



Lavena Ponte Tresa (I)

COMUNE DI LAVENA PONTE TRESA

PROVINCIA DI VARESE



Ponte Tresa (CH)



FESR – Fondo europeo di sviluppo regionale
“Le opportunità non hanno confini”



Programma Operativo di Cooperazione Transfrontaliera Italia – Svizzera 2007-2013

“Il ponte che unisce” Malcantone, Valmarchirolo, Valganna e Valceresio: mobilità sostenibile e sviluppo socioeconomico dell’area transfrontaliera di Ponte Tresa

Mobilità sostenibile e sviluppo socioeconomico dell’area transfrontaliera di Ponte Tresa.

Codice Identificativo ID 14001425

Misura 2.3 “Reti e servizi nel settore trasporti” tipologia 2.3.1



Relazione conclusiva

Data: Dicembre 2013

Agg:

PROGETTISTA

dott. arch. dipl. EPFL
Alberto U. Marchi

alberto.marchi@usa.net

COLLABORATORI

dott. arch.
Giorgio U. Marchi

giorgio.u.marchi@alice.it

arch. dipl. EPFL
Vicky Xyla

vickyxyla@hotmail.com

PROGETTISTA

ingegnere
Daniele Ryser

daniele.ryser@regionemalcanton
e.ch

Il Sindaco di Lavena Ponte Tresa (I - capofila)

.....

Il Sindaco di Ponte Tresa (CH)

.....

I Progettisti

.....

PARTE I

INTRODUZIONE

1.0. ORIGINI E CONSISTENZA DEL PROGETTO

1.1. Inquadramento e problematiche

- 1.1.1. Mobilità e trasporti
- 1.1.2. Socioeconomia

1.2. Caratteristiche generali del progetto

- 1.2.1. Informazioni basilari ed evoluzione
- 1.2.2. Varianti
- 1.2.3. Studi e documenti sovraordinati e precedenti

1.3. Valenza transfrontaliera ed innovatività della procedura

1.4. Obiettivi ed articolazione delle attività

2.0. PREMESSE DI RIFERIMENTO

2.1. Analisi e vocazione del territorio transfrontaliero

2.2. Principi informatori degli scenari d'inquadramento

- 2.2.1. Previsioni urbanistiche di Enti sovraordinati e di livello comunale
- 2.2.2. Coordinamento
- 2.2.3. Scenario globale ed esigenze
- 2.2.4. Rete ferroviaria

2.3. Associazionismo locale

2.4. Analisi di alcuni assetti specifici

- 2.4.1. Rete viaria
- 2.4.2. Rete ferroviaria
- 2.4.3. Rete della navigazione
- 2.4.4. Rete ciclopedonale
- 2.4.5. Rete parcheggi
- 2.4.6. Rete e strutture commerciali, artigianali e servizi
- 2.4.7. Zone di particolare rilevanza

PARTE II

SVOLGIMENTO DELLE AZIONI PROGETTUALI

1.0 AZIONE 1: Organo Transfrontaliero Permanente

- 1.1. Organo Transfrontaliero Permanente (OTF)**
- 1.2. Composizione dell'OTF**
- 1.3. Attività dell'OTF**

2.0 AZIONE 2: Gestione della mobilità

- 2.1. Introduzione e obiettivi**
- 2.2. Azione Park&Ride: Piazza Mercato(I)-Ferrovia Lugano Ponte Tresa FLP (CH)**
 - 2.2.1. Impostazione dell'Azione
 - 2.2.2. Svolgimento dell'azione
 - 2.2.3. Valutazione dell'effetto dell'azione
 - 2.2.4. Analisi costi-benefici
- 2.3. Bilancio e prospettive future**

3.0 AZIONE 3: Integrazione transfrontaliera del territorio

- 3.1 Assetto viario e ferroviario**
 - 3.1.1. Scenario di riferimento
 - 3.1.2. Premesse
 - 3.1.3. Obiettivi
 - 3.1.4. Descrizione sommaria delle varianti
 - 3.1.5. Valutazione delle 4 varianti
 - 3.1.6. Tempi previsti

- 3.2 Studio di fattibilità per un nuovo assetto di Piazza Mercato e sue adiacenze; creazione nodo d'interscambio ferrovia-auto**
 - 3.2.1. Scenario di riferimento
 - 3.2.2. Premesse
 - 3.2.3. Obiettivi
 - 3.2.4. Descrizione sommaria delle varianti
 - 3.2.5. Valutazione delle 4 varianti
 - 3.2.6. Tempi previsti

- 3.3 Completamento della rete ciclopedonale**
 - 3.3.1 Scenario di riferimento
 - 3.3.2 Premesse
 - 3.3.3 Obiettivi
 - 3.3.4 Risultati attesi

3.4 Sistemazione delle rive del lago e della Tresa

- 3.4.1. Scenario di riferimento
- 3.4.2. Premesse
- 3.4.3. Studi ed opere necessarie
- 3.4.4. Risultati attesi

3.5 Conoscenza, protezione e valorizzazione degli elementi storico – culturali

- 3.5.1. Scenario di riferimento
- 3.5.2. Obiettivi
- 3.5.3. Studi ed opere necessarie
- 3.5.4. Risultati attesi

3.6 Valorizzazione ed ampliamento delle strutture turistiche e per l'accoglienza

- 3.6.1. Scenario di riferimento
- 3.6.2. Obiettivi
- 3.6.3. Studi ed opere necessarie
- 3.6.4. Risultati attesi

3.7 Valorizzazione energetica del Fiume Tresa

- 3.7.1. Scenario di riferimento
- 3.7.2. Obiettivi
- 3.7.3. Studi ed opere necessarie
- 3.7.4. Risultati attesi

3.8 Integrazione tra i progetti 3.1 (Assetto viario e ferroviario) e 3.2 (Piazza mercato)

- 3.8.1. Progetto 3.1: proposte per la viabilità su gomma
- 3.8.2. Progetto 3.1: proposte per le aree a parcheggi
- 3.8.3. Progetto 3.2: proposte per piazza Mercato
- 3.8.4. Analisi integrata degli indirizzi proposti dai progetti 3.1 e 3.2
- 3.8.5. Indirizzi per l'integrazione

4.0 AZIONE 4: Integrazione socioeconomica transfrontaliera

4.1 Introduzione

4.2 La Commissione Gestionale Transfrontaliera

- 4.2.1. Composizione della Commissione
- 4.2.2. Obiettivi ed attività della Commissione di gestione transfrontaliera

4.3 Sondaggio presso la popolazione egli attori economici

- 4.3.1. Introduzione
- 4.3.2. Evoluzione e situazione socioeconomica dei due Comuni
- 4.3.3. Sondaggio

4.4 Riassunto delle proposte ed indirizzi scaturiti dal sondaggio

- 4.4.1. Commerci e servizi
- 4.4.2. Turismo
- 4.4.3. Cultura

5.0 AZIONE 5: Passerella pedonale sulla Tresa

5.1 Premessa

5.2 Iсториато

5.3 Risultati

5.4 Procedure per la realizzazione

5.4.1. Ubicazione della passerella

5.4.2. Altri aspetti da considerare

5.5 Procedura per il seguito del lavoro

5.6 Conclusioni

PARTE III

LA FASE POST PROGETTUALE

1.0 EVOLUZIONI E DICHIARAZIONI D'INTENTI

Elenco degli allegati

1. IL FUTURO DI LAVENA PONTE TRESA
2. RAPPORTO PRELIMINARE SUL VALICO DI PONTE TRESA
3. INVENTARIO DEI BENI
4. CONVENZIONE TRA REPUBBLICA E CANTON TICINO E COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (CTRL)
5. PROGETTO 3.1 “ASSETTO VIARIO E FERROVIARIO”: ANALISI MULTICRITERIA – TABELLA DI PONDERAZIONE
6. PROGETTO 3.2 “STUDIO DI FATTIBILITÀ PER UN NUOVO ASSETTO DI PIAZZA MERCATO E SUE ADIACENZE”: ANALISI MULTICRITERIA – TABELLA DI PONDERAZIONE
7. REGOLAMENTO DELLA “COMMISSIONE GESTIONALE TRANSFRONTALIERA”
8. INDIRIZZI DI LAVORO PER LA COMMISSIONE GESTIONALE (28-01-2013)

Tavole

1. SCHEMA DEI VALICHI E DELLE LINEE DI COMUNICAZIONE 1:100'000
2. INQUADRAMENTO REGIONALE 1:50'000
3. VIABILITÀ E PERCORSI 1:5'000
4. RETE CICLOPEDONALE: COMPLETAMENTO E RACCORDO CON GLI ITINERARI TURISTICI E STORICO-CULTURALI 1:6'500
5. SISTEMAZIONE DELLE RIVE DEL LAGO CERESIO E DEL FIUME TRESA 1:5'000
6. ELEMENTI STORICO-CULTURALI E STRUTTURE TURISTICHE E PER L'ACCOGLIENZA 1:5'000
7. LAVENA CASTELLO E VILLA 1:500
8. PONTE TRESA 1:500

Documenti collegati

1. ANALISI SOCIO ECONOMICA – RAPPORTO FINALE

Acronimi

PTR	Piano Territoriale Regionale
PD	Piano Direttore Cantonale
PTCP	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
PSSE	Piano Socioeconomico della Valganna e Valmarchirolo
PAL	Piano di Agglomerato del Luganese
PTL	Piano dei Trasporti del Luganese
PGT	Piano di Governo del Territorio
PR	Piano Regolatore
DT	Dipartimento del Territorio del Cantone Ticino
CTRL	Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese
FLP	Ferrovia Lugano - Ponte Tresa
P+R	Park and Ride
OTF	Organo transfrontaliero permanente
CGT	Commissione gestionale transnazionale

PARTE I

INTRODUZIONE

1.0. ORIGINI E CONSISTENZA DEL PROGETTO

1.1. Inquadramento e problematiche

1.1.1 Mobilità e trasporti

Il progetto “Il ponte che unisce” s’inquadra nel “*Programma Operativo di Cooperazione Transfrontaliera Italia – Svizzera 2007-2013*” e più precisamente nell’Asse “Competitività” che prevede di “incentivare un’economia di sistema basata sulla innovazione ed integrazione delle risorse turistiche e delle reti e servizi di trasporto nelle aree transfrontaliere” e nella Misura 2.3 “Reti e servizi nel settore trasporti”, Tipologia 2.3.1 di azioni ammissibili e che prevede:

- a) Progetti di integrazione modale,
- b) Progettazione, realizzazione e adeguamento di infrastrutture per l’interscambio modale passeggeri e merci,
- c) Sviluppo di ipotesi di forme di integrazione tariffaria e degli orari, anche transfrontaliera,
- d) Sviluppo delle vie navigabili, di percorsi pedonali e ciclabili e di nuovi servizi di trasporto sostenibili a livello transfrontaliero.

In base a queste premesse, il progetto Interreg “Il ponte che unisce” trova le sue origini e definisce i suoi obiettivi partendo da un’attenta osservazione dei seguenti fattori, qui descritti in linea generale (e meglio approfonditi ai punti 2.4.1, 2.4.2 e 2.4.3):

1. Infrastrutture ovvero rete della mobilità

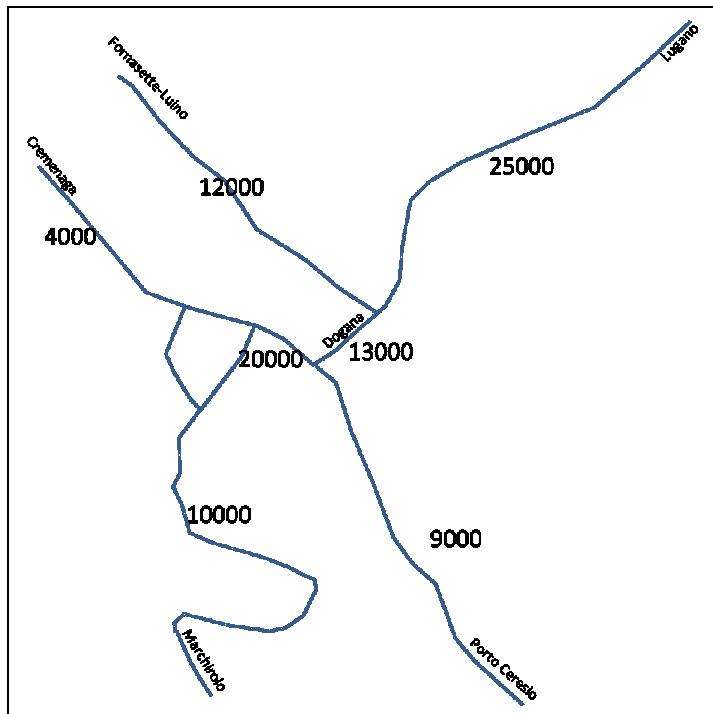
Le infrastrutture sono costituite essenzialmente dalla SS233, SP61 e dalla cantonale Ponte Tresa – Agno – Lugano; la rete dei trasporti è costituita dalle linee di autobus per Varese, Luino e Porto Ceresio, dalla ferrotranvia Ponte Tresa – Agno – Lugano (successivamente abbreviata con l’acronimo FLP Tram Lugano) e dalla linea di navigazione Ponte Tresa – Porto Ceresio – Lugano.

2. Problemi di mobilità

Il problema principale è costituito dalla mancanza di fluidità del traffico in transito tra Italia e Svizzera ed in particolare nel Centro Storico di Lavena Ponte Tresa (Italia),

sul ponte di confine sulla Tresa e lungo il viadotto lungolago a Ponte Tresa (Svizzera).

Dalle rilevazione effettuate dal Canton Ticino, risultano i seguenti dati giornalieri e nei 2 sensi, riguardanti il traffico feriale su gomma:



Valutazione del volume di traffico nell'area di Ponte Tresa

Le strade principali che attraversano l'area di Ponte Tresa Svizzera hanno un volume di traffico che su alcune tratte (Ponte Tresa –Colombera) raggiunge i 25'000 veicoli al giorno. Sul ponte doganale transitano 13'000 veicoli al giorno e la tratta del lungo Tresa svizzero ha un carico fino a 10'000 veicoli al giorno.

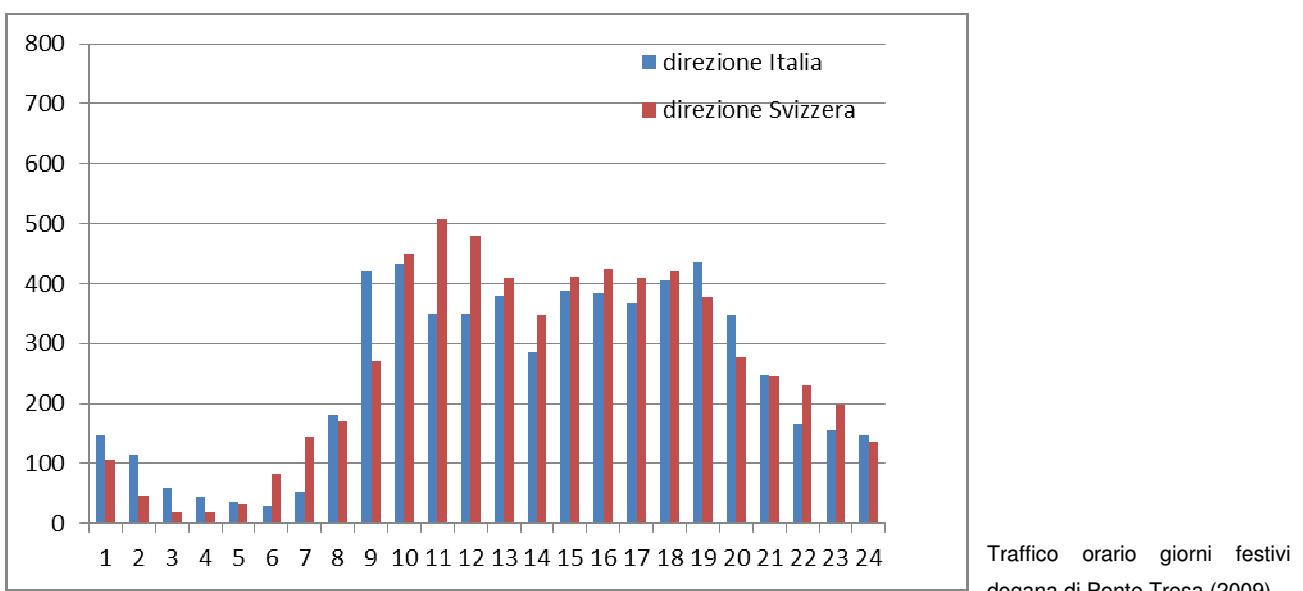
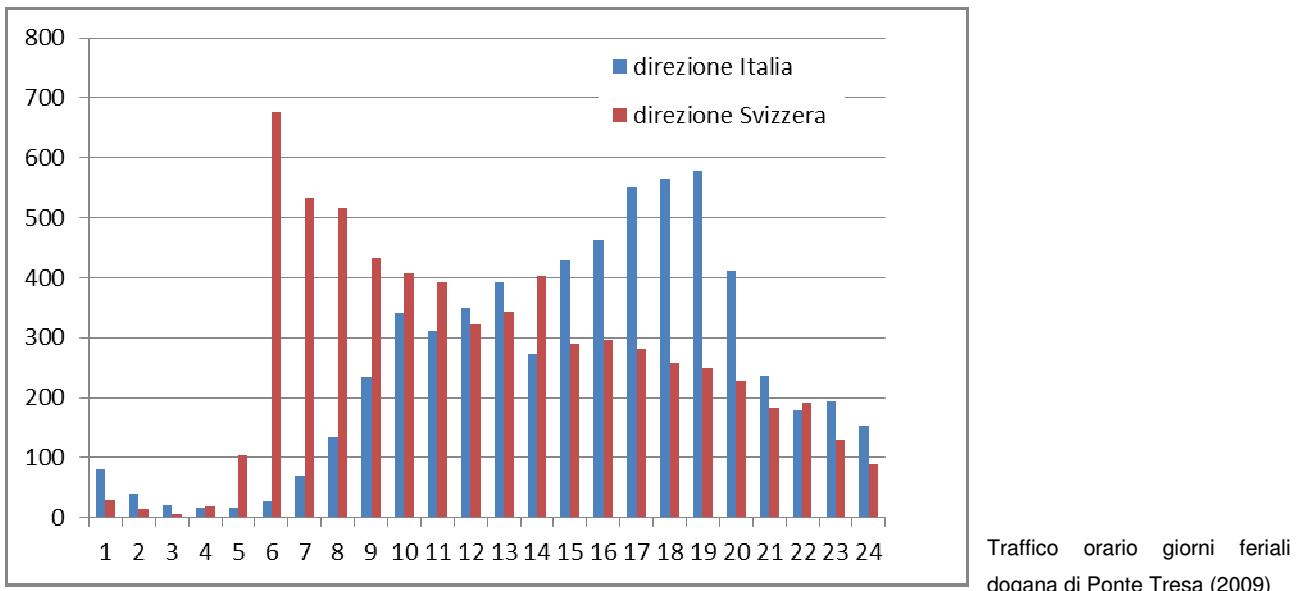
Le strade statali che attraversano Ponte Tresa Italia hanno un carico che raggiunge punte di circa 20'000 veicoli al giorno all'incrocio all'altezza della dogana.

La statale da e per Marchirolo ha delle punte di 10'000 veicoli al giorno e quella da e per Porto Ceresio ha un carico giornaliero di almeno 9'000 veicoli.

La tipologia dell'utenza può essere così caratterizzata:

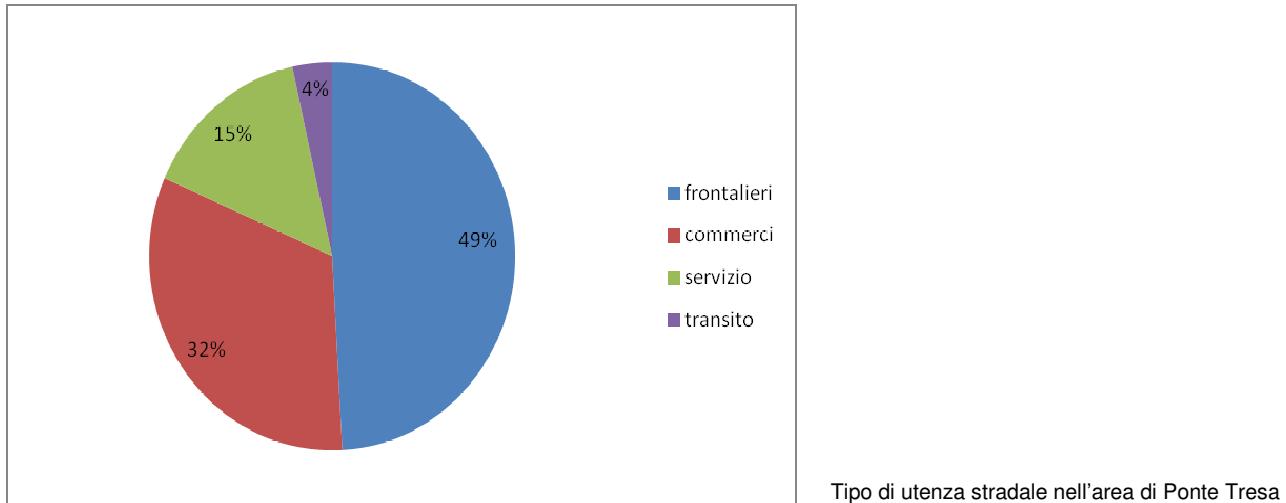
Traffico pendolare transfrontaliero	: 49%
Traffico utenti dei commerci	: 32%
Traffico locale di servizio	: 15%
Traffico di transito	: 4%

Dai grafici si denota come nei giorni lavorativi, la componente pendolare del traffico sia prevalente.



L'unica eccezione appare il valico di Ponte Tresa dove anche il sabato il traffico risulta essere importante a causa dell'afflusso di visitatori del mercato settimanale (170 banchi di vendita) e della domenica (con i negozi aperti).

A livello di media settimanale la composizione del traffico è la seguente:



Dall'analisi dei dati, il numero dei transiti giornalieri sul ponte doganale (circa 13'000) risulta così composto:

a) **Traffico pendolare di lavoratori transfrontalieri (49%).** Questo traffico non è costituito solo da veicoli dei frontalieri in transito, ma anche da quelli dei frontalieri provenienti dall'entroterra che sostano per l'intera giornata nei parcheggi di Ponte Tresa (I) ed i cui proprietari, attraversano a piedi il confine per utilizzare la FLP, prassi questa fortemente incentivata da parte svizzera, per alleggerire il traffico sulla cantonale. Le caratteristiche principali di questo traffico sono le seguenti:

- concentrazione negli orari di inizio e termine dell'orario lavorativo,
- presenza totale dal lunedì al venerdì,
- presenza parziale il sabato,
- assenza quasi totale la domenica e i giorni festivi.

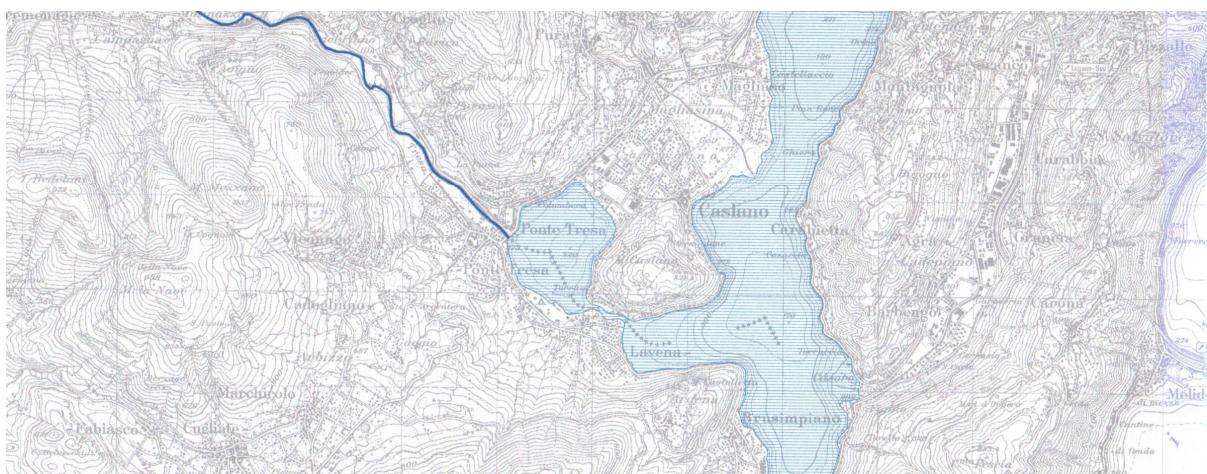
Il volume del traffico pendolare è funzione diretta del numero dei frontalieri. Il numero attuale dei frontalieri che lavorano nel distretto del Luganese è attualmente attestato sulle 27'333 unità. I frontalieri che abitano nell'area prealpina e lacuale del Varesotto e a Varese e che giornalmente passano da Ponte Tresa o fanno capo al P&R di Lavena Ponte Tresa, sono circa 8'000.

Dai Comuni del Varesotto e in transito da Ponte Tresa provengono:

- il 30% del totale dei frontalieri che si recano a lavorare nei comuni ticinesi corrispondenti al Distretto del Luganese al di sopra del ponte diga di Melide.;
- circa 2/3 dei frontalieri che lavorano a Ponte Tresa svizzera;
- oltre un 1/2 del totale dei frontalieri che lavorano nel Basso Malcantone;

- un 1/3 del totale dei frontalieri che lavorano nel Basso, Medio e Alto Vedeggio
- un 1/5 del totale dei frontalieri che lavorano a Lugano.

Questi dati fanno di Ponte Tresa il più importante punto di transito dei frontalieri per il bacino del Vedeggio. La possibilità di variazioni nel numero dei frontalieri in transito nei vari valichi, è funzione diretta del loro numero in assoluto che a sua volta è funzione di trattati sovranazionali, internazionali e di fattori politici ed economici locali. Il traffico di relazione pendolare contribuisce sensibilmente alla creazione di frequenti intasamenti nei centri urbani delle due Ponte Tresa, e può essere definito come largamente improduttivo, dato che le persone in transito si fermano raramente per fare acquisti o altro. Ciò può venire addebitato anche alla difficoltà di reperire i parcheggi in prossimità delle aree commerciali e del tracciato della SS233.



- b) **Traffico su gomma, di transito tra i rispettivi entroterra (ovvero Varese e Lugano, Valganna e Malcantone) (4%).** L'incidenza di questo tipo di traffico è trascurabile ed ha una ragione storica.

Dal punto di vista storico la direttrice Varese –Valganna - Ponte Tresa - Agno - Lugano (che costituisce la linea più breve di collegamento tra Milano ed il Gottardo) è stata intensamente utilizzata da viaggiatori, pellegrini, commercianti ed eserciti, dalla protostoria fino a quando è entrato in utilizzo il ponte-diga di Melide/Bissone che ha monopolizzato la massima parte del traffico tra il Gottardo e Milano in ragione della facilità e brevità del percorso Lugano-Melide-Chiasso-Milano. Su questo nuovo percorso, agevolato anche dalla presenza di autostrade, si è riversato non solo il traffico lontano (Gottardo-Milano), ma anche quello di prossimità (Varese-Stabio-Lugano). Il dirottamento è avvenuto anche a causa di alcune criticità nel percorso tra Varese e Ponte Tresa (sulla SS233) e dai frequenti

intasamenti che si verificano nella tratta del Malcantone tra Ponte Tresa ed Agno.

Si fa notare che le previsioni urbanistiche di livello regionale incentivano l'utilizzo del percorso Varese – Gaggiolo – Stabio – Mendrisio – Lugano.

- c) **Afflusso di visitatori giornalieri di Ponte Tresa (clienti del commercio al minuto ed escursionisti) (32%).** Questo tipo di traffico si verifica principalmente tra martedì e domenica, con notevoli punte il sabato, in concomitanza con il mercato all'aperto.
- d) **Traffico di servizio (15%).** Traffico è generato dalle relazioni locali tra gli insediamenti in prossimità del confine.

Analizzando i quattro tipi di traffico in transito sul ponte dal punto di vista delle conseguenti esigenze in termini di parcheggi, se ne ricavano le seguenti interessanti informazioni:

- il traffico dei frontalieri non ha richiesto finora parcheggi, trattandosi di traffico in transito. La prassi d'incentivare l'utilizzo della FLP attuata a mezzo dell'Azione 2 del presente progetto Interreg, ha però come risultato la presenza nei giorni lavorativi di circa 300/350 veicoli in Piazza Mercato, che così essa ne risulta totalmente occupata per l'intera giornata. S'intende favorire ulteriormente questa prassi (aumento numero parcheggi, miglioramento servizio e ottimizzazione costi) con l'obiettivo di ridurre il numero di passaggi sul ponte doganale e di conseguenza anche il carico dei veicoli sulla Cantonale Ponte Tresa-Agno oggi pesantemente intasata per lunghi periodi;
- il traffico in transito, costituisce una quota numericamente modesta e può essere assimilato alle misure per i visitatori giornalieri;
- l'afflusso dei visitatori giornalieri costituisce il più importante apporto alle attività produttive locali e richiede una ulteriore dotazione di parcheggi a rotazione veloce (tra i 15' e i 120') per incentivare e consentire una sosta adeguata alle esigenze specifiche del commercio locale.

Per completare l'inquadramento dei problemi del traffico in transito sul ponte della Tresa, e confermando che si tratta in gran parte di traffico in transito gravante sui due centri urbani, è opportuno segnalare anche che la maggior quota di questo traffico interessa la direttrice N-S tra Varese e Lugano, mentre la direttrice NO-SE lungo la Tresa ed il lago di Lugano, ovvero lungo la direttrice tra Porto Ceresio e Luino conta per un carico contenuto. Ciò non dovrebbe distogliere l'attenzione sull'importanza dei collegamenti Est-Ovest quale componente di possibili sinergie sul piano dello sviluppo turistico e commerciale tra le

località lacuali del Ceresio (Porto Ceresio, Lugano) e del Verbano (Luino, Gambarogno), un aspetto non secondario nell'ambito delle conclusioni e della propositività del progetto “Il ponte che unisce”.

Ciò conduce ad approfondire le possibilità future in termini di coordinamento infrastrutturale/viabilistico tra Varesotto, bacino del Vedeggio e Gambarogno, tra mercato di Luino e mercato di Ponte Tresa e di complementarietà tra le rispettive attività turistiche e forse anche produttive. Il tema del coordinamento sulla direttive NO-SE di livello regionale e transnazionale, viene ad assumere un aspetto non secondario nell'ambito delle conclusioni e della propositività del progetto “Il ponte che unisce”.

Quanto sopra descritto (escludendo i turisti e i visitatori giornalieri) induce un traffico abnorme e in gran parte improduttivo nei Centri Urbani, con conseguenti e frequenti code, intasamenti e soprattutto un inquinamento estremamente elevato.

I due Centri Urbani devono quindi sopportare a causa di fattori estranei alla propria socioeconomia un gravame insostenibile, le cui conseguenze gravano negativamente sulla qualità di vita della popolazione residente.

1.1.2 Socioeconomia

Essa è basata sui seguenti apporti:

a) Frontalierato

Costituisce una voce di primaria importanza dato che su una popolazione residente di 5'600 unità (2011) si contano ben 1'143 (2009) lavoratori frontalieri. Su questo ultimo numero è molto difficile qualsiasi intervento ad iniziativa locale, dato che esso dipende dall'andamento generale dell'economia e dai rapporti internazionali.

b) Commercio e servizi

Questo settore è definibile anche come “turismo commerciale” o come “escursionismo commerciale”. Esso è legato a fattori interni quali ad esempio imprenditorialità, qualità dei servizi, disponibilità e qualità del territorio, caratteristiche merceologiche dell'offerta, raggiungibilità dei punti di vendita, ecc. ... Il commercio si basa sostanzialmente su una rete di punti fissi di vendita al minuto e sul mercato all'aperto del sabato ma è pesantemente condizionato dalle caratteristiche del traffico su gomma in transito che, causando continui intasamenti ed inquinamento ostacola pesantemente l'accesso ai punti di vendita.

c) Escursionismo

(turismo giornaliero, di tipo enogastronomico, culturale, ambientale/ricreativo, d'incontri aziendali, ecc.)

Questo fattore, supportato dalla rete di esercizi pubblici (ristoranti, bar, crotti, pizzerie) dalla rete di percorsi ciclopedonali, da impianti sportivi/ricreativi e naturalmente dalla presenza del lago, del fiume Tresa, dalla rete di sentieri collinari/boschivi, dalla presenza dei manufatti della Linea Cadorna e dalle presenze culturali (Centri Storici) costituisce un importante patrimonio ulteriormente valorizzabile ed oggetto di particolare attenzione da parte del PROGETTO Interreg.

In conseguenza della situazione infrastrutturale viabilistica e di quella socioeconomica, le due Amministrazioni Comunali hanno deciso di dare vita al presente progetto Interreg con l'obiettivo di individuare tutte le azioni possibili per migliorare la situazione e coinvolgere gli Enti territoriali sovraordinati competenti per i problemi di relazione e movimentazione a livello regionale.

La gestione del progetto è stata costantemente influenzata da un elevato livello di complessità costituito dai seguenti ineludibili fattori:

- intensità del traffico su gomma;
- necessità di proteggere e qualificare il commercio;
- volontà di incentivare il turismo e l'escursionismo;
- volontà di ridurre l'inquinamento;
- protezione dell'ambiente, del paesaggio (sia urbano che extraurbano) e della cultura locale;
- esigenze funzionali di polizia e dogana;
- problemi derivanti dal fenomeno del frontaliero;
- necessità di adeguamento alle politiche sovraordinate;
- aspetti finanziari;
- fluidità della situazione in funzione della variabilità del cambio euro/franco e delle relazioni internazionali e sovranazionali e delle stagioni;

che si possono riassumere nell'unico concetto di **NECESSITÀ DI GARANTIRE AI RESIDENTI UNA MIGLIORE QUALITÀ DELLA VITA.**

La politica progettuale è stata largamente influenzata dall'innovatività del processo fondante del progetto, dalla sua complessità ed infine, ma non ultima, dalla continua fluidità delle condizioni al contorno.

1.2. Caratteristiche generali del progetto

1.2.1 Informazioni basilari ed evoluzione

Il progetto:

“Il ponte che unisce” Malcantone, Valmarchirolo, Valganna e Valceresio: mobilità sostenibile e sviluppo socioeconomico dell’area transfrontaliera di Ponte Tresa”

è stato presentato da:

- Comune di Lavena Ponte Tresa (Italia) (ente capofila)
- Comune di Ponte Tresa (Svizzera) (capofila di parte svizzera)
- Associazione dei Comuni, Regione Malcantone (partner associato al progetto)
- Ente Turistico del Malcantone (altro soggetto coinvolto)
- Commissione regionale dei trasporti del Luganese (altro soggetto coinvolto)
- FLP-Ferrovie Luganesi SA (altro soggetto coinvolto)

e comporta il seguente quadro economico:

<i>NATURA DELLE SPESE</i>	Spese (IT) (€)	Spese (CH) (€)	TOTALE (€)
a) Infrastrutture e strutture edilizie	€289'949,00	0	€289'949,00
b) Acquisto di strumenti e attrezzature	€3'819,00	0	€3'819,00
c) Altri investimenti materiali:	0	0	0
d) Prestazioni di servizio	€100'719,00	€28'089,00	€128'807,00
e) Spese di personale	€10'980,00	€3'000,00	€13'980,00
f) Formazione	0	0	0
g) Promozione e comunicazione	€33'176,00	€15'210,00	€48'386,00
h) Spese generali	€14'831,00	€5'688,00	€20'519,00
I) Oneri finanziari e di altro genere	0	0	0
TOTALE	€453'473,00	€51'986,00	€505'460,00

è stato finanziato come segue:

<i>FONTI FINANZIAMENTO ITALIA</i>	Auto finanziamento	Contributo pubblico	TOTALE
Comune di Lavena Ponte Tresa	€ 43'347,00	€408'126,00	€453'473,00

<i>FONTI FINANZIAMENTO SVIZZERA</i>	Auto finanziamento	Contributo federale	TOTALE
Totalle	€22'886,00	€29'100,00	€51'986,00

1.2.2 Varianti

In data 02 settembre 2011 è stata protocollata in Regione Lombardia una prima richiesta di variante al Comitato di Pilotaggio.

L'accettazione della proposta di variante formulata dal Comitato di Pilotaggio è stata comunicata in data 24/12/2011 e approvata definitivamente da parte del Comitato di Pilotaggio in data 16.07.2012. In questa variante è stata concessa la proroga e di 12 mesi per la realizzazione del progetto. Il nuovo termine per la fine del progetto è il 31.12.2013.

QUADRO ECONOMICO

NATURA DELLE SPESE	Progetto	1^ Variante	TOTALE
a) Infrastrutture e strutture edilizie	€289'949,00	€22'285,00	€22'285,00
b) Acquisto di strumenti e attrezzature	€3'819,00	€3'819,00	€3'819,00
c) Altri investimenti materiali:	0	0	0
d) Prestazioni di servizio	€128'807,00	€100'718,00	€100'718,00
e) Spese di personale	€13'980,00	€10'980,00	€10'980,00
f) Formazione	0	0	0
g) Promozione e comunicazione	€48'386,00	€33'176,00	€33'176,00
h) Spese generali	€20'519,00	€2'859,00	€2'859,00
I) Oneri finanziari e di altro genere	0	0	0
TOTALE	€505'460,00	€173'837,00	€173'837,00

Successivamente in data 17 ottobre 2013 è stata protocollata in Regione Lombardia una richiesta di variante al segretariato Tecnico Congiunto,

NATURA DELLE SPESE	1^ Variante	2^ Variante	TOTALE
a) Infrastrutture e strutture edilizie	€22'285,00	€28'963,00	€28'963,00
b) Acquisto di strumenti e attrezzature	€3'819,00	0	0
c) Altri investimenti materiali:	0	0	0
d) Prestazioni di servizio	€100'718,00	€103'931,99	€103'931,99
e) Spese di personale	€10'980,00	€10'980,00	€10'980,00
f) Formazione	0	0	0
g) Promozione e comunicazione	€33'176,00	€29'962,01	€29'962,01
h) Spese generali	€2'859,00	0	0
I) Oneri finanziari e di altro genere	0	0	0
TOTALE	€173'837,00	€173'837,00	€173'837,00

Il budget della parte svizzera non ha praticamente subito variazioni rispetto alla decisione iniziale.

1.2.3 Studi e documenti sovraordinati e precedenti

Il progetto si uniforma ai seguenti documenti sovraordinati:

1. **Piano Territoriale Regionale (PTR-I),**
2. **Piano Direttore Cantonale (PD-CH),**
3. **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP-I),**
4. **Piano Socioeconomico della Valganna e Valmarchirolo (PSSE-I),**
5. **Piano di Agglomerato del Luganese 2 (PAL-CH),**
6. **Piano di Governo del Territorio del Comune di Lavena Ponte Tresa (PGT-I),**
7. **Piano Regolatore del Comune di Ponte Tresa (PR-CH).**

Si noti che mentre per i documenti da 1. a 5. tutti i riferimenti all'area di Lavena Ponte Tresa (I) vengono accettati integralmente dal presente progetto, gli altri documenti citati, oltre ad essere accettati vengono ulteriormente sviluppati ed approfonditi.

In particolare, tra il PGT recentemente adottato dal Comune di Lavena Ponte Tresa ed il presente progetto, vi è stato uno scambio attivo e dialettico d'informazioni e di proposte. In conseguenza di ciò gli studi e le proposte elaborati da Interreg, pur nella loro innovatività rispetto alle previsioni del PGT, hanno tenuto conto dei principi formatori del PGT stesso. E' comunque evidente che qualsiasi proposta o scelta che sarà operata dal presente progetto in tema di viabilità o comunque di destinazione delle aree, per diventare esecutiva, dovrà essere sottoposta alla procedura prescritta per le varianti di PGT (I) e di PR (CH).

Alla base del lavoro prodotto da Interreg, vi sono altri 2 documenti che hanno avuto notevole importanza ed influenza sulle scelte progettuali e sulla stesura delle proposte.

Si tratta:

- del documento **“Il futuro di Lavena Ponte Tresa”** elaborato dal Comune di Lavena Ponte Tresa con la collaborazione dei propri urbanisti che, su basi storiche, tecniche, socioeconomiche e soprattutto vocazionali, indica delle possibili linee di sviluppo della comunità locale, (allegato n.1)
- del documento **“Rapporto preliminare sul valico di Ponte Tresa”** del Dipartimento del Territorio del Cantone Ticino (allegato n. 2).

Da parte svizzera il documento di riferimento per l'avvio e lo sviluppo del progetto Interreg è il Piano Direttore Cantonale, in particolare la scheda M3 che concerne la mobilità e il Piano d'agglomerato del Luganese di prima generazione (PAL1) che è l'espressione del Piano dei Trasporti del Luganese. Entrambi i documenti sono stati oggetto di revisione

durante lo svolgimento del progetto Interreg che, nel caso specifico dell'area di Ponte Tresa, ha potuto interagire direttamente sia nella messa a punto dell'aggiornamento della scheda sopracitata, sia nella stesura del Piano d'Agglomerato del Lunganese di seconda generazione (PAL2). La stessa dinamica si è verificata per il Piano Regolatore la cui revisione è ancora in corso. Il principio dinamico della “rollende Planung” su cui si basa la pianificazione del territorio in Svizzera, in cui il processo partecipativo e propositivo assume un valore vincolante, ha quindi permesso e permette di integrare le proposte che sono scaturite dall'attività di Interreg e che continueranno ad essere sviluppate in futuro grazie all'istituzione dell'organismo di collaborazione transfrontaliera (OTF).

Alla base delle elaborazioni del progetto Interreg, oltre ai documenti sovraordinati vi è anche la **“Dichiarazione d'intenti TICINO-LOMBARDIA”** circa le relazioni di frontiera nell'area di Ponte Tresa.

Tale documento, anche se oramai superato e privo di ogni validità può tuttavia essere ripreso sotto una nuova forma poiché è tuttora significativo nel senso che indica possibili e certamente efficaci, **metodi e livelli** per inquadrare e dare risposte valide ed il più possibile operative, al complesso ed annoso problema delle relazioni di frontiera nella zona di Ponte Tresa.

Il progetto Interreg ha dal conto suo gettato le basi per una trattazione innovativa del problema, avviando una procedura “dal basso verso l'alto” inquadrato nel principio della sussidiarietà verticale che, sulla base di studi tecnici e di un largo consenso a livello locale, consente la presentazione di proposte non solo meditate ed accettate, ma anche coerenti con la legislazione sovraordinata e quindi suscettibili di positiva accoglienza da parte delle rispettive autorità regionali e cantonali.

