

# Messaggio

numero	data	Dipartimento
<b>4668</b>	15 luglio 1997	TERRITORIO
Concerne		

## **Stanziamento di un credito per l'elaborazione del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM)**

Onorevole signor Presidente,  
onorevoli signore e signori Consiglieri,

conformemente a quanto previsto dalla Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997 vi sottoponiamo la richiesta di credito per l'allestimento del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto. La materia è presentata secondo il seguente indice:

1. Introduzione
2. Breve istoriato
3. Commissione regionale dei trasporti
4. La riorganizzazione dei trasporti pubblici del 1993
5. Studio preliminare del PTM
6. Obiettivi e contenuti del PTM
7. Organizzazione e tempi
8. Finanziamento
9. Approvazione ed attuazione del PTM
10. Linee direttive e piano finanziario
11. Conclusione

### **1. INTRODUZIONE**

La problematica dei trasporti è ormai oggetto di quotidiane discussioni e l'urgenza di interventi in grado di migliorare le condizioni di mobilità, nel rispetto degli obiettivi socio-economici degli enti pubblici, come pure di ridurre gli impatti di natura ambientale, sono da tutti riconosciute, anche nella regione del Mendrisiotto.

L'adozione di strategie operative si urta tuttavia a notevoli difficoltà derivanti dal fatto che gli effetti generati dai trasporti hanno assunto natura e dimensioni molto complesse. Si pensi all'inquinamento fonico e atmosferico, al consumo di risorse energetiche non rinnovabili, alla modifica del paesaggio e dei caratteri urbanistici locali generati dal traffico. Il vincolo estremamente limitativo del sempre più esiguo spazio disponibile, conteso vieppiù tra le funzioni residenziali, industriali, commerciali, agricole e ricreative è venuto prepotentemente alla luce proprio in quest'ultimo decennio, acuendo i conflitti e rendendo difficile la mediazione in grado di rendere accettabili gli interventi sul territorio.

Parallelamente al manifestarsi di questi effetti è mutata pure la natura della mobilità e delle reti di trasporto. Se nel passato misure di carattere isolato o locale potevano rivelarsi valide ed efficaci, oggi risultati apprezzabili devono essere ricercati a livello globale, considerando non più singoli tronchi o linee ma l'intera rete di trasporto. In questo senso occorre delimitare zone di pianificazione più ampie, che sempre meno coincidono con i confini giurisdizionali dei Comuni e abbracciano vasti comprensori.

Alla complessità d'ordine tecnico, a cui abbiamo accennato, si aggiunge così un quadro politico-istituzionale frammentato. Coordinamento e concertazione divengono elementi decisivi ai fini del consolidamento degli studi tecnici: senza questi ogni sforzo rimane velleitario.

L'elaborazione del Piano regionale dei trasporti del Mendrisio è inserito in una strategia adottata dal Consiglio di Stato, e per esso dal Dipartimento del territorio, che persegue una politica di intervento sulla mobilità nei principali agglomerati urbani del Ticino e relativi comprensori periferici con lo scopo di:

1. proporre soluzioni per soddisfare la domanda di mobilità;
2. coordinare i diversi vettori di trasporto da sviluppare in un quadro di complementarità;
3. integrare la mobilità in una concezione di sviluppo dell'assetto territoriale;
4. contribuire al risanamento ambientale;
5. superare i confini amministrativi dei singoli comuni per avere un quadro di carattere regionale.

Questo indirizzo è mirato a :

- risolvere i problemi causati da una pianificazione a compartimenti stagni;
- razionalizzare l'impiego delle risorse umane, materiali e finanziarie;
- tutelare i valori naturali e culturali preservando la salute e l'ambiente;
- predisporre le condizioni per la presa di decisione coinvolgendo tutti gli attori responsabili.

In questa ottica sono stati elaborati nel Cantone (vedi **Figura 1**):

- il Piano dei trasporti del Luganese (PTL), approvato nel 1994 e attualmente in fase di attuazione avanzata;
- il Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLV), approvato nel 1995 e attualmente in fase di attuazione;
- il Piano dei trasporti del Bellinzonese (PTB), attualmente in fase di elaborazione avanzata.

Nel Mendrisiotto a partire dal 1993 sono stati attuati interventi per rendere più attrattivi i servizi di trasporto pubblico. Si é trattato di un primo intervento di carattere sperimentale in vista dell'elaborazione della Legge sui trasporti pubblici, poi approvata nel dicembre del 1994.

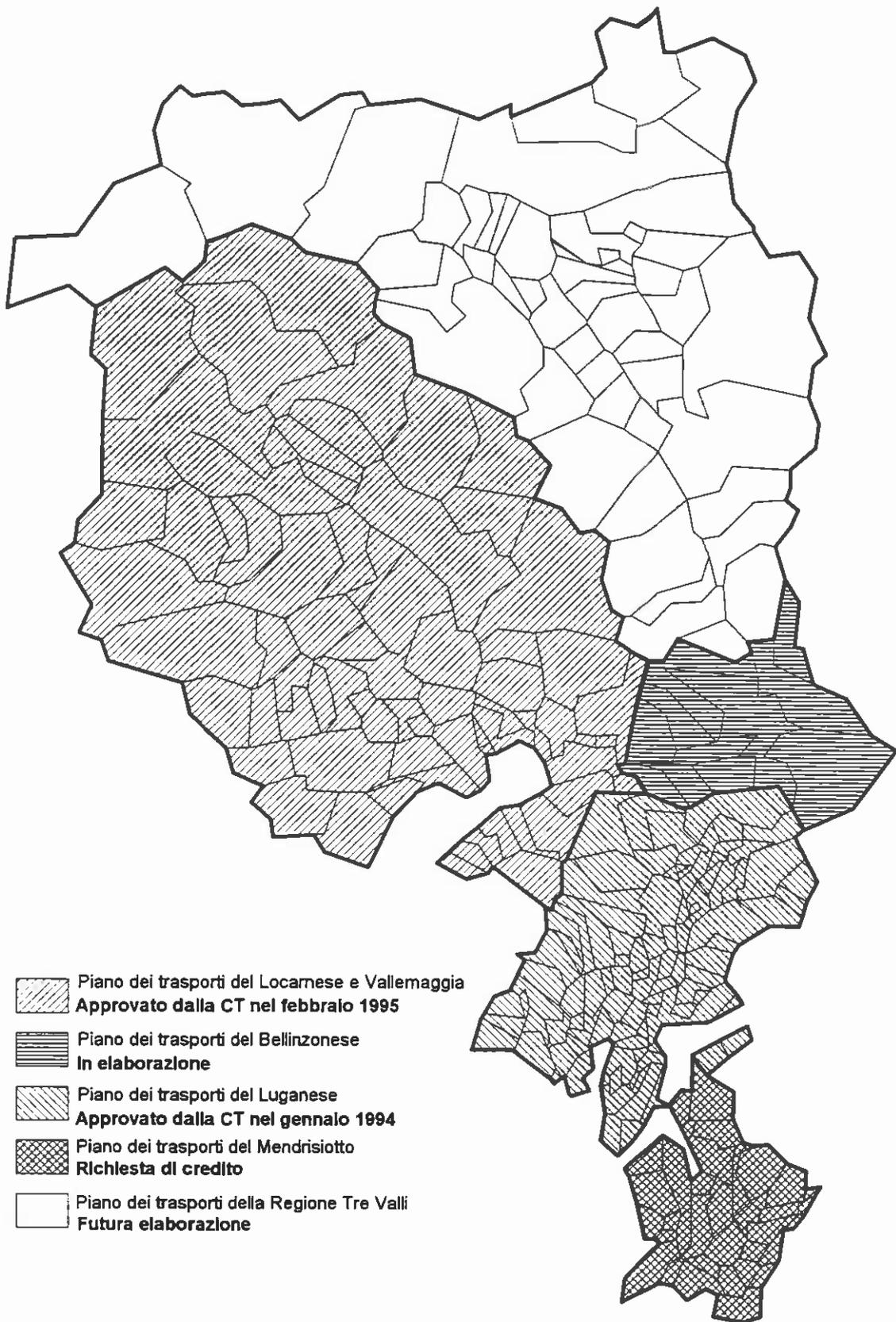
I risultati positivi riscontrati già a corto termine dimostrano la validità di questo intervento ed incitano a ricercare soluzioni in grado di razionalizzare i servizi e migliorarli laddove vi sono premesse favorevoli.

