



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Programma traffico d'agglomerato

14.09.2018

Programma d'agglomerato Mendrisiotto 3a generazione Rapporto d'esame della Confederazione

N. registrazione/dossier: 223.1-03-13/2/4/17

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

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Maria Lezzi
Direttrice

Ulrich Seewer
Vicedirettore

Indice

1	Oggetto, obiettivi e scopo dell'esame; procedura	4
1.1	Oggetto dell'esame	4
1.2	Obiettivi e scopo dell'esame	4
1.3	Procedura d'esame	5
2	Valutazione globale e contributo federale	6
3	Esame dei requisiti di base	9
4	Valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato	12
4.1	Benefici: valutazione in funzione dei criteri di efficacia	13
4.2	Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici)	16
5	Esame dell'ordine di priorità delle misure	18
5.1	Adeguamento delle misure in base alle istruzioni del DATEC	18
5.2	Misure non cofinanziate	20
5.2.1	Misure non cofinanziabili dalla Confederazione	20
5.2.2	Misure non rilevanti per il programma	22
5.3	Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione	22
5.4	Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione	23
5.5	Liste A, B e C* dopo l'esame dell'ordine di priorità	23
6	Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali	24
6.1	Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione	24
6.1.1	In generale	24
6.1.2	Misure infrastrutturali di priorità A o B con possibili conflitti in ambito ambientale secondo l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)	24
6.2	Conformità delle misure infrastrutturali di priorità A o B con i piani direttori cantonali	24
6.3	Riserva a fronte di contenuti del piano direttore cantonale non ancora stabiliti in via definitiva	25
7	Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato	26
	ALLEGATO 1	27

1 Oggetto, obiettivi e scopo dell'esame; procedura

1.1 Oggetto dell'esame

L'oggetto dell'esame è il programma d'agglomerato **Mendrisiotto** suddiviso in:

- PAM3, Programma d'agglomerato Mendrisiotto di terza generazione, Rapporto esplicativo finale (compreso il rapporto sull'attuazione), 31 ottobre 2016
- PAM3, Programma d'agglomerato Mendrisiotto di terza generazione, Schede sulle misure, 31 ottobre 2016
- PAM3, Programma d'agglomerato Mendrisiotto di terza generazione, Carte tematiche, 31 ottobre 2016

Il programma d'agglomerato è stato presentato per esame alla Confederazione il 14 dicembre 2016. Con l'inoltro del programma, l'ente responsabile chiede alla Confederazione, nell'ambito della legge sul fondo infrastrutturale e della legge federale del 30 settembre 2017 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA)¹, il cofinanziamento delle misure infrastrutturali di trasporto definite prioritarie nel programma d'agglomerato.

1.2 Obiettivi e scopo dell'esame

L'esame ha un triplice scopo:

1. verificare se i requisiti di base sono soddisfatti;
2. stabilire l'importo dei contributi federali, sulla base
 - a) degli effetti del presente programma d'agglomerato;
 - b) dello stato di attuazione dei programmi d'agglomerato della 1a e 2a generazione, valutato sulla base del reporting sull'attuazione; quest'ultimo è da considerare parte integrante del programma d'agglomerato di 3a generazione²;
3. verificare l'ordine di priorità delle misure rispetto agli altri programmi d'agglomerato tenendo conto dei mezzi finanziari della Confederazione (analisi costi-benefici basata sui criteri di efficacia definiti dalla legge).

Su tale base verranno elaborati il messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2019 (qui di seguito «messaggio del Consiglio federale») da sottoporre alle Camere federali e le convenzioni sulle prestazioni per i programmi d'agglomerato di 3a generazione.

Nel quadro dell'elaborazione del rapporto d'esame non viene valutata la conformità ai requisiti di legge delle misure relative ai trasporti e agli insediamenti previste dai programmi d'agglomerato. Nel rapporto non ci si esprime quindi in merito alle possibilità delle singole misure di ottenere un'autorizzazione.

¹ SR 725.13

² Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione pubblicate il 16 febbraio 2015, pag. 22 punto 3.3.

1.3 Procedura d'esame

La procedura d'esame è definita nelle istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione (qui di seguito «istruzioni del DATEC») pubblicate il 16 febbraio 2015 dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC. Queste istruzioni sono state concretizzate e precisate in sede di applicazione pratica. I costi forfettari sono calcolati secondo l'articolo 3 dell'Ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2017 concernente i termini e il calcolo dei contributi per i provvedimenti nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato³. Ulteriori indicazioni in merito alla procedura e ai risultati del lavoro di esame sono riportate nel rapporto esplicativo del 14 settembre 2018.

³ OCPTA; RS 725.116.214

2 Valutazione globale e contributo federale

Il programma d'agglomerato Mendrisiotto di 3a generazione (PA) rappresenta una continuazione delle generazioni precedenti e propone un rafforzamento dello sviluppo nelle zone centrali, basato sulla rete TILO, rete strutturante dell'agglomerato. Il PA considera nella sua analisi il contesto transfrontaliero e la vicina Lombardia; fatica tuttavia a sviluppare le tappe successive delle strategie e delle misure a riguardo. Il filo conduttore tra analisi, visione, strategie settoriali e le diverse misure del PA risulta chiaro e coerente. Ciononostante, le strategie settoriali risultano un po' troppo concise e la visione multimodale proposta è attuata solo parzialmente. D'altronde, il programma fatica a proporre una visione a medio termine; sono previste infatti solo poche misure infrastrutturali nell'orizzonte temporale B.

Uno dei punti forti del programma consiste nel proseguire lo sviluppo della rete di trasporto pubblico (TP). Le misure avanzate in questo ambito rafforzano «l'effetto rete», segnatamente grazie al miglioramento delle coincidenze bus-treno e ai collegamenti transfrontalieri in bus. In relazione alla tappa 2020 della rete TILO, viene prestata particolare attenzione ai comparti delle stazioni e alla loro accessibilità. Il programma presenta inoltre una buona strategia per la rete di traffico lento (TL), tesa a migliorare in particolare gli spostamenti utilitari di pedoni e ciclisti. Per quanto riguarda i posteggi, le disposizioni cantonali («tassa di collegamento», revisione del regolamento cantonale) prevedono una prima tappa pertinente al fine di gestire l'accessibilità del trasporto individuale motorizzato (TIM) alle zone centrali e alle principali zone lavorative.

In materia di sviluppo degli insediamenti, l'agglomerato mantiene il suo obiettivo di sviluppo centripeto. Una forte densificazione è prevista negli spazi funzionali dei centri, vale a dire Chiasso e Mendrisio. Il PA mostra pure una crescita demografica importante nelle zone suburbane ben collegate alle stazioni TILO e lungo l'asse Chiasso-Mendrisio.

Un punto debole del PA è costituito dalla strategia di gestione del TIM, troppo poco concreta. Le relative misure non coprono infatti l'intero territorio e non sono sviluppate in maniera sistematica. Inoltre, non si intravede ancora una strategia chiara di accessibilità del TIM ai diversi comprensori, malgrado la gerarchizzazione della rete stradale proposta. Per quel che riguarda il traffico lento e gli spazi pubblici, rimane da sviluppare una strategia d'insieme sulla qualità degli spazi destinati ai pedoni.