1.3. Valenza transfrontaliera ed innovatività della procedura

Nello spirito e nella lettura della filosofia informatrice del progetto Interreg, l'intera e complessa attività del “Ponte che unisce” si è sviluppata rigorosamente ed in modo ampiamente condiviso, sui due lati della frontiera prendendo in considerazione ed analizzando con procedure obiettive, situazioni, documenti, prescrizioni, esigenze e situazioni psicologiche, vive ed operanti sulle due rive della Tresa.

Tutto ciò è stato recepito dall'Organo Transfrontaliero Permanente (OTF) che ha funzionato da cassa di risonanza ed ha prodotto risultati e condotto a delibere che, pur nel rispetto delle sovranità e delle prassi politico-amministrative delle due parti, sono risultate cogenti sui due lati della Tresa.

Le delibere assunte dall'OTF, nella totalità dei casi, sono state adottate dai rispettivi esecutivi e legislativi comunali, costituendo dunque un esempio innovativo, spontaneo ed efficace, di collaborazione transfrontaliera di livello anche operativo.

1.4. Obiettivi ed articolazione delle attività

Gli obiettivi del progetto, sono quelli già individuati nella domanda di finanziamento e qui di seguito riportati e sono articolati nelle seguenti 5 azioni:

Azione n. 1 – Organo transfrontaliero permanente

Istituzione di un organismo transfrontaliero permanente (OTP) di livello tecnico-organizzativo e con funzioni di coordinamento delle varie azioni, con funzioni consultive, propulsive nei confronti degli organi politici decisionali e di ricerca del consenso nei confronti delle popolazioni e dell'Associazionismo. Questo organismo garantisce la continuità nel tempo e dopo il termine del programma INTERREG, dei rapporti di collaborazione.

Azione n. 2 – Gestione della mobilità a corto e medio termine

Misure di tipo organizzativo e gestionale nel campo del sistema di mobilità esistente.

Azione n. 3 – Integrazione transfrontaliera del territorio

Stesura di proposte condivise per l'integrazione transfrontaliera di alcuni settori della programmazione e pianificazione territoriale, in particolare nel campo della viabilità e delle nuove sistemazioni di piazza Mercato. Il livello della proposta, corrisponde parallelo già eseguito da parte svizzera (studio di fattibilità) e comporta l'esecuzione di analisi, individuazione di problemi (cause ed effetti) e loro valutazione articolata, con la formulazione di "indirizzi" da porre alla base della progettazione di massima e della individuazione della soluzione più opportuna.

Azione n. 4 – Integrazione socioeconomica transfrontaliera

Stesura di una proposta condivisa per la programmazione socio-economica nel settore commerciale, turistico e culturale.

Azione n. 5 – Passerella pedonale sulla Tresa

Progettazione e realizzazione di una passerella pedonale sulla Tresa, in conformità alla corrispondente proposta formulata in seno all'Azione n. 3.

Si noti che in ciascuna azione sono presenti e dettagliati i rispettivi obiettivi specifici, riassumibili sinteticamente nei seguenti indirizzi fondamentali:

- 1. interventi sulla viabilità e mobilità,**
- 2. integrazione socioeconomico sostenibile.**

2.0. PREMESSE DI RIFERIMENTO

2.1. Analisi e vocazione del territorio transfrontaliero (vedi cap. 1.1.1)

Il progetto Interreg si riferisce al Comune italiano di Lavena Ponte Tresa (kmq. 4,42 ed abitanti 5'622), e al Comune svizzero di Ponte Tresa (kmq. 0,40 ed abitanti 799).

Lavena Ponte Tresa / ITALIA fa parte della Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comunità Montana del Piambello.

Ponte Tresa / SVIZZERA fa parte del Cantone Ticino area regionale del Malcantone.

I due Comuni sono separati (o uniti) dalle acque del lago di Lugano (Ceresio, m. 280 slm) e dal corso del fiume Tresa (emissario del lago di Lugano ed immissario del lago Maggiore) che scorre sinuosamente in direzione da Est verso Ovest.

I borghi di Ponte Tresa (CH), Lavena Villa e Lavena Castello (I), parzialmente risalenti al Medioevo, rivestono caratteristiche di elevato pregio e qualità sia architettonica che culturale.

La vocazione geografica, culturale, storica ed economica delle due Ponte Tresa è costituita dalla funzione di punto d'incontro ed interscambio tra le due città e i due paesi.

TOPOGRAFIA ED ETNOGRAFIA

Lavena Ponte Tresa ITALIA è adagiata in un'ampia conca degradante verso Nord, formata dalle pendici del Monte Marzio (m. 688 slm) e del Monte Sette Termini (m. 976 slm).

Ponte Tresa SVIZZERA è situata sulle arrotondate pendici del Monte Rocchetta (m. 619 slm) con esposizione prevalente a Sud Est e Sud.

Ambedue i Comuni godono di ampio soleggiamento; il clima è temperato / lacustre ed il paesaggio, incastonato nel verde delle montagne e nell'azzurro delle acque è di elevato valore ed attrattività turistica e residenziale.

Le popolazioni dei due Comuni sono di lingua e cultura italiana.

COLLEGAMENTI

I Comuni sono collegati tra di loro a mezzo di un ponte carraio sito all'uscita della Tresa dal lago di Lugano; l'importanza del ponte è sottolineata dal transito su di esso del collegamento viario tra i due paesi (SS 233 Varese – Ponte Tresa e Cantonale Ponte Tresa – Agno – Lugano).

I due borghi distano km. 22 da Varese e km. 12 da Lugano e sono situati sulla congiungente diretta tra le due città. (tavole n.1 e n.2)

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

La rilevanza numerica del traffico e la sua concentrazione in determinati orari e periodi, è dovuta alla presenza del Confine di Stato e costituisce un notevolissimo ed improduttivo appesantimento a carico dei centri attraversati.

Rilevanza e concentrazione del traffico in transito (pur costituendo parte della linfa vitale per il commercio al minuto e del traffico dei frontalieri) inducono pesanti conseguenze agli effetti dell'armonioso svolgimento delle funzioni civiche (economia e servizi) e della qualità di vita dei residenti.

2.2. **Principi informatori degli scenari di inquadramento**

2.2.1. **Previsioni urbanistiche di Enti sovraordinati e di livello comunale**

ITALIA

Con l'approvazione del Piano Territoriale Regionale (PTR) è stato completato il quadro pianificatorio della Lombardia.

Tutti gli strumenti affinchè il concetto di “percorso circolare” riguardo alla pianificazione territoriale lombarda, espresso con la nuova LUR (legge urbanistica regionale) n. 12 del 2005 possa essere chiuso, sono quindi stati approvati e adottati:

1. il Piano Territoriale Regionale (PTR),
2. il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP),
3. il Piano di Governo del Territorio (PGT).

Il Comune di Lavena Ponte Tresa ha approvato il Piano di Governo del Territorio (PGT) che, anche operativamente, collabora strettamente con il presente progetto Interreg.

Il governo del territorio si attua quindi attraverso questi 3 Piani coordinati tra loro e che assumono come punti fondamentali:

1. la definizione del quadro conoscitivo,
2. l'individuazione degli obiettivi socioeconomici,
3. l'approccio per sistemi (insediativi, infrastrutturale, ambientale, paesaggistico, ...),
4. la determinazione di elementi di qualità (criteri di sostenibilità delle scelte di sviluppo, valutazione della sensibilità paesaggistica dei luoghi, compensazione ambientale),
5. la difesa e valorizzazione del suolo,

con la possibilità che le scelte a livello comunale possano modificare le scelte a livello provinciale sino al livello regionale (percorso circolare).

Il PTR e il PTCP, secondo il principio di sussidiarietà (non faccia lo Stato quello che gli Enti locali o i cittadini possono fare da soli), contengono i seguenti elementi:

- orientamenti, indirizzi e quadro di riferimento (ai vari livelli),
- strumenti operativi a supporto dell'elaborazioni degli altri strumenti di programmazione e pianificazione (PTCP, PGT, piani di settore, ...)
- prescrizioni cogenti sugli altri strumenti di pianificazione in ambiti determinati (infrastrutture, sicurezza e tutela ambientale, paesaggio).

Premesso che il Comune di Lavena Ponte Tresa fa parte del “Sistema Territoriale dei Laghi” (PTR, doc. 4 Strumenti Operativi, So1 Obiettivi prioritari di interesse regionale e sovraregionale) si sottolinea che il PTR contiene un’analisi SWOT che stata presa in attenta considerazione e che ha influenzato la progettazione del PGT.

In particolare nella sezione “minacce” il PGT ha tenuto conto delle minacce derivanti dalle ricadute economiche del turismo “*mordi e fuggi*”, di quello “*non maturo e fortemente dipendente da andamenti congiunturali generali*” e della “*scarsa competitività rispetto ai sistemi turistici già avviati*”.

Gli **OBIETTIVI DEL SISTEMA TERRITORIALE DEI LAGHI** forniscono tra l’altro le seguenti indicazioni che si possono ritenere specifiche per il Comune di Lavena Ponte Tresa:

ST4.1

Integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio (ob.13, 20, 21)

- Mantenere la riconoscibilità dei centri storici di lungolago e dei nuclei di antica formazione di mezza costa, evitando le saldature

ST4.2

Promuovere la qualità architettonica dei manufatti come parte integrante dell’ambiente e del paesaggio (ob. 5, 20, 21)

- Promuovere iniziative presso gli operatori pubblici e privati per migliorare la qualità della progettazione architettonica, attenta al corretto inserimento degli interventi edilizi e infrastrutturali nel contesto (incluse le attrezzature turistiche)
- Promuovere una progettazione e un inserimento dei progetti infrastrutturali in relazione alla rilevante percepibilità delle trasformazioni nel quadro panoramico dei versanti verso lago
- Favorire interventi per conservare e valorizzare gli elementi caratterizzanti il sistema, quali: le ville storiche con relativi giardini e darsene, le coltivazioni tipiche (oliveti, limonaie, vigneti a terrazzo..) e i segni caratteristici emergenti del territorio
- Favorire, anche mediante specifiche forme di incentivazione, la diffusione di buone pratiche progettuali attente alla conservazione dei caratteri identitari dei centri storici e dei nuclei di antica formazione

ST4.3

Tutelare e valorizzare le risorse naturali che costituiscono una ricchezza del sistema, incentivandone un utilizzo sostenibile anche in chiave turistica (ob. 17, 18)

- Costituire corridoi ecologici in considerazione della forte valenza naturalistica e della presenza di biodiversità fra cui i SIC (Siti di Interesse Comunitario) esistenti

ST4.4

Ridurre i fenomeni di congestione da trasporto negli ambiti lacuali, migliorando la qualità dell’aria (ob. 3, 7, 17, 18, 22)

- Prevenire l’intensificazione dei flussi di traffico su strada, anche valutando attentamente la

pianificazione di nuovi insediamenti o la progettazione di eventi fortemente attrattivi, anche considerando la disponibilità di trasporto alternativo al mezzo privato

ST4.5

Tutelare la qualità delle acque e garantire un utilizzo razionale delle risorse idriche (ob. 16, 17, 18)

-

ST4.6

Perseguire la difesa del suolo e la gestione integrata dei rischi legati alla presenza dei bacini lacuali (ob. 8, 21)

-

ST4.7

Incentivare la creazione di una rete di centri che rafforzi la connotazione del sistema per la vivibilità e qualità ambientale per residenti e turisti, anche in una prospettiva nazionale e internazionale (ob. 2, 10, 11, 13, 19)

- Promuovere l'insediamento di centri di studio e di ricerca in settori innovativi, sviluppando servizi di rango elevato nei principali centri collocati nelle aree perilacuali, valorizzando le sedi universitarie presenti
- Sviluppare strumenti ed azioni di sistema per l'integrazione culturale e turistica dei laghi per favorire il radicamento della popolazione e diversificare l'offerta turistica, destagionalizzando i flussi, valorizzando il patrimonio naturale e culturale dell'entroterra e sostenendo forme di turismo e di fruizione a basso impatto
- Proporre un sistema integrato competitivo grazie a progetti che associno la valorizzazione dei fattori paesistico/ambientali con il potenziamento dei servizi e la promozione dell'imprenditorialità locale
- Valorizzare il commercio di vicinato nelle strutture insediative di antica formazione integrandolo con i sistemi turistici, produttivi e artigianali tipici locali
- Sviluppare strumenti di coordinamento e governance degli attori pubblici che hanno competenze sulle aree lacuali e promuovere visioni condivise anche presso gli attori locali

Uso del suolo

- Evitare la saldatura dell'edificato lungo le sponde lacuali, conservando i varchi liberi
- Mantenere la riconoscibilità dei centri urbani perilacuali e lungo i versanti
- Evitare la dispersione urbana, mantenendo forme urbane compatte
- Porre attenzione alla qualità edilizia e all'inserimento nel contesto paesistico
- Coordinare a livello sovracomunale la progettazione e realizzazione di pontili, attracchi e approdi.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) e il Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento (PTCP) abbandonano la previsione di un valico doganale al Madonnone (contemplata originariamente da una *“Dichiarazione d'intenti”* tra Lombardia e Ticino).

Svizzera

La Confederazione Svizzera ha recentemente aggiornato le linee diretrici che concernono lo sviluppo territoriale. Sulla base di queste direttive i Cantoni hanno aggiornato i propri strumenti di gestione del territorio.

Gli strumenti in vigore nel Canton Ticino sono:

- il Piano Direttore cantonale,
- i Piani Regolatori comunali,

Il coordinamento operativo tra questi strumenti di base viene attivato tramite pianificazioni settoriali e intersettoriali.

Piano Direttore Cantonale

L'area di Ponte Tresa è interessata dal **Piano dei Trasporti del Luganese** il cui concetto di sviluppo territoriale con il relativo programma di attuazione si esprime nel **Piano d'agglomerato del Luganese (PAL)**.

Attualmente è terminata la fase di consultazione il Piano d'agglomerato di seconda generazione (PAL2) e la documentazione è stata inviata alla Confederazione con la richiesta di finanziamento delle opere di miglioramento della mobilità previste nei prossimi due quadrienni. Le trattative con la Confederazione sono ancora in corso (dicembre 2013).

Per l'area del Basso Malcantone e in particolare per Ponte Tresa, viene indicata una vocazione di valenza socioeconomica orientata alla residenza di qualità e al turismo.

In relazione al concetto di sviluppo della mobilità incentrato lungo l'asse della FLP (TRAM Lugano), il PAL2 propone uno sviluppo delle attività terziarie e dell'offerta di servizi nelle aree direttamente accessibili a questo vettore di trasporto pubblico.

L'area di Ponte Tresa è inclusa nelle seguenti Schede di Piano Direttore:

<http://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/temi/piano-direttore/piano-direttore/schede/>

- P6 Acqua, in particolare la protezione e regolazione del fiume Tresa
- P7 Laghi e rive lacustri in particolare i percorsi lungo le rive lago e salvaguardia paesaggistica e naturalistica
- P10 Beni culturali. Per Ponte Tresa si tratta nel Centro storico e della collina soprastante con il parco
- R3 Organizzazione territoriale dell'agglomerato di Lugano. Gli obiettivi sulla vocazione territoriale del PAL2 valgono anche per Ponte Tresa
- M3 Piano dei Trasporti del Luganese. Concerne il capolinea del Tram Lugano (FLP) e P&R e il coordinamento della viabilità con la parte italiana
- M10 Mobilità lenta: si tratta della passerella ciclopedinale e della pista ciclabile

Piano Regolatore Comunale

Ogni Comune deve dotarsi di un Piano Regolatore che regola nei dettagli l'uso del territorio e fissa le norme edilizie. Il Piano Regolatore deve tener conto e mettere in atto a livello locale tutte le indicazioni contenute nelle schede di Piano Direttore Cantonale. Il Comune può includere nel proprio Piano Regolatore ulteriori norme specifiche a condizione che non siano in contraddizione con le pianificazioni superiori e le varie leggi che concernono l'uso e la salvaguardia del territorio e dell'ambiente.

Il Comune di Ponte Tresa (CH) è dotato di un Piano Regolatore attualmente in revisione.

2.2.2. Coordinamento

Il principio di base che lega l'intero progetto è quello del coordinamento generale delle azioni anche in senso transfrontaliero che si applica ai seguenti settori:

- Conoscenza approfondita del territorio e della sua socioeconomia,
- Formulazione meditata e verificata di principi e linee direttive per l'evoluzione e sviluppo,
- Traduzione grafica di tali principi e direttive con le seguenti modalità:
 - a) Compatibilità delle proposte con l'ambiente, il territorio e le sue vocazioni,
 - b) Compatibilità delle proposte con la situazione di fatto e con le possibilità obiettive di evoluzione del "corpo sociale" locale (ovvero delle potenzialità esprimibili da parte della totalità dei residenti) e tenuto conto della situazione locale, intesa storicamente e proiettata verso un futuro sempre più basato su interconnessioni socioeconomiche,
- Scelta dei principi e direttive di sviluppo tenendo conto dei patrimoni naturali e culturali in modo coerente con la loro valorizzazione e compatibilità, intesa quest'ultima come esigenza di evitare ogni erosione dei patrimoni,
- Coordinamento transfrontaliero delle proposte a mezzo di un organo fortemente innovativo (quale l'Organismo Transfrontaliero: OTF) costituito da rappresentanti eletti dal popolo supportati da un gruppo tecnico anch'esso transfrontaliero. In particolare, data la necessità di un coordinamento transfrontaliero specifico nel settore della viabilità e mobilità, il PGT ha proposto di inserire nel PTR una modifica che sancisca formalmente tale necessità,
- La conduzione degli studi e l'elaborazione delle proposte, avviene con la contemporanea definizione delle modalità gestionali e con l'obiettivo di una integrazione molto spinta ed operante sin dalla fase iniziale del lavoro; così sarà possibile disporre al termine dei lavori, di una serie di documenti già verificati anche sperimentalmente.

2.2.3. Scenario globale ed esigenze

Lo scenario globale è costituito dai due borghi che si fronteggiano e sono separati (o uniti) dal lago di Lugano, dal fiume Tresa e dalla linea immaginaria costituita dal confine politico. Essi sono adagiati in una ampia conca boscosa risalente verso Sud a costituire un ampio

anfiteatro. I due borghi, linguisticamente omogenei, costituiscono non solo geograficamente, ma anche storicamente un punto d'incontro tra due paesi e sono percorsi da un intenso traffico in transito.

In sintesi le due comunità transfrontaliere intendono anche a mezzo del progetto Interreg, fornire una risposta adeguata alle accertate esigenze di creare un

CENTRO TRANSFRONTALIERO DI COMMERCIO, TURISMO, SERVIZI, CULTURA E RELAZIONI

evolvendo da un'economia fortemente dipendente da decisioni esterne (e quindi difficilmente controllabile) ad una economia endogena:

- a) Rispondente alla vocazione storico-geografica-economica del territorio,
- b) Più controllabile dall'interno sia politicamente che culturalmente ed imprestorialmente.

Il conseguimento dell'obiettivo generale derivante dalle esigenze accertate, avverrà sulla base delle seguenti premesse ed indirizzi fondamentali:

- a) Valorizzazione della posizione geografica e della caratteristica di "punto d'incontro e di scambi" (richiamo d'interessati, di clienti e di capitali),
- b) Valorizzazione delle caratteristiche fisiche (ad esempio posizione geografica) e naturali intrinseche locali quali ambiente, paesaggio, clima, arte, cultura, storia (richiamo di visitatori),
- c) Valorizzazione della manodopera locale anche a mezzo di una sua più elevata qualifica,
- d) Adozione di metodi di lavoro innovativi, quali ad esempio la progettazione e gestione transfrontaliera di programmi, attività e manifestazioni,
- e) Capacità (derivanti dall'intensa ed approfondita collaborazione transnazionale) di attirare risorse sia pubbliche sia private.

Ed utilizzando l'OTF come organo esecutivo transfrontaliero permanente.

2.2.4. Rete Ferroviaria

Il Piano dei Trasporti del Luganese (PTL) e il Piano d'Agglomerato del Luganese (PAL2) hanno inserito quale opera prioritaria la Rete Tram del Luganese. Partendo dall'attuale

linea FLP si prevede una sua estensione nelle seguenti direzioni (ordine temporale di realizzazione):

- Bioggio-Manno-Lamone
- Bioggio-Lugano Centro
- Lugano Centro-Cornaredo
- Lugano Centro-Lungolago-Pian Scairolo

Con questo sviluppo si copre tutta l'area più urbanizzata del Luganese e il Tram assume una funzione simile ad una metropolitana.



La prima tappa Bioggio-Manno e Bioggio-Lugano Centro è già allo stadio di progetto esecutivo e si prevede di realizzarla negli anni 20'. Per le altre tratte è già stato eseguito lo studio di fattibilità.

Con queste realizzazioni aumenta notevolmente l'attrattiva del tram per i lavoratori pendolari. In particolare l'estensione fino a Manno interessa un numero non indifferente di frontalieri. Il ruolo di un interscambio funzionale con un sufficiente numero di parcheggi al capolinea di Ponte Tresa diventa decisivo ai fini di un alleggerimento sensibile del traffico stradale sulla tratta del Basso Malcantone.

2.3. Associazionismo locale

Sul territorio italiano sono presenti le seguenti Associazioni:

Associazione	Attuale referente	Indirizzo
--------------	-------------------	-----------

1	ASS. COMMERCIAINTI	Riccardi Pietro Giorgio	Via Verdi N° 7, 21050 BRUSIMPIANO
2	ASS. ALPINI	Morandi Lorenzo	Via Ardena N° 26
3	ASS. ANZIANI	Rinaldi Canio	via Viconago n.3
4	ASS. SOCIETA' OPERAIA	Guarneri Gerolamo	Via Bona N° 2
5	GRUPPO C.S.I.	Morello Vincenzo	Via Crocetta N° 3
6	A.C.L.I	Latini Renato	Via Colombo N° 46
7	CORPO MUSICALE " G. PUCCINI "	Brescia Francesco	p.zza A.Moro, 12
8	SEZIONE A.V.I.S.	Vella Paolo	Via Crocetta N° 32
9	ASS. PRO LOCO	Guarneri Pietro	Via Taiana N° 2
10	ASS. PESCATORI DELLO STRETTO	Toletti Dario	Via Piacco N° 1
11	ASS. CICLISTICA DILETTANTISTICA LAVENA COOP PONTE TRESA	Guarneri Bruno	Via Della Rovera N° 12
12	ASS. POLISPORTIVA LAVENA TRESIANA	Provini Rocco	Via Luino N° 16
13	ASS. BASKET CLUB	Balsano Roberto	via Zoni n. 65
14	ASS. SPORT. DILETTANTISTICA Calcio Femminile Da Donna a Donna		
15	ASS. SPORT. REAL TRESIANA	Giordano Amedeo	via Campagna, 61
16	ASS. SPORT. DILETTANTISTICA "Canottieri Luino"	Manzo Luigi	via Lido, 6 - 21016 LUINO
17	ASS. PRO TELEFONO AZZURRO	Cestone Vito	Via Rapetti N° 45
18	ASS. AVELLINO CLUB	Cestone Vito	Via Rapetti N° 45
19	ASS. CULTURALE CARNEVALE TRESIANO	Correra Cinzia	Via A. Ribolzi N° 25
20	GRUPPO "TERZA ETA' "	Martinoli Ghirimoldi Rita	Via Provini Rocco N° 3
21	ASS. PINK DOLPHING DIVING CLUB	Tovaglieri Roberto	Via Malcotti N° 18
22	GRUPPO DI PROTEZIONE CIVILE	Bubba Antonio Franco	via Zanzi n. 34
23	ASS. "NUCLEO A.N.F.I."	Leugio Francesco	Via Luino N° 9
24	ASS. BASKET 2000	Cosentino Giuseppe	Via Viconago N° 4/c
25	ASS. DI VOLONTARIATO AVULS E SERVIZIO DISABILI	Pallaro Gabriella	Via Prada N° 14
26	GRUPPO GINNASTICA DOLCE	Morano Giovanna	Via Marconi N° 9
27	GRUPPO DI BALLO	Menchiari Barbara	Via Moalli N° 1
28	A.S OLIMPIA CALCIO 2002	Martinelli Severino	via Libertà n. 8
29	ONLUS "NON BASTA IL PENSIERO" – BORSA DI STUDIO CONTRO LA FIBROSI CISTICA	Nasi Piera	Via Concordia N° 9
30	ASS. CULTURALE REATIUM	Gualtieri Luisa	Via Campagna, 61
31	ASS. KAYAK	Rodari Emanuele	via Zoni, 18
32	ASS. AMICI DEL PRESEPE SOMMERSO	Prevatello Fiorenzo	via IV Novembre, 1

Il tema delle associazioni volontarie e della loro funzione sociale viene sviluppato in maniera più approfondita nel capitolo dedicato al “Piano pluriennale di sviluppo socio - economico” (PSSE) della Comunità Montana alla voce “area anziani”.

Bisogna notare come il comune ha previsto una serie di investimenti per la manutenzione dei fabbricati sede di associazioni e quindi per il miglioramento dei servizi che esse propongono.

2.4. Analisi di alcuni assetti specifici

2.4.1. Rete viaria

I Centri Storici di Ponte Tresa (I) e Ponte Tresa (CH), sono attraversati dalle seguenti arterie carrabili:

- SS 233, Varese – Ponte Tresa – Dogana italiana detta “Varesina”
- SP 61, Porto Ceresio – Lavena Ponte Tresa – Luino detta “della Valle della Tresa”
- Cantonale Ponte Tresa – Agno – Lugano
- Cantonale Ponte Tresa – Croglio – Ponte Cremena – Fornasette (Luino)

La SS 233 e le strade cantonali sono attestate al Confine di Stato ed in diretta continuità tra di loro. Il numero dei transiti al confine è di **13'000** veicoli al giorno (2009).

Le caratteristiche delle due arterie rispetto ai Centri Storici, sono le seguenti:

- La SS 233 a Ponte Tresa (I) entra nell'abitato provenendo da Sud Ovest ed attraversa il Centro Storico con due curve ad angolo retto, fino ad immettersi nel ponte sulla Tresa che segna il confine politico,
- La cantonale in direzione di Agno, in partenza dal ponte di confine, costeggia il lago (lambendo il Centro Storico di Ponte Tresa Svizzera in direzione Caslano) fino all'uscita dal territorio comunale.
- La SP 61 si snoda interamente in territorio italiano in direzione Sud Est – Nord Ovest, lambisce le due frazioni di Lavena, ed all'ingresso di Ponte Tresa (I) condivide per circa 300 m (all'interno del Centro Storico di Ponte Tresa Italia) con la SS 233 la sede stradale, fino all'uscita dal Centro Storico stesso, dirigendosi poi in direzione Nord Ovest, verso Cremena e Luino. Sulla SP 61 si registrano n. 8'000 passaggi giornalieri in direzione di Brusimpiano e Porto Ceresio e n. 2000 passaggi in direzione di Cremena e Luino.
- La cantonale Ponte Tresa (CH) – Croglio – Ponte Cremena – Fornasette (Luino), si snoda interamente in territorio elvetico lungo la riva destra del fiume Tresa, con direzione prevalente Nord Ovest e su di essa si registrano n. 10'000 passaggi al giorno.

L'apporto del traffico in transito a favore del commercio locale, è fortemente penalizzato dalla difficoltà di reperire il parcheggio nelle vicinanze delle attività commerciali interessate.

Si fa notare che in questa sede, vengono focalizzate solo le caratteristiche che interessano il progetto Interreg. Per ogni approfondimento si rimanda al PGT (I) e al PR (CH).

Sul versante svizzero è da rilevare che il tracciato della strada cantonale sul viadotto, separa il Centro Abitato dal lago, ostacolando le reciproche relazioni storiche, turistiche e paesaggistiche.

Il traffico sulla cantonale, nella tratta tra il ponte di confine ed Agno, risulta particolarmente intenso. Esso è dovuto ai seguenti fattori:

- relazioni a carattere locale,
- relazioni sulla media e lunga distanza,
- turismo,
- spostamenti dei lavoratori frontalieri.

Negli ultimi anni il forte incremento dell'urbanizzazione nel Basso Malcantone ha esteso la frequenza degli intasamenti dalle ore di punta a tutta la fascia diurna.

2.4.2. Rete ferroviaria

Ponte Tresa (CH) è stazione di testa della ferrovia FLP; la stazione è posizionata sul lato est del Centro Storico ed è parzialmente sotterranea. La FLP opera con 67 corse giornaliere a frequenza di 15 minuti nelle ore di punta e trasporta mediamente nei giorni feriali complessivamente oltre 5000 utenti, in maggioranza lavoratori pendolari.

Il tempo di percorrenza da Ponte Tresa a Lugano è di circa 22'. Il costo dell'abbonamento annuale Ponte Tresa-Lugano-Ponte Tresa è di Fr.Sv. 603 nel 2011 sono stati trasportati 1'995'000 passeggeri e nel corso del 2013 è stata superata la soglia dei 2 milo.

La posizione della stazione e la carenza di parcheggi adiacenti ne ostacolano accessibilità ed utilizzo, specialmente da parte dei pendolari e dei turisti provenienti da oltre confine.

2.4.3. Rete della navigazione

Il traffico via acqua avviene sulla linea Porto Ceresio – Morcote – Lugano, con le seguenti caratteristiche:

- stagionalità estiva e invernale
- 2 corse giornaliere

Il trasporto via acqua è utilizzato prevalentemente da turisti e visitatori; anche per esso è importante la disponibilità di parcheggi nelle adiacenze dei pontili d'imbarco. Da segnalare il biglietto circolare per turisti Lugano-FLP-Ponte Tresa Navigazione-Lugano.

2.4.4. Rete ciclopedonale

Sul territorio di Lavena Ponte Tresa (I) esistono le seguenti tratte ciclopedonali attrezzate e parzialmente in sede propria:

- a) una pista ciclopedonale in buono stato di efficienza con il tracciato che si sviluppa a partire dal confine con Cadegliano, lungo la SS 233 al suo ingresso nel territorio comunale in corrispondenza della frazione di Piacco. Essa è inserita nella rete ciclabile provinciale. Il tracciato possiede ottime caratteristiche panoramiche, pendenza costante e percorso sinuoso ed occupa il sedime della cessata ferrovia Varese – Ponte Tresa. Esso scende fino a Lavena alta e poi prosegue in sede comune con il traffico automobilistico locale, fino alla ex stazione di arrivo della ferrovia (SVIT) in corrispondenza con l'imbarcadero¹, per poi proseguire con il traffico pedonale del lungo lago e lungo Tresa fino ai margini del centro urbano di Ponte Tresa (I). Sviluppo complessivo m. 2'500 circa in sede propria, m. 650 circa in sede mista con il traffico automobilistico e m. 900 circa in sede mista con i pedoni del lungo lago e lungo Tresa,
- b) tratta lungo Tresa dal ponte di confine sino a piazza Mercato (con valenza principalmente urbana) e da piazza Mercato fino al depuratore con immissione sul lungo Dovrana (con valenza principalmente ricreativa). Sviluppo complessivo m. 900 circa in sede propria,
- c) tratta lungo Dovrana (riva sinistra) che collega via Varese/via Luino con il campo sportivo ed il ponte via Crocetta: Sviluppo complessivo m. 250 circa in sede propria,
- d) percorso misto pedonale e per mountain bike detto “della Raina” che collega Lavena con Piacco.

Sul territorio di Ponte Tresa (CH) e del Basso Malcantone è in corso la realizzazione delle seguenti piste ciclopedonali:

- Pista ciclopedonale di importanza cantonale Agno-Magliaso inaugurata nel giugno 2012
- Pista ciclopedonale tratta Magliaso-Colombera sulle attuali strade comunali di Magliaso e Caslano
- Percorso pedonale lungo il lago (Monte di Caslano)
- Pista ciclo pedonale Colombera-Ponte Tresa (nucleo storico) tracciato allo studio

¹ In questa località sono stati eseguiti lavori di miglioria a mezzo del presente progetto Interreg, Azione 4

- Continuazione del tracciato della ciclopista in direzione della Valle della Tresa sulla strada Ponte Tresa-Purasca-Croglio-Sessa-Confine con Dumenza (I).

Il collegamento tra le reti ciclopedonali italiane e svizzere è oggetto di studio nell'ambito del Piano dei Trasporti del Luganese e si inserisce in questo progetto Interreg “Il Ponte che unisce” (Azione 3, progetto 3.3).

L'ipotesi che si intende approfondire è quella di una passerella sul fiume Tresa che collega i due Centri storici (Azione 5) e che è già inclusa nell'elenco delle opere del PAL2 in prima priorità (vedi tavola 4).

2.4.5. Rete parcheggi

Data la caratteristica di “punto d'incontro e di scambio” la necessità di un elevato numero di parcheggi sia a Lavena Ponte Tresa Italia che Ponte Tresa Svizzera, è particolarmente presente, e si concentra in determinate aree, giorni ed orari.

La situazione è ulteriormente appesantita a causa del fenomeno del frontalierato che, in percentuale crescente tende ad utilizzare la FLP e quindi a ricercare parcheggi nelle immediate adiacenze della stazione e del confine politico. Anche a questo proposito si può sostenere che il Comune di Lavena Ponte Tresa subisce oneri e gravami, per cause estranee alla sue peculiari esigenze ed attività e che trovano origine al suo esterno.

La concentrazione della domanda di parcheggi in conseguenza di orari fissi, manifestazioni, festività, abitudinarietà degli orari dello shopping, contribuisce all'aggravamento della situazione.

Le aree a parcheggio disponibili, pur rispondendo sia quantitativamente che distributivamente alle prescrizioni, non sono sufficienti a soddisfare le esigenze dei visitatori, degli ospiti e dei frontalieri.

Ne risulta una ricerca affannosa e continua di posti auto e l'occupazione reiterata di qualsiasi spazio libero ai margini delle strade di ogni calibro; ne derivano inevitabilmente numerosi e ciclici intasamenti del traffico che contribuiscono a scoraggiare l'afflusso e la sosta dei potenziali visitatori e quindi clienti dei commerci locali.

La distribuzione dei parcheggi nel territorio comunale, è abbastanza equilibrata, salvo una forte concentrazione di quelli principali, in vicinanza del centro commerciale di Ponte Tresa Italia. Il culmine delle esigenze si verifica il giorno di sabato, a causa del mercato all'aperto che si svolge in piazza Mercato ed esercita un forte richiamo di visitatori.

Tutto ciò considerato, è evidente che la ricerca di aumentare, migliorare e razionalizzare i parcheggi costituisce accanto a quello della viabilità e del traffico, un tema vitale per il futuro di Lavena Ponte Tresa.

Nel territorio di Ponte Tresa (CH) i posteggi di breve durata si situano all'entrata nord del nucleo e sul lungo Tresa. A monte del capolinea della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa vi sono delle aree di posteggi di lunga durata. Solo una piccola parte di questi posteggi viene utilizzata come P+R.

Il tasso di occupazione dei parcheggi raggiunge nell'arco della giornata più volte la saturazione. Con il Mercato del sabato i limiti di saturazione sono raggiunti con frequenza ancora maggiore.

2.4.6. Rete e strutture commerciali, artigianali e servizi

Le **strutture commerciali** a Lavena Ponte Tresa sono le seguenti:

- a) **commercio al minuto** – i punti vendita sono concentrati a Ponte Tresa Italia all'interno del Centro Storico e nelle sue immediate adiacenze. Oltre a ciò sono presenti (specialmente nei due Centri Storici di Lavena) alcuni negozi di prima necessità al servizio dei residenti;
- b) **media e grande distribuzione** – a Ponte Tresa sono attivi tre centri commerciali di medio livello (due sulla SS 233 e uno sulla SP 61 vicino al confine con Cadegiano Viconago); un quarto centro commerciale destinato alla grande distribuzione è entrato recentemente in funzione sulla SS 233 all'uscita del centro urbano di Ponte Tresa in direzione di Marchirolo;
- c) **mercato all'aperto** – il sabato mattina ha luogo il mercato settimanale, in piazza Mercato.

Le strutture a) e c) sono in maggioranza a merceologia mista alimentari/abbigliamento, mentre le strutture b) sono indirizzate in maggioranza verso il settore alimentare.

Tutte le strutture commerciali superano largamente le esigenze locali e si indirizzano decisamente verso una clientela esterna proveniente da oltre confine. Dalla parte svizzera si è sviluppata un'offerta complementare più specializzata (farmacie)..

L'attività artigianale è costituita da offerta di servizi di manutenzione (elettricisti, idraulici, meccanici montatori, edilizia ed affini ecc. ...) che hanno esigenze limitate in termini di laboratori e magazzinaggio, dato che le attività si svolgono principalmente al domicilio dei clienti. Laboratori e magazzini sono concentrati principalmente in una zona di Ponte Tresa

(località Campagna, al confine con Cadegliano Viconago, in un'area a ciò destinata dal PGT). Tra i **servizi di tipo amministrativo** sono di particolare rilevanza quelli relativi alle assicurazioni, spedizioni, immobilistica e banca. L'attività di servizio è presente anche sul lato svizzero con banche e assicurazioni. Non risultano operative attività di artigianato di produzione.

Secondo i dati del censimento 2001, gli occupati nel settore artigianale sono i seguenti:

Occupati per sesso ed attività economica					
	femmine	%	maschi	%	totale
1991	518	40,15	772	59,84	1290
2001	658	49,89	661	50,11	1319

I 1319 addetti si dividono in:

		1991	2001	
1	Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli, motocicli e di beni personali e per la casa	450	392	-58 (-13%)
2	Alberghi e ristoranti	179	220	+41 (+23%)
3	Trasporti, magazzinaggio, e comunicazioni	72	58	-14 (-19%)
4	Intermediazione monetaria e finanziaria	29	44	+15 (+52%)
5	Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, altre attività professionali e imprenditoriali	76	81	+5 (+7%)
6	Pubblica amministrazione e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	235	144	-91 (-38%)
7	Istruzione	76	96	+20 (+25%)
8	Sanità e altri servizi sociali	58	120	+62 (+109%)
9	Altri servizi pubblici, sociali e personali	81	98	+17 (+21%)
10	Servizi domestici presso famiglie e convivenze	34	65	+31 (+91%)
11	Organizzazioni ed organismi extraterritoriali	0	1	+1 (100%)
	Complessivamente settore terziario	1290	1319	+29 (+2,3%)

Ponte Tresa (CH) è essenzialmente orientata verso attività terziarie. La sua popolazione attiva si suddivide come segue:

Totale	uomini	donne	Primario	Secondario	Terziario	Diversi
352	197	155	0	41	256	55

Una parte importante di questa popolazione attiva lavora fuori Comune mentre i posti di lavoro disponibili all'interno del comprensorio del Comune sono occupati sia da personale proveniente dai Comuni svizzeri vicini che da personale frontaliero.

Nel 2008 i posti di lavoro in loco erano 215 e sono distribuiti tra le seguenti attività:

Attività	Impieghi	Nr di aziende
Edilizia	26	3
Commerci	39	15
Trasporti	40	7
Ristoranti e Alberghi	49	7
Comunicazioni	5	3

Banche e assicurazioni	11	2
Tecnici	15	7
Ammin. pubblica	12	2
Istruzione	5	2
Sanità e socialità	8	3
Altri	5	3
Totale	215	54

Complessivamente i due Comuni transfrontalieri occupano 1534 persone.

Il settore dei Commerci è quello più importante e, unitamente alle attività collegate al turismo e ristorazione, costituisce quasi la metà dei posti di lavoro.

Il servizio pubblico rappresenta pure un settore importante dovuto in parte alle attività di frontiera.

Attività	Addetti	%
Commerci	431	28.10
Alberghi e ristoranti	269	17.54
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	103	6.71
Banche e assicurazioni	55	3.59
Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, altre attività professionali e imprenditoriali	122	7.95
Pubblica amministrazione e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	156	10.17
Istruzione	101	6.58
Sanità e socialità	226	14.73
Altri	71	4.63
Totale	1'534	100.00

2.4.7. Zone di particolare rilevanza

2.4.7.1. Piazza Mercato, piazza Europa e adiacenze

La **piazza Mercato** (area di circa mq. 12'000) è adibita a parcheggio gratuito nel corso della settimana (vedi Azione 2) e la domenica; utilizzatori sono gli utenti della FLP (nei giorni lavorativi), che però, per raggiungere la stazione devono spostarsi a piedi fino al ponte doganale e proseguire poi in territorio elvetico, con un percorso quindi di circa m. 800 della durata di 10 minuti circa; gli utenti sono altresì i residenti di Ponte Tresa (I) ed i visitatori/clienti/utenti del commercio al minuto; nel complesso il parcheggio è interamente utilizzato da entrambe le utenze.

A fianco di piazza Mercato, sul lato Sud Est, ossia verso il centro urbano, si trova **piazza Europa** (area di circa mq. 3'300) adibita anch'essa a parcheggio a pagamento nel corso dell'intera settimana.

Le due piazze sono raggiungibili con automezzi provenienti dalla SS 233 e dalla SP 61, a mezzo di raccordi stradali urbani, di percorrenza piuttosto lenta e delicata (in quanto interferente con il traffico urbano sia residenziale che commerciale).

Destinazione ed accessibilità di piazza Mercato e di piazza Europa, costituiscono, unitamente al problema del traffico in transito (improduttivo, dannoso per la vita di Ponte Tresa (I) e penalizzante per la qualità e scioltezza delle relazioni tra le due Ponte Tresa) il principale problema che condiziona l'armonioso svolgimento della vita del centro urbano.

L'importanza strategica di queste aree viene accentuata dalla scelta pianificatoria effettuata recentemente dal Canton Ticino e codificata nella scheda M3 del Piano Direttore Cantonale e sviluppata nei suoi aspetti progettuali nel Programma di Agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2).

L'attestamento del capolinea della Ferrovia Lugano Ponte Tresa (che in futuro estenderà la sua rete di servizio a tutta l'area urbana di Lugano) sul Lungo Tresa all'altezza di Piazza Mercato e di Piazza Europa e l'uscita della galleria stradale di circonvallazione di Caslano e Ponte Tresa, impongono degli approfondimenti, sia in quella che è la concezione di un funzionale interscambio gomma-ferro transfrontaliero (P+R), sia in una revisione dell'assetto viario che interessa il Lungo Tresa e l'aggancio alla rete viaria in direzione di Varese – Porto Ceresio – Luino (vedere Azione 3, sottoprogetti 3.1 e 3.2).

