

Rapporto

numero	data	Dipartimento
7226 R	7 febbraio 2017	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 29 settembre 2016 concernente lo stanziamento di un credito netto di CHF 9'514'000.00 e di un'autorizzazione alla spesa di CHF 16'700'000.00 a favore delle misure infrastrutturali del trasporto pubblico nel Mendrisiotto e Basso Ceresio, nell'ambito del Programma d'agglomerato di prima e seconda generazione del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PAM) e per il supporto tecnico svolto da parte della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) nell'ambito dei Programmi d'agglomerato

L'oggetto e le richieste contenute nel messaggio appaiono evidenti e comprensibili sin dal suo titolo.

Per l'intero Mendrisiotto gli investimenti nella mobilità e nel trasporto pubblico, infrastrutture incluse, sono di importanza cruciale essendo noti da tempo i problemi del traffico esistenti nel distretto più a Sud del Cantone tanto più che gli stessi si ripercuotono poi anche sul resto dell'asse Sud Nord.

1. PREMESSE

Il PA nel Mendrisiotto

Misura	Breve descrizione	Costo (CHF) IVA esclusa, base 2005
1a	Nodo intermodale FMV Stabio	1'820'000
3	Nodo d'interscambio FFS Chiasso	9'110'000
4	Nodo d'interscambio FFS Mendrisio	1'820'000
5	Fermata TILO Mendrisio-S. Martino	6'510'000
9	Migliorie puntuali TP	1'500'000
11	Nuova gerarchia stradale Chiasso	9'100'000
18	Moderazioni, sicurezza e sistemazione urbanistica	14'760'000
20a	Concetto traffico lento, Lista A	10'780'000
	TOTALE	55'400'000

Elenco misure infrastrutturali

- M4668/15.7.1997: richiesta di credito per l'allestimento del PTM e avvio della pianificazione concertata delle opere infrastrutturali per la mobilità;
- 2002 entra in vigore il PTM, in vigore dal 2002;

- dal 2002 al 2008: varie richieste di credito di progettazione e realizzazione delle opere (M5316/5.11.2002; M6043/18.3.2008; M6253, M6664 "Fermata TILO San Martino", M6704 "rete ciclabile");
- 2007 il PAM 1, che riprende gli obiettivi di sviluppo del PTM, ottiene dal Parlamento federale un contributo del 35% alle misure cofinanziabili, il cui investimento lordo ammontava a ca. 55 mio CHF (prezzi 2005 IVA esclusa);
- entro il 30 giugno 2012 il Governo ticinese presentava alla Confederazione il PAM2. Il parlamento federale ha confermato al 35% il contributo federale alle misure cofinanziabili, il cui investimento lordo ammonta a ca. 34 mio CHF (prezzi 2011 IVA esclusa). Si rimanda all'allegato 1 al Messaggio per la lista degli interventi annunciati. Le misure d'interesse regionale di priorità A (cofinanziabili e non a partire dal 2015) sono invece riportate nella tabella seguente.

Misura	Breve descrizione	Costo (CHF) IVA esclusa, base 12.2011
TP 2.2	Adeguamento e accessibilità fermate TP: Chiasso (Pedrinate), "Bellavista"	65'000
TP 2.3	Adeguamento e accessibilità fermate TP: Chiasso (Pedrinate), prolungamento marciapiede fermata "Grotto Paradiso"	610'000
TP 2.4	Adeguamento e accessibilità fermate TP: Mendrisio, "FoxTown"	100'000
TP 2.5	Adeguamento e accessibilità fermate TP: Mendrisio, "Via Mola"	800'000
TP 2.6	Adeguamento e accessibilità fermate TP: Morbio Inferiore, "Serfontana"	600'000
TP 3.1	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Chiasso, nuovo impianto semaforico Via Dunant / Via Livio / Viale Manzoni	440'000
TP 3.3	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Balerna - Morbio Inferiore, corsie preferenziali rotonda Bellavista - Serfontana	1'200'000
TP 3.5	Adeguamento e accessibilità fermate TP: Mendrisio (Capolago), messa in sicurezza capolinea	500'000
TP 5.1	Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: infrastruttura standard di base	3'000'000
TL 1.1	Completamento della rete ciclabile e pedonale: completamento della rete ciclabile regionale	10'780'000
TL 2.3	Completamento della rete ciclabile e pedonale: Melano, percorso ciclopedonale comprensorio a lago (campeggi / PQ / zona R3)	430'000
TL 3.13	Completamento della rete pedonale regionale: 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)	2'200'000
TL 3.14	Completamento della rete pedonale regionale: Mendrisio, riqualifica e sviluppo della permeabilità pedonale della Piazza antistante la stazione FFS, regolazione della sosta breve (indispensabile per l'attuazione della misura IN4)	3'300'000
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 (limitatamente alla quota parte percorso ciclabile)	450'000
TIM 4	Parcheeggi di raccolta per il car pooling presso le dogane	300'000
	TOTALE	24'775'000

Misure infrastrutturali di interesse regionale di priorità A del PAM2 (Messaggio 6963)

- Cantone e CRTM hanno firmato nel 2014 una Convenzione per l'allestimento dei progetti di massima e dei progetti definitivi delle opere annunciate. Il finanziamento è assicurato dal Cantone (65%) e dai Comuni della CRTM (35%) (cfr allegato 2 al Messaggio);
- col M6963/8.7.2014, oltre a riassumere i principi e gli obiettivi della politica federale degli agglomerati, il Parlamento ha stanziato un credito di CHF 10'000'000.00 per la

continuazione del Piano di pronto intervento (PPI 5) e di CHF 2'190'000.00 per l'allestimento dei progetti di massima e definitivi e di studi specialistici delle misure previste in priorità A del PAM2 e per il supporto tecnico svolto dalla CRTM nel periodo 2015-2016.

La presente richiesta di credito permette di continuare l'attuazione delle opere regionali previste dal PAM2 sulla base dei risultati ottenuti con l'allestimento dei progetti di massima e definitivi.

2. COSA CHIEDE IL MESSAGGIO?

Si chiede un credito per la realizzazione degli interventi del PAM 2 pronti per l'esecuzione, segnatamente per migliorare (in velocità, comodità, accessibilità) le prestazioni dei trasporti pubblici su gomma, ridurre la mobilità motorizzata individuale e contribuire al miglioramento delle condizioni di viabilità e della qualità di vita.

