



30 ottobre 2009

Programma d'agglomerato del Mendrisiotto

Rapporto d'esame della Confederazione

N. di riferimento: 321.1 / H495-0073

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

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Dr. Maria Lezzi
Direttrice

Indice

1	Oggetto, scopo e procedura.....	4
1.1	Oggetto.....	4
1.2	Scopo	4
1.3	Procedura.....	4
2	Sintesi dei risultati.....	5
3	Verifica dei requisiti di base	7
4	Valutazione degli effetti del programma d'agglomerato	7
4.1	Benefici del programma (valutazione in base a criteri di efficacia).....	7
4.2	Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici)	9
5	Esame della prioritizzazione delle misure e dei pacchetti di misure	10
5.1	Adeguamento delle misure o dei pacchetti di misure in base alle Istruzioni.....	10
5.2	Misure e pacchetti di misure per i quali è escluso il cofinanziamento da parte della Confederazione	10
5.3	Misure finanziate integralmente dall'agglomerato.....	11
5.4	Misure finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione	11
5.5	Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione.....	12
5.6	Liste A, B e C dopo l'esame della prioritizzazione.....	12
6	Interazione con il piano settoriale dei trasporti e il piano direttore	13
6.1	Interazione con il piano settoriale dei trasporti.....	13
6.2	Armonizzazione territoriale delle misure o dei pacchetti di misure di priorità A o B con i piani direttori cantonali	13
7	Osservazioni sull'ulteriore sviluppo del programma d'agglomerato.....	14
	ALLEGATO.....	15

1 Oggetto, scopo e procedura

1.1 Oggetto

Il presente rapporto valuta il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM), raccolto nel seguente documento:

- Programma d'agglomerato del mendrisiotto, rapporto finale, Dicembre 2007

Il programma d'agglomerato PA è stato presentato alla Confederazione il 17 gennaio 2008. L'inoltro del programma va inteso nel senso di una candidatura per l'ottenimento, ai sensi della legge sul fondo infrastrutturale, di contributi federali in vista della realizzazione di infrastrutture di trasporto considerate prioritarie.

1.2 Scopo

L'esame ha un triplice scopo:

1. verificare se le esigenze di base sono soddisfatte;
2. valutare gli effetti del programma d'agglomerato in base ai quali verrà stabilito l'importo dei contributi federali;
3. esaminare la prioritizzazione delle misure rispetto agli altri programmi d'agglomerato e tenendo conto dei mezzi finanziari della Confederazione.

Su tale base sarà elaborato il messaggio sui programmi d'agglomerato (Programma Traffico d'agglomerato) in vista dello sblocco dei crediti da parte del Parlamento e dell'elaborazione delle convenzioni sulle prestazioni.

Le decisioni del presente rapporto d'esame non liberano dal rispetto delle disposizioni legali in materia di realizzazione delle infrastrutture di trasporto.

1.3 Procedura

La procedura d'esame è definita nel documento «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato» (Istruzioni), pubblicato il 12 dicembre 2007 dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).

In sede di applicazione delle Istruzioni sono stati precisati e specificati determinati aspetti. Inoltre, per alcuni gruppi di misure (ad esempio per le linee di tram) si è proceduto a confronti trasversali tra tutti i programmi d'agglomerato presentati allo scopo di garantire una valutazione equa e coerente.

Il rapporto esplicativo del 30 ottobre 2009 (disponibile in francese e in tedesco) fornisce maggiori dettagli sulle varie tappe della procedura.

2 Sintesi dei risultati

Valutazione generale del programma d'agglomerato

Il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto migliora sensibilmente la sicurezza stradale e la qualità di vita attraverso misure di allontanamento del traffico dai centri urbani con le relative misure d'accompagnamento e attraverso una serie di misure di riqualifica urbanistica dei centri cittadini.

Per quanto riguarda lo sviluppo degli insediamenti e il coordinamento con il sistema dei trasporti, il programma propone uno *schema progettuale* corredato di raccomandazioni per ciascun tipo di area strategica. Lo schema mira in particolare a focalizzare lo sviluppo sulla rete dei trasporti pubblici, che viene migliorata grazie alla messa in servizio della linea ferroviaria Mendrisio-Varese e alla valorizzazione delle stazioni. Ciò favorisce gli scambi tra la rete ferroviaria, le reti di trasporto pubblico locali e la rete per il traffico lento.