La **piazza Dogana** (tra l'area doganale, l'hotel Socrate e l'Imbarcadero) è un'area di circa mq. 3'000 su cui si svolgono le funzioni di polizia e dogana; una parte consistente dell'area è destinata a parcheggio per gli automezzi sui quali sono in corso le operazioni doganali.

L'area **ex SVIT** ed adiacente piazzale è un'area di circa mq. 2'000. Il fabbricato Ex SVIT recentemente restaurato ed avente una superficie coperta di circa mq. 260 è ora adibito ad ufficio turistico (IAT), area espositiva e sala riunioni. L'adiacente piazzale è adibito a parcheggio. Un suo progetto di rifacimento è in corso di valutazione.

L'area adiacente alla **sede ASL** di via Argine Dovrana e di circa mq. 2'000, è attualmente libera e riveste una rilevante posizione strategica.

2.4.7.2. **Borghi e zone di valore storico - culturale - naturalistico**

Gli elementi (borghi e zone) di valore storico-culturale presenti nel territorio, sono i seguenti:

a) **Centro Storico di Ponte Tresa (CH)**

Agglomerato urbano risalente all'Alto Medioevo, di forma allungata, originariamente si affacciava sul lago; forma, viabilità interna, architettura, pavimentazioni tipiche della zona

dei laghi e dotata di episodi ed ambienti (cortili, loggiati, decorazioni, ecc. ...) attrattivi e ricchi di fascino, personalità e suggestione.

b) Centro Storico di Ponte Tresa (I)

Borgo formatosi dopo la separazione politica tra Lombardia e Ticino, inizialmente con funzioni di servizi doganali e trasporti, e successivamente anche commerciali, scambi ed incontri. La vita è concentrata ai bordi dell'antica strada di accesso al vecchio ponte di confine ora demolito; l'ambiente è ricco di vitalità e dotato di forme, linee ed episodi architettonici caratteristici e rispondenti alla funzione commerciale tuttora vitale.

c) Centri Storici di Lavena Castello e Lavena Villa (I)

I due centri sono tuttora ben separati e mantengono personalità peculiari. Lavena Castello affonda le sue radici nell'Alto Medioevo, anzi forse anche in epoca romana ed è raccolta intorno ad un antichissimo castello tuttora abitato anche se diroccato e soffocato da superfetazioni.

Lavena Villa è adagiata lungo il caratteristico stretto che la separa dal Sasso di Caslano e si affaccia a Sud Est su un caratteristico ed oleografico bacino del lago.

Ambedue le frazioni (o borghi) si addensano intorno ad un tessuto viario stretto, irregolare, pieno di sorprese e ricco di elementi architettonici di valore (quali loggiati, cortine, cortili seminascolti, giardini segreti, ecc. ...) che trasportano il visitatore attento, in un modo di vita ancestrale, avvolgente e coinvolgente.

d) Canneto di Lavena (I)

E' qualificato dalla Provincia di Varese come zona di protezione, tutela e ripopolamento ittico e protetto di conseguenza. Esso è ricco di vita (flora e fauna) acquatica ed avicola e costituisce una delle zone del lago più ricche sia biologicamente che paesaggisticamente.

e) Zona dei Crotti di Lavena (I)

La piccola zona è compresa tra il piede di uno strapiombo roccioso e la riva del lago; essa è parzialmente alberata (ricca di platani secolari) e fortemente caratterizzata dalla presenza di piccoli edifici tipici, destinati alla convivialità e completati da retrostanti vani scavati nella roccia ed adibiti (a causa della loro temperatura fresca ed all'umidità costante) alla conservazione di derrate alimentari destinate ad essere consumate sul posto. Di conseguenza la zona è rinomata per la sua offerta enogastronomica di prodotti locali.

f) Linea Cadorna (I)

La posizione di frontiera ha portato, negli anni immediatamente precedenti la prima guerra mondiale, alla costruzione di una serie di fortificazioni diffuse sull'intero territorio del Comune italiano e facenti parte della linea Cadorna. La presenza più organica ed evidente, è costituita da una linea difensiva praticamente continua, che si sviluppa tra Lavena ed il belvedere di Ardena (Comune di Brusimpiano). La linea è costituita da trincee, camminamenti, fortini e piazzole che si sviluppano e danno vita ad un percorso altamente panoramico ricco di fascino, interesse ed attrattività. I manufatti, in stato di abbandono, necessitano di un diffuso intervento di restauro.

g) Antica strada della Raina (I)

L'antica strada della Raina, partendo dalle adiacenze delle Scuole Elementari site tra Ponte Tresa e Lavena, sale fino a Piacco (sia pure a mezzo di una tratta riconoscibile con una certa difficoltà), da dove prosegue all'esterno del territorio comunale. Il tracciato, della lunghezza di circa m. 800 corrisponde alla strada storica di collegamento tra il Gottardo e la pianura padana ed è affiancata da alcune opere militari della linea Cadorna; esso si sviluppa all'interno del bosco di latifoglie, con pendenza media ed è ricco di suggestioni ambientali e spunti panoramici in direzione Nord, ovvero verso le Prealpi ticinesi, il Malcantone e le Alpi Centrali.

Ambedue i percorsi sono di elevato interesse ai fini ambientali, paesaggistici, storici e turistici.

h) Strada Regina (CH+I)

La via storica terrestre di collegamento più diretto e importante tra la Lombardia e il Nord delle Alpi è stata sin dall'età del bronzo e fino alla costruzione del ponte diga di Melide, quella che viene denominata Strada Regina. In questo contesto l'area di Ponte Tresa ha sempre rappresentato un punto strategico. Nell'ambito della politica regionale per iniziativa dei Comuni di Agno, Bioggio e Manno è stato lanciato un progetto per rivalutare questo percorso sul piano turistico e storico culturale. Accanto all'identificazione del tracciato e di una sua sistemazione si intende sviluppare un'organizzazione che diventi il motore di un'offerta coordinata dei i punti forti del territorio (marketing territoriale).

i) Area naturalistica del Monte di Caslano e golfo di Ponte Tresa (CH+I)

Il golfo di Ponte Tresa rappresenta un elemento di grande pregio paesaggistico. La parte interessata dal viadotto e le rive sul lato nord hanno subito una forte manomissione mentre la parte rimanente è stata oggetto di misure di carattere pianificatorio che permettono di salvaguardare gli aspetti tipici delle rive del lago. In particolare tutta l'area che è

interessata dal Monte di Caslano è soggetta a protezione e le rive che fanno la continuità ecologica con il Canneto di Lavena sono oggetto di interventi di rinaturalizzazione. Tutte le componenti territoriali citate in precedenza possono essere collegate tra di loro tramite un percorso che corrisponde alla rete ciclopedonale transfrontaliera.

j) La collina del Castello di Ponte Tresa (CH)

Il Centro storico di Ponte Tresa è dominato dalla collinetta con la villa e il parco della famiglia Stoppani che testimonia la presenza medievale di un castello a presidio dell'importante punto di passaggio Nord-Sud sulla Strada Regina. Si tratta dell'elemento più importante che qualifica il paesaggio di Ponte Tresa che viene riproposto con la serie di colline sempre più elevate che formano il paesaggio del Malcantone.

k) Le aree goleinali del fiume Tresa (CH)

A valle di Ponte Tresa sui territori dei Comuni di Croglio e Monteggio il fiume Tresa è costeggiato da aree umide goleinali che in parte sono state incluse nell'inventario federale delle aree fluviali protette. In seguito all'alluvione del 2002 sono in corso alcuni interventi di premunizione tra i quali è anche previsto un percorso pedonale.

l) La Via della vite (CH)

La Valle della Tresa(CH) e le colline del Basso Vedeggio offrono un territorio collinare con piccoli villaggi che hanno conservato la loro struttura medievale circondati da boschi e vigneti. In questi ultimi decenni si è sviluppata una viticoltura locale che produce vini di alta qualità. La Via della vite è un sentiero che si sviluppa su 24 km dalla frontiera con il Luinese fino a Manno che permette di entrare in contatto con il paesaggio insubrico collinare, le sue testimonianze storiche e i prodotti locali. Essa si collega anche con la Strada Regina e con il suo sguardo dalla sponda destra del Tresa si integra alla Linea Cadorna.

2.4.7.3. Sponde del lago e delle rive della Tresa

Valorizzazione ambientale

Il primo tratto del fiume Tresa (a carattere prevalentemente urbano) è caratterizzato da un suo incanalamento tra due muraglie lungo le quali sono stati eseguiti interventi con manufatti in cemento armato che hanno un impatto negativo sul paesaggio.

Solo nel tratto più a valle (a carattere prevalentemente extraurbano) le rive iniziano ad assumere un aspetto più attrattivo e vanno a collegarsi all'area golena di importanza naturalistica nazionale del Comune di Croglio (Pro Mancin).

ITALIA

La riva del lago, a partire dall'imbarcadero di Ponte Tresa (I) e fino a Lavena Castello e Lavena Villa, è soddisfacentemente sistemata ai fini paesaggistici e attrezzata per pedoni; la tratta ai margini del canneto di Lavena, collega Lavena Villa con l'area dei Crotti, ma non è adeguatamente attrezzata né per i pedoni né per i ciclisti.

Il lungo Tresa è sistemato ed attrezzato con opere di arredo urbano nella tratta intercorrente tra il ponte di confine e la diga, mentre la tratta a valle della diga è tuttora in attesa di sistemazione (anche paesaggistica) ed attrezzature.

SVIZZERA

La fascia lungolago tra il ponte di confine e l'attuale capolinea della Ferrovia Lugano Ponte Tresa (in direzione di Caslano-Agno-Lugano) si sviluppa interamente su un largo viadotto carrabile in C.A., su cui ha sede la strada Cantonale, che separa nettamente il borgo dal lago.

La tratta è priva di vegetazione ed intensamente trafficata.

La riva svizzera comunale della **Tresa**, si sviluppa per circa m. 480 circa dal ponte di confine di Stato, fino al confine con il Comune di Croglio. Essa è percorsa dalla strada carraia per Ponte Cremenaga e Fornasette (Luino), è piuttosto trafficata ed arricchita da un pregevole panorama “dal basso verso l’alto” in direzione dei monti La Nave e Mezzano sulla sinistra fluviale, in territorio italiano; peraltro, anche il panorama della destra fluviale verso le alture del Malcantone è particolarmente vivace ed interessante.

La riva è interamente sistemata con murature di pietra e manufatti in C.A. nella zona urbanizzata, e con alberature e cespugli, nella tratta più a valle verso il confine con Croglio. Nell’ambito della sistemazione idrologica del fiume Tresa è prevista la sistemazione del sentiero golena fino a Fornasette.

Data l’importanza annessa al turismo ed alla qualità della vita, da parte dei programmi sia svizzeri che italiani, il coordinamento ed in generale l’esecuzione delle opere ed attrezzature delle rive del lago e delle sponde della Tresa, costituiscono argomento prioritario.

2.4.7.4. Strutture ed attrezzature culturali, turistiche e per il tempo libero

a) ATTREZZATURE TURISTICHE

LAVENA PONTE TRESA (I)
Ufficio Turistico IAT
Agenzie turistiche
Alberghi e pensioni
Camping
Bed & breakfast
Ristoranti
Pizzerie
Bar
Area a feste all'aperto con attrezzature collettive di ristorazione
PONTE TRESA (CH)
Alberghi e pensioni
Ristoranti
Pizzerie
Bar

b) **ATTREZZATURE PER IL TEMPO LIBERO**

LAVENA PONTE TRESA (I)
Palestra coperta con spogliatoi e tribune per n. spettatori
Campi da tennis n. 2
Campi di calcio n. 2
Campo di calcetto in macinato arido
Campo di basket all'aperto
Anello ciclabile con fondo in cemento
Piscina all'aperto da m. 25
Campo di bocce coperto
Parco Hirschorn
PONTE TRESA (CH)
Palestra delle scuole comunali
Campo di calcio
Sala comunale multiuso
Attracchi per barche

c) **ATTREZZATURE CULTURALI**

LAVENA PONTE TRESA (I)
Museo della Ferrovia (ex autorimessa SVIT)
Biblioteca Comunale
Circolo anziani VIOLA
PONTE TRESA (CH)
Museo della Pesca (Caslano)
Museo della Ferrovia Lugano Ponte Tresa
Museo del cioccolato (Caslano)
Centro diurno anziani (Caslano)

2.4.7.5. **Valorizzazione energetica ed ambientale del fiume Tresa**

Le caratteristiche del fiume Tresa quale emissario del Lago Ceresio hanno imposto un intervento per la regolazione del regime idrico e del livello del lago. L'installazione di regolazione (denominata Rocchetta), si situa all'altezza della Piazza Mercato e serve anche alla rilevazione dei dati idrologici necessari al monitoraggio e alla gestione dei regimi fluviali e lacuali del bacino del Ticino e del Po.

Il regime idrico pluriennale e le relative variazioni stagionali del fiume Tresa sono facilmente reperibili nelle banche dati delle autorità preposte al controllo.

Dal punto di vista ambientale e ittico accanto alle strutture di regolazione della Rocchetta è stata realizzata sul lato italiano una scaletta che permette ai pesci di superare questo ostacolo.

Già agli inizi del secolo scorso sono stati proposti dei progetti di produzione idroelettrica senza nessun sbocco pratico.

Considerato che questo impianto esiste e resta necessario nel tempo e che l'importanza delle fonti di energia alternative diventa sempre maggiore, si ritiene opportuno proporre una studio di massima per un'integrazione nel sistema di regolazione del fiume di una centrale di produzione idroelettrica con turbine a bassa pressione o altre nuove tecnologie (vedi anche Azione 3, progetto 3.7).

Dal punto di vista ambientale questo intervento non dovrebbe porre problemi particolari mentre ancora da verificare è la sua economicità.

PARTE II

SVOLGIMENTO DELLE AZIONI PROGETTUALI

0.0 AZIONE 1: Organo Transfrontaliero Permanente

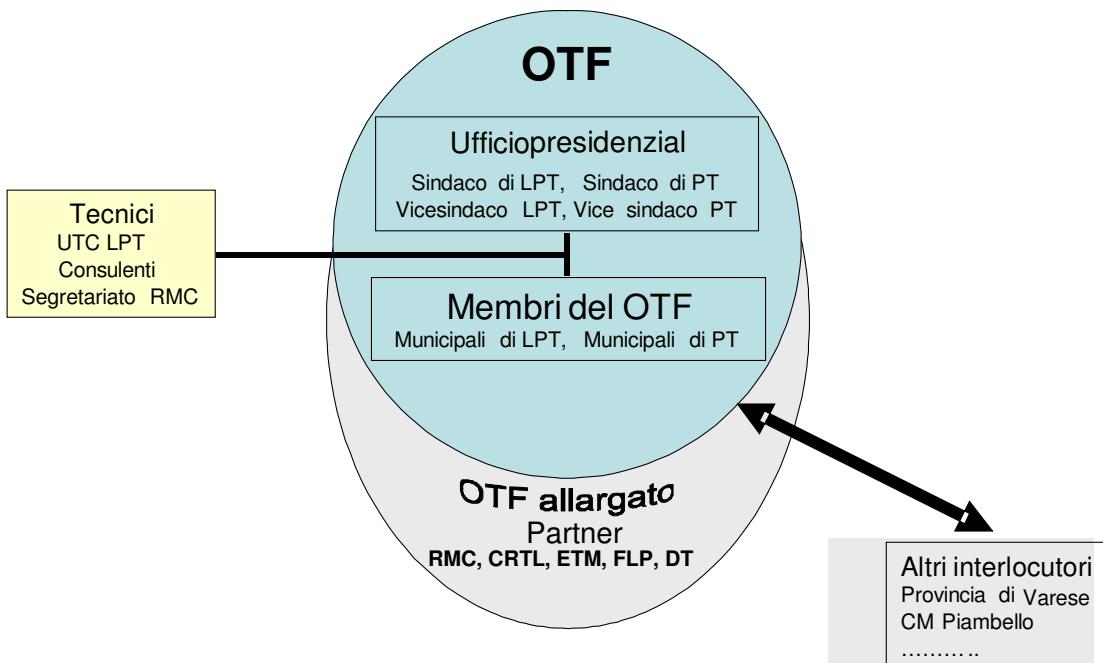
0.1 Organo Transfrontaliero Permanente (OTF)

Funzioni dell'Organismo Transfrontaliero Permanente (OTF):

1. Cabina di Regia dell'intero progetto con funzioni decisionali, amministrative, propulsive, divulgative, di coordinamento e consolidamento dei risultati;
2. Riferire al referente unico di progetto;
3. Fungere da organo di collegamento e supporto con gli Enti Pubblici sovraordinati;
4. Operare alla formazione del consenso.



L'OTF funziona secondo il seguente schema:



Per quanto riguarda:

1. raccolta e diffusione d'informazioni;
2. adempimenti tecnici (ivi compresa la stesura di documenti progettuali ed organizzativi), contatti con l'esterno ed in particolare con la popolazione ed organismi locali;

l'OTF si avvale di un gruppo tecnico e di consulenti esterni da esso nominati a titolo oneroso che gli riferiscono direttamente partecipando alle riunioni (senza diritto di voto).

L'OTF si avvale inoltre della collaborazione di funzionari comunali a fini sia tecnici che amministrativi.

0.2 Composizione dell'OTF

L'OTF è composto dai seguenti membri:

1. Presidente: Sindaco di Lavena Ponte Tresa (I) in quanto referente unico del progetto;
2. Vice Presidente: Sindaco di Ponte Tresa (CH);
3. Componenti Membri della Giunta Municipale e del Municipio a seconda delle tematiche trattate;
4. Rappresentanti dei partner del Progetto per le tematiche che li concernono.

0.3 Attività dell'OTF

L'OTF si è riunito oltre 20 volte come previsto inizialmente in sede di progetto. Le riunioni hanno permesso il coordinamento tra i responsabili politici (Sindaci e membri delle Giunte o Municipi dei due Comuni) e il gruppo tecnico.

L'attività si è intensificata sempre più nel tempo permettendo di gettare le basi per una concertazione e collaborazione a medio e lungo termine.

Seguendo il percorso delle tematiche trattate è possibile ottenere una traccia dello sviluppo del progetto che permette da un lato di confermare l'utilità di un Organismo di questo tipo e dall'altro lato di rendersi conto della complessità delle tematiche trattate che non sempre permettono di seguire una tabella di marcia predefinita e impongono delle modifiche e adattamenti continui.

Il percorso seguito può essere riassunto in base ai seguenti periodi semestrali interessati dal progetto Interreg:

Giugno-dicembre 2010

- avvio dell' attività 2 con l'azione Park&Ride Piazza Mercato e abbonamento Ferrovia Lugano Ponte Tresa,
- avvio delle attività 3 e 5 con la raccolta dei dati e della documentazione necessari.

Gennaio-giugno 2011

- valutazione dell'azione Park&Ride che ha avuto un successo maggiore alle aspettative,
- partecipazione attiva alla consultazione promossa dal Cantone Ticino sui progetti della mobilità e viabilità che interessano l'area transfrontaliera di Ponte Tresa (chiara scelta delle varianti e proposte di completamento),
- sostegno alle manifestazioni transfrontaliere (Girolaghiamo),
- contatti con il Dipartimento del Territorio per il progetto della passerella ciclopedenale che ha dato la sua piena disponibilità anche se la tempistica per la sua realizzazione risulta molto più lunga di quella prevista nel progetto INTERREG.

Luglio-dicembre 2011

- il Dipartimento del Territorio del Cantone Ticino confermando la sua disponibilità, sulla base degli studi elaborati negli anni precedenti, ha accettato la proposta dell'OTF di collocare la passerella ciclo pedonale all'altezza dei due Centri storici e, considerata la tempistica oltre i termini temporali rispetto a INTERREG, ha pure confermato la disponibilità di assumere il finanziamento della sua realizzazione;

- ciò ha portato l'OTF a decidere di inoltrare una modifica del progetto INTERREG proponendo di utilizzare i mezzi finanziari destinati alla passerella pedonale per la progettazione dell'interscambio e la ricerca di una soluzione sulla viabilità;
- la proposta viene respinta con detrazione di parte del finanziamento INTERREG;
- in conseguenza di ciò si è deciso di inoltrare un nuovo progetto INTERREG (fase 2) con il prossimo bando;
- si continuano i contatti con i tecnici del Canton Ticino nella definizione della pianificazione della mobilità e viabilità per l'area di Ponte Tresa;
- l'attività 4 è stata avviata con la costituzione di una commissione di gestione transfrontaliera con i rappresentanti del commercio, turismo e cultura.

Gennaio-giugno 2012

- inoltro del nuovo progetto INTERREG (fase 2) e messa a punto della tabella di marcia del progetto INTERREG in corso adattandola alla decisione negativa del Comitato di sorveglianza;
- serata informativa alla popolazione sul progetto INTERREG e sulla mobilità e viabilità nell'area di Ponte Tresa;
- inizio dell'attività della Commissione di gestione transfrontaliera.

Luglio-dicembre 2012

- Definizione delle tematiche da approfondire sul interscambio di Piazza Mercato e sulla continuità della viabilità Svizzera-Itali;
- contatti con il Dipartimento del Territorio del Canton Ticino che ha dato la sua disponibilità a collaborare sulle varie tematiche che concernono la passerella ciclopedonale e l'interscambio;
- proposta di un sondaggio presso la popolazione sulle prospettive di sviluppo socioeconomico e territoriale dell'area di Ponte Tresa;
- approvazione dei progetti rete ciclopedonale, rive lago, protezione e valorizzazione degli elementi storico culturali;
- proposte dell'OTF sull'ubicazione della passerella ciclopedonale sottoposte ai rispettivi Esecutivi e inviate al Dipartimento del Territorio per avviare la progettazione tenendone conto.

Gennaio-giugno 2013

- Si prende atto con rammarico della decisione negativa del Comitato di sorveglianza al progetto INTERREG (fase 2) a un secondo progetto INTERREG nonostante il parere positivo dei rappresentanti del Canton Ticino e si decide continuare comunque gli approfondimenti nell'ambito del progetto in corso;
- viene riconosciuta l'importanza del ruolo dell'OTF che continuerà la sua attività anche dopo la conclusione di INTERREG;
- incontro tra Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese (CRTL) e Sindaci dei Comuni italiani confinanti, per valutare le possibilità di collaborazione e di coordinamento nell'ambito della mobilità e viabilità;
- elaborazione di 4 varianti viarie di continuità Italia-Svizzera e loro valutazione tramite analisi multi criteri;
- progettazione dell'attraversamento stradale per migliorare l'accessibilità all'area SVIT;
- serata di riflessione sullo sviluppo di Ponte Tresa con la Commissione di gestione transfrontaliera;
- elaborazione del capitolato per l'esecuzione del sondaggio presso la popolazione Azione 4;
- invio delle indicazioni progettuali della passerella ciclopedonale al Dipartimento del Territorio del Cantone Ticino.

Giugno-dicembre 2013

- Contatto con l'ing Colombo della Regione Lombardia e informazione sullo stato dei lavori nell'area di Ponte Tresa;
- si prende atto del ridimensionamento del PAL2 e si decide di mettere l'accento sulla progettazione dell'interscambio e sulla realizzazione della passerella ciclopedonale; elaborazione delle varianti di sistemazione dell'interscambio e valutazione tramite analisi multi criteri;
- realizzazione del sondaggio alla popolazione e integrazione dei risultati con gli aspetti del territorio, della viabilità e mobilità;
- preparazione dell'informazione alla popolazione (gennaio 2014) e elaborazione della documentazione conclusiva del progetto INTERREG "Il Ponte che unisce".

2014

L'OTF, basandosi sulla utilità dell'attività svolta, conferma la propria intenzione di continuare a svolgere la funzione sino ad oggi sviluppata. Trattandosi infatti di "Organo permanente" non è previsto alcun limite di tempo al suo funzionamento. La sua eventuale cessazione di attività dovrà essere deliberata da almeno uno dei due Esecutivi Municipali, con delega al Sindaco di informare i membri dell'OTF.

1.0 AZIONE 2: Gestione della mobilità

1.1 Introduzione e obiettivi

L'Azione 2 ha come obiettivo la promozione della mobilità su trasporto pubblico. Il progetto INTERREG "Il Ponte che unisce" ha ritenuto opportuno impostare quest'azione nel corto termine, quale prima misura per diminuire la mobilità su strada sul lato svizzero nei percorsi dei pendolari frontalieri per e dal posto di lavoro.

Le misure possibili sono:

- l'offerta di Park&Ride trasferendo il pendolarismo dalla strada alla Ferrovia FLP;
- il carpooling;
- il trasporto aziendale.

Tra queste tre possibilità si sono privilegiate l'offerta per il Park&Ride e parzialmente anche quella per il carpooling.

I risultati attesi sono i seguenti:

- Diminuzione del numero di veicoli sulla strada Ponte Tresa- Agno
- Diminuzione delle emissioni dovute al traffico (NOx)
- Aumento dei passeggeri sulla Ferrovia Lugano Ponte Tresa

1.2 Azione Park&Ride: Piazza Mercato(I)-Ferrovia Lugano Ponte Tresa FLP (CH)

1.2.1 Impostazione dell’Azione

La Piazza Mercato (territorio del Comune di Lavena Ponte Tresa) viene utilizzata per il tradizionale Mercato del sabato mentre durante la settimana e la domenica resta disponibile come posteggio.

Il Comune di Lavena Ponte Tresa ha dato la sua autorizzazione a che i frontalieri utilizzino durante i giorni feriali la Piazza Mercato come posteggio gratuito.

La FLP ha dato la sua adesione a partecipare alla campagna di lancio dell’offerta Park&Ride (P+R) partecipando alla copertura parziale dei costi.

L’impostazione dell’azione si è basata sull’allestimento di un prospetto informativo distribuito a tutti i frontalieri. I contenuti del prospetto sono stati strutturati come segue:

- *come utilizzare il P+R*: dove posteggiare, che percorso seguire (9 min a piedi), dove acquistare l’abbonamento o il biglietto;
- *titoli di trasporto a prezzo speciale*: azione per un abbonamento a prezzo ribassato per due mesi (novembre e dicembre 2010) con possibilità di trasformarlo in abbonamento annuale;
- *orari*: tabella oraria della FLP;
- *possibilità di risparmio*: due esempi di percorsi fino al posto di lavoro con indicato il risparmio di tempo e di costi rispetto alla variante di utilizzo della strada
- *il ponte che unisce*: breve descrizione del progetto Interreg

Il Comune di Lavena Ponte Tresa ha posato un’apposita segnaletica per indicare gli accessi al posteggio.

La FLP ha dato la disponibilità a censire tutti coloro che hanno acquistato l’abbonamento a prezzo ribassato. È stata data un’informazione ai media.

1.2.2 Svolgimento dell’azione

Inizio estate 2010, contatto con la Direzione FLP e adesione dei partner interessati

Agosto 2010, allestimento della bozza di prospetto

Ottobre 2010, i prospetti sono stati distribuiti ai frontalieri il mattino e la sera presso il passaggio doganale e nei luoghi pubblici;

- Novembre 2010, inizio dell'azione abbonamenti ribassati
- Novembre 2010, interrogazione in Gran Consiglio del Canton Ticino con richiesta di ulteriore sostegno a campagne di questo tipo.
- Il Consiglio di Stato ha risposto positivamente (“... qualora la direzione FLP e il Comune di Lavena-Ponte Tresa decidessero di proporre ulteriori azioni di promozione mirate specificatamente al segmento di mercato dei frontalieri, questo Consiglio sarebbe disposto a valutare un eventuale sostegno finanziario alle stesse”).
- Marzo 2011 primo bilancio dell'azione.

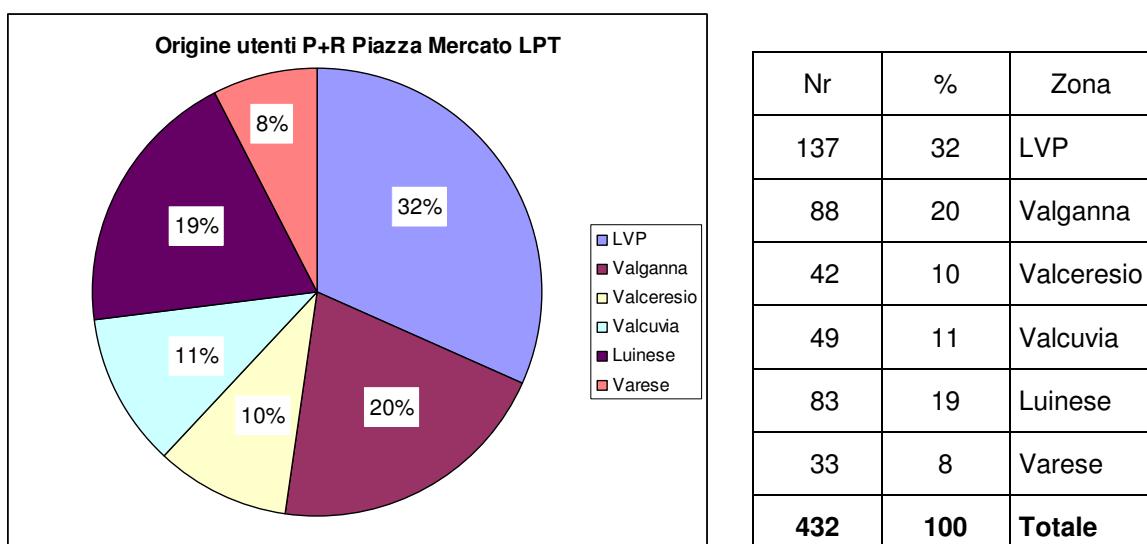
1.2.3 Valutazione dell'effetto dell'azione

Prima dell'azione la Piazza Mercato risultava solo parzialmente occupata da veicoli di frontalieri.



Con l'azione programmata si stimava di riuscire a trasferire da 150 a 200 frontalieri sulla FLP.

Il risultato dell'azione abbonamenti ribassati al mese di marzo 2011 era il seguente:



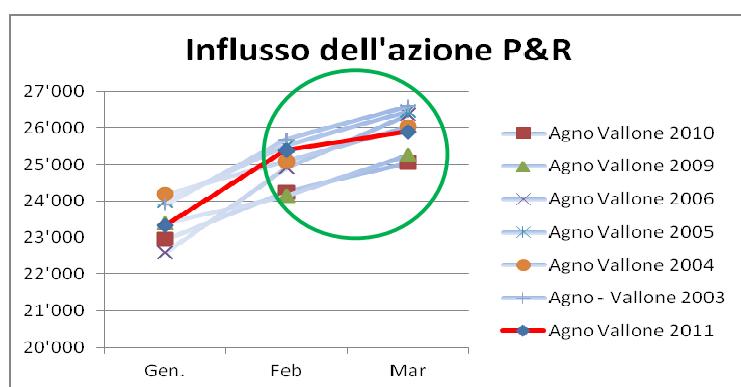
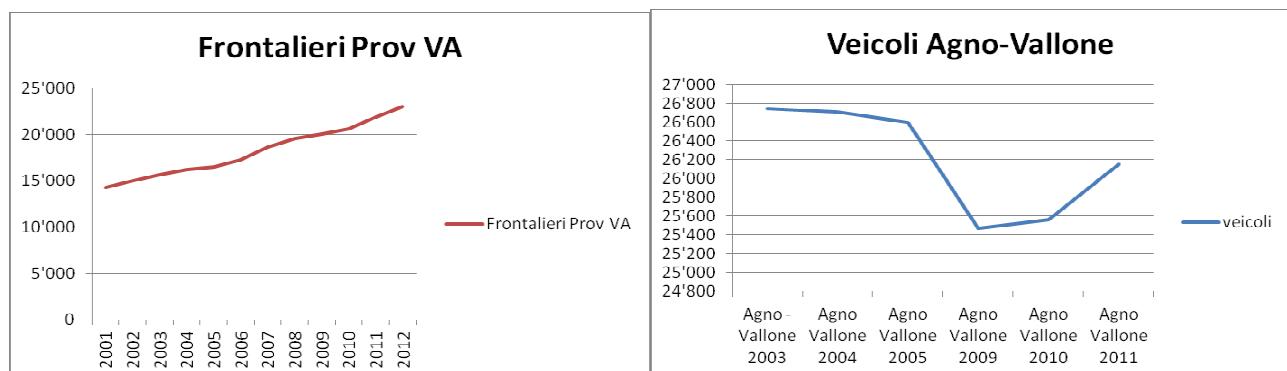
Chi ha usufruito di questa azione sono 431 persone. Di queste 32% sono residenti nel Comune di Lavena Ponte Tresa(LPT), 20% provengono dai comuni della Valganna e Val Marchirolo (2-10km) 10% dalla Valceresio (5-15km), 11% dalla Valcuvia (8-15km), 19% dal Luinese (10-20km) e 8% dal resto della Provincia di Varese (>20 km).

Oltre i due terzi di chi ha aderito all'offerta provengono da fuori LPT e quindi usufruiscono del parcheggio di Piazza Mercato. L'altro terzo delle persone, residente a LPT, ha scelto di spostarsi al lavoro senza più utilizzare il proprio veicolo - potenzialmente per i residenti di LPT significa che chi ha dovuto procurarsi una seconda macchina per il lavoro potrebbe rinunciare alla stessa e ottenere un risparmio non indifferente. Per tutti il valore aggiunto sta nell'avere meno disagi di attesa nelle colonne oltre che a un risparmio finanziario effettivo.

Effetti sul traffico stradale

Mancando un rilevatore orario e giornaliero del passaggio dei veicoli sul ponte doganale di Ponte Tresa e considerando l'incremento del numero di frontalieri e del traffico locale, si è dovuto procedere ad un approccio indiretto confrontando tra di loro i seguenti dati statistici:

- aumento dei veicoli sulla tratta Agno-Vallone dal 2003-2011
- aumento dei lavoratori frontalieri provenienti dalla Provincia di Varese 2001-2012
- aumento del traffico mensile dei mesi gennaio-marzo degli anni 2003 a 2011



I grafici delle prime due statistiche indicano negli anni 2009-2011 un aumento continuo di passaggi ad Agno-Vallone e del numero di lavoratori stranieri. Questo significa che l'effetto dell'Azione non ha provocato una inversione di tendenza ma ha comunque contribuito ad ammortizzare l'incremento.

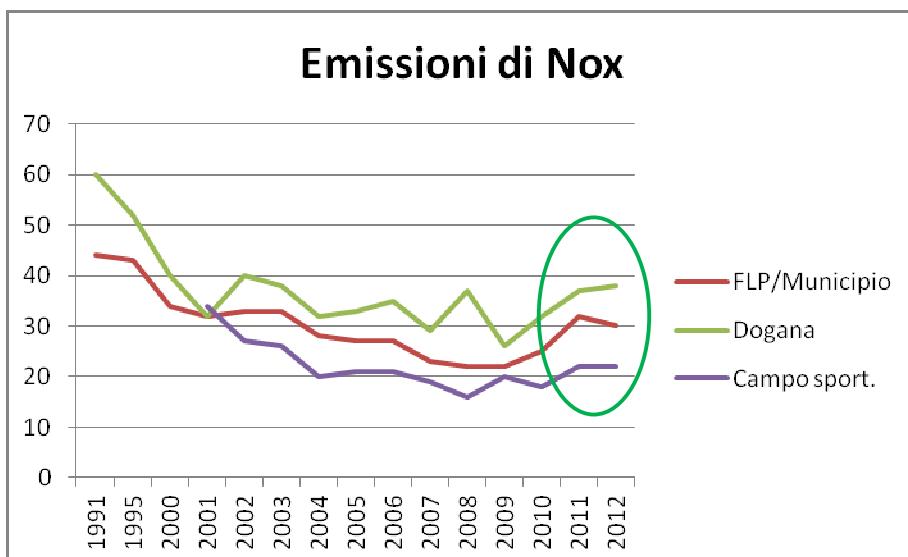
In effetti il terzo grafico che mette a confronto gli incrementi di traffico nei primi tre mesi dell'anno dal 2003 al 2011 evidenzia in modo chiaro che l'incremento febbraio-marzo 2011 è stato nettamente inferiore a quello di tutti gli altri 6 anni precedenti. Infatti proprio il mese di febbraio 2011 corrisponde al consolidamento dell'utenza che utilizza il P&R dopo l'azione a prezzo ribassato dell'abbonamento mensile.

Emissioni nell'ambiente

Il Cantone Ticino monitora le emissioni di NOx dal traffico a Ponte Tresa tramite dei rilevatori passivi situati in tre posizioni diverse:

- Zona Municipio FLP
- Zona Dogana
- Zona campo sportivo

La figura indica l'evoluzione dal 2002 per tutte queste tre posizioni:



La diminuzione dell'inquinamento da ossidi d'azoto dagli anni 90 a metà del decennio scorso è spiegata dal miglioramento tecnologico riguardanti tutte le categorie di veicoli (catalizzatore, motori a minor consumo).

L'inversione di tendenza dalla seconda metà del decennio scorso è invece correlata con l'aumento del traffico. Analizzando più da vicino i dati 2011-2012 si nota che proprio nel primo anno dall'introduzione dell'offerta P&R in tutte e tre le posizioni vi è stata una minore emissione di NOx. Questa minore emissione sembra in contraddizione con il censimento

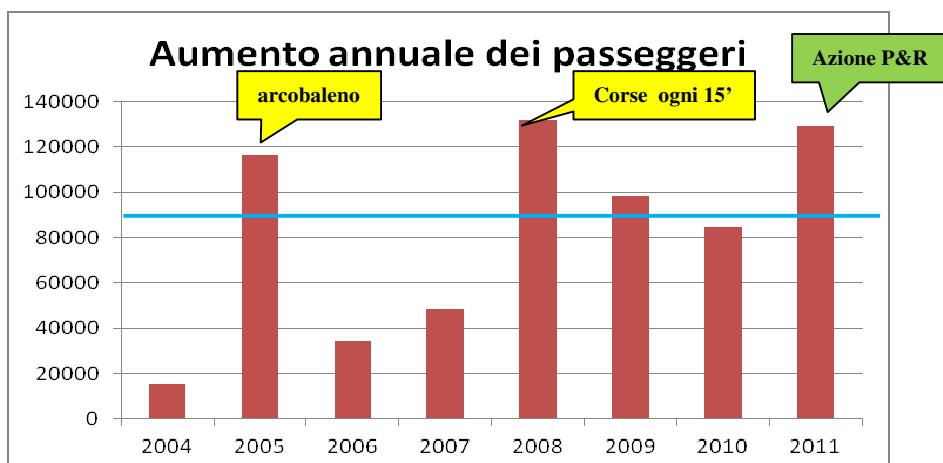
del numero dei veicoli che è chiaramente aumentato. In particolare nell'area FLP/Municipio vi è una chiara diminuzione e nell'area della Dogana un leggero aumento. Questo aiuta a capire se questa minore emissione ha una relazione o meno con l'Azione in oggetto.

L'evoluzione nella posizione Dogana che indica comunque un incremento anche se minore ha una diretta logica relazione con l'incremento dei frontalieri e del traffico ad Agno-Vallone.

Il minore incremento rispetto agli anni precedenti nelle posizioni Dogana e Campo sportivo e la diminuzione evidente nella zona FLP/Municipio sono invece spiegabili con la minore punta di traffico pendolare e quindi un minor tempo di traffico fermo che interessa particolarmente la zona FLP e Municipio vicina al viadotto di accesso alla Dogana. Essendo l'Azione mirata a trasferire i pendolari frontalieri e quindi il traffico di punta sulla ferrovia, si può senz'altro affermare che anche l'obiettivo di un contenimento delle emissioni sia stato raggiunto.

Aumento dei passeggeri sulla Ferrovia Lugano Ponte Tresa

I dati inerenti l'acquisto degli abbonamento ribassato non sono sufficienti a confermare il successo dell'operazione sul medio termine. Si è pertanto proceduto ad un'analisi delle statistiche annuali dei passeggeri della FLP.



Confrontando l'aumento annuale dei passeggeri della FLP dal 2004 al 2011 si nota subito che nel 2005, 2008 e nel 2011 ci sono stati degli incrementi nettamente più forti rispetto alla media (+82'400/anno). Nel 2005 l'aumento (+116'829) è spiegato dall'introduzione dell'abbonamento arcobaleno e delle azioni promozionali dei Comuni. Nel 2008 (132'314) vi è stato il passaggio dalla cadenza 20 minuti alla cadenza 15 minuti con la coincidenza integrale con tutte le corse postali e con i Treni FFS e TILO. Tutte misure molto importanti

ed epochali nella storia del trasporto pubblico del Malcantone. Quindi il forte incremento del 2011 (+129'308) è spiegabile unicamente con l'azione del P&R del progetto INTERREG il Ponte che unisce.

Carpooling

Il posteggio di Piazza Mercato viene utilizzato anche per il carpooling soprattutto dai pendolari frontalieri attivi nel settore edile. In pratica due o più dipendenti di una medesima impresa si trovano in Piazza Mercato e utilizzano solo un veicolo per recarsi sul cantiere. Manca tuttavia un'analisi quantitativa per capire la sua dimensione.

1.2.4 Analisi costi-benefici

La tabella seguente illustra i costi dell'azione

Attività	Nr	Costo
Riduzione di prezzo concessa su abbonamenti emessi	431	SFr. 9'716.65
Segnaletica posata a Lavena Ponte Tresa	4	SFr. 1'340.20
Grafico Baka Massagno (vedi fattura del 26.11.2010)		SFr. 2'668.50
Stampa volantini (vedi fattura Newprint del 31.10.2010)	12'000	SFr. 1'731.05
Costi organizzativi		SFr. 4'627.50
Totale		SFr. 20'083.90
Di cui a carico di INTERREG		SFr. 9'521.60
della FLP		SFr. 6'393.95
Comune di LPT		SFr. 1'340.20
Regione Malcantone		SFr. 2'828.15

L'Azione che ha costato 20'083.90 franchi svizzeri ha indotto un incremento importante di passeggeri per la FLP che compensa ampiamente la sua partecipazione ai costi.

I maggiori beneficiari sono gli utenti stessi che in base ai calcoli presentati nel volantino hanno risparmiato complessivamente (431 abbonati) un importo mensile di SFr. 9'000. Per una parte degli utenti residenti a Lavena Ponte Tresa va aggiunto il risparmio sulla seconda macchina.

Sul piano qualitativo va considerata la minore emissione di NOx e altre sostanze nocive all'ambiente e il fatto che ogni utente mediamente ha avuto 20 minuti di trasferta in meno ogni giorno.

Questa iniziativa dimostra che con un costo relativamente contenuto nel contesto dell'organizzazione dell'offerta di trasporto pubblico è possibile ottenere dei risultati importanti.