In termini di sviluppo degli insediamenti, un punto debole del PA è costituito dalla mancata concretizzazione della strategia di sviluppo. Il PA, infatti, prevede solo disposizioni molto generali per assicurare lo sviluppo centripeto o per limitare la dispersione degli insediamenti. Inoltre, il PA definisce i limiti delle zone edificate solo tramite la morfologia del territorio e le linee di forza del paesaggio. Infine, nel PA i grandi generatori di traffico (GGT) e il loro sviluppo sono affrontati solo in maniera sommaria.

Le misure di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale e quelle di TL consentono di migliorare, seppure in maniera limitata, la sicurezza del traffico. Tuttavia, questo genere di misure produce il loro effetto solo in maniera circoscritta sulla sensazione di sicurezza sulle strade. La sicurezza, inoltre, non rientra in nessuna strategia specifica o sistematica.

Per quel che riguarda il paesaggio e l'ambiente, il programma propone misure paesaggistiche convincenti, in particolare per il Parco del Laveggio. Solo una debole flessione della parte modale a favore del TP e del TL risulta invece concepibile e il programma non propone nessuna soluzione per contenere il consumo di superficie.

Esaminando i programmi d'agglomerato di 3a generazione, la Confederazione considera lo stato di avanzamento dell'attuazione delle misure presentate con le generazioni precedenti nonché il reporting sull'attuazione. Le carenze registrate in uno di questi ambiti possono comportare una riduzione di uno o più punti nella valutazione dei benefici del programma. Nel caso del PA Mendrisiotto, nessuna deduzione di punti è stata effettuata. Il reporting e l'avanzamento dell'attuazione delle misure della 2a generazione sono soddisfacenti.

Dopo l'esame dell'ordine di priorità delle misure, il Programma d'agglomerato Mendrisiotto presenta costi di investimento pari a 127,96 milioni di franchi. Quest'importo comprende 31,55⁴ milioni di franchi per le misure della lista A della 2a generazione e 62,12⁵ milioni di franchi per le misure della lista A del programma d'agglomerato di 1a generazione⁶. I costi di investimento per l'agglomerato medio-grande in questione sono considerati medi.

A seconda dell'efficacia del programma (rapporto costi/benefici) si propone al Parlamento federale di applicare la seguente aliquota contributiva della Confederazione alle misure cofinanziate di 3a generazione⁷:

35%

Sulla base di questa aliquota contributiva, viene proposto alle Camere federali di sbloccare i contributi federali elencati per il cofinanziamento delle misure contemplate nella lista A riportata di seguito.

Lista A

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2016*</i>	<i>Contributo federale **</i>	<i>Contributo federale ***</i>
5250.3.003	TP 3	Velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia	4,88	4,88	1,71	
5250.3.056	-	Pacchetto TL lista A	24,86	24,83		8,69
5250.3.057	-	Pacchetto RSS lista A	3,00	3,23		1,13
Somma			32,74	32,94	1,71	9,82

Tabella 2-1 *stato dei prezzi aprile 2016 **stato dei prezzi aprile 2016 esclusi IVA e rincaro esclusi; *** stato dei prezzi aprile 2016 inclusi IVA e rincaro (cfr. allegato 1)

Altre misure rilevanti per l'efficacia del programma

Le seguenti misure sono rilevanti per la valutazione dell'efficacia del programma e di conseguenza per la determinazione dell'aliquota contributiva. Sono integrate nella convenzione sulle prestazioni.

- Misure non cofinanziabili dalla Confederazione negli ambiti trasporti e insediamenti secondo la tabelle 5-2 (cfr. capitolo 5.2.1)
- Misure della lista B secondo la tabella 5-6 (cfr. capitolo 5.5).

Le altre misure cofinanziabili dalla Confederazione secondo la tabella 5-5 (cfr. capitolo 5.3.), la cui realizzazione è prevista nell'orizzonte temporale A o B dei programmi d'agglomerato della 3a generazione, sono rilevanti per lo sviluppo dei trasporti e degli insediamenti nell'agglomerato e vengono indirettamente prese in considerazione nella valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato effettuata dalla Confederazione.

⁴ I costi di investimento A2 sono stati calcolati come segue: i costi allo stato dei prezzi 2005 secondo la convenzione sulle prestazioni della 2a generazione sono stati convertiti allo stato dei prezzi attuale detraendo i contributi che gli enti responsabili hanno rifiutato in via definitiva.

⁵ I costi di investimento A1 sono stati calcolati come segue: i costi allo stato dei prezzi 2005 secondo la convenzione sulle prestazioni della 1a generazione sono stati convertiti allo stato dei prezzi attuale detraendo i contributi che gli enti responsabili hanno rifiutato in via definitiva.

⁶ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 66 punto 4.5.2.

⁷ Le aliquote contributive per le misure della lista A, fissate nella convenzione sulle prestazioni della 1a e 2a generazione, restano invariate.

I costi e i benefici dei programmi d'agglomerato di 3a generazione rielaborati sono stati valutati tenendo conto delle misure dei programmi d'agglomerato di 1a e 2a generazione (escluse le misure di priorità B, cfr. capitolo 3.4 delle convenzioni sulle prestazioni), ma senza considerare i progetti urgenti⁸. Anche lo stato di attuazione di tali misure (già convenute in modo vincolante) è rilevante per l'efficacia del presente programma d'agglomerato della 3a generazione e quindi per la determinazione dell'aliquota contributiva.

⁸ Per i progetti urgenti relativi al traffico d'agglomerato sono stati stanziati i crediti dal fondo infrastrutturale nell'ottobre 2006 (cfr. decreto federale concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale del 4 ottobre 2006). Con l'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale nel 2008 la realizzazione di questi progetti urgenti ha potuto prendere il via.

3 Esame dei requisiti di base

Secondo le istruzioni del DATEC, il diritto del programma d'agglomerato ad essere cofinanziato dalla Confederazione sottostà a sei requisiti di base generali⁹.

Un programma d'agglomerato deve soddisfare tutti questi requisiti. Le modalità e il grado di dettaglio del programma possono tuttavia essere adattate alle peculiarità e alle dimensioni del relativo agglomerato¹⁰.

Dopo aver esaminato il programma inoltrato, la Confederazione constata che tali requisiti sono soddisfatti.

Sintesi

Il Programma d'agglomerato Mendrisiotto di 3a generazione è sostenuto da una struttura regionale dell'ente responsabile ben consolidata. Si tratta di un punto forte del programma, assieme alla linea coerente fra lo scenario auspicato, le strategie settoriali e la definizione delle misure che è ben riconoscibile grazie alla struttura del documento e ad accorgimenti formali, come per esempio i riquadri riassuntivi messi in evidenza in grigio alla fine di ogni capitolo del rapporto. Anche la cartografia in scala 1:25'000, che permette di visualizzare e localizzare le strategie, costituisce un punto forte del PA.

L'approccio transfrontaliero avrebbe tuttavia potuto essere più completo sotto vari punti di vista. In effetti, se l'analisi considera in maniera approfondita il contesto transfrontaliero, non è lo stesso per lo scenario auspicato e le strategie. Anche l'ente responsabile avrebbe potuto includere le autorità della Lombardia: in un contesto territoriale di frontiera come quello del Mendrisiotto, ciò avrebbe permesso un'elaborazione coordinata del programma d'agglomerato con effetti anche al di là dei confini nazionali. Fra tutti gli agglomerati transfrontalieri, quello del Mendrisiotto è il solo a non integrare lo spazio transfrontaliero per quanto concerne l'organizzazione e il contenuto. La Confederazione si aspetta che la collaborazione fra l'ente responsabile dell'agglomerato e l'autorità della Lombardia venga fortemente rafforzata in prospettiva dell'elaborazione di un programma d'agglomerato di quarta generazione.