Con l'elaborazione del **Piano dei trasporti del Mendrisiotto (PTM)** ora proposta si considerano tutti i vettori di trasporto (trasporto pubblico, trasporto individuale, pedoni e due ruote). Il PTM costituisce il Piano cantonale dei trasporti<sup>1</sup> relativo al comprensorio regionale del Mendrisiotto e Basso Ceresio.

---

<sup>1</sup> Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, art.3, cpv.2

**Figura 1**  
**Piani regionali dei trasporti**



## 2. BREVE ISTORIATO

novembre/dicembre 1994	<p>Il Dipartimento del territorio, tramite la Sezione dei trasporti della Divisione della pianificazione territoriale, informa i Comuni interessati dell'intenzione di allestire il Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto (PTM).</p> <p>Si sollecitano i Comuni per la costituzione della Commissione regionale dei trasporti (CTM) con l'obiettivo di elaborare il PTM. Viene formato un Comitato operativo di cui fanno parte i rappresentanti dei Comuni di Mendrisio, Balema, Stabio, Arogno, Novazzano e la Regione Valle di Muggio.</p>
1995	<p>Proposta di Convenzione istitutiva della Commissione Regionale dei Trasporti del Mendrisiotto e ratifica della Convenzione da parte dei Comuni.</p>
dicembre 1995	<p>Assemblea costitutiva e nomina dei rappresentanti dei Comuni nella CTM.</p>
luglio 1996	<p>Risoluzione del Consiglio di Stato che conferisce alla CTM il compito di elaborazione dello <u>studio preliminare</u> del PTM, tramite il conferimento di un mandato esterno.</p>

## 3. STRUTTURA E ORGANIZZAZIONE DELLA COMMISSIONE REGIONALE<sup>2</sup> DEI TRASPORTI (CTM)

In conformità con la nuova Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997 l'elaborazione del Piano regionale dei trasporti può essere demandata ad una Commissione regionale dei trasporti.

Sulla base di trattative intercorse prima dell'entrata in vigore della citata legge, i comuni del comprensorio regionale del Mendrisiotto e Basso Ceresio si sono costituiti in:

- **Assemblea dei settori di traffico**<sup>3</sup>:

composta da 1 rappresentante per ogni Comune, scelto tra i membri del Municipio e da 1 rappresentante della Regione Valle di Muggio. Essa si costituisce di regola entro i due mesi dal rinnovo dei poteri Comunali. Il suo ruolo è di:

- nominare il proprio presidente
- designare i rappresentanti dei Comuni nella Commissione regionale dei trasporti (il Consiglio direttivo della Regione nomina i membri di sua competenza nella Commissione dei trasporti);
- individuare i problemi concernenti i trasporti dei diversi settori e proporre le priorità degli interventi;

<sup>2</sup> Con la nuova Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto "intercomunale" è sostituito da "regionale"

<sup>3</sup> Convenzione per l'istituzione di una commissione intercomunale dei trasporti del Mendrisiotto, art.5.

- esaminare i rapporti concernenti i lavori della Commissione dei trasporti;
- provvedere al consolidamento delle proposte della Commissione dei trasporti presso i Municipi dei Comuni membri.

- **Commissione regionale dei Trasporti**<sup>4</sup>

designata dall'Assemblea e composta da **11 membri** appartenenti a quest'ultima in ragione di 5 rappresentanti del settore Centro e di 2 rappresentanti per i settori Frontiera ovest, Ceresio sud e per la Regione Valle di Muggio .

Essa si costituisce entro tre mesi dal rinnovo dei poteri comunali e si occupa di<sup>5</sup>:

- nominare il proprio presidente (e vicepresidente);
- individuare i problemi, stabilire le priorità e allestire un programma di lavoro e relativo preventivo, secondo modalità e procedure proprie;
- proporre all'Autorità cantonale la formazione di uno o più gruppi tecnici composti:
  - da operatori incaricati di elaborare gli studi pianificatori necessari;
  - da rappresentanti dei servizi cantonali competenti dell'Amministrazione cantonale, della Confederazione, dei Comuni, delle Regioni e delle imprese di trasporto;
- coordinare e controllare l'avanzamento dei lavori degli operatori;
- verificare la fattibilità delle proposte elaborate, ricercando l'adesione dei Comuni e del Cantone e consultando Enti e Associazioni;
- elaborare i preventivi e i consuntivi per le spese di funzionamento della Commissione e trasmetterli ai singoli Comuni per esame e approvazione;
- curare e coordinare l'informazione dell'opinione pubblica.

- **segretariato** della CTM, che si occupa:

- dei compiti amministrativi (redazione e distribuzione dei verbali, organizzazione delle riunioni, contabilità, contatti con Cantone, Comuni e altri Enti);
- dei compiti di consultazione e d'informazione (gestione della corrispondenza e della documentazione, della consultazione e dell'informazione, contatti con gli organi d'informazione, organizzazione della consultazione con le Autorità)
- dei compiti tecnico-finanziari (collegamento tra i vari attori del PTM, valutazione sulla priorità degli interventi e proponibilità finanziaria)
- dell'accompagnamento nell'esecuzione delle opere previste dal PTM secondo le modalità previste.

Al fine di garantire il controllo e la trasparenza della gestione finanziaria della CTB, annualmente viene effettuata la revisione dei conti da parte di uno dei Comuni aderenti alla Commissione dei trasporti del Mendrisiotto.

<sup>4</sup> Convenzione per l'istituzione di una commissione intercomunale dei trasporti del Mendrisiotto, art.6.

<sup>5</sup> Allo scopo di sgravare la CTM di alcuni oneri e di snellire la procedura di informazione e di consultazione interna è istituito un Comitato Organizzativo.

#### 4. LA RIORGANIZZAZIONE DEI TRASPORTI PUBBLICI DEL 1993

L'elaborazione del PTM avviene dopo che il settore dei trasporti pubblici è stato oggetto di una ristrutturazione a partire dal giugno del 1993. Si è trattato del primo intervento del genere nel Cantone Ticino ed ha costituito un primo banco di prova ed un'esperienza-pilota nel settore, utile anche ai fini dell'elaborazione della Legge sui trasporti pubblici, successivamente approvata dal Parlamento (4 dicembre 1994).