I miglioramenti che il programma d'agglomerato propone nell'ambito dei trasporti pubblici o degli strumenti di sviluppo degli insediamenti restano tuttavia a un livello concettuale. Il progetto non propone un metodo specifico per tradurre gli orientamenti in misure concrete. Il nesso tra i progetti nell'ambito dei trasporti e la politica di sviluppo urbano è spesso poco chiaro o inesistente.

Le misure di riorganizzazione viaria, previste principalmente a Mendrisio, sono in parte isolate e non sufficientemente inserite in una strategia globale. Inoltre, le misure proposte si concentrano essenzialmente sul territorio svizzero e non permettono di sfruttare del tutto il potenziale di modifica della ripartizione modale nei confronti dei mezzi pubblici nel traffico transfrontaliero.

Per quanto riguarda l'impatto ambientale, il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto comporta riduzioni locali del rumore stradale o delle immissioni, sfruttando però solo parzialmente il potenziale di miglioramento. Non genera così un miglioramento notevole sul fronte del consumo di superfici.

Dopo il riesame della prioritizzazione delle misure, il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto attesta costi di investimento totali pari a 66.19 milioni di franchi per la realizzazione delle misure delle liste A e B. Per un agglomerato di piccole dimensioni ciò rappresenta un costo medio.

In base agli effetti del progetto (rapporto costi/benefici) sarà proposto al Parlamento di fissare il tasso di contributi federali alle misure o ai pacchetti di misure cofinanziati al

35%

Tenuto conto di questo tasso di cofinanziamento e della verifica dell'ordine di priorità delle varie misure, sarà sottoposta al Parlamento la proposta di sbloccare dei crediti per cofinanziare le misure inserite nella lista A:

Lista A

N.	Misura	Costo (in mio. CHF) stato PA	Costo (in mio. CHF) 2005 *	Contributo federale*
1a	Nodo intermodale FMV Stabio	2.00	1.82	0.64
3	Nodo intermodale FFS Chiasso	10.00	9.11	3.19
4	Nodo intermodale FFS Mendrisio	2.00	1.82	0.64
5	Fermata TILO S. Martino – Mendrisio	7.50	6.51	2.28
9	Migliorie puntuali TP	1.50	1.50	0.53
11	Nuova gerarchia stradale Chiasso	10.00	9.11	3.19
18	Moderazioni sicurezza e sistemazione	16.20	14.76	5.16
	Concetto traffico lento Lista A		10.78	3.77
	Totale		55.41	19.40

Tabella 2-1 (* costo al stato ottobre 2005 senza IVA)

Osservazione importante

Nell'ambito dei *nodi intermodali* di Stabio, Chiasso e Mendrisio, la Confederazione cofinanzia gli interventi necessari al funzionamento dell'interfaccia con i trasporti pubblici, ad eccezione della parte P+R

che è di competenza delle aziende di trasporto o dei Comuni. La parte cofinanziata dalla Confederazione verrà valutata quando sarà elaborato l'accordo di finanziamento.

Le misure o i pacchetti di misure elencati qui di seguito (Lista B) non sono ancora pronti per poter essere realizzati e finanziati tra quattro anni, oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici. La Confederazione mette in preventivo i mezzi necessari al cofinanziamento di queste misure, ma non chiede ancora lo sblocco del credito al Parlamento.

Lista B

<i>N.</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (in mio. CHF) stato PA</i>	<i>Costo (in mio. CHF) 2005 *</i>	<i>Contributo federale*</i>
	Concetto traffico lento lista B	12.00	10.78	3.77
	Totale		10.78	3.77

Tabella 2-2 (* costo al stato ottobre 2005 senza IVA)

Osservazione importante sui costi delle misure

I costi delle misure indicati nella tabella corrispondono a quelli figuranti nel programma d'agglomerato e il contributo federale è calcolato su tale base.

Va ricordato che ogni misura è oggetto di un accordo di finanziamento tra l'ente responsabile e l'ufficio federale competente. Tale accordo fissa il tetto definitivo del contributo che la Confederazione può concedere a una misura o a un pacchetto di misure secondo la prassi degli uffici competenti. I costi di manutenzione non possono essere cofinanziati con i mezzi del fondo infrastrutturale.