Requisiti di base 1 e 2

- RB 1: garanzia di partecipazione
- RB 2: definizione di un ente responsabile

I requisiti di base 1 e 2 relativi alla garanzia di partecipazione e all'istituzione di un ente responsabile sono soddisfatti.

Punti forti:

- L'ente responsabile è organizzato in una struttura di collaborazione regionale che ha contribuito in misura determinante alla preparazione del programma d'agglomerato.
- Il Cantone e i Comuni sono stati integrati adeguatamente nel programma. Il PA è basato su una stretta collaborazione fra l'ente regionale ed il Cantone, il quale si impegna ad assicurare il coordinamento con il piano direttore cantonale (PD) e il coordinamento fra i differenti agglomerati ticinesi.
- La consultazione pubblica di un mese e mezzo e la pubblicazione online dei documenti favoriscono la qualità del programma e la partecipazione della popolazione.

⁹ Nel caso di un rapporto di esame preliminare, agli agglomerati è stato inoltrato unicamente il capitolo 3 con aggiunte specifiche.

¹⁰ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 25 punto 3.4.

Punti deboli:

- Malgrado una forte centralizzazione delle competenze e il piccolo margine di manovra dei Comuni italiani dell'agglomerato, l'ente responsabile avrebbe potuto includere maggiormente le autorità della Lombardia. Ciò avrebbe permesso un'elaborazione coordinata del programma d'agglomerato con effetti al di là delle frontiere nazionali. Ciò in un contesto dove i flussi e le relazioni fra le due parti sono particolarmente intense. Fra tutti gli agglomerati transfrontalieri, quello del Mendrisiotto è il solo a non integrare lo spazio transfrontaliero per quanto concerne l'organizzazione e il contenuto. La Confederazione si aspetta che la collaborazione fra l'ente responsabile dell'agglomerato e l'autorità della Lombardia venga fortemente rafforzata in prospettiva dell'elaborazione di un programma d'agglomerato di quarta generazione.

Requisiti di base 3, 4 e 5

- RB 3: analisi dello stato attuale e delle tendenze di sviluppo e identificazione dei punti di forza, dei punti deboli, delle opportunità, dei rischi e della necessità d'intervento
- RB 4: sviluppo in tutti gli ambiti di misure in linea con lo scenario auspicato, le strategie settoriali e la definizione delle priorità (linea coerente)
- RB 5: descrizione e motivazione delle misure prioritarie

Anche i requisiti di base 3-5 su analisi, scenario auspicato, strategie settoriali e sviluppo di misure come pure le indicazioni relative agli indicatori MOCA (valori obiettivo) sono soddisfatti.

Punti forti:

- L'analisi è effettuata seguendo la struttura «SWOT». Man mano che l'analisi prosegue, dei riquadri messi in evidenza in grigio ne riassumono i punti importanti: ciò permette di comprendere rapidamente e chiaramente gli elementi chiave relativi al territorio del Mendrisiotto.
- Il contesto transfrontaliero è ben analizzato in tutti gli ambiti, sia direttamente nel testo o negli allegati A «Coordinamento transfrontaliero negli ambiti insediamenti e paesaggio» e B «Reti dei trasporti nella Regione Lombardia».
- Lo scenario auspicato è ambizioso e prende in considerazione le correlazioni fra i vari meccanismi ad incidenza territoriale. In particolare, la definizione dei poli gerarchici urbani (Mendrisio e Chiasso) le cui relazioni definiscono un corridoio urbano centrale basato sui trasporti pubblici, di zone lavorative intensive esistenti e di altre aree a sviluppo differenziato, permette di modulare gli interventi necessari secondo il contesto.
- Nel complesso, la linea coerente fra lo scenario auspicato, le strategie settoriali e la definizione delle misure è ben riconoscibile, grazie anche alla struttura del documento e ad accorgimenti formali come i riassunti a fine capitolo.
- La descrizione dell'evoluzione del programma rispetto al PA2 è chiara e gli adattamenti del programma da una generazione all'altra sono giustificate.
- La cartografia in scala 1:25'000 permette di visualizzare e localizzare le strategie settoriali e le misure.
- La figura 5: «Tipi di misure del PA e i loro effetti territoriali» mette in evidenza in una sola pagina i possibili effetti territoriali dei diversi tipi di misure proposte dal PA a favore dello sviluppo mobilità, dello sviluppo centripeto e del freno alla dispersione degli insediamenti. Questo tipo di strumenti permette al lettore di comprendere rapidamente gli elementi chiave del programma e potrebbe quindi esser utilizzato più frequentemente.

Punti deboli:

- Lo scenario auspicato, le strategie e le misure avrebbero potuto considerare in maniera più approfondita il contesto transfrontaliero. Come per la definizione dell'ente responsabile, questo costituisce un punto debole del PA, che dovrà essere affrontato in prospettiva del programma d'agglomerato di quarta generazione.

Requisito di base 6

- RB 6: garanzia dell'attuazione e del controlling

Sull'attuazione delle misure dei programmi d'agglomerato di 1a e 2a generazione è stato fatto nel reporting sull'attuazione e anche gli aspetti formali (capitolo 6 delle istruzioni del DATEC) sono stati rispettati, anche il requisito di base 6 è dunque soddisfatto.

Punti forti:

- Il reporting dell'attuazione delle misure del PA2 è effettuato, gli eventuali ritardi sono giustificati e motivati. I margini di miglioramento sono menzionati come elementi da prendere in conto nel PA, in questo senso il reporting dell'attuazione rappresenta un elemento di base del programma.
- L'ammontare dei costi delle misure infrastrutturali è stato stimato e gli attori interessati sono esplicitati.
- Lo statuto di pianificazione regionale direttrice del PA garantisce un quadro di riferimento per l'applicazione delle misure.

Punti deboli:

- L'allestimento di un sistema di controllo dell'attuazione del PA poteva senz'altro figurare nel PA (anche in forma riassuntiva), al fine di dimostrare che il monitoraggio della realizzazione delle misure è garantito.

4 Valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato

La procedura di valutazione dell'efficacia del programma è stabilita dalle istruzioni del DATEC (in particolare i capitoli 2, 3.5 e 4.5)¹¹ e consiste nel mettere in relazione i benefici di un programma d'agglomerato con i costi che esso genera. I benefici e i costi sono calcolati tenendo conto delle dimensioni dell'agglomerato (somma del numero di abitanti e dei posti di lavoro ponderati per un fattore di 0.5) e delle sue specificità¹².

Per la valutazione dei benefici è determinante l'impatto complessivo del programma d'agglomerato, che viene valutato in base a quanto contribuisce alla realizzazione degli obiettivi di efficacia (migliore qualità del sistema dei trasporti, maggior sviluppo centripeto degli insediamenti, minor carico ambientale e minor impiego di risorse, maggior sicurezza del traffico), di cui all'articolo 17d della legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin¹³).

