



# L'ARIA CAMBIA

**Controlling 2014**

## Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto PRAM

Dicembre 2015

# **PRAM**

Piano risanamento aria del Mendrisiotto  
e del Basso Ceresio

**Controlling di stato al  
31 dicembre 2014**

Quarto rapporto – dicembre 2015

**Dipartimento del territorio  
Divisione dell'ambiente**

Sezione protezione aria, acqua e suolo  
Ufficio aria, clima ed energie rinnovabili



## Sommario

<b>CONTROLLING DEL PRAM: CONSIDERAZIONI GENERALI</b>	<b>3</b>
<b>INDICATORI</b>	<b>7</b>
<b>QUADRO RIASSUNTIVO DEI PROVVEDIMENTI PRAM</b>	<b>8</b>
<b>P. POSTEGGI</b>	<b>10</b>
P 1.1 Numero di posteggi pubblici	11
P 1.2 Nodi intermodali (e posteggi per pendolari alle frontiere)	12
P 2.1 Limitazione d'uso, durata dello stazionamento e politica tariffale dei posteggi pubblici	13
<b>T. TRASPORTI PUBBLICI</b>	<b>14</b>
T1.1 Nuove linee ferroviarie	16
T1.2 Migliorie per il traffico su gomma	17
T2.1 Miglioramento dell'offerta su ferro e su gomma	18
T2.2 Comunità tariffale	19
T2.3 Monitoraggio	20
T3.1 Mezzi di trasporto pubblico meno inquinanti	21
<b>A. MOBILITA' ALTERNATIVA</b>	<b>22</b>
A1.1 Sviluppo delle reti ciclabili e pedonali locali	23
A2.1 Pacchetti di mobilità	24
<b>M. MOBILITA' INDIVIDUALE</b>	<b>25</b>
M1.1 Gerarchia stradale / zone 30 / zone d'incontro / moderazioni	26
M2.1 Riduzione della velocità sulla A2	27
<b>CONCLUSIONI</b>	<b>28</b>
<b>ALLEGATI</b>	<b>29</b>
Allegato 1 – P1.1 Numero di posteggi pubblici	30
Allegato 2 – P 1.2 Nodi intermodali (e posteggi per pendolari alle frontiere)	34
Allegato 3 – T 1.2 Migliorie per il traffico su gomma	35
Allegato 4 – T 2.1 Miglioramento dell'offerta su ferro e su gomma e T 2.3 Monitoraggio	37
Allegato 5 - T 2.2 Comunità tariffale e T 2.3 Monitoraggio	40
Allegato 6 – A 1.1 Sviluppo delle reti ciclabili e pedonali locali	41
Allegato 7 – M1.1 Gerarchia stradale / zone 30 / zone d'incontro / moderazioni	42

## Controlling del PRAM: considerazioni generali

Il Piano di risanamento del Mendrisiotto (PRAM)<sup>1</sup> si affianca al Piano dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM) e ha lo scopo di proporre le misure più adeguate dal profilo dell'efficacia per ridurre il carico ambientale.

Il controlling del PRAM, previsto dalla risoluzione 885 del 1. marzo 2005, valuta l'implementazione delle misure proposte nel documento principale tramite appositi indicatori e valuta l'adeguamento dei provvedimenti o ne approfondisce di nuovi qualora si presenti la necessità. L'aggiornamento viene generalmente effettuato con cadenza annuale o biennale, e il documento può dunque essere considerato come un "lavoro in corso" che di anno in anno si adegua all'evoluzione delle misure del PTM e a eventuali nuove o diverse esigenze.

Questo documento si rivolge a tutti gli operatori coinvolti a livello comunale (Comuni e Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM)), cantonale e federale, in generale a tutta la popolazione, ed è inoltre notificato a tutti gli interessati.

Allo scopo di monitorare l'implementazione dei provvedimenti sono stati individuati degli indicatori di risultato e di realizzazione delle diverse misure. Gli indicatori di risultato sono utilizzati laddove esiste la possibilità di quantificare in modo ragionevolmente preciso gli effetti del singolo provvedimento, delle politiche costitutive o globalmente del PRAM in termini di riduzione delle emissioni dei diversi inquinanti nell'atmosfera; gli indicatori di realizzazione ne definiscono il grado di realizzazione o lo stato di avanzamento.

### Lo stato dell'aria nel Mendrisiotto

Lo stato dell'aria in Ticino e dunque anche nel Mendrisiotto non può ancora essere considerato soddisfacente. L'implementazione di misure atte a ridurre l'inquinamento atmosferico è dunque necessaria, come previsto dall'articolo 31 dell'Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIAt). Attraverso la realizzazione delle misure proposte dal PRAM, si agisce principalmente sulle emissioni dovute al traffico motorizzato regionale. Per quanto riguarda invece le altre fonti di emissione, queste sono regolate tramite l'OIAt e il Piano di risanamento dell'aria (PRA) 2007 – 2016<sup>2</sup>. Gli inquinanti le cui concentrazioni non rispettano i limiti imposti dall'OIAt sono il diossido d'azoto (NO<sub>2</sub>), l'ozono (O<sub>3</sub>) e le polveri sottili (PM10).

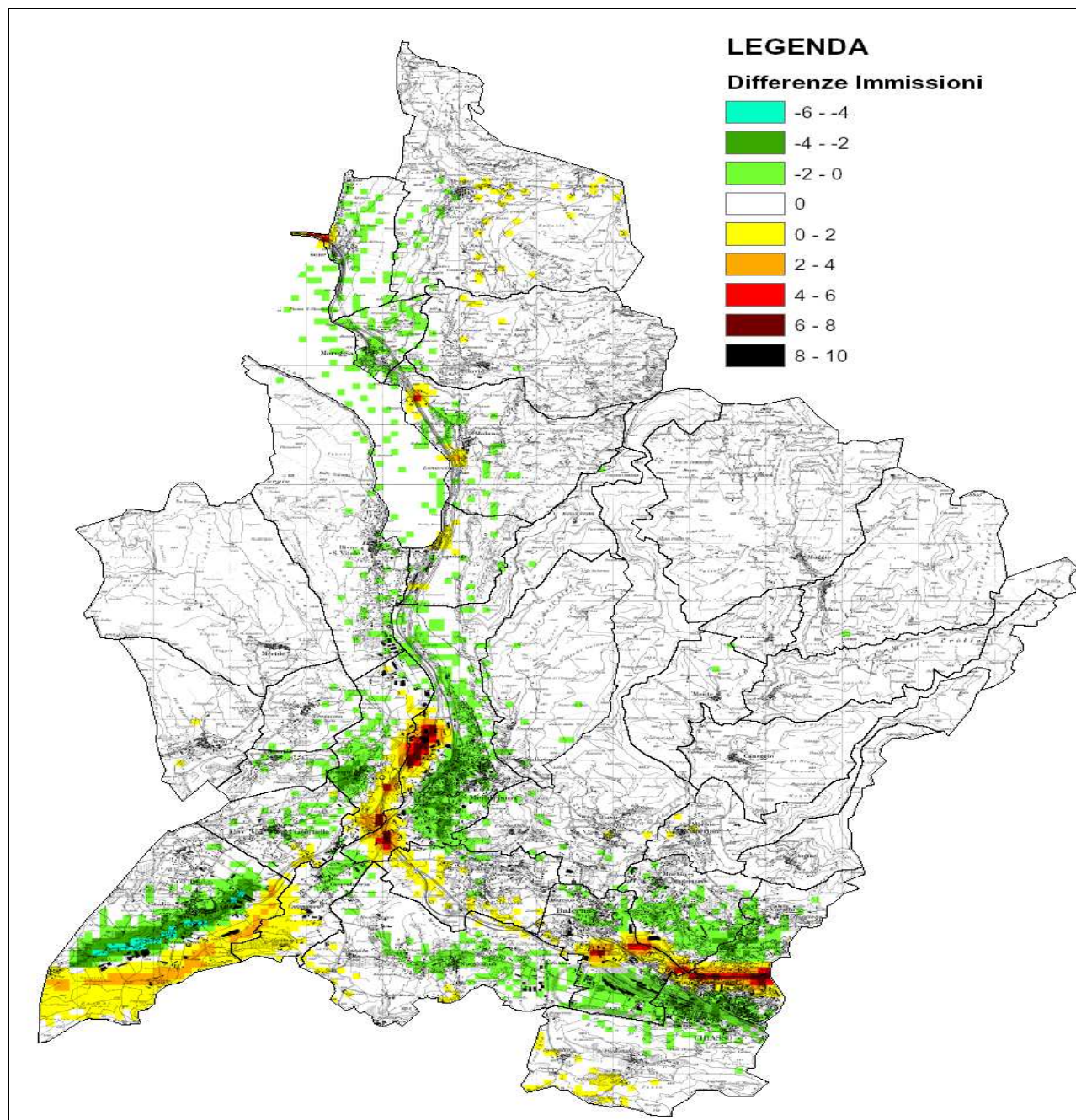


**Figura 1:** Sommario dell'inquinamento atmosferico in Ticino nel 2014 rispetto ai valori limite d'immissione dell'OIAt. I valori si riferiscono per il diossido di zolfo (SO<sub>2</sub>), per il diossido di azoto (NO<sub>2</sub>) e per le polveri sottili in sospensione (PM10) alle concentrazioni medie annue. Per l'ozono (O<sub>3</sub>), il 98° percentile mensile massimo, mentre per il monossido di carbonio (CO) la concentrazione media giornaliera massima. In verde i valori inferiori al limite OIAt, in rosso quelli superiori.

<sup>1</sup> [http://www.ti.ch/dt/da/spaa/uffpa/temi/divulg/piani\\_risaria/doc/PRAMdef05\\_05.pdf](http://www.ti.ch/dt/da/spaa/uffpa/temi/divulg/piani_risaria/doc/PRAMdef05_05.pdf)

<sup>2</sup> [http://www.ti.ch/dt/da/spaa/uffpa/temi/divulg/piani\\_risaria/doc/PRA2007.pdf](http://www.ti.ch/dt/da/spaa/uffpa/temi/divulg/piani_risaria/doc/PRA2007.pdf)

La cartina seguente mostra la differenza di immissioni di  $\text{NO}_2^3$  attese grazie alla realizzazione delle misure del PTM (differenza fra scenario 2010 con e senza misure del PTM). Le riduzioni maggiori sono previste nelle zone abitate, mentre un aumento è registrato lungo l'autostrada e le vie principali di traffico. Questo è dovuto al fatto che uno degli obiettivi delle misure del PRAM è la riduzione del traffico nelle zone abitate grazie al trasferimento del traffico sugli assi principali. Sono previste misure mitigative come la riduzione di velocità sull'autostrada, gli interventi di moderazione del traffico e il miglioramento del trasporto pubblico. Il traffico veicolare privato e gli utenti del trasporto pubblico sono costantemente aumentati.



**Figura 2:** Differenza delle immissioni di  $\text{NO}_2$  [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] tra lo scenario 2010 con misure PTM ( $Z_t^+$  base) e lo scenario 2010 senza misure PTM ( $Z_t$  base) – da PRAM marzo 2005

<sup>3</sup> In Ticino il 75 – 80% delle emissioni di  $\text{NO}_2$  sono da ricondurre al traffico motorizzato.

Sebbene la notevole diminuzione delle immissioni di NO<sub>2</sub> tra il 2005 e il 2010 (cfr. Fig. 3) parli a favore della plausibilità dello scenario descritto sopra, fa eccezione la situazione lungo gli assi autostradali. Infatti, se l'attuazione delle misure previste dal PRAM e il trasferimento del traffico sugli assi principali poteva ivi favorire un aumento delle immissioni, quest'ultimo è stato ampiamente compensato e sovrastato da altri fattori, in primis il miglioramento tecnologico del parco veicoli, i quali hanno portato piuttosto ad una diminuzione delle immissioni più o meno marcata in ogni punto del territorio, e quindi ad un miglioramento generale della qualità dell'aria nel Mendrisioto.

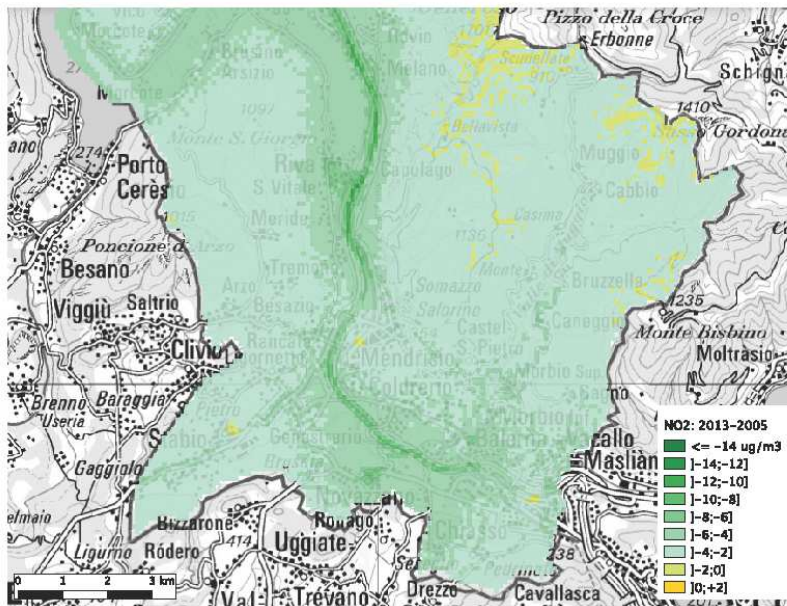


Figura 3: Diminuzione delle immissioni di NO<sub>2</sub> tra il 2005 e il 2013 (dati OASI)