La succitata riorganizzazione si è fondata sulle proposte enucleate nella Concezione del trasporto pubblico nel Mendrisiotto, studio allestito dalla Scuola politecnica federale di Zurigo nel 1991/92 su mandato del Cantone.

L'intervento ha comportato un adattamento delle linee alle nuove esigenze, una ridefinizione delle fermate, la creazione di nodi orari e punti d'interscambio (coincidenze), l'introduzione dell'orario cadenzato generalizzato ed un infoltimento delle frequenze; quest'ultimo ha toccato essenzialmente i servizi dell'Autolinea Mendrisiense (AMSA), che opera nel contesto urbano. Dopo quattro anni il bilancio risulta molto positivo in termini di incremento dei viaggiatori trasportati per i servizi dell'AMSA dove si sono registrati aumenti del 26 % (linea urbana) e del 57 % (linea suburbana). Nel settore delle Autopostali per contro il livello della domanda tende a diminuire. In questo settore, sulla base dei risultati dei censimenti e dell'analisi finanziaria che si sta allestendo per ogni singola linea occorrerà adattare l'offerta alle effettive necessità ed al nuovo quadro finanziario risultante dalla revisione della Legge federale sulle ferrovie (dal 1.1.1996).

#### 5. STUDIO PRELIMINARE DEL PTM

Lo studio preliminare è stato elaborato dalla CTM tramite l'operatore designato su mandato del Dipartimento del territorio.

Sulla base degli obiettivi generali che reggono l'elaborazione dei piani dei trasporti, lo studio preliminare del PTM mirava a:

- raccogliere e ordinare gli studi e i progetti in materia di trasporti, di pianificazione territoriale e di protezione dell'ambiente eseguiti o in corso di elaborazione;
- determinare le procedure d'esecuzione del lavoro e i campi tematici principali, tenendo conto delle esigenze ambientali, territoriali e di mobilità della regione;
- definire un preventivo di costo e uno scadenziario attendibili.

##### Contenuti

Lo studio preliminare ha analizzato le seguenti componenti:

**La componente territorio** ha portato a determinare il quadro generale dell'evoluzione territoriale del Mendrisiotto nel contesto politico cantonale, tramite:

- la lettura intuitiva del territorio, le tendenze in atto, le sue relazioni interne ed esterne;
- la valutazione e l'apprezzamento dell'attuale struttura e delle sue componenti d'attrattività e dei principali conflitti esistenti;
- l'individuazione e la selezione delle aree con valenza strategica e di quelle critiche, quali elementi determinanti per lo sviluppo futuro della regione;

- l'approfondimento delle conseguenze che grandi progetti con valenza territoriale possono avere sull'assetto regionale e sulle capacità di inserimento della Regione nel contesto della Regio Insubrica.

**La componente mobilità** ha portato ad individuare le scelte strategiche in materia di politica dei trasporti sulla base degli elementi determinanti del concetto di organizzazione territoriale.

Lo studio preliminare ha permesso di:

- rilevare gli aspetti principali dei diversi vettori di mobilità;
- determinare le priorità d'azione per settore e problemi, definendo il quadro entro il quale elaborare un concetto di intervento per fasi;
- evidenziare su scala regionale i principali aspetti ambientali sulla base dei dati disponibili;
- strutturare le strategie d'intervento tra i settori trasporto/territorio/ambiente.

Nella tabella riportata nell'**allegato 2** sono elencati i principali interventi individuati dallo studio preliminare, che concorreranno al conseguimento degli obiettivi del PTM (cfr. pto 6.1).

**La componente consolidamento** ha evidenziato la necessità di elaborare un concetto di informazione, consultazione, coinvolgimento degli enti, comuni, utenti, popolazione, con lo scopo di promuovere la formazione del consenso verso le scelte fondamentali del PTM.

## 6. OBIETTIVI E CONTENUTI DEL PTM

### 6.1 Obiettivi del PTM

Il Piano regionale dei trasporti é il documento pianificatorio e programmatico che persegue il miglioramento delle condizioni di mobilità nel rispetto delle esigenze ambientali; esso considera gli obiettivi socio-economici degli enti convenzionati e mira al soddisfacimento dei bisogni di mobilità ricercando un impiego efficiente delle risorse destinate al campo dei trasporti e minimizzando gli effetti negativi sull'ambiente e sul paesaggio.

Il Piano dei trasporti del Mendrisiotto può quindi essere definito quale piano dinamico d'indirizzo e di coordinamento della politica integrata dei trasporti, elaborato e prodotto in collaborazione stretta tra Comuni e Cantone.

La sua concezione si riferisce agli obiettivi della pianificazione cantonale espressi nel Piano Direttore cantonale (PDC), con il quale interagisce unitamente

- al Piano di risanamento dell'aria;
- ai Piani regolatori comunali;
- al Piano regionale dei trasporti del Luganese;
- alla politica di risanamento fonico.

Il Piano deve fornire la prova dell'opportunità necessaria per l'allestimento :

- dell'aggiornamento tecnico del PD;
- dei piani generali dei sistemi di trasporto e delle relative infrastrutture;
- dei progetti esecutivi delle opere necessarie;
- dei progetti di regolamentazione della circolazione;
- dei mandati di prestazione per le imprese di trasporto;
- delle revisioni dei PR comunali.

Il PTM costituisce in pratica il Piano cantonale dei trasporti per il comprensorio regionale del Mendrisiotto e Basso Ceresio.

## 6.2 Contenuti del PTM

### ***Componente territorio (concetto di organizzazione territoriale)***

Il concetto di organizzazione territoriale del Mendrisiotto, tenendo conto delle caratteristiche morfologiche, ha quali obiettivi:

- la valorizzazione delle peculiarità storiche della regione, quali la residenza, il transito ed il commercio;
- lo sviluppo di nuove opportunità come il turismo, lo svago, la formazione e la cultura;
- la creazione di condizioni quadro che favoriscano l'insediamento di nuove attività qualificate, onde evitare la perdita di attrattività del settore produttivo;
- il mantenimento e la ricerca di occasioni di sviluppo del settore del terziario avanzato, anche in funzione della possibile utenza lombarda.

In questo contesto sono state individuate le aree determinanti per lo sviluppo dell'intero comprensorio, per le quali l'elaborazione definitiva delle opzioni di sviluppo territoriale sarà oggetto di approfondimento nella prima fase di studio del PTM.

### ***Componente ambiente (concetto ambientale)***

Strategie ambientali di intervento sugli impatti del traffico, efficaci e durevoli, possono essere formulate solo approfondendo le dinamiche socio-economiche (frammentazione dei bisogni e capacità di rispondere alle sfide economiche) e soprattutto le relazioni che legano la società al territorio.

Si osservano in questo senso i fenomeni di suburbanizzazione e la periurbanizzazione delle agglomerazioni urbane che sono all'origine di un tasso importante della domanda odierna di mobilità. Essi evidenziano i limiti di attrattività delle attuali strutture insediative (degrado urbanistico, anonimato e pericolo di segregazione sociale, indifferenza localizzativa delle varie attività).

Le risposte a questi problemi non possono essere limitate ad apporti di tipo tecnico, ma devono essere correlate:

- con politiche imprenditoriali, elaborate a scala nazionale e/o cantonale, suscettibili di rispondere alle sfide dell'innovazione tecnologica;

- con condizioni quadro, definite a scala locale, per un ripensamento della città (intesa come agglomerazione diffusa);
- con l'elaborazione di un modello di evoluzione ambientale per il rispetto delle Ordinanze.