Nella valutazione dei benefici del programma d'agglomerato di 3a generazione si considerano le seguenti misure:

- misure della lista A del programma di agglomerato di 3a generazione secondo l'ordine di priorità della Confederazione (capitolo 2);
- misure non cofinanziabili dalla Confederazione e non infrastrutturali nei settori trasporti, insediamento e paesaggio (capitoli 5.2.1);
- misure della lista B del programma di agglomerato di 3a generazione secondo l'ordine di priorità della Confederazione (capitolo 5.5);
- misure della lista A del programma o dei programmi di agglomerato di 1a e 2a generazione che sono parte integrante della relativa convenzione sulle prestazioni (misure cofinanziabili, misure non cofinanziabili e prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato; capitolo 3.1-3.3 della convenzione sulle prestazioni);
- eventuali misure supplementari rilevanti che sono state attuate o avviate durante il periodo 2011-2014 o il periodo 2015-2018.¹⁴

Le altre misure cofinanziabili dalla Confederazione secondo la Tabella 5-5.3, la cui realizzazione è prevista nell'orizzonte temporale A o B dei programmi d'agglomerato della 3a generazione, sono rilevanti per lo sviluppo dei trasporti e degli insediamenti nell'agglomerato e vengono indirettamente prese in considerazione nella valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato effettuata dalla Confederazione.

Anche il reporting sull'attuazione (stato dell'attuazione delle misure dei programmi d'agglomerato delle generazioni precedenti, elaborazione di misure sulla base dei programmi delle generazioni precedenti) viene considerato nella valutazione dei benefici.

I costi sono calcolati in base alla somma dei costi delle misure classificate di priorità A o B dalla Confederazione del programma d'agglomerato di 3a generazione e dei costi delle misure della lista A cofinanziate e previste nella convenzione sulle prestazioni di 1a e 2a generazione¹⁵.

¹¹ Cfr. istruzioni del DATEC, p. 13, capitolo 2, p. 39 capitolo 3.5 e p. 64, capitolo 4.5.

¹² Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 64 punto 4.5 e pag. 65 punto 4.5.2.

¹³ RS **725.116.2**

¹⁴ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 64 punto 4.5.1.

¹⁵ Cfr. istruzioni del DATEC pag. 65 punto 4.5.2.

4.1 Benefici: valutazione in funzione dei criteri di efficacia

Criterio di efficacia	Valutazione e motivazione
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	<p>Punti forti</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il programma propone una visione multimodale del sistema dei trasporti pertinente e specifica all'agglomerato Mendrisiotto. ▪ Dopo la riorganizzazione del sistema di bus avviato nella generazione precedente, il PA si concentra sul miglioramento dei collegamenti transfrontalieri, con la creazione di nuove offerte nel trasporto pubblico (bus). Inoltre, il PA propone misure concrete per migliorare le coincidenze bus-treno, segnatamente alla stazione FFS/TILO di Mendrisio. Viene inoltre prestata particolare attenzione ai comparti delle stazioni e alla relativa accessibilità in relazione alla tappa 2020 del TILO. Queste misure permettono pure un rafforzamento dell'«effetto rete» del trasporto pubblico. ▪ L'agglomerato continua a impegnarsi a favore del traffico lento e propone misure per l'insieme del territorio. Le condizioni di spostamento dei pedoni e dei ciclisti risultano quindi migliorate in particolare per gli spostamenti utilitari. Va sottolineato il fatto che le tematiche riguardanti le biciclette e i pedoni vengono trattate in modo specifico. ▪ L'introduzione della «tassa di collegamento» e la revisione del regolamento cantonale sui posteggi propongono una prima tappa pertinente e finalizzata a gestire l'accessibilità TIM alle zone centrali e lavorative. Questi strumenti creano le basi necessarie per una migliore gestione e un dimensionamento più adeguato dei posteggi privati. ▪ Le misure in materia di posteggi pubblici rappresentano una prima tappa importante per disciplinare questa problematica; la strategia rimane tuttavia relativamente evasiva (principi generali) e auspica un'attuazione su tutto il territorio dell'agglomerato. La gestione tariffaria e la limitazione dei tempi di sosta nei posteggi pubblici dovrebbero essere trattate e concretizzate sull'insieme del territorio, basandosi su un'analisi precisa dell'offerta, della domanda e della gestione attuale dell'offerta. ▪ Il programma comprende una misura che favorisce l'elaborazione di piani di mobilità aziendali. Per influenzare i comportamenti transfrontalieri nell'ambito della mobilità vengono proposte offerte di trasporto (car pooling, navette aziendali). <p>Punti deboli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La strategia di gestione del traffico manca ancora di concretizzazione. Le misure a riguardo non coprono infatti sistematicamente tutto il territorio e non vertono sulla gestione del traffico nelle zone centrali. Una strategia chiara sull'accessibilità TIM alle diverse parti del territorio non è ancora definita; le misure di riqualifica tra Mendrisio e Chiasso rientrano tuttavia nella logica di gerarchizzazione della rete stradale a favore dell'utilizzazione della rete superiore (autostrada). ▪ Nel PA manca un'analisi specifica della rete urbana dei TP, in vista, ad esempio, di una prioritizzazione dei bus nei centri sugli assi fortemente trafficati. Sono comunque previste misure di prioritizzazione sull'asse principale tra Chiasso e Mendrisio. ▪ Per quel che riguarda il traffico lento e gli spazi pubblici, manca una strategia globale sulla qualità degli spazi destinati ai pedoni, in particolare nella periferia delle zone centrali. La riorganizzazione della rete viaria rimane orientata in gran parte verso le funzioni di traffico e le misure di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale restano circoscritte.

CE2:
Promozione
dello sviluppo
centripeto degli
insediamenti

Punti forti

- Il PA propone un coordinamento adeguato tra trasporti e insediamenti, continuando con la strategia proposta nella generazione precedente. Il PA agevola uno sviluppo centripeto, sostenuto dal trasporto pubblico come ad esempio nelle zone centrali (Chiasso con la riconversione dei terreni FFS, Mendrisio), nelle aree secondarie situate in prossimità delle stazioni TILO (riconversione di ex zone artigianali a Balerna e a Maroggia) e lungo il corridoio Mendrisio-Chiasso. Le misure di sviluppo degli insediamenti rimangono tuttavia vaghe. Inoltre, il PA non definisce né le classi di collegamento del TP né la densità minima per i nuovi sviluppi.
- Il PA mira a concentrare gli abitanti e i posti di lavoro attraverso una densificazione delle zone già edificate. A tale scopo il PA fissa per le zone centrali obiettivi di crescita più importanti, rispetto a quelli previsti nello scenario nel PD. Nelle zone periurbane, è invece prevista una crescita più contenuta rispetto a quella dello scenario del PD.