Gli interventi infrastrutturali ancora da attuare sono suddivisi in 3 categorie:

- costruzione di terminali bus efficienti e funzionali;
- realizzazione di corsie preferenziali ed altri interventi per migliorare i tempi di percorrenza dei mezzi pubblici;
- adeguamento dell'infrastruttura alle fermate al fine di offrire un servizio di elevata qualità all'utenza.

Il Messaggio qui in discussione costituisce dunque la richiesta di credito per compiere un secondo passo con gli interventi infrastrutturali più impegnativi (per rapporto a quelli di cui al credito votato col M7069, cfr. per un sunto pag. 4 del Messaggio qui discusso) per risolvere situazioni che con l'introduzione del nuovo concetto bus sopra citato erano rimaste ad uno stadio provvisorio nonché per quegli interventi per i quali è previsto un contributo della Confederazione dal Fondo per il traffico negli agglomerati

3. MISURE INFRASTRUTTURALI E RICHIESTE DI CREDITO PER IL PERIODO 2017/2018

Settore PFI	Oggetto	Importo CHF	Contributo PA	Contributo TI	Contributo CRTM
	3.1 Nodo intermodale alla stazione FFS di Mendrisio				
62	3.1.1 Nuovo terminale bus	5'800'000	770'000	3'770'000	1'260'000
63	3.1.2 Nuovo sottopasso FFS	3'634'000	845'000	1'813'000	976'000
62	3.1.3 Contributo realizzazione P&R regionale	640'000	0	480'000	160'000
	3.2 Corsie bus				
62	3.2.1 Mendrisio-via Mola PAM2 TP 2.5	530'000	253'000	180'000	97'000
62	3.2.2 Balerna e Morbio Inferiore - corsie preferenziali bus rotonda Bellavista-Serfontana-PAM2 TP 3.3	2'538'000	459'000	1'351'000	728'000
62	3.3 Morbio Inferiore - Adeguamento e accessibilità alla fermata Serfontana-PAM2 TP 2.6	1'089'000	229'000	559'000	301'000
	3.4 Interventi a favore del TP a Chiasso				
62	3.4.1 Fermata "Bellavista" Chiasso-Pedrinata PAM2 TP 2.2	86'000	25'000	40'000	21'000
62	3.4.2 Prolungamento marciapiede fermata "Grotto Paradiso", Chiasso-Pedrinata PAM2 TP 2.3	745'000	233'000	332'000	180'000

62	3.4.3	Chiasso nuovo impianto semaforico via Dunant/viale Manzoni/via Livio PAM 2 TP 3.1	537'000	169'000	239'000	129'000
62	3.5	Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: infrastruttura standard di base PAM 2 TP 5.1	1'000'000	0	650'000	350'000
63	3.6	Contributo a favore della CRTM	100'000	0	100'000	0
TOTALE*			16'699'000	2'983'000	9'514'000	4'202'000

**Il totale viene arrotondato a CHF 16'700'000.00*

62 Divisione delle costruzioni

63 Sezione della mobilità

Negli importi suindicati sono incluse l'IVA 8% e una riserva del 25% ritenuto lo stato attuale di progettazione di massima/concetto d'intervento.

Per la misura 3.1.1 “Nuovo terminale bus-Stazione di Mendrisio”, misura di PAM 1, il contributo federale (35%) è calcolato su un costo massimo di CHF 1.82 mio (base 2005). Il contributo di CHF 0.64 mio va indicizzato al 2015 e aggiunta l'IVA, che porta il tutto a CHF 0.77 mio.

Il costo rimanente dell'opera (CHF 5.03 mio) è da suddividere tra Cantone (75%) e Comuni della CRTM (25%). Il contributo netto cantonale per il nuovo terminale è pari a CHF 3.77 mio.

Per la misura 3.1.2 “Nuovo sottopasso FFS” il contributo netto cantonale è pari a CHF 1.81 mio. È infatti previsto un contributo federale pari a CHF 0.845 su un costo ammontante, a livello di PA, di CHF 2.20 mio. Il rimanente importo è da suddividere tra Cantone (65%) e Comuni CRTM (25%).

Per la misura 3.1.3 “Contributo realizzazione P&R regionale” non è previsto alcun contributo federale. La spesa netta cantonale è di CHF 0.48 mio (75% del costo totale).

Per le restanti misure, tutte di PAM2, per un valore complessivo di CHF 6.525 mio, il sussidio federale è ancora del 35%. Il contributo va però calcolato in base all'importo annunciato nel PAM2, che per le citate misure vale CHF 4.675 mio (base 2011). Quest'ultimo va indicizzato al 2015 e, aggiungendo l'IVA, l'importo aggiornato ammonta a CHF 5.69 mio. Il contributo federale è dunque di CHF 1.368 mio.

I restanti CHF 5.16 mio sono da suddividere tra Cantone (65%) e Comuni della CRTM (35%) secondo la chiave di riparto regionale PAM2.

Per le restanti misure di PAM2 la spesa netta cantonale è dunque di CHF 3.35 mio.

È invece completamente a carico del Cantone il contributo a favore della CRTM pari a CHF 0.100 mio.

Riassumendo, il credito netto cantonale per le misure in oggetto, comprendente il contributo alla CRTM, è pari a CHF 9.514 mio.

La progettazione (progetto d'appalto e esecutivo) potrà proseguire da subito così come potrà essere avviata formalmente la fase di pubblicazione. La legge cantonale sulle strade prescrive infatti che per poter pubblicare i piani stradali il necessario credito sia cresciuto in giudicato. A titolo indicativo le prime opere potranno andare in cantiere a partire da metà 2017 e il credito speso entro fine 2018.

4. LINEE DIRETTIVE, PIANO FINANZIARIO E PIANO DIRETTORE

Gli interventi proposti sono stati inseriti e approvati nell'ambito del PAM e sono coerenti con gli obiettivi del Piano direttore (cfr. relative schede, in particolare R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto") oltre che essere conformi agli obiettivi fissati nelle Linee direttive per il periodo 2015-2019 (capitolo 2.4 e scheda programmatica no. 35).