### ***Componente mobilità (concetto dei trasporti e del traffico)***

L'applicazione del concetto ambientale influenza in modo rilevante l'impostazione del concetto della mobilità, imponendo particolare rilevanza:

- alla concentrazione dei flussi su poche arterie con condizioni ottimali di funzionalità;
- alla liberazione dal traffico di transito dei quartieri e delle aree residenziali;
- alla pedonalizzazione delle aree urbane centrali;
- all'applicazione di una nuova politica intercomunale dei posteggi;
- al miglioramento della ripartizione modale dei trasporti a favore del mezzo pubblico e del traffico lento;
- alla realizzazione di interventi di moderazione del traffico urbanisticamente qualificati.

L'applicazione concreta dei concetti enunciati - a livello regionale - significa:

- *in generale:*
  - migliorare la sicurezza per i pedoni, i ciclisti e gli automobilisti;
  - alleviare la pressione sull'ambiente;
- *per il traffico pubblico:*
  - migliorare il sistema dei trasporti pubblici (orari, frequenze, velocità commerciali, ecc);
  - mantenere i collegamenti ferroviari internazionali diretti;
  - migliorare i trasporti pubblici transfrontalieri;
  - favorire il trasporto aziendale collettivo;
- *per il traffico privato:*
  - convogliare sulla A2 e sulla A394 i principali flussi di traffico:
    - da e verso i poli regionali e le aree strategiche interne,
    - con origine e/o destinazione esterna al Mendrisiotto;
  - contenere il traffico pesante di transito (sulla rete locale);
  - estendere il progetto VEL;
- *per la moderazione e il traffico lento:*
  - moderare il traffico di transito nelle aree residenziali;
  - realizzare una rete ciclabile e pedonale regionale, sicura ed attrattiva.

### ***Componente consolidamento (concetto di comunicazione, di informazione e di consultazione)***

L'esperienza ed i problemi sul tappeto mostrano quanto importante sia divenuta l'informazione ed il coinvolgimento dei diversi attori nell'allestimento e nell'attuazione delle misure di gestione della mobilità.

La CTM intende curare l'informazione in modo speciale. Lo studio del PTM sarà accompagnato da un concetto di informazione, di consultazione e di coinvolgimento degli Enti interessati (in particolare dei Comuni), degli attori economici e della popolazione della regione, allo scopo di:

- promuovere la ricerca del più elevato e duraturo consenso possibile;
- portare alla condivisione degli indirizzi, delle scelte e delle proposte fondamentali del piano e quindi anche un comportamento coerente dei gruppi e dei singoli.

Il PTM sarà oggetto di una o più consultazioni intese a verificare come il progetto sia stato recepito ad individuare i punti di resistenza o di incomprendimento. In questo ambito si prevede di coinvolgere nella consultazione segnatamente le organizzazioni attive a livello regionale nel campo del traffico, dei trasporti e della protezione dell'ambiente.

L'informazione utilizza gli strumenti della comunicazione per facilitare la comprensione degli obiettivi e delle proposte del PTM. Essa raccoglie le risultanze della consultazione e le trasforma in proposte operative per una campagna di informazione mirata.

La definizione di questa strategia e quindi questo sforzo di informazione rientrano soprattutto nelle competenze finanziarie della Commissione.

### ***Piano di Pronto Intervento (PPI)***

Il PPI comprende opere di modesta entità di interesse locale e compatibili con gli obiettivi del PTM; essi possono portare benefici puntuali immediati. Per questo motivo, la loro realizzazione può essere anticipata rispetto a quella delle opere principali del PTM stesso.

La sua attuazione consente di:

- evitare il sovraccarico (con opere e oneri finanziari) delle fasi comprendenti le realizzazioni più importanti;
- usufruire a cortissimo termine dei vantaggi offerti dalla pianificazione coordinata.

Le opere sono indirizzate in particolare:

- al miglioramento delle condizioni generali di sicurezza;
- ad una migliore integrazione del sistema dei trasporti pubblici nella struttura globale dei trasporti e della mobilità.

## 7. ORGANIZZAZIONE E TEMPI

Per garantire una risposta efficace ai problemi menzionati, il Piano dei trasporti deve ricercare soluzioni attuabili in tempi relativamente brevi. Di conseguenza:

- a) l'elaborazione e l'approvazione del piano devono essere concluse nel lasso di tempo di 2 anni e mezzo dall'avvio dei lavori;
- b) in tempi ristretti si dovranno :
  - definire le scelte principali del piano in modo da avviare tempestivamente i contatti per l'avvio dell'iter amministrativo relativo alla loro realizzazione (ca. 5 anni);
  - predisporre i principali interventi atti a risanare i disagi segnalati; questi interventi possono essere sia parti ridotte del progetto globale immaginato per il PTM (tasselli), sia operazioni a carattere provvisorio in attesa della realizzazione delle opere previste dal PTM;
- c) le proposte complessive del piano si estendono su un periodo di 15/20 anni;
- d) le proposte e le intenzioni di lungo periodo, la cui impostazione travalica i limiti temporali del PTM, verranno soltanto delineate in termini generali.

La Commissione assume un ruolo fondamentale; essa é responsabile della conduzione dei lavori del PTM ed é l'istanza politica che lo trasmette al Consiglio di Stato.

Il compito e la responsabilità dell'elaborazione del PTM é affidato ad un operatore esterno che assume la funzione di Capoprogetto. Si ritiene tuttavia opportuno far capo nella maggior misura possibile alle esperienze accumulate da specialisti che già hanno operato ed operano tuttora nella Regione. Il Capoprogetto potrà affidare loro, secondo i bisogni, mandati specifici su componenti del Piano.

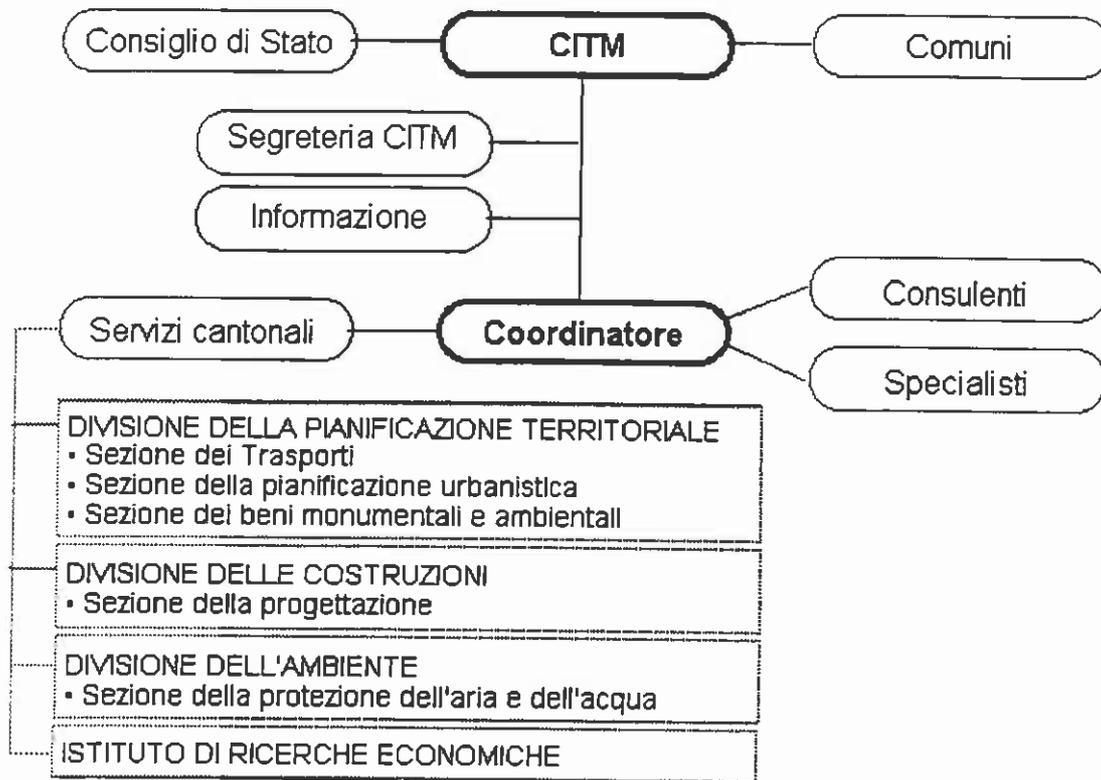
Nella elaborazione del PTM potranno quindi essere coinvolti operatori specialisti per i seguenti settori di studio:

- traffico pubblico;
- traffico privato;
- traffico lento e moderazione;
- esame effetti ambientali;
- informazione.

La **Figura 2** a pagina seguente sintetizza il quadro organizzativo entro il quale si collocano i principali attori.

Figura 2

## Organigramma operativo del PTM

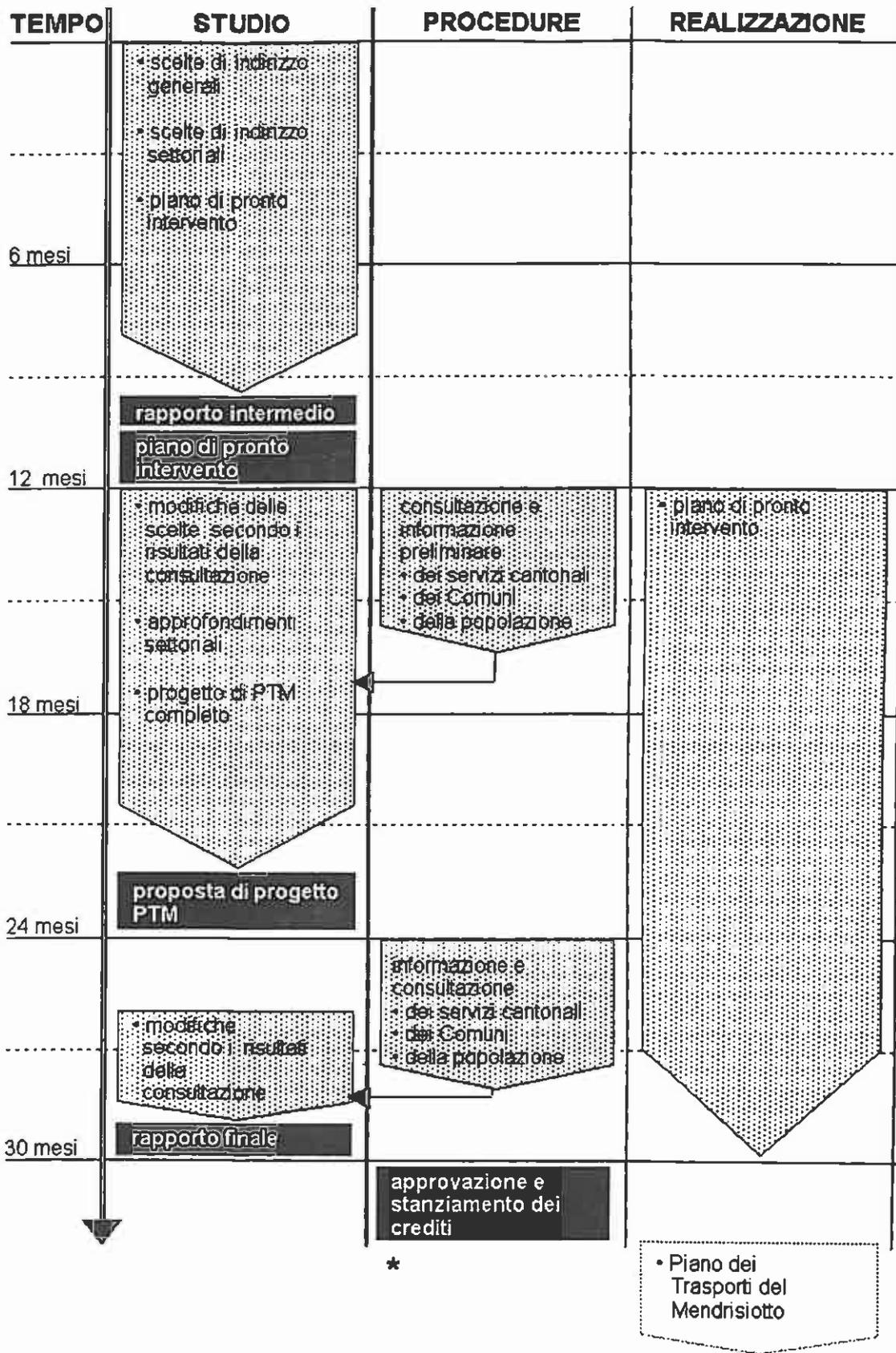


Il Capoprogetto (**coordinatore**) si occupa dell'organizzazione e della gestione dell'intero progetto con funzione di tramite tra gli attori istituzionali e gli operatori tecnici.

I suoi compiti contemplano:

- la parte progettuale vera e propria:
  - impostazione generale e indirizzi del progetto,
  - elaborazione del concetto territoriale e delle direttive di accompagnamento urbanistico delle scelte infrastrutturali;
  - eventuali consulenze su temi specifici, analisi di fattibilità, ecc.
- la parte organizzativa:
  - gestione amministrativa generale del progetto (compreso monitoraggio dei tempi e dei costi).
  - organizzazione e programmazione del lavoro;
  - direzione e coordinamento degli specialisti e dei gruppi di lavoro;
  - sintesi dei risultati degli studi settoriali;
  - valutazione e proposte per la presa di decisione sulle scelte di intervento e delle priorità.

Dall'attribuzione del mandato d'esecuzione del PTM, si possono prevedere i seguenti tempi di allestimento.