1.3 Bilancio e prospettive future

Il bilancio positivo di questa azione permette di trarre alcune indicazioni importanti sugli ulteriori sviluppi nella soluzione del problema della mobilità nell'area transfrontaliera di Ponte Tresa.

Sul piano organizzativo i prossimi passi possono essere:

- il coordinamento tra FLP e offerta del trasporto pubblico su gomma che fa capo a Lavena Ponte Tresa proveniente dalle varie parti dell'area prealpina di Varese (estensione della Comunità tariffale del Canton Ticino all'area transfrontaliera di Varese);
- un contributo delle ditte che impiegano frontalieri a favore di un ribasso dell'abbonamento FLP acquistato dai propri dipendenti (queste ditte risparmierebbero sul costo dei posteggi che altrimenti devono mettere a disposizione)
- un'azione indirizzata a chi viene il sabato e la domenica a fare gli acquisti a Ponte Tresa volta ad incoraggiare l'uso del mezzo pubblico (ancora da precisare nei dettagli);
- la collaborazione a sostegno di iniziative orientate a promuovere il car pooling e il car sharing tra i lavoratori pendolari.

Queste azioni vanno a sostenere e ad affiancare le misure del Dipartimento del Territorio atte a diminuire e razionalizzare l'offerta di posteggi per la mobilità sistematica (lavoratori pendolari frontalieri e residenti in Ticino).

Sul piano infrastrutturale è opportuno introdurre una tassa di parcheggio per la Piazza Mercato e concordare la gestione con la FLP così da integrare le varie azioni sopraelencate (abbonamento e promozione del carpooling). La tassa per il posteggio dovrebbe essere inclusa nel prezzo dell'abbonamento prevedendo delle facilitazioni a chi combina P&R e carpooling).

Sul piano della pianificazione dei trasporti, in vista del potenziamento della FLP (progetto Trem Lugano) questa Azione ha già dato un chiaro segnale dell'importanza che può assumere un interconnubio gomma-ferro nell'area di Ponte Tresa. Vanno pertanto considerato il concetto accorciato nel PALZ e nel Piano Direttore del Canton Ticino e si giustifica l'avvio a corto termine di una progettazione a livello transfrontaliero del nuovo interconnubio sulla base di un accordo tra Cantone Ticino e Regione Lombardia.

2.0 AZIONE 3: Integrazione transfrontaliera del territorio

L'azione è costituita dai seguenti 7 progetti, correlati tra di loro, data l'appartenenza ad un territorio comune:

Progetto 1 – Assetto viario e ferroviario

Progetto 2 – Studio di fattibilità per un nuovo assetto di piazza Mercato e sue adiacenze

Progetto 3 – Completamento della rete ciclopedonale

Progetto 4 – Sistemazione delle rive del lago e della Tresa

Progetto 5 – Conoscenza, protezione e valorizzazione degli elementi storico-culturali

Progetto 6 – Valorizzazione ed ampliamento delle strutture turistiche e per l'accoglienza

Progetto 7 – Valorizzazione energetica del fiume Tresa.

Nel corso del lavoro tuttavia, è apparso chiaro che le relazioni tra i progetti 1 (Assetto viario e ferroviario) e 2 (Studio di fattibilità per un nuovo assetto di piazza Mercato e sue adiacenze) sono molto strette e che essi s'influenzano in modo reciproco e continuativo. Quindi le modalità secondo le quali si verificano tali influenze e le loro conseguenze sul processo progettuale, sono state evidenziate e trattate a mezzo del capitolo 3.8 posizionato subito dopo la descrizione dei 7 progetti che compongono l'azione 3.

Dal punto di vista metodologico e data la necessaria omogeneità con lo "Studio di fattibilità e opportunità" allegato al PAL2 e concernente la viabilità fra Agno e il confine di Ponte Tresa (redatto dal Canton Ticino in data Ottobre 2011), i due progetti sono stati redatti con modalità, procedura e forma analoga al suddetto studio. E' quindi disponibile un complesso di studi di livello transfrontaliero e coerente nella materia e nella modalità di trattazione.

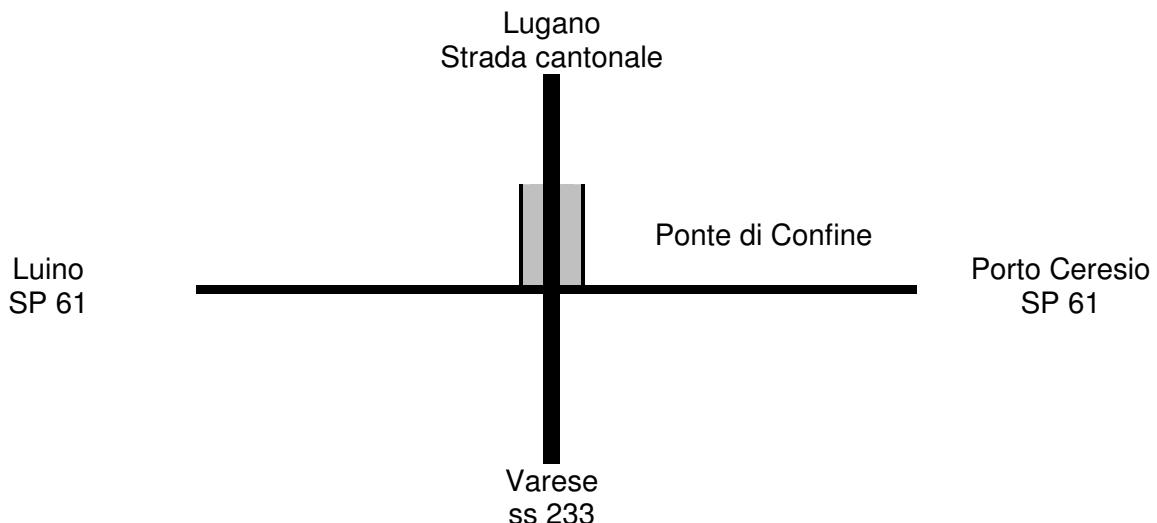
Le proposte contenute nei due progetti saranno presentate alla popolazione nel corso di un'assemblea a Lavena Ponte Tresa.

2.1 Assetto viario e ferroviario

2.1.1 Scenario di riferimento

a) RETE VIARIA

Le infrastrutture viarie sono impostate su 2 assi principali incornierati sul ponte di confine secondo il seguente schema:



La rete viaria è descritta nella PARTE I, cap. 2.4.1

b) RETE FERROVIARIA

La rete ferroviaria è descritta nella PARTE I, cap. 2.4.2

c) RETE DELLA NAVIGAZIONE

La rete della navigazione è descritta nella PARTE I, cap. 2.4.3

d) RETE CICLOPEDONALE

La rete ciclopedonale è descritta nella PARTE I, cap. 2.4.4

Il traffico ciclopedonale, d'importanza crescente, presenta la peculiarità di utilizzare sia sedi proprie (percorsi ciclopedonali o solo pedonali) sia sedi miste. Si osserva che le attuali sedi viarie extra urbane, sono insufficientemente attrezzate per accogliere il traffico ciclistico; anche i percorsi urbani misti, sono largamente suscettibili di miglioramento a favore di pedoni e ciclisti.

Gli itinerari riservati al traffico pedonale e ciclopedonale sono riportati nella cartografia del progetto 3.3.

2.1.2 Premesse

Da parte svizzera la pianificazione cantonale sovraordinata prevede i seguenti interventi:

a) COSTRUZIONE DI PASSERELLA PEDONALE (misura a corto termine)

Il miglioramento della mobilità lenta pedonale e ciclabile tra i due Centri Storici di Ponte Tresa (Italia e Svizzera) viene assicurata tramite una passerella pedonale che verrà posizionata in corrispondenza dei collegamenti storici (strada Regina) tra i due borghi.

Questa soluzione permette di separare nettamente i flussi pedonali e ciclabili dal traffico veicolare aumentando il valore qualitativo degli spostamenti transfrontalieri.

Il progetto definitivo sarà elaborato sotto Direzione lavori del Dipartimento del territorio del Cantone Ticino, in stretta collaborazione con i due Comuni e con la Regione Lombardia e la sua realizzazione rientra nelle priorità del PAL2.

Gli enti coinvolti in questa realizzazione sono:

- Cantone Ticino, Dipartimento del Territorio
- L'Assessorato alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione Lombardia
- Comune di Ponte Tresa (CH)
- Comune di Lavena Ponte Tresa (I)
- Provincia di Varese
- Autorità doganali italiane
- Autorità doganali svizzere
- Agenzia interregionale del Po',
- Autorità di bacino del fiume Po'
-

Piani e tempi indicativi (PTL)

Nel PAL2 l'opera è indicata come misura nella lista A con un tempo di realizzazione collocato tra il 2013-2018. Tramite il progetto INTERREG si possono anticipare i tempi secondo il seguente scadenzario: progettazione entro 2014; ottenimento delle autorizzazioni entro 2015, appalto e realizzazione entro 2016.

Più a lungo termine lo spostamento della Cantonale in galleria (Variante C2) e l'avanzamento della stazione FLP libereranno il viadotto a lago di Ponte Tresa (CH) dal traffico automobilistico e permetteranno al suo Centro Storico di recuperare il contatto con il lago: di conseguenza sarà studiata una nuova sistemazione dell'intero viadotto e della riva lago (vedi studi di massima PTL-PAL).

b) AVANZAMENTO DELLA STAZIONE DI TESTA FLP (MISURA A MEDIO TERMINE)

Avanzamento della stazione di testa FLP in galleria, lungo la stessa direttrice attuale e suo riposizionamento a circa m. 400 dal capolinea attuale sulla sponda destra del fiume all'altezza di Piazza Mercato.

Elaborazione di schemi in scala adeguata, per inquadrare il progetto nel territorio evidenziando anche accessi, uscite e parcheggi/servizi; evidenziare i rapporti con la viabilità esistente e con la passerella.

Le opere qui previste favoriranno il trasferimento d'utenti dalla gomma al ferro, contribuendo allo scarico dei centri urbani. Si segnala che un ulteriore contributo in questo senso, verrà dato dall'azione 2 con una ulteriore promozione dell'abbonamento Arcobaleno.

Questo intervento è strettamente collegato con il Progetto Tram Lugano che prevede una estensione della rete ferroviaria della FLP sia verso le aree industriali del medio Vedeggio, sia verso il Centro città di Lugano e le aree del Pian Scairolo e di Cornaredo. Il capolinea di Ponte Tresa assume quindi una posizione strategica importante nell'interscambio gomma-ferro a livello transfrontaliero.

c) NUOVO PERCORSO DELLA STRADA CANTONALE (MISURA A LUNGO TERMINE)

Da parte svizzera si prevede un nuovo percorso della Strada Cantonale in galleria proveniente da Magliasina, e con tracciato finale parallelo al prolungamento in galleria del capolinea della FLP, fino ad innestarsi nella Strada Cantonale Ponte Tresa – Croglio lungo la sponda destra del fiume Tresa all'altezza di Piazza Mercato.

Il raccordo all'uscita della galleria sarà impostato in modo tale da garantire una buona fluidità del traffico sia verso Croglio-Fornasette-Luino, sia verso l'attuale valico doganale di Ponte Tresa (vedi piani documenti PAL2).

Le due ultime opere sopracitate non sono state incluse nella lista degli interventi prioritari che è stata oggetto della sottoscrizione, ratificata in data 11.12.2013, di una "Convenzione tra Repubblica e Canton Ticino e la Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese" e che prevede la loro realizzazione tra il 2014 ed il 2033 (vedi allegato n.4). Questo non impedisce tuttavia di continuare gli approfondimenti progettuali e, qualora dovessero trovare un forte consenso a livello locale e dimostrare una loro efficacia a favore di tutta la mobilità del Basso Malcantone, queste opere possono essere ricollocate tra le misure prioritarie del prossimo ventennio.

Da parte italiana la pianificazione regionale e provinciale sovraordinata prevedono la dismissione del progetto del valico del Madonnone e identificano il valico di Ponte Tresa (I) come valico turistico confermando la situazione di fatto.

L'assetto viario e ferroviario oggetto del presente studio, tiene conto di questi interventi sovraordinati. Di conseguenza, sono state predisposte 4 proposte per la nuova sistemazione viaria; tali proposte sono descritte ed analizzate dal presente studio e le loro conseguenze sono state messe in relazione con lo studio di piazza Mercato (progetto 3.2) tenendo in debito conto le importanti relazioni e influenze reciproche, tra i due progetti.

Quale modello metodologico per l'analisi delle 4 soluzioni proposte, è stato adottato quello già utilizzato dal "Dipartimento del Territorio" del Canton Ticino per l'analisi delle soluzioni proposte nell'ambito dello **"STUDIO DI FATTIBILITÀ E OPPORTUNITÀ: Basso Malcantone, attraversamento stradale Magliaso - Caslano - Ponte Tresa e estensione della FLP fino al confine con Ponte Tresa - Italia"**.

2.1.3 Obiettivi

La trattazione dello scenario viario-ferroviario si svolge prendendo in considerazione i seguenti obiettivi:

- nuovi concetti informatori sulla viabilità a livello intercomunale e transfrontaliero,
- avanzamento della stazione di testa FLP,
- ripristino di un migliore rapporto tra il borgo di Ponte Tresa (CH) ed il lago,
- fluidificazione del traffico carraio attraverso il ponte di confine ed i Centri Storici,
- possibilità di nuovi punti di transito della Tresa pur mantenendo l'attuale ponte carraio di confine (ad esempio: nuova passerella pedonale),
- nuovo assetto di Piazza Mercato (progetto 3.2.) e proposte dei progetti 3.3.-4-5-6-7,

tutto ciò in funzione delle attività socioeconomiche in atto e prevedibili, e dei flussi di persone e mezzi in transito.

Gli obiettivi e di conseguenza anche le proposte operative terranno conto dei seguenti criteri di scelta:

- rispetto dell'ambiente naturale e costruito,
- rispondenza alle vocazioni naturali e storiche del territorio,
- armonia rispetto alle altre azioni e progetti Interreg,
- armonia rispetto ai piani sovraordinati,

- presa in considerazione del principio di transfrontalierità,
- privilegio del ferro rispetto alla gomma,
- realistici livelli di costo e possibilità di accesso a finanziamenti locali, regionali, statali e UE,

e in generale dalla soddisfazione degli obiettivi approfonditi dall'analisi multicriteria.

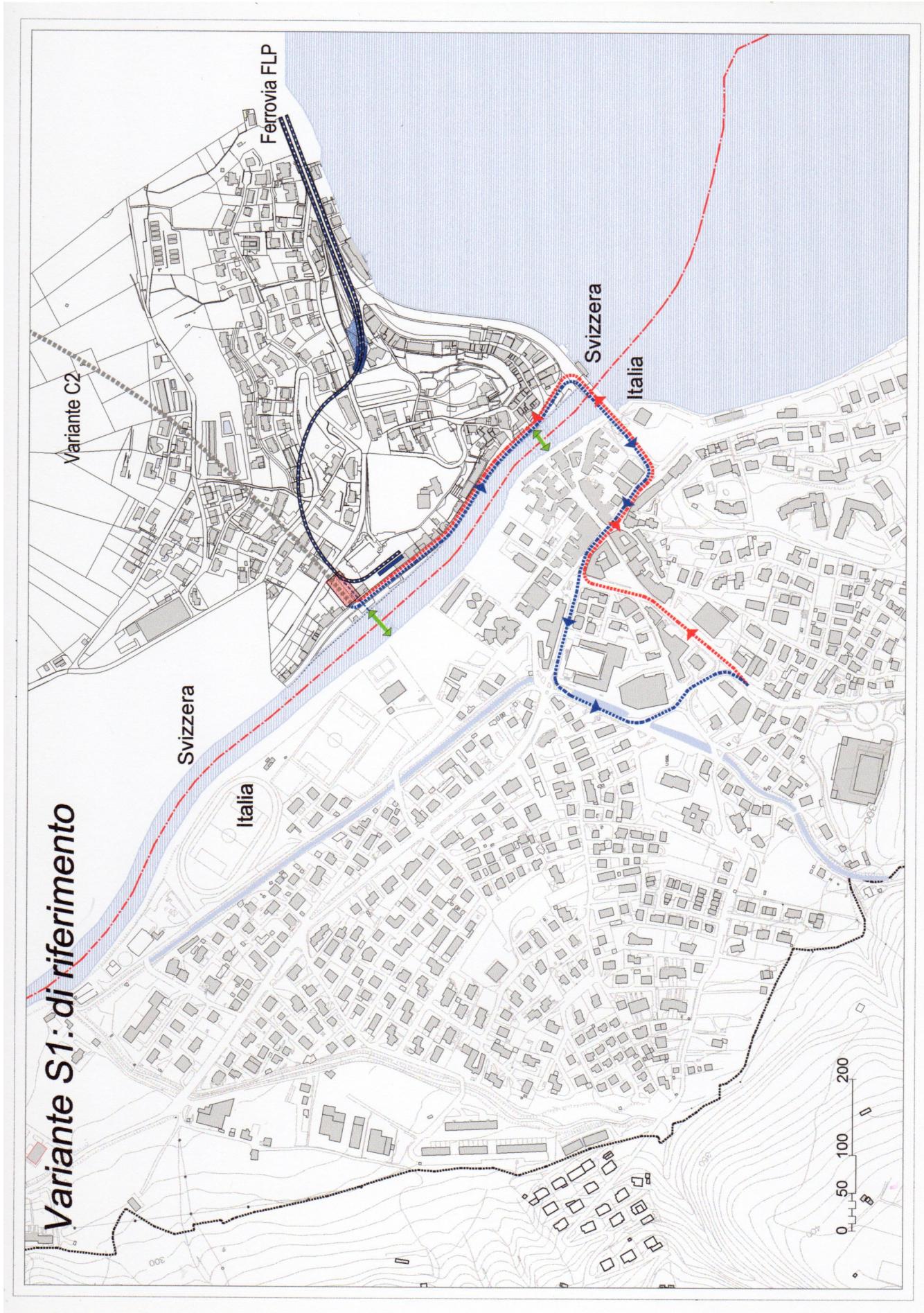
2.1.4 **Descrizione sommaria delle varianti di viabilità**

VARIANTE S1 (DI RIFERIMENTO)

Viene mantenuto integralmente il tracciato attuale nonché l'utilizzo del ponte di confine; il viadotto lungolago (in territorio svizzero) viene liberato completamente dal traffico carraio intercomunale trasferito verso il tracciato in galleria (C2) e sulla tratta di lungo Tresa intercorrente tra la posizione della diga e l'attuale ponte di confine.

La passerella pedonale è realizzata in corrispondenza ai due Centri Storici.

La stazione ferroviaria viene avanzata in galleria dalla sua attuale posizione fino alla riva della Tresa in corrispondenza orientativamente della diga.



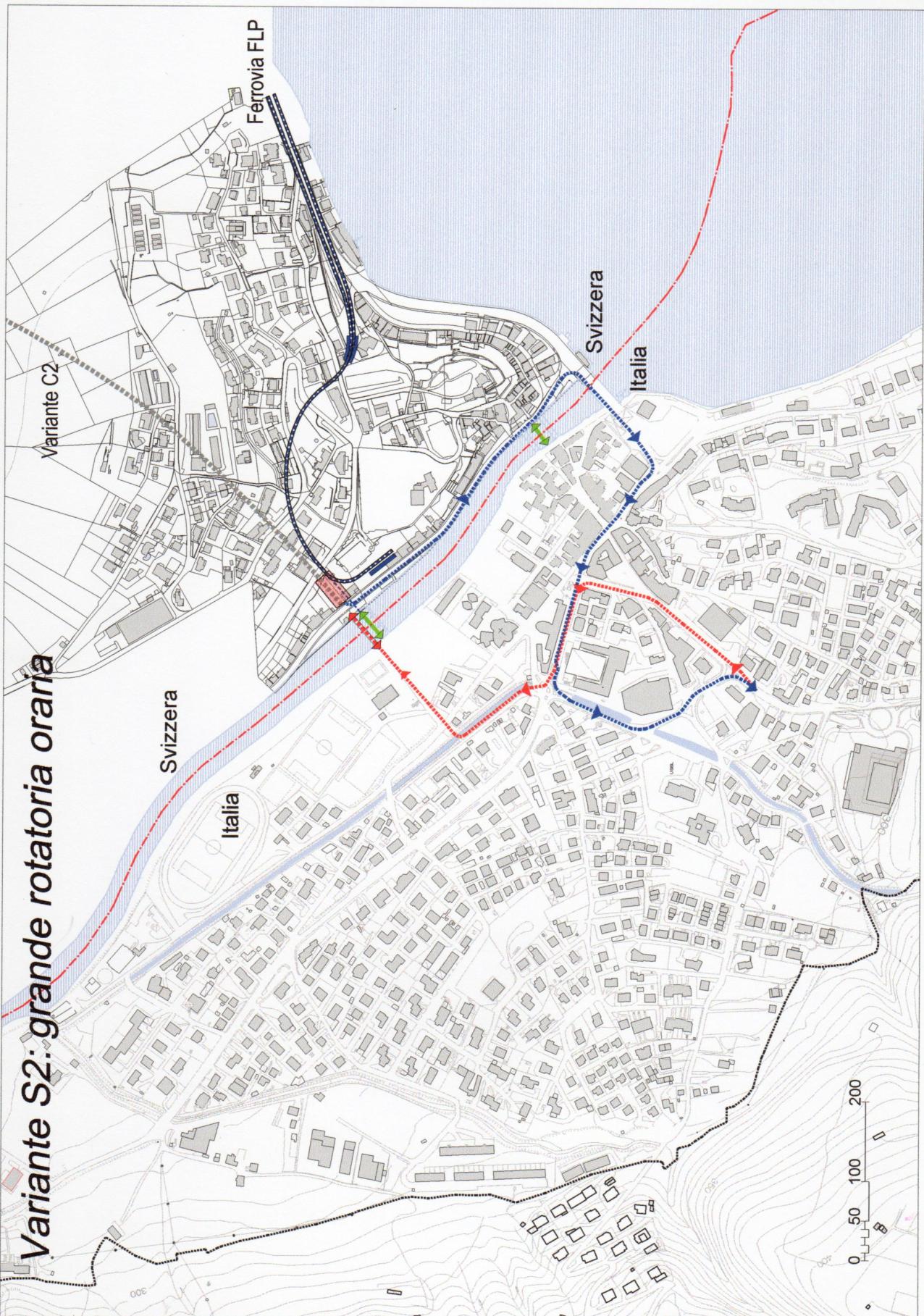
VARIANTE S2 (GRANDE ROTATORIA ORARIA)

E' prevista una grande rotatoria in senso orario; il traffico proveniente dall'Italia segue il tracciato di via Varese e via Luino per immettersi in piazza Mercato e successivamente attraversare la Tresa in corrispondenza della diga imboccando la galleria (C2).

Il traffico proveniente dalla Svizzera e diretto verso l'Italia in partenza dallo sbocco della galleria (C2) presso la diga, è incanalato sul lungo Tresa fino all'attuale ponte di confine che viene attraversato in direzione dell'Italia. Dal ponte di confine il percorso segue la via Zanoni per proseguire lungo via Luino svoltando a sinistra in via Argine Dovrana, fino a ricongiungersi con la SS233.

La passerella pedonale è realizzata in corrispondenza ai due Centri Storici.

La stazione ferroviaria viene avanzata in galleria dalla sua attuale posizione fino alla riva della Tresa in corrispondenza orientativamente della diga.



VARIANTE S3 (GRANDE ROTATORIA ANTIORARIA)

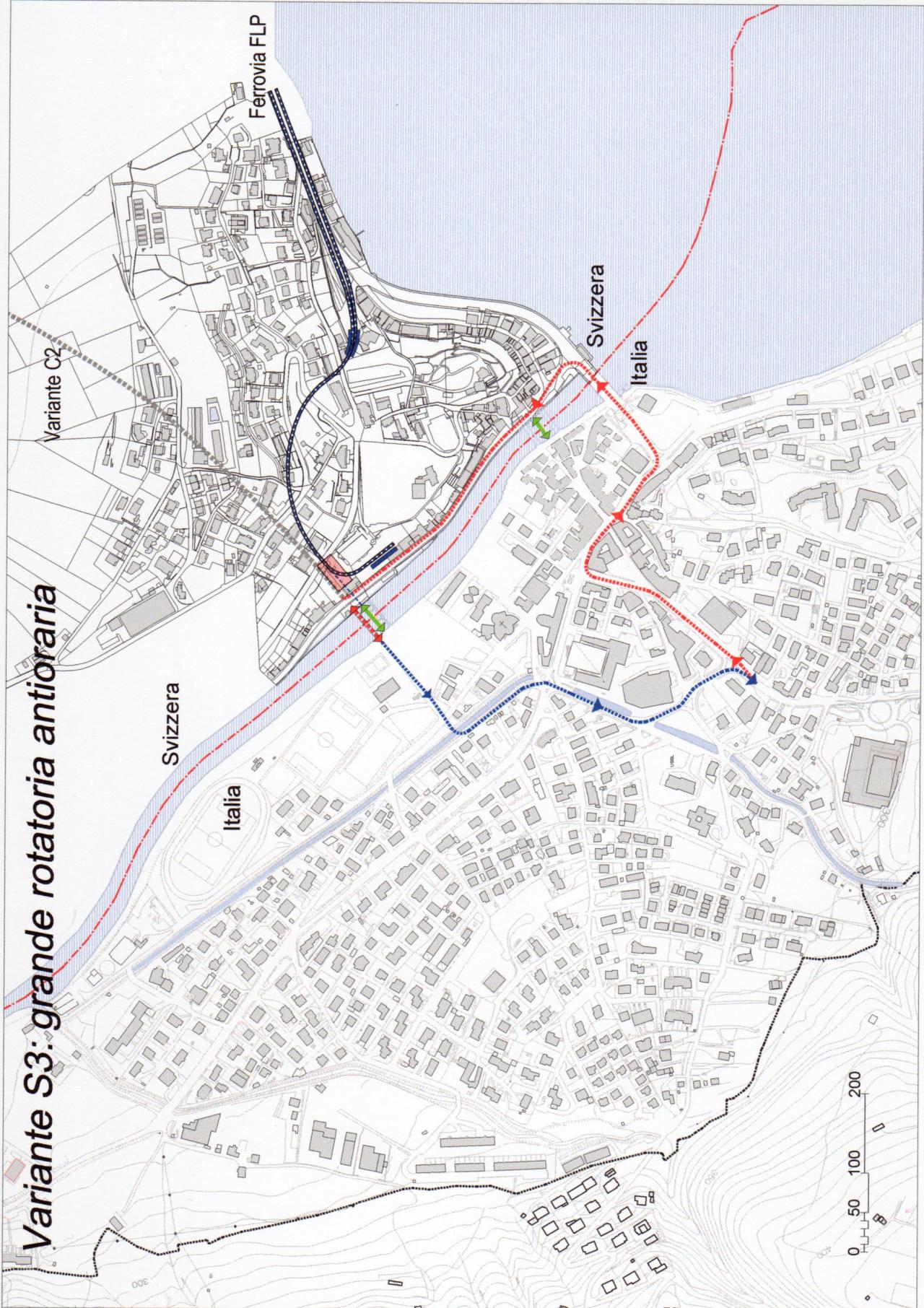
E' prevista una grande rotatoria in senso antiorario; Il traffico proveniente dall'Italia segue l'attuale percorso lungo via Colombo / via Gibilisco e per svolta a destra via Zanoni fino all'imbocco del ponte doganale. In territorio elvetico il percorso segue il lungo Tresa fino a raggiungere la diga ove, per svolta a destra imbocca la galleria prevista dalla soluzione C2.

Il traffico diretto verso l'Italia in partenza dallo sbocco della galleria (C2) presso la diga e in attraversamento della Tresa, è incanalato lungo piazza Mercato e per svolta a sinistra sul lungo Dovrana fino a raggiungere l'incrocio con la via Luino per imboccare via Argine Dovrana e proseguire in via Varese fino ad immettersi nella sede della SS233.

La passerella pedonale è realizzata in corrispondenza ai due Centri Storici.

La stazione ferroviaria viene avanzata in galleria dalla sua attuale posizione fino alla riva della Tresa in corrispondenza orientativamente della diga.

Variant S3: grande rotatoria antioraria



VARIANTE S4 (DIRETTISSIMA)

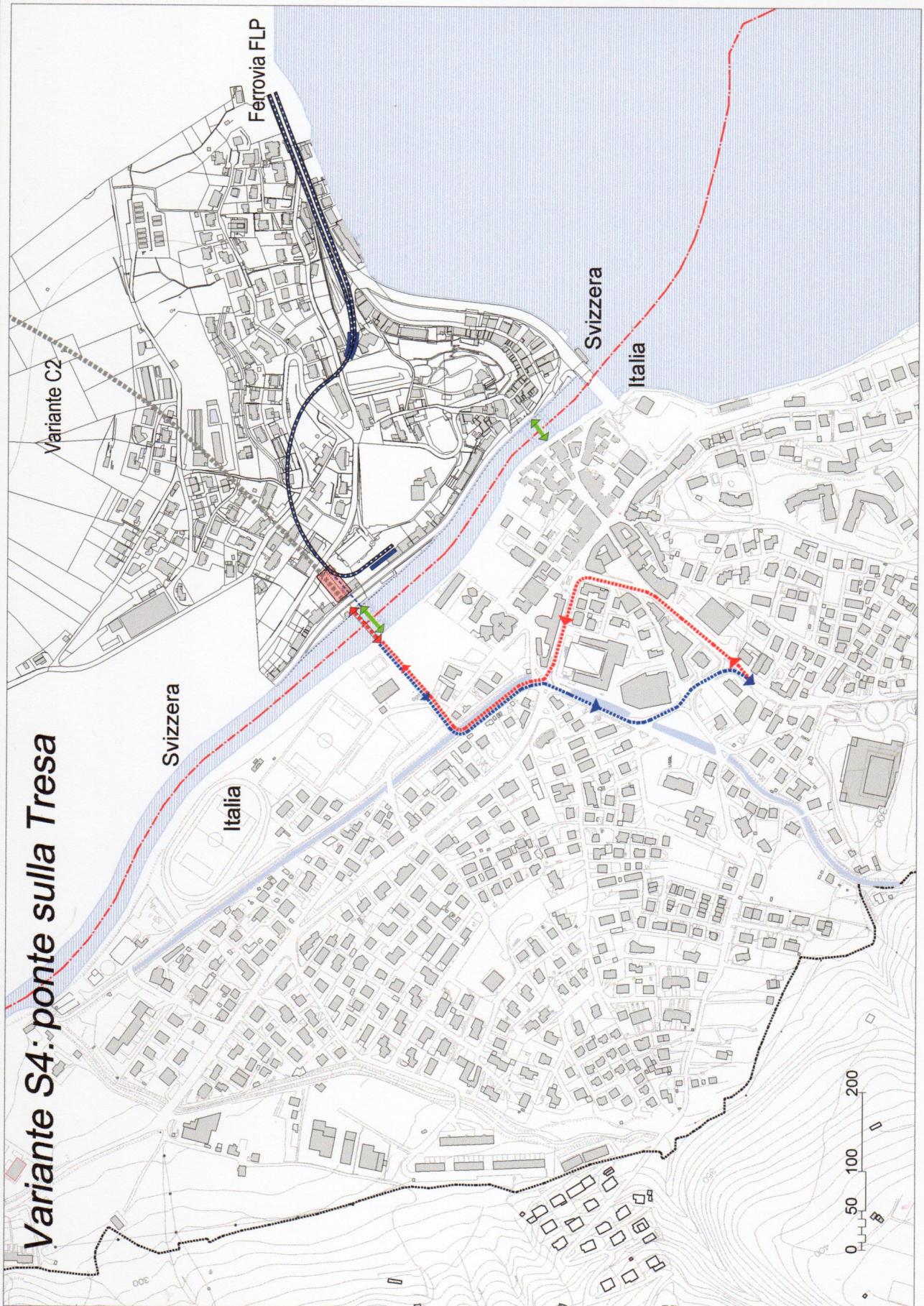
Il traffico proveniente dall'Italia segue il tracciato di via Varese e via Luino per immettersi in piazza Mercato e successivamente attraversare la Tresa in corrispondenza della diga imboccando la galleria (C2).

Il traffico diretto verso l'Italia in partenza dallo sbocco della galleria (C2) presso la diga e in attraversamento della Tresa, è incanalato lungo piazza Mercato e per svolta a sinistra sul lungo Dovrana fino a raggiungere l'incrocio con la via Luino per imboccare via Argine Dovrana e proseguire in via Varese fino ad immettersi nella sede della SS233.

La passerella pedonale è realizzata in corrispondenza ai due Centri Storici.

La stazione ferroviaria viene avanzata in galleria dalla sua attuale posizione fino alla riva della Tresa in corrispondenza orientativamente della diga.

Variant S4: ponte sulla Tresa



2.1.5 Valutazione delle 4 Varianti

La valutazione dei risultati attesi dalle 4 Varianti è riportata nella “Analisi multicriterio” (allegato n.5) a mezzo di punteggi e nella conseguente “Tabella di ponderazione” con il punteggio totale evidenziato a fine pagina.

Dai punteggi, risultano privilegiate le varianti S3 e S4 che di conseguenza sono state incrociate con le varianti privilegiate di cui al capitolo 3.2.5.

2.1.6 Tempi previsti

Il PAL2 prevede la realizzazione della nuova direttrice stradale (Variante C2 “galleria di Pura”) dopo il 2030. L’obiettivo a livello locale è quello di liberare dal traffico l’area di contatto con il lago del Centro storico di Ponte Tresa Svizzera. Visti i tempi lunghi e i costi elevati per la realizzazione della Variante C2, che è ancorata nella scheda vigente di Piano Direttore Cantonale ma la cui realizzazione viene collocata negli anni 30’, lascia aperta la possibilità di riconsiderare la variante B2 che prevedeva una galleria corta di aggiramento del Centro storico di Ponte Tresa (CH) dall’attuale capolinea della FLP al Lungo Tresa sempre all’altezza di Piazza Mercato.

Va inoltre ribadito il principio che il tipo di viabilità deve rimanere di carattere urbano-locale e non diventare attrattivo per l’utenza di transito internazionale su media e lunga distanza. La scelta di una delle quattro varianti valutate con l’analisi multi criteri sul lato italiano di Ponte Tresa deve essere fatta contemporaneamente alla progettazione dell’interscambio e quindi della sistemazione di Piazza Mercato al fine di riservare gli spazi necessari e quindi non compromettere una soluzione viaria di continuità Italia-Svizzera.

2.2 Studio di fattibilità per un nuovo assetto di Piazza Mercato e sue adiacenze; creazione di un nodo d'interscambio ferrovia - auto

2.2.1 Scenario di riferimento

L'area in oggetto è situata ai margini del Centro Storico di Ponte Tresa (I), in prossimità delle principali diretrici di traffico veicolare ed in corrispondenza al punto di sbocco previsto dalla variante C2 del "Piano dei Trasporti del Lunganese e Basso Malcantone", per la FLP e per la Cantonale per Agno e Lugano. L'area presenta problemi di accessibilità dalla rete viaria italiana (SS233 e SP 61). Si tratta comunque dell'unica area libera di notevoli dimensioni nelle adiacenze del borgo e del centro commerciale di Ponte Tresa (I).

La scheda di Piano Direttore Cantonale del Ticino (M3) indica la necessità di procedere a uno studio congiunto a livello transfrontaliero.

Sulla base di queste indicazioni si ha un decennio di tempo per analizzare vari scenari possibili su come sistemare l'area di Piazza Mercato tenendo conto di tutti gli aspetti.

2.2.2 Premesse

Rimandiamo a quanto indicato al punto 3.1.2 ricordando che l'attestamento della ferrovia sul lungo Tresa è strettamente collegato allo sviluppo della rete Tram Lugano e si può pertanto ipotizzare la possibile realizzazione a partire dal 2023.

Anche l'assetto viario e ferroviario oggetto del presente studio, terrà conto di questi interventi sovraordinati. Di conseguenza, come per la viabilità, sono state predisposte 4 varianti che sono state analizzate con il medesimo modello metodologico già utilizzato dal "Dipartimento del Territorio" del Canton Ticino per l'analisi delle soluzioni proposte nell'ambito dello **"STUDIO DI FATTIBILITÀ E OPPORTUNITÀ: Basso Malcantone, attraversamento stradale Magliaso - Caslano - Ponte Tresa e estensione della FLP fino al confine con Ponte Tresa - Italia"**.

2.2.3 Obiettivi

Lo studio di fattibilità per un nuovo assetto di Piazza Mercato e relativa accessibilità è sviluppato a partire da una serie di esigenze obiettivamente riscontrate, assunte come base per le diverse soluzioni proposte.

Nella progettazione di piazza Mercato devono essere osservati i seguenti principi di carattere viabilistico, anche se essi non entrano a far parte direttamente della progettazione, dato che essi vengono trattati dal progetto 3.1 (Assetto viario e ferroviario).

Funzionali e viabilistici:

- costituire una cerniera tra i percorsi gomma e ferro ospitando i necessari servizi, incentivare l'utenza del ferro rispetto a quella della gomma e conseguentemente contribuire al decongestionamento del centro urbano e commerciale di Ponte Tresa (I),
- incentivare la costruzione di una passerella pedonale che abbrevierà il percorso di accesso alla stazione della FLP,
- valutare la possibilità di integrare una soluzione viaria di continuità tra lo sbocco della galleria sulla parte svizzera e la viabilità in direzione di Varese,
- evitare la formazione di una barriera insormontabile tra il Centro Storico di Ponte Tresa (I) e i quartieri nord.

Commerciali:

- offrire spazi e strutture per il mercato del sabato ed eventualmente manifestazioni temporanee; riproporre la possibilità di migliore utilizzo di piazza Europa.

Parcheggi:

- garantire un numero adeguato di parcheggi sia nel corso della settimana (per gli utenti del commercio, per i visitatori e turisti, per utenti dei centri incontri e scambi, ecc. ...) che al sabato (per i clienti del mercato all'aperto, per i clienti del commercio, per spettatori ed utenti del centro sportivo).

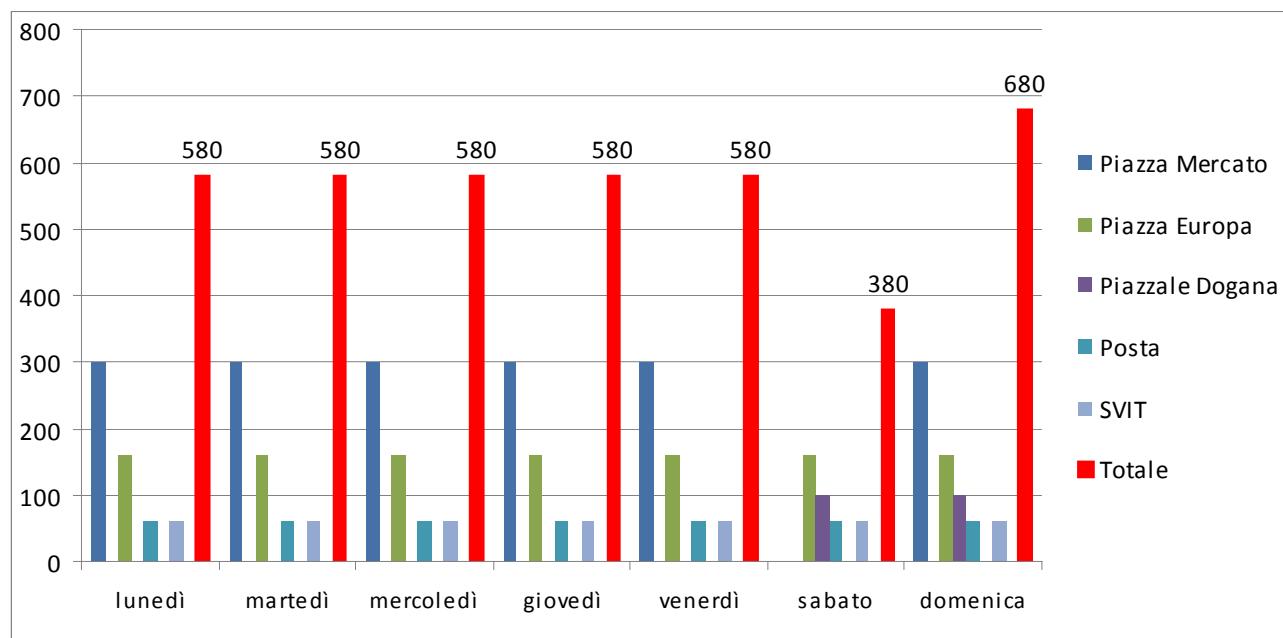
Energia

- tener conto del progetto di sfruttamento energetico del fiume Tresa e valutare la possibilità di una sua integrazione nelle opere di collegamento tra il capolinea ferroviario e Piazza Mercato.