Le opere sono inserite nel PAM1 (nuovo terminale bus-nodo intermodale di Mendrisio) rispettivamente nel PAM2 (restanti opere oggetto del presente Messaggio) e sono approvate dalla Confederazione che le sussidia al 35% per singola opera.

Sul rimanente 65% la quota a carico del Cantone è del 75% e quella a carico dei Comuni della CRTM è del 25% per il PAM1; per il PAM2 la chiave di riparto è del 65% a carico del Cantone e del 35% a carico dei Comuni della CRTM che non si sono opposti alla chiave di riparto interna tra Comuni.

Per la realizzazione delle opere di cui al presente messaggio, le stesse sono inserite a Piano finanziario in varie posizioni specifiche meglio specificate in forma tabellare nel messaggio a cui si rinvia.

La realizzazione dei progetti non ha conseguenze particolari sui conti di gestione corrente dello Stato né sul personale.

Lo stanziamento del credito proposto richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 Legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato del 20 gennaio 1986).

5. LE MISURE INFRASTRUTTURALI IN BREVE

5.1 Nodo d'interscambio della stazione FFS di Mendrisio

5.1.1 Nuovo terminale bus

Il progetto di riqualifica dell'Area della stazione FFS di Mendrisio costituisce un elemento centrale del PAM 1 e si suddivide in due fasi principali:

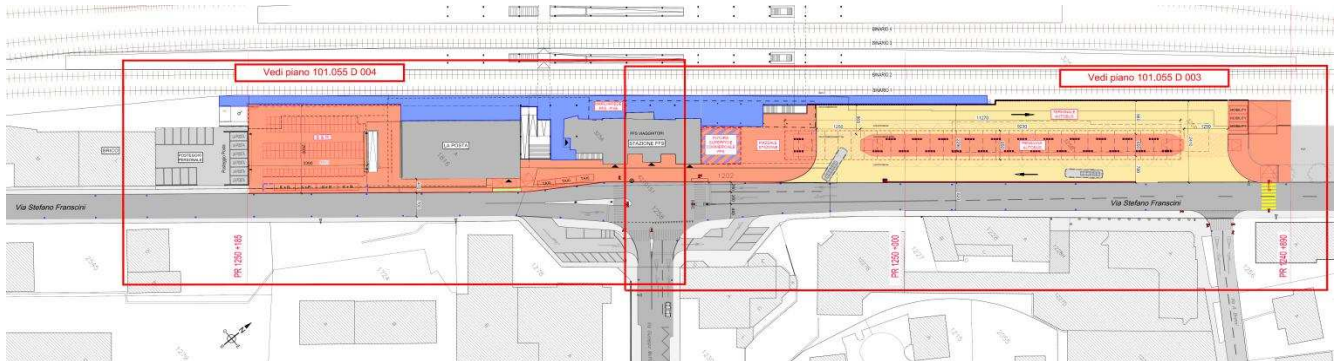
- Fase 1
Modifica delle aree di posteggio per veicoli privati e per i mezzi pubblici; sostituzione dell'esistente magazzino FFS con nuova zona d'interscambio per l'utenza che usa i mezzi pubblici.
- Fase 2
Moderazione della circolazione davanti alla Stazione; limite di 30 km/h su Via Franscini; allargamento dei marciapiedi esistenti; la creazione di nuovi porticati.

La richiesta di credito oggetto del presente messaggio riguarda unicamente la fase 1.

Ubicazione dell'intervento

L'intervento si sviluppa lungo la strada cantonale e comprende l'area situata tra l'attuale terminale dei bus (a sud) e l'attuale P&R (a nord). In quest'area sono dunque compresi la stazione FFS, la piazza antistante, la Posta, l'attuale terminale dei bus, i magazzini FFS e il P&R.

Gli interventi non riguarderanno invece la Via Franscini e la Via G. Motta, tuttavia l'adeguamento del sistema semaforico è parte integrante del presente progetto.



La nuova linea ferroviaria Mendrisio-Varese (FMV) e il nuovo Campus SUPSI andranno ad aumentare l'importanza strategica dell'area, incrementando di conseguenza anche i flussi. Si rende dunque necessario un adeguamento del nodo intermodale, dei suoi servizi, delle sue condizioni di accessibilità e di mobilità.

Il progetto tocca una superficie di ca. 5'600 m².

Infatti:

- Il terminale dei bus delle linee regionali è ubicato a sud rispetto allo stabile della Posta, in un'area coperta da una pensilina esistente. Le singole fermate per le linee urbane sono invece dislocate su Via S. Franscini.
- Ai margini del binario, a nord rispetto allo stabile FFS viaggiatori, è presente uno spazio per la sosta di motocicli e biciclette. Quest'area è dotata complessivamente di 70 stalli.
- Sulla piazza a nord della stazione sono attualmente disponibili ca. 20 posteggi per autoveicoli a pagamento (di cui un posteggio riservato ai disabili e uno riservato ai veicoli elettrici). Nell'area di fronte allo stabile FFS sono presenti 2 posteggi taxi e 1 posteggio riservato ai disabili.
- Lungo Via S. Franscini, nei pressi dello stabile della Posta, sono presenti 5 parcheggi auto sotto la pensilina, nei pressi delle caselle postali, sono presenti 2 parcheggi dedicati agli utenti della Posta.
- Il progetto prevede la nuova ubicazione del terminale bus a nord dell'esistente fabbricato viaggiatori, dove oggi sono presenti parcheggi pubblici e uno stabile commerciale.

La nuova posizione e le nuove dimensioni del terminale permettono l'integrazione di tutte le attuali e future linee (regionali e urbane) su gomma garantendo lo stazionamento simultaneo secondo l'impostazione prospettata (fino a 10 veicoli), come pure la gestione di situazioni particolari e delle corse speciali.

Nella parte d'opera "terminale bus" sono inclusi i lavori di demolizione del magazzino FFS (ca. 4'200 m³) e l'eliminazione dei posteggi esistenti. I lavori di demolizione includono i provvedimenti per la rimozione e lo smaltimento dei materiali contenenti amianto, così come i dispositivi di protezione delle linee (binari) FFS. Sulla superficie così sgomberata, si procederà alla realizzazione del nuovo piazzale di giro. A nord sarà realizzato il raccordo con il piazzale Park & Rail esistente (ca. 300 m²) e sono previsti 3 parcheggi "Mobility", il cui accesso sarà permesso unicamente dal lato P&R.