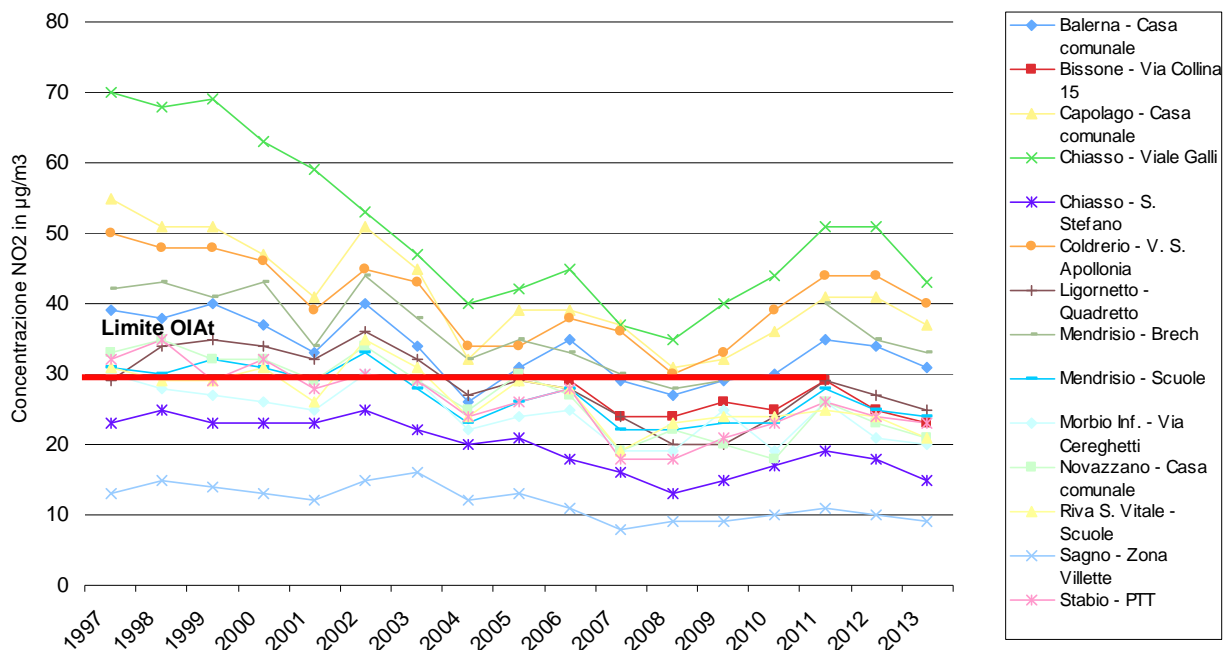
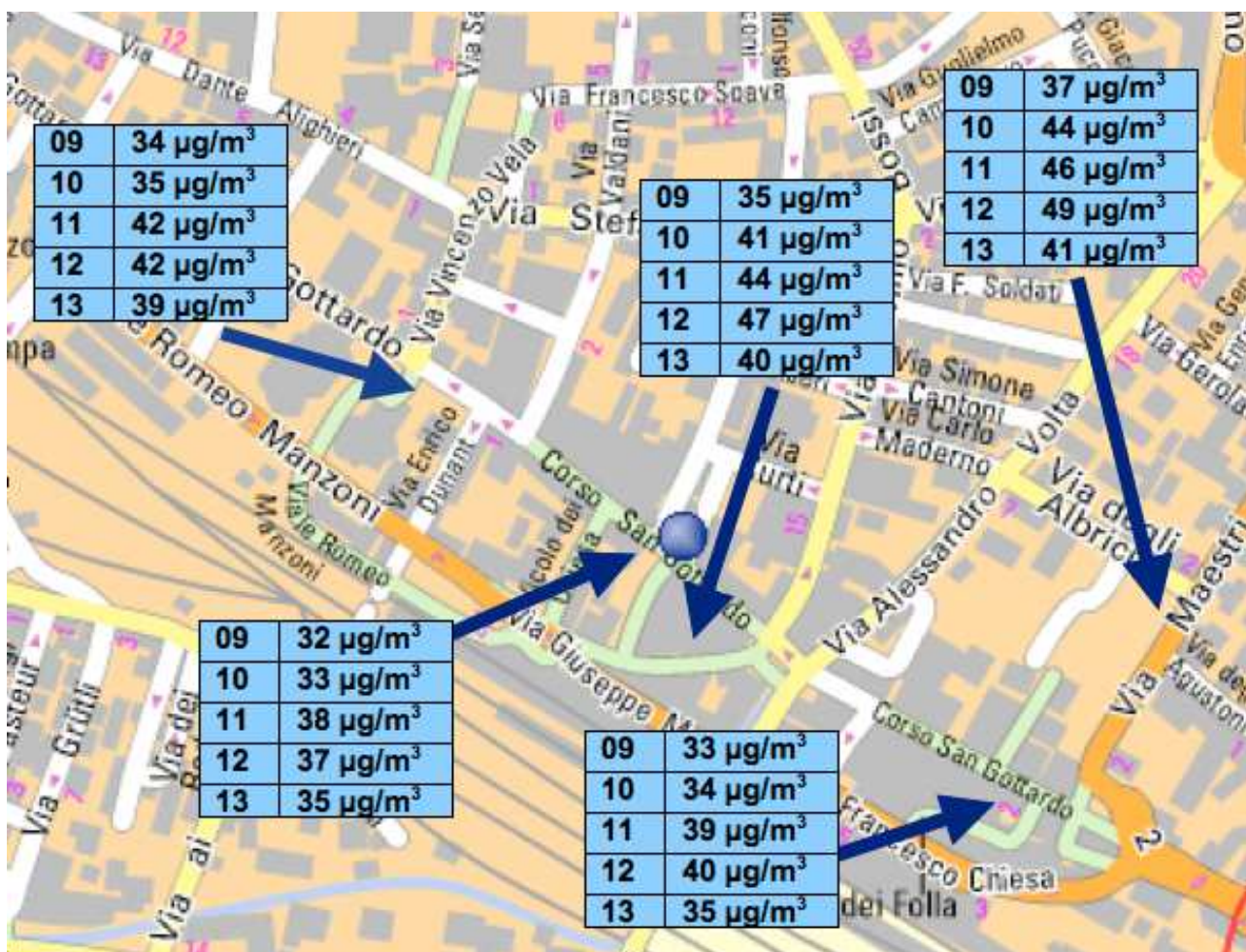


Figura 4: Concentrazione media annua di NO<sub>2</sub> in alcune località del Mendrisioto, Rete standard di rilevamento – campionatori passivi

La figura 4 mostra l'evoluzione delle concentrazioni medie di diossido d'azoto per alcune località del Mendrisiotto dal 1997 al 2013. Ad eccezione di alcuni temporanei peggioramenti dovuti essenzialmente a delle condizioni meteorologiche sfavorevoli, la riduzione delle concentrazioni di NO<sub>2</sub> è più marcata nelle zone urbane, dove le concentrazioni sono anche più alte, mentre è più lenta nelle zone discoste. In località come Sagno o la Via S. Stefano di Chiasso, il limite annuo fissato dall'OIAt di 30 µg/m<sup>3</sup> è rispettato, mentre le concentrazioni di NO<sub>2</sub> nei pressi delle strade maggiormente trafficate (p.es. Viale Galli) sono ancora eccessive. La figura 5 mostra l'ubicazione dei campionatori passivi di NO<sub>2</sub> nel centro di Chiasso e l'evoluzione delle concentrazioni dal 2007 al 2013.



**Figura 5:** Moderazione del traffico a Chiasso: risultati 2009-2013, evoluzione delle concentrazioni di diossido di azoto (NO<sub>2</sub>)

La rapida diminuzione delle concentrazioni di diossido d'azoto registrata negli anni novanta - attribuibile all'introduzione del catalizzatore e ad altri provvedimenti di natura tecnica, ma anche a misure specifiche e mirate, come l'introduzione delle zone 30 - a partire dal nuovo millennio ha subito dapprima un rallentamento, il quale negli ultimi anni si poi è trasformato in una stagnazione dei valori medi annui, le cui variazioni sono in gran parte riconducibili alle differenze nelle condizioni meteorologiche. Questa evoluzione può essere ricondotta a due fattori in particolare che fanno da antagonisti al beneficio portato dal miglioramento tecnico dei veicoli: da una parte l'aumento delle percorrenze chilometriche e dall'altra l'incremento delle vetture diesel in circolazione. Riguardo a queste ultime, per rispettare le norme sempre più stringenti in materia di emissioni di polveri, i motori diesel più recenti emettono più NO<sub>2</sub> rispetto ai modelli precedenti.

## INDICATORI

Gli indicatori del controlling sono stati sviluppati su tre livelli: **gli indicatori di primo livello** mostrano lo stato dell'obiettivo generale del PRAM - la riduzione del carico inquinante - e una valutazione approssimativa del grado di realizzazione delle quattro politiche costitutive del PRAM (Posteggi, Trasporto pubblico, Mobilità alternativa e Mobilità individuale) nel loro complesso. **Gli indicatori di secondo livello** indicano più nel dettaglio il grado di realizzazione dei singoli provvedimenti. **Gli indicatori di terzo livello** o di risultato, infine, sono i dati concreti e documentabili concernenti la realizzazione dei singoli progetti.

### Correlazioni con il Piano di risanamento dell'aria 2007 – 2016

- Strumenti di pianificazione territoriale per uno sviluppo sostenibile (Pacchetto di misure TR1)
- Moderazione e gestione del traffico (TR2)
- Politica dei posteggi (TR3)
- Trasferimento su rotaia del traffico merci stradale (TR4)
- Misure d'emergenza in caso di forte inquinamento (TR7)
- Misure tecniche e di risparmio energetico sui veicoli (TR8)
- Potenziamento e promozione dei trasporti pubblici e aziendali (TR9)
- Monitoraggio dell'inquinamento atmosferico transfrontaliero (IT1)

### Indicatori di primo livello

#### 1) Indicatori di risultato dell'obiettivo generale PRAM

- Diminuzione delle emissioni di NO<sub>x</sub> di 20 – 34% (PTM base<sup>4</sup> e PTM alternativo<sup>5</sup>) e di emissioni di VOC di 42 – 48 % (PTM base e PTM alternativo) (evoluzione emissioni al 2014 rispetto all'anno di riferimento 1997)
- Diminuzione di persone esposte a immissioni di NO<sub>2</sub> > 30µg/m<sup>3</sup>: -15-20% (PTM base – PTM alternativo)

#### 2) Indicatori di realizzazione delle politiche che costituiscono l'obiettivo generale del PRAM

- Grado di realizzazione del gruppo *dei posteggi* (P): **parzialmente realizzata**. Allestito il Piano di stazionamento delle zone centrali (PSZC).
- Grado di realizzazione del gruppo *dei trasporti pubblici* (T): **parzialmente realizzata**.
- Grado di realizzazione del gruppo *della mobilità alternativa* (A): **parzialmente realizzata**.
- Grado di realizzazione del gruppo *della mobilità individuale* (M): **parzialmente realizzata**.

<sup>4</sup> Lo scenario base ipotizza un'applicazione massiccia dell'iniziativa delle alpi (70% del traffico merci su rotaia).

<sup>5</sup> Lo scenario alternativo ipotizza un'applicazione parziale dell'iniziativa delle alpi.



## QUADRO RIASSUNTIVO DEI PROVVEDIMENTI

		Stato						
		studio preliminare	fase di pianificazione	progetto definitivo	Osservazioni	Termine PRAM	Responsabili	Misure PRA 2007 - 2016
<b>Posteggi</b>								
P1.1	Numero dei posteggi pubblici				PSZC, adottato dai Comuni nel 2011	Da definire	CRTM/Cantone/Comuni	TR3.2, 3.4
P1.2	Nodi intermodali (e posteggi alle frontiere)				PSZC, adottato dai Comuni nel 2011	Da definire	CRTM/Cantone/Comuni	TR3.1, 3.2
P2.1	Limitazione d'uso, durata dello stazionamento e politica tariffale dei posteggi pubblici				PSZC, adottato dai Comuni nel 2011	Da definire	CRTM/Cantone/Comuni	TR3.3, 3.4
<b>Trasporti pubblici</b>								
T1.1	Nuove linee ferroviarie				FMV – messa in esercizio Mendrisio-Stabio / Gaggiolo (terminata) Alptransit ATG	2014/15 2017-2019	Confederazione, FFS, Cantone	TR4 TR9.1
T1.2	Migliorie per il traffico su gomma				Ripresa integrale delle misure PTM Allegato 3 PRAM	Temp. singoli progetti	Cantoni/CRTM/Comuni	TR8.1
T2.1	Miglioramento dell'offerta su ferro e gomma				Linea circolare (in vigore) Stazione TILO San Martino Allegato 3 PRAM	Temp. singoli progetti	Cantone, Comuni, FFS, imprese di trasporto	TR9.2
T2.2	Comunità tariffale				Estensione a biglietti singoli, ecc. Estensione oltre confine della linea TILO Como e Albate / Camerlata	2011	Cantone e imprese di trasporto	
T2.3	Monitoraggio				Misura del PTM Allegato 4 PRAM	Annuale/continua	Cantone e imprese di trasporto	
T3.1	Mezzi di trasporto pubblico meno inquinanti					Misura continua	Cantone, imprese di trasporto, Confederazione (dazi)	TR8.1

Legenda:

	Concluso
	In corso
	Non avviato

		Stato			Osservazioni	Termine PRAM	Responsabili	Misure PRA 2007 - 2016
		studio preliminare	fase di pianificazione	progetto definitivo				
<b>Mobilità alternativa</b>								
A1.1	Sviluppo delle reti ciclabili e pedonali locali				Piano d'indirizzi su mobilità lenta locale (Piano d'indirizzo percorsi ciclabili approvato dal Consiglio di Stato il 25.08.2009) Progetti di massima terminati	2015	Cantone, CRTM, Comuni	TR5
A2.1	Pacchetti di mobilità				Mobilità aziendale Mobility Rail Link Easy drive	Da definire	Cantone, FFS, MobilityCar Sharing, privati	TR3.6 TR9.3

		Stato			Osservazioni	Termine PRAM	Responsabili	Misure PRA 2007 - 2016
		studio preliminare	fase di pianificazione	progetto definitivo				
<b>Mobilità individuale</b>								
M1.1	Gerarchia stradale / zone 30 / zone d'incontro / moderazioni				PTM	Temp. singoli progetti	Cantone, Comuni	TR2.1 TR2.2
M2.1	Riduzione della velocità sulla A2				Introduzione segnaletica variabile a fasi orarie	2013	(Cantone), Confederazione	

**P. POSTEGGI****P1 Pianificazione**

P.1.1 Numero di posteggi pubblici

P.1.2 Nodi intermodali (e posteggi alle frontiere)

**P2 Gestione**
















P.2.1 Limitazione d'uso, durata dello stazionamento e politica tariffale dei posteggi pubblici

**Descrizione della politica:** Diminuire il traffico veicolare pendolare nel Mendrisiotto, equiparare i costi tra mezzo privato motorizzato e trasporto pubblico, incentivare un utilizzo in favore del mezzo pubblico. La proposta di misure concrete di questo pacchetto è stata demandata al Piano di stazionamento delle zone centrali (PSZC) adottato dai Comuni interessati nel 2011.

**Obiettivi della politica:**

- ridurre le emissioni senza compromettere l'attrattività della regione;
- ridurre il traffico motorizzato veicolare pendolare all'interno della regione (mezzi di trasporto pubblico e posteggi alle frontiere ben collegati con i mezzi pubblici);
- garantire una gestione efficace del traffico causato dai centri commerciali e le aziende;
- assicurare un numero di posteggi adeguato;
- uniformare le norme per i posteggi privati;
- prevedere un sistema di guida ai posteggi.