Per le misure volte a migliorare la sicurezza nell'attraversamento delle località, è fissato un importo massimo per metro quadrato al fine di garantire uno standard di qualità, evitando al contempo inutili perfezionismi.

3 Verifica dei requisiti di base

Il diritto al cofinanziamento di un programma d'agglomerato con contributi della Confederazione è vincolato all'adempimento dei requisiti di base. La Confederazione ha preso atto del programma d'agglomerato presentato e costata che i requisiti di base sono soddisfatti.

4 Valutazione degli effetti del programma d'agglomerato

La procedura di valutazione degli effetti definita nelle Istruzioni del DATEC mette a confronto i costi e i benefici del programma d'agglomerato. Sia per i costi che per i benefici vengono calcolati relativi valori tenendo conto delle dimensioni dell'agglomerato (numero di abitanti e di impieghi).

Per valutare gli effetti sono determinanti le misure che figurano nella lista A e nella lista B e le misure non infrastrutturali nel settore dei trasporti e degli insediamenti.

Sono inoltre considerate le misure di livello superiore, qualora esse abbiano degli effetti sul programma d'agglomerato, e se al momento della valutazione esse sono giudicate opportune dai competenti servizi federali e realizzabili con un'alta probabilità entro i prossimi venti anni.

4.1 Benefici del programma (valutazione in base a criteri di efficacia)

Criterio di efficacia *Valutazione e motivazioni*

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

Punti forti

- La messa in servizio del collegamento ferroviario Mendrisio – Varese e il miglioramento dell'interconnessione tra la rete ferroviaria e le reti di trasporto locale nelle stazioni di Stabio (nuova), Chiasso e Mendrisio permettono di sviluppare e valorizzare il servizio ferroviario regionale TILO.
- Sono previsti miglioramenti della rete di autobus (nuove linee transfrontaliere, riduzione dei tempi d'attesa e di viaggio).
- Viene proposta una riorganizzazione della gerarchia stradale allo scopo di ridurre il flusso veicolare nel centro di Chiasso e di migliorarne l'accessibilità.
- La sistemazione urbanistica dei nuclei e le misure specifiche per la rete ciclabile permettono di migliorare la qualità del traffico pedonale e ciclistico.

Punti deboli

- Le misure di viabilità (misure 12 e 13) non sono sufficientemente integrate in uno schema volto a limitare il traffico veicolare nelle zone densamente abitate di Mendrisio contribuendo così a migliorarne la qualità di vita.
- Ad eccezione della linea 1, sugli assi centrali (in particolare Stabio-Mendrisio-Capolago) l'offerta di trasporti pubblici su strada permane debole e la struttura generale della rete è poco chiara per l'utenza. Ciò che non permette una modifica sensibile della ripartizione modale in favore dei trasporti pubblici.
- L'accessibilità delle fermate dei trasporti pubblici locali per il traffico ciclistico e pedonale viene trattata solo marginalmente (eccetto le stazioni principali).
- Le misure previste nel settore del traffico lento mirano principalmente a colmare le lacune di sicurezza. Non si prevede quindi una modifica sensibile della ripartizione modale in favore del traffico lento.

CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

Punti forti

- Il progetto propone uno schema di organizzazione territoriale dell'agglomerato che poggia su una classificazione delle aree basata su varie tipologie. Per ogni area sono state formulate raccomandazioni con l'obiettivo di migliorare la qualità dell'ambiente urbano.
- Le misure di riqualifica e le misure per il traffico lento permettono di ridurre l'effetto di cesura nell'ambiente urbano e contribuiscono a migliorare la qualità di vita, principalmente nei nuclei storici.
- Il piano direttore cantonale stabilisce il principio del non ampliamento delle zone edificabili e definisce l'ubicazione dei poli di sviluppo e dei grandi generatori di traffico.