Il nuovo terminale bus sarà separato dalla strada cantonale (Via S. Franscini) mediante la realizzazione di un muretto di sostegno.

Negli interventi previsti sono incluse le necessarie infrastrutture (smaltimento acque, ecc.), la pavimentazione così come i vari componenti della segnaletica stradale (demarcazioni, segnaletica verticale, ecc.).

- Al posto dell'attuale terminale bus, sotto la pensilina sita a sud rispetto allo stabile della Posta, è previsto il nuovo terminale per le due ruote. Si tratta di uno spazio attrattivo in quanto posizionato direttamente a contatto con i binari FFS e le rampe di accesso ai sottopassaggi.
- Con mirati interventi di pavimentazione (sostituzione pavimentazione attuale in miscela bituminosa e conservazione della pavimentazione in calcestruzzo), la messa in opera di elementi di segnaletica orizzontale e l'aggiunta di elementi di arredo appropriati, la pensilina attualmente utilizzata come terminale bus (ca. 1'000 m²) verrà riconvertita a posteggio moto (116 stalli).
- Le biciclette (ca. 75 stalli) saranno posizionate all'interno del piano interrato dello stabile della Posta.

Il Governo segnala di aver iniziato una trattativa con il Comune di Mendrisio per una partecipazione ai costi complessivi di costruzione, a seguito di desiderata dell'esecutivo stesso. Al momento dell'elaborazione del messaggio non si è ancora giunti ad un accordo.

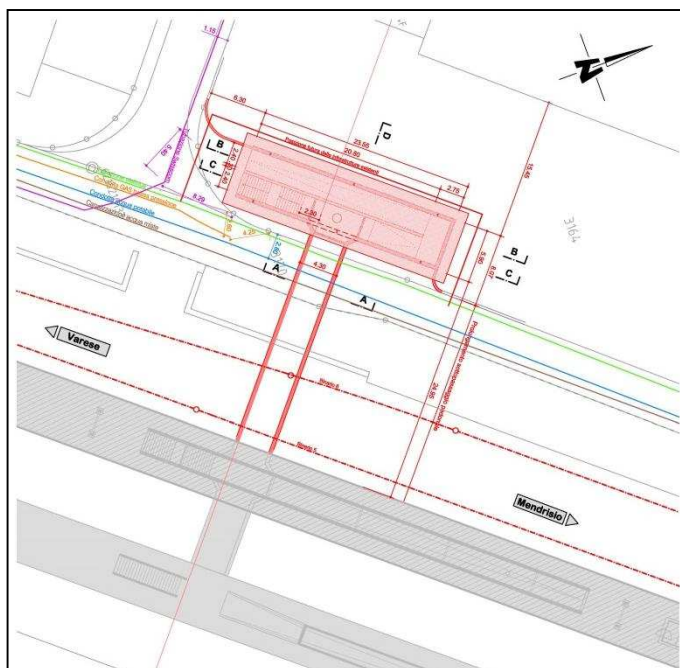
La richiesta di credito per la prima fase del nodo d'interscambio della stazione di Mendrisio ammonta a CHF 5'800'000.00.

5.1.2 Nuovo Sottopasso FFS – Scheda PAM 2 TL 3.13

Il PAM2 ha individuato nel prolungo del sottopasso esistente e nel conseguente miglior collegamento fra le parti est e ovest della stazione, la risposta ai previsti aumenti di flussi pedonali del comparto.

Il prolungamento di ca. 25 m del sottopasso esistente oltre i confini della proprietà FFS garantirà un accesso sicuro, confortevole e diretto in particolare verso via Catenazzi, via Rime e verso l'edificio SUPSI. Le dimensioni interne del sottopasso esistente (2.30 m di altezza e 3.50 m di larghezza) saranno mantenute.

La struttura portante è prevista in calcestruzzo armato così da sostenere i due binari a scartamento normali sovrastanti. La sua realizzazione dovrà contemplare e rispettare gli standard di sicurezza previsti dalle FFS per mantenere l'esercizio ferroviario. In corrispondenza dell'imbocco su Via Catenazzi sono previste una rampa larga 2.40 m con pendenza longitudinale del 12% e una scala con pianerottolo intermedio pure larga 2.40 m. È prevista una copertura della rampa e della scale.



La richiesta di credito per il completamento del sottopasso pedonale alla stazione FFS di Mendrisio per il collegamento della zona insediativa strategica a ovest dei binari ammonta a CHF 3'634'000.00.

5.1.3 Contributo realizzazione P&R regionale

La stazione di Mendrisio è, assieme a Chiasso, il principale nodo del trasporto pubblico della regione. L'accessibilità con l'automobile privata rappresenta un'offerta complementare per chi non può far capo alla rete bus regionale.

Per la morfologia del Mendrisiotto e l'attuale mancanza di collegamenti transfrontalieri, in particolare dal Gaggiolo, la domanda di P+R è assai elevata.

Il Piano regolatore di Mendrisio risalente al 1997 prevedeva un autosilo destinato a P+R con una capienza indicativa di 400 stalli. Allora non era ancora prevista la nuova fermata Mendrisio S. Martino con relativo P+R, né l'ampliamento della rete TILO fino a Varese.

Tenuto conto dei nuovi sviluppi di TILO e della nuova fermata **S. Martino** (estensione fino a Varese), nel 2013, in accordo con la CRTM, è stata analizzata e rivista l'offerta di posteggi P+R nel settore di Mendrisio.

Gli stalli complessivi previsti nella Domanda di costruzione nel frattempo approvata ammontano oggi a 613. Inoltre in fase di approvazione della domanda di costruzione è stato concordato ed è stato stabilito nella licenza edilizia che durante i giorni feriali sono da garantire i seguenti numeri di stalli ad uso P+R:

- 150 stalli destinati unicamente a tale uso come da Piano regolatore
- ulteriori 250 stalli, fino ad un massimo di 400 stalli complessivi, qualora vi fosse la richiesta effettiva (priorità rispetto ad altri usi).

L'impianto di San Martino, che non rientra quindi nel messaggio di cui al presente rapporto, è interamente finanziato da un imprenditore privato, che incasserà anche le tasse di posteggio degli stalli P+R, la cui vendita è effettuata su commissione da FFS.