Punti deboli

- Fatta eccezione per le disposizioni generali, la strategia di sviluppo degli insediamenti fatica ad essere messa in pratica. Dall'analisi effettuata emerge che sussistono importanti riserve ipotetiche nella zona edificabile esistente. Il PA non propone però né una prioritizzazione né una riduzione di quest'ultima, ma si limita a prevedere un controllo delle riserve delle zone urbane (Mendrisio, Chiasso) e periurbane mal collegate ai TP. Ciononostante, il PA prevede piani particolareggiati, piani regolatori, piani e concetti d'insieme per diversi quartieri al fine di favorire la concentrazione di popolazione e attività nei settori più favorevoli.
- Il PA non propone misure concrete o criteri vincolanti e specifici che permettono di limitare la dispersione degli insediamenti. Ciononostante i perimetri degli insediamenti sono definiti nel PD.
- A differenza delle generazioni precedenti, il PA di 3a generazione affronta solo in maniera sommaria la tematica dei grandi generatori di traffico (GGT) e del loro sviluppo (vale a dire i GGT di Mendrisio San Martino e di Bisio-Serfontana), riferendosi solo brevemente al PD. La stessa considerazione vale per i «poli di sviluppo economico» e la questione delle densità minime. L'agglomerato non precisa esplicitamente perché il PA non necessita misure d'intervento per i GGT e i poli di sviluppo economico.
- La strategia dell'asse urbano per riqualificare e densificare gli assi principali (zone intensive tra Mendrisio e Chiasso, tratto Bisio-Boffalora) e secondarie (Novazzano, Stabio) non sono connesse sistematicamente a misure infrastrutturali.
- Le misure migliorano solo la qualità degli spazi pubblici sul piano locale. Il PA propone poche misure di moderazione del traffico e di riduzione dell'effetto di cesura dello spazio urbano (passerella tra il quartiere Soldini e Boffalora). Inoltre, gli spazi stradali, soprattutto in prossimità delle zone centrali, rimangono orientati al funzionamento della rete di circolazione automobilistica. Ciononostante, alcune misure contribuiscono a migliorare la qualità di vita, come ad esempio le riqualifiche puntuali sull'asse Mendrisio-Chiasso, la riqualifica urbanistica di spazi pubblici (quartiere intergenerazionale a Coldrerio e a Chiasso), la riqualifica naturalistica del Faloppia o la valorizzazione delle rive tra Riva San Vitale e Capolago.

CE3: Aumento della sicurezza del traffico

Punti forti

- È stata condotta un'analisi dei punti critici. I punti di incidentalità sono risanati o lo saranno presto, vuoi grazie al PA oppure tramite prestazioni completamente a carico dell'agglomerato. Tutti i punti critici verranno quindi affrontati.

Punti deboli

- La questione della sicurezza non è affrontata in maniera approfondita, in particolare a livello strategico.
- Il PA riesce a stento a trovare soluzioni volte a moderare il contesto stradale e a modificare in maniera positiva e significativa il sentimento di sicurezza all'interno dello spazio pubblico; i carichi giornalieri rimangono elevati in prossimità delle zone centrali e le riqualifiche dello spazio stradale rimangono molto legate a traffico automobilistico. Di conseguenza, il PA permette solo un debole miglioramento della sicurezza, malgrado le proposte di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale (segnatamente l'asse urbano principale Mendrisio-Chiasso) e i completamenti della rete TL.
- Il PA persegue solo in un unico caso l'estensione di zone per la moderazione del traffico, vale a dire con la zona 30 a Melano.

CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

Punti forti

- Gli impatti negativi sull'ambiente (inquinamento atmosferico, emissioni foniche) dovrebbero diminuire in misura limitata, grazie alle riqualifiche dello spazio stradale, ai miglioramenti dell'offerta di TP e TL e al rafforzamento del car pooling. Le misure in questo ambito riguardano tuttavia solo determinati assi e gli effetti positivi non si avranno sull'intero territorio dell'agglomerato.
- Talune misure migliorano la qualità delle aree di svago e di riposo, della natura e della biodiversità; ad esempio vanno ricordate la valorizzazione del Parco del Laveggio, la creazione e la rinaturizzazione di altre aree per riposo e svago (Valera, Corteglia e Castello), nuovi habitat per la fauna (Capolago, Melano) e il rafforzamento della funzione ecologica (Faloppia).

Punti deboli

- A causa delle misure molto limitate, che permettono di gestire in misura significativa il TIM in particolare nelle zone dense, sembra concepibile solo uno scarso trasferimento modale del TIM al TP e al TL.
- Il PA non propone nessuna misura concreta atta a ridurre il dimensionamento delle zone edificabili, nonostante le importanti riserve esistenti. Tuttavia non sono previsti né azzonamenti né l'utilizzo di superfici per l'avvicendamento delle colture.

RSA: Reporting sull'attuazione

Punti forti

- L'attuazione delle misure relative allo sviluppo degli insediamenti delle generazioni precedenti è progredita in maniera soddisfacente.
- La coerenza delle misure è trasmessa da una generazione all'altra (filo conduttore) e il PA tiene conto in maniera adeguata delle misure delle generazioni precedenti e del loro stato di avanzamento. Inoltre, il PA spiega le ragioni della rinuncia e dell'assenza di alternative (la realizzazione della misura non è più indispensabile) necessarie per due misure infrastrutturali (orizzonte B).
- La qualità del rapporto sull'attuazione è nel complesso soddisfacente. Un capitolo specifico descrive lo stato di avanzamento delle misure; alcune misure del PA2 sono state aggiornate per poter essere riprese nel PA3. Le differenze tra messa in opera e pianificazione dei lavori sono spiegate tuttavia solo marginalmente.

- Vengono fornite informazioni complementari, come ad esempio il riferimento alle generazioni precedenti o una sintesi dello di attuazione delle misure previste dal PA1 e dal PA2. Ciononostante, manca l'informazione sulla prioritizzazione della Confederazione (cfr. «prestazioni finanziate integralmente dell'agglomerato secondo la Confederazione»).

Punti deboli

- L'attuazione delle misure insediamenti/paesaggio delle generazioni precedenti non è progredita in maniera sufficiente.
- La delimitazione delle misure paesaggistiche del PA rispetto alle generazioni precedenti non risulta sempre chiara. È dunque difficile avere una visione d'insieme di quanto realizzato nel PA2 (vale a dire la valorizzazione naturalistica e di svago della riva lacustre e della foce del Sovaglia) e di quanto previsto nell'orizzonte temporale A.

Tabella 4-1

La seguente tabella illustra i benefici del programma, rilevati nella valutazione, espressi in punti:

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

Tabella 4-2

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

I costi delle misure di priorità A e B (cfr. lista A nel capitolo 2 e lista B nel capitolo 5.5) ammontano a 34,29 milioni di franchi, compresi 29,41 milioni di franchi per le misure beneficianti di un contributo forfettario, ai quali si aggiungono 93,67 milioni di franchi per le misure della lista A dei programmi d'agglomerato della 1a e 2a generazione. Per un agglomerato medio-grande questi costi sono considerati medi.

L'efficacia del programma d'agglomerato dipende dal rapporto tra i benefici definiti nel capitolo 4.1 e i costi totali.

Benefici (secondo la tabella 4-2)