**Indicatori di secondo livello (realizzazione della politica dei posteggi)**

Legenda:	studio preliminare	fase di pianificazione	progetto definitivo
 Concluso			
 In corso			
 Non avviato			
<b>P Politica dei posteggi</b>			
Grado di realizzazione del Piano di stazionamento delle zone centrali (PSZC)			
Grado di realizzazione delle misure scaturite dal PSZC	-	-	-
<b>P 1.1 Numero di posteggi pubblici</b>			
Completamento del censimento dei posteggi pubblici e della loro gestione			
Grado di realizzazione delle misure scaturite dal PSZC	-	-	-
<b>P 1.2 Nodi intermodali (e posteggi alle frontiere)</b>			
Grado di realizzazione dei progetti inseriti a PD 12.24 inerenti i nodi di stazionamento			
Grado di realizzazione delle misure scaturite dal PSZC	-	-	-
<b>P 2.1 Limitazione d'uso, durata dello stazionamento e politica tariffale dei posteggi pubblici</b>			
Grado di realizzazione delle proposte del PTM inerenti la limitazione d'uso, la durata e la politica tariffale dei posteggi pubblici			
Grado di realizzazione delle misure scaturite dal PSZC	-	-	-

**P 1.1 Numero di posteggi pubblici**

<b>Obiettivo della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Censimento dei posteggi pubblici per i 16 Comuni delle zone centrali inseriti nel perimetro di risanamento, come pure la loro gestione (tempo di stazionamento e costi)</li> <li>• Proposte di suddivisione delle funzioni dei posteggi a seconda della loro tipologia</li> <li>• Sostituire/trasformare i posteggi pubblici a disposizione del traffico pendolare nei principali luoghi di destinazione</li> <li>• Fornire indicazioni sul dimensionamento dei posteggi alle frontiere e dei P+R</li> </ul>
<b>Descrizione</b>	Diminuire il traffico pendolare e incentivare l'uso dei nodi intermodali e dei posteggi alle frontiere agendo sull'offerta di parcheggi nei luoghi di destinazione
<b>Entità responsabile</b>	Comuni, CRTM
<b>Documentazione di base</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schede PD 12.24.4.1-4</li> <li>- Legge sullo sviluppo territoriale (RLst), art.i 42 -43</li> <li>- Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst), artt. 51-62.</li> <li>- questionari inerenti il censimento dei posteggi</li> <li>- PSZC</li> </ul>
<b>Anno di riferimento</b>	2014
<b>Stato d'avanzamento 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il PSZC, con l'obiettivo di fornire le risposte ai quesiti posti è stato adottato dai Comuni interessati nel 2011.</li> <li>- Disponibile l'aggiornamento al 31.12.2014 del numero di posteggi nel Mendrisiotto, allestito nell'ambito del PAM3.</li> </ul>
<b>Termini</b>	Le misure contenute nel PSZC non prevedono dei termini di realizzazione.
<b>Costo globale</b>	Dovrà essere definito e accertato nell'ambito degli approfondimenti

**Indicatori di terzo livello****Indicatori di risultato:****Per maggiori informazioni si veda l'allegato 1**

1. Conteggio, localizzazione e raccolta dei dati sulla gestione dei posteggi nei 12 Comuni della zona centrale, stato il 31.12.2014

**P 1.2 Nodi intermodali (e posteggi per pendolari alle frontiere)<sup>6</sup>**

<b>Obiettivo della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenziare e adeguare i seguenti P+R: Balerna, Capolago, Chiasso, Maroggia, Mendrisio, Mendrisio S. Martino, Mendrisio Campagna Adorna, Stabio.</li> <li>• Progettazione di posteggi di attestamento: Stabio</li> <li>• Fornire indicazioni sull'ubicazione e sul dimensionamento dei posteggi di attestamento alle frontiere</li> <li>• Contribuire al trasferimento dei pendolari sul mezzo pubblico</li> </ul>
<b>Descrizione</b>	Diminuire il traffico nelle zone centrali e alle frontiere creando un'offerta di stazionamento e di scambio intermodale attrattiva nei punti strategici in posizione decentrale
<b>Entità responsabile</b>	FFS: posteggi P+R alle stazioni CRTM e Cantone: posteggi per pendolari alle frontiere
<b>Documentazione di base</b>	- PD 12.24.4.3-11 - PSZC - PAM2
<b>Anno di riferimento</b>	2011
<b>Stato d'avanzamento 2014</b>	Il PSZC, con l'obiettivo di fornire le risposte ai quesiti posti è stato adottato dai Comuni interessati nel 2011. È stato concluso uno studio da parte dell'operatore META volto ad individuare delle aree idonee alla stazionamento sotto forma di car pooling nell'area italiana prossima al confine
<b>Termini</b>	Nel PTM gli interventi (salvo l'intervento C.23) hanno priorità 1. Le misure contenute nel PSZC non prevedono dei termini di realizzazione.
<b>Costo globale</b>	Dovrà essere definito e accertato nell'ambito degli approfondimenti

**Indicatori di terzo livello****Indicatori di risultato****Per maggiori informazioni si veda l'allegato 2**

1. Da stabilire in base alle proposte scaturite dal PSZC
2. Progetti di interscambio P+R alle stazioni FFS
  - a. grado di realizzazione dei progetti previsti: allegato 2
  - b. % di progetti realizzati: 60%
3. Progetti di posteggi di interscambio e carpooling alle frontiere: da definire in base PSZC
  - a. grado di realizzazione dei progetti previsti: --
  - b. % di progetti realizzati: --
4. Realizzazione di posteggi coperti per biciclette

<sup>6</sup> La descrizione più precisa per i posteggi trattati in questa misura è: **P+R alle stazioni e posteggi di attestamento per pendolari alle frontiere e di prossimità**

**P 2.1 Limitazione d'uso, durata dello stazionamento e politica tariffale dei posteggi pubblici**

<b>Obiettivo della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendere attrattivo il trasporto pubblico e ridurre il traffico motorizzato privato</li> <li>• Armonizzare la gestione dei posteggi pubblici e diminuire i posteggi di lunga durata nei centri dei Comuni sottoposti a risanamento</li> <li>• Rendere economicamente interessanti i nodi di interscambio (P+R, posteggi alle frontiere) mediante una politica tariffale adeguata</li> <li>• Parificare le tariffe dei posteggi nei centri cittadini e presso i grandi generatori di traffico</li> </ul>
<b>Descrizione</b>	Incentivare l'uso del trasporto pubblico, dei nodi intermodali e dei posteggi alle frontiere agendo sull'offerta di parcheggi nei luoghi di destinazione tramite misure di gestione e il pagamento dei posteggi sul posto di lavoro e presso i centri commerciali
<b>Entità responsabile</b>	Comuni: nell'implementazione delle misure Cantone e CRTM: mediante l'elaborazione del PSZC e come accompagnamento nella fase operativa
<b>Documentazione di base</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- PD Grandi generatori di traffico (scheda R8)</li> <li>- Piano risanamento dell'aria 2007 – 2016 (scheda TR3.6)</li> <li>- PSZC</li> </ul>
<b>Anno di riferimento</b>	2008 – 2009
<b>Stato d'avanzamento 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il PSZC, con l'obiettivo di fornire le risposte ai quesiti posti è stato adottato dai Comuni interessati nel 2011.</li> <li>- L'applicazione di queste misure spetta ai Comuni, le proposte scaturite dal PSZC hanno lo scopo di armonizzare al gestione dei posteggi in tutto il comprensorio</li> </ul>
<b>Termini</b>	Le misure contenute nel PSZC non prevedono dei termini di realizzazione.
<b>Costo globale</b>	Dovrà essere definito e accertato nell'ambito degli approfondimenti

**Indicatori di terzo livello****Indicatori di risultato**

1. Da stabilire in base alle proposte scaturite dal PSZC
2. Introduzione delle zone blu nei quartieri residenziali: da definire in base PSZC
3. Introduzione di tariffe progressive differenziate: da definire in base PSZC
4. Numero di posteggi trasformati in posteggi blu: da definire in base PSZC
5. Numero di posteggi trasformati in posteggi a pagamento: da definire in base PSZC
6. Stato dei posteggi al 31.12.2014: allegato 1 e allegato 2

**T. TRASPORTI PUBBLICI****T.1 Infrastruttura**

T.1.1 Nuove linee ferroviarie

T.1.2 Migliorie per il traffico su gomma

**T.2 Gestione**

T.2.1 Miglioramento dell'offerta su ferro e gomma

T.2.2 Comunità tariffale

T.2.3 Monitoraggio








































**T.3 Tecnica**

T.3.1 Mezzi di trasporto pubblico meno inquinanti

**Descrizione della politica:** Il miglioramento generale della mobilità pubblica ha assoluta priorità nell'ambito dell'organizzazione territoriale del Mendrisiotto. Il miglioramento dell'infrastruttura e dell'offerta del trasporto pubblico rientra nelle strategie di tipo sostitutivo con effetti sul traffico interno, origine/destinazione sud e origine/destinazione nord.

**Obiettivo della politica:** aumentare la ripartizione modale fra traffico privato motorizzato e trasporto pubblico, rendendo il trasporto pubblico competitivo e attrattivo, migliorare l'offerta dei mezzi pubblici nelle ore di punta e tra i centri, al fine di ridurre le percorrenze e quindi le emissioni inquinanti.

**Indicatori di secondo livello (realizzazione della politica dei trasporti pubblici)**

Legenda:	studio preliminare	fase di pianificazione	progetto definitivo
 Concluso			
 In corso			
 Non avviato			
<b>T Politica dei trasporti pubblici</b>			
<b>T1.1 Nuove linee ferroviarie</b>			
Alp Transit			
Linea Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa / Nuovo raccordo ferroviario Mendrisio-Stabio-Arcisate			
<b>T1.2 Migliorie per il traffico su gomma</b>			
Realizzazione di progetti infrastrutturali volti al miglioramento della fluidità del traffico su gomma			
<b>T2.1 Miglioramento dell'offerta su ferro e gomma</b>			
Treni regionali transfrontalieri			
Sistema ferroviario Ticino – Como – Varese			
Integrazione navigazione nella rete dei trasporti pubblici			
Miglioramento offerta serale, nelle fine settimana e del servizio su chiamata (-> linea 1 circola fino alle 24:00, resto: oggetto di PAM2)			
Linea circolare del Basso Mendrisiotto			
Nuove linee su gomma <span style="float: right;">parzialmente realizzata</span>			
<b>T2.2: Comunità tariffale</b>			
Estensione Comunità tariffale a tutti i titoli di trasporto			
Estensione territoriale oltre frontiera delle zone della Comunità tariffale			
<b>T 2.3: Monitoraggio</b>			
Monitoraggi Amsa: monitoraggio evoluzione realizzato, monitoraggio qualità da completare			

Monitoraggi Autopostale Svizzera: monitoraggio evoluzione realizzato, monitoraggio qualità da completare			
<b>T3.1: Mezzi di trasporto pubblico meno inquinanti</b>			
Struttura delle flotte in circolazione (% Euro 0, % ...)			
Utilizzo del "diesel green" per veicoli vetusti			



**T1.1 Nuove linee ferroviarie**

<b>Obiettivo della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offrire collegamenti di trasporto pubblico più veloci e attrattivi</li> <li>• Trasferire il traffico individuale motorizzato sui mezzi di trasporto pubblici</li> <li>• Ridurre di conseguenza i km percorsi a livello cantonale e regionale e quindi anche l'inquinamento fonico e atmosferico</li> </ul>
<b>Descrizione</b>	Per offrire dei collegamenti veloci ed attrattivi in grado di sostituire il traffico motorizzato privato, per il Ticino sono di fondamentale importanza la realizzazione di AlpTransit (galleria base del Ceneri e del San Gottardo), il collegamento diretto Locarno-Lugano, la linea Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa, l'integrazione di Como nel servizio ferroviario e la realizzazione di nuove fermate TILO.
<b>Entità responsabile</b>	Confederazione: Alp Transit FFS, Cantone: FMV e stazioni
<b>Documentazione di base</b>	- PD 12.24.1.1 - PAM1 – PAM2
<b>Anno di riferimento</b>	2002
<b>Stato d'avanzamento 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Galleria di base del San Gottardo: terminato il traforo (Ottobre 2010), in corso l'installazione della tecnica ferroviaria.</li> <li>- Galleria di base del Ceneri: scavati 33.5 km, pari al 84% (1.10.2014). Info aggiornate sotto <a href="http://www.alptransit.ch">www.alptransit.ch</a> -&gt; Ceneri – Stato dei lavori</li> <li>- Nuovo raccordo ferroviario Mendrisio-Stabio-Arcisate-Varese: inserito nei progetti di prima priorità, durata lavori: 2009 – 2014 (per maggiori informazioni: <a href="http://www.ffi.ch/fmv">www.ffi.ch/fmv</a>). Terminato su suolo svizzero.</li> </ul>
<b>Termini</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2016: galleria di base del San Gottardo</li> <li>- 2020: galleria di base del Ceneri</li> <li>- Dicembre 2014: messa in esercizio del nuovo raccordo ferroviario Mendrisio-Stabio. Completamento del collegamento Stabio–Varese su suolo italiano entro il 2017.</li> </ul>
<b>Costo globale</b>	Per Alp Transit i costi sono sostenuti dalla Confederazione. Per quanto attiene alla Ferrovia Mendrisio-Varese-Malpensa i costi ammontano aggiornati a 181 mio di franchi ( <i>vedi M6514</i> ). Misura urgente definita dalla Legge sul fondo infrastrutturale, contributo cantonale di ca. il 50%.

**Indicatori di terzo livello****Indicatori di risultato**

1. Ferrovia Mendrisio – Varese (FMV) con stazioni Gaggiolo (I), Mendrisio e Stabio: realizzata solo su suolo svizzero.
2. Nuova fermata S. Martino: realizzata
3. Nuova fermata Campagna Adorna: da realizzare / analisi fattibilità
4. Nuova fermata automatizzata Bissone: da realizzare / analisi fattibilità: non fattibile tecnicamente nei prossimi anni.
5. Avanzamento dei lavori Alp Transit Ceneri / Locarno – Lugano: informazioni aggiornate sotto [www.alptransit.ch](http://www.alptransit.ch) -> Ceneri – Stato dei lavori