Le tariffe degli stalli P+R sono concordate con FFS per essere in linea con quelle degli altri impianti lungo la rete ferroviaria.

Attualmente a Mendrisio sono presenti ca. 220 stalli P+R, occupati al 100%.

La strategia per quanto concerne l'offerta di stalli P+R nell'area di Mendrisio prevede la creazione di ca. 330 stalli oltre confine una volta terminata la FMV (distribuiti alle stazioni di Induno Olona, Arcisate e Gaggiolo).

La Città di Mendrisio prevede la realizzazione per fine 2018 di un posteggio sotterraneo sotto il nuovo stabile SUPSI. Oltre ai posteggi pubblici previsti a PR il nuovo impianto ingloba anche 165 stalli adibiti a P+R.

Questo permette di sostituire gli stalli esistenti su sedime FFS lungo via Catenazzi, come previsto dal Piano regolatore, che postula un riordino urbanistico con la realizzazione del nuovo stabile SUPSI. Inoltre sono previsti ulteriori 32 stalli, che permettono di portare la dotazione della stazione, assieme alla novantina di stalli esistenti lungo via Franscini, a ca. 250 posti auto come pianificato.

Il Cantone partecipa con un contributo di CHF 20'000.00 per ogni stallo supplementare per un totale di 32 stalli, ritenuto che la differenza rispetto al costo effettivo di CHF 50'000.00 per stallo come previsto dal Comune venga finanziata dagli utenti e/o da terzi. I dettagli sulla gestione del P+R verranno stabiliti con il Comune attraverso una convenzione.

La richiesta di credito per il contributo alla realizzazione del P+R d'interesse regionale della stazione FFS di Mendrisio ammonta a CHF 640'000.00.

5.2 Corsie bus

5.2.1 Adeguamento e accessibilità fermate TP: Mendrisio-Via Mola PAM2 TP. 2.5

L'intervento vuole risolvere la problematica legata al trasporto pubblico in prossimità del Centro Studi 1 di Mendrisio.

L'attuale marciapiede ha una larghezza limitata e di conseguenza non può accogliere i numerosi scolari che frequentano il centro scolastico.

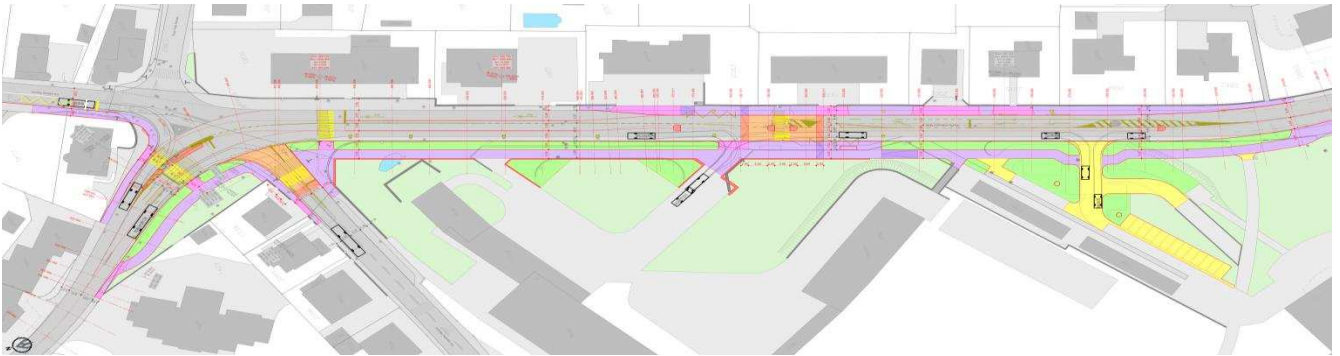
Si rileva inoltre la larghezza limitata dello spazio per la circolazione del trasporto pubblico (cattiva visuale), nonché la necessità di migliorare l'incrocio con via Maspoli in particolare per favorire la mobilità lenta (pedoni e velocipedi).

L'esistente tratto stradale presenta una larghezza delle corsie variabile da 4.30 ml fino a 4.60 ml. Nell'ambito della realizzazione della pista ciclabile, nonché degli altri interventi, si prevede la ridefinizione dei calibri per la formazione della nuova pista ciclopedonale, nonché per una nuova corsia preferenziale per il trasporto pubblico a ridosso dell'incrocio Banquette.

Il passaggio pedonale esistente viene modificato secondo la nuova geometria per migliorarne anche la sicurezza.

La necessità del suo mantenimento è giustificata dalla presenza delle fermate del trasporto pubblico.

All'altezza del nuovo attraversamento pedonale si prevede la realizzazione di un dosso per moderare la velocità di transito.



La richiesta di credito per l'adeguamento e accessibilità in Via Mola a Mendrisio ammonta a CHF 530'000.00.

5.2.2 Infrastruttura in funzione della nuova offerta di TP: Balerna e Morbio Inferiore – corsie preferenziali bus rotonda Bellavista-Serfontana – PAM 2 TP 3.3

Il tratto rotonda Bellavista-Serfontana è teatro di rallentamenti. Scopo del progetto è evitare che questi si ripercuotano negativamente sul trasporto pubblico. Questo è particolarmente importante durante i giorni feriali, quando la puntualità è decisiva per le coincidenze dei pendolari e per gli scolari.