\* Crediti di progettazione ed eventualmente di realizzazione

## Preventivo dei costi del PTM

No.	Componente di studio	Quota in %	Costo in Fr.
1	Parte generale e coordinamento	18%	205'000 -
2	Concetto territoriale	7%	80'000.-
3	Traffico pubblico	9%	100'000 -
4	Traffico privato	19%	210'000.-
5	Traffico lento e moderazione	9%	100'000.-
6	Ambiente	8%	85'000 -
7	Piano di pronto intervento	5%	60'000 -
8	Informazione <sup>6</sup>	4%	50'000 -
9	Redazione e sintesi (documenti ufficiali)	6%	70'000 -
10	Spese di riproduzione, trasferte, ecc.	3%	33'000.-
11	Approfondimenti puntuali ed elaborazione di casi esemplificativi <sup>7</sup>	12%	135'000.-
	<b>TOTALE PARZIALE (senza IVA)</b>	<b>100%</b>	<b>1'128'000.-</b>
	IVA (6.5%)		73'000.-
	<b>TOTALE (con IVA)</b>		<b>1'201'000.-</b>

Per completezza ed in base al principio finanziario dell'unità di materia, all'importo indicato vanno aggiunti i fr. 99'000.- stanziati dal Consiglio di Stato per l'elaborazione del rapporto preliminare (cfr. punto 5.). Questo rapporto è stato approvato dalla CTM e dall'Assemblea dei Comuni il 4 giugno 1997 ed è la base essenziale per la preparazione del presente Messaggio.

### 9. APPROVAZIONE ED ATTUAZIONE DEL PTM

La procedura di approvazione, partecipazione e adozione del Piano regionale dei trasporti è definita nella nuova Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, del 12 marzo 1997 (art. 5 a 8).

Dopo l'elaborazione e la consultazione dei Comuni ed enti interessati, curati dalla Commissione regionale dei trasporti con l'accompagnamento e coordinamento interregionale da parte del Dipartimento del territorio, il PTM viene adottato dal Consiglio di Stato che ne integra le componenti che si configurano quali attività con incidenza territoriale (cfr. LPT, OPT, LALPT) nel Piano direttore cantonale.

<sup>6</sup> Quotaparte cantonale su una ripartizione tra Cantone e Comuni pari al 50% dei costi totali.  
<sup>7</sup> Riserva a disposizione del Consiglio di Stato per esigenze di approfondimento particolari

## 8. FINANZIAMENTO

Il finanziamento e la ripartizione dei costi é definita nell'ambito della nuova Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, del 12 marzo 1997.

Gli oneri derivanti dall'elaborazione del Piano regionale dei trasporti constano di due componenti:

- le spese di funzionamento, e
- le spese per gli studi di base indispensabili per l'allestimento definitivo del PTM

Le spese di funzionamento comprendono gli oneri derivanti dalle mansioni amministrative inerenti il disbrigo dei compiti svolti dalla Commissione quali: segretariato, indennità commissari, consultazioni, informazioni alla popolazione, ecc.

Essi sono a carico dei Comuni contraenti e sono ripartiti in base alla popolazione residente.

La Regione Valle di Muggio é esonerata dalla partecipazione in quanto vi é già la partecipazione di tutti i Comuni della Valle.

Gli oneri per gli studi di base indispensabili e l'allestimento del Piano regionale dei trasporti consistono negli onorari e spese connesse al mandato di studio vero e proprio al (capoprogetto-coordinatore ed operatori specialisti). Questi oneri sono assunti interamente dallo Stato.

### **Preventivo dei costi per l'elaborazione del PTM**

La valutazione dei costi e dei tempi complessivi per l'elaborazione del PTM si basa sulle conclusioni del mandato preliminare descritto al punto 5. del presente Messaggio, approvato dopo discussione dal Dipartimento del territorio. Essa non può però sottrarsi ad un margine di incertezza, dovuto alla natura estremamente complessa del lavoro promosso, ragione per cui si é inserita una riserva per imprevisti e soprattutto per approfondimenti di problematiche puntuali che si rivelassero indispensabili per consolidare il Piano o per assicurare il consenso.

Il preventivo di costo per l'elaborazione del PTM si basa quindi:

- sulle scelte di impostazione proposte nello studio preliminare,
- sul metodo e sull'organizzazione di lavoro indicate nel presente Messaggio.

Esso comprende l'elaborazione del PTM da trasmettere al Consiglio di Stato, circa due anni dopo l'inizio dei lavori (presumibilmente alla fine del 1999).

I costi preventivati ammontano a 1,201 milioni di franchi, la cui suddivisione é riportata nella tabella seguente.

## 10. LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

Il credito richiesto con il presente Messaggio rientra nel Piano finanziario 1996-1999 nel settore 600 "Mobilità" alla voce 630.30.110.

Quanto previsto nell'ambito del coordinamento e conduzione di studi del PTM non ha alcuna incidenza sull'effettivo del personale dello Stato.

Le ripercussioni finanziarie sui Comuni sono limitate alle spese amministrative della Commissione regionale dei trasporti; in base alle esperienze di Locarnese, Luganese e Bellinzonese esse ammontano a circa 1.-/ 2.- franchi per abitante e per anno.

## 11. CONCLUSIONI

Con il credito richiesto si può dare avvio agli studi relativi al Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio demandati alla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CTM), già operante dal dicembre 1995.

Dopo le positive esperienze del Luganese (PTL), Locarnese-Vallemaggia (PTLVM), piani già approvati, e del Bellinzonese (PTB), in fase di elaborazione, verrebbe così ulteriormente esteso il campo operativo delle Commissioni regionali dei trasporti e si creerebbero le basi tecniche e politiche per interventi coordinati e mirati a favore della mobilità nel rispetto degli obiettivi di risanamento ambientale.

Sulla base di quanto esposto, invitiamo il Gran Consiglio a votare il credito di fr. 1'300'000.- per l'elaborazione del PTM.

Vogliate gradire, onorevole signor Presidente, onorevoli signore e signori Consiglieri, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, G. Buffi

p.o. Il Cancelliere, G. Gianella

### Allegati:

- Allegato 1* - *Comprensorio e settori operativi della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto*
- *Lista dei Comuni e rispettivi rappresentanti nell'Assemblea dei Comuni e nella CTM*

*Allegato 2* *Principali interventi PTM scaturiti dallo studio preliminare (elenco provvisorio)*

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente lo stanziamento di un credito per l'elaborazione del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM)**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino

- visto il messaggio 15 luglio 1997 no. 4668 del Consiglio di Stato,
- richiamata la Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, del 12 marzo 1997;

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

### **Articolo 1**

È stanziato un credito di franchi 1'300'000.- per l'elaborazione del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, di cui lo studio preliminare è parte integrante.

### **Articolo 2**

Il credito verrà iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio.

### **Articolo 3**

Il credito di cui all'articolo 1 verrà aggiornato secondo gli aumenti intervenuti sulla base degli adattamenti delle tariffe SIA approvati dal Consiglio di Stato, conformemente ai disposti dell'articolo 25 della Legge sulla gestione finanziaria.