	<p>Punti deboli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A parte le raccomandazioni proposte per le varie aree, il programma d'agglomerato prevede poche misure di sviluppo degli insediamenti. Non propone misure e non definisce le responsabilità e le modalità di attuazione delle raccomandazioni. ▪ Il programma d'agglomerato non permette di migliorare sostanzialmente l'accessibilità perché manca una definizione precisa e una prioritizzazione dei poli di sviluppo (aree strategiche). Mancano inoltre misure all'interno e all'esterno dei poli di sviluppo volte a focalizzare lo sviluppo nelle aree meglio servite dai trasporti pubblici. ▪ Le ubicazioni definite nel piano direttore cantonale per i grandi generatori di traffico corrispondono a quelle esistenti. Non è fornita alcuna indicazione o stime del potenziale di questi siti in relazione alle capacità del sistema dei trasporti. I criteri proposti dal piano direttore cantonali non sono sufficientemente precisati.
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p>	<p>Punti forti</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il progetto prevede un importante pacchetto di misure di moderazione del traffico e di riqualifica della rete stradale che interessano l'intero agglomerato e che consentono di migliorare considerevolmente la sicurezza dei trasporti. <p>Punti deboli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il progetto non permette di contenere i flussi di traffico in misura sufficiente per sfruttare appieno il potenziale di miglioramento della sicurezza, in particolare a Mendrisio.
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p>	<p>Punti forti</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le immissioni dovute al rumore e all'inquinamento atmosferico saranno ridotte localmente soprattutto grazie agli interventi previsti a Chiasso e a quelli per l'attraversamento dei centri urbani. <p>Punti deboli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vista la mancanza di chiarezza della strategia di sviluppo centripeto degli insediamenti e di misure concrete, il programma d'agglomerato non comporta una contrazione sensibile del consumo di nuove superfici. ▪ Il progetto non propone un piano paesaggistico che permette di rafforzare lo sviluppo centripeto degli insediamenti, riducendo il consumo di superfici e di risorse. ▪ Il programma d'agglomerato non permette una modifica sensibile della ripartizione modale in favore dei trasporti pubblici così da influire in modo tangibile sull'impatto ambientale.
<p>Misure antecedenti CE 1-4</p>	<p>Prima del programma d'agglomerato, Mendrisio non aveva adottato misure specifiche né promosso iniziative pluriennali per raggiungere un livello nettamente superiore alla media nei settori della qualità dei sistemi di trasporto, la densificazione degli insediamenti, della sicurezza del traffico o dell'impatto ambientale.</p>

Tabella 4-1

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

<i>Criteria d'efficacia</i>	<i>Benefici (da -1 a +3 punti)</i>	<i>Misure an- tecedenti (0 o 1 pun- to)</i>	<i>Totale</i>
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	1	0	1
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	1	0	1
CE3: aumento della sicurezza del traffico	2	0	2
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	0	0	0
Somma CE1 – CE4 (benefici)	4	0	4

Tabella 4-2

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

I costi delle misure che figurano nelle liste A e B sono determinanti ai fini della valutazione dei costi del programma d'agglomerato. Dopo la prioritizzazione delle misure effettuata dalla Confederazione, i costi di investimento del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto ammontano a 66.19 milioni di franchi. Siccome si tratta di un agglomerato di piccole dimensioni il livello dei costi è da considerarsi medio.

Gli effetti del programma dipendono dal rapporto tra benefici (definiti al cap. 4.1) e costi complessivi.

Benefici (CE1-4)