2.2.4 Descrizione sommaria delle varianti

VARIANTE PM1 (DI RIFERIMENTO - SITUAZIONE ATTUALE)

AREA PUBBLICA	FUNZIONE	INTERVENTI
Piazza Mercato	Mercato del sabato 300 parcheggi LU-VE e DO	Sistemazione più funzionale degli accessi Passerella di collegamento al capolinea della FLP Interscambio trasporto pubblico
Piazza Europa	160 parcheggi a pagamento	Nessun intervento
Piazzale Dogane	Operazioni di sdoganamento 100 parcheggi SA e DO	Nessun intervento
Area Poste	60 parcheggi	Nessun intervento
Area SVIT	60 parcheggi	Nessun intervento
Area ASL		Nessun intervento
Area attrezzature svago e sport		Nessun intervento

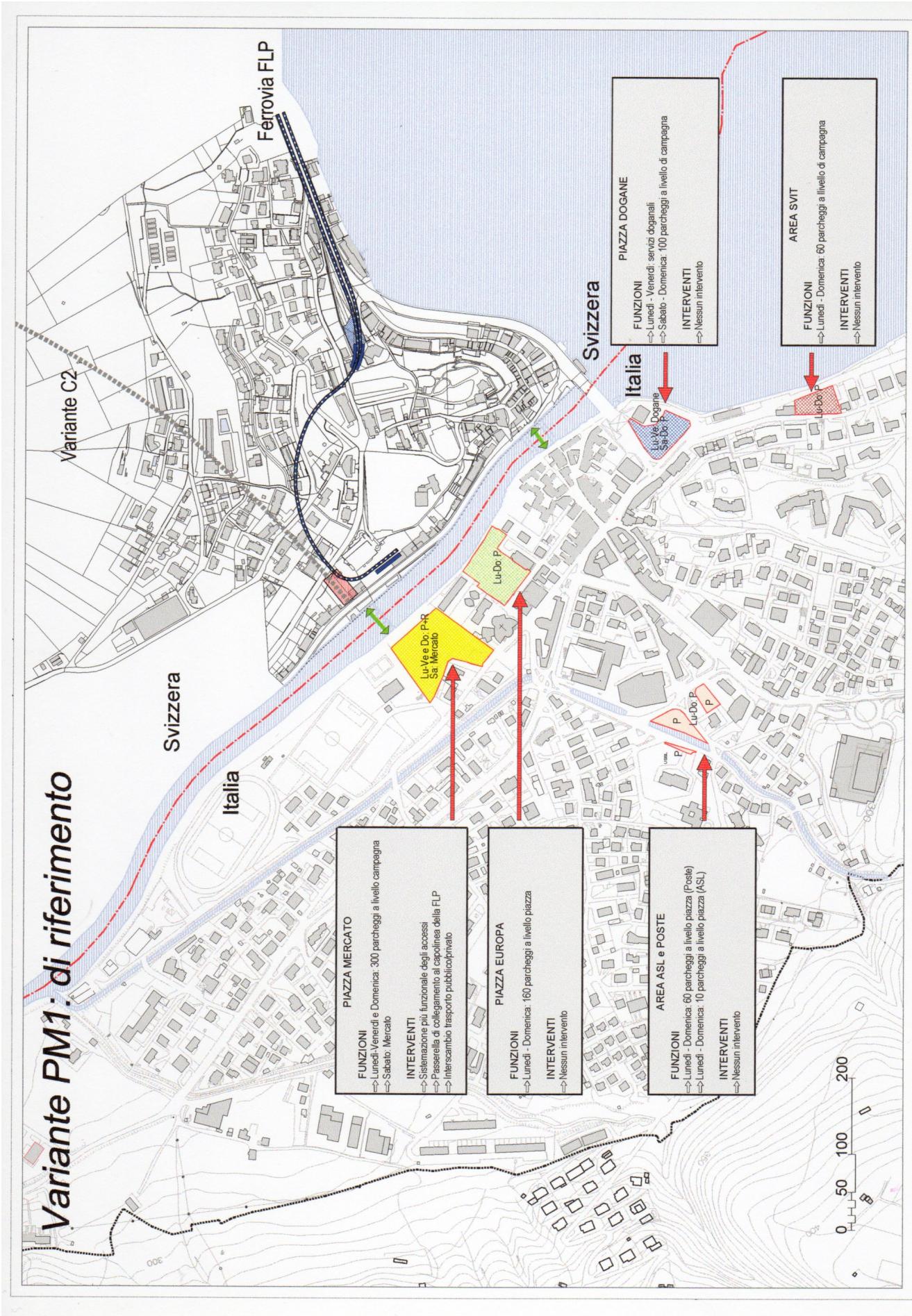


Numero parcheggi disponibile per giorno della settimana

Osservazioni:

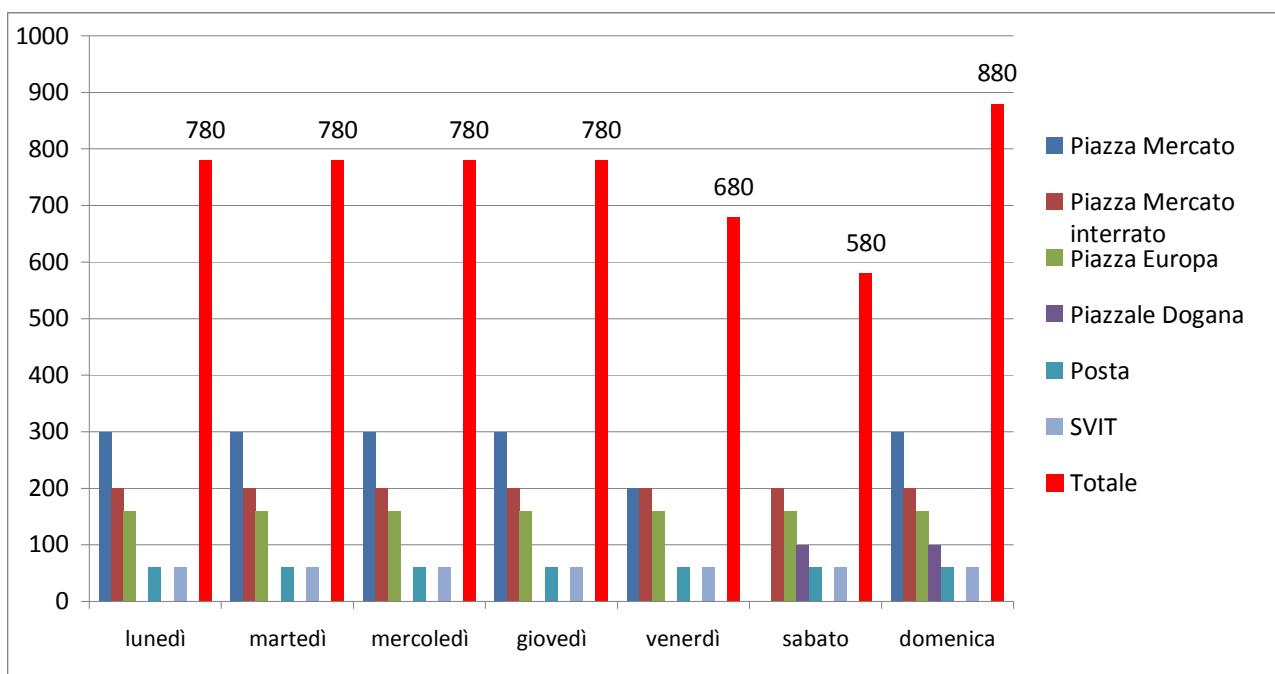
Questa variante ripropone la situazione attuale. Essa indica una chiara insufficienza di parcheggi il sabato in concomitanza con il mercato. Durante la settimana tutti i parcheggi sono utilizzati sia dagli utenti dei commerci, sia dai frontalieri che utilizzano la Ferrovia Lugano Ponte Tresa.

Varianti PM1: di riferimento



VARIANTE PM2 (POSTEGGIO DI INTERSCAMBIO IN PIAZZA MERCATO)

AREA PUBBLICA	FUNZIONE	INTERVENTI
Piazza Mercato	Mercato del sabato 300 parcheggi LU-VE e DO 200 parcheggi interrati	Esecuzione di un posteggio interrato sotto Piazza Mercato Passerella di collegamento al capolinea della FLP Interscambio trasporto pubblico
Piazza Europa	160 parcheggi a pagamento	Nessun intervento
Piazzale Dogane	Operazioni di sdoganamento 100 parcheggi SA e DO	Nessun intervento
Area Poste	60 parcheggi	Nessun intervento
Area SVIT	60 parcheggi	Nessun intervento
Area ASL		Nessun intervento
Area attrezzature svago e sport		Nessun intervento

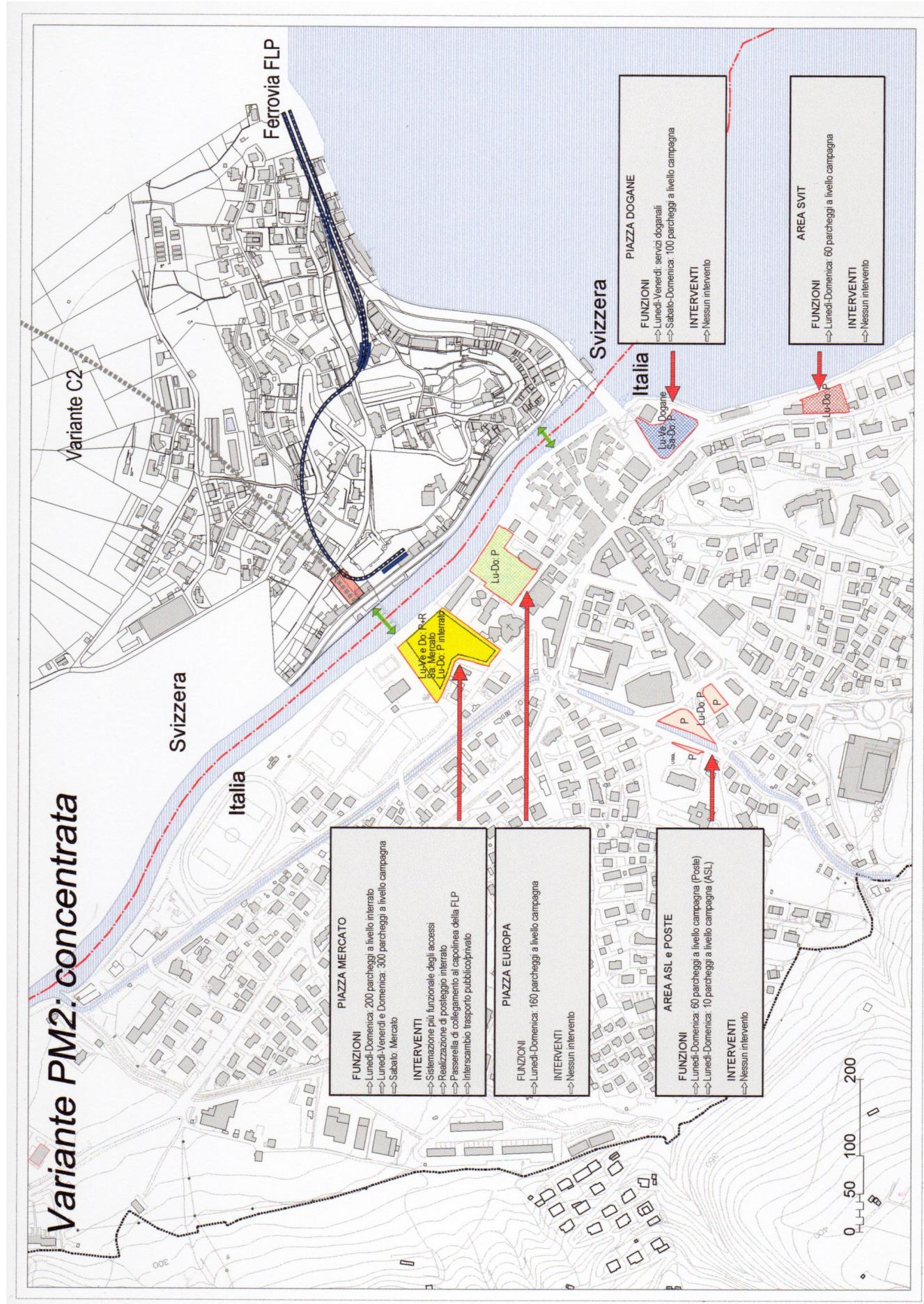


Numero parcheggi disponibile per giorno della settimana

Osservazioni:

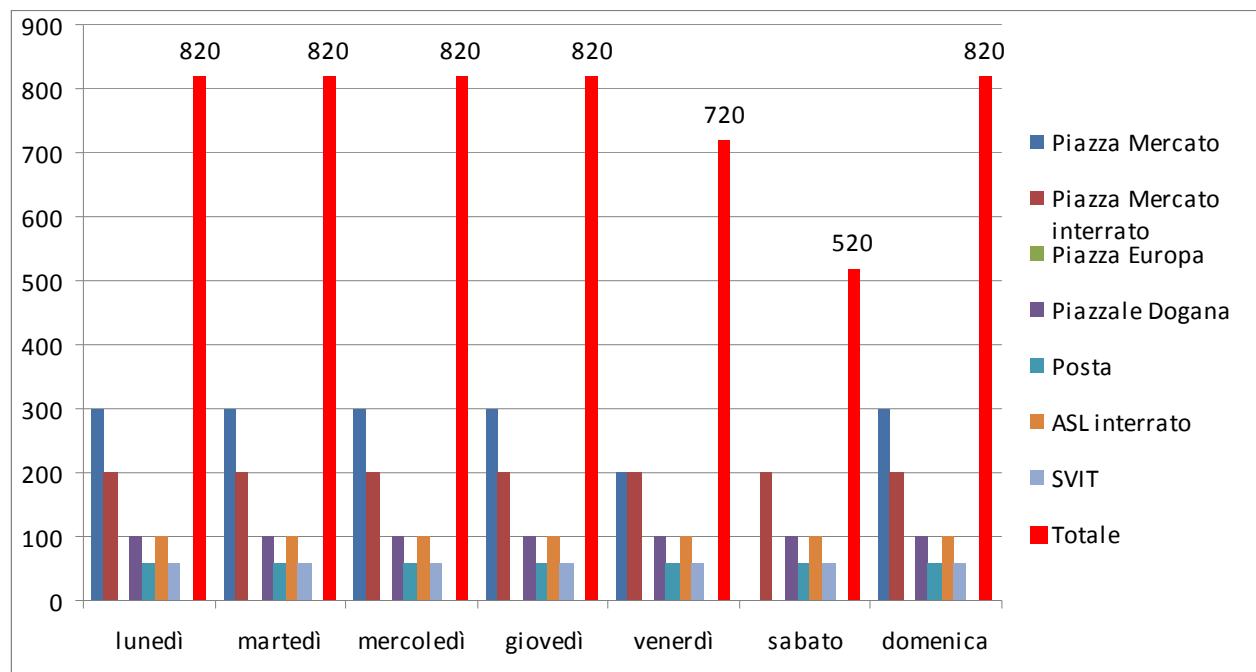
Questa variante riduce la carenza di posteggi del sabato e aumenta l'offerta durante la settimana per i pendolari frontalieri. Inoltre prevede sistemazioni puntuali per migliorare gli accessi e utilizzare meglio gli spazi pubblici, nonché la realizzazione delle infrastrutture necessarie per l'interscambio (passerella pedonale sul Tresa e fermate d'interscambio dei mezzi pubblici). L'intervento principale è concentrato nella realizzazione del parcheggio interrato sotto Piazza Mercato. Durante la fase di realizzazione del parcheggio interrato ci sarà il problema di una collocazione alternativa del mercato del sabato e un aggravamento della situazione dei parcheggi.

Variente PM2: concentrata



VARIANTE PM3 (MERCATO DIFFUSO)

AREA PUBBLICA	FUNZIONE	INTERVENTI
Piazza Mercato	Mercato del sabato 300 parcheggi LU-VE e DO 200 parcheggi interrati	Esecuzione di un parcheggio interrato sotto Piazza Mercato Passerella di collegamento al capolinea della FLP Interscambio trasporto pubblico
Piazza Europa	Utilizzazione per il mercato e per altre manifestazioni	Nuovo arredo urbano
Piazzale Dogane	Operazioni di sdoganamento 100 parcheggi interrati	Esecuzione di un parcheggio interrato Arredo urbano in superficie
Area Poste	60 parcheggi	Nessun intervento
Area SVIT	60 parcheggi	Nessun intervento
Area ASL	100 parcheggi interrati	Nuovo parcheggio interrato, verde e arredo urbano in superficie
Area attrezzature svago e sport		Nessun intervento

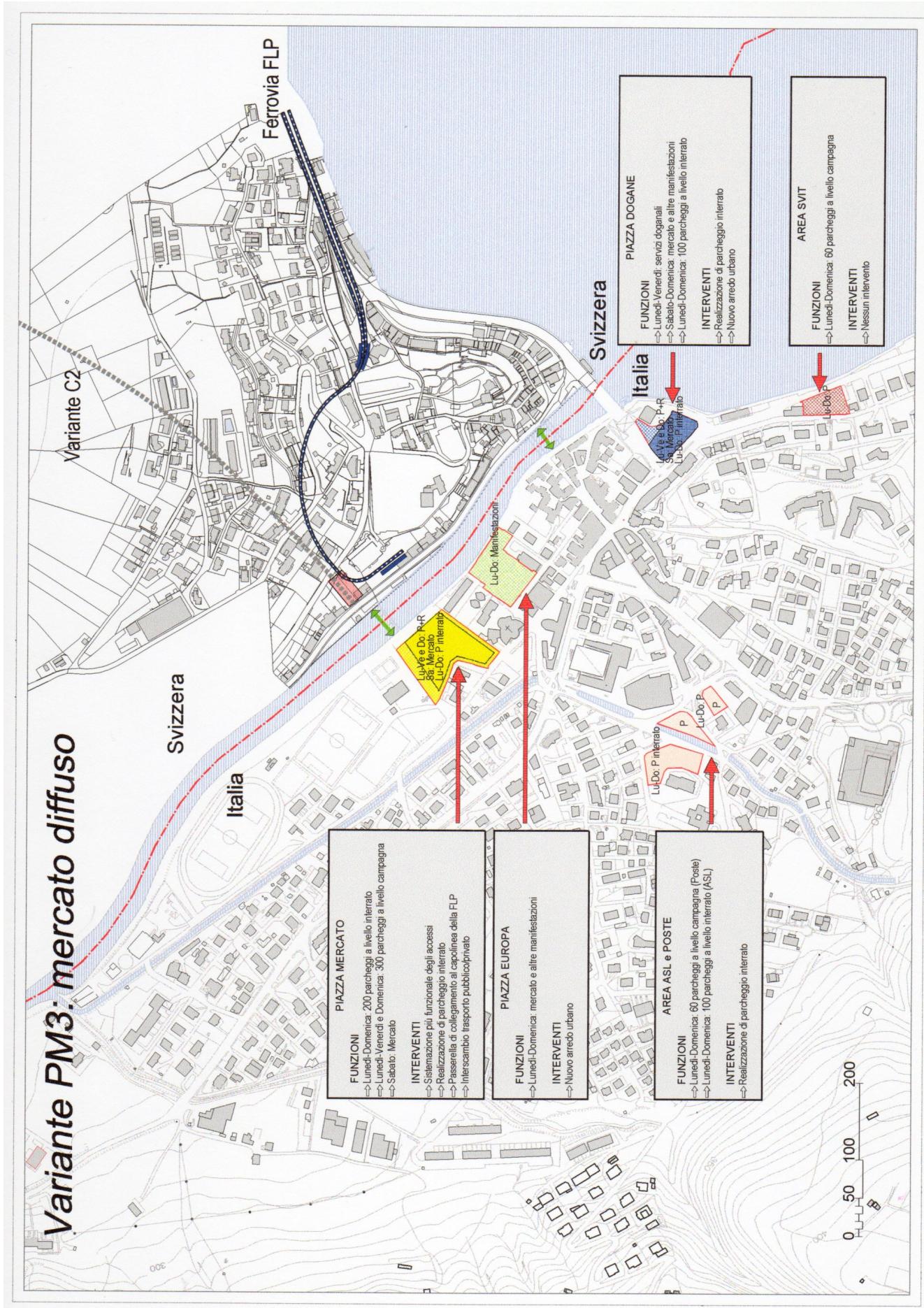


Numero parcheggi disponibile per giorno della settimana

Osservazioni:

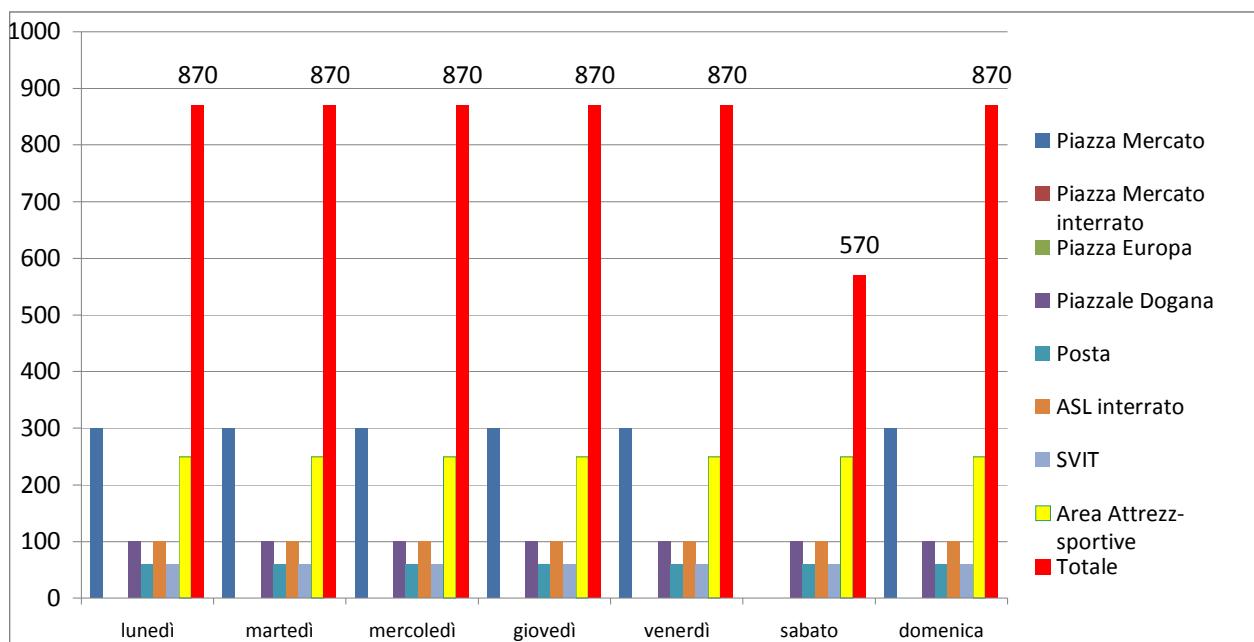
Questa variante aumenta ulteriormente l'offerta di parcheggi durante la settimana e mantiene una appena soddisfacente offerta il sabato. La soppressione della funzione di posteggio di Piazza Europa permette di allargare il mercato a questo spazio e di promuovere una sua utilizzazione qualitativa per manifestazioni di vario tipo. Per compensare la soppressione dei parcheggi di Piazza Europa vengono realizzati due posteggi interrati al Piazzale delle dogane e nelle adiacenze dell'ASL. Resta il problema della collocazione del mercato durante l'esecuzione del posteggio interrato di piazza Mercato.

Varianti PM3: mercato diffuso



Variante PM4 (NUOVO MAXI POSTEGGIO)

AREA PUBBLICA	FUNZIONE	INTERVENTI
Piazza Mercato	Mercato del sabato 300 parcheggi LU-VE e DO	Passerella di collegamento al capolinea della FLP Interscambio trasporto pubblico
Piazza Europa	Utilizzazione per il mercato e per altre manifestazioni	Nuovo arredo urbano
Piazzale Dogane	Operazioni di sdoganamento 100 parcheggi interrati	Esecuzione di un parcheggio interrato Arredo urbano in superficie
Area Poste	60 parcheggi	Nessun intervento
Area SVIT	60 parcheggi	Nessun intervento
Area ASL	100 parcheggi interrati	Nuovo parcheggio interrato e arredo urbano in superficie
Area attrezzature svago e sport	250 parcheggi interrati Mantenimento dell'attuale funzione in superficie	Esecuzione di un parcheggio multipiani e risistemazione delle infrastrutture esistenti in superficie



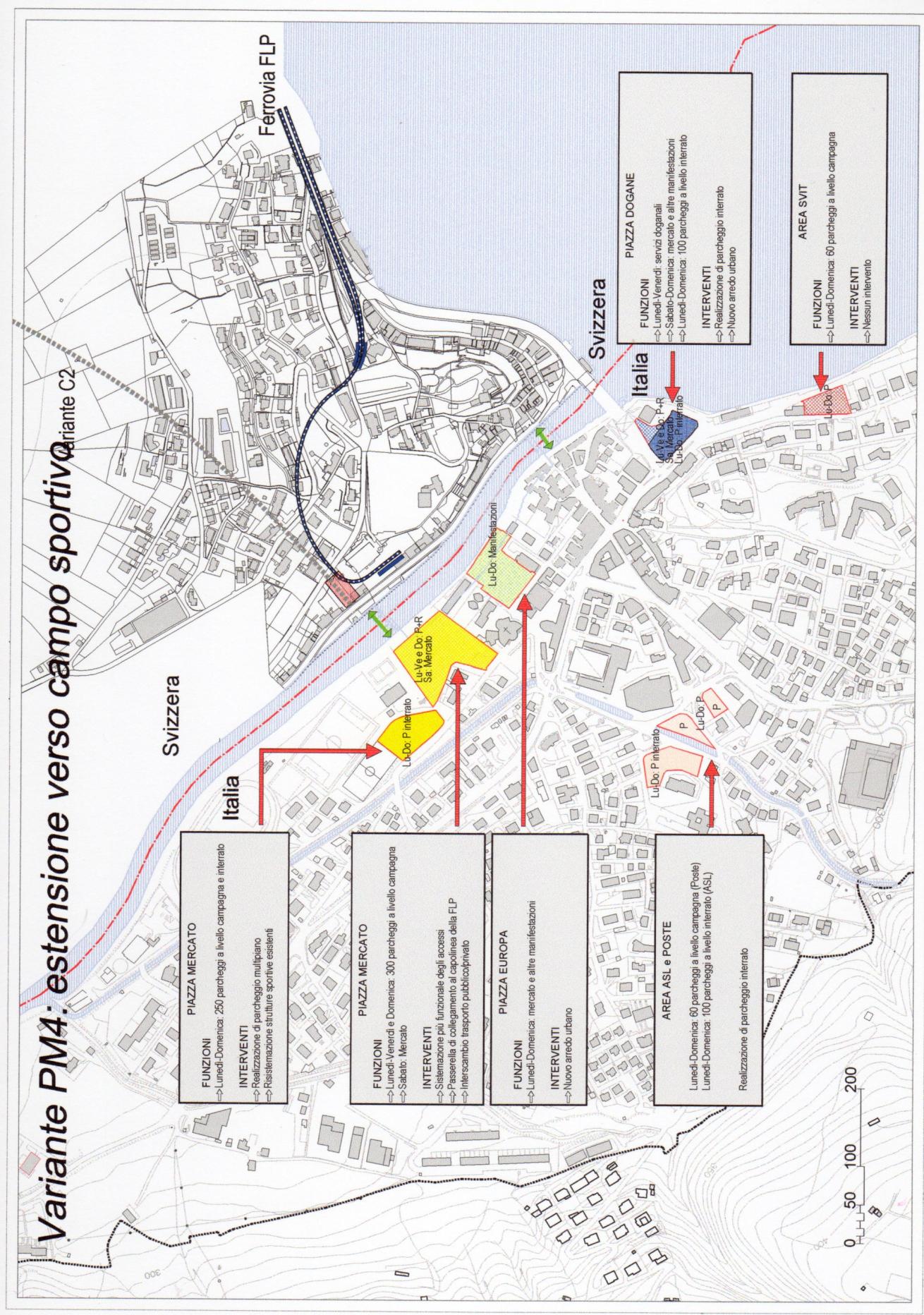
Numero parcheggi disponibile per giorno della settimana

Osservazioni:

Si garantisce una adeguata offerta di parcheggi sia durante la settimana sia il sabato. La concentrazione in un maxi posteggio favorisce una riqualifica delle le altre aree pubbliche. Durante i lavori di esecuzione di questo posteggio non si pongono problemi particolari per lo svolgimento delle varie attività come il mercato. Va trovata una soluzione transitoria per il parco giochi fino al suo nuovo ripristino.

Questa variante è molto funzionale sia rispetto all'interscambio con il capolinea della FLP, sia nel caso di una soluzione viaria che tolga il traffico passante dall'area a lago.

Varianti PM4: estensione verso campo sportivo Variante C2



2.2.5 Valutazione delle 4 Varianti

La valutazione dei risultati attesi dalle 4 Varianti è riportata nella “Analisi multicriterio” (allegato n.6) a mezzo dei punteggi assegnati e nella conseguente “Tabella di ponderazione” con il punteggio totale evidenziato a fine pagina.

Dai punteggi, risultano privilegiate le varianti PM3 e PM4 che di conseguenza sono state incrociate (vedi cap. 3.8) con le varianti privilegiate di cui al capitolo 3.1.5.

2.2.6 Tempi previsti

Come già ribadito in precedenza, la realizzazione dell’interscambio è collegata allo sviluppo della rete Tram Lugano ed è plausibile indicare un orizzonte temporale situato negli anni 20’.

Va inoltre sottolineato che è possibile ipotizzare uno sviluppo graduale del progetto partendo dalle misure organizzative in atto sul fronte dell’Azione 2 (P&R Piazza Mercato-FLP) e prevedendo delle tappe di realizzazione che si completano in maniera modulare e tengono conto anche dell’aspetto viario analizzato al punto 3.1.4.

Concretamente, ad esempio, si potrebbe iniziare con la realizzazione parziale di nuovi posteggi in funzione delle varianti scelte e collegarli all’attuale capolinea della FLP con dei sistemi ettometrici in attesa dello spostamento dell’attestamento al Lungo Tresa. Si conferma pertanto l’esigenza di una scelta delle varianti di sistemazione dell’interscambio coordinata con quella della varianti viarie secondo le modalità indicate al punto 3.8 del presente documento.

2.3 Completamento della rete ciclopedonale

2.3.1 Scenario di riferimento

Il territorio si presta agevolmente per il turismo ciclopedonale per le seguenti ragioni:

- elevato valore paesistico ed ambientale, ricco di fondovalle, rilievi ed acque,
- possibilità di itinerari di varia lunghezza sia in piano (rive dei laghi) sia in lieve pendenza,
- durata prolungata di stagioni e mezze stagioni favorevoli,
- disponibilità di strutture ricettive e per l'ospitalità (principalmente il Camping),
- buona accessibilità dall'esterno sia a mezzo strada che a mezzo battello e ferrovia,
- qualità e sviluppo delle reti esistenti (km. 22,00 circa di cui parte all'esterno del territorio comunale) anche di livello sovracomunale.

2.3.2 Premesse

Accertati gli indirizzi dai documenti sovraordinati e constatato che il territorio si presta agevolmente al turismo ciclopedonale è stato deciso che **obiettivo del progetto** sia la FORMATONE DI UNA RETE ORGANICA DI PERCORSI PEDONALI, CICLOPEDONALI E MISTI PEDONALI/MOUNTAIN BIKE, limitata ai territori comunali ad essi adiacenti ed inserita nelle rete ciclopedonale provinciale, cantonale e regionale.:

Ciò premesso, Essa sarà collegata con le strutture analoghe adiacenti (sia in Italia che in Svizzera) contribuendo così a formare un'offerta per un'utenza più qualificata e più ampia possibile.

Quali **obiettivi a scala maggiore**, la rete proposta s'inserisce nei seguenti itinerari previsti sia dal PD Cantonale che dal PTCP Provinciale:

- rete ciclopedonale di importanza cantonale (Basso Vedeggio-Agno-Magliaso-Caslano-Ponte Tresa)
- circuito I+CH del Ceresio (Agno-Caslano-Ponte Tresa-Brusimpiano-Porto Ceresio-Capolago-Melide-Morcote-Figino-Carabietta-Agno),
- percorso della Val Marchirolo-Valganna (Ponte Tresa-Marchirolo-Lago di Ghirla-Ganna-Induno-Varese),
- percorso della Val Marchirolo-Valcuvia (Ponte Tresa-Marchirolo-Cunardo-Ferrera-Cittiglio),

- percorso della valle della Tresa (Ponte Tresa.-Croglio-Sessa-Monteggio, riva destra della Tresa),
- itinerari con valenza storico-militare (linea Cadorna) sviluppantisi lungo la frontiera italo-svizzera, ed in particolare nei Comuni di Brusimpiano, Cadegiano-Viconago e Marzio.

La progettazione esecutiva dei percorsi prenderà in considerazione tra l'altro, la formazione di aree di sosta e pic-nic, punti panoramici, arredo ed attrezzature per la sicurezza, al fine di presentare un'offerta completa, attrattiva, aggiornata e di buon livello qualitativo.

Queste proposte, per quanto riguarda la Provincia di Varese rientrano nell'ambito della valorizzazione del territorio attraverso la rete ciclopedonale in quanto:

- partecipano alla pianificazione di una strategia di rete ciclopedonale a livello provinciale,
- creano ulteriori possibilità di promozione del territorio,
- partecipano allo sviluppo di un sistema di mobilità sostenibile,
- sviluppano una proposta di collegamento ed integrazione con il Cantone Ticino.

2.3.3 Obiettivi

Percorso n. 1 (lungo lago e lungo Tresa, lato Italia e lato Svizzera - ciclopedonale)

La proposta viene trattata nell'ambito del progetto 3.4. Sul lato svizzero è previsto un primo intervento di miglioria dell'agibilità ciclo pedonale sulla tratta Colombera (Comune di Caslano) – Centro Storico di Ponte Tresa – Lungo Tresa (aggancio alla passerella) – Via delle scuole-Purasca (percorso ciclabile della Valle della Tresa) nell'ambito della prima fase del PAL2.

Percorso n. 2 (Raina/Cadorna - pedonale e mountain bike)

La proposta che interessa solo il lato italiano, comporta la ristrutturazione del sentiero della Raina, l'utilizzazione di una tratta della strada carrozzabile Ardena-Marchirolo e il restauro del sentiero da Lavena ad Ardena (Linea Cadorna). Il percorso è destinato ad una utenza pedonale e per Mtbk.

Il percorso si sviluppa a partire dalle Scuole Elementari, salendo fino a Piacco per poi salire ulteriormente fino a raggiungere la strada comunale Ardena-Marchirolo ed a seguirla fino alla Madonna di Ardena; da qui inizia la discesa lungo le fortificazioni della Linea Cadorna (percorso panoramico) per raggiungere la SP61 in prossimità di Lavena Castello.

Quota minima m. 275 slm; quota max m. 520 slm; sviluppo circa km. 4,00

Opere necessarie:

- 1) Tratta da Scuole Elementari fino all'intersezione con il percorso n. 2 (ciclopedonale dell'Argentera): decespugliamento, ristrutturazione e regolarizzazione del fondo, formazione muretti di sostegno e scoline in binderi e pietrame su fondo in cemento, arredo urbano e segnaletica verticale.
- 2) Tratta da intersezione con percorso n. 2 fino alla frazione Piacco: ricerca e ripristino del percorso originale oggi abbandonato; formazione sentiero) per pedoni e MTBK; decespugliamento , formazione muretti in pietrame, scoline, parapetti ove necessario, arredo urbano e segnaletica verticale.
- 3) Tratta tra Piacco, casa Pellini ed immissione nella carrozzabile Ardena-Marchirolo: restauro del sentiero esistente e suo ripristino ove mancante; modalità come tratta precedente.
- 4) Tratta tra immissione da Piacco fino alla Madonna di Ardena: manutenzione ordinaria e segnaletica verticale.
- 5) Tratta tra la Madonna di Ardena e Lavena: restauro del fondo stradale, manutenzione di muretti di sostegno terre, formazione di scoline, segnaletica verticale ed arredo urbano. Questa tratta coincide con il sentiero d'arroccamento della Linea Cadorna e può essere percorsa in circa 30' partendo sia da Lavena sia dalla Madonna di Ardena, con valenza panoramica e storico-militare.

Percorso n. 3 (percorso dell'Argentera - ciclabile e pedonale)

Proposte che interessa solo il lato italiano, e che necessita di un completamento che colleghi l'attuale terminale presso le Scuole Elementari, con il ponte doganale.

Il percorso sale dalle Scuole Elementari, seguendo l'antica strada della ferrotramvia fino al confine comunale e prosegue in territorio di Cadegliano Viconago e Marchirolo per rientrare a Lavena Ponte Tresa e proseguire lungo la strada Comunale per Ardena e poi (in territorio di Brusimpiano) fino a Brusimpiano capoluogo, rientrando sulla SP61 fino a raggiungere i Grotti di Lavena.

Quota minima m. 275 slm; quota max m. 520 slm; sviluppo circa km. 15,00

Opere necessarie: lungo tutte le tratte con traffico misto ciclo/auto; messa in sicurezza del traffico ciclistico e segnaletica verticale; segnalazione degli adiacenti manufatti della Linea Cadorna (bunker di Monte Castelletto, manufatti a monte di Viconago, ecc.).

SP61

Messa in sicurezza del traffico ciclopedonale e formazione di segnaletica per indicare i punti d'accesso ai percorsi (ciclopedonali, turistici, culturali, commerciali, ecc. ...) ed alle zone d'interesse particolare.

SS233 ed SP61

Esecuzione di studio tendente a facilitare e mettere in sicurezza l'utenza ciclosportiva per allenamenti, turismo ed agonismo.

2.3.4 Risultati attesi

Disponibilità per residenti e visitatori, dei seguenti itinerari:

- Percorso n. 1 (lungo lago e lungo Tresa), contributo alla proposta sviluppata nell'ambito del progetto 3.4.
- Percorso n. 2 (Raina-Cadorna), sentiero pedonale e Mtbk da Lavena Castello sino a Piacco,
- Percorso n. 3 (pista ciclabile della Val Marchirolo-Valganna), collegamento con la dogana di Ponte Tresa e con la pista ciclopedonale dei 3 fiumi.

E' probabile ed auspicabile un aumento delle presenze nell'arco stagionale, degli utilizzatori dei percorsi. Esso tuttavia non può ragionevolmente essere espresso in termini numerici.

Le presenze potranno essere ulteriormente incentivate dalla disponibilità di punti di ristoro e servizio sia sui percorsi stessi che nelle loro adiacenze.

Cartografia

Tavola n.4

2.4 Sistemazione delle rive del lago e della Tresa

2.4.1 Scenario di riferimento

Il territorio del Comune di LPT (I) si affaccia sul lago di Lugano (Ceresio) con una lunghezza di circa m. 2'900 (di cui circa m. 1'700 sul bacino di Brusimpiano e circa m. 1'200 sul bacino estremo-occidentale) e sulla riva sinistra del fiume Tresa (emissario del lago) per una lunghezza di circa m. 1'500. Le rive, ad eccezione di una tratta rocciosa a strapiombo (grotti di Lavena), sono facilmente accessibili dall'entroterra. Dalla parte svizzera le rive del Ceresio del comprensorio considerato sono nei territori dei Comuni di Ponte Tresa e di Caslano. Parte di queste rive sono incluse nell'inventario delle zone di protezione in particolare quelle che interessano il Monte di Caslano.

Descrizione della situazione delle varie tratte:

ITALIA

- grotti di Lavena: tratta rocciosa a strapiombo sul lago; la SP 61 ha un percorso parzialmente in artificiale,
- canneto di Lavena: tratta non urbanizzata, di elevato interesse biologico e naturalistico,
- stretto di Lavena Villa / Torrazza: intensamente urbanizzata, è in corso un intervento di urbanizzazione su piazza dell'Oca e adiacenze,
- lungolago tra Lavena Castello e Ponte Tresa (I) (ponte di confine): già sistemato con percorso ciclopedonale,
- lungo Tresa dal Ponte di confine a Piazza Mercato: intensamente urbanizzato e già sistemato con percorso pedonale / ciclabile,
- lungo Tresa da Piazza Mercato fino al Depuratore ed oltre fino al confine con Cadegliano Viconago: scarpata riparia allo stato naturale.

SVIZZERA

- la tratta lungo Tresa, dal ponte di confine fino al termine del territorio comunale in direzione Ovest (confine comunale con Croglio), è fiancheggiata dalla strada Comunale per Cremenaga / Voldomino; la riva è sistemata artificialmente con opere in pietrame e calcestruzzo,
- Ponte Tresa (CH) tratta sul lago a partire dal ponte di confine verso Nord (Caslano) fino alla zona di Colombera nel Comune di Caslano. La tratta è in parte occupata dal viadotto carraio costituente la strada Cantonale per Agno-Lugano e da case giardini privati fino a Colombera,

- da Caslano -Colombera fino alle pendici del Monte di Caslano (Comune di Caslano) le rive sono in parte urbanizzate e non accessibili al pubblico con tratte alternate a canneti,
- rive alla base del Monte di Caslano (Comune di Caslano) in parte molto ripide e solo parzialmente accessibili. Parte di esse sono in zona di protezione della natura.

2.4.2 Premesse e obiettivi

Obiettivo del progetto è di completare e rendere organiche anche a livello transfrontaliero, le sistemazioni delle rive del lago e della Tresa, migliorandone i rapporti con l'entroterra ed i Centri Storici. Fa parte integrante degli obiettivi il raggiungimento di un'elevata qualità paesaggistica ed una particolare attenzione alla vegetazione e fauna riparia. Obiettivo evidente dell'operazione è anche il miglioramento dell'offerta ricreativa e del richiamo sia nei confronti dei residenti che dei visitatori.

Dal punto di vista pratico, gli obiettivi possono essere definiti come segue:

1. Lavena Ponte Tresa (Italia): completamento delle sistemazioni delle rive del lago e della Tresa, a costituire un “unicum” a partire dal confine con Cadegliano Viconago fino al ponte di confine con la Svizzera e proseguendo poi verso SE fino a Lavena ed al confine con Brusimpiano.
2. Ponte Tresa (Svizzera): completamento delle sistemazioni delle rive del lago e della Tresa, a partire dal confine con Croglio e fino al ponte di confine con l'Italia proseguendo verso NE fino a Caslano.

2.4.3 Studi ed opere necessarie

LAVENA PONTE TRESA (ITALIA)

Tratta 1 (Grotti di Lavena)

- 1) Formazione di sentiero pedonale con cassonetto in ghiaia drenante e fondo in ghiaietto tra l'attraversamento della SP61 ed il confine con la tratta 2.
- 2) Formazione di attraversamento pedonale della SP61 con messa in sicurezza degli utenti.
- 3) Sistemazione della riva lago con asportazione dei materiali incongruenti, ricostituzione ove necessario, di situazioni naturali (canneto) e dello habitat per avifauna, microfauna ed ittiofauna.
- 4) Sistemazione delle rive e della foce del ruscello.
- 5) Formazione di attracco per piccoli natanti, in corrispondenza dei grotti.

- 6) Piantumazione con vegetazione (alberi e cespugli) riparia autoctona.
- 7) Arredo urbano, segnaletica direzionale e didattica.

Tratta 2 (Canneto di Lavena)

- 1) Acquisizione, ove necessario dei diritti di proprietà o di passo.
- 2) Formazione di passo pedonale sopraelevato rispetto al terreno, in profilati d'acciaio zincato, tavolame e pali in legno impregnato in autoclave.
- 3) Formazione di sentiero pedonale con cassonetto drenante in ghiaione misto e manto di ghiaietto.
- 4) Piantumazione di vegetazione idrofila, costituita da cespugli ed alberi d'alto fusto, disposti sia in filari che in gruppi.
- 5) Sistemazione idraulica e riparia del ruscello che s'immette nel lago.
- 6) Restauro del canneto, con asportazione del materiale superfluo, pulizia del fondo lago da materiale eutrofico, taglio e ripiantumazione ove necessario.