## T1.2 Migliorie per il traffico su gomma

<b>Obiettivo della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Migliorare efficienza e funzionalità del servizio pubblico su gomma</li> <li>• Trasferire il traffico individuale motorizzato sui mezzi di trasporto pubblici</li> <li>• Ridurre di conseguenza i km percorsi a livello cantonale e regionale e quindi anche l'inquinamento fonico e atmosferico</li> </ul>																
<b>Descrizione</b>	Il PTM prevede <u>migliorie infrastrutturali</u> , costituite da interventi di poco conto, lungo le linee di bus con lo scopo di garantire la fluidità e la sicurezza dei percorsi.																
<b>Entità responsabile</b>	Cantone e Comuni																
<b>Documentazione di base</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schede PD 12.24.1</li> <li>- PTM Rapporto finale</li> <li>- Programmi d'agglomerato del Mendrisiotto PAM1 (2007) e PAM2 (2012)</li> </ul>																
<b>Anno di riferimento</b>	2002																
<b>Stato d'avanzamento 2014</b>  <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="background-color: #00FF00; width: 20px;"></td> <td>Concluso</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFFF00; width: 20px;"></td> <td>In corso</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FF0000; width: 20px;"></td> <td>Non avviato</td> </tr> </table>		Concluso		In corso		Non avviato	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Interscambio stazione di Chiasso: progettazione di massima</td> <td style="background-color: #00FF00; width: 20px;"></td> </tr> <tr> <td>Interscambio stazione di Chiasso: progettazione definitiva</td> <td style="background-color: #00FF00;"></td> </tr> <tr> <td>Interscambio stazione di Mendrisio: progettazione di massima</td> <td style="background-color: #00FF00;"></td> </tr> <tr> <td>Interscambio stazione di Mendrisio: progettazione definitiva</td> <td style="background-color: #00FF00;"></td> </tr> <tr> <td>Altri progetti secondo PTM (allegato 3) nei comuni di Arogno, Arzo, Mendrisio, Breggia, Novazzano, Riva S. Vitale, Rovio e Stabio Progettazione di massima conclusa, approvati come misure del programma d'agglomerato del Mendrisiotto PAM1 (pacchetto 9)</td> <td style="background-color: #FFFF00;"></td> </tr> </table> <p>In vista dell'entrata in funzione della nuova offerta dek TP su gomma, prevista per dicembre 2015, sono in corso di progettazione diversi interventi di sistemazione delle fermate esistenti, creazione di fermate nuove, posa di nuovi apparecchi di distribuzione biglietti, ecc.</p>	Interscambio stazione di Chiasso: progettazione di massima		Interscambio stazione di Chiasso: progettazione definitiva		Interscambio stazione di Mendrisio: progettazione di massima		Interscambio stazione di Mendrisio: progettazione definitiva		Altri progetti secondo PTM (allegato 3) nei comuni di Arogno, Arzo, Mendrisio, Breggia, Novazzano, Riva S. Vitale, Rovio e Stabio Progettazione di massima conclusa, approvati come misure del programma d'agglomerato del Mendrisiotto PAM1 (pacchetto 9)	
	Concluso																
	In corso																
	Non avviato																
Interscambio stazione di Chiasso: progettazione di massima																	
Interscambio stazione di Chiasso: progettazione definitiva																	
Interscambio stazione di Mendrisio: progettazione di massima																	
Interscambio stazione di Mendrisio: progettazione definitiva																	
Altri progetti secondo PTM (allegato 3) nei comuni di Arogno, Arzo, Mendrisio, Breggia, Novazzano, Riva S. Vitale, Rovio e Stabio Progettazione di massima conclusa, approvati come misure del programma d'agglomerato del Mendrisiotto PAM1 (pacchetto 9)																	
<b>Termini</b>	2010 – 2017 Nodo FFS Chiasso 2010 – 2015 Migliorie puntuali trasporto pubblico																
<b>Costo globale</b>	Interscambio di Chiasso: progetto definitivo concluso (ca. 10 mio di franchi) Interscambio di Mendrisio: progetto di massima concluso (ca. 3.25 mio di franchi) Misure PAM1 interscambio di Chiasso: 3.19 mio di franchi (35% a carico della Confederazione, restante secondo la chiave di riparto PTM) Misure PAM1 interscambio di Mendrisio: 0.64 mio di franchi (35% a carico della Confederazione)																

### Indicatori di terzo livello

#### Indicatori di risultato

Per maggiori informazioni si veda anche l'allegato 3

1. % degli interventi previsti dal PTM realizzati

## T2.1 Miglioramento dell'offerta su ferro e su gomma

<b>Obiettivo della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentare la qualità delle prestazioni fornite all'interno della regione verso l'esterno, estendendo la capillarità e le fasce orarie d'esercizio</li> <li>• Ottimizzazione collegamento tra Chiasso e Stabio, via Croce Grande</li> <li>• Linea circolare per l'agglomerato di Chiasso (Balerna, Morbio Inferiore, Vacallo)</li> <li>• Nuovo concetto TP per l'agglomerato</li> </ul>																										
<b>Descrizione</b>	Ottimizzare e promuovere gli spostamenti con il trasporto pubblico all'interno dell'intera regione e con le regioni confinanti.																										
<b>Entità responsabile</b>	FFS e AMSA, DT, Comuni interessati																										
<b>Documentazione di base</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schede PD 12.24.1 (da aggiornare misura TP 1.1 PAM2)</li> <li>- PTM Rapporto finale</li> <li>- PAM2 – TP1.1 – nuovo concetto TP per l'agglomerato: entrata in funzione prevista a dicembre 2015. (<i>Attenzione: numerazione linee cambierà</i>)</li> </ul>																										
<b>Anno di riferimento</b>	2002																										
<b>Stato d'avanzamento 2014</b>	<table border="1"> <tr> <td>- C.4 Navette policorrente o ibride per treni interregionali transfrontalieri</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- C.56 Sistema ferroviario Ticino-Como-Varese</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- C.56b Frequenza semioraria Lugano – Chiasso</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- C.15 Integrazione della navigazione nella rete di trasporti pubblici: studio preliminare eseguito, realizzazione non prevista a corto termine</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- C.25 Miglioramento offerta serale e fine settimana Mendrisio e Chiasso</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- C.58 Nuova linea circolare del Basso Mendrisiotto</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- C.16 Nuove linee Italia – Mendrisiotto: attualmente 2, Como – Chiasso (in funzione) e linea 532 fino a Porto Ceresio (attualmente soppressa la parte italiana per ordine delle autorità italiane)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- C.9 Linea 1, 511, 515, 517 Corso S. Gottardo ovest: transitabile nei due sensi e Via Motta: transitabile nei due sensi a medio termine<sup>7</sup></td> <td></td> </tr> <tr> <td>- C.44 Linea 1 e 523 estensione verso Piano S. Martino: 2012</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- C.14 Linee 517 e 523: aggiornato interscambio in Croce Grande GF3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- C.2 Linea 531 Mendrisio – Riva S. Vitale: dopo i lavori di realizzazione della strada industriale (progetto in fase di realizzazione)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- C.3 Linee 531,541,543 Arogno-Capolago e Arogno-Maroggia</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- C.59 Linea 1 aumento frequenza ore di punta</td> <td></td> </tr> </table>	- C.4 Navette policorrente o ibride per treni interregionali transfrontalieri		- C.56 Sistema ferroviario Ticino-Como-Varese		- C.56b Frequenza semioraria Lugano – Chiasso		- C.15 Integrazione della navigazione nella rete di trasporti pubblici: studio preliminare eseguito, realizzazione non prevista a corto termine		- C.25 Miglioramento offerta serale e fine settimana Mendrisio e Chiasso		- C.58 Nuova linea circolare del Basso Mendrisiotto		- C.16 Nuove linee Italia – Mendrisiotto: attualmente 2, Como – Chiasso (in funzione) e linea 532 fino a Porto Ceresio (attualmente soppressa la parte italiana per ordine delle autorità italiane)		- C.9 Linea 1, 511, 515, 517 Corso S. Gottardo ovest: transitabile nei due sensi e Via Motta: transitabile nei due sensi a medio termine <sup>7</sup>		- C.44 Linea 1 e 523 estensione verso Piano S. Martino: 2012		- C.14 Linee 517 e 523: aggiornato interscambio in Croce Grande GF3		- C.2 Linea 531 Mendrisio – Riva S. Vitale: dopo i lavori di realizzazione della strada industriale (progetto in fase di realizzazione)		- C.3 Linee 531,541,543 Arogno-Capolago e Arogno-Maroggia		- C.59 Linea 1 aumento frequenza ore di punta	
- C.4 Navette policorrente o ibride per treni interregionali transfrontalieri																											
- C.56 Sistema ferroviario Ticino-Como-Varese																											
- C.56b Frequenza semioraria Lugano – Chiasso																											
- C.15 Integrazione della navigazione nella rete di trasporti pubblici: studio preliminare eseguito, realizzazione non prevista a corto termine																											
- C.25 Miglioramento offerta serale e fine settimana Mendrisio e Chiasso																											
- C.58 Nuova linea circolare del Basso Mendrisiotto																											
- C.16 Nuove linee Italia – Mendrisiotto: attualmente 2, Como – Chiasso (in funzione) e linea 532 fino a Porto Ceresio (attualmente soppressa la parte italiana per ordine delle autorità italiane)																											
- C.9 Linea 1, 511, 515, 517 Corso S. Gottardo ovest: transitabile nei due sensi e Via Motta: transitabile nei due sensi a medio termine <sup>7</sup>																											
- C.44 Linea 1 e 523 estensione verso Piano S. Martino: 2012																											
- C.14 Linee 517 e 523: aggiornato interscambio in Croce Grande GF3																											
- C.2 Linea 531 Mendrisio – Riva S. Vitale: dopo i lavori di realizzazione della strada industriale (progetto in fase di realizzazione)																											
- C.3 Linee 531,541,543 Arogno-Capolago e Arogno-Maroggia																											
- C.59 Linea 1 aumento frequenza ore di punta																											
<b>Termini</b>	Secondo la tempistica prevista per i singoli progetti																										
<b>Costo globale</b>	n. d.																										

### Indicatori di terzo livello

#### Indicatori di risultato (Per maggiori informazioni si veda anche l'allegato 3)

1. % degli interventi previsti dal PTM realizzati: ca. 70%
2. Integrazione dell'agglomerato di Como nel servizio ferroviario: ✓
3. Collegamenti semiorari tra i principali centri del Cantone: ✓
4. Numero di passeggeri alle stazioni di Chiasso e Mendrisio
5. Numero di frontalieri che utilizzano il treno per recarsi nel Mendrisiotto

<sup>7</sup> E' stata scelta una soluzione diversa da quella prevista nel PTM

**T2.2 Comunità tariffale**

<b>Obiettivo della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Semplificare la vendita e l'uso dei titoli di trasporto</li> <li>• Migliorare l'attrattività economica dei trasporti pubblici per gli spostamenti ricorrenti e occasionali</li> </ul>
<b>Descrizione</b>	Applicazione di una tariffa unica per zona e per tutto il Ticino e il Moesano estesa a tutti i titoli di trasporto (compresi i biglietti singoli) ed estensione territoriale della Comunità tariffale lungo i tracciati delle linee transfrontaliere.
<b>Entità responsabile</b>	Cantone e imprese di trasporto
<b>Documentazione di base</b>	Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità Messaggio no. 5736 del 29.11.2005 Linee direttive 2008 – 2011
<b>Anno di riferimento</b>	2005
<b>Stato d'avanzamento 2014</b>	Misura attuata nel corso del 2011 con la messa in funzione degli apparecchi. Resta da implementare l'estensione della Comunità tariffale alle zone oltre frontiera.
<b>Termini</b>	2010
<b>Costo globale</b>	+ 3.4 mio/anno

**Indicatori di terzo livello****Indicatori di risultato****Per maggiori informazioni si veda anche l'allegato 5**

1. Messa in vigore Comunità tariffale integrale: 2011
2. Evoluzione vendite abbonamenti Arcobaleno annuali 1996 - 2011: +ca. 222%
3. Evoluzione vendite abbonamenti Arcobaleno mensili 1996 - 2011: +ca. 150%
4. Evoluzione cifra d'affari altri titoli di trasporto
5. Integrazione tratte transfrontaliere

**T2.3 Monitoraggio**

<b>Obiettivo della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ottimizzare l'offerta e la promozione sulla base di un sistema di monitoraggio dell'utenza e della qualità del trasporto</li> </ul>
<b>Descrizione</b>	<p>Monitoraggio dell'evoluzione dell'utenza dei TP tramite conteggi automatici e manuali dei passeggeri.</p> <p>Monitoraggio dell'evoluzione della qualità del trasporto pubblico tramite il rilevamento di una serie di indicatori relativi a diversi aspetti della qualità: comfort, durata del viaggio, puntualità, sicurezza, ecc.</p>
<b>Entità responsabile</b>	Cantone e aziende di trasporto
<b>Documentazione di base</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schede PD 12.24.</li> <li>Rapporto Rapp Trans AG "Monitoraggio della qualità del TP in Ticino e Moesano", 2006</li> <li>PAM2 (<i>rapporto da pagina 105–107</i>)</li> </ul>
<b>Anno di riferimento</b>	2005
<b>Stato d'avanzamento 2014</b>	<p>Monitoraggio evoluzione utenza: continuo (conteggi automatici), periodico (conteggi manuali).</p> <p>Monitoraggio qualità: progetto in fase di allestimento (in corso selezione applicativo informatico per il censimento e l'elaborazione dei dati necessari al calcolo degli indicatori)</p>
<b>Termini</b>	<p>Monitoraggio qualità: fase pilota (da definire)</p> <p>Monitoraggio evoluzione utenza: in corso</p>
<b>Costo globale</b>	Da definire

**Indicatori di terzo livello****Indicatori di risultato****Per maggiori informazioni si veda l'allegato 4 e 5**

1. Vendite abbonamenti Arcobaleno (1998-2011): +127.5 %
2. Passeggeri trasportati su gomma
3. Passeggeri trasportati su ferro (TILO)
4. Indicatori relativi alla qualità dell'offerta (tempi, coincidenze): sistema in fase di studio

**T3.1 Mezzi di trasporto pubblico meno inquinanti**

<b>Obiettivo della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuire le emissioni di polveri sottili e degli altri inquinanti atmosferici</li> </ul>
<b>Descrizione</b>	Scelta di mezzi allo stato della tecnica (veicoli a gas, elettrici, EURO 5 o superiore, sistema di abbattimento CRT, alimentazione a gasolio bianco degli automezzi di vecchia generazione)
<b>Entità responsabile</b>	Imprese di trasporto e DT
<b>Documentazione di base</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Piano d'azione contro le polveri sottili promosso dal DATEC</li> <li>- PRA 2007 – 2016, scheda TR8.1 "Mezzi di trasporto meno inquinanti nell'ambito del mandato di prestazione di nuove linee"</li> </ul>
<b>Anno di riferimento</b>	2005
<b>Stato d'avanzamento 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La Confederazione decide nel suo Piano d'azione (ottobre 2006) che la quota rimborsabile dell'imposta sugli oli minerali sarà ridotta per gli autobus non dotati di filtri (1. gennaio 2008)</li> <li>- AMSA: utilizza il "diesel green", desolforizzato, che ha delle emissioni minori di PM10 rispetto al diesel normale. Il parco veicoli è piuttosto vetusto, anche se i veicoli più vecchi non vengono utilizzati sulla linea, ma ad esempio per il trasporto degli scolari. I nuovi acquisti vengono fatti in base alle nuove tecnologie (euro 5, Euro 6)</li> <li>- AutoPostale: Utilizzo di diesel a basso tenore di zolfo. In servizio dal 2013 due autopostali ibridi del tipo Volvo 7900, che consumano circa il 30 % in meno rispetto a un bus con un motore diesel tradizionale. Si prevede di introdurre gradualmente ulteriori autopostali ibridi anche per altre regioni del Ticino</li> <li>- Su 37 veicoli (bus) impiegati nel Mendrisiotto 5 di essi (13%) non montano il filtro antiparticolato per un totale di meno del 5% dei Km percorsi. Di questi 5 veicoli 3 saranno sostituiti nel corso del 2015.</li> </ul>
<b>Termini</b>	2015: tutti i veicoli devono essere muniti di filtro contro il particolato
<b>Costo globale</b>	Costo del filtro: da 10'000.- a 15'000.-.

**Indicatori di terzo livello****Indicatori di risultato (cfr. anche Allegato 8)**

1. % di veicoli muniti di filtri contro il particolato: AMSA 93 % (2 bus su un totale di 27 utilizzati unicamente come veicoli di riserva adibiti al trasporto scolari; la loro "uscita" dal parco veicoli è prevista per il 2016), Autopostale ca. 87% (veicoli senza filtro impiegati esclusivamente quali riserve)
2. km percorsi dai bus muniti di filtro rispetto ai veicoli privi di filtro:  
Auto Postale: nel Mendrisiotto la percentuale dei Km percorsi con veicoli muniti di filtro antiparticolato è del 95%, AMSA del 98% circa.