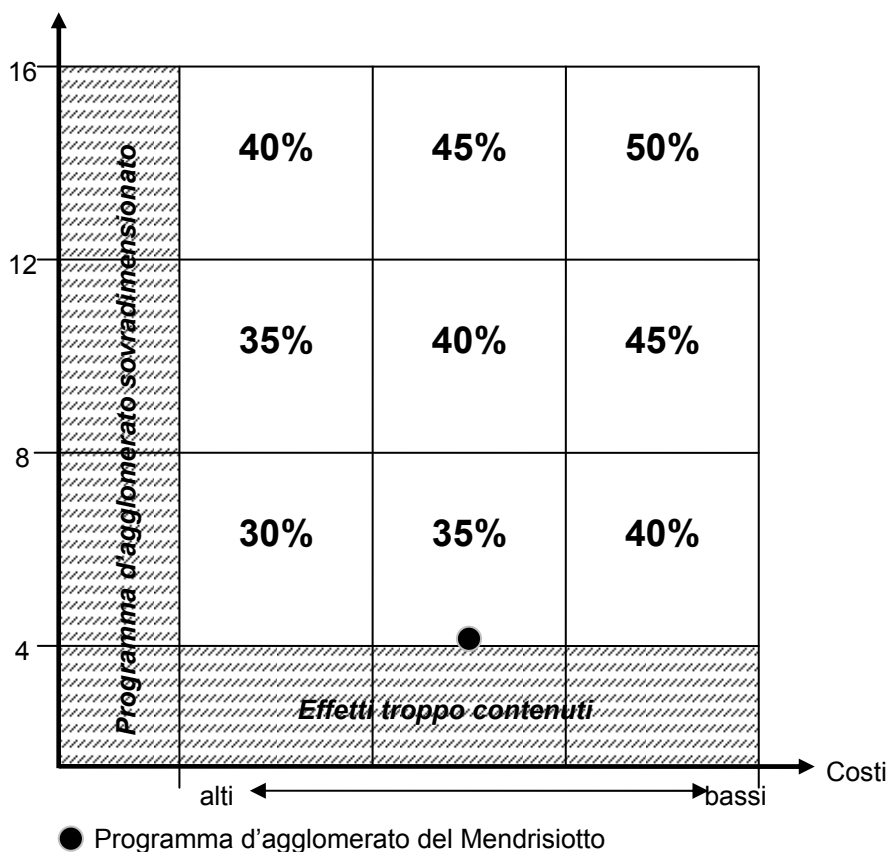


Fig. 4-1

5 Esame della prioritizzazione delle misure e dei pacchetti di misure

Dato che l'importo degli investimenti per le misure proposte supera largamente i mezzi a disposizione, la Confederazione è stata costretta a riesaminare l'ordine di priorità delle misure individuali. L'esame, effettuato conformemente alle Istruzioni del DATEC (in particolare cap. 4.4), ha portato alla stesura di due nuove liste di misure A e B:

- le misure della lista A hanno un grado di avanzamento sufficiente per essere finanziate e realizzate entro 4 anni;
- le misure della lista B non presentano ancora un grado di avanzamento sufficiente o richiedono l'ottimizzazione del rapporto costi/benefici.

Tra le misure proposte sono state identificate le categorie seguenti:

- misure che per motivi giuridici non possono essere cofinanziate dalla Confederazione (cfr. cap. 5.2);
- misure finanziate integralmente dall'agglomerato secondo i criteri precisati nel rapporto esplicativo;
- misure che possono beneficiare di un'altra fonte di (co)finanziamento della Confederazione.

Il capitolo 5.5 espone, motivandoli, gli adeguamenti apportati dalla Confederazione alla prioritizzazione delle misure. La lista completa delle misure che figurano nella lista C non è riportata esplicitamente nel rapporto, anche se ne viene presentata una sottocategoria. Si tratta di misure per le quali la Confederazione riconosce una certa necessità di intervento, ma la cui soluzione, così come proposta tuttora, è ancora insoddisfacente, in particolare a causa del rapporto costi/benefici troppo limitato.

5.1 Adeguamento delle misure o dei pacchetti di misure in base alle Istruzioni

Per garantire che i programmi d'agglomerato vengano esaminati secondo criteri omogenei conformemente alle disposizioni contenute nelle Istruzioni del DATEC, è stato necessario modificare i pacchetti di misure del programma d'agglomerato come segue:

Misure secondo il

<i>PA</i>	<i>Modifica di misure/pacchetti di misure e spiegazione</i>
18 Moderazioni sicurezza e sistemazione	In funzione del benchmark degli attraversamenti di centri urbani (cfr. allegato), la misura è divisa in due parti: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 18A: moderazioni sicurezza e sistemazione, priorità A, 16.20 mio. di franchi ▪ 18Ae: moderazioni sicurezza e sistemazione, prestazione finanziata integralmente dall'agglomerato, 16.60 mio. di franchi.

Tabella 5-1

5.2 Misure e pacchetti di misure per i quali è escluso il cofinanziamento da parte della Confederazione

Il cofinanziamento da parte della Confederazione è escluso per le seguenti misure o pacchetti di misure sulla base delle disposizioni legali (segnatamente art. 17a LUmIn) e delle spiegazioni complementari che figurano nelle Istruzioni del DATEC (cfr. cap. 6.3):

<i>N.</i>	<i>Misura</i>	<i>Ragioni dell'esclusione del cofinanziamento da parte della Confederazione</i>
17	Migliorie stradali puntuali	La misura agisce solo alla periferia dell'agglomerato e il suo effetto sul miglioramento dei sistemi di trasporto è insufficiente per giustificare il cofinanziamento con i mezzi del fondo infrastrutturale.
21	Mobilità pedonale	La misura comprende per lo più itinerari di svago. Il suo effetto sul miglioramento dei sistemi di trasporto è insufficiente per giustificare il cofinanziamento con i mezzi del fondo infrastrutturale.