Tratta 3 (Stretto di Lavena)

- 1) Restauro di 2 antiche darsene con drenaggio del fondo lago e ripristino delle antiche murature perimetrali, banchine di attracco e scalette di accesso in pietra.
- 2) Piazza dell'Oca: formazione di percorso lungolago con cassonetto in ghiaia, pavimentazione in beola a spacco ad "opus incertum", cordonatura in beola; larghezza m. 1,50, piazzuola di osservazione sullo spigolo tra lo stretto ed il bacino lacustre di Brusimpiano con 2 panchine; parapetto, ove mancante, con montanti in beola e granito e pannelli in profilati in ferro zincati a bagno; formazione di una zona di riposo ed osservazione da mq. 60 con 4 panchine e 2 tavoli.
- 3) Tratta antistante Lavena Castello: pulizia del fondo lago da materiale eutrofico, semina o piantumazione di tratte di canneto per complessivi mq. 80.
- 4) Segnaletica didattica e direzionale.

Tratta 4 (Lavena Castello - Ponte Tresa)

- 1) Risanamento della riva con asportazione di materiale eutrofico ed incongruente.
- 2) Sistemazione della riva lago con asportazione dei materiali incongruenti, ricostituzione ove necessario, di situazioni naturali (canneto) e dello habitat per avifauna, microfauna ed ittiofauna.
- 3) Regolamentazione riparia e del fondo di 2 ruscelli immissari del lago.
- 4) Consolidamento delle rive con apporto di massi di pietrame.
- 5) Pavimentazione pedonale.

- 6) Servizi igienici.
- 7) Arredo urbano.
- 8) Segnaletica didattica e direzionale.

Tratta 5 (Ponte Tresa Dogana - Piazza Mercato)

- 1) Studio e realizzazione d'intersezione a livello tra il percorso pedonale e la sede carraia della SS233 in accesso al ponte di confine. Messa in sicurezza dei 2 flussi.
- 2) Studio e realizzazione della separazione tra traffico pedonale e ciclistico.
- 3) Ampliamento del percorso in corrispondenza della casa PRIMAVERA.
- 4) Inserimento nel progetto per la ristrutturazione di piazza Mercato, dell'intersezione tra percorso ciclabile lungo Tresa e passerella pedonale.
- 5) Piazza Europa e casa PRIMAVERA: sistemazione paesaggistica dell'argine.

Tratta 6 (lungo Tresa))

- 1) Sistemazione paesaggista dell'argine.
- 2) Opere d'arredo urbano lungo l'esistente tratta ciclopedonale.
- 3) Segnaletica direzionale e didattica.

2.4.4 Risultati attesi

- 1) Piena continuità e disponibilità delle rive, per scopi ricreativi
- 2) Raggiungimento di equilibrio semipermanente nel campo biologico e vegetazionale.
- 3) Consolidamento permanente delle rive e dei fondali ad esse adiacenti.
- 4) Costituzione di un paesaggio in armonia con la storia, con la sua vocazione naturale e con le aspettative dei residenti e visitatori.

Sarebbe azzardato formulare dati numerici sui visitatori attesi, ma appare realistico aspettarsi sia un ampliamento dell'arco stagionale di frequentazione, sia un ampliamento dell'utenza nell'ordine del 20/30%.

Cartografia

Tavola n.5

2.5 Conoscenza, protezione e valorizzazione degli elementi storico – culturali

2.5.1 Scenario di riferimento

La situazione di fatto nella quale si colloca la tematica sviluppata dal presente progetto, è la seguente:

1. presenza di Centri Storici di elevato valore storico-culturale, quali:
 - Ponte Tresa (CH),
 - Lavena Castello (I),
 - Lavena Villa (I)
2. presenza dell'area dei Grotti di Lavena portatrice di valori ambientali interessanti e tipici,
3. presenza del Centro Storico di Ponte Tresa (I) portatore di valori storico-culturali,
4. presenza di episodi di notevole interesse sparsi di cui alcuni in corso di ristrutturazione o recentemente restaurati come ad esempio la SVIT,
5. presenza Linea Cadorna sia con tratta continuativa sia con episodi puntuali.

Il presente progetto opera a favore del patrimonio storico-culturale, nel quadro delle seguenti fasi:

“CONOSCERE – PROTEGGERE – VALORIZZARE – DIVULGARE”

e più precisamente nell'ambito della fase “CONOSCERE”.

2.5.2 Obiettivi

Obiettivo del progetto è di “CONOSCERE” il patrimonio locale ed a questo scopo propone la formazione di un inventario di beni immobili portatori di valori artistici, storici, culturali, artigianali, ecc. ... suddiviso per categorie come segue:

- fabbricati ad uso pubblico o privato,
- cappelle, cippi, icone, altari all'aperto,
- elementi costruttivi isolati (balconi, portali, loggiati, ecc. ...),
- torrini per canne fumarie,
- cancellate, inferriate, parapetti in ferro battuto, ecc. ...
- affreschi isolati, graffiti e fregi,
- meridiane,
- pozzi, fontane, colonne votive, paracarri, segni sul territorio,
- percorsi pedonali storici e pavimentazioni tradizionali,

- cimiteri e singole opere in essi conservate,
- darsene e attracchi per battelli,
- parchi e giardini storici,
- alberi singoli di valore storico, dendrologico o monumentale,
- Linea Cadorna.

L'inventario non deve considerarsi esaustivo ma aperto a continui successivi apporti e sarà costituito da schede (allegato n.3) e resta aperto a successive integrazioni anche con beni di proprietà privata, quali ad esempio caminetti, affreschi interni, scaloni ed opere comunque immobili anche se non accessibili o visibili da spazi pubblici.

L'inventario è finalizzato a fornire ad Enti Pubblici e Privati ed agli operatori del settore, una serie d'informazioni atte a collocare gli oggetti inventariati in posizione adeguata al loro valore ed a fornire i presupposti per la loro protezione, conservazione e valorizzazione. In particolare il presente sottoprogetto auspica che l'inventario possa essere adottato dai Comuni, ed utilizzato per motivare permessi di costruzione e prescrizioni "ad hoc" in occasione dell'esame formale di progetti edilizi ed interventi di ristrutturazione, miglioria e restauro.

2.5.3 Studi ed opere necessarie

Il presente progetto non prevede alcuna azione esecutiva, ma si limita a proporre le seguenti azioni di studio o di tipo organizzativo/divulgativo:

1. formazione d'inventario dei beni storico-artistico-culturali dei Comuni di Ponte Tresa (CH) e Lavena Ponte Tresa (I) (allegato n.3),
2. esecuzione di sopralluoghi di tipo didattico, con la guida di esperti qualificati ai beni inventariati, da parte di scuole e gruppi organizzati; inserimento dei sopralluoghi nel programma annuale di attività turistiche e culturali,
3. partecipazione di interessati locali, a corsi (locali o esterni) per la formazione di guide turistiche,
4. individuazione di percorsi urbani tematici (ad uso sia della popolazione locale, che delle scuole che dei visitatori) di tipo storico-artistico-culturale (completati anche con aspetti di tipo sia paesistico che naturalistico),
5. evidenziazione dei percorsi tematici proposti dal presente progetto a mezzo di apposita segnaletica direzionale e didattica.

2.5.4 Risultati attesi

I risultati attesi sono i seguenti:

1. migliorare la protezione dei beni inventariati, a seguito dell'inserimento dell'inventario nel PGT di Lavena Ponte Tresa (I) e nei documenti ufficiali di ponte Tresa (CH)
2. l'avvio di opere di conservazione e restauro ovunque necessario, con la collaborazione dell'associazionismo locale (SOMS, ANA, Protezione Civile, ecc. ...) e di privati interessati o mecenati,
3. ma maggiore e diffusa conoscenza dei beni ed il loro inserimento negli itinerari turistici e ricreativi,
4. utilizzazione dell'inventario come strumento didattico da parte delle scuole.

Quale ulteriore risultato atteso l'inventario potrà essere utilizzato anche come strumento didattico (da parte delle scuole locali) e turistico (per l'escursione di visite guidate) a favore sia dei residenti per conoscere meglio il proprio paese, sia di visitatori. È pure auspicato un coordinamento tra inventario e archivio storico riunito dei due Comuni (vedi Azione 4)

Cartografia

Tavola n.6

2.6 **Valorizzazione ed ampliamento delle strutture turistiche e per l'accoglienza**

2.6.1 **Scenario di riferimento**

Le strutture esistenti portatrici di valenze turistiche sono le seguenti:

TURISMO CULTURALE

Lavena Ponte Tresa (I)

Centri Storici di Lavena Villa e Castello

essi costituiscono un patrimonio largamente intatto e godibile, di tipo architettonico, storico, ambientale che testimonia, anche a mezzo della struttura urbanistica, un modo di vita tradizionale e tipico, legato alla storia locale e portatore di elevati valori.

Centri Storici di Ponte Tresa Italia e Svizzera

portatori di valori storico - ambientali (associati al commercio al minuto) costituenti parte dell'antica "strada del confine" detta anche "Strada Regina".

Museo dei trasporti di Lavena Ponte Tresa (I)

struttura di notevole peculiarità e specificità suscettibile di esercitare un richiamo molto ampio.

Ponte Tresa (CH)

Museo della Ferrovia Lugano Ponte Tresa a Ponte Tresa(CH)appena inaugurato in occasione dei 100 anni di questo vettore pubblico.Questo piccolo museo sarà collegato a quello di trasporti sul lato italiano tramite la progettata passerella ciclopedonale.

Considerato poi che la superficie del Comune di Ponte Tresa (CH) è esigua,e l'offerta turistico culturale non è collocata all'interno del suo territorio giurisdizionale ma si situa anche nelle aree limitrofe del Basso Malcantone della Valle della Tresa, si segnalano inoltre le strutture seguenti:

Museo della pesca di Caslano (CH) punto forte del Museo Etnografico del Malcantone.

Museo del cioccolato a Caslano (CH) presso l'industria del cioccolato Alprose SA

Peschiera del Fiume Tresa a Croglio (CH) che si collega al Museo della Pesca

Villa Orizzonte a Castelrotto che rappresenta il punto di nascita della viticoltura moderna del Ticino (Merlot) e si situa sulla **via della vite** un sentiero escursionistico che passa per Ponte Tresa

Piccolo Museo di Sessa e Miniere d'oro

TURISMO AMBIENTALE-RICREATIVO-SPORTIVO

Lavena Ponte Tresa (I)

- Centro Sportivo di Ponte Tresa con 2 campi da calcio in erba 100x60, campo di calcetto 60x30, campo di pallacanestro, spogliatoi e bar, tribuna coperta;
- Centro Sportivo di Lavena con 2 campi da tennis, piscina da 25 metri, parco acquatico, bocciodromo, spogliatoi e servizi;
- Lungolago con attrezzatura area feste, fabbricato cucine, pontili. Pista ciclabile e pedonale.
- Lungo Tresa con pista ciclabile e pedonale.
- Ex ferrovia con pista ciclopedonale attrezzata che arriva sino in Valganna.

Ponte Tresa (CH)

Come accennato in precedenza l'offerta turistico ambientale e ricreativa si Ponte Tresa (CH) non è collocata solo all'interno del suo territorio giurisdizionale ma è estensibile anche a:

- Sentieri escursionistici: Via della Vite, Sentiero del Fiume Tresa (nell'ambito della sistemazione idrologica del fiume Tresa), Strada Regina (progetto).
- Pista ciclabile di importanza cantonale dal Basso Malcantone alla Valle della Tresa
- Zona naturalistica del Monte di Caslano
- Lido comunale di Caslano
- Club nautici di Caslano
- Centro sportivo di Caslano
- Piscina I Grappoli di Sessa
- Golf di Magliaso

TURISMO CONGRESSUALE

Si intende per turismo congressuale l'insieme sia strutturale che organizzativo e gestionale, atto a richiamare visitatori (con o senza pernottamento) interessati a congressi, seminari, corsi di formazione, incontri aziendali e di categoria, riunioni di commissioni di lavoro, ecc. ...

Lavena Ponte Tresa (I)

Albergo Socrate con sale ed attrezzature disponibili per riunioni. Anche altre strutture puntuali (quali ad esempio la sede attrezzata della SVIT e del supermercato BENNET) sono in grado di fornire significativi apporti logistici alle esigenze del turismo congressuale.

Ponte Tresa (CH)

Albergo Tresa Bay sala per 50 persone con possibilità di disporre della sala comunale di Ponte Tresa 150-200 persone

TURISMO COMMERCIALE

Lavena Ponte Tresa (I)

Piazza Mercato ampia area scoperta di circa 6'000/7'000 mq. con accessibilità non carraia immediata e con discreta accessibilità pedonale migliorabile, sia dall'Italia che dalla Svizzera. L'area è utilizzata nei giorni feriali a parcheggio (specialmente per i frontalieri), nella domenica a parcheggio (specialmente per i visitatori) e nel sabato a mercato ambulante all'aperto (molto frequentato e con mercanzia di qualità molto variabile); i banchi d'abbigliamento sono suddivisi tra abbigliamento (in numero prevalente) e alimentari. Il mercato si tiene in tutte le stagioni ed è ben frequentato; i volumi di vendita sono ampiamente condizionati dal livello del cambio euro/franco.

Lavena Ponte Tresa (I)

Addensamento di punti di vendita al minuto a Ponte Tresa fortemente accentuato nel centro urbano, con fulcro in piazza Gramsci e diramazioni verso piazza Europa, via Morazzone. Il complesso è molto ben conosciuto dalla clientela proveniente dal Ticino, sulla quale esso esercita una forte attrattiva. La merceologia è molto varia anche se non strutturata ed organica. Il volume e la costanza delle vendite sono condizionati, oltre che dal cambio euro/franco, anche dalla accessibilità, ovvero in pratica dalla disponibilità di parcheggi e dalla efficienza e frequenza del servizio offerto dalla FLP. Per meglio comprendere le ragioni del successo e le difficoltà dell'attività commerciale, è necessario un approfondimento di tipo merceologico ed una analisi sui possibili livelli di qualità delle merci offerte, da svolgere in altra sede.

Ponte Tresa (CH):

Punti di vendita concentrati nell'area dei portici il cui sviluppo è stato fortemente condizionato dall'offerta nella parte italiana orientandosi su una sorta di complementarità il cui esempio più evidente sono le due farmacie.

Lavena Ponte Tresa (I)

Media distribuzione. Sono presenti a Ponte Tresa 7 punti vendita di media distribuzione molto frequentati ed attivi con una tipologia di offerta che tende alla complementarietà rispetto ai singoli negozi di vendita al minuto.

Lavena Ponte Tresa (I)

Grande distribuzione. E' presente a Ponte Tresa 1 punto da poco inaugurato e che ha ampia disponibilità di parcheggi al suo interno

TURISMO ENOGASTRONOMICO

Tipo di turismo che richiama visitatori:

- a) per l'acquisto di prodotti al minuto,
- b) per le attività di mescita e ristorazione (ivi inclusi eventi collettivi come sagre, festival, ecc.)

Lavena Ponte Tresa (I)

Le azioni di tipo a) avvengono nei punti di vendita esistenti e specializzati oppure nell'ambito di rassegne, mercato settimanale, eventi specializzati.

Le azioni di tipo b) avvengono nei punti di mescita (bar) o ristorazione o nel corso di mercato o eventi specializzati, quali sagre, feste o manifestazioni temporanee all'aperto o in strutture provvisorie (ad esempio nell'area feste di Lavena e nella piazza Mercato di Ponte Tresa). Gli esercizi sono concentrati principalmente a Ponte Tresa e con minore intensità allo stretto di Lavena e nell'area dei Grotti con alcune presenze sulla SS233 ed a Piacco.

Ponte Tresa (CH):

L'acquisto di prodotti tipici al minuto è possibile nelle aree vicine a Ponte Tresa presso alcune aziende vitivinicole e agricole.

La ristorazione ad eccezione dell'Hotel Tresa Bay è poco sviluppata mentre vi sono diversi bar situati nel Centro storico.

TURISMO ALBERGHIERO E PER IL PERNOTTAMENTO

Lavena Ponte Tresa (I)

- 3 stelle: 3 esercizi con complessivamente 48 camere e 107 posti letto
- 1 stella: 1 esercizio con complessivamente 18 camere e 35 posti letto
- B & B: 1 esercizio con 4 posti letto
- Camping: 1 esercizio con complessivamente 536 posti letto
-

Ponte Tresa (CH):

- 3 stelle: 2 esercizi con complessivamente 58 camere e 120 posti letto

2.6.2 Obiettivi

TURISMO CULTURALE

- Conoscenza, protezione e valorizzazione dei siti.
- Recepimento dell'inventario dei beni storico-culturali e ambientali (allegato n.3) da parte delle Amministrazioni Comunali, al fine della loro rigorosa protezione (da manomissioni e decadimento) e valorizzazione (restauro e gestione). Il recepimento da parte del Comune di Lavena Ponte Tresa è già avvenuto nel corso dello svolgimento del presente progetto.
- Ampliamento e diffusione della conoscenza dei siti.
- Ampliamento della stagionalità.
- Migliore valorizzazione dei Centri Storici, non solo restaurando e recuperando l'architettura e l'ambiente esistenti ma anche restaurando i siti e gli oggetti elencati nell'inventario dei beni culturali, e stimolando le iniziative di tipo artigianale, storico, culturale e di accoglienza nei Centri Storici. Anche per il turismo culturale, il progetto suggerisce un calendario di attività annuali (vedi azione n.4) che punti fortemente sulle mezze stagioni (autunno e primavera) e tale quindi da ampliare l'arco stagionale di attività.

TURISMO AMBIENTALE-RICREATIVO-SPORTIVO

- Messa in rete tecnica e gestionale sia del settore ambientale che di quello ricreativo e sportivo, allo scopo di:
 - razionalizzare le spese;
 - coordinare gli interventi anche con la Svizzera,

- formulare offerte integrate e quindi più appetibili nei confronti dei vari tipi d'utenza, quali ad esempio la popolazione locale, sia italiana che svizzera, il turismo di tipo ricreativo (anziani, gruppi genitori-bambini, gruppi organizzati scolastici e societari, sportivi per tenuta in forma, sportivi di livello agonistico, ...) ed i praticanti di attività agonistiche.
- Formazione di personale sia tecnico che amministrativo per la gestione completa degli impianti ed attrezzature.
- Formazione di calendario annuale della disponibilità degli impianti ed attrezzature e delle manifestazioni programmate. Il calendario sarà coordinato con gli analoghi documenti prodotti dalle altre attività (ad esempio culturali, congressuali, ecc. ...).
- Formazione di pieghevoli a livello settoriale (ambientale e sportivo) ed a livello generale (per una attrattiva e globale presentazione dell'area italo-svizzera).

Il raggiungimento degli obiettivi temporali è condizionato alle disponibilità finanziarie; ciò premesso si propongono le seguenti azioni, tenendo conto degli aspetti organizzativi e con riserva delle disponibilità dei relativi mezzi finanziari:

- preparazione di un elenco dettagliato e cifrato, delle opere necessarie di soddisfacimento delle esigenze dianzi elencate (6-8 mesi);
- reperimento dei finanziamenti (incerto);
- formazione del personale, elaborazione di programmi gestionali, azioni di visibilità e coordinamento con altri settori, programmazione di attività (con disponibilità delle attrezzature come di fatto e senza ulteriori interventi sul campo tutto ciò al di fuori del presente progetto Interreg (12-18 mesi).

I tempi delle azioni sopra elencate, possono sovrapporsi tra di loro e potranno essere condotte congiuntamente dai responsabili per lo sport, dei due Comuni, supportati dai dirigenti dei club sportivi locali e dalla Commissione Gestionale (vedi anche cap.4.29.

TURISMO CONGRESSUALE

Come risulta dalla definizione l'obiettivo è costituito dal richiamo nei confronti di interessati a congressi e riunioni di vario livello. E' prevista una certa gradualità nel senso che le prime azioni avverranno utilizzando le sedi disponibili (SVIT, Socrate, Tresa Bay e sala comunale di Ponte Tresa) mentre la possibilità di ospitare eventi più importanti, è affidata all'esito di appositi studi ed alla politica generale dell'Ente Pubblico e di investitori privati.

TURISMO COMMERCIALE

- Miglioramento, agevolazione e sviluppo positivo dell'offerta del commercio locale.
- Coordinamento transfrontaliero ricercando attivamente sinergie e complementarità .
- Coordinamento tra commercio fisso al minuto, commercio ambulante e media distribuzione.
- Istituzione (avvenuta) di una “Commissione gestionale” con compiti di coordinamento transfrontaliero e programmazione delle attività.
- Suscitare azioni di supporto e la fornitura di contributi obiettivi, alle prossime scelte urbanistiche locali ed a quelle sovraordinate.

Dal punto di vista temporale, questi obiettivi devono essere collocati all'interno della tempistica Interreg, con l'aggiunta di una palese intenzione di prolungare le attività di coordinamento e di collaborazione transfrontaliera ben oltre la scadenza dello stesso Interreg. Tale prolungamento potrà avvenire all'insegna del pragmatismo, facendo evolvere il metodo di lavoro transfrontaliero, a seconda delle esigenze accertate nel corso delle attività.

TURISMO ENOGASTRONOMICO

Tenuto conto della attrazione costituita dalla enogastronomia italiana, da quella ticinese e dalle numerose specificità locali, l'obiettivo delle azioni è costituito dalla strutturazione del settore, dalla maggiore qualifica dei punti di vendita, degustazione e mescita, da una loro più spinta specializzazione e dall'inserimento di manifestazioni e cicli enogastronomici nel programma della “Commissione gestionale”.

TURISMO ALBERGHIERO

Tenuto conto della “vocazione naturale” dei luoghi, visti e strutturati come “punto d'incontro e scambi” piuttosto che di soggiorno prolungato, dato che la situazione alberghiera offre un limitato numero di posti letto, dato che i pubblici esercizi offrono la possibilità di un notevole numero di coperti, gli obiettivi sono stati scelti tra quelli riferiti al turismo giornaliero e ad incontri culturali e di lavoro nel corso della giornata, rimandando lo sforzo per un aumento di posti/letto, al momento in cui saranno realizzate le complesse strutture previste dal nuovo assetto di piazza Mercato.

2.6.3 Studi ed opere necessarie

TURISMO CULTURALE

- Strutturazione dei percorsi (pavimentazioni, arredo urbano, servizi collaterali, illuminazione).
- Restauro e messa in rete dei manufatti ed opere d'arte, con la necessaria segnaletica didattica e direzionale.
- Conclusione delle opere edili e dell'attrezzatura del Museo dei trasporti.
- IAT
- Formazione di personale qualificato per la guida e gestione (3-4 persone).
- Pieghevoli illustrativi, sia di livello generale per l'intera area, che di livello specifico per l'azione in oggetto.
- Campagna di visibilità e diffusione, coordinata con tutti gli altri settori del turismo.
-

TURISMO AMBIENTALE-RICREATIVO-SPORTIVO

Lungo Tresa e lungolago (I)

- Completamento del lungolago tra Lavena Villa ed i Grotti.
- Risanamento delle rive da fenomeni eutrofici, consolidamento delle rive e delle spalle degli affluenti.
- Piantumazione di tratte di “canneto”, di alberature e cespugliatura autoctona (sul lungolago) riparia.
- Creazione di servizi igienici ove necessario.
- Arredo urbano e segnaletica orizzontale e verticale.
- Sul lungo Tresa, rinforzo degli argini e piantumazione di vegetazione riparia costituita da alberi e cespugli autoctoni.
- Studio e realizzazione d'intersezione tra percorso ciclopedonale e SS233 in corrispondenza del ponte doganale, con relativa messa in sicurezza.
-

Lungo Tresa dal ponte doganale a piazza Mercato (I)

- Separazione tra traffico pedonale e ciclistico.
- Allargamento della sezione utile in corrispondenza della casa PRIMAVERA.
- Contatto con i progettisti della ristrutturazione di piazza Mercato, per studio e messa in sicurezza della intersezione con il traffico a scavalcamento della Tresa.

Pista ciclabile della Val Marchirolo-Valganna (I) detto anche “percorso n.3 dell’Argentera”

- Prolungamento del percorso dalla prima galleria fino alle Scuole Elementari e da queste fino alla SP61, attraversando una proprietà privata (previa acquisizione dell’area necessaria).
- Attrezzatura della SP61 per accogliere anche il traffico su ciclo in piena sicurezza, nella tratta tra il camping ed il ponte doganale (raccordo con la Svizzera).
- Ricorsa dell’impianto d’illuminazione nelle gallerie.
- Manutenzione ordinaria lungo l’intero percorso.

Percorso Lavena-Ardena (I)

- Ricorsa del fondo con formazione di scoline in pietra.
- Restauro dei muretti di sostegno e delle piazzole panoramiche.
- Decespugliamento.
- Apposizione di segnaletica direzionale e didattica.
- Opere di arredo urbano(sono escluse le opere di restauro delle fortificazioni).

Centro Sportivo di Ponte Tresa (I)

- Miglioramento dell’accessibilità e strutturazione della rampa di accesso e parcheggi interni da via Boschina.
- Studio per l’utilizzo delle aree ancora libere.
- Studio gestionale per l’integrazione dell’utenza turistica e di quella proveniente dalla Svizzera.

Centro Sportivo di Lavena (I)

- Studio gestionale per l’integrazione dei vari elementi componenti (parco acquatico, bocciodromo, tennis, ...) e per migliorare l’offerta nei confronti dei turisti e degli sportivi agonisti (sport acquatici).

Area feste di Lavena (I)

- Studio per il completamento delle attrezzature ed arredo urbano (piazza soprelevata e copertura, ampliamento edificio cucine).
- Studio gestionale per l’integrazione con gli impianti adiacenti (parco acquatico, bocciodromo, tennis, ...).

TURISMO CONGRESSUALE

Non sono previste opere ma l'utilizzo di sale e strutture esistenti (SVIT e BENNET).

TURISMO COMMERCIALE

L'efficienza dell'offerta commerciale delle due Ponte Tresa, limitatamente all'attività di lavoro transfrontaliero, costituisce il punto nodale della problematica socioeconomica delle 2 comunità. Le opere ed azioni necessarie per la salvaguardia e il miglioramento della situazione, sono le seguenti:

- Azioni di tipo merceologico, ovvero di scelte relative alla tipologia, presentazione e livello di qualità, della merce; queste azioni sono di competenza degli operatori privati.
- Azioni di tipo urbanistico ed infrastrutturale. Queste azioni sono di competenza dell'Ente pubblico e sono necessarie per favorire l'afflusso di clienti. Esse possono essere individuate come segue:
 - Miglioramento della viabilità nel centro urbano per fluidificare il traffico automobilistico e diminuire l'inquinamento.
 - Aumentare la disponibilità dei parcheggi, sia numericamente che agendo sui tempi e modalità di sosta.
 - Indirizzare gli spostamenti verso un uso più intenso del ferro rispetto alla gomma.
 - Studiare un nuovo assetto di piazza Mercato e dei relativi accessi, per fornire un nuovo quadro migliorativo, esteso all'intero ciclo settimanale, alla attività commerciale ambulante e temporanea, alla disponibilità di parcheggio, alla evoluzione del transito tra Italia e Svizzera.
 - Studio della possibilità di ampliare l'area disponibile per il commercio al dettaglio, all'area compresa tra via Ribolzi, via Meneganti, via Provini, via Moalli, via Locatelli ed il lungo Tresa.

Per il settore del turismo commerciale, come per altri settori, il progetto Interreg ritiene opportuno interventi di:

- Visibilità a mezzo di pieghevoli e media.
- Programmazione annuale delle date e dei tipi di manifestazioni o azioni o indirizzi merceologici.
- Coordinamento con altri tipi di turismo.
- Accentuazione dell'attività e approfondimento della qualifica di un organo collettivo di coordinamento e programmazione interno al settore.

La massima parte delle suddette azioni potrà avere carattere transfrontaliero.

Un livello d'intervento innovativo ed ancora tutto da approfondire è costituito dalla possibilità di svolgimento di manifestazioni collettive e se possibile a gestione transfrontaliera, per le quali, oltre alla tematica, deve anche essere reperita una sede adeguata; questo indirizzo è meritevole di approfondimento e può decisamente contribuire ad un salto di qualità decisivo per l'intera attività commerciale di Ponte Tresa Italia e Svizzera.

TURISMO ENOGASTRONOMICO

- Completamento ed attrezzatura dell'area feste di Lavena.
- Qualifica più elevata e valorizzazione dei prodotti locali.
- Istituzione di un marchio di provenienza dei prodotti venduti in loco.
- Studio e lancio di piatti e bevande locali.
- Svolgimento di manifestazioni (giornate e settimane) tematiche.

TURISMO ALBERGHIERO

- Non sono previsti interventi specifici ma si consiglia di ampliare il settore B&B.

2.6.4 Risultati attesi

TURISMO CULTURALE

Non possono essere ragionevolmente fissati dei risultati numerici; tuttavia si confida di raggiungere i seguenti risultati.

Centri Storici:

- Formazione di guide plurilingue,
- Organizzazione di 1 visita guidata giornaliera (5-10 partecipanti).
- Assistenza ai visitatori singoli da parte dello IAT e della Pro loco.
- Stagionalità di 8-10 mesi all'anno.

Museo dei trasporti:

- Inizio gestione 2012.
- Stagionalità di 8-10 mesi all'anno.
- Numero visitatori non prevedibile.

TURISMO AMBIENTALE-RICREATIVO-SPORTIVO

Non sono possibili essere ragionevolmente fissati dei risultati numerici; tuttavia si confida che la programmazione annuale degli interventi, le attrezzature dei percorsi, l'emanazione di un programma annuale e la diffusione di informativa, possa condurre ad un sensibile aumento dei visitatori.

TURISMO CONGRESSUALE

Ci si attende che la COMMISSIONE GESTIONALE con la collaborazione degli operatori privati e dei proprietari delle strutture esistenti emanino un primo programma sperimentale di attività congressuali di modesto livello, utilizzando le strutture esistenti, ed in concomitanza con altri eventi programmati.

TURISMO COMMERCIALE

Elaborazione di strategie da parte della Commissione Gestionale, per una evoluzione del commercio verso obiettivi condivisi ed integrati.

TURISMO ENOGASTRONOMICO

Più che all'aumento numerico dei clienti ed acquirenti, elemento questo di forte variabilità, il progetto indirizza verso la migliore specializzazione e qualifica dei prodotti. La tendenza è dunque di dare precedenza al consolidamento di indirizzi comuni e delle caratteristiche intrinseche del servizio offerto con la fiducia che tale politica sarà non solo appagante per la stabilizzazione delle clientele, ma anche automaticamente garante per il suo ampliamento quantitativo.

TURISMO ALBERGHIERO

Non possono essere formulati obiettivi numerici, al di là di un ragionevole aumento dei pernottamenti e degli utenti del camping, in relazione dell'emanazione di un solido programma annuale di manifestazioni, a cura della COMMISSIONE GESTIONALE.

Cartografia

Tavola n.6

2.7 Valorizzazione energetica del Fiume Tresa

2.7.1 Scenario di riferimento

Come indicato, il fiume Tresa può essere utilizzato come fonte di produzione di energia idroelettrica. La presenza di un impianto denominato Rocchetta, per la regolazione del deflusso del lago Ceresio, può servire da base di partenza per sviluppare un progetto che tenga conto degli aspetti paesaggistici e ambientali.

2.7.2 Obiettivi

Utilizzare un maniera sostenibile il potenziale energetico dell'emissario del lago Ceresio.

2.7.3 Studi ed opere necessarie

Elaborazione di uno studio per l'integrazione nel sistema di regolazione del fiume (Rocchetta) di una centrale di produzione idroelettrica con turbine a bassa pressione o altre nuove tecnologie.

Procedere a un'analisi di fattibilità del progetto basata sui seguenti aspetti:

- a) deflusso quantitativo d'acqua durante tutto l'anno
- b) punti da considerare sul piano ambientale
- c) aspetti paesaggistici
- d) aspetti giuridici e istituzionali (diritti d'acqua, accordi internazionali, ...)
- e) tipi di tecnologie disponibili

Sulla base della fattibilità sul piano tecnico e ambientale va eseguito un approfondimento degli aspetti economici (fattibilità finanziaria).

Elaborare un progetto di massima che tenga conto dei punti elencati in precedenza inclusi gli aspetti economici e finanziari

2.7.4 Risultati attesi

Questa prima fase di studio dovrebbe permettere di dimostrare la fattibilità o meno di valorizzare energeticamente il fiume Tresa e, in caso affermativo, di ottenere un progetto di massima sulla base del quale avviare le procedure per giungere alla realizzazione concreta dell'infrastruttura. Il Municipio di Ponte Tresa (CH) ha già attivato un gruppo di lavoro che ha iniziato a operare nel senso indicato sopra.

2.8 Integrazione tra i progetti 3.1 (Assetto viario e ferroviario) e 3.2 (Piazza mercato)

L'integrazione tra i due progetti è perseguita a mezzo di una analisi delle rispettive componenti progettuali e si conclude con la presentazione di "proposte" ai fini dei passi successivi. E' da notare che l'analisi non si è limitata agli aspetti territoriali facenti riferimento alla Azione 3, ma ha tenuto conto, sia pure in via di massima, anche degli aspetti socioeconomici, trattati più estesamente dall'Azione 4.

2.8.1 Progetto 3.1: proposte per la viabilità su gomma

SITUAZIONE DI FATTO

Transito giornaliero di circa 13'000 autoveicoli al giorno sull'attuale ponte doganale.

La tipologia di utenza può essere così caratterizzata:

1. Traffico pendolare transfrontaliero: 49%
2. Traffico utenti dei commerci: 32%
3. Traffico locale di servizio: 15%
4. Traffico di transito: 4%

ne risultano continui intasamenti ed elevato inquinamento.

CONCETTI PROPOSITIVI AI FINI DELL'INTEGRAZIONE:

- Indirizzare i frontalieri verso l'uso del ferro (FLP) migliorando anche frequenza e composizione dei convogli,
- Incentivare l'afflusso dei visitatori (clienti del commercio e dei ristoranti, turisti ed escursionisti) ovvero della categoria più interessante ai fini dell'economia locale,
- Ampliare e razionalizzare il sistema dei parcheggi,
- Migliorare la rete viabilistica; a questo fine sono state studiate 4 varianti delle quali 2, qui a seguito descritte, hanno ottenuto dei punteggi favorevoli:
 - Variante S3 – Istituzione di grande rotatoria utilizzando la viabilità esistente, dimezzando il volume di traffico nel centro di Ponte Tresa (I) e realizzando il P+R in piazza Mercato ed un ponte carraio nei pressi della diga,
 - Variante S4 – trasferimento di tutto il traffico dal centro di Ponte Tresa (I) verso piazza Mercato dotandola di adeguati parcheggi sotterranei nelle sue immediate adiacenze.

PROBLEMI ANCORA APERTI:

- Situazione idrogeologica
- Fonti di finanziamento
- Accessibilità alla piazza Mercato e raccordi con la viabilità esistente

2.8.2 Progetto 3.1: proposte per le aree a parcheggio

SITUAZIONE DI FATTO

Numero dei posti auto:

- Numericamente insufficiente e territorialmente male distribuito il sabato,
- Appena sufficiente ma male distribuito nei giorni della settimana escluso il sabato.

CONCETTI PROPOSITIVI AI FINI DELL'INTEGRAZIONE:

E' possibile reperire nuovi posti auto con l'individuazione di aree dove realizzare dei parcheggi interrati. L'aumento dei posti auto soddisfa le esigenze del sabato, ma offre per i restanti 6 giorni, un numero di posti auto probabilmente superiore alle esigenze odierne. Come conseguenza si pone l'obiettivo di aumentare l'afflusso di visitatori produttivi nei restanti 6 giorni della settimana e di incrementare il numero di frontalieri che utilizzano la FLP (P&R).

PROBLEMI ANCORA APERTI:

- Disponibilità delle aree,
- Situazione idrogeologica,
- Fonti di finanziamento,
- Effettivo utilizzo dei nuovi posti auto (ovvero ammortamento dell'investimento).

2.8.3 Progetto 3.2: proposte per piazza Mercato

SITUAZIONE DI FATTO

Rilevato che sia la situazione viabilistica e dei parcheggi sia le attività commerciali (fisse ed ambulanti) sono strettamente coordinate e interdipendenti tra di loro, la problematica di piazza Mercato è stata trattata considerando contemporaneamente gli aspetti viabilistico-distributivo e quelli pertinenti al commercio.

Un secondo aspetto di rilevanza è dato dalla necessità imperativa di non limitare l'analisi alla sola piazza Mercato, ma di allargarla a tutti gli spazi pubblici utilizzabili per le attività commerciali e civiche.

CONCETTI PROPOSITIVI AI FINI DELL'INTEGRAZIONE:

Sono state elaborate 4 varianti delle quali 2, qui a seguito descritte, hanno ottenuto dei punteggi favorevoli

- Variante PM3 – proposta che non limita il mercato all'aperto alla sola piazza Mercato, ma che lo estende ad altri spazi pubblici, coinvolgendo così l'intero centro di Ponte Tresa (I) e quindi dando la possibilità di ampliarlo anche ad operatori locali (italiani e svizzeri) a settori particolarmente specializzati (antiquariato, modernariato, libri e riviste, floricoltura e sementi, spezie, ecc.).
- Variante PM4 – proposta che non limita il mercato all'aperto alla sola piazza Mercato, ma che lo estende ad altri spazi pubblici, coinvolgendo così l'intero centro di Ponte Tresa (I) e quindi dando la possibilità di ampliarlo anche ad operatori locali (italiani e svizzeri) o specializzati. Essa prevede anche un parziale utilizzo delle aree destinate ad attività ed attrezzature sportive pur senza ostacolarne lo svolgimento.

PROBLEMI ANCORA APERTI:

- Disponibilità delle aree,
- Situazione idrogeologica,
- Analisi dal punto di vista del commercio,
- Fonti di finanziamento,
- Effettivo utilizzo dei nuovi posti auto (ovvero ammortamento dell'investimento).

2.8.4 Analisi congiunta (o integrata) dei progetti 3.1 e 3.2

Gli indirizzi (o proposte) presentati dai progetti 3.1 e 3.2 sono stati sottoposti ad una “analisi multicriteria”, costituita dalla valutazione di parametri a loro volta scomposti in voci maggiormente dettagliate e sottoposti ad una ponderazione (o coefficiente) a seconda della loro rilevanza.

Le valutazioni attribuite ai vari parametri ed espresse da un punteggio, vanno a formare le soluzioni definendone altresì la rispondenza alle esigenze ambientali, tecniche, economiche e gestionali. La sommatoria dei punteggi ottenuti evidenzia quindi (sia pure con i margini derivanti dalla soggettività delle risposte) la validità della soluzione.

Al termine del processo sono state scelte due soluzioni rappresentative di ciascun progetto, incrociandole tra di loro, ricavandone risultati numerici abbastanza significativi ai fini di una valutazione delle soluzioni e degli indirizzi proposti.

S'intende chiarire i seguenti punti:

1. è sempre possibile procedere ad altri incroci, chiamando in causa tutte le soluzioni proposte,
2. questo studio ha l'obiettivo, sulla base delle esigenze accertate e delle risposte fornite dalle varie soluzioni, di fornire "indirizzi" progettuali verificati e giustificati, vista la complessità della materia, per costituire la base della futura progettazione di massima delle infrastrutture e strutture necessarie per dare vita al nuovo assetto transfrontaliero ed integrato, dei centri urbani di ponte Tresa (I) e Ponte Tresa (CH).

Incrociando le 4 varianti viarie (S) con le 4 varianti di Piazza Mercato (PM) si hanno 16 scenari possibili che possono essere visualizzati tramite la seguente matrice di valutazione:

	PM1	PM2	PM3	PM4
S1	puntiS1+ puntiPM1	puntiS2 + puntiPM1	puntiS3 + puntiPM1	puntiS4 + puntiPM1
S2	puntiS1 + puntiPM2	puntiS2 + puntiPM2	puntiS3 + puntiPM2	puntiS4 + puntiPM2
S3	puntiS1 + puntiPM3	puntiS2 + puntiPM3	puntiS3 + puntiPM3	puntiS4 + puntiPM3
S4	puntiS1 + puntiPM4	puntiS2 + puntiPM4	puntiS3 + puntiPM4	puntiS4 + puntiPM4

Per evitare un lavoro dispersivo e ripetitivo nell'analisi di tutti i 16 scenari è stata fatta la scelta di approfondire i seguenti 4 scenari (evidenziati in rosso e con riportato il punteggio ottenuto) che possono essere ritenuti maggiormente rappresentativi delle esigenze individuate:

	PM1	PM2	PM3	PM4
S1	469	563	701	725
S2	506	600	738	762
S3	538	632	770	794
S4	572	666	804	828

La procedura adottata presenta in conclusione una serie limitata e documentata, di indirizzi e combinazioni su cui basare i passi successivi. Questa documentazione servirà come utile base di partenza per definire la soluzione progettuale integrata interscambio e viabilità più adeguata da portare avanti sia sul piano tecnico sia sul fronte della ricerca del consenso a livello locale.

3.0 AZIONE 4: Integrazione socioeconomica transfrontaliera

3.1 Introduzione

L'obiettivo dell'azione, chiaramente definito dal suo titolo, ed articolato in 3 settori (commerciale, artigianale/servizi, congressuale/turistico/sportivo) è stato perseguito coinvolgendo ampiamente l'intera popolazione a mezzo di:

- una commissione gestionale transfrontaliera,
- un sondaggio presso la popolazione e gli attori economici.

I risultati di questo coinvolgimento, sono stati utilizzati non solo per gettare le basi per la integrazione socioeconomica prevista dall'azione 4, ma anche come elementi di verifica ed orientamento dei nuovi indirizzi di gestione territoriale e di possibili soluzioni per la conseguente evoluzione della viabilità e mobilità prevista dall'azione 3.

3.2 La Commissione di gestione transfrontaliera

3.2.1 Composizione della Commissione

La Commissione è stata costituita su decisione degli Esecutivi dei due Comuni. Essa opera in conformità ad un regolamento e si compone di 8 membri di cui un membro per parte che rappresenta il settore dei Commerci, un membro per parte che rappresentano le attività Turistiche e Sportive-Ricreative, un membro per parte che rappresentano il settore della cultura e un membro per parte che fanno parte dei rispettivi Esecutivi con funzione di coordinamento (Copresidenti).

La Commissione collabora con il gruppo tecnico che accompagna l'OTF.