## A. MOBILITA' ALTERNATIVA

### A1 Misure di sostegno al traffico lento

A.1.1 Sviluppo delle reti ciclabili e pedonali locali

### A2 Misure di sostegno alla mobilità integrata















A.2.1 Pacchetti di mobilità

**Descrizione della politica:** Incentivare il traffico lento come forma di spostamento per brevi tragitti, percorsi casa-scuola, casa-lavoro e casa-svago, in considerazione del fatto che un terzo degli spostamenti effettuati in automobile è inferiore ai 3 km.

#### Obiettivi della politica:

- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche;
- ridurre il traffico veicolare pendolare all'interno degli abitati;
- aumentare la sicurezza di pedoni e ciclisti.

#### Indicatori di secondo livello (realizzazione della politica di mobilità alternativa)

Legenda:		studio preliminare	fase di pianificazione	progetto definitivo
	Concluso			
	In corso			
	Non avviato			
<b>A Mobilità alternativa</b>				
<b>A1.1 Sviluppo delle reti ciclabili e pedonali locali</b>				
Grado di realizzazione del Piano d'indirizzi della rete ciclabile				
Itinerario nazionale (N)				
Itinerari cantonali e regionali (C, R)				
Grado di realizzazione del Piano d'indirizzi della rete pedonale locale				
		-	-	-
<b>A 2.1 Pacchetti di mobilità</b>				
Adesione ditte del Mendrisiotto ai piani di mobilità aziendale				
				
Evoluzione offerta trasporto integrato nel Mendrisiotto: altri progetti				
				

**A1.1 Sviluppo delle reti ciclabili e pedonali locali**

<b>Obiettivo della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizzazione di una rete efficiente e completa per il traffico lento negli abitati</li> <li>• Creare stalli per le biciclette presso i principali punti di interesse</li> <li>• Mettere in rete le sedi scolastiche con le fermate dei mezzi pubblici</li> <li>• Completare l'itinerario ciclabile svizzero e raccordare la rete dei percorsi urbani ai percorsi turistici regionali</li> <li>• Migliorare le condizioni di sicurezza dei pedoni e dei ciclisti</li> <li>• Pedonalizzare i centri urbani e storici e le vie commerciali</li> <li>• Offrire una valida alternativa al trasporto privato</li> </ul>
<b>Descrizione</b>	Viene elaborato un piano d'indirizzo della rete ciclabile che raccordi anche i percorsi comunali alla rete di ordine superiore, che faciliti l'interscambio con il mezzo pubblico e che preveda sufficienti posti di stazionamento per biciclette nei principali luoghi di destinazione.
<b>Entità responsabile</b>	Rete ciclabile: DT e CRTM in collaborazione con i Comuni Rete pedonale: Comuni
<b>Documentazione di base</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scheda PD M10, R/M5</li> <li>- Rete dei percorsi ciclabili del Mendrisiotto e Basso Ceresio: Piano di indirizzo approvato dal CdS nel 2009</li> <li>- PAM1 , PAM2</li> </ul>
<b>Anno di riferimento</b>	2002
<b>Stato d'avanzamento 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N3 Melide – Capolago – Mendrisio – Chiasso: itinerario nazionale già realizzato dal Cantone, previsti puntuali miglioramenti</li> <li>- C Stabio – Mendrisio – Chiasso: itinerario cantonale, previsti interventi importanti</li> <li>- R1 Stabio – Rancate – Riva San Vitale – Brusino Arsizio: itinerario regionale, previsti interventi di messa in sicurezza dei ciclisti</li> <li>- R2 Stabio – Novazzano – Chiasso: itinerario regionale, previsti interventi nel PR</li> <li>- R3 Capolago – Mendrisio – Morbio Superiore - Chiasso: itinerario regionale, proposti interventi di completamento e miglioria</li> <li>- R4 Genestrerio (Ligornetto) – Mendrisio – Rancate: itinerario regionale, proposti interventi di completamento e miglioria</li> </ul>
<b>Termini</b>	2015
<b>Costo globale</b>	Rete ciclabile, fase 1: ca. 13.3 mio di franchi (Messaggio 6704 del 24.10.2012) Rete ciclabile, fase 2: ca. 10 mio di franchi – PAM2 Rete pedonale: ca. 4.5 mio di franchi

**Indicatori di terzo livello****Indicatori di risultato: allegato 6 e allegato 1 (posteggi per biciclette)**

1. Stato di avanzamento del piano d'indirizzo dei percorsi ciclabili: procedura conclusa
2. Stato di avanzamento dei progetti di massima delle reti ciclabili: procedura conclusa
3. Realizzazione N: ✓
4. Realizzazione C: progettazione 1. fase in corso
5. Realizzazione R: progettazione 1. fase in corso
6. Realizzazione percorsi locali: dati presso i Comuni: in corso



**A2.1 Pacchetti di mobilità**

<b>Obiettivo della misura</b>	Sostenere e promuovere misure di mobilità aziendale che favoriscano l'utilizzo di mezzi trasporto alternativi al veicolo privato.
<b>Descrizione</b>	Mandato alla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) per svolgere delle indagini conoscitive ed elaborare nuove strategie per la realizzazione di misure efficaci a contenimento del trasporto individuale motorizzato (TIM), a potenziamento del trasporto pubblico (TP), della mobilità lenta (ML), e della condivisione dell'automobile (Car pooling).
<b>Entità responsabile</b>	Sezione della mobilità CRTM FFS, MobilityCarSharing Privati
<b>Documentazione di base</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Linee guida per la mobilità aziendale</li> <li>- PAM2</li> <li>- Studio di opportunità per la creazione di posteggi destinati al car pooling transfrontaliero nell'area Olgiatese e Basso Lario</li> </ul>
<b>Anno di riferimento</b>	2014
<b>Stato d'avanzamento 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allestimento di un sito web informativo</li> <li>- Elaborazione delle "Linee guida per l'allestimento dei Piani di mobilità aziendale"</li> <li>- Corsi di formazione per mobility manager aziendale</li> <li>- Progetto pilota sulla gestione dei picchi di traffico con relative proposte alternative all'automobile, fra cui le navette aziendali ed il car pooling</li> </ul>
<b>Termini</b>	-
<b>Costo globale</b>	5000.- CHF Risorse interne

**Indicatori di terzo livello****Indicatori di risultato**

1. Offerta di formazione per consulenti della mobilità aziendale e guida alla mobilità aziendale ([www.ti.ch/mobilita-aziendale](http://www.ti.ch/mobilita-aziendale)): Formatati 51 consulenti.
2. Piani di mobilità aziendale attivi in 7 aziende.
3. Piani di mobilità aziendale pronti da applicare in 16 aziende.
4. Creazione di trasporti collettivi aziendali tramite il progetto "Picchi di traffico"
5. Evoluzione autovetture di Mobility car sharing nel Mendrisiotto (2015): 2 auto alle FFS di Chiasso, 1 auto alle FFS di Mendrisio (diminuzione di una vettura per località rispetto al 2010!)
7. Arcobaleno aziendale: 10 aziende offrono ai propri dipendenti l'acquisto dell'abbonamento annuale arcobaleno a tariffe vantaggiose.

**M. MOBILITA' INDIVIDUALE****M1 Moderazione e gestione del traffico**

M.1.1 Gerarchia stradale / zone 30 / zone d'incontro / moderazioni













**M2 Gestione del traffico autostradale**

M.2.1 Riduzione della velocità sulla A2

**Descrizione della politica:** Ottimizzare la gestione dei flussi di traffico**Obiettivi della politica:**

- trasferire il traffico di transito all'esterno delle zone sensibili o moderarlo se non vi è altra soluzione
- assegnare una gerarchia stradale coerente con gli obiettivi territoriali e ambientali
- concentrare il traffico privato sul sistema autostradale e su un numero limitato di strade principali, moderando le altre strade
- collegare direttamente ogni Comune con la rete stradale superiore evitando l'attraversamento in altri abitati
- ridurre la velocità autostradale e dunque le emissioni atmosferiche generate

**Indicatori di secondo livello (realizzazione della politica di mobilità individuale)**

Legenda:		studio preliminare	fase di pianificazione	progetto definitivo
	Concluso			
	In corso			
	Non avviato			
<b>M Mobilità individuale</b>				
<b>M1.1 Moderazione e gestione del traffico</b>				
Grado di realizzazione dei progetti di moderazione del traffico previsti dal PTM				
<b>M 2.1 Riduzione della velocità sulla A2</b>				
Richiesta di ridurre la velocità tra Bissone e Chiasso inoltrata, pubblicazione della decisione positiva da parte del DATEC sul Foglio federale il 12 giugno 2007				
Introduzione della riduzione della velocità				

**M1.1 Gerarchia stradale / zone 30 / zone d'incontro / moderazioni**

<b>Obiettivo della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sgravare dove possibile determinate strade dal traffico</li> <li>• Garantire la funzione di via afferente alle strade di collegamento cercando di comunque contenere il traffico</li> <li>• Garantire la sicurezza di tutti gli utenti della strada</li> <li>• Evitare il traffico parassitario nelle zone residenziali</li> </ul>
<b>Descrizione</b>	L'assegnazione di una gerarchia funzionale alle strade ha lo scopo di definire una rete viaria di rilevanza regionale (e sovraregionale) sulla quale convogliare i principali flussi di traffico. Il traffico veicolare è concentrato sui singoli assi di scorrimento, la loro strutturazione e i contenuti insediativi confinanti vengono adattati. Ove possibile le strade vanno moderate e gli utenti messi in sicurezza.
<b>Entità responsabile</b>	Cantone: strade cantonali Comuni: strade comunali
<b>Documentazione di base</b>	- Scheda PD 12.24 - Direttiva per interventi di moderazione del traffico - PAM2
<b>Anno di riferimento</b>	2005
<b>Stato d'avanzamento 2014</b>	Lo stato di avanzamento di questi progetti è molto eterogeneo: circa il 50% degli interventi è stato realizzato. Altri sono in corso di progettazione e sono o saranno oggetto di accordi di cofinanziamento con la Confederazione nell'ambito del PAM1 (misura 18).
<b>Termini</b>	Secondo la tempistica prevista per i singoli progetti 2010 - 2018
<b>Costo globale</b>	Al momento attuale non è possibile quantificare i costi.

**Indicatori di terzo livello****Indicatori di risultato: allegato 7 (vedi anche PAM2, rapporto pag. 119)**

1. % progetti gerarchia stradale previsti dal PTM realizzati
2. % progetti zone 30 e zone incontro previsti dal PTM realizzati
3. % progetti moderazione e messa in sicurezza previsti dal PTM realizzati

**M2.1 Riduzione della velocità sulla A2**

<b>Obiettivo della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ridurre le emissioni di NO<sub>2</sub> sul tratto autostradale</li> </ul>
<b>Descrizione</b>	Ridurre la velocità sull'autostrada A2 tra Bissone e Chiasso a 100 km/h, in conformità con l'art. 108 dell'Ordinanza sulla segnaletica stradale.
<b>Entità responsabile</b>	DATEC autorizza, su richiesta del CdS ticinese, la riduzione di velocità
<b>Documentazione di base</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Piano risanamento aria del Mendrisiotto – Valutazione delle immissioni di NO<sub>2</sub>, IFEC Consulenze SA 2005</li> <li>- Piano risanamento aria del Mendrisiotto – Approfondimento A2 – NO<sub>2</sub>, IFEC Consulenze SA 2006</li> <li>- Limiti di velocità lungo la A2 da Chiasso a Lugano - perizia USTRA (collaborazione: IFEC e Brugnoli &amp; Gottardi), 2012</li> </ul>
<b>Anno di riferimento</b>	2005
<b>Stato d'avanzamento 2012</b>	Introduzione sistema di segnaletica variabile a fasce orarie
<b>Termini</b>	Secondo tempistica di implementazione della misura da parte dell'USTRA.
<b>Costo globale</b>	

**Indicatori di terzo livello****Indicatori di risultato**

1. Richiesta inoltrata dal Consiglio di Stato al Consiglio federale e pubblicazione della decisione sul Foglio federale 12 giugno 2007
2. Stato decisione del Tribunale federale
3. Introduzione riduzione della velocità sulla N2 tra Bissone e Chiasso
4. Tratti a 100 km/h sulla A2 Bissone – Chiasso: 5 km su 19 complessivi (2008)
5. Tratti a velocità variabile tra 120 / 100 / 80 km/h sulla N2 Bissone – Chiasso (2012)

## CONCLUSIONE DEL CONTROLLING

*Il PRAM nasce quale strumento parallelo al Piano dei trasporti del Mendrisiotto con lo scopo di proporre delle misure atte a migliorare la situazione ambientale di questa regione, oggi più che mai interessata da grossi problemi legati in particolare al traffico automobilistico. Il relativo controlling, previsto dalla risoluzione 885 del 1. marzo 2005, ne valuta lo stato d'avanzamento tramite appositi indicatori.*

*Dall'inizio degli anni 2000, con l'avvento della politica degli agglomerati promossa dalla Confederazione, i Piani regionali dei trasporti ticinesi, compreso quello del Mendrisiotto, sono stati progressivamente sostituiti dai Programmi d'agglomerato, veri e propri strumenti programmatici elaborati sull'onda di quanto già fatto per i piani regionali dei trasporti. Il primo risultato tangibile per il Mendrisiotto è l'elaborazione e la consegna alla Confederazione, nel 2007, del PAM di prima generazione. Ad esso ha fatto seguito, nel 2012, quello di seconda generazione e l'agglomerato, in collaborazione con il Dipartimento del territorio, si appresta a consegnare la terza tappa nel dicembre del 2016.*

*Gli evidenti pregi dei PA rispetto ai loro predecessori risiedono in particolare in un miglior coordinamento fra le misure di mobilità e la pianificazione degli insediamenti, nonché in un'attenzione particolare agli effetti dei provvedimenti sull'ambiente. La valutazione dell'efficacia dei PA da parte della Confederazione pone infatti anche l'accento sul miglioramento dello stato dell'aria da parte delle misure infrastrutturali. Oltre alla consegna di un documento come descritto in precedenza, la Confederazione richiede che le misure siano implementate e monitorate a scadenza quadriennale, promuovendone l'attuazione.*

*I provvedimenti postulati dal PRAM sono stati progressivamente ripresi dai PAM, a cominciare da quello di prima generazione. L'attuazione di misure volte a sgravare il Mendrisiotto dal costante carico ambientale è dunque garantita attraverso uno strumento multidisciplinare, concreto e costantemente aggiornato. **Per questi motivi il PRAM può ritenersi integrato nel programma d'agglomerato ed il suo controlling concluso.***