Tabella 5-2

5.3 Misure finanziate integralmente dall'agglomerato

Dato che le risorse del fondo infrastrutturale sono limitate e che si vuole concentrare le risorse sulle misure più significative e più facilmente finanziabili, si accetta che determinate misure di portata relativamente locale, o i cui costi sono chiaramente sostenibili dall'agglomerato, siano a carico dell'agglomerato stesso o di terzi. Queste misure (Tabella 5-3) non sono quindi cofinanziate dal fondo infrastrutturale, ma sono integrate nella valutazione degli effetti del programma d'agglomerato sulla base della priorizzazione definita.

Lista delle misure finanziate integralmente dall'agglomerato

<i>N.</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (in mio. di CHF) stato PA</i>	<i>Orizzonte di realizza- zione</i>
15	Viabilità Fontanelle	2.35	A
18Ae	Moderazioni sicurezza e sistemazione	16.60	A
22	Misure di gestione del traffico	0.00	A
7	Nodo intermodale FFS Capolago	0.50	B

Tabella 5-3

5.4 Misure finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione

La partecipazione della Confederazione al finanziamento delle misure riportate qui di seguito è già prevista – e stata decisa – mediante strumenti di finanziamento diversi dal fondo infrastrutturale o può essere sollecitata dall'agglomerato (o dal Cantone).

<i>N.</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (in mio. di CHF) stato PA</i>	<i>Strumenti di finanziamento</i>
nessuna			

Tabella 5-4

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

Tenuto conto dell'esame della prioritizzazione secondo le Istruzioni del DATEC (cap. 4.4), delle misure di tutti i programmi d'agglomerato (portafoglio di misure) e dei mezzi a disposizione, l'ordine di priorità è stato modificato come segue:

<i>N.</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (in mio. di CHF) stato PA</i>	<i>Modifi- ca</i>	<i>Spiegazione</i>
12	Viabilità Campagna Adorna	10.00	A → C	C: rapporto costi/benefici insufficiente Anche se la Confederazione riconosce che è necessario migliorare la situazione viaria al centro dell'agglomerato, le misure previste presentano un rapporto costi/benefici insufficiente. La loro efficacia resta debole per le seguenti ragioni: <ul style="list-style-type: none"> ▪ le misure non sono sufficientemente integrate in una concezione globale che mira a decongestionare in modo sostanziale i centri urbani e a migliorare il funzionamento dei trasporti pubblici; ▪ le misure di accompagnamento non sono sufficientemente sviluppate o sono troppo circoscritte per permettere di sfruttare il potenziale di spostamento del traffico verso l'esterno.
13	Viabilità S. Martino	13.00	A → C	

Tabella 5-5

5.6 Liste A, B e C dopo l'esame della prioritizzazione

La lista delle misure di priorità A e B è riportata al capitolo 2.

Lista C

La lista che segue non è esaustiva e contiene solo le misure per le quali la Confederazione riconosce in linea di massima la necessità di intervento, ma per le quali il rapporto costi/benefici e il grado di avanzamento non giustificano il mantenimento di un grado di priorità B.

<i>N.</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (in mio. di CHF) stato PA</i>
12	Viabilità Campagna Adorna	10.00
13	Viabilità S. Martino	13.00

Tabella 5-6

6 Interazione con il piano settoriale dei trasporti e il piano direttore

6.1 Interazione con il piano settoriale dei trasporti

Il piano settoriale dei trasporti stabilisce decisioni vincolanti per la pianificazione delle infrastrutture della Confederazione. Il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto non è in contraddizione con il piano settoriale dei trasporti.