Componente	Ente	Settore
Stefano Baggio	Ponte Tresa (CH)	Presidente Municipale
Francesco Esposito	Lavena Ponte Tresa (I)	Presidente Assessore
Andreas Iseli	Ponte Tresa (CH)	Turismo
Luca Vanzolini	Lavena Ponte Tresa (I)	Turismo
Nico Righetti	Ponte Tresa (CH)	Cultura
Patrizia Rigamonti	Lavena Ponte Tresa (I)	Cultura
Pierluigi Verzeroli	Ponte Tresa (CH)	Commercio
Stefano Meloro	Lavena Ponte Tresa (I)	Commercio
Daniele Ryser	Ponte Tresa (CH)	OTF Tecnico
Alberto Marchi	Lavena Ponte Tresa (I)	OTF Tecnico

3.2.2 Obiettivi ed attività della Commissione di gestione transfrontaliera

La Commissione Gestionale, con il consenso dell'OTF, si è data i seguenti obiettivi:

- ▶ Integrazione delle azioni tra Italia e Svizzera
- ▶ Valorizzazione delle potenzialità socioeconomiche dei due territori comunali
- ▶ Sviluppo di un'offerta attrattiva e integrata nei seguenti settori:
 - Commercio ed enogastronomia,
 - Turismo ambientale, sportivo-ricreativo, congressuale,
 - Cultura.

Nell'ambito dell'attività della Commissione è stato organizzato un Work Shop il 28 gennaio 2013 (vedi allegato n.8) che ha individuato le seguenti iniziative e progetti che possono contribuire allo sviluppo dei due Comuni e delle aree circostanti.

Dalla lunga e intensa discussione sono scaturite le seguenti proposte:

1. Continuazione delle manifestazioni annuali e in particolare
 - Sagra italo svizzera
 - Girolaghiamo
2. Promozione di nuovi eventi come:
 - Notte bianca e Notte del racconto
 - Poesie in musica
 - Giornata del lago pulito
3. Nuove iniziative di promozione economica turistico-commerciale
 - Domeniche di Ponte
 - Carta sconto dei due Comuni
 - Sito web “ponte che unisce”
 - Segnaletica e cartellonistica per percorsi e singoli elementi
 - Bed&Breakfast coordinamento dell'offerta
 - Marketing negli aeroporti
 - Traghetto Lavena-Torazza
4. Progetti di carattere culturale ed organizzativo
 - Unificazione degli archivi storici
 - Scambio libri
 - Restauro partecipato di beni culturali.

Alcune di queste manifestazioni e iniziative sono state promosse attivamente dalla Commissione e dai Comuni nell'ambito del presente progetto INTERREG

Si tratta in particolare di:

- Sagra italo svizzera (20° anniversario)
- Girolaghiamo
- Avvio dello studio per un traghetto turistico sullo Stretto di Lavena
- Avvio del progetto di Archivio storico di Ponte Tresa, ASPT con la formazione inoltre dell'inventario dei beni culturali e storici e l'inserimento delle modalità di protezione nel Piano di Governo del Territorio di Lavena Ponte Tresa, recentemente approvato.

Alcune di queste iniziative sono presentate in un DVD elaborato dalla Commissione.

La Commissione Gestionale si è riunita più volte, anche se informalmente, a partire dal 01.01.2014 le riunioni dovrebbero essere formali ed i verbali trasmessi p.c. ai due Comuni. L'OTF riconosce l'elevata importanza delle tematiche trattate dalla Commissione Gestionale sulla quale grava una quota molto importante del complesso lavoro d'integrazione socioeconomica transfrontaliera.

L'OTF indica pertanto, quale obiettivo primario per l'avvenire, un più ampio e programmato coinvolgimento della CG stessa nel processo di integrazione ed una intensificazione delle relazioni tra i due organismi.

3.3 Sondaggio presso la popolazione e gli attori economici

3.3.1 Introduzione

L'OTF ha dato mandato al Signor Fabio Lamera per l'esecuzione di un sondaggio presso la popolazione e gli attori economici dell'area transfrontaliera di Ponte Tresa. I risultati di questo lavoro sono molto interessanti e rappresentano una base utile ed essenziale per capire non solo le problematiche del settore, ma anche per aiutare a individuare i futuri orientamenti dello sviluppo territoriale.

La metodologia e i risultati dello studio e del sondaggio sono presentati nei dettagli nell'allegato: "Analisi socioeconomica, Rapporto finale". Nel presente documento ne riassumiamo i punti principali.

3.3.2 Evoluzione e situazione socioeconomica dei due Comuni

Analisi demografica generale

L'evoluzione della popolazione di Lavena Ponte Tresa è strettamente correlata al frontalierato mentre quella di Ponte Tresa (CH) rispecchia l'andamento demografico del Canton Ticino. In entrambe i Comuni vi è stato un forte aumento della popolazione dagli anni 50' agli anni 90' del 900' mentre dal 2000 l'effettivo rimane più o meno costante. Questa evoluzione oltre ad avere una relazione con lo sviluppo economico, soprattutto a partire dall'inizio del millennio è condizionata dalla saturazione degli spazi residenziali. Tutto il territorio disponibile per l'edificazione è stato praticamente utilizzato.

Classi di età e indici demografici

La struttura della popolazione ha una forte componente di persone in età attiva in entrambe i Comuni ma non sfugge alla tendenza all'invecchiamento tipica di tutti i paesi europei soprattutto per quel che riguarda il Comune svizzero.

Le nascite con le classi d'età giovani (15-19 anni) non riescono a compensare l'uscita dall'attività lavorativa (60-64 anni). Questa situazione che è particolarmente acuta a Ponte Tresa (CH) viene in parte compensata da un elevato turn over della popolazione.

A medio e lungo termine l'invecchiamento della popolazione avrà un peso sempre più importante sul servizio pubblico e sull'economia dei due Comuni.

Struttura economica

Il settore terziario predomina nettamente su tutti gli altri ed è concentrato essenzialmente sui commerci e sul settore turistico e in particolare sulla ristorazione.

COMMERCIO

Le attività predominanti a Lavena Ponte Tresa sono il commercio e i servizi mentre a Ponte Tresa (CH) sono i servizi collegati in parte alla posizione di frontiera e in parte al ruolo di centro di prestazioni per i Comuni della parte collinare del Malcantone.

	aziende			addetti		
	PT (CH)	LPT (I)	Totale	PT (CH)	LPT (I)	Totale
primario	0	1	1	0	1	1
secondario	3	48	51	26	112	138
terziario	51	318	369	189	810	999
<i>commerci</i>	15	124	139	39	351	390
<i>turismo</i>	7	50	57	49	179	228
<i>servizi</i>	29	144	173	101	280	381

Il reddito principale di Lavena Ponte Tresa si compone dai proventi del commercio e dai salari dei frontalieri.

Per Lavena Ponte Tresa l'offerta commerciale dove predomina il commercio al minuto è chiaramente orientata alla clientela proveniente soprattutto dalla Svizzera. I commerci sono concentrati sul territorio vicino al valico doganale. Il settore turistico (ristorazione) è un'attività indotta dal commercio.

Il **commercio al minuto** offre prodotti del settore dell'abbigliamento e del settore alimentare. Non vi è un'offerta di prodotti particolarmente profilati il che induce a riflettere sulla opportunità di agire in direzione di offerte maggiormente specializzate ed innovative,

Il **mercato del sabato** con 170 punti di vendita è pure orientato sull'abbigliamento, gli alimentari e gli articoli casalinghi. Assenti libri, antiquariato e artigianato e floricoltura/sementi/vivaistica. La qualità tende a diminuire nel settore dell'abbigliamento, mantiene un certo livello qualitativo il settore alimentare. L'attrattiva del mercato è forte e non sottrae clientela al commercio fisso. Anche in questo caso non va trascurata la possibilità di istituire una sezione riservata ad espositori svizzeri.

La **media e grande distribuzione** si compone di 11 negozi di media superficie e 1 negozio di grande distribuzione. La loro offerta non penalizza quella delle piccola distribuzione ma

contribuisce ad aumentare il richiamo globale, indirizzando il commercio al minuto verso una più accentuata specializzazione e qualifica.

Sono state organizzate diverse **manifestazioni e rassegne** (vedi punto 4.2.2.) il cui indotto economico sulle attività commerciali e turistiche è limitato e puntuale.

- *L'intero settore commerciale è basato (come si è visto) principalmente sul commercio al minuto e costituisce ad oggi, insieme al fenomeno del frontalierato, la principale materializzazione della VOCAZIONE STORICA E GEOGRAFICA DI QUALE PUNTO D'INCONTRO TRA DUE PAESI*
- *Il settore è fortemente condizionato da fattori esterni non tutti controllabili localmente, quali ad esempio:*
 - *Fluttuazioni cicliche del cambio Franco svizzero / euro,*
 - *Cicli e giornate di festività e di ferie (nettamente differenziati tra i due Paesi),*
 - *Mezzi e facilità delle vie e modalità di accesso,*
 - *Disponibilità di parcheggi.*

La massima parte dei visitatori e clienti arriva infatti con automezzo privato e solo una modesta frazione usa il ferro, battello o bicicletta. E' interessante a questo proposito riferirsi agli attuali sforzi per incentivare l'utilizzo della FLP. È assolutamente chiaro che la possibilità di fermarsi per procedere agli acquisti, è direttamente legata alla disponibilità di parcheggi ed alla loro distanza dai punti di vendita (difficoltà di portare a mano pesi a volte non indifferenti); questo problema non si pone per la media e grande distribuzione che sono attrezzate come visto in precedenza, con parcheggi sufficienti per la rispettiva clientela.

Un altro fattore negativo agli effetti dell'afflusso della clientela ai negozi privati, è costituito dai frequenti intasamenti e dalle code che spesso si formano nel centro di Ponte Tresa e che scoraggiano la sosta e quindi gli acquisti.

È da rilevare che la immediata adiacenza con l'omonimo Comune di Ponte Tresa (CH), pone un ovvio problema di complementarietà di utenza e quindi di obiettivi (gli italiani sono interessati a prodotti svizzeri e viceversa) non risolvibile con l'accentuazione della concorrenza, ma da affrontare con la collaborazione. L'opportunità, anzi la necessità, di puntare sul fattore "complementarietà" pare oramai acquisita, tenuto conto di alcune azioni già in corso di sviluppo, e costituisce la sfida principale per il futuro.

Sul lato svizzero i commerci sono orientati su articoli specializzati che non si trovano sul lato italiano (farmacie, boutique, orologi, ...). Sul piano del reddito l'incidenza è almeno 10 volte inferiore a quella di Lavena Ponte Tresa. Questi commerci usufruiscono sicuramente di un effetto indotto dal mercato del sabato e dai negozi del lato italiano. Si tratta comunque di una ripercussione di carattere casuale e passiva e non del risultato di una strategia strutturata congiunta.

TURISMO O ESCURSIONISMO

La ristorazione è ben strutturata mentre il settore alberghiero è considerato il grande assente, l'apporto del camping può considerarsi numericamente significativo.

La media di pernottamento nelle strutture alberghiere per cliente si aggira al massimo a 2 notti. L'occupazione e l'indotto del campeggio raggiunge migliori risultati con una

permanenza di 5 giorni. E' emerso un certo interesse nei confronti degli utenti delle passeggiate e percorsi ciclopedonali ritenuti anche potenziali utenti della ristorazione e del commercio al minuto.

Sul lato svizzero l'offerta alberghiera è limitata a due strutture. Anche se ultimamente sembra delinearsi una leggera ripresa dei soggiorni, la situazione permane difficile. La ristorazione ha pure subito un ridimensionamento ed è limitata a poche unità concentrate nel centro storico.

SERVIZI

La posizione di confine ha promosso anche lo sviluppo di attività di servizio quali banche, assicurazioni, agenzie doganali e turistiche, spedizionieri, ecc. ... Queste attività hanno visto una crescita particolare sul lato svizzero in particolare nel settore bancario, assicurativo e di spedizione. Queste tuttavia attività dopo aver raggiunto la massima espansione alla fine del 900' stanno subendo una contrazione importante dovuta alla crisi della piazza finanziaria di Lugano.

Ricchezza, benessere, qualità della vita

Gli indicatori di ricchezza sul lato italiano sembrano avere una migliore tenuta rispetto al resto della nazione. Ciò è sicuramente da ascrivere al frontalierato ma anche ai commerci. Sul lato svizzero la situazione è stabile e l'indicatore fiscale e immobiliare situa Ponte Tresa nella fascia medio superiore.

Il traffico rappresenta il problema principale e influisce negativamente sul benessere e sulla qualità della vita. Nel 2010 e 2011 sono state promosse delle azioni atte a sensibilizzare i frontalieri ed i pendolari a utilizzare il trasporto pubblico e il car-pooling. L'azione P&R Piazza Mercato-FLP ha dato dei risultati tangibili sia influendo sul traffico di punta, sia sulla stabilizzazione-diminuzione delle immissioni di sostanze inquinanti.

Le relazioni transfrontaliere, che non sono mai venute meno sul piano privato e societario e che hanno avuto momenti alterni a livello delle istituzioni comunali, hanno subito un mutamento importante nel senso di una maggiore consapevolezza e presa di coscienza delle interazioni tra le due realtà nazionali. La reazione della popolazione e delle autorità è generalmente positiva ma non mancano prese di posizione basate sulla diffidenza e di chiusura la cui causa è dovuta spesso a una mancanza di informazione.

Il frontalierato

Lo studio di Fabio Lamera descrive in modo esaustivo l'importanza e l'impatto dei frontalieri nell'area di Ponte Tresa.

“Con il termine “frontalierato” si definisce il fenomeno dei lavoratori residenti ed abitanti in Italia e prestanti la loro opera in Svizzera e che quindi varcano il confine al mattino per recarsi al lavoro ed alla sera per rientrare a casa. Essi percepiscono il salario, operano, fruiscono della previdenza e sono tassati secondo la legge svizzera.

In base ad un accordo internazionale, la Confederazione Elvetica trasferisce in Italia a favore dei Comuni di residenza, il 38% (percentuale recentemente rimessa in discussione da parte svizzera) delle imposte e tasse pagate dai lavoratori frontalieri. Tale trasferimento o ristorno costituisce una importante per non dire vitale, fonte d’introito per i Comuni beneficiari. Il fenomeno del frontalierato ha avuto inizio in maniera massiccia nel secondo dopoguerra ed oggi il numero di frontalieri tra Lombardia e Ticino, si aggira o addirittura supera le 50'000 unità.

A fronte di una popolazione di circa 5496 (nel 2010) i frontalieri sono circa 1180 (dato del 2007). Per aiutare a comprendere numericamente l’importanza del fenomeno e la sua impressionante influenza sulla evoluzione e sulla vita sociale di Lavena Ponte Tresa, è sufficiente pensare che il numero dei residenti è passato dai 1301 nel 1951 ai 5043 nel 1981 (+300% circa) con un aumento dovuto quasi esclusivamente al movimento di immigrazione interna causato dal frontalierato.

Dal punto di vista sociologico, l’immigrazione ha portato allo stravolgimento totale del corpo sociale a Lavena Ponte Tresa (meno nella località di Lavena), nonché all’occupazione “a tappeto” del territorio comunale (non montagnoso né boschivo) da parte dell’edilizia residenziale destinata ai nuovi residenti. La manodopera di recente immigrazione ha ricevuto altresì un notevole impulso (specialmente nella seconda generazione) in direzione di una più elevata qualifica professionale.

A carico dei frontalieri sussiste peraltro un delicato e flessibile margine di garanzia circa la sicurezza del posto di lavoro, data la continua e reale possibilità di immediati licenziamenti, sia per ragioni personali sia congiunturali.

Dal punto di vista economico, il frontalierato ha prodotto un miglioramento diffuso del benessere, dato il più elevato livello dei salari svizzeri rispetto a quelli italiani. Il confronto tra la popolazione occupata e i frontalieri indica come la percentuale tra gli occupati in Italia e gli occupati in Svizzera penda sempre a favore di quest’ultima che quindi risulta essere la più grande opportunità di lavoro per gli abitanti di . In quest’ottica il nuovo strumento urbanistico dovrà nei limiti delle sue competenze, dedicare un’attenzione particolare alle problematiche relative al fenomeno del frontalierato e alle sue conseguenze sul territorio comunale e sulla socioeconomia locale.

Un ulteriore riflesso del frontalierato, è costituito dal peggioramento della situazione della mobilità, dovuto all’onda bigiornaliera degli spostamenti che produce gravi intasamenti ciclici della viabilità nelle fasce di confine, con punte particolari sulla Cantonale Ponte Tresa-Agno- Lugano e sulla SS233 che collega Ponte Tresa con Varese (specialmente all’interno di Ponte Tresa ove agli intasamenti si accompagnano ostacoli all’attività commerciale ed un forte inquinamento dell’ambiente abitato). ”

Il carico stradale originato dai movimenti pendolari transfrontalieri incide fortemente sul traffico feriale di attraversamento dei rispettivi territori dei due Comuni e sulle strade del Basso e Medio Malcantone (vedi capitoli riguardanti la mobilità e la viabilità).

4.3.3. Sondaggio

Le modalità del sondaggio (vedi rapporto Fabio Lamera) possono essere così riassunte:

- a) interviste a una ventina di persone (focus group);

- b1) e b2) questionario indirizzato ai residenti, ai clienti dei commerci e ristoranti, ai commercianti;
- c1) e c2) questionario distribuito ai frontalieri di passaggio alla dogana.

I risultati e le interpretazioni delle risposte raccolte nelle interviste forniscono spunti interessanti per capire la percezione delle autorità e della popolazione, nei confronti dei problemi in esame.

a) Risultati delle interviste al focus group

La percezione che il commercio e l'economia di frontiera unitamente al frontalierato siano gli elementi trainanti dello sviluppo locale è molto forte da parte degli attori politici locali, degli operatori sociali ed urbanistici e trascende la loro importanza strettamente economica assumendo una valenza sociale.

Sia ha la percezione che si sia giunti ad un punto di "maturità" dello sviluppo commerciale e socioeconomico e si sente la necessità di fare "qualcos'altro" e che si cerchino nuovi indirizzi.

Sul lato svizzero è particolarmente sentita la problematica della crisi dei commerci e dei servizi.

Nessuno nega l'importanza del Mercato del sabato quale motore di sviluppo, ma quasi tutti ritengono che un approfondimento sia necessario per capire meglio i suoi effetti (positivi e negativi) la sua possibile evoluzione e le sue reali potenzialità.

Il "focus group" ritiene che il turismo-escursionismo sia il "grande assente" e che in particolare la ristorazione sia oggi sottovalutata, con la conseguenza della sottovalutazione dell'intero comparto.

Alla valutazione negativa della situazione attuale, si contrappone una forte convinzione che il turismo sia un settore da promuovere nel prossimo futuro, visto come elemento innovativo nell'ambito di un mix di offerta turistica.

Sul piano operativo si ritiene necessario costituire un organizzazione che si occupi del marketing territoriale coordinando l'offerta degli attori locali.

Si esprime una chiara preoccupazione sul degrado della qualità della vita e sulla dipendenza da fattori esogeni come la clientela svizzera che condiziona il costo della vita dei residenti di Lavena Ponte Tresa.

Tra le criticità il problema del traffico ed in particolare quella del sabato ha una posizione tale da mettere in secondo piano ogni altro punto problematico.

Essa si manifesta in una viabilità non idonea a sopportare il carico da cui essa è gravata e in una mancanza cronica di parcheggi.

Dalle interviste del focus group è emersa la percezione che i commercianti siano propensi a ritenere che il traffico sia un elemento che faciliti l'afflusso di una vasta clientela. Questa percezione viene dalle esperienze vissute nei decenni scorsi. È stata pertanto espressa la necessità di approfondire questo aspetto e verificarne la reale dimensione.

La possibilità di trovare delle soluzioni al problema del traffico basate sui piccoli passi non sembra godere di ampia adesione. Tutti ritengono che sia necessario un intervento incisivo (“Grande soluzione”) sulla viabilità.

Su che cosa divide ancora i due lati della frontiera, il focus group non rileva molti punti in questo senso.

“Non c'è questa grande differenza, se non che la mentalità italiana e svizzera è un po' diversa. Poi l'italiano che entra in Svizzera si adegua, nel senso civico e nel rispetto delle regole, cose che a casa propria non ha. Nonostante ciò che si potrebbe pensare e a volte si dice, gli svizzeri hanno rispetto per i frontalieri (parlo per esperienza personale) Ce l'hanno di più con gli artigiani italiani che vanno di là lavorare con prezzi diversi dai loro e destabilizzano il mercato. Il frontaliero è maltrattato dall'Italia, non dalla Svizzera! Alla frontiera passano quotidianamente 4-5.000 macchine che attraversano Lavena Ponte Tresa. Ma più che dividere questa è un'altra questione che unisce: l'obiettivo comune è eliminare il traffico di attraversamento, La soluzione del Madonnone riguardava anche lo spostamento del traffico doganale pesante Ma oggi il problema non è più quello perché lo sdoganamento delle merci avviene all'origine. Oggi anche molti timori (aumento del traffico pesante) e necessità (di risolvere gli incolonamenti del traffico pesante alla dogana) sono mutati. Il problema, rimane invece quello dell'attraversamento di Lavena Ponte Tresa, che è una cosa che non si può affrontare solo a livello comunale ma andrebbe necessariamente visto in un'ottica regionale. Per quanto riguarda il trenino la soluzione messa in atto (Park & Ride) è valida, soprattutto se abbinata a promozioni, ma con un limite: che le attività artigianali sono a Bioggio, Manno, ecc. Se gli svizzeri facessero una variante al percorso ferroviario fino a Lamone potrebbero risolvere grandemente questo problema.”

Il tema viabilistico riaffiora in modo evidente anche sulla domanda su cosa divida i due paesi: a questo proposito tutti denunciano la difficoltà di coinvolgere i livelli istituzionali superiori dal lato italiano.

Gli eventi e le manifestazioni trovano il consenso generale ma non vengono considerati come elementi decisivi per la soluzione dei “veri problemi”. Possono in ogni caso contribuire allo sviluppo delle attività locali a condizione che vengano inserite in un cesto strategico coordinato.

Il progetto di passerella ciclopedonale ha trovato un consenso generale. Delle 5 varianti sottoposte agli intervistati, quelle che hanno avuto un consenso maggiore sono la 3 (tracciato diagonale per congiungere gli assi principali dei due Centri storici) e la 5 (piazza sul fiume Tresa).



Sulla variante 5 però si sono delineate due opinioni diverse: quella che la piazza sulla Tresa costituisca un elemento con forte valenza integrativa tra Italia e Svizzera e quella preoccupata dal timore che un'estensione del mercato su questa piazza blocchi e canalizzi la potenziale clientela solo sul mercato stesso bypassando l'area del Centro storico di Ponte Tresa Italia.

b.1) Risultati dei questionari compilati da residenti e commercianti

	Italiani	Svizzeri	Commercianti
Importanza del paesaggio e natura	Positiva	Molto positiva	Molto positiva
Importanza del centro storico	Non determinante	Molto positiva	Non determinante
Eventi e manifestazioni	Opinioni contrastanti	Abbastanza positivi	Opinioni contrastanti
Lago come risorsa	Positivo	Positivo	Positivo
Lago come attrattiva turistica	Positivo	Positivo	Positivo
Mezzi di trasporto pubblico	Negativo	Negativo	Negativo
Sicurezza	Critici	Critici	Critici
Servizi al cittadino	Negativo	Positivo	Negativo
Qualità dei negozi	Positiva	Abbastanza positivi	Leggermente critici
Qualità dei Ristoranti	Leggermente critici	Molto positiva	Leggermente critici
Orari dei negozi	Molto positivi	Molto positivi	Positivi
Mercato del sabato favorisce tutti	Positivi ma critici	Molto positivi	Positivi ma critici
Mercato soprattutto per i turisti	Parità di opinioni	Non concorda	Non concorda
Buona qualità del mercato	Non concorda	Abbastanza positivi	Non concorda
A Ponte Tresa trovo tutti il necessario	Non concorda	Non concorda	Concorda
Prezzi elevati a Ponte Tresa	Concorda	Parzialmente concordi	Non concorda
I commercianti sono professionali	Parzialmente concordi	Parzialmente concordi	Critici
Per il turismo più investimenti pubblico	Concorda	Concorda	Concorda
Maggiore iniziativa privata	Concorda	Concorda	Concorda
È tardi per uno sviluppo turistico	Non concorda	Non concorda	Non concorda
Traffico nei giorni feriali	Leggermente negativi	Molto negativi	Indifferenti a negativi
Traffico del sabato	Molto negativi	Negativi	Molto negativi
Parcheggi sufficienti	Negativo	Negativo	Molto negativo
Traffico: problema principale di Ponte	Concorda	Concorda	Concorda
Il traffico porta lavoro e ricchezza	Tendenzialmente concordi	Tendenzialmente non concordi	Non concordi
Il traffico dissuade dal venire a Ponte	Concorda	Concorda	Concorda
Necessari più parcheggi	Concorda	Concorda	Concorda
Più zone pedonali	Leggermente concordi	Molto concordi	Tendenzialmente negativi
Viabilità di attraversamento alternativa	Molto concordi	Molto concordi	Molto concordi

b.2) Interpretazione dei risultati del questionario compilato da residenti e commercianti:

Ambiente paesaggio e qualità di vita

- Il lago e il paesaggio sono ritenuti punti forti da tutte le categorie.
- I Centri storici non vengono considerati come elemento di grande valore da parte dei residenti italiani e dei commercianti.
- Gli eventi non sono considerati un importante elemento motore dell'economia ma vengono apprezzati.
- Il lago è considerato un potenziale per lo sviluppo turistico.
- Il mezzo di trasporto pubblico non viene considerato un supporto valido.
- Sulla sicurezza si resta critici, non emerge una chiara risposta affermativa.
- I servizi pubblici sono considerati insufficienti dalla parte italiana mentre la valutazione è positiva da parte svizzera.

Commercio e turismo

- Si riconosce la qualità dei negozi da parte dei residenti italiani e degli svizzeri mentre i commercianti sono più critici.
- I ristoranti sono un elemento relativamente forte per gli svizzeri, più critici i residenti italiani e i commercianti
- Gli orari di apertura dei negozi è ritenuto da tutti un elemento di forte attrattiva.
- Si riconosce il ruolo motore del mercato ma si rimane critici su alcuni punti.
- Il mercato è visto anche come un offerta per i residenti e non solo per i turisti.
- Sulla qualità del mercato si è critici soprattutto da parte dei residenti e dei commercianti.
- Sul livello più elevato dei pressi concordano sia i residenti che gli svizzeri mentre i commercianti non sono di questo parere.
- La competenza dei commercianti giudicata buona, più critici i commercianti stessi.
- Tutti sono d'accordo che l'ente pubblico investa nel turismo e che venga promossa l'iniziativa privata in questo settore. In particolare si ritiene insufficiente l'azione di richiamo e di fornitura di servizi, all'utenza ciclopedonale dei lungolago, lungo Tresa e sentieristica già disponibile nel territorio.
- Contrariamente all'opinione del focus group tutti sono convinti che il turismo ha ancora buone carte da giocare.

Viabilità e traffico

- Il traffico dei giorni feriali è considerato un problema soprattutto dagli svizzeri.
- Il traffico del sabato è visto come un fattore estremamente negativo da tutti.

- I parcheggi disponibili non sono sufficienti.
- Il traffico è il problema principale per tutte le categoria interpellate.
- Il traffico non produce è di principio di ricchezza soprattutto per i commercianti.
- Il traffico non incoraggia l'arrivo di più clientela.
- Tutti auspicano che vengano costruiti più parcheggi pur riconoscendo che a questo fine sono necessari importanti investimenti.
- La pedonalizzazione del Centro storico non è considerata un elemento decisivo da parte dei residenti e dei commercianti, mentre è vista come molto positiva dalla clientela svizzera.
- La viabilità alternativa di attraversamento è auspicata da tutti. Contrariamente alla percezione del focus group, anche i commercianti ritengono che una soluzione viaria più funzionale sia favorevole allo sviluppo di Ponte Tresa.

c.1) Risultati del questionario compilato dai frontalieri

Domande	Risposte
Ruolo dei Frontalieri	
I frontalieri sono una grande risorsa	Tutti sono concordi dell'importanza economica dei frontalieri
I frontalieri creano uno squilibrio economico	Per i Commercianti e i residenti italiani i frontalieri rappresentano una risorsa importante per l'economia locale. Una parte importante degli svizzeri ritiene invece che siano un fattore di disequilibrio economico (concorrenza salariale?).
Traffico	
Traffico problema principale	La grande maggioranza concorda
Traffico come opportunità	I pareri sono discordanti
Traffico come ostacolo all'attrattiva	La grande maggioranza concorda
Necessità di più parcheggi	Vi è una chiara adesione da parte di quasi tutti
Una viabilità alternativa giova a tutti	L'adesione a questa esigenza è praticamente unanime
Qualità dell'offerta commerciale dell'area di Ponte Tresa	
Qualità dei commerci di Ponte Tresa	Apprezzamento da indifferente e a negativo, il frontaliero (non residente) non sembra essere il cliente principale di Lavena Ponte Tresa
Prezzi dei negozi più alti	Si concorda ma non sembra essere fonte di particolare preoccupazione
Professionalità dei commercianti	Non c'è una chiara opinione in merito e conferma che i frontalieri non fanno capo primariamente ai negozi di Ponte Tresa
Autovalutazione del proprio ruolo	
I frontalieri sono una grande risorsa	Unanimità di consenso sulla loro importanza economica
I frontalieri creano uno squilibrio economico	La grande maggioranza non concorda. Vi è una piccola parte che è più critica
Apprezzamento sul P&R Piazza Mercato - FLP	
Condizione del servizio	Da positivo a molto positivo. Il 19 % utilizza in maniera regolare o occasionale il P&R.
Parcheggio	Valutazione positiva
Costi	Non sembra essere un fattore limitante
Informazioni	Traspare la necessità di una maggiore informazione.

c.2) Interpretazione del questionario compilato dai frontalieri

I frontalieri ritengono il traffico a Ponte Tresa un grosso problema che va risolto.

L'82% dei frontalieri viaggia da solo, 5% utilizzano il tram e il 6% fa carpooling. I tempi di trasferta indicati superano nella maggior parte dei casi i 30'.

La libertà di movimento è il motivo maggiore per l'uso dell'auto, il fattore economico è secondario. C'è comunque disponibilità per incrementare l'utilizzazione del mezzo pubblico e del carpooling.

Un quinto dei frontalieri utilizza in modo fisso o occasionale il P&R e non ha critiche particolari. Sembra esserci il bisogno di una maggiore informazione. Tutti d'accordo di potenziare l'offerta di parcheggi e dell'abbonamento ma non si deve calcare la mano sui prezzi.

Sono più prudenti a sulla qualità e sui prezzi dei commerci di Ponte Tresa e sono tendenzialmente positivi sulla competenza dei Commercianti. Sono ben coscienti del valore aggiunto da loro apportato per tutta l'area.

3.4 Proposte e indirizzi scaturiti dal sondaggio

3.4.1 Commerci e servizi

Il settore commerciale e dei servizi è il pilastro portante delle attività economiche dell'area di Ponte Tresa e lo sviluppo storico di queste attività è strettamente collegato con la posizione geografica di valico doganale. Uno degli elementi principali che ha influenzato questo sviluppo è il cosiddetto “effetto frontiera” dovuto:

1. alla differenza dei prezzi correlata al cambio tra la valuta svizzera e quella italiana prima e europea,
2. all'apertura domenicale dei negozi non permessa sul lato svizzero.

L'offerta commerciale si è sviluppata sul lato italiano mentre su quello svizzero vi è stato un limitato indotto basato su offerte specializzate (farmacie) e su alcuni servizi (banche, fiduciarie). La storicità del settore commerciale unitamente al mercato del sabato e l'apertura domenicale dei negozi, hanno permesso di consolidare una clientela proveniente dal Ticino (Luganese) ma anche turistica che sembra mantenere una certa stabilità anche nei momenti in cui il cambio della valuta è meno favorevole.

Questo indicatore permette di dedurre che, oltre alla differenza dei prezzi, vi sono dei fattori qualitativi e merceologici che meritano di essere individuati e valorizzati anche in vista di un eventuale livellamento valutario tra Italia e Svizzera. Si osserva inoltre che il settore commerciale interagisce con quello, turistico ed escursionistico, che comprendono oltre all'offerta di alloggio anche quella dei bar e della ristorazione (gastronomia).

I progetti e le iniziative che sono scaturiti dal presente progetto INTERREG possono essere così riassunti:

OBIETTIVI

- Mantenere, migliorare e maggiormente differenziare la tipologia e la qualità dell'offerta specializzata dei negozi locali
- Mantenere, migliorare ed ampliare la qualità dell'offerta del mercato del sabato come elemento motore sia per i commerci locali, sia per il turismo
- Collegare l'offerta commerciale con l'offerta di un ambiente attrattivo e accogliente non solo sotto l'aspetto ambientale e paesaggistico, ma anche culturale

Misure organizzative:

- Marchio locale – controllo della qualità
- Domeniche di Ponte

- Azioni promozionali combinate (turismo, trasporto pubblico, pacchetti weekend, ...) con le offerte collaterali di tipo escursionistico ed enogastronomico

Misure territoriali

- Allargamento del mercato a piazza Europa ed in seconda battuta, ad altre aree individuabili nel Centro Storico e sue immediate adiacenze
- Miglioramento del collegamento con l'area lacuale

Misure sulla viabilità e mobilità

- Aumento dell'offerta di posteggi nell'area contigua a Piazza mercato
- Interscambio e promozione del mezzo pubblico (Tram Lugano)
- Miglioramento della viabilità
- Costruzione di una asserella ciclopedonale tra i due Centri storici

In sintesi il concetto di base per le proposte sulla viabilità e mobilità, si può riassumere come un insieme delle seguenti azioni atte a supportare le attività commerciali, senza influenzare negativamente le funzioni civiche del borgo e garantendo adeguati ed accettabili livelli di inquinamento:

- a) definizione di aree commerciali compatte e facilmente accessibili,
- b) realizzazione di direttive del traffico fluide e tangentili rispetto alle aree commerciali,
- c) disponibilità di parcheggi in numero e posizione tale da soddisfare le esigenze del commercio (tenendo anche conto delle alternanze dei giorni della settimana) e del turismo/escursionismo,
- d) incentivazione del trasferimento dell'utenza dalla gomma al ferro e delle funzioni di interscambio (con miglioramento della funzione della FLP),
- e) formazione di una nuova passerella ciclo-pedonale tra i due Centri Storici.

3.4.2 Turismo/escursionismo

Il turismo di Ponte Tresa è un turismo prevalentemente di giornata (escursionismo) ed è in diretta relazione con il commercio al minuto e il mercato del sabato e (in minore misura) con le passeggiate sul lungo lago e con l'offerta da parte della ristorazione. L'offerta alberghiera è ridotta ad alcuni alberghi e qualche B&B. Manca una strategia coordinata con il settore commerciale. A questo proposito la commissione gestionale transfrontaliera ha individuato alcune azioni ed il sondaggio ha confermato diversi aspetti che permettono di profilare meglio la clientela turistica che può essere così definita:

- turisti della giornata di provenienza regionale orientati essenzialmente sugli acquisti

- turisti della giornata di provenienza regionale che combinano gli acquisti con l'escursionismo (svago, cultura, sport).
- turisti alberghieri che pernottano nei due Comuni o nelle loro adiacenze
- turisti del mercato del sabato di provenienza sia regionale sia extraregionale

Turisti della giornata di provenienza regionale orientati essenzialmente sugli acquisti

Questa clientela si manifesta in tutti i giorni della settimana. La maggior parte si sposta con il proprio veicolo privato e rimane a Ponte Tresa lo stretto necessario per gli acquisti. Il loro indotto economico si concentra sui commerci con risultati positivi mentre l'effetto indotto è relativamente contenuto e concerne i bar e i caffè. L'impatto sul traffico e sull'ambiente è forte e richiede elevati investimenti nelle infrastrutture (posteggi, viabilità). La provenienza è essenzialmente dai Comuni del Lunganese.

Turisti della giornata di provenienza regionale che combinano gli acquisti con l'escursionismo (svago, cultura, sport)

Questo tipo di clientela si concentra maggiormente nel fine settimana e durante la stagione estiva e approfitta delle offerte collaterali sia di tipo culturale, che sportivo e di svago. La provenienza è soprattutto dall'agglomerato urbano del Lunganese ma vi è anche una clientela dell'area metropolitana di Milano in particolare di domenica. Il mercato del sabato ha un effetto catalizzatore sulle altre offerte puntuali culturali e di svago.

Turisti che pernottano nei due Comuni o nelle loro adiacenze

Tra questa categoria di clienti vi sono i turisti che vengono occasionalmente a scoprire le regione e turisti più abituali delle numerose residenze secondarie del Lunganese. Anche in questo caso il mercato del sabato ha una funzione catalizzatrice.

Turisti del mercato del sabato di provenienza sia regionale sia extraregionale

Oltre alla tradizionale clientela di provenienza regionale, non solo svizzera ma anche italiana, esiste anche una clientela che proviene da Oltralpe unicamente per il mercato del sabato, ma rispetto a quella che fa capo a Luino (mercoledì) e a Cannobio (domenica), ha un'incidenza trascurabile che postula decisamente la possibilità di essere potenziata. E' stata anche formulata l'ipotesi di una maggiore attrattività nei confronti della clientela italiana, riservando maggiore spazio agli espositori ticinesi e svizzero interni.

OBIETTIVO

- Collegare e coordinare l'offerta turistica con quella commerciale migliorando ed attrezzando i percorsi ciclopedonali, migliorando l'informativa verso l'esterno ed elaborando una serie di combinazioni e di pacchetti di offerta strutturati.

Misure organizzative

- Allestire dei pacchetti di offerta giornaliera, combinati commercio-mercato-escursionismo sul lago e nel territorio-eventi culturali
- Pacchetti di offerta week end con offerta di pernottamento nell'area di Ponte Tresa
- Segnaletica e marchio
- Azione trasporto pubblico e pacchetto turistico

Misure territoriali

- Ricupero rive lago
- Valorizzazione degli elementi storico culturali e paesaggistici
- Valorizzazione degli spazi di Piazza Europa

Misure sulla viabilità e mobilità

- Posteggi e accessibilità ai commerci
- Incentivazione del trasporto pubblico per la clientela abituale dell'area urbana del Luganese
- Passerella ciclopedonale
- Percorsi ciclopedonali
- Ampliamento delle aree a circolazione limitata e delle aree pedonali.

3.4.3 Cultura

Le iniziative culturali non mancano sia dalla parte svizzera (Malcantone) sia dalla parte italiana. L'offerta è molto variata e può soddisfare solo parzialmente i molteplici gusti della potenziale clientela. Anche queste iniziative sono solo raramente integrate con le offerte del territorio.

OBIETTIVO

► Integrare l'offerta culturale nelle altre offerte del territorio sia turistiche che commerciali.

Misure organizzative

- Allestire dei pacchetti di offerta combinati con il turismo e i commerci
- Segnaletica e marchio

Misure territoriali

- Percorso storico culturale (Strada Regina) inserendo gli eventi culturali
- Valorizzazione degli spazi di Piazza Europa anche sul piano culturale
- Valorizzazione degli elementi storico culturali e paesaggistici migliorando la visibilità e la segnaletica, attrezzando percorsi qualificati con adeguato arredo urbano
- Ricupero rive lago inserendo gli eventi culturali

Misure sulla viabilità e mobilità

- Passerella ciclopedonale

Allegati

Regolamento della Commissione di gestione transfrontaliera / Work Shop del 28.01.2013

Studio di Fabio Lamera

4.0 AZIONE 5: Passerella pedonale sulla Tresa

4.1 Premessa

Il progetto Interreg “Il ponte che unisce” ha come obiettivo importante la costruzione di una passerella ciclo pedonale sul fiume Tresa. Al momento dell’inoltro del progetto la realizzazione di quest’opera era già in programma come intervento da realizzare a corto termine nel Piano dei Trasporti del Luganese. Già nell’ambito del Piano Generale approvato dal Gran Consiglio nel 1998, il Cantone Ticino (Divisione delle Costruzioni del Dipartimento del territorio) aveva fatto allestire un progetto di massima in cui sono state elaborate due ubicazioni e vi erano pertanto sufficienti elementi tecnici per passare a una fase di progettazione esecutiva. Per l’ubicazione esatta della passerella al momento dell’inizio del presente progetto Interreg erano in corso degli approfondimenti che indicavano come luogo ideale per assolvere al meglio la funzione pedonale e quella ciclabile, la continuità con i due Centri storici corrispondente grosso modo a quella dei ponti costruiti nei secoli scorsi. Nonostante questo livello di maturazione del progetto, l’avvio di una progettazione esecutiva e dell’inizio dei lavori si è rivelata meno celere del previsto a causa delle procedure che impongono il coinvolgimento di parecchie istanze sia sul lato svizzero che italiano. L’Organismo Transfrontaliero (OTF) e quindi i due Esecutivi transfrontalieri hanno dato la loro piena disponibilità di collaborazione al Dipartimento del territorio per accelerare i tempi sia sul fronte della scelta dell’ubicazione della passerella, sia su quello procedurale e tecnico ed hanno inviato le loro proposte per il posizionamento e caratteristiche di base del manufatto. Considerato che anche con tutta la buona volontà un progetto definitivo e l’inizio dei lavori non erano realizzabili entro i termini temporali di Interreg IV, è stata inoltrata una modifica del progetto INTERREG che non perdendo di vista l’obiettivo a corta scadenza di realizzare la passerella, contribuiva a portare avanti anche tutti gli altri aspetti fondamentali della mobilità dell’area di Ponte Tresa (come ad esempio il nodo d’interscambio gomma – ferro e la viabilità). Purtroppo questa proposta di modifica, nonostante il preavviso favorevole del Governo del Cantone Ticino è stata respinta dall’istanza di vigilanza del Programma Interreg Italia-Svizzera. Ciò nonostante i due Comuni hanno continuato la collaborazione con il Cantone Ticino che ha portato a confermare la realizzazione della passerella ciclopedinale nel Piano dei trasporti del Luganese (PAL2) come opera prioritaria e suscettibile di aiuti anche da parte della Confederazione Svizzera.

4.2 Iсториато

Per capire il contesto attuale in cui si inserisce anche il discorso che concerne la passerella sul fiume Tresa è importante ripercorrere anche solo in modo sommario la vicenda che concerne la mobilità e la viabilità nell'area transfrontaliera di Ponte Tresa.

Già nel 1961 era sorta l'esigenza di un nuovo valico doganale e un apposita commissione italo svizzera aveva proposto nel 1963 la realizzazione di un nuovo valico sullo stretto di Lavena. Questo progetto è stato respinto dal Comune di Lavena Ponte Tresa nel 1971 e successivamente una ulteriore Commissione internazionale costituitasi nel 1973 ha individuato quale soluzione quella di un nuovo valico nell'area del Madonnnone (1974).