*Bellinzona, dicembre 2015*

## ALLEGATI


## Allegato 1 – P1.1 Indagine posteggi pubblici nel Mendrisioto (stato 31.12.2014)


Comune	Tipologia				Gratuiti					Pagamento														
	Posteggi lungo strade, ecc.	Piazzale / area	Coperti / autosilo	TOTALE	Liberi (bianco)	Max < 4h	Max >= 4h	Zona blu (1h)	Zona blu con permesso residenti	TOTALE	Sistema di pagamento				Durata max.					Tariffa		Ferrovia Gneroso		
											Barriera	Parchimetro collettivo	Parchimetro singolo	TOTALE	< 60 min.	>= 60 < 90 min.	>= 90 < 120 min.	>= 120 < 240 min.	>= 240 min.	< 50 cts/h	>= 50 cts < 1.-/h		>= 1.- < 2.-/h	>= 2.-/h
Balerna	185	170	0	355	144	0	31	0	117	292	0	63	0	63	7	0	22	27	7	0	0	63	0	
Bissone	11	158	0	169	16	0	0	0	49	65	0	104	0	104	0	0	0	0	104	0	104	0	0	
Chiasso *	722	1'033	254	2'009	101	86	0	5	580	772	222	1'013	2	1'237	37	211	23	140	826	66	332	671	168	
Coldrerio	73	132	0	205	34	41	32	0	98	205	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Maroggia	32	103	0	135	0	0	58	0	0	58	0	77	0	77	0	0	24	0	53	0	0	77	0	
Melano	67	197	0	264	0	66	0	0	99	165	0	99	0	99	8	0	0	0	91	8	91	0	0	
Mendrisio **	622	2'459	743	3'824	1'485	101	111	92	214	2'003	642	1'179	0	1'821	102	150	9	182	1'378	297	580	512	432	
Mendrisio	411	1'695	743	2'849	1'232	101	17	51	42	1'443	642	764	0	1'406	102	110	9	144	1'041	0	511	488	407	
Capolago	0	512	0	512	100	0	0	0	163	263	0	249	0	249	0	0	0	24	225	200	0	24	25	
Genestrerio	32	74	0	106	0	0	57	9	0	66	0	40	0	40	0	25	0	0	15	0	40	0	0	
Ligornetto	60	136	0	196	59	0	31	0	9	99	0	97	0	97	0	0	0	0	97	97	0	0	0	
Rancate	119	42	0	161	94	0	6	32	0	132	0	29		29	0	15	0	14	0	0	29	0	0	
Morbio Inferiore	103	249	0	352	84	0	18	0	155	257	0	95	0	95	0	0	0	95	0	0	95	0	0	
Novazzano	25	90	0	115	115	0	0	0	0	115	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Riva San Vitale	45	249	0	294	28		0	10	5	43	22	229	0	251	22	0	0	0	229	22	0	229	0	
Stabio	13	337	0	350			0		350	350	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Vacallo	109	246	0	355	85	0	0	23	197	305	12	38	0	50	12	0	0	38	0	12	38	0	0	
<b>TOTALE POSTEGGI</b>	2'007	5'423	997	8'427	2'092	294	250	130	1'864	4'630	898	2'897	2	3'797	188	361	78	482	2'688	405	1'240	1'552	600	0

\* escluso frazioni di Pedriante e Seseglio

\*\* escluso frazione di Salorino

\*\* incluso Capolago - Genestrerio - Ligornetto - Rancate

 posteggio libero fuori  
orario scolastico

 uso docenti

**Numero dei posteggi per biciclette per Comune e località: evoluzione 2011-2015 (Fonte: Sezione della mobilità)**

<b>Parcheggi Bici - rilievo 2011</b>			<b>Parcheggi Bici - rilievo 2015</b>		
<b>Comune / Località</b>	<b>N° aree sosta</b>	<b>N° stalli</b>	<b>Comune / Località</b>	<b>N° aree sosta</b>	<b>N° stalli</b>
Arogno	0	0	Arogno	0	0
Balerna	3	32	Balerna	4	45
Bissone	2	17	Bissone	2	17
Breggia	0	0	Breggia	0	0
Brusino Arsizio	2	17	Brusino Arsizio	2	17
Castel San Pietro	1	12	Castel San Pietro	2	33
Chiasso	7	160	Chiasso	20	437
Coldrerio	3	51	Coldrerio	4	78
Maroggia	0	0	Maroggia	0	0
Melano	3	42	Melano	4	52
Mendrisio	21	401	Mendrisio	41	762
Morbio Inferiore	5	38	Morbio Inferiore	6	147
Novazzano	0	0	Novazzano	0	0
Riva S.Vitale	5	75	Riva S.Vitale	7	153
Rovio	0	0	Rovio	0	0
Stabio	4	104	Stabio	9	229
Vacallo	1	12	Vacallo	1	12
<b>Totale</b>	<b>57</b>	<b>961</b>	<b>Totale</b>	<b>102</b>	<b>1982</b>



**Statistica dei dati raccolti nell'agglomerato di Mendrisiotto**
**Numero di posti di parcheggio per cicli**

Impianti complessivi	<b>102</b>
Elementi complessivi	<b>118</b>
Posti di parcheggio per cicli complessivi	<b>1982</b>

Protezione contro le intemperie coperti

	Posteggi	Posti di parcheggio per cicli
Possibilità di legare il telaio del ciclo	<b>3</b>	<b>58</b>
Senza possibilità di legare il telaio del ciclo	<b>30</b>	<b>587</b>
Nessun sistema di posteggio	<b>23</b>	<b>505</b>
Stazione per biciclette	<b>0</b>	<b>0</b>

Protezione contro le intemperie scoperti

	Posteggi	Posti di parcheggio per cicli
Possibilità di legare il telaio del ciclo	<b>3</b>	<b>24</b>
Senza possibilità di legare il telaio del ciclo	<b>37</b>	<b>476</b>
Nessun sistema di posteggio	<b>22</b>	<b>332</b>
Stazione per biciclette	<b>0</b>	<b>0</b>

**Valutazione della qualità (facoltativo)**

	buono	carente	insufficiente	Osservazioni	non indicato
Ubicazione	<b>88</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Sicurezza per la circolazione	<b>80</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Occupazione	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>81</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
Protezione contro le aggressioni	<b>53</b>	<b>30</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>1</b>
Sistema di posteggio	<b>11</b>	<b>60</b>	<b>30</b>	<b>6</b>	<b>1</b>
Condizioni strutturali	<b>14</b>	<b>63</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>1</b>
Esercizio, manutenzione	<b>75</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>1</b>
Necessità d'intervento	nessuna <b>11</b>	media <b>58</b>	forte <b>32</b>	<b>11</b>	<b>1</b>
Osservazioni generali	<b>5</b>				

## Stalli cicli: definizione degli impianti da rilevare

### 1. Definizione

Un impianto pubblico di posteggio per cicli soddisfa i seguenti requisiti:

- è visibile grazie a demarcazioni a terra, pannelli di segnalazione, sistema di posteggio o copertura;
- è pubblico e sempre accessibile;
- comprende almeno 5 posti di posteggio per cicli.

Gli impianti pubblici di posteggio per cicli possono essere disposti su terreni pubblici o privati. Se, un commerciante al dettaglio allestisce sul suo terreno posti di parcheggio per cicli accessibili pubblicamente in qualsiasi momento, questi ultimi devono essere rilevati.

#### 1.1 Impianti da rilevare

Vanno rilevati tutti i posti di parcheggio pubblici per cicli che corrispondono alle definizioni relative allo spazio pubblico (vedi punto 1. Definizione).

**Vanno rilevati in particolare i posti di parcheggio per cicli che si trovano presso:**

- stazioni e fermate (luoghi di trasbordo);
- commerci al dettaglio, quartieri commerciali, società di servizi;
- quartieri residenziali, qualora su o lungo le strade pubbliche sono disposti posteggi per cicli;
- zone industriali e commerciali, qualora su o lungo le strade pubbliche sono disposti posteggi per cicli accessibili a clienti e visitatori;
- centri commerciali nelle zone d'insediamento.

#### **Le stazioni per biciclette: un caso particolare**

Le stazioni per biciclette vanno integrate nel rilevamento. I dati si possono ottenere presso l'impresa di gestione, il Comune responsabile o il "Servizio di coordinamento Stazioni per biciclette" [www.velostation.ch](http://www.velostation.ch). Le stazioni per biciclette sono impianti chiusi sorvegliati o presidiati in permanenza; l'accesso è consentito soltanto agli autorizzati.

#### 1.2 Impianti da non rilevare

**Non occorre rilevare i posti di parcheggio per cicli che si trovano vicino a:**

- complessi residenziali, se sono disposti in corti interne o giardini davanti alle abitazioni o separati da siepi, recinti, ecc. (spazi semi-privati);
- zone industriali e commerciali, se sono disposti su aree aziendali o separati da siepi, recinti, ecc.;
- centri commerciali ai margini delle zone d'insediamento o in zone industriali;
- piscine aperte solo in estate.

## Allegato 2 – P 1.2 Nodi intermodali (e posteggi per pendolari alle frontiere)

Pianificazione P+R e car-pooling Mendrisiotta e Nord Italia / Stato al 1.12.14					
Stazione/Fermata/Comune	Situazione attuale	Soluzione emergenza (breve termine)	Osservazioni	Soluzione definitiva (nei prossimi anni (2016-?))	Osservazioni
<b>Asse FMV Varese-Stabio</b>					
P+R					
Induno (I)	-	-	-	P+R 75 stalli	In funzione con l'apertura della FMV
Arcisate (I)	-	-	-	P+R 93 stalli	In funzione con l'apertura della FMV
Gaggiolo (I)	-	-	-	P+R 160	In funzione con l'apertura della FMV
Stabio	P+R 58 stalli	P+R 58 definitivi + 150 (provvisori) stalli	Mandato ad FFS, Procedura di approvazione dei piani per P+R provvisorio (3 anni). Realizzazione per fine 2014. Provvisorio dovrebbe essere destinato solo ad abbonati mensili o annuali.	P+R 58 stalli	-
<b>Asse Chiasso-Mendrisio-Melide</b>					
Chiasso	P+R 139 stalli	P+R 190-200 stalli	Verranno recuperati da 50 a 100 stalli di proprietà di FFS attualmente noleggiati a privati.	P+R 150 stalli in autosilo + 20/30 stalli fuori terra	Progetto di nodo d'interscambio separato da quello del P+R, legato invece agli stabilimenti delle future scuole d'abbigliamento.
Balerna	P+R 92 stalli	P+R 152 stalli	Verranno recuperati ca. 48 p di proprietà di FFS attualmente noleggiati a privati.	P+R 152 stalli	Posteggi FFS noleggiati a privati che possono essere recuperati
Mendrisio	P+R 214 stalli	P+R 214 stalli	Possibilità di recuperare alcuni posteggi lungo via Franscini, ma solo con l'accordo del Comune.	P+R 250 stalli	P+R compreso nei 400 P previsti sotto la nuova costruzione SUPSI
Mendrisio-S. Martino	-	P+R 150-400 stalli in autosilo	Posteggi privati esistenti ma abusivi. Trattativa con Tarchini (proprietario) in corso	P+R 150-400 stalli in autosilo	Progetto Tarchini dimensionato anche per frontalieri da Brusata e Arzo, che non dispongono di un servizio ferroviario. Da valutare numero p in base a domanda con FMV in funzione
Capolago-Riva S. Vitale	P+R 35 stalli	P+R 110-180 stalli	75 stalli della Ferrovia Monte Generoso utilizzati non ufficialmente come P+R. Possibilità di avere fino a 150 stalli sul medesimo terreno (stima). Trattative in corso fra Comune, FMG, FFS.	P+R 110 stalli	Trattative in corso fra FFS Immobili e Comune di Mendrisio. Se vi è la possibilità di realizzare un P+R definitivo, il Cantone dovrà pronunciarsi sull'opportunità di rendere P+R ufficiali i ca. 75 stalli individuati in precedenza.
Maroggia-Melano	P+R 54 stalli	P+R 54 stalli	Difficoltà nell'ampliare recuperare i p comunali per esigenze del Comune. Bisogno non urgente poiché P+R non saturo	P+R 54 stalli	-
Melide	P+R 54 stalli	P+R 54 stalli	-	P+R 54 stalli	-
<b>Totale</b>	<b>646</b>	<b>1'132-1'462</b>		<b>1'326-1'586</b>	

**Allegato 3 – T 1.2 Migliorie per il traffico su gomma**

La lista è ripresa dal PTM - stato 2002. La misura 9 del PAM 1 prevede interventi per ca. 1.50 mio (IVA esclusa). Il PAM2 prevede altre misure: TP 2 – TP3 – TP5.1

Nr.	Autorità interessate	Oggetto
TP3	DT (DC) Arogno	Allargamento della carreggiata stradale all'uscita dal nucleo in direzione di Rovio, zona Bagiano, lato monte, per permettere l'incrocio con veicoli leggeri.
TP4	DT (DC) Arogno	Allargamento della carreggiata stradale sulla strada verso Rovio, zona Sasso Grosso, lato monte dopo il ponte in direzione di Arogno, per permettere l'incrocio con veicoli leggeri
TP5	DT (DC) Arzo	Allargamento a monte della carreggiata verso Tremona per evitare l'invasione della corsia di contromano all'incrocio della Guana. Eventuali accorgimenti segnaletici o misure di moderazione sulla strada da Meride.
TP19	DT (DC) Mendrisio	Prolungamento della corsia preferenziale autobus in via Franscini per AMSA/ATM in direzione stazione FFS; recupero dei posteggi che vengono eliminati (studio generale dell'area della stazione/interscambio FFS). Miglioramento della sicurezza per i pedoni.
TP21	Mendrisio	Correzione del bordo interno della carreggiata per la direzione via Motta - via Baroffio. Possibili misure di segnaletica o di moderazione del traffico (migliorare sicurezza).
TP22	DT (DC) Mendrisio	Correzione dei bordi della carreggiata nelle due direzioni all'incrocio Vela - via Praella.
TP23	DT (DC) Mendrisio	Modifica della geometria stradale e della conformazione delle isole spartitraffico all'incrocio via Praella – via Zorzi.
TP24	DT (DC) Mendrisio	Modifica della posizione del semaforo e della linea di arresto all'entrata del sottopasso Cercera (da Rancate). Verifica della regolazione dell'impianto semaforico.
TP25	DT (DC) Mendrisio	Modifica degli accessi al centro scolastico da via Mola e via A. Maspoli (Banchette). Miglioramento della sicurezza dell'accesso a via Maspoli per gli scolari (pedoni, cicli e motocicli) mediante la formazione di un percorso separato per i pedoni e il traffico a due ruote in senso inverso tra l'attuale accesso e l'incrocio delle Banchette, nonché la realizzazione di un attraversamento sicuro dell'incrocio delle Banchette. Accorgimenti atti a vietare le soste di auto e i posteggi di cicli e motocicli lungo via A. Maspoli
TP26	DT (DC) Mendrisio	Misure per la fluidificazione del percorso lungo via Turconi: senso unico per veicoli leggeri e traffico in senso inverso per trasporti pubblici e veicoli autorizzati.
TP27	DT (DC) Meride	Soppressione dei posteggi e ridefinizione degli spazi della fermata autobus dopo la curva all'entrata del nucleo, in direzione Serpiano.
TP28	DT (DC) Meride	Restringimento della carreggiata stradale e posa di ostacoli per impedire i parcheggi abusivi in tre punti tra Crocifisso e Serpiano.
TP36	DT (DC) Morbio Sup.	Correzione della geometria stradale della strada al bivio per Sagno: bordo a monte della carreggiata.
TP37	DT (DC) Morbio Sup.	Correzioni della geometria stradale della strada per Sagno: prima curva dopo il bivio Sagno/Caneggio e secondo tornante dopo tratta rettilinea..
TP39	DT (DC)	Spostamento della piazza di giro all'altezza del bivio di entrata al nucleo, provenendo