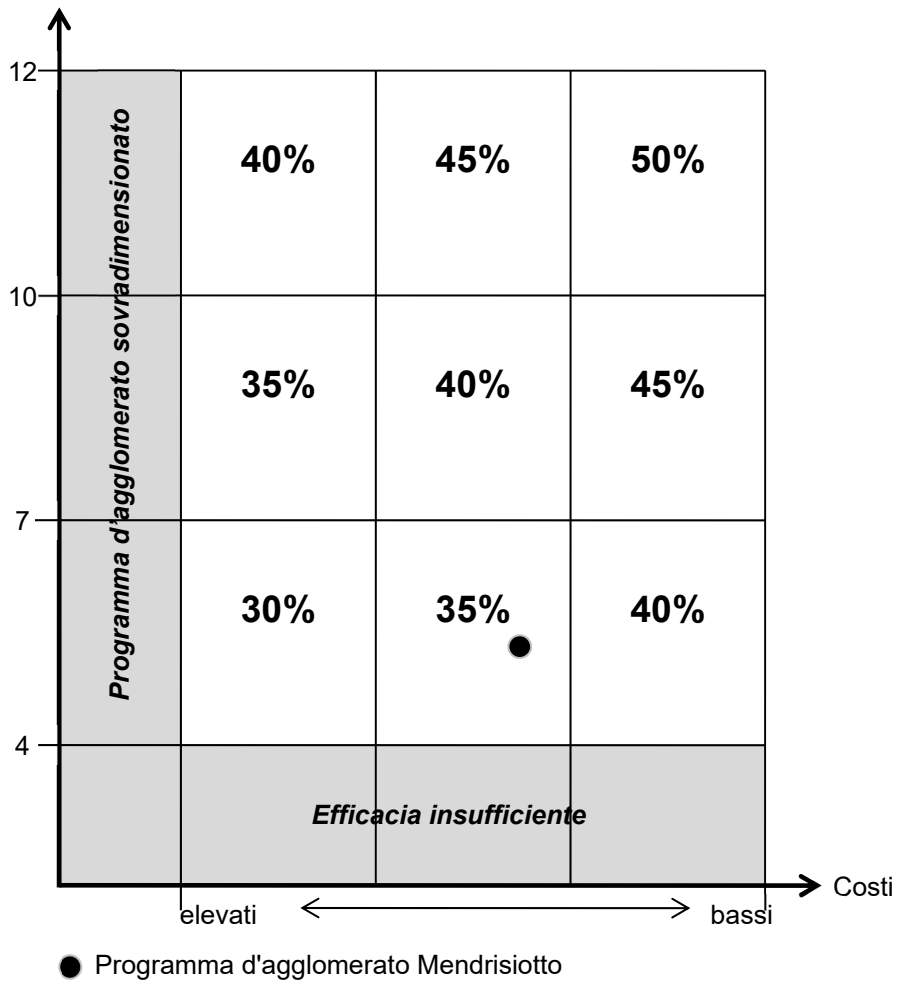


Figura 4-1

5 Esame dell'ordine di priorità delle misure

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

- Adeguamento delle misure (capitolo 5.1)
- Determinazione delle misure non cofinanziate (capitolo 5.2)
 - Misure nel settore degli insediamenti e del paesaggio (capitolo 5.2.1)
 - Misure di trasporto non cofinanziabili (capitolo 5.2.1)
 - Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato (capitolo 5.2.1)
 - Misure non rilevanti per il programma d'agglomerato (capitolo 5.2.2)
- Determinazione delle misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione (capitolo 5.3)
- Determinazione delle misure per le quali è stato modificato il grado di priorità (A/B/C) (capitolo 5.4)
- Determinazione delle misure di priorità A e B dopo l'esame della Confederazione (capitoli 2 e 5.5):
 - le misure della lista A sono pronte per essere realizzate e finanziate nel periodo quadriennale 2019-2022;
 - Le misure della lista B saranno pronte per essere realizzate e finanziate solo in un secondo tempo oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici.
- Determinazione delle misure di priorità C per le quali la Confederazione ha individuato una necessità di intervenire (cosiddette misure C*, capitolo 5.5)

I capitoli 2 e 5 contengono unicamente misure con un effetto positivo o neutro sul programma d'agglomerato.

Le misure elencate nelle tabelle 2-1, 5-2, 5-6 sono rilevanti per l'aliquota contributiva e vengono inserite nella convenzione sulle prestazioni.

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

5.1 Adeguamento delle misure in base alle istruzioni del DATEC

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

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Modifica della composizione delle misure</i>
5250.3.001	TP 1	Velocizzazione del TP su gomma e riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio (via Mola, via San Gottardo)	Le seguenti misure sono considerate separatamente: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5250.3.053, Velocizzazione del TP su gomma e riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio (via Mola, via San Gottardo) (Lista A), 2,50 mio. CHF, misura forfettaria, Priorità A secondo la Confederazione ▪ 5250.3.054, Velocizzazione del TP su gomma e riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio (via Mola, via San Gottardo) (Lista B), 1,00 mio. CHF, misura forfettaria, Priorità B secondo la Confederazione

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Modifica della composizione delle misure</i>
			<ul style="list-style-type: none"> 5250.3.055, Velocizzazione del TP su gomma e riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio (via Mola, via San Gottardo) (Lista C), 0,00 mio. CHF, misura forfettaria, Priorità C secondo la Confederazione
5250.3.008	MI 1	Percorso ciclabile del Parco del Laveggio	<p>Le seguenti misure sono considerate separatamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> 5250.3.051, Percorso ciclabile del Parco del Laveggio (Lista A), 0,15 mio. CHF, misura forfettaria Priorità A secondo la Confederazione 5250.3.052, Percorso ciclabile del Parco del Laveggio (Lista B), 0,35 mio. CHF, misura forfettaria Priorità B secondo la Confederazione
5250.3.011	ML 4	Completamento della rete ciclabile locale	<p>Le seguenti misure sono considerate separatamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> 5250.3.060, Completamento della rete ciclabile locale - ML 4.1 - 4.5, 1,46 mio. CHF, misura forfettaria Priorità A secondo la Confederazione 5250.3.061, Completamento della rete ciclabile locale - ML 4.6, 0,26 mio. CHF, nessuna Priorità perché non cofinanziabile tramite il FOSTRA secondo la Confederazione.

Tabella 5-1

Le misure seguenti sono raggruppate in pacchetti beneficiari di un contributo federale forfettario:

Pacchetto TL lista A (traffico lento)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) aprile 2016 IVA esclusa</i>
5250.3.009	ML 2	Miglioramento della permeabilità ciclopedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni	7,67
5250.3.010	ML 3	'Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni	4,08
5250.3.012	ML 5	'Completamento della rete pedonale locale	5,36
5250.3.013	ML 6	Posteggi per biciclette presso i principali poli di attrazione e le principali fermate del TP su gomma	0,30
5250.3.014	ML 7	Completamento della rete ciclabile regionale	4,00
5250.3.051	MI 1	Percorso ciclabile del Parco del Laveggio (Lista A)	0,15
5250.3.060	ML 4	Completamento della rete ciclabile locale - ML 4.1 - 4.5	1,46

Tabella 5-1a

Pacchetto RSS lista A (riqualifica e di sicurezza dello spazio stradale)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) aprile 2016 IVA esclusa</i>
5250.3.007	TP 7	Sistemazione stradale a favore del TP e messa in sicurezza fermata TP a Meride (Mendrisio)	0,17
5250.3.022	TIM 7	Moderazione del traffico e messa in sicurezza	0,11
5250.3.053	TP 1	Velocizzazione del TP su gomma e riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio (via Mola, via San Gottardo) (Lista A)	2,50

Tabella 5-1b

Pacchetto TL lista B (traffico lento)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) aprile 2016 IVA esclusa</i>
5250.3.052	MI 1	Percorso ciclabile del Parco del Laveggio (Lista B)	0,35

Tabella 5-1c

Pacchetto RSS lista B (riqualifica e di sicurezza dello spazio stradale)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) aprile 2016 IVA esclusa</i>
5250.3.054	TP 1	Velocizzazione del TP su gomma e riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio (via Mola, via San Gottardo) (Lista B)	1,00