Questa proposta, che aveva trovato il consenso delle due parti, è stata poi ripresa nell'ambito della "Mozione d'impegno Lombardia Ticino per un azione comune nel campo dei trasporti" del 15.12.1989 a mezzo del quale il Gruppo Operativo di Ponte Tresa aveva approfondito la proposta di prolungare la Ferrovia Lugano Ponte Tresa fino al Madonnnone e di realizzare una "minicirconvallazione" stradale di Ponte Tresa Svizzera così da poter liberare dal traffico i due Centri storici e la riva lago (1992). Sulla base delle proposte scaturite da questo accordo Lombardia-Ticino, con l'appoggio della Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese, il Cantone Ticino ha continuato gli studi e nel 1998 ha inoltrato per approvazione al Gran Consiglio il Piano Generale stradale con il valico del Madonnnone. Parallelamente da parte italiana è stato elaborato un progetto di massima per nuova strada Madonnnone – Marchirolo. Il Piano Generale del nuovo valico del Madonnnone comprendeva anche la sistemazione dell'area transfrontaliera tra i due Comuni di Lavena Ponte Tresa(I) e di Ponte Tresa(CH) proponendo lo smantellamento del viadotto a lago sulla parte svizzera e dell'attuale ponte doganale. Per mantenere il collegamento tra i due Centri erano previsti due nuovi ponti ciclo pedonali, uno dei quali anche utilizzabile per il transito di veicoli di servizio.

Contro questo progetto, che inizialmente aveva ottenuto dei consensi, nel 1999 e inizio 2000 si è formata un'opposizione sempre più esplicita soprattutto da parte italiana dovuta in particolare al timore di uno spostamento del baricentro commerciale dai Centri storici di Ponte Tresa verso l'area del Madonnnone. Dopo diversi tentativi infruttuosi per trovare un accordo di collaborazione tra i Comuni dell'area transfrontaliera, è stata costituita un'ulteriore Commissione Lombardia-Ticino ed è stato dato mandato a un gruppo tecnico di valutare diverse varianti viarie. Il Gruppo ha consegnato un rapporto preliminare nel 2004 in cui veniva proposto di valutare e confrontare 4 varianti viarie.

A causa delle difficoltà di trovare un consenso tra i responsabili politici locali questo studio si è arenato allo stadio iniziale. Da parte svizzera, il Piano Generale del nuovo valico del Madonnone è stato congelato e si è continuato nell'elaborazione del Piano dei Trasporti del Luganese (PTL) senza più alcun coordinamento con la parte italiana che alla fine del primo decennio del 2000 ha deciso di escludere la soluzione di una nuova dogana nell'area del Madonnone. La situazione prima dell'inizio del progetto Interreg era quindi la seguente:

Parte svizzera

Progetto di Piano dei trasporti del Basso Malcantone in consultazione presso i Comuni nell'ambito del Piano Direttore Cantonale in cui è previsto quanto segue:

- potenziamento della Ferrovia Lugano Ponte Tresa con attestamento del capolinea sul confine con l'Italia all'altezza di Piazza Mercato;
- galleria di circonvallazione di Caslano e Ponte Tresa con sbocco sulla sponda destra del fiume Tresa all'altezza di Piazza Mercato;
- passerella ciclo pedonale tra i due Centri storici;

per l'area di Ponte Tresa si indica genericamente che è necessario chiarire con la parte italiana l'impostazione dell'interscambio (P&R) e la continuità viaria

Parte italiana

Elaborazione ed approvazione del PGT in corso che prescrive un coordinamento con le pianificazioni dei Comuni vicini compresi quelli d'oltre frontiera.

Questa situazione ha spinto i rispettivi Esecutivi di Lavena Ponte Tresa(I) e di Ponte Tresa(CH) a prendere l'iniziativa di riallacciare i contatti in modo strutturato alfine di impostare una strategia di sviluppo coordinata e tale da contribuire alla soluzione dell'annoso problema della viabilità e mobilità. In questo senso è stato inoltrato il progetto INTERREG "Il Ponte che unisce".

4.3 Risultati

Il progetto Interreg pur non essendo riuscito a realizzare fisicamente la passerella e nonostante l'importante decurtazione dei finanziamenti a causa della non approvazione della variante presentata del 2011, ha contribuito in modo decisivo a sbloccare una grave situazione di stallo nei contatti transfrontalieri in un punto nevralgico dell'area funzionale insubrica che interessa il Luganese e le Prealpi Varesine. Come si può constatare dal conciso istoriato del punto precedente, grazie all'iniziativa dei due Sindaci vi è stato un cambiamento fondamentale di paradigma perché **a differenza delle altre volte l'iniziativa di dialogare assieme non viene dalle istanze superiori ma dagli enti locali direttamente interessati e toccati dal problema.**

Tramite l'OTF si quindi preso contatto con il Dipartimento del Territorio e si è potuto interagire in modo costruttivo e propositivo sia sul fronte del progetto di passerella ciclo pedonale, sia sul fronte della consultazione sul PTL Piano del Basso Malcantone precisando gli aspetti in sospeso indicati nel punto precedente che concernono l'interscambio strada-ferrovia e la viabilità.

In particolare per la passerella ciclo pedonale i tecnici dei due Comuni hanno collaborato con i tecnici incaricati dal Cantone Ticino nell'individuare le possibili ubicazioni e gli indirizzi progettuali che sono stati inviati dai due Esecutivi al Dipartimento del Territorio confermando la loro collaborazione nell'ambito del prosieguo dei lavori.

Per quel che concerne gli aspetti in sospeso inerenti l'interscambio e la viabilità si rimanda ai punti 3.1 e 3.2 dell'azione 3.

4.4 Procedure per la realizzazione

Come indicato in precedenza l'OTF ha elaborato le indicazioni inerenti la posizione della passerella ciclopedonale che sono state approvate dai rispettivi Esecutivi e inviate al Dipartimento del Territorio.

Riportiamo qui di seguito i punti più importanti.

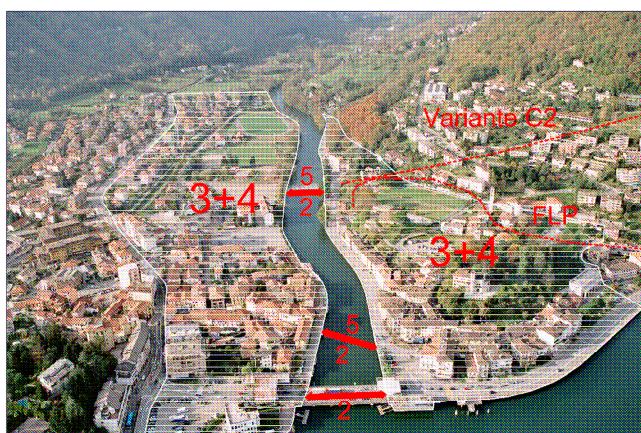
L'OTF si è incontrato il 12 novembre 2012 con il rappresentante del Dipartimento del Territorio ing. Maurizio Giacomazzi per approfondire la tematica della passerella ciclopedonale.

In questo incontro si è concordato quanto segue:

- *La progettazione della passerella viene eseguita dal Dipartimento del Territorio (DT).*
- *I due Municipi indicano al Dipartimento del Territorio, allegando una risoluzione, l'ubicazione della passerella.*
- *I due Municipi si impegnano anche a elencare tutti gli aspetti che vanno considerati nella progettazione di massima al fine di facilitare al Dipartimento del Territorio la procedura di concorso, incarico di progettazione al DT e approvazione ad ogni livello (Polizia, Dogane, Magistrato delle acque, paesaggio/ambiente, viabilità, ...).*

4.4.1 Ubicazione della passerella

Sono stati individuati due punti di ancoraggio della passerella che hanno una loro giustificazione sul piano funzionale e urbanistico



Riferimento alle azioni sul territorio

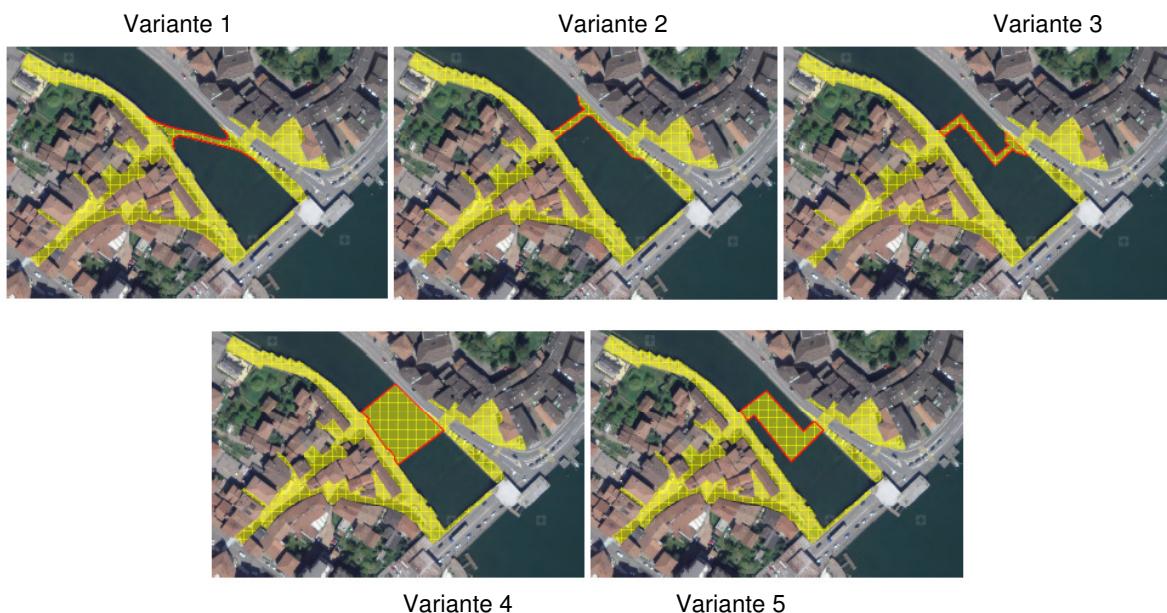
Sul lato italiano il punto di ancoraggio si situa sull'asse centrale che attraversa il nucleo storico e si attesta sul fiume Tresa in corrispondenza della Biblioteca comunale (via Provini). Sul piano funzionale ciò risponde bene sia alle esigenze di indirizzare l'utenza turistico-commerciale nel cuore dell'offerta di Ponte Tresa Italia, sia all'esigenza di un

percorso il più abbreviato possibile tra il P+R di Piazza Mercato e l'attuale capolinea della FLP.

Sul lato svizzero un aggancio sull'asse centrale corrisponde al punto più stretto tra il fiume e l'edificio allineato alla strada cantonale mentre un attestamento corrispondente all'attuale posteggio per motocicli sul lungo Tresa rappresenta un collegamento che ha una sua logica sia per la continuità con i portici e quindi anche nel percorso P+R-FLP, sia per la miglior modalità di attraversamento della strada cantonale.

Queste considerazioni portano a definire due punti di aggancio alle rive che, pur non fronteggiandosi direttamente, suggeriscono una soluzione che soddisfa le esigenze espresse dai due Comuni e che può risultare vivacemente suggestiva.

Vengono pertanto indicate diverse possibili soluzioni che dovranno essere ulteriormente approfondite in fase di progettazione di massima.



4.4.2 Altri aspetti da considerare

Circolazione: i due Esecutivi ritengono che la larghezza della passerella debba essere tale da permettere il transito contemporanea di pedoni e ciclisti senza intoppi e pericoli. A titolo indicativo la larghezza minima deve poter permettere il transito ciclabile nei due sensi (1.25 + 1.25) e il transito pedonale (2 m).

Paesaggio: si propende per una struttura leggera e snella con materiali semplici; in ogni caso va tenuto conto delle caratteristiche dei due nuclei storici.

Ambiente: l'ambiente fluviale non deve essere influenzato negativamente dall'opera e dal suo utilizzo.

4.5 Procedure per il seguito del lavoro

I due Esecutivi dichiarano la loro piena disponibilità a collaborare nella progettazione e nella realizzazione di quest'opera e chiedono pertanto di essere coinvolti sia nella progettazione, sia nella ricerca continua della conformità con i rispettivi enti sovra ordinati e del consenso da parte della popolazione e degli attori locali.

Quale interlocutore con il Dipartimento del Territorio e i progettisti viene designato l'Organismo transfrontaliero (OTF).

Come concordato nell'incontro del 12 novembre 2012, verrà dato anche il sostegno nelle procedure di approvazione da parte delle varie istanze competenti che giuridicamente sono chiamate a formulare il proprio preavviso.

Il progetto è menzionato nel PAL 2 nella scheda delle misure infrastrutturali 4.1 "Rete ciclabile regionale fase 2" con un orizzonte di realizzazione 2013-2018 con una stima di preventivo di 2'000'000 di franchi. La Divisione della mobilità del Dipartimento del Territorio ha girato l'incarto alla Divisione delle Costruzioni Direzione Lavori del Piano dei Trasporti del Luganese per l'avvio della progettazione e esecuzione dell'opera.

4.6 Conclusioni

Anche se non si è riusciti a costruire fisicamente la passerella ciclo pedonale entro i termini del progetto INTERREG IV (2007-2013) e da parte dell'autorità preposta al controllo della Cooperazione transfrontaliera Italia-Svizzera non sia stata accettata la modifica proposta nel 2011, i due Comuni di Lavena Ponte Tresa(I) e Ponte Tresa(CH) sono riusciti a dare un contributo concreto per accelerare il più possibile le procedure ottenendo il collocamento di quest'opera in prima priorità nell'ambito del Piano dei Trasporti del Luganese. Come già indicato nella premessa, anche la Confederazione Elvetica, chiamata a pronunciarsi sul Programma di Agglomerato del Luganese ha riconosciuto la validità di questo progetto assicurando anche la sua partecipazione finanziaria. Visto il contesto non facile che da decenni caratterizza gli sforzi per trovare il necessario consenso tra i vari attori pubblici e privati di quest'area, si tratta di un risultato da non sottovalutare il cui effetto positivo potrebbe estendersi anche al problema più pesante che è quello del traffico su gomma. Il sondaggio effettuato presso gli attori locali (vedi capitolo 4 dell'azione 4) conferma questo aspetto. Tutti gli intervistati hanno infatti espresso un apprezzamento positivo per questo collegamento tra i due Centri storici.

PARTE III

LA FASE POST PROGETTUALE

1.0 EVOLUZIONI E DICHIARAZIONI D'INTENTI

Conclusioni e futuro

Il progetto INTERREG ha permesso di impostare in maniera strutturata il dialogo, ovvero la concertazione e la collaborazione tra i Comuni di Lavena Ponte Tresa (I) e Ponte Tresa (CH).

Le tematiche trattate sono state quelle relative alla integrazione della viabilità e mobilità e alla integrazione socioeconomica, quali elementi fondamentali per lo sviluppo territoriale integrato transfrontaliero.

Il risultato degli approfondimenti, delle attività e delle realizzazioni avviate nell'ambito di INTERREG è quello di aver gettato le basi necessarie per continuare il processo inteso a risolvere l'annoso problema del traffico e nel contempo e rafforzare le premesse per uno sviluppo socioeconomico compatibile con le potenzialità territoriali e meno vulnerabile agli altalenanti effetti dovuti alla posizione di frontiera.

Riprendendo le singole Azioni del progetto INTERREG vengono formulate delle proposte sulla continuazione del lavoro nel prossimo futuro. Sarà compito e responsabilità dei rispettivi Esecutivi comunali e dei membri della Commissione di gestione transfrontaliera dare seguito alle ipotesi formulate.

Il progetto Interreg pone come obiettivo per una successiva e prossima azione di più intenso valore, sia urbanistica sia formale, l'elaborazione di proposte in tema di viabilità, parcheggi, area d'interscambio e trasporti transfrontalieri basate sugli strumenti sovraordinati sia ticinesi sia lombardi e (a livello locale) delle esigenze espresse dalla popolazione, dagli operatori socioeconomici e per essi dal presente progetto Interreg. Le proposte saranno sottoposte all'attenzione delle istanze superiori con l'obiettivo di pervenire alla sottoscrizione di un

“Accordo di collaborazione tra Lombardia e Ticino

per la viabilità e relazioni di frontiera nella zona di Ponte Tresa”

ed al loro inserimento nelle pianificazioni sovraordinate, nella programmazione temporale e nei conseguenti provvedimenti finanziari.

Le proposte, suddivise per azioni come risultanti dalla strutturazione del progetto Interreg, sono le seguenti:

Azione 1: Organismo Transfrontaliero (OTF)

L'elemento che garantisce continuità alla collaborazione a livello istituzionale è l'OTF.

Nel suo ruolo di concertazione, esso ha dimostrato di potere mantenere uno stretto contatto e scambio di informazioni tra i due Sindaci e gli Esecutivi comunali e quindi di elaborare proposte e progetti quale base per le decisioni di competenza dei due Comuni partner.

La composizione e lo status fanno dell'OTF un organo transfrontaliero con elevate caratteristiche innovative, dimostratesi decisamente realizzative e che lo qualificano come pienamente rispondente al principio della procedura “dal basso verso l'alto”.

L'OTF su delega dei rispettivi Esecutivi o Legislativi può anche assumere (come già accaduto nell'ambito del presente progetto) la funzione di interlocutore nei confronti delle autorità superiori rispettivamente Regione Lombardia, Stato Italiano e Cantone Ticino, Confederazione Svizzera.

Proposta 1)

- *L'organismo transfrontaliero va riconfermato nel ruolo indicato in precedenza con delibera da parte dei rispettivi Esecutivi, possibilmente a tempo indeterminato.*
- *Sul piano organizzativo l'OTF deve essere supportato da un segretariato che prepari la documentazione, verbalizzi le discussioni e le decisioni e coordini le convocazioni.*
- *Per i lavori di concetto il segretariato deve poter contare sull'appoggio dei tecnici del Comune o di esperti esterni.*
- *L'OTF deve essere dotato di un minimo budget per potere operare nel senso indicato.*

Proposta 2)

L'OTF proseguirà automaticamente il suo impegno come segue:

- *Implementazione delle proposte previste dalla fase post-progettuale*
- *Collaborazione con la Presidenza e segretariato Interreg per la partecipazione al programma 2014-2020*
- *Esplorazione di ogni possibile azione, inclusi i contatti politici e con gruppi o Società private, per la ricerca sia di finanziamenti che di accesso a programmi di attività internazionali e sovranazionali*



INTERREG IV

"Malcantone, Valmarchirolo, Valganna e Valceresio: mobilità sostenibile e sviluppo socioeconomico dell'area transfrontaliera di Ponte Tresa"

Protocollo d'intesa

I Municipi di:
Lavena Ponte Tresa (Italia) e Ponte Tresa (Svizzera)

riuniti a Lavena Ponte Tresa il 21 settembre 2010,

vista la notifica di ammissione a finanziamento della Regione Lombardia del 22.07.2010; decisione del comitato di pilotaggio del Programma Operativo di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Svizzera 2007-2013, inerente al progetto INTERREG "Malcantone, Valmarchirolo, Valganna e Valceresio: mobilità sostenibile e sviluppo socioeconomico dell'area transfrontaliera di Ponte Tresa" acronimo "IL PONTE CHE UNISCE", ID 14001425, misura 2.3:

1. costituiscono l'Organo Transfrontaliero organizzato secondo l'organigramma allegato;
2. si impegnano a rendere sistematico il rapporto di collaborazione transfrontaliera per una mobilità sostenibile e una valorizzazione socioeconomica e ambientale dell'area transfrontaliera dei due comuni e del comprensorio Malcantone, Valmarchirolo, Valganna e Valceresio;
3. designano la commissione tecnica quale gestore della programmazione, progettazione e attuazione delle azioni previste e concordate nelle seguenti persone o istituzioni:
 - a. parte Italiana: dott. arch. dipl. EPFL Alberto U. Marchi, via Borromeo, 27 - 21059 Viggiù (VA), via Sanvito Silvestro, 60 - 21100 Varese
 - b. parte svizzera: Associazione dei Comuni, Regione Malcantone, 6986 Novaggio, Ing Daniele Ryser
4. promuovono su base consensuale il sostegno a progetti e iniziative locali coerenti con gli obiettivi indicati e definiti nell'ambito del progetto INTERREG "IL PONTE CHE UNISCE";

Municipio di Lavena Ponte Tresa (I)

**Il Sindaco
Pietro Roncoroni**

Municipio di Ponte Tresa(CH)

**Il Sindaco
Silvano Grandi**

Lavena Ponte Tresa, 21 settembre 2010

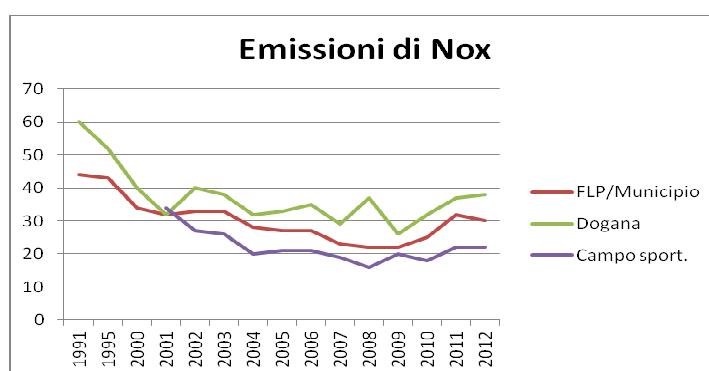
Azione 2: Misure a corto termine a favore della mobilità

Questa azione ha dato risultati tangibili a costi contenuti. La valenza qualitativa ottenuta consiglia a continuare con questo tipo di azioni anche se di carattere puntuale.

Proposta:

- **Introdurre una tassa di parcheggio per la Piazza Mercato e concordare la gestione con la FLP così da integrare le varie azioni sopraelencate (abbonamento e promozione del carpooling) come la tassa per il posteggio che dovrebbe essere inclusa nel prezzo dell'abbonamento prevedendo delle facilitazioni a chi combina P&R e carpooling).**
- **Promuovere la collaborazione a sostegno di iniziative orientate a promuovere il car pooling e il car sharing tra i lavoratori pendolari.**
- **Coordinare con la FLP l'offerta del trasporto pubblico su gomma che fa capo a Lavena Ponte Tresa proveniente dalle varie parti dell'area prealpina di Varese (estensione della Comunità tariffale del Canton Ticino all'area transfrontaliera di Varese).**
- **Attivare tutte le misure di sostegno alle ditte che impiegano frontalieri a favore di un ribasso dell'abbonamento FLP acquistato dai propri dipendenti (queste ditte risparmierebbero sul costo dei posteggi che altrimenti devono mettere a disposizione).**
- **Prevedere un'azione indirizzata a chi viene il sabato e la domenica a fare gli acquisti a Ponte Tresa volta ad incoraggiare l'uso del mezzo pubblico (ancora da precisare nei dettagli).**

Queste azioni vanno a sostenere e ad affiancare le misure del Dipartimento del Territorio, atte a diminuire e razionalizzare l'offerta di posteggi per la mobilità sistematica (lavoratori pendolari frontalieri e residenti in Ticino).



Azione 3: Territorio

I territori e il paesaggio dei due Comuni hanno subìto negli ultimi 60 anni un cambiamento radicale.

Da un paesaggio tipicamente rurale con i nuclei storici di Ponte Tresa Svizzera e Italia e di Lavena tutti direttamente collegati con le rive del lago e con le aree agricole circostanti, si è passati a un paesaggio urbano o periurbano con edifici diffusi su tutto il territorio e che hanno occupato praticamente tutta l'area agricola fino a ridosso delle aree boschive. Per soddisfare l'aumento della mobilità motorizzata la realizzazione delle nuove infrastrutture viarie (viadotto e nuovo ponte doganale) ha provocato una cesura importante sia dalla parte svizzera togliendo ogni contatto del Centro storico con la riva lago, sia dalla parte italiana con le infrastrutture doganali e il convogliamento del traffico all'interno del Centro storico.

Le riserve di territorio sono pertanto estremamente limitate se non addirittura inesistenti e ogni proposta di cambiamento dell'assetto urbanistico e infrastrutturale si confronta inevitabilmente con forti conflitti di interesse e di utilizzazione.

Nonostante questo sviluppo una parte dei territori ha conservato una certa qualità che se adeguatamente valorizzata rappresenta un potenziale importante per lo sviluppo futuro.

L'elemento che più condiziona la qualità della vita è l'intenso traffico e le relative infrastrutture. Ciò ha condotto a porre l'attenzione su queste tematiche e ad elaborare delle proposte che servono da base per la ricerca di una soluzione su cui si discute da oltre 40 anni.

Un punto fermo condiviso dai due Comuni è che la mobilità e la viabilità che tocca questi territori deve mantenere unicamente una valenza regionale e locale. L'asse Lugano-Varese che passa per Ponte Tresa non deve pertanto assumere una funzione di transito internazionale Nord-Sud con carichi di ulteriore traffico che non interessano direttamente le due aree funzionali di Lugano e Varese. Questa funzione è stata assunta dal valico di Stabio-Gaggiolo-Malnate.

Proposta:

- **Sollecitare un accordo Canton Ticino – Regione Lombardia per la progettazione e la realizzazione a medio termine del nodo di interscambio gomma – ferrovia come indicato nel PAL2 e nella scheda di Piano Direttore cantonale M3 e a lungo termine per la progettazione e realizzazione della soluzione viaria.**
- **Continuare il processo di coordinamento della pianificazione locale (Piano del Governo del territorio di Lavena Ponte Tresa (I) e Piano Regolatore di Ponte Tresa (CH).**
- **Scegliere la soluzione di nuovo assetto della viabilità tra le varianti individuate nell'ambito di Interreg (vedi punto 3.1.) e consolidarne il consenso coinvolgendo gli attori locali (commercianti, popolazione residente).**
- **Scegliere la soluzione di sistemazione e destinazione degli spazi pubblici (Piazza Mercato, Piazza Europa, Piazzale Dogane, Piazzale ex SVIT, Area ASL) e dell'offerta di parcheggi tra le varianti elaborate nell'ambito di Interreg (vedi punto 3.2) e consolidarne il consenso coinvolgendo gli attori locali (commercianti, popolazione residente).**
- **Coordinare le scelte e le procedure dianzi descritte, impostando la ricerca dei necessari finanziamenti presso Enti Pubblici ed operatori privati italiani e svizzeri.**
- **Ricercare da parte del Comune di Lavena Ponte Tresa i finanziamenti per i vari progetti previsti nelle azioni 3.3, 3.4, 3.5, 3.6**

RISULTATI RAGGIUNTI

1) Avvio e messa a regime di una collaborazione istituzionale, popolare e di operatori privati, destinata a garantire l'insindacabile ed armonioso sviluppo dei due Comuni Tresiani, prolungandosi anche dopo la conclusione d'INTERREG.

2) Determinazione in base alla vocazione storico-geografica dei luoghi a mezzo d'inchiesta pubblica, delle seguenti direttive di:

- sviluppo,
- commercio,
- turismo excursionistico,
- cultura,
- tenendo conto dei seguenti fattori:
- importanza del frontiera,
- pianificazioni sovraordinate,
- sviluppo socioeconomico,
- salvaguardia di ambiente e paesaggio,
- qualità della vita dei residenti.

3) Approfondimento dei seguenti indirizzi progettuali:

- gestione della mobilità,
- assetto viario e ferroviario dei Centri Storici,
- nuovo assetto di piazza Mercato e delle sue adiacenze,
- rete ciclopedonale, rive lago e Tresa, strutture turistiche, valorizzazione della cultura,
- integrazione socioeconomica transfrontaliera,
- passerella ciclopedonale sulla Tresa.

I PRINCIPALI RISULTATI DELLE INDAGINI SUL CAMPO

• Aspetti critici: il traffico rappresenta la variabile che inoltre più negativamente sullo sviluppo socio-economico di Ponte Tresa.

• Il ruolo del commercio: elemento trainante a livello economico, nonostante si percepisca come attività che ha raggiunto e forse superato l'apice del suo sviluppo.

• Cosa divide le due realtà: un diverso approccio nel trovare soluzioni ai problemi: Tuttavia, ora più che mai, c'è disponibilità al dialogo e al tentativo di trovare un compromesso per risolvere problemi comuni.

• Il Ponte che unisce: la progettazione di una passerella ciclopedonale sul Tresa sarebbe una soluzione in linea con questo rinnovato desiderio di collaborazione.

• Ponte Tresa oggi: secondo residenti e commercianti, ambiente e qualità della vita sono i due fattori, fortemente interdipendenti, che maggiormente incidono nel dare un giudizio sulla situazione socio-economica di Ponte Tresa.

• Quali opportunità o scelte: smentendo l'immagine stereotipata del Focus Group, anche i commercianti (per il 76% degli intervistati) sono a favore di una soluzione più funzionale al problema del traffico.

Il progetto INTERREG

L'attività del progetto "Il ponte che unisce" ha permesso agli esecutivi dei nostri due Comuni di incontrarsi con regolarità e di riaprire un dialogo rispettoso e proficuo, teso ad affrontare i problemi e le tematiche che caratterizzano i vari aspetti della vita dei nostri cittadini. In particolare i temi del traffico, della cultura, del turismo e del commercio hanno avuto approfondimenti di rilievo ed in questi ultimi anni si sono gettate importanti fondamenta che caratterizzeranno i futuri rapporti ed i progetti comuni.

Pietro V. Roncoroni - Sindaco di Lavena Ponte Tresa (Italia)
Silvano Grandi - Sindaco di Ponte Tresa (Svizzera)



CHI HA OPERATO

Chi ha collaborato sul piano tecnico e amministrativo

- Comune di Lavena Ponte Tresa (I),
- Comune di Ponte Tresa (CH) e Regione Malcantone (CH),
- Commissione Gestionale Italia-Svizzera,
- Gruppo Tecnico (D. Ryser, A. Marchi, G. Marchi, V. Xyla, F. Lamera),
- Ferrovia Lugano Ponte Tresa

DOCUMENTI CONCLUSIVI

I documenti finali del progetto Interreg "Il ponte che unisce" sono i seguenti:

- Relazione conclusiva,
- Allegati alla "Relazione conclusiva",
- Analisi socio-economica.



Il ponte che unisce



Un progetto
di collaborazione Italia-Svizzera
a favore dello sviluppo locale
e della mobilità sostenibile

I Comuni di Lavena Ponte Tresa (I) e di Ponte Tresa (CH) hanno avviato un progetto nell'ambito del Programma INTERREG sulla collaborazione transfrontaliera promosso dall'Unione Europea e da Italia e Svizzera secondo le seguenti direttive:

TERRITORIO CULTURA COMMERCIO TURISMO

Questa iniziativa ha comportato le seguenti 5 azioni coordinate che interessano il territorio e lo sviluppo socioeconomico dei due comuni rivieraschi e dell'area transfrontaliera prealpina di Varese (I) e del Malcantone (CH).



Azione 4: integrazione socioeconomico dell'area di Ponte Tresa

Le conclusioni del progetto Interreg nel settore socioeconomico, sono condizionate dai seguenti fattori emersi nel corso ed in conseguenza del lavoro svolto:

- Fino ad ora si è sempre parlato di “sviluppo socioeconomico di Ponte Tresa” mentre il progetto Interreg ha spostato il tiro verso la “integrazione socioeconomica transfrontaliera”;
- Le proposte presentate in passato a proposito di sviluppo socioeconomico, hanno sempre trovato opposizione, a volte da parte dei commercianti le cui prese di posizione sono state particolarmente profilate contro ogni soluzione tendente a portare i flussi di traffico ai margini del territorio comunale,
- Il mancato consenso registrato sino ad ora, a misure concrete e che può essere spiegato anche da approcci molto tecnicistici orientati dall'alto, con margine molto limitato alla partecipazione attiva degli attori locali;
- La difficoltà di dialogare tra istituzioni diverse ed alcuni pregiudizi caratterizzanti i rapporti di vicinato;
- La necessità di collegare i fattori socioeconomici con quelli territoriali;
- La necessità di sanare la contrapposizione tra i timori espressi dagli operatori economici e le preoccupazioni delle autorità locali orientate verso un miglioramento della qualità ambientale e recupero delle aree più preggiate, come le rive del lago.

Le conclusioni sono quindi orientate nelle seguenti direzioni:

- Partecipazione transfrontaliera più intensa, continua e responsabile, della popolazione e degli operatori alle scelte (ad esempio a mezzo di sondaggi);
- Integrazione transfrontaliera tra i due temi fondamentali ovvero tra:
 - a) Scelte territoriali/strutturali,
 - b) Scelte in materia di socioeconomia;
- Accentuazione della funzione della “Commissione gestionale” con sua partecipazione attiva:
 - a) Al processo d'integrazione transfrontaliero,
 - b) Alla programmazione annuale ed al processo gestionale delle manifestazioni,
 - c) Allo studio e realizzazione di una politica ampiamente condivisa in tema di commercio al minuto (incentivi, carte sconto, qualità, vetrinistica, manifestazioni cicliche, integrazione con turismo ed offerta gastronomica, sito web, simboli, ecc. ...)

Proposta

- Dare continuità alla Commissione di gestione transfrontaliera tramite il coordinamento dell'OTF e a mezzo di programmazione annuale.**
- Organizzare una serata informativa alla popolazione coinvolgendo i media.**
- Eseguire consultazioni mirate con i vari attori locali sulle varianti viarie e di mobilità elaborate nell'ambito del progetto "Il ponte che unisce" con l'obiettivo di raggiungere il massimo consenso.**
- Formare operatori turistici plurilingue.**
- Promuovere progetti e iniziative nel settore turistico e commerciale che valorizzano meglio le potenzialità del territorio.**

AZIONE 1

Organismo transfrontaliero (OTF)

Istituzione di un organismo transfrontaliero permanente (OTP) di livello tecnico-organizzativo e con funzioni di coordinamento delle varie azioni, con funzioni consultive, propostive nei confronti degli organi politici decisionali e di ricerca del consenso nei confronti delle popolazioni e dell'Associazionismo. Questo organismo garantisce la continuità nel tempo e dopo il termine del programma INTERREG, dei rapporti di collaborazione ed è uno strumento valido per il dialogo e la concertazione tra i due Comuni. L'organismo transfrontaliero va riconfermato nel suo ruolo con il supporto tecnico e amministrativo dei due Comuni.



AZIONE 2

Misure a corto termine a favore della mobilità

Misure di tipo organizzativo e gestionale nel campo dei sistemi di mobilità esistenti. I risultati tangibili a costi contenuti ottenuti consigliano a continuare con questo tipo di azioni di carattere puntuale.

Queste le future azioni che dovranno essere intraprese:

- posteggio a pagamento in Piazza Mercato abbinato e compreso nel prezzo dell'abbonamento della Ferrovia Lugano Ponte Tresa (FLP) e al ribasso da parte delle aziende che occupano i frontaliere e i pendolari;
- incentivo abbinato al biglietto FLP per la clientela che viene a fare gli acquisti a Ponte Tresa e di Mercato del Sabato;
- estensione della Comunità tariffare del Canton Ticino alla rete dei trasporti pubblici italiani che fanno capo alla frontiera (abbonamento Arcobaleno);
- incentivazione al carpooling e in collaborazione con le aziende attive di lavoro.



AZIONE 3

Integrazione transfrontaliera del territorio

I territori e il paesaggio dei due Comuni hanno subito negli ultimi 60 anni un cambiamento radicale. Da un paesaggio tipicamente rurale si è passati a un paesaggio urbano a riccoza delle aree boschive. La realizzazione delle nuove infrastrutture viarie hanno provocato una cesa importante tra Centri storici e rive/laghi. Le riserve di territorio sono molto limitate e ogni cambiamento dell'assetto urbanistico e infrastrutturale si confronta inevitabilmente con forti conflitti di interesse e di utilizzazione. Nonostante questo sviluppo una parte di questi territori hanno conservato una certa qualità, che se appositamente valorizzata, rappresenta un potenziale importante anche per lo sviluppo futuro.

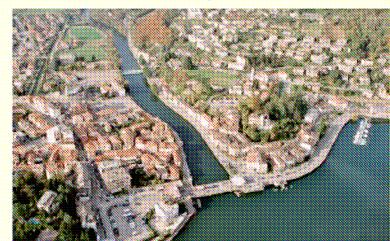
L'elemento che più condiziona la qualità della vita è l'intenso traffico e le relative infrastrutture. Un punto fermo condiviso dai due Comuni è che la mobilità e la viabilità che tocca questi territori deve mantenere unicamente una valenza regionale e locale.

Queste le future azioni che dovranno essere intraprese:

- continuare il coordinamento della pianificazione locale (Piano del Governo del territorio di Lavona Ponte Tresa (I) o Piano Regolatore di Ponte Tresa (CH));
- scegliere la soluzione di nuovo assetto della viabilità tra le varianti individuate nell'ambito di Interreg coinvolgendo gli attori locali (commerciali, popolazione residente);
- sistemare gli spazi pubblici (Piazza Mercato, Piazza Europa, Piazzale Dogane, Piazzale ex SVT, Area ASL) aumentando l'offerta di parcheggi integrandoli nel nodo di interscambio con la Ferrovia Lugano Ponte Tresa.

Grazie al sondaggio presso le autorità, la popolazione, i commercianti, i frontaliere e i clienti dei commerci si è potuto mettere a fuoco alcune tematiche quale valido contributo nell'orientamento della ricerca delle soluzioni auspicate:

- dare continuità alla Commissione di gestione transfrontaliera tramite il coordinamento dell'OTF;
- dialogare con i vari attori locali sulle varianti viarie e di mobilità elaborate nell'ambito del progetto "Il ponte che unisce" con l'obiettivo di raggiungere il massimo consenso;
- promuovere progetti e iniziative nel settore turistico e commerciale che valorizzino meglio le potenzialità del comparto.



AZIONE 4

Sviluppo socioeconomico dell'area di Ponte Tresa

Il tema del traffico nell'area di Ponte Tresa occupa la popolazione e le autorità locali sin dagli anni 60' del secolo scorso. Le soluzioni proposte hanno sempre trovato delle opposizioni a volte dalle autorità locali, a volte dagli attori socioeconomici locali le cui prese di posizione sono state particolarmente profatte in particolare contro ogni soluzione che portasse i flussi di traffico ai margini del territorio comunale. Alle esigenze e timori degli operatori locali si sono contrapposte le preoccupazioni delle autorità orientate verso un miglioramento della qualità ambientale e un recupero delle aree più pregiate come le rive del lago. Il progetto INTERREG "Il ponte che unisce" ha voluto rompere questo circolo vizioso creando le basi per un discorso e una collaborazione che venga dal territorio con i suoi diretti interessati. Per questa ragione è stata costituita la Commissione di gestione transfrontaliera con i rappresentanti dei commerci, del turismo e della cultura.

Passerella ciclopedonale tra i due Centri storici

I due Comuni nell'ambito dell'OTF hanno continuato lo sviluppo del progetto di una passerella ciclopedonale con l'appoggio del Dipartimento del Territorio del Canton Ticino che è stata inserita come opera prioritaria nel Piano dei trasporti del Lago-Geneve ottenendo anche il sostegno finanziario della Confederazione svizzera. I due Comuni hanno indicato al Dipartimento del territorio i punti che vanno considerati nella progettazione proponendo alcune varianti di massima che sono anche state sottoposte a consultazione nell'ambito del sondaggio citato nell'azione 4. Questa opera assume diverse funzioni:

- avvicinamento dei due Centri storici;
- collegamento delle reti ciclabili della Provincia di Varese con quelle del Canton Ticino;
- percorso qualitativamente più attrattivo per i pedoni;
- raccordamento del tratta a piedi del P+R Piazza Mercato, Ferrovia Lugano Ponte Tresa.

La Direzione delle costruzioni del Canton Ticino sta contattando le varie istanze competenti per ottenere i preavvisi necessari dopo di che si inizierà l'elaborazione del progetto definitivo ed esecutivo. La rete ciclo pedonale sul lato del Canton Ticino è in corso di realizzazione. L'unico punto non ancora risotto è la tratta da Colombera a Ponte Tresa dove sono state individuate alcune varianti che vanno ancora approfondite.

Le opportunità non hanno confini.



Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Le opportunità non hanno confini.

Azione 5: Passerella ciclopedonale tra i due Centri storici

La realizzazione della passerella ciclopedonale sul fiume Tresa doveva essere l'opera principale del progetto INTERREG inoltrato nel 2009. Per ragioni oggettive collegate alle procedure che coinvolgono diversi enti sia da parte svizzera che italiana, i tempi di realizzazione di una tale opera non potevano essere contenuti nel triennio di attività di INTERREG e si è resa necessaria una modifica dell'obiettivo che ha implicato anche una decurtazione importante dei mezzi finanziari.

Ciò non ha comunque scoraggiato i due Comuni a continuare lo sviluppo del progetto con l'appoggio del Dipartimento del Territorio del Canton Ticino che è stato inserito come opera prioritaria nel Piano dei trasporti del Luganese ottenendo anche il sostegno finanziario della Confederazione svizzera. I due Comuni hanno indicato al Dipartimento del territorio i punti che vanno considerati nella progettazione proponendo alcune varianti di massima che sono anche state sottoposte a consultazione nell'ambito del sondaggio citato nell'azione 4. Questa opera assume diverse funzioni:

- avvicinamento dei due Centri storici;
- collegamento delle reti ciclabili della Provincia di Varese con quelle del Canton Ticino;
- percorso qualitativamente più attrattivo per i pedoni;
- raccorciamento del tratta a piedi del P+R Piazza Mercato-Ferrovia Lugano Ponte Tresa.

Il Dipartimento del Territorio del Cantone Ticino ha confermato il suo pieno sostegno alla realizzazione della passerella ciclopedonale riconoscendo il ruolo operativo e di sostegno a livello locale dell'OTF.

La rete ciclo pedonale sul lato del Canton Ticino è in corso di realizzazione. L'unico punto non ancora risolto è la tratta da Colombera a Ponte Tresa dove sono state individuate alcune varianti che vanno ancora approfondite.



Proposta

- **Sollecitare un incontro tra Cantone Ticino (Dipartimento del Territorio) e Regione Lombardia (Assessorato alle Infrastrutture e alla Mobilità) per definire le modalità di collaborazione per la realizzazione della passerella.**
- **Continuare la collaborazione tramite i tecnici dei due Comuni con il Dipartimento del Territorio per giungere in tempi brevi alla messa in cantiere dell'opera.**
- **Continuare l'approfondimento delle varianti di percorso ciclopedonale sulla tratta Colombera-Ponte Tresa.**
- **Coordinare l'offerta dei percorsi ciclopedonali transfrontalieri.**