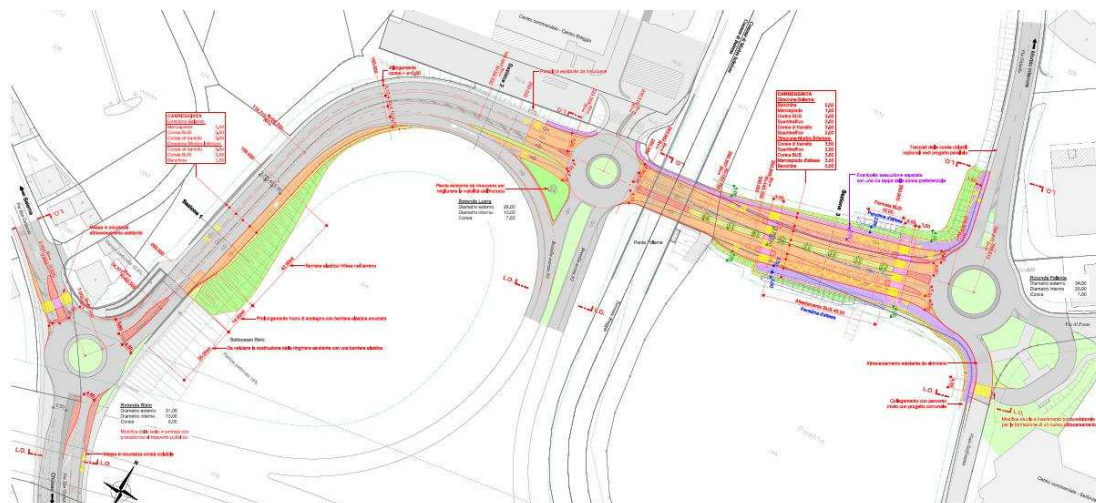
In direzione Balerna-Chiasso si è potuto osservare che, in situazione normale, i rallentamenti dati dalla rotonda Luera comportano un tempo di percorrenza tra le due rotonde di ca. 1 minuto. I bus in questo senso di marcia effettuano solo brevi fermate (non devono attendere coincidenze, la vendita dei biglietti avviene agli automatici alla fermata), che possono essere stimate in 20". I bus sono distanziati tra loro tra i 6 e i 12 minuti, con una sola eccezione (linea 508 segue di 3 minuti la 513).

Questi elementi indicano che è possibile, e anzi auspicabile, la fermata del bus in linea (sulla corsia veicolare). Si crea così un vuoto davanti al bus stesso e il ritardo rispetto alla colonna di autoveicoli può subito essere recuperato.

In direzione Morbio-Vacallo vi sono delle corse bus che devono poter sostare diversi minuti per fare capolinea o per attendere l'arrivo di altre linee in coincidenza. E' quindi necessario creare degli stalli in nicchia che non ostacolino la circolazione. Ogni bus in sosta deve poter ripartire indipendentemente dalla presenza di un altro bus fermo davanti. L'obiettivo di accelerare il transito dei bus per mezzo di una corsia dedicata deve essere ponderato con le necessità di fermata e lo spazio disponibile.

Descrizione del progetto

I nuovi tracciati riservati al trasporto pubblico sono condivisi con la circolazione dei ciclisti. Il calibro delle corsie per l'entrata e per l'uscita delle rotonde è adeguato all'ingombro richiesto dai mezzi pesanti e dai bus in transito. Per motivi di sicurezza la larghezza della corsia di raccordo non consente il sorpasso a destra dei veicoli in attesa per i ciclisti.



La richiesta di credito per le corsie preferenziali bus tratto rotonda Bellavista-Serfontana ammonta a **CHF 2'538'000.00**.

5.3 Morbio Inferiore - Adeguamento e accessibilità alla fermata “Serfontana” - scheda PAM2 TP 2.6

Situazione del servizio di trasporto pubblico fino a dicembre 2015

Fino a dicembre 2015 la fermata “Serfontana” era situata sullo spiazzo adiacente alla rotonda ed era servita dalle linee 1 (Mendrisio-Chiasso), 2 (linea circolare del Basso Mendrisiotto) e 514 (Mendrisio-Sagno). Nei pressi della rotonda Luera i bus effettuavano un'ulteriore fermata d'ambo i lati per consentire un migliore accesso al centro commerciale “Breggia”.

Pianificazione del comparto e riorganizzazione della rete di trasporto pubblico (TP PAM2)

Il comparto “Bisio-Serfontana” è identificato nel Piano Direttore (PD) (scheda R8) per accogliere grandi generatori di traffico (GGT). La pianificazione locale e intercomunale sta operando secondo i disposti del PD. E' pertanto evidente che le direttrici oggetto di questo studio saranno sollecitate anche in futuro.

Con l'entrata in servizio, il 13.12.2015, della nuova rete di trasporto pubblico su gomma (TP PAM2), la zona dei Centri Commerciali a Balerna / Morbio Inferiore ha acquisito particolare importanza per il funzionamento di tutta la rete del Mendrisiotto. Qui infatti convergono dalla Valle di Muggio, da Chiasso, da Mendrisio e dalla fascia Stabio-Genestrerio-Ligornetto-Novazzano diverse linee urbane e regionali.

Parte di queste linee transitano, molte si attestano. L'orario è impostato in modo che l'incontro di più linee possa generare la possibilità di fare interscambio fra bus diversi incrementando notevolmente il numero di relazioni percorribili con il mezzo pubblico.

L'infrastruttura presso una tale fermata deve dunque permettere a più bus contemporaneamente di attestarsi, in modo che l'utenza possa cambiare linea a seconda delle proprie esigenze di spostamento, e i bus possano attendere fino alla ripartenza della corsa successiva senza intralciare il regolare esercizio di altre linee.

Dimensionamento e esigenze di fermata

Le linee che transitano dalla fermata Serfontana/Breggia sono le seguenti:

- Linea 2 (Chiasso – Centri Commerciali – Mendrisio)
- Linea 3 (Morbio Inferiore – Mendrisio)

Le linee che si attestano alla fermata Serfontana/Breggia sono le seguenti:

- Linea 7 (Chiasso Crocione – Centri Commerciali)
- Linea 8 (Chiasso – Vacallo – Centri Commerciali)
- Linea 513 (Mendrisio – Castel S. Pietro – Morbio Inferiore Serfontana)
- Linea 514 (Morbio Inferiore Serfontana – Morbio Superiore – Sagno)
- Linea 515 (Morbio Inferiore Serfontana – Morbio Superiore – Muggio)
- Linea 518 (Morbio Inferiore Serfontana – Novazzano – Stabio)

A partire dal cambio di orario di dicembre 2016 sono previste alcune modifiche di orario e di conduzione delle linee sulla base delle indicazioni fornite dall'utenza in questi primi mesi di esercizio della nuova rete. Tra i cambiamenti più rilevanti vi è la modifica del tracciato della linea 513 che non si attesterà più alla fermata Serfontana/Breggia ma proseguirà su Chiasso passando da Vacallo.

L'importanza del nodo d'interscambio Serfontana/Breggia è tuttavia confermata, con la possibilità di cambiare bus tra diverse linee, in particolare 7-514 / 7-515 / 7-8 / 514-518 / 2-3 / 3-514 / 3-515.

Tutti questi interscambi devono essere garantiti.