### **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 del Cantone Ticino ed entra immediatamente in vigore.

# COMPRESORIO E SETTORI OPERATIVI DELLA COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL MENDRISIOTTO



**Membri dell'Assemblea CTM per il periodo 1996-2000**

(1 delegato per Comune)

**1. Settore Ceresio sud**

- |                   |                      |
|-------------------|----------------------|
| • BISSONE         | Renzo Lombardini     |
| • AROGNO          | Eva Collenberg       |
| • ROVIO           | Fausto Valsangiacomo |
| • MELANO          | Luca Galfetti        |
| • MAROGGIA        | Jean-Claude Binaghi  |
| • CAPOLAGO        | Raffaele Bortolotti  |
| • RIVA SAN VITALE | Giacomo Sulmoni      |
| • BRUSINO ARSIZIO | Quirico Pisottu      |

**2. Settore Valle di Muggio**

- |                           |  |
|---------------------------|--|
| • CABBIO                  | <i>non ha aderito alla convenzione</i> |
| • CASTEL SAN PIETRO       | Marco Bergomi                          |
| • CANEGGIO                | Gianni Arrigo                          |
| • MONTE                   | Carlo Petraglio                        |
| • BRUZELLA                | Michele Gaffuri                        |
| • CASIMA                  | Pio Piotti jr.                         |
| • MUGGIO                  | Athos Fontana                          |
| • MORBIO SUPERIORE        | Loris Rigamonti                        |
| • SAGNO                   | Pier Giorgio Giannoni                  |
| • REGIONE VALLE DI MUGGIO | Pio Piotti jr e Loris Rigamonti        |

**3. Settore Frontiera ovest**

- |              |                      |
|--------------|----------------------|
| • MERIDE     | Pierluca Albisetti   |
| • ARZO       | Roberto Corsenca     |
| • TREMONA    | Marco Torti          |
| • LIGORNETTO | Fernando Caimi       |
| • STABIO     | Sandro Mombelli      |
| • RANCATE    | Mario Rusca          |
| • BESAZIO    | Pierfranco Regazzoni |

**4. Settore Centro**

- |                    |                      |
|--------------------|----------------------|
| • MENDRISIO        | Luca Beretta Piccoli |
| • COLDRERIO        | Luigi Gaffuri        |
| • SALORINO         | Pietro Gianolli      |
| • GENESTRERIO      | Katya Cometta        |
| • NOVAZZANO        | Sergio Bernasconi    |
| • CHIASSO          | Ettore Cavadini      |
| • BALERNA          | Antonio Soldini      |
| • VACALLO          | Giorgio Figini       |
| • MORBIO INFERIORE | Costantino Biaggi    |

**Membri della CTM per il periodo 1996-2000**

(designati dall'Assemblea)

**Settore Ceresio sud**

Eva Collenberg (Arogno)  
Luca Galfetti (Melano)

**Settore Valle di Muggio**

Pio Piotti jr (Casima)  
Loris Rigamonti (Morbio Superiore)

**Settore Frontiera ovest**

Sandro Mombelli (Stabio)  
Mario Rusca (Rancate)

**Settore Centro**

Luca Beretta Piccoli (Mendrisio)  
Luigi Gaffuri (Coldrerio)  
Sergio Bernasconi (Novazzano)  
Ettore Cavadini (Chiasso)  
Antonio Soldini (Balerna)

*Presidente*

Luca Beretta Piccoli

*Vicepresidente*

Antonio Soldini

*Segretariato*

Romano)

Ufficio Tecnico comunale di Mendrisio (arch. P.

**Coordinazione**

*Operatore*

*Collaboratore*

Studi Associati SA, Lugano

arch. Marco Krähenbühl

arch. Paolo Della Bruna

**PRINCIPALI INTERVENTI PTM SCATURITI DALLO STUDIO PRELIMINARE  
(ELENCO PROVVISORIO)**

Miglioramento generale del sistema dei trasporti pubblici						
INTERVENTO	compito settoriale	settore	oss.	grado di coordinamento	compe- tenza	
A	Concetto per una stazione unica Chiasso-Como	t. pubblico	Centro		III	CH-Ti-Co-AT-Lo-Do
B	Realizzazione della linea ferroviaria Mendrisio-Varese	t. pubblico	Centro Frontiera ovest	progetto di grande massima	II	Ti-Lo-AT
C	Riorganizzazione del nodo di Interscambio presso la stazione FFS viaggiatori di Chiasso, comprendente P+R e il nuovo terminale bus	t. pubblico t. privato t. lento	Centro	vedi PR Chiasso	I	Ti-Co-AT
D	Riorganizzazione del nodo di interscambio presso la stazione FFS di Mendrisio, con P+R	t. pubblico t. privato t. lento	Centro	vedi PR Mendrisio	I	Ti-Co-AT
E	Potenziamento dell'area di interscambio P+R delle stazioni di: - Maroggia - Capolago - Balerna (solo P+R)	t. pubblico t. privato t. lento	Centro Ceresio sud		I	Ti-Co-AT
F	a) realizzazione dell'anello Chiasso-Vacallo-Morbio Superiore-Castel S. Pietro-Mendrisio-Novazzano-Chiasso	t. pubblico	Centro		II	AT
	b) messa in atto di un collegamento separato per l'alta Valle di Muggio		Valle di Muggio		II	AT
G	Miglioramento del servizio tra Seseglio, Pedrinatte e la stazione di Chiasso (anello)	t. pubblico	Centro		I	AT
H	Adeguamento dei mezzi al calibro stradale (nelle zone montane)	t. pubblico	Valle di Muggio Ceresio sud		III	AT
I	Studio per l'uso del battello quale complemento al trasporto collettivo su rotaia e su gomma	t. pubblico	Ceresio sud		III	AT-Lo

**LEGENDA**

**GRADO DI COORDINAMENTO**

- I progetto esistente / procedura di realizzazione 1-3 anni
- II studio di fattibilità / procedura di realizzazione 3-5 anni
- III nessun progetto / procedura di realizzazione oltre 5 anni

**COMPETENZA**

- CH Confederazione (incl. dogane)
- Ti Cantone
- Co Comuni
- Lo Regione Lombardia
- Do Dogane italiane
- AT aziende di trasporto

Mantenimento dei collegamenti ferroviari internazionali diretti						
INTERVENTO	compito settoriale	settore	oss.	grado di coordinamento	competenza	
A	Concetto per una stazione unica Chiasso-Como (futura stazione AlpTransit)	t. pubblico	tutti	vedi 1.A	III	vedi 1.A
B	Mantenimento delle fermate dei treni IC/EC a Chiasso	t. pubblico	tutti	orario 1998	I	TI-AT

Realizzazione di un concetto regionale di orario						
INTERVENTO	compito settoriale	settore	oss.	grado di coordinamento	competenza	
A	Mantenimento delle fermate dei treni IC/EC a Chiasso	t. pubblico	tutti	vedi. 2.B	I	CH-TI-Co-AT-Lo-Do
B	Miglioramento delle coincidenze bus/bus e bus/ferrovia	t. pubblico	tutti	progetto d'orario	I	AT
C	Miglioramento delle coincidenze per i pendolari e per gli scolari (in particolare dei Comuni periferici)	t. pubblico	tutti	progetto d'orario	I	AT

Miglioramento dei trasporti pubblici transfrontalieri						
INTERVENTO	compito settoriale	settore	oss.	grado di coordinamento	competenza	
A	Realizzazione della linea ferroviaria Mendrisio-Varese	t. pubblico	Centro Frontiera ovest	vedi 1.B	II	Ti-Lo-AT
B	Concetto per le relazioni con il PTL e con Campione d'Italia	t. pubblico	Ceresio sud	vedi PTL	I	AT-Lo
C	Potenziamento del servizio autobus Lugano-Varese (con migliori coincidenze al Gaggiolo)	t. pubblico	tutti		I	AT-Lo
D	Potenziamento del servizio pubblico (strada/ferrovia) tra il Comasco, il Mendrisiotto ed ev. Lugano	t. pubblico	tutti		II	AT-Lo

Favorire il trasporto aziendale collettivo						
INTERVENTO	compito settoriale	settore	oss.	grado di coordinamento	competenza	
A	Studio specifico	t. pubblico t. privato	tutti		III	privati
B	Gestione dei posteggi a lunga durata	t. privato	tutti		III	Co