	Muggio	da Cabbio, presso il mappale no. 1532, oppure sulla piazza della fontana all'uscita del nucleo verso Scudellate. Necessità di sopprimere alcuni posteggi. Ridefinizione dell'ubicazione delle fermate.
TP41	<i>DT (DC)</i> Novazzano	Nuova ubicazione della fermata dell'autobus. Correzione della geometria stradale all'incrocio della vecchia posta via S.Frascini / via P.Bernasconi / via Indipendenza, lato marciapiede, attualmente delimitato da ostacoli. Suppressione del posteggio sulla curva.
TP43	<i>DT (DC)</i> Riva S.Vitale	Predisposizione di un impianto semaforico con priorità autobus per l'attraversamento della strettoia nel nucleo (dir. Piana di S.Martino)
TP44	<i>DT (DC)</i> Rovio	Correzione della geometria stradale lungo la strada Melano-Rovio
TP45	<i>DT (DC)</i> Rovio	Allargamento locale della carreggiata stradale lungo la tratta rettilinea verso l'entrata del nucleo da Melano per permettere l'incrocio con veicoli leggeri.
TP52	<i>DT (DC)</i> Stabio	Formazione di corsie di preselezione destinate al traffico pubblico (da valutare se lungo la corsia per il traffico turistico o quella per il traffico commerciale). Spostamento degli isolotti spartitraffico, dei passaggi pedonali e modifica della segnaletica per favorire il passaggio dei bus dalla corsia commerciale in uscita verso l'Italia.
TP54	<i>DT (DC)</i> Tremona	Migliorie stradali presso la curva di entrata al nucleo da Meride.

**Allegato 4 – T 2.1 Miglioramento dell’offerta su ferro e su gomma e T 2.3 Monitoraggio**

**Evoluzione utenza**

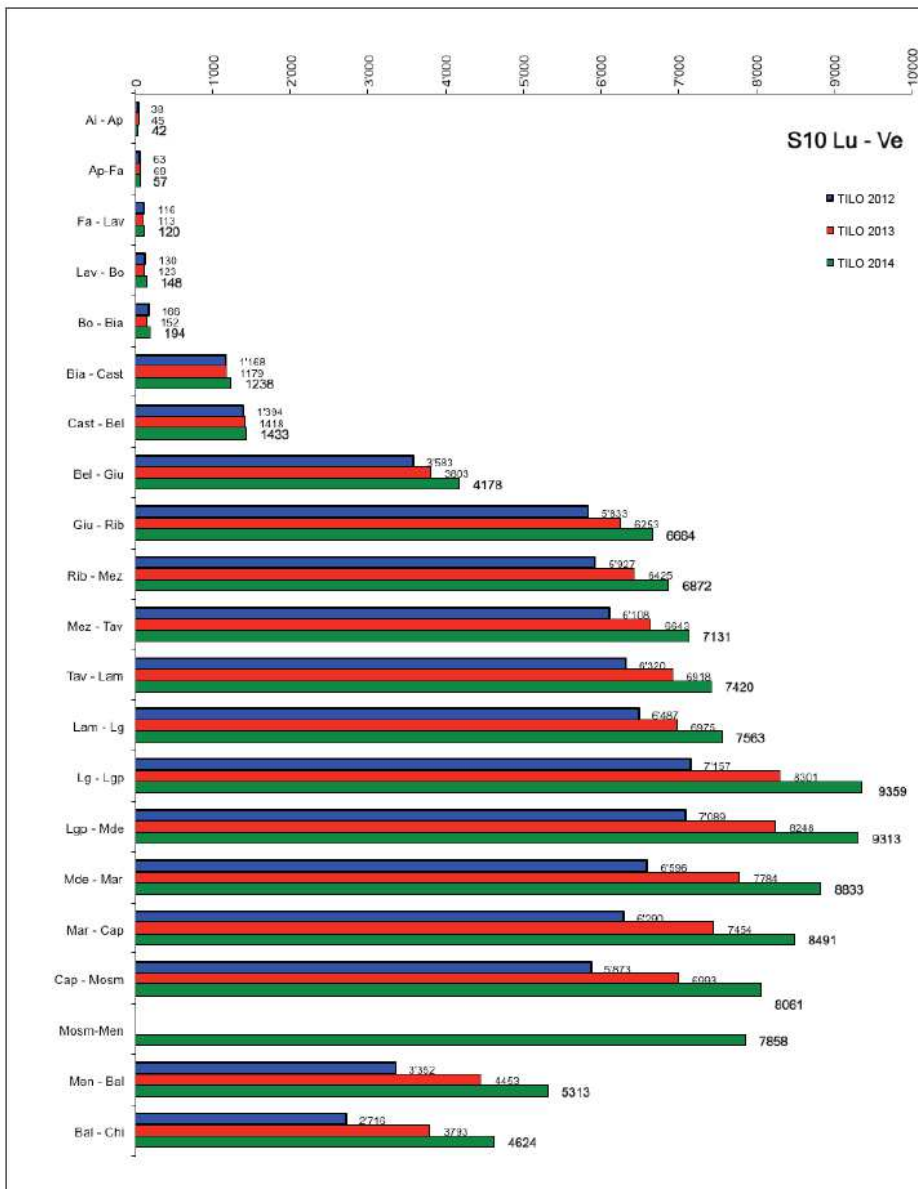
1. Domanda di trasporto su ferro (TILO)

(La seguente statistica si riferisce unicamente ai dati di traffico regionale (linea S10) gestiti da TILO; non comprende quindi i treni a lunga percorrenza)

**Carico per sezione (giorno feriale medio lunedì – venerdì)**

	2005	2006	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Lugano P. - Melide	3'577	3'613	3'968	5943	6514	7089	7331	8248	9'313
Melide - Maroggia M.	3'243	3'314	3'662	5514	6045	6596	6851	7784	8'833
Maroggia M. - Capolago R.S.V.	3'048	3'098	3'440	5223	5727	6290	6549	7454	8'491
Capolago R.S.V. - Mendrisio	2'752	2'810	3'150	4833	5360	5873	6145	6993	
Capolago R.S.V. – Mendrisio S. Martino									8'061
Mendrisio S. Martino - Mendrisio									7'858
Mendrisio - Balerna	1'348	1'375	1'540	2802	3032	3352	3732	4453	5'313
Balerna - Chiasso	1'090	1'129	1'259	2374	2508	2716	3115	3793	4'624

Fonte: S-Bahn TILO: Rapporto e analisi dati utenza, anni di riferimento



**Saliti/scesi alle stazioni (giorno feriale medio lunedì – venerdì)**

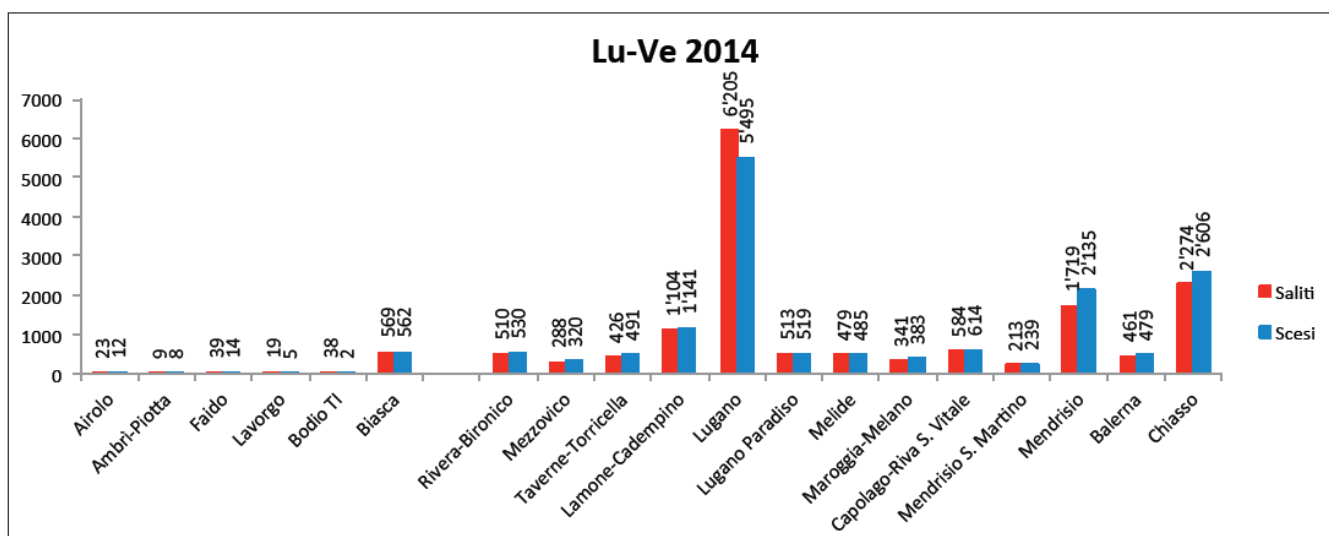
	2006		2007		2010		2011		2012		2013	
	saliti	scesi	saliti	scesi	saliti	scesi	saliti	scesi	saliti	scesi	sa	sc
Melide	289	255	316	287	421	414	448	428	451	444	455	455
Maroggia-Melano	237	224	275	264	279	296	283	304	281	325	322	362
Capolago-Riva S. Vitale	250	272	303	316	496	477	549	497	563	530	609	607
Mendrisio	795	933	1'003	1'171	1407	1643	1535	1796	1534	1813	1656	1944
Balerna	168	148	209	198	314	318	416	375	419	391	432	427
Chiasso	471	597	617	721	1217	1257	1145	1279	1386	1428	1525	1570

	2014	
	saliti	scesi
Melide	479	485
Maroggia-Melano	341	383
Capolago-Riva S. Vitale	584	614
Mendrisio S. Martino	213	239
Mendrisio	1'719	2'135
Balerna	461	479
Chiasso	2'274	2'606

Fonte: S-Bahn TILO: Rapporto e analisi dati utenza, anni di riferimento

**Saliti-Scesi nelle Stazioni del Traffico Regionale,**

periodo d'orario 2014 media giornaliera



Stazioni linea S10 (Lunedì-Venerdì)

2. Domanda di trasporto su gomma (autobus)

Linea		anno censimento	passengeri / giorno feriale medio (lu-ve scolastici)
1	Chiasso-Mendrisio	2014	3'297
2	Linea circolare Basso Mendrisiotto	2014	922
511	Chiasso-Pedrinete-Seseglio	2014	214
513	Chiasso-Vacallo-Castel San Pietro-Mendrisio	2014	585
514	Mendrisio-Morbio Inf.-Morbio Sup.-Sagno	2014	305
515	Chiasso-Morbio Inf.-Morbio Sup.-Muggio	2014	738
516	Muggio-Scudellate-Roncapiano	2014	50
517	Chiasso-Novazzano-Mendrisio	2014	904
521	Castel San Pietro-Casima-Muggio	2014	160
522	Mendrisio-Somazzo	2014	109
523	Mendrisio-Stabio-Gaggiolo(-Varese)	2014	1'284
524	Mendrisio-Arzo-Meride-Serpiano	2014	857
531	Mendrisio-Riva San Vitale-Capolago-Melano	2014	210
532	Capolago-Riva San Vitale-Brusino	2014	117
541	Maroggia-Melano-Rovio-Arogno	2014	430
543	Maroggia-Arogno	2014	142



**Allegato 5 - T 2.2 Comunità tariffale e T 2.3 Monitoraggio**

**Vendite abbonamenti mensili e annuali per tutte le zone** (Fonte: La mobilità in Ticino nel 2013)

Abbonamenti	Utenti	2013		Variazione 2012-2013	
		Quantità	Introiti (CHF)	Quantità	Introiti (CHF)
Mensili	Adulti	115'513	8'760'983	+8.4%	+5.2%
	Giovani	28'755	1'848'945	+3.1%	-4.5%
	<b>Totali</b>	<b>144'268</b>	<b>10'609'928</b>	<b>+7.3%</b>	<b>+3.4%</b>
Annuali	Adulti	11'601	8'345'052	+5.1%	+6.6%
	Giovani	21'396	10'826'304	+1.9%	+2.0%
	<b>Totali</b>	<b>32'997</b>	<b>19'171'356</b>	<b>+3.0%</b>	<b>+3.9%</b>
<b>Mensili ed annuali</b>			<b>29'781'284</b>		<b>+3.7%</b>
<b>Settimanali</b>			<b>324'483</b>		
<b>Totale</b>			<b>30'105'767</b>		

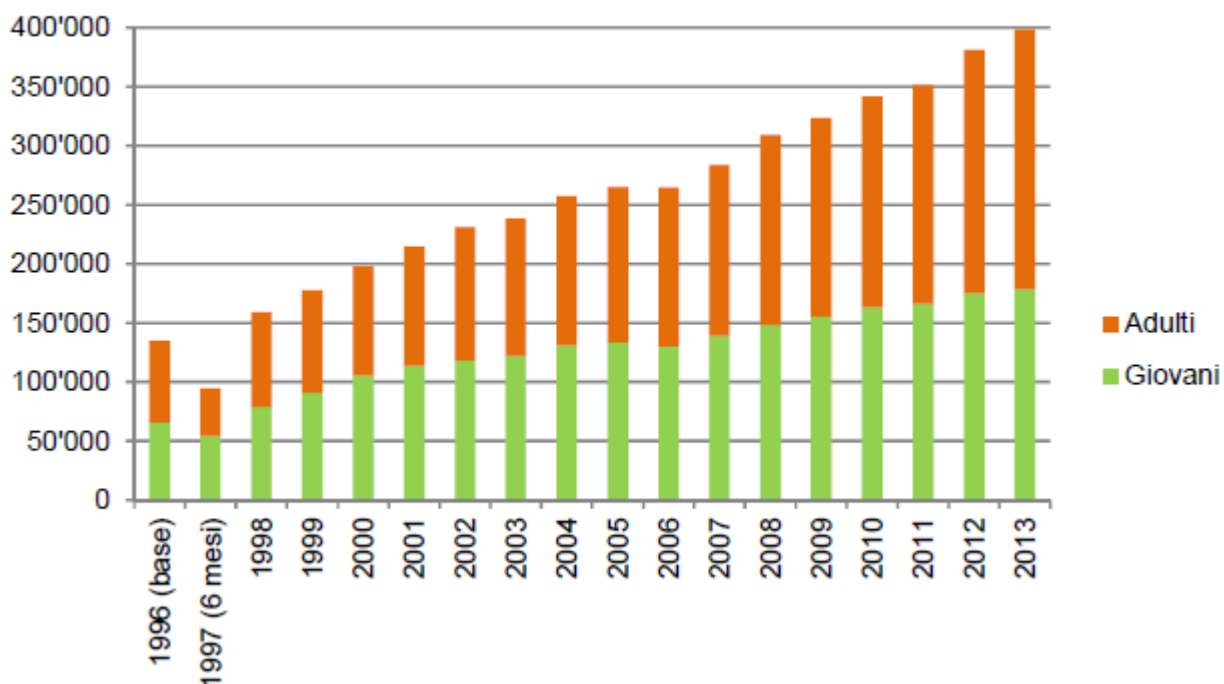
	1996(*)	2013	Δ(%)
Numero abbonamenti mensili Junior	27'362	28'755	+5.1%
Numero abbonamenti mensili Adulti	36'781	115'513	+214.0%
Numero abbonamenti mensili totali	64'143	144'268	+125.0%

