fr. 17.14 mio).

Per quanto riguarda invece il settore mobilità (PF 63 trasporti), le uscite sono contemplate a Piano finanziario alla posizione 631 35 04 18 e collegate agli elementi WBS 767 50 0105 per un importo di fr. 30'000.-- interamente a carico del PF 2008-2011 e WBS 767 50 0106 per un importo di fr. 1'000'000.--, di cui fr. 250'000.-- a carico del PF 2008-2011 e fr. 750'000.-- a carico del PF 2012-2015.

Le uscite totali soggette a contributo dei Comuni della CRTM sono pari a fr. 63.44 mio ai quali va dedotto quanto a carico del Comune di Chiasso per il Park & Ride Ovest (cfr. 4.4.2) fr. 4'425'000.--; del Comune di Mendrisio per il by-pass verso via Morée (cfr. 4.3.2) fr. 180'000.-- e della Swisseasy SA per la rotonda Chiesa a Chiasso (cfr. 4.4.1) fr. 492'000.--, e assommano quindi a fr. 58.343 mio.

Le entrate dei Comuni della CRTM (25% sulle uscite a carico del Cantone) sono quindi: fr. 58.343 mio x 0.25 = fr. 14.58 mio. Le entrate globali si compongono dei fr. 14.58 mio a Carico dei Comuni CRTM e di quanto a carico diretto dei Comuni di Chiasso e Mendrisio e dei privati, fr. 5.097 mio, per un totale di fr. 19.677 mio. Queste sono previste a Piano finanziario 2008-11 alla posizione 622 19 04 20 e collegate all’elemento WBS 781 68 1103, ripartite nel quadriennio 2008-2011 (fr. 2.6 mio) e nei quadrienni 2012-2015 (fr. 11.46 mio) e 2016-2019 (fr. 5.61 mio).

Le entrate federali legate ai sussidi nell’ambito del programma agglomerato del Mendrisiotto saranno accreditate alle rispettive voci d’entrata una volta decise formalmente.

### **6.2 Piano di pronto intervento (PPI 4)**

Le uscite sono contemplate a Piano finanziario 2008-2011 (fr. 0.5 mio) e 2012-2015 (fr. 9.5 mio) alla posizione 622 19 01 e collegate all’elemento WBS 781 59 5017.

Le entrate globali sono stimate in fr. 4.0 mio, saranno stabilite di volta in volta mediante trattative con i Comuni interessati, sono contemplate a PF 2008-2011 (fr. 0.1 mio) e 2012-2015 (fr. 3.9 mio) alla posizione 622 19 01 e collegate all’elemento WBS 781 68 1103.

## 7. CONCLUSIONI

Con questo Messaggio si richiedono crediti sia per continuare la progettazione dei vari interventi previsti nel Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, come pure alcuni crediti di realizzazione per le opere prioritarie a valenza regionale dello stesso PTM.

La richiesta di crediti va a coprire tutti i settori legati alla mobilità del Mendrisiotto, alla mobilità lenta passando per il trasporto pubblico e comprendente interventi legati alla mobilità privata.

Queste opere permetteranno di dare un contributo significativo a tutti i tipi di mobilità ad una regione particolarmente sollecitata a livello di traffico con conseguenze importanti a livello ambientale.

I termini realizzativi indicati nel presente Messaggio sono strettamente dipendenti dall'andamento delle varie procedure.

Nell'invitarvi cortesemente ad approvare i disegni di Decreto legislativo allegati vi porgiamo, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, G. Gendotti

Il Cancelliere, G. Gianella

Allegato n. 1      tabella "Piano dei trasporti del Mendrisiotto-PTM"  
Stato dei crediti al 31.12.2008"

Allegato n. 2      tabella "Credito per la progettazione delle opere prioritarie PTM"  
Stato al 30.04.2009

Allegato n. 3      tabella "Ripartizione dei crediti quadro PPI-Mendrisiotto e Basso Ceresio"  
Stato al 30.04.2009

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente la concessione di un credito di fr. 63'440'000.-- per le opere prioritarie del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM)**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 18 agosto 2009 n. 6253 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

È stanziato un credito di fr. 63'440'000.-- per le opere prioritarie del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM).

### **Articolo 2**

Il credito di cui all'art. 1 viene iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio così suddiviso:

- fr. 62'410'000.-- Divisione delle costruzioni
- fr. 1'030'000.-- Sezione della mobilità

### **Articolo 3**

Il Consiglio di Stato è competente per la suddivisione dell'importo in singoli crediti d'impegno.

### **Articolo 4**

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, questo decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente la concessione di un credito quadro di fr. 10'000'000.00 a favore delle opere di piano di pronto intervento (PPI) a favore del Mendrisiotto e Basso Ceresio**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 18 agosto 2009 n. 6253 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

È stanziato un credito quadro di fr. 10'000'000.-- a favore delle opere di piano di pronto intervento (PPI) a favore del Mendrisiotto e Basso Ceresio.

### **Articolo 2**

Il credito quadro di cui all'art. 1 viene iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni.

### **Articolo 3**

Il Consiglio di Stato è competente per la suddivisione dell'importo in singoli crediti d'impegno.

### **Articolo 4**

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, questo decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.