### LEGENDA

#### GRADO DI COORDINAMENTO

- I progetto esistente / procedura di realizzazione 1-3 anni
- II studio di fattibilità / procedura di realizzazione 3-5 anni
- III nessun progetto / procedura di realizzazione oltre 5 anni

#### COMPETENZA

- CH Confederazione (incl.dogane)
- TI Cantone
- Co Comuni
- Lo Regione Lombardia
- Do Dogane italiane

Convogliare i principali flussi di traffico sulla A2 e sulla A394						
Ridurre il traffico pesante di transito sulla rete locale						
INTERVENTO	compito settoriale	settore	oss.	grado di coordinamento	competenza	
A	Completazione della superstrada A394 Stabio Est-Gaggiolo	t. privato	Frontiera ovest	progetto generale	I	CH-Ti
B	Ristrutturazione dello svincolo autostradale di Mendrisio con l'allacciamento diretto della A394 alla A2	t. privato	tutti	zona di pianificazione	III	CH-Ti
C	a) Realizzazione della strada industriale Mendrisio-Rancate-Riva	t. privato	Centro Ceresio sud	piano generale	I	Ti-Co
	b) Allacciamento diretto della strada industriale allo svincolo di Mendrisio		Frontiera ovest	PR Mendrisio e Rancate	III	CH-Ti
D	Completazione dei raccordi ferroviari alle zone industriali di Stabio	t. privato	Frontiera ovest		II	AT-Co
E	Allacciamento diretto del Pian Faloppia alla A2	t. privato	Centro	PP Pian Faloppia	I	CH-Ti-Co
F	Collegamento diretto del Pian Faloppia al valico di Ponte Faloppia	t. privato	Centro		III	CH-Ti
G	Misure di limitazione del traffico pesante di transito tra Brusata e il Pian Faloppia	moderaz. t. privato	Centro	PR Novazzano	I	Ti-Co
H	Declassamento del valico di Novazzano-Marcetto	t. privato	Centro		I	CH-Do
K	Potenziamento della dogana commerciale di Brusata	t. privato	Centro		I	CH-Do
I	Potenziamento della dogana commerciale del Gaggiolo	t. privato	Frontiera ovest		I	CH-Do
L	Declassamento della dogana di S.Pietro di Stabio	t. privato	Frontiera ovest		I	CH-Do
M	Realizzazione del collegamento Montagna-A394 (bretella Rancate)	t. privato	Frontiera ovest	piano generale	I	Ti
N	Riduzione del traffico pesante nel centro di Mendrisio	moderaz. t. privato	Centro		III	Ti-Co

### LEGENDA

#### GRADO DI COORDINAMENTO

- I progetto esistente / procedura di realizzazione 1-3 anni
- II studio di fattibilità / procedura di realizzazione 3-5 anni
- III nessun progetto / procedura di realizzazione oltre 5 anni

#### COMPETENZA

- CH Confederazione (incl.dogane)
- Ti Cantone
- Co Comuni
- Lo Regione Lombardia
- Do Dogane italiane
- AT aziende di trasporto

**Moderazione e riduzione del traffico di transito nelle aree residenziali particolarmente esposte**

	INTERVENTO	compito settoriale	settore	oss.	grado di coordinamento	competenza
A	Moderazione del traffico sulle tratte Balerna-Coldrerio, Coldrerio-Novazzano-Genestrerio-Novazzano-Chiasso	moderaz.	Centro		I/II	Ti-Co
B	Verifica dell'opportunità della circonvallazione sud di Mendrisio (S.Apollonia)	t. privato	Centro		III	Ti-Co
C	Semi-pedonalizzazione del centro di Chiasso	moderaz. t. lento	Centro	PR Chiasso	I	Co
D	Realizzazione del collegamento Montagna-A394 (bretella Rancate)	t. privato	Frontiera ovest	piano generale	I	Ti
E	Moderazione del traffico tra Maroggia e Melano	moderaz.	Ceresio sud		I	Ti-Co
F	Declassamento del valico di Novazzano-Marcetto	t. privato	Centro	vedi 6.H	I	CH-Do
G	Declassamento della dogana di S.Pietro di Stabio	t. privato	Frontiera ovest	vedi 6.L	I	CH-Do

**Realizzazione di una rete ciclabile e di percorsi pedonali regionali**

	INTERVENTO	compito settoriale	settore	oss.	grado di coordinamento	competenza
A	Passeggiata a lago Riva S.Vitale-Bissone (cfr. PD e progetto ETM)	t. lento	Ceresio sud	PD progetto ETM	III	Ti-Co
B	Collegamento ciclabile Bissone-Mendrisio-Coldrerio-Novazzano-Balerna-Chiasso	t. lento	Centro		I / III	Ti-Co
C	Semi-pedonalizzazione del centro di Chiasso	moderaz. t. lento	Centro	cfr. 7.C	I	Co
D	Realizzazione della pista ciclabile Mendrisio-Capolago-Riva S.Vitale	t. lento	Centro	progetto generale	II	Ti-Co
E	Realizzazione di collegamenti attrattivi della stazione di Mendrisio da Rancate, Genestrerio, Ligornetto e Stabio	t. lento	Centro Frontiera ovest		II	Ti-Co

**Miglioramento della qualità ambientale (interventi specifici)**

	INTERVENTO	compito settoriale	settore	oss.	grado di coordinamento	competenza
A	Estensione del progetto VEL	specifico			I	VEL
B	Risanamento fonico della strada cantonale tra Capolago e Melano (pavimentazione)	t. privato	Ceresio sud		II	Ti-Co

**LEGENDA**

**GRADO DI COORDINAMENTO**

- I progetto esistente / procedura di realizzazione 1-3 anni
- II studio di fattibilità / procedura di realizzazione 3-5 anni
- III nessun progetto / procedura di realizzazione oltre 5 anni

**COMPETENZA**

- CH Confederazione (incl.dogane)
- TI Cantone
- Co Comuni
- Do Dogane italiane

Miglioramenti puntuali della sicurezza stradale e della viabilità					
INTERVENTO	compito settoriale	settore	oss.	grado di coordinamento	compe- tenza
A Miglioramento della sicurezza per i pedoni e i ciclisti lungo il tratto Riva S.Vitale-Brusino Arsizio	moderazione t. lento	Ceresio sud		II	Ti-Co
B Miglioramento degli imbocchi delle strade verso Arogno (a Maroggia) e Rovio (a Melano)	t. privato moderaz.	Ceresio sud	progetto di massima	I	Ti
C Miglioramento della viabilità nel nucleo di Morbio Superiore	t. privato	Valle di Muggio		II	Ti-Co
D Studio di un collegamento funzionale tra le due sponde della Valle di Muggio	t. privato	Valle di Muggio		III	Ti

## LEGENDA

### GRADO DI COORDINAMENTO

- I progetto esistente / procedura di realizzazione 1-3 anni
- II studio di fattibilità / procedura di realizzazione 3-5 anni
- III nessun progetto / procedura di realizzazione oltre 5 anni

### COMPETENZA

- CH Confederazione (Incl.dogane)
- TI Cantone
- Co Comuni
- Lo Regione Lombardia
- Do Dogane italiane
- AT aziende di trasporto