La fermata bus Serfontana utilizzata fino a dicembre 2015 permetteva la presenza di un solo bus alla volta; l'introduzione della nuova rete TP PAM2 ha dunque reso inadatta la fermata. Appurata l'impossibilità di un suo ampliamento, è stato necessario individuare una nuova localizzazione per questa fermata in modo da soddisfare le esigenze fin qui descritte.

La posizione ideale della fermata, denominata Serfontana/Breggia e che sostituisce le precedenti fermate Serfontana e Centro Breggia, è stata individuata fra le due rotonde. Questo consente di ricavarne il numero di stalli necessari alle esigenze di spostamento e di esercizio.. Questa ubicazione si addice anche per servire entrambi i centri commerciali esistenti e il possibile futuro sviluppo in zona Polenta.

Già per l'orario attualmente in vigore si è proceduto a realizzare in via provvisoria gli spazi necessari a permettere l'esercizio della nuova rete.

In base al modello di esercizio attualmente in vigore sul lato sud di via Al Ponte sono necessari 3 stalli bus (due vengono occupati contemporaneamente, uno è necessario quale riserva in caso di ritardi). Sul lato nord di via Al Ponte è necessario uno stallo.

Questo dimensionamento consente una certa flessibilità nell'adattamento degli orari nel corso degli anni.

La richiesta di credito per l'adeguamento e l'accessibilità alla fermata "Serfontana" ammonta a CHF 1'089'000.00.

5.4 Interventi a favore del TP a Chiasso

5.4.1 Adeguamento e accessibilità fermate TP - Fermata "Bellavista", Chiasso-Pedrinete - Scheda PAM 2 TP 2.2

L'opera è ubicata in zona denominata "Bellavista" o "Pian Pessina", lungo la strada cantonale che collega Chiasso a Pedrinete, all'interno di una zona residenziale qualificata come R3 secondo il Piano regolatore del Comune di Chiasso. Il comparto comprende anche una nota e ben frequentata zona di svago boschiva.

Attualmente esiste una fermata bus destinata alla sosta dei veicoli della linea 511 e del trasporto scolari, che tuttavia non risulta più confacente ai più elementari standard di accesso e sicurezza.

Il progetto prevede la costruzione di due distinte fermate poste sui due lati della carreggiata e distanziate circa 30 m l'una dall'altra.

La fermata in direzione Chiasso è caratterizzata dall'esecuzione di un marciapiede di 12.85 m di lunghezza e di 1.20 m di larghezza minima. Per l'esecuzione non è previsto alcun esproprio in quanto l'opera tocca solo un terreno di proprietà del Comune di Chiasso (mapp. 337 RFD Comune di Chiasso Sezione di Pedrinete).

La fermata in direzione Pedrinete comporta l'esecuzione di un marciapiede di 10.0 m di lunghezza e 1.20 m di larghezza. Per l'esecuzione di questa è da prevedere un esproprio di circa 20 m² sul mappale 336 RFD Comune di Chiasso Sezione di Pedrinete.

In tutte e due le fermate è prevista la posa di un basamento in calcestruzzo prefabbricato con annessa cabina di attesa in profilati metallici, tettoia in plexiglass e panchina. Nella posa è previsto un eventuale allacciamento alla rete elettrica per la futura illuminazione della cabina e per la posa di biglietterie automatiche.



La richiesta di credito per l'adeguamento e l'accessibilità alla fermata Bellavista a Chiasso ammonta a **CHF 86'000.00**.

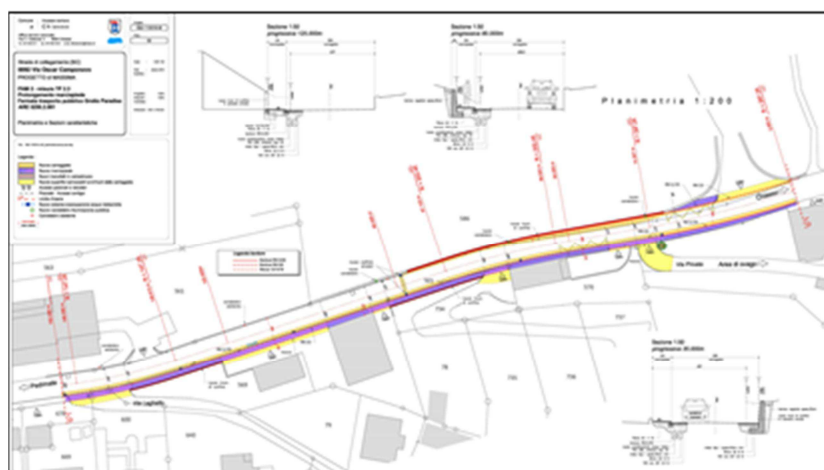
5.4.2 Adeguamento e accessibilità fermate TP - Prolungamento marciapiede fermata “Grotto Paradiso”, Chiasso-Pedrinате - Scheda PAM 2 TP 2.3

Sulla medesima strada, più a sud, è ubicata la fermata “Grotto Paradiso”, anch'essa servita dalla linea 511 e dal trasporto scolari. Il tratto preso in considerazione dal progetto, si situa esattamente al culmine della salita e al relativo scollinamento verso il nucleo di Pedrinате.

Il tratto situato sullo scollinamento della strada, è completamente sprovvisto di marciapiede. Questo comporta una messa in pericolo dei pedoni che percorrendo la strada si recano sia verso l'area di svago attrezzata e molto utilizzata denominata “Bellavista” sia verso l'ampia rete di sentieri escursionistici presenti sulla collina del Penz. Inoltre, il marciapiede progettato diverrà il naturale prolungamento e completamento di quello esistente che, partendo dalla rotonda di Pedrinате, si dirige verso Chiasso. Le fermate del bus non sono attualmente ben segnalate.

Il progetto prevede la costruzione sul lato sinistro (direzione Chiasso-Pedrinате) di un marciapiede di 152 m di lunghezza e 1.20 m di larghezza. Per l'esecuzione del marciapiede e relativi muri di contenimento in cemento armato, si prevede l'esproprio (scorpori stradali) sul lato sinistro di parte dei mappali 570, 734, 569 e 600 RFD Comune di Chiasso Sezione di Pedrinате.