Tabella 5-1d

5.2 Misure non cofinanziate**5.2.1 Misure non cofinanziabili dalla Confederazione**

Ai sensi delle disposizioni di legge (in particolare art. 17a LUMin e art. 21 dell'ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale [OUMin; RS 725.116.21) e delle prescrizioni complementari contenute nelle istruzioni del DATEC (capitoli 3.6 e 4.4.1), le misure rilevanti elencate di seguito non sono cofinanziabili e devono essere attuate nell'orizzonte temporale indicato.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>
Misure nel settore degli insediamenti			
5250.3.023	PA 1.1	Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: la foce	As
5250.3.024	PA 1.2	Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: Prati Maggi	As
5250.3.025	PA 1.3	Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: S. Martino	As
5250.3.026	PA 1.4	Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: Tana e Pizzuolo	As

5250.3.027	PA 1.5	Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: meandri del Laveggio	As
5250.3.028	PA 2	Valorizzazione naturalistica e di svago del comparto Valera	As
5250.3.029	PA 3	Percorrenza e accessibilità del tratto di riva tra Riva San Vitale e Capolago	As
5250.3.030	PA 4	Valorizzazione naturalistica e di svago della riva lacustre e della foce del Sovaglia	As
5250.3.031	PA 5.1	Valorizzazione naturalistica e di svago del tratto di riva tra Capolago e Melano: tratto Santa Lucia-Panico	As
5250.3.032	PA 5.2	Valorizzazione naturalistica e di svago del tratto di riva tra Capolago e Melano: tratto Panico-Capolago	As
5250.3.033	PA 6.1	Area di svago di prossimità Corteglia Castello	As
5250.3.034	PA 6.2	Area di svago di prossimità Santa Margherita - Pauzella - Valle della Motta	Bs
5250.3.035	PA 7	Riqualifica naturalistica torrente Faloppia a Chiasso	As
5250.3.037	IN1.1	Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP a Chiasso	As
5250.3.038	IN1.2	Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP a Mendrisio	As
5250.3.039	IN2	Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane	As
5250.3.040	IN3	Riconversione di terreni nelle aree ferroviarie	Bs
5250.3.041	IN 4.1	Sviluppo centripeto del quartiere della fermata ferroviaria di Stabio	Bs
5250.3.042	IN4.2	Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Fornaci in prossimità della fermata ferroviaria di Balerna	As
5250.3.043	IN 4.3	Sviluppo centripeto e riqualifica del corridoio insediativo in prossimità della fermata ferroviaria di Capolago - Riva San Vitale	Bs
5250.3.044	IN 4.4	Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Mulino in prossimità della fermata ferroviaria di Maroggia-Melano	As
5250.3.045	IN 5.1	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Coldrerio (Via San Gottardo)	As
5250.3.046	IN 5.2	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Chiasso e Balerna (tronco Bisio-Boffalora)	As
5250.3.047	IN6	Riqualifica dei fronti lungo gli assi urbani secondari a Stabio, Novazzano, Castel San Pietro, Morbio e Vacallo	Bs
5250.3.048	IN7.1	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico e nucleo di Balerna	As
5250.3.049	IN7.2	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: quartiere intergenerazionale Coldrerio	As
5250.3.050	IN 7.3	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: area pubblica per riposo e svago Via Comacini/Via degli Albrici a Chiasso	As
Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato e di cui non è stato chiesto un cofinanziamento			
5250.3.002	TP 2	Linee TP su gomma transfrontaliere: potenziamento dell'offerta	Bv E

5250.3.004	TP 4	Integrazione tariffaria transfrontaliera	Av E
5250.3.005	TP 5	Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: pannelli informativi dinamici ai principali nodi	Av E
5250.3.015	ML 8	Pista ciclabile Valle dell'Olona (PCIR 16) e sua connessione alla rete ciclabile del Mendrisiotto (TI-CICLO-VIA)	Av E
5250.3.016	TIM 1	Gestione dei parcheggi pubblici: attuazione del PSZC	Av E
5250.3.017	TIM 2	Velocizzazione transiti car pooling sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (VAO 3+)	Av E
5250.3.018	TIM 3	Piani di Mobilità aziendale Comprensoriali	Av E
5250.3.019	TIM 4	Posteggi filtro per car pooling, navette aziendali e trasporto pubblico nelle Province di Como e Varese	Av E
5250.3.021	TIM 6	Risoluzione e monitoraggio dei punti critici	Av E

Tabella 5-2

5.2.2 Misure non rilevanti per il programma

La lista delle misure sottostanti riprende le misure presentate dall'agglomerato in vista di un cofinanziamento oppure come prestazioni assunte completamente dall'agglomerato, ma che la Confederazione ha valutato come non rilevanti per l'efficacia del programma. L'agglomerato è libero di attuarle.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Motivazione</i>
5250.3.061	ML 4	Completamento della rete ciclabile locale - ML 4.6	Questo tipo di misura non è cofinanziabile tramite il FOSTRA.

Tabella 5-3

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

Le seguenti misure in ambito ferroviario e stradale sono pertinenti per lo sviluppo generale dei trasporti e degli insediamenti nel territorio d'agglomerato e vengono quindi indirettamente prese in considerazione dalla Confederazione nella valutazione degli effetti del programma:

- infrastrutture nazionali approvate, la cui realizzazione ha inizio nell'orizzonte temporale A e B dei programmi d'agglomerato della 3a generazione;
- misure che il Consiglio federale propone di finanziare nel suo messaggio sulla fase di ampliamento 2030 prevista dal programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF FA 2030) o contenute nel programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali nei moduli 2 e 3 e il cui realizzazione prenderà il via, stando alla stima degli Uffici federali responsabili (UFT e USTRA), nell'orizzonte temporale A e B dei programmi d'agglomerato della 3a generazione;

Le misure previste all'orizzonte C non vengono considerate nella valutazione dell'efficacia e non vengono quindi elencate nella tabella seguente.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>
Nessuna misura in questa categoria		

Tabella 5-4

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

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

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

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Motivazione</i>
Nessuna misura in questa categoria				

Tabella 5-5

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

La **lista A** è presentata nel capitolo 2.

Le misure contemplate nella **lista B** non sono ancora pronte per essere realizzate e finanziate nel quadriennio 2019–2022 oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici. Al momento della pubblicazione del presente rapporto d'esame del 14 settembre 2018 il cofinanziamento di queste misure da parte della Confederazione non è garantito. Queste misure andranno ottimizzate e/o dovranno essere pronte per essere realizzate e finanziate, gli agglomerati saranno tenuti a sottoporle nuovamente all'esame della Confederazione nell'ambito dei programmi d'agglomerato della generazione successiva¹⁶.

Lista B

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2016*</i>	<i>Contributo federale **</i>
5250.3.058	-	Pacchetto TL lista B	0,35	0,35	0,12
5250.3.059	-	Pacchetto RSS lista B	1,00	1,00	0,35
Somma			1,35	1,35	0,47

Tabella 5-6 *stato dei prezzi aprile 2016; **stato dei prezzi aprile 2016 esclusi IVA e rincaro

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

Lista C*

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>
Nessuna misura in questa categoria			

Tabella 5-7

¹⁶ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 71 punto 5.3.

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

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

6.1.1 In generale

È stata esaminata la conformità del programma d'agglomerato con la legislazione in materia di pianificazione del territorio e di protezione dell'ambiente nonché con i relativi piani settoriali, nella fattispecie le parti infrastrutturali strada e ferrovia del piano settoriale dei trasporti, con piani di misure e gli inventari. Non sono state rilevate contraddizioni.