	1996(*)	2013	Δ(%)
Numero abbonamenti annuali Junior	5'510	21'396	+288.3%
Numero abbonamenti annuali Adulti	3'591	11'601	+223.9%
Numero abbonamenti annuali totali	9'101	32'997	+262.6%

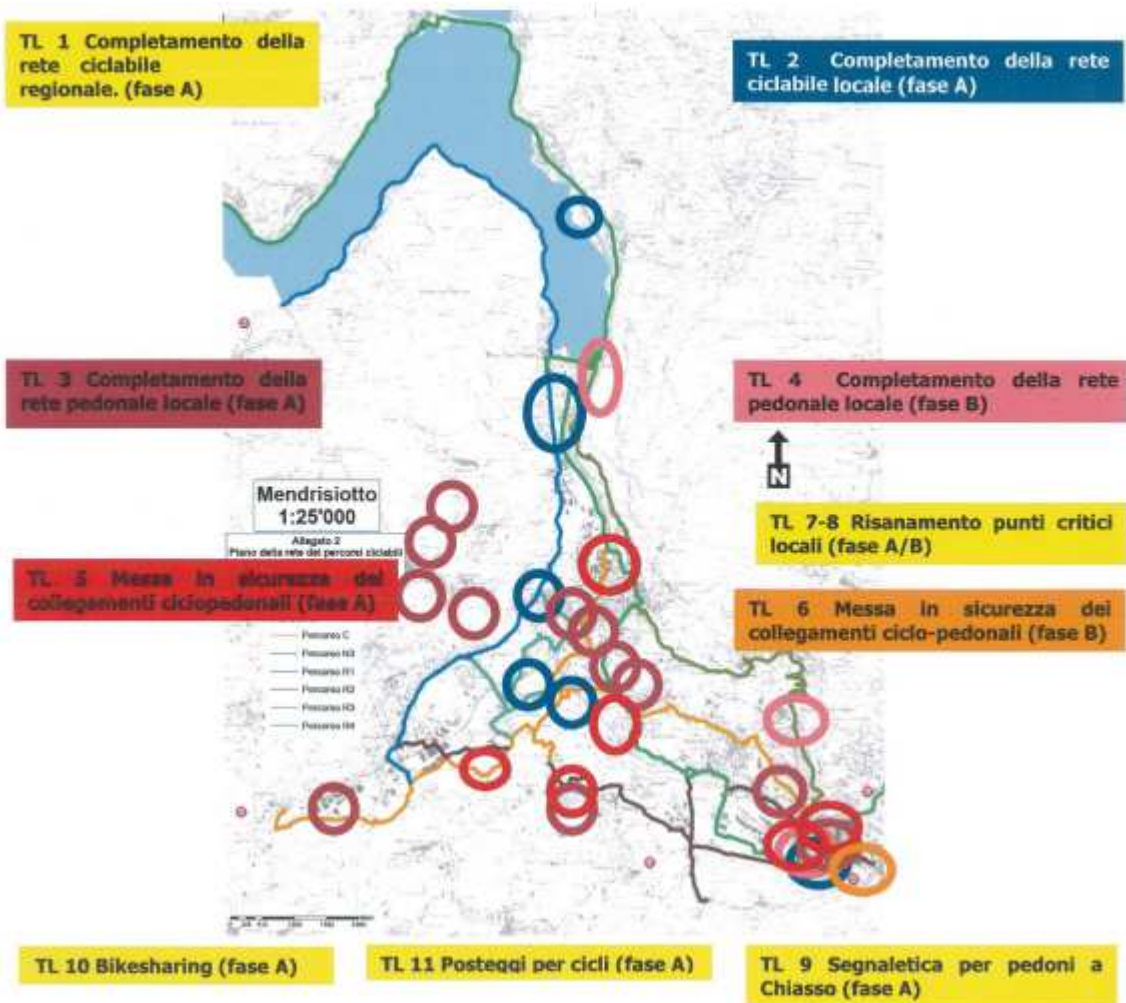
(\*) 1996: anno di riferimento, precedente all'introduzione di Arcobaleno

**Mensilità totali vendute (tutte le zone; adulti+junior)**

**Evoluzione delle mensilità vendute**



**Allegato 6 – A 1.1 Sviluppo delle reti ciclabili e pedonali locali (Fonte: PAM2)**



**Allegato 7 – M1.1 Gerarchia stradale / zone 30 / zone d'incontro / moderazioni**

La lista è ripresa dal PTM - stato 2002, è in fase di verifica e aggiornamento.

**Gerarchia stradale secondo PTM**

Numero	Descrizione
12.24.2.1-2	Mendrisio (competenza federale)
12.24.2.6	GF4: Chiasso
12.24.2.7	GF3: Coldrerio
12.24.2.8	GF3: Sistemazione di Croce Grande
12.24.2.11	Morbio Inferiore – Vacallo

**Sistemazioni puntuali, moderazioni del traffico e messa in sicurezza di rilevanza locale secondo PTM**

**Soggetto a modifiche grazie alla collaborazione dei Comuni (progetti comunali)**

**Zone 30 e zone d'incontro PTM**

Numero	Descrizione
L 77	Castel San Pietro: zona 30 a Gorla e Castel San Pietro
L 84	Chiasso: zona 30 nel nucleo di Pedrate
L 85	Chiasso: zona 30 nel quartiere Soldini
L 86	Chiasso: zona 30 nel centro cittadino (ora zona pedonale e d'incontro)
L 83	Genestrerio: zona 30 in tutto l'abitato o chiusura del collegamento verso Ligornetto
L 43	Ligornetto: zona 30 per il comprensorio comunale
L 52	Morbio Inferiore: zona 30 all'interno dell'abitato, zona d'incontro
L 55	Novazzano: zona 30 nel nucleo
L 22b	Rancate: zona 30 nel nucleo

**Altri progetti di zone 30 e zone d'incontro (comuni)**

Arzo: nucleo

Balerna: Via Stazione e Comparti Marediga

Chiasso zona Boffalora nord / Scuole elementari – medie / casa anziani

Morbio Inferiore: Balbio e Comparto A (via Mesana / via Prevedina)

Fonte: Progetti zone 30 e zone d'incontro inoltrati all'ufficio segnaletica stradale e degli impianti pubblicitari  
(lista da completare con i Comuni)

**Moderazioni e messa in sicurezza PTM**

Numero	Descrizione
L.6/7	Arogno: messa in sicurezza nucleo
L 32	Arzo: messa in sicurezza strada cantonale
L 1b	Balerna: 3.a fase moderazione di via San Gottardo
I 49	Balerna: sistemazione incrocio via Passeggiata – via Motta
L 33	Besazio: messa in sicurezza davanti al Municipio e completazione marciapiede Tremona-Arzo
L 11	Bissone: completamento marciapiede verso Campione d'Italia

I 56	Bissone: strada di aggiramento del nucleo
L 9	Bissone: sistemazione/moderazione strada cantonale e Piazza Borromini
L 36	Brusino Arsizio: messa in sicurezza della circonvallazione
I 9	Brusino Arsizio: mini-rotonda incrocio funivia Serpiano
L 78	Brusino Arsizio – Riva San Vitale misure puntuali per la sicurezza dei ciclisti e pedoni
L 38	Bruzella: misure di sicurezza
L 71	Cabbio miglioramento sicurezza del percorso scuola-nucleo
I 22	Regione Valle di Muggio: Sistemazione del ponte e migliorie puntuali del tratto stradale
L 39	Caneggio: misure di sicurezza nel nucleo
L 13	2a fase delle moderazioni del traffico via Mola e via S. Giorgio
I 36	Migliorie lungo la tratta Obino-Monte-Casima
L 72	Castel San Pietro: messa in sicurezza incrocio per Obino
L 77	Castel San Pietro: moderazioni del traffico
L 15	Coldrerio – Castel San Pietro: moderazioni lungo via Generoso
I 12b	Genestrerio: miglioramento accesso alla zona artigianale-industriale
L 65	Genestrerio: moderazioni del traffico
L 42	Ligornetto: moderazione del traffico lungo via Vela fino a via Praa Grande
L 74	Maroggia: percorso pedonale in direzione di Arogno
L 17	Melano – Capolago: messa in sicurezza strada cantonale
I 29b	Mendrisio: messa in sicurezza del nucleo
L. 82	Mendrisio: moderazione del traffico lungo via Mola
L 41	Mendrisio – Castel San Pietro: rotonda incrocio Loverciano e completamento dei marciapiedi
I. 57	Mendrisio-Rancate-Riva San Vitale: strada industriale S. Martino/Rossa
L 18	Morbio Inferiore: messa in sicurezza e marciapiede tra le rotonde S. Lucia e S. Giorgio
L 48	Morbio Inferiore: marciapiede e messa in sicurezza lungo via M. Comacini
L 50	Morbio Inferiore: via Vela, zona Balbio e case Cassa Pensioni dello Stato
I 18	Morbio Superiore: mini-rotonda al bivio per vacallo
L 19	Morbio Superiore: messa in sicurezza nucleo
I 19	Novazzano: rotonda incrocio Pobbia
L 20	Novazzano: messa in sicurezza via Torraccia e via Bernasconi
L 55	Novazzano: moderazioni del traffico lungo via Franscini
L 56	Novazzano: messa in sicurezza via Casate (rotonda) e via Marcetto
L 67	Novazzano: moderazioni del traffico nel nucleo di Brusata e mini-rotonda incrocio via Gaggio-via Bernasconi
L 76	Novazzano: moderazione del traffico lungo via dei Mulini
L 75	Novazzano – Genestrerio: percorso pedonale tra via Canova Novazzano e Genestrerio
L 22	Rancate: interventi di moderazione del traffico alle entrate del nucleo
L 23	Riva San Vitale: messa in sicurezza del nucleo
L 58	Riva San Vitale: formazione del marciapiede in via Motta
L 79	Riva San Vitale – Capolago: marciapiede a raso lato lago e attraversamenti protetti
L 24	Rovio: moderazione del traffico in entrata al nucleo
L 25	Salorino: moderazioni del traffico lungo la strada cantonale
L 26	Stabio: sistemazione marciapiede in via Segeno a San Pietro
L 63	Vacallo – Morbio Inferiore: completamento marciapiede in via Fontanella

## Allegato 8 – Parco veicoli Autolinea Mendrisiense (Fonte: AMSA)

## PARCO VEICOLI 2015



Veicolo n°	Targa n°	Marca / Tipo	Genere veicolo	Anno di costruzione	In servizio presso AMSA	Tipo Euro	km 2014
1	TI 54'501	Fiat Panda 4 X 4		2012	E 20.01.2012	5	15'282
2	TI 242'302	Citroën Nemo FG HDI STT E5		2011	E 18.02.2011	5	4'520
3	TI 308'405	Unimog 416		1978	E 04.03.2010	0	182
4	TI 69'104	Fiat Ducato 3.0 JTD	Mini	2012	E 28.11.2014	5	2'476
5	TI 308'405	Citroën-Jumper		2005	E 30.08.2005	3	3'020
6	TI 40'266	Merc. 0405	Maxi	1993	E 15.11.1995 U prev 2016	0	5'971
7	TI 64'507	Merc. 0530	Maxi	2007	E 16.07.2008 U prev 2018	5	55'986
11	TI 246'811	Solaris - Urbino 8.9	Midl	2011	E 21.10.2011 U prev 2025	5	56'970
14	TI 145'614	Merc. 0530	Maxi	2008	E 04.04.2008 U prev 2020	5	46'610
21	TI 126'521	Setra S 415 UL	Maxi	2009	E 02.05.2011 U prev 2021	5	18'194
23	TI 209'023	Solaris - Urbino 8.9	Midl	2010	E 11.11.2010 U prev 2024	5	42'842
24	TI 97'424	Merc. 0530	Maxi	2007	E 08.08.2007 U prev 2019	5	55'996
25	TI 235'025	Solaris - Urbino 8.9	Midl	2009	E 29.07.2009 U prev 2022	5	42'331
27	TI 174'482	NAW BH-4	Maxi	1997	E 02.04.1997 U prev 2016	2	12'611
28	TI 23'028	Merc. 0530	Maxi	2009	E 09.02.2009 U prev 2021	5	57'343
29	TI 1'929	Merc. 0530	Maxi	2009	E 27.02.2009 U prev 2021	5	53'302
31	TI 25'631	Merc. 0530	Maxi	2009	E 24.03.2009 U prev 2021	5	65'346
32	TI 229'032	MAN 12.240 HOCL	Midl	2008	E 15.04.2008 U prev 2020	4	41'962
35	TI 48'235	Merc. 516 CDI	Mini	2010	E 10.08.2011 U prev 2025	5	39'785
36	TI 246'836	Setra S 415 UL	Maxi	2007	E 07.10.2011 U prev 2021	5	52'196
37	TI 28'037	Solaris - Urbino 8.9	Midl	2012	E 29.08.2012 U prev 2026	5	51'785
38	TI 256'038	Solaris - Urbino 10.9	Maxi	2014	E 04.03.2014 U prev 2028	5	22'466
39	TI 256'039	Solaris - Urbino 10.9	Maxi	2014	E 04.03.2014 U prev 2028	5	11'741
40	TI 256'040	Solaris - Urbino 10.9	Maxi	2014	E 04.03.2014 U prev 2028	5	23'096
41	TI 256'041	Solaris - Urbino 10.9	Maxi	2014	E 04.03.2014 U prev 2028	5	7'187
42	TI 256'042	Solaris - Urbino 10.9	Maxi	2014	E 04.03.2014 U prev 2028	5	22'459
43	TI 256'043	Solaris - Urbino 10.9	Maxi	2014	E 04.03.2014 U prev 2028	5	6'216
44	TI 256'044	Solaris - Urbino 10.9	Maxi	2014	E 04.03.2014 U prev 2028	5	21'104
45	TI 256'045	Solaris - Urbino 10.9	Maxi	2014	E 04.03.2014 U prev 2028	5	5'710
46	TI 256'046	Solaris - Urbino 10.9	Maxi	2014	E 04.03.2014 U prev 2028	5	16'208
47	TI 256'047	Solaris - Urbino 10.9	Maxi	2014	E 04.03.2014 U prev 2028	5	6'839