Sul lato destro, invece, si prevede l'esproprio, la demolizione e relativa ricostruzione del muro di contenimento presente sul mappale 586 RFD Comune di Chiasso Sezione di Pedrinате. Questo per poter allargare la carreggiata stradale con una misura minima di 5.50m. Le delimitazioni tra carreggiata e marciapiede saranno eseguite con bordure in granito. In tutti gli accessi veicolari presenti, verrà posata una bordura smussata in granito. Le delimitazioni tra marciapiede e proprietà private poste in concomitanza degli accessi, verranno eseguite con mocche in granito. La formazione di marciapiede permetterà di migliorare le fermate dei mezzi pubblici.



La richiesta di credito per l'adeguamento e l'accessibilità alla fermata “Grotto Paradiso” a Chiasso ammonta a CHF 745'000.00.

5.4.3 Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Chiasso, nuovo impianto semaforico via Dunant/Viale Manzoni/Via Livio - Scheda PAM 2 TP 3.1

Attualmente l'incrocio tra via Dunant, viale Manzoni e via Livio/via Motta è regolato da un impianto semaforico per la gestione del traffico privato, del trasporto pubblico e dei pedoni.

Viale Manzoni è una strada unidirezionale a due corsie che convoglia il traffico in via Livio, verso il parcheggio "ex Gambirinus"/centro e verso via Motta in direzione della stazione ferroviaria e della dogana Chiasso/strada per l'Italia. Il traffico di transito per l'Italia passa ancora lungo le strade del centro cittadino.

Via Dunant è una strada unidirezionale a due corsie che convoglia il traffico in via Livio e nel sottopasso ferroviario di via Dunant in direzione del Quartiere Soldini e frazione di Pedriate.

Il Piano comunale del traffico, il PTM e il PAM1 prevedono una nuova gerarchia stradale da e per l'Italia lungo l'asse periferico Largo Kennedy, via Como, via dei Pedroni, via Comacini, Piazza Elvezia, attualmente in fase attuativa.

La nuova viabilità costituisce la premessa per realizzare il nuovo terminale bus alla stazione e la circolazione del TP a due sensi in via Motta.

Il terminale dei mezzi pubblici sarà accompagnato dalla realizzazione di due rotonde per la gestione del trasporto pubblico e del traffico privato, poste alle due testate (est e ovest) del nodo d'interscambio. Nel terminale potranno transitare solo i mezzi pubblici e quelli dei residenti. Per questo nodo i crediti necessari sono già stati stanziati.

La gestione del trasporto pubblico e privato sarà differente rispetto ad ora lungo Via Motta e viale Manzoni. Esso potrà quindi proseguire in direzione ovest (Largo Kennedy) percorrendo via Motta, via Dunant e/o viale Manzoni, strade che diventeranno a doppio senso di marcia.

L'attuazione della nuova gerarchia stradale comporta il rifacimento completo dell'impianto semaforico per permettere il transito veicolare nelle due direzioni e gestire il traffico lento. Per favorire il transito dei mezzi pubblici sono previste le spire anticipate di chiamata, come già installate fino ad ora.



La richiesta di credito per la realizzazione dell'infrastruttura semaforica in funzione della nuova offerta di trasporto pubblico a Chiasso ammonta a CHF 537'000.00.

5.5 Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: infrastruttura standard di base - Scheda PAM 2 TP 5.1

La misura TP 5.1 prevede uno standard infrastrutturale di base da applicare alle fermate di una certa importanza. Si distinguono due modalità d'intervento.

La prima, ad opera delle imprese di trasporto, prevede:

- il miglioramento dell'informazione in tutte le fermate (creazione di paline informative comprendenti indicazione sugli orari, cartina orientativa, altre informazioni);
- l'adattamento dell'immagine delle fermate del servizio urbano (caratterizzare e differenziare i veicoli dal servizio regionale).

La seconda, ad opera di Cantone e Comuni, prevede invece l'applicazione di uno standard di sicurezza e di accessibilità per le fermate urbane. Questi interventi si rendono necessari in base ai disposti della Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti di disabili (artt. 22 e seguenti). Questa impone infatti l'adeguamento di costruzioni ed impianti come pure dei veicoli di trasporto pubblico entro 20 anni dalla sua entrata in vigore (avvenuta il 1 gennaio 2004). Proprio in funzione di questa legge si prevedono, in particolare, i seguenti interventi:

- il rialzo del marciapiede per facilitare l'accesso ai bus;
- l'indicazione della differenza di livello del marciapiede;
- la demarcazione per l'accesso di persone con disabilità.



Il presente messaggio richiede un credito per attuare una prima parte di questi interventi.

La richiesta di credito per il miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma ammonta a CHF 1'000'000.00.

5.6 Contributo di CHF 100'000.00 a favore della CRTM

L'attuazione del PAM2 comporta un impegno anche per la CRTM. Si tratta in particolare di attività di coordinamento e di supporto tecnico per la concretizzazione delle misure, come

pure dell'accompagnamento, della valutazione e del monitoraggio dell'attuazione del PAM2 stesso da sottoporre all'ARE.

Per questo motivo il Cantone intende sostenere negli anni 2017-2018 questo supporto tecnico della CRTM con un importo annuale massimo di CHF 50'000.00, per un totale complessivo massimo di CHF 100'000.00. Questo permette di continuare la positiva esperienza di collaborazione già sperimentata per l'attuazione del PAM1.

Coerentemente con le indicazioni del DL 24.11.2014 relativo al Messaggio n.6963 concernente l'allestimento dei progetti di massima, dei progetti definitivi e di studi specialistici delle misure in priorità A del PAM2, l'importo verrà versato annualmente a consuntivo dietro presentazione, entro marzo dell'anno successivo, di un rendiconto sulle spese effettive.

La richiesta di credito per il contributo a favore della CRTM ammonta a CHF 100'000.00

6. CONCLUSIONI

La Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad approvare il disegno di Decreto legislativo allegato al messaggio governativo. Essa è infatti convinta che si compia così un ulteriore passo per migliorare le condizioni di mobilità nel Mendrisiotto.

Per la Commissione gestione e finanze:

Matteo Quadranti, relatore
Bacchetta-Cattori - Badasci - Caprara -
Dadò - De Rosa - Durisch - Farinelli -
Garobbio - Gianora - Guerra -
Kandemir Bordoli - Pini - Pinoja