6.2 Armonizzazione territoriale delle misure o dei pacchetti di misure di priorità A o B con i piani direttori cantonali

Tutte le misure infrastrutturali rilevanti per il piano direttore e cofinanziate dalla Confederazione nel quadro di un programma d'agglomerato devono essere iscritte nel rispettivo piano direttore e approvate dal Consiglio federale al più tardi il giorno in cui viene conclusa la convenzione sulle prestazioni. Le misure della lista A devono presentare uno stato del coordinamento di «dato acquisito», mentre quelle della lista B almeno di «risultato intermedio».

La tabella a seguire comprende gli adattamenti del piano direttore secondo una valutazione della Confederazione. Le decisioni in merito gli adattamenti del piano direttore spettano al Cantone. Le indicazioni deve quindi essere considerate come indicative.

Modifiche di schede del piano direttore in relazione con misure della Lista A

<i>Misura o pacchetto di misure</i>	<i>Stato di coordinamento</i>	<i>Formalità necessarie / conseguenze</i>
3 Nodo intermodale FFS Chiasso	Scheda 12.24.4.3: risultato intermedio	Scheda da aggiornare: passaggio a dato acquisito
4 Nodo intermodale FFS Mendrisio	Scheda 12.24.4.4: risultato intermedio	Scheda da aggiornare: passaggio a dato acquisito
5 Fermata TILO S. Martino – Mendrisio	Risultato intermedio Risultato considerato per il nuovo piano direttore cantonale: dato acquisito	Procedura d'esame e d'approvazione del nuovo piano direttore cantonale da parte delle autorità cantonali in corso

Tabella 6-1

Il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto concorda in generale con il piano direttore cantonale. Nondimeno le disposizioni del piano direttore sullo sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6), sui poli di sviluppo economico (PD, scheda R7) e sui grandi generatori di traffico (PD, scheda R8) (cfr. cap. 4.1) dovranno essere concretizzate. Anche per questi elementi del piano direttore, legati alla struttura ed allo sviluppo degli insediamenti, e atti a garantire la realizzazione di quanto previsto dal programma d'agglomerato, il termine per l'iscrizione nel piano direttore è quello della firma della convenzione sulle prestazioni.

7 Osservazioni sull'ulteriore sviluppo del programma d'agglomerato

La prima parte dei contributi del fondo infrastrutturale sarà sbloccata a partire dal 2010/2011 sulla base dei programmi d'agglomerato presentati entro fine 2007. La seconda parte, che sarà prevedibilmente liberata dal 2015, si baserà sui programmi d'agglomerato aggiornati e completati. I punti forti e i punti deboli descritti nella valutazione dei criteri di efficacia permettono di orientare gli adeguamenti e gli sviluppi futuri.

L'ulteriore sviluppo del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto dovrà focalizzarsi sull'approfondimento e il perfezionamento dello *schema progettuale* allo scopo di localizzare con maggiore precisione le aree di sviluppo e di rafforzare il carattere vincolante delle raccomandazioni. La rete dei trasporti pubblici dovrà essere potenziata in modo coordinato con queste aree, segnatamente lungo gli assi centrali. Si dovrà inoltre approfondire la strategia in materia di traffico motorizzato privato e ottimizzare e le misure correlate per sfruttare al meglio i potenziali di riduzione del traffico nelle zone più urbanizzate.

ALLEGATO

La presente lista elenca gli interventi che rientrano nei pacchetti di misure per il traffico lento.

<i>N.</i>	<i>Misure</i>	<i>Costo (in mio. CHF) stato PA</i>	<i>Costo (in mio. CHF) 2005 ^{*/**}</i>	<i>Contributo federale</i>
20	Mobilità ciclabile, fase 1	12.00	10.78	A
20b	Mobilità ciclabile, fase 2	12.00	10.78	B
Totale			21.56	

I costi delle misure del traffico lento non vengono ridotti. Per maggiori dettagli, si rimanda alle spiegazioni metodologiche contenute nel rapporto esplicativo.

Concetto traffico lento lista A	10.78	A
Concetto traffico lento lista B	10.78	B

Tabella allegato (* costo al stato ottobre 2005 senza IVA ; ** È possibile che vi sia, a seguito di arrotondamenti, una differenza tra i costi indicati in questa tabella e quelli indicati nella tabella "Concetto traffico lento". Gli ammontare della tabella "Concettot traffico lento" fanno stato e sono stati ripresi nel messaggio del Consiglio federale.)