Le disposizioni giuridiche e le prescrizioni di pianificazione sono vincolanti anche ai fini dell'ulteriore elaborazione e della realizzazione del presente programma d'agglomerato. In fase di attuazione delle misure della lista A, qualsiasi eventuale conflitto dovrà essere risolto con i servizi federali competenti prima della sottoscrizione della convenzione di finanziamento.

6.1.2 Misure infrastrutturali di priorità A o B con possibili conflitti in ambito ambientale secondo l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)

Secondo una valutazione sommaria dell'UFAM, le seguenti misure di priorità A o B considerate nel valutare l'effetto del programma d'agglomerato possono comportare conflitti o difficoltà riguardanti il rispetto della legislazione in materia ambientale (elenco non esaustivo).

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Tab. rapporto d'esame</i>	<i>Misura</i>	<i>Orizzonte temporale</i>	<i>Possibili conflitti</i>
5250.3.052	ML 1		Percorso ciclabile del Parco del Lavaggio (Lista B)	B	Il percorso ciclabile non deve essere asfaltato.

Tabella 6-1

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

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

Lista A:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Stato di coordinamento nel piano direttore</i>	<i>Necessità d'intervento / conseguenze</i>
Nessuna misura in questa categoria				

Tabella 6-2

Lista B:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Stato di coordinamento nel piano direttore</i>	<i>Necessità d'intervento / conseguenze</i>
Nessuna misura in questa categoria				

Tabella 6-3

Le misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e del paesaggio di rilevanza per il piano direttore cantonale e strettamente correlate ad una misura infrastrutturale della lista A devono essere approvate con lo stato di coordinamento «dato acquisito».

<i>Codice</i> <i>ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Stato di</i> <i>coordinamento nel</i> <i>piano direttore</i>	<i>Necessità</i> <i>d'intervento /</i> <i>conseguenze</i>	<i>Orizzonte</i> <i>temporale</i>
Nessuna misura in questa categoria					

Tabella 6-4

Le altre misure nel settore degli insediamenti e del paesaggio rilevanti per il piano direttore devono di principio essere ancorate e approvate nel piano direttore prima della fine del quadriennio indicato nella convenzione sulle prestazioni.

La gestione delle superfici per l'avvicendamento delle colture è disciplinata segnatamente dall'ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT¹⁷). L'attuazione compete ai Cantoni. Per le superfici per l'avvicendamento delle colture, qualora fosse necessario, ulteriori riserve vanno aggiunte nella convenzione sulle prestazioni.

6.3 Riserva a fronte di contenuti del piano direttore cantonale non ancora stabiliti in via definitiva

I sussidi della Confederazione per provvedimenti legati al programma d'agglomerato sono subordinati alla congruenza di questi con il piano direttore o i piani direttori approvati (art. 30 LPT). Se le condizioni mutano provocando conseguenze importanti sulle condizioni di utilizzazione – come indicato nella LPT rivista – va atteso che il piano direttore sia stato modificato prima di garantire in via definitiva l'assegnazione dei contributi nel quadro della convenzione sulle prestazioni del programma d'agglomerato. L'adeguamento del piano direttore o dei piani direttori alla LPT rivista va effettuato entro il 30 aprile 2019, altrimenti non è ammessa la delimitazione di nuove zone edificabili finché il Cantone o i Cantoni interessati non dispongono di una modifica del piano direttore approvata dal Consiglio federale (art. 38a cpv. 1 e 3 LPT).

Il piano direttore rielaborato secondo le disposizioni della LPT rivista del Canton Ticino non è ancora stato approvato dal Consiglio federale. Nell'esame del programma d'agglomerato, la Confederazione deve quindi basarsi su dati pianificatori il cui contenuto non è ancora stabilito in via definitiva e che può quindi ancora cambiare. Per questo motivo il risultato dell'esame della Confederazione è soggetto a riserve.

Il piano direttore rielaborato secondo le disposizioni della LPT rivista del Cantone Ticino è già stato sottoposto a un esame preliminare da parte della Confederazione. Il risultato dell'esame ha valore se il Cantone definisce il piano direttore in conformità alla legislazione federale (in particolare secondo le disposizioni del modello e del rapporto dell'esame preliminare della Confederazione) come pure secondo le disposizioni del rapporto d'esame citato.

La convenzione sulle prestazioni relativa al programma d'agglomerato può essere conclusa soltanto quando il piano direttore o i piani direttori sono stati approvati dal Consiglio federale secondo le disposizioni del risultato dell'esame (cfr. capitolo 6.2).

¹⁷ RS 700.1

7 Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato

I programmi d'agglomerato di 3a generazione inoltrati tra il 30 settembre 2016 e il 31 dicembre 2016 costituiscono la base per liberare i crediti della terza fase dal fondo infrastrutturale o dal fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) a partire dal 2019. Dopo l'entrata in vigore della LFOSTRA, di regola ogni quattro anni le Camere federali decideranno se liberare nuovi crediti.

Il rapporto d'esame illustra i punti forti e i punti deboli dell'attuale programma in funzione dei requisiti di base e i criteri di efficacia (capitoli 3 e 4). Per l'elaborazione del programma d'agglomerato Mendrisiotto della prossima generazione si raccomanda di ovviare ai punti deboli elencati e di mantenere o ampliare i punti forti.

Le misure negli ambiti insediamenti e trasporti che non fanno parte del programma d'agglomerato che risultano necessarie a inoltro già avvenuto vanno progettate nell'ottica di un impatto complessivo il più efficace possibile e sono da integrare in una generazione successiva di programmi come pure da indicare e descrivere nel rapporto destinato alla Confederazione.

ALLEGATO 1

Lista delle misure cofinanziate in modo forfettario

Nell' allegato 2 sono elencate misure relativamente poco costose negli ambiti TL, gestione del traffico, riqualifica/sicurezza dello spazio stradale. Per tali misure saranno calcolati costi standard al fine di creare una base di paragone adatta alla valutazione delle misure e all'assegnamento di contributi forfettari.

Pacchetto TL lista A (traffico lento)

Tipo di misura	Numero di unità di prestazione	Unità di prestazione	Costi medi per unità di prestazione	Tasso di contributo	Riduzione concettuale	Contributo per unità di prestazione (arrotondato)	Contributo totale
Aree di stazionamento biciclette cat. 1	36	Numero	570	35%	0%	200	7'200
Aree di stazionamento biciclette cat. 2	160	Numero	2'093	35%	0%	730	116'800
Demarcazione dei passaggi pedonali	4	Numero	7'700	35%	0%	2'700	10'800
Passerella	670	m2	5'440	35%	0%	1'900	1'273'000
Percorsi TL cat. 1	4'430	m	409	35%	0%	140	620'200
Percorsi TL cat. 2	300	m	540	35%	0%	190	57'000
Percorsi TL cat. 3	6'592	m	1'603	35%	0%	560	3'691'520
Percorsi TL cat. 4	3'500	m	2'363	35%	0%	830	2'905'000

Contributo totale mio. CHF (arrotondato)	8,69
--	------

Tabella A1-a

Pacchetto RSS lista A (riqualifica e sicurezza dello spazio stradale)

Tipo di misura	Numero di unità di prestazione	Unità di prestazione	Costi medi per unità di prestazione	Tasso di contributo	Riduzione concettuale	Contributo per unità di prestazione (arrotondato)	Contributo totale
Riqua. stradale	37'365	m2	80	35%	10%	30	1'120'950

Contributo totale mio. CHF (arrotondato)	1,13
--	------

Tabella A1-b