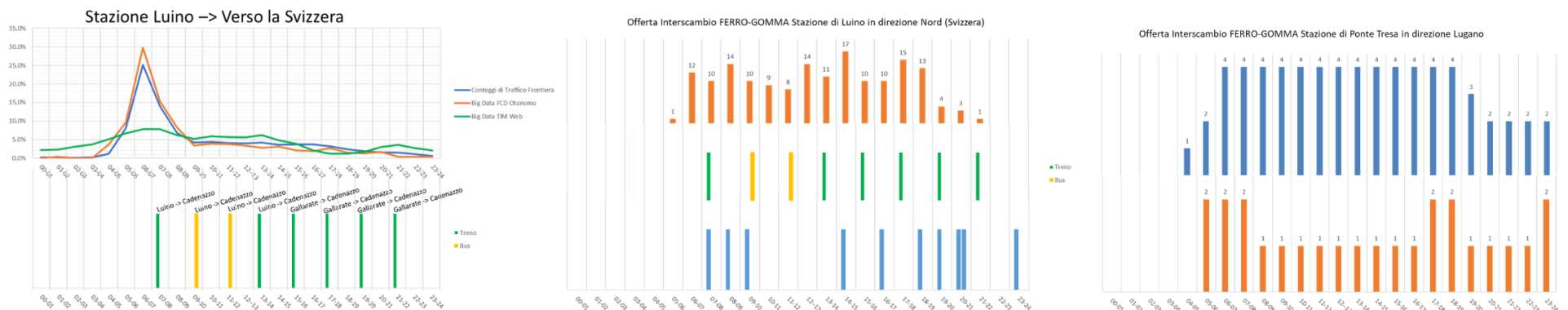


AREA TEMATICA

S_1 Armonizzazione dei collegamenti pubblici

Contesto e Criticità

Il Comune di Luino e il Comune di Gambarogno costituiscono i centri urbani più prossimi alla frontiera che separa rispettivamente l'Italia e la Svizzera. In un generico giorno feriale in direzione Svizzera, data la natura dei viaggi, il maggior volume di traffico in prossimità della frontiera è registrato durante la mattina con l'ora di punta tra le 6:00 e le 7:00. Nelle ore del pomeriggio il flusso è nettamente più ridimensionato. A tale proposito viene proposta uno schema confrontando la domanda in direzione Svizzera con l'offerta della linea TILO S30 che rappresenta il diretto collegamento transfrontaliero tra i due Comuni. Dal grafico si nota come il numero di corse (6 con treno e 2 in Bus) siano troppo riduttive per rendere il servizio attrattivo e sostitutivo dell'auto privata. Inoltre, dal confronto con la domanda si evince una errata distribuzione delle corse durante il corso della giornata che se riorganizzate risulterebbero più utilizzate con benefici per gli utenti e per l'azienda stessa. Tale carenza nelle corse giornaliere presenta criticità anche verso quelle che è l'offerta di interscambio Ferro-Gomma presso le principali stazioni dell'area di studio. La mobilità transfrontaliera tra il Comune di Luino e il centro urbano di Lugano interessa una grande porzione di viaggiatori che attraversano il confine sistematicamente per motivi di lavoro ad oggi non hanno una sufficiente armonizzazione dei collegamenti pubblici. Di seguito l'offerta presso il Comune di Ponte Tresa che rappresenta il nodo principale di passaggio per questi utenti. Nonostante una buona condensazione delle corse della ferrovia FLP risulta non complementare l'offerta su gomma proveniente dalla zona del Luinese.



Obiettivo

L'obiettivo è quello di sviluppare un'offerta del trasporto pubblico incrementando il numero dei "veicoli-chilometri" e armonizzare il servizio tale da essere attrattivo e sufficiente per viaggiare in tutto il territorio dell'Area Vasta. Risultato fondamentale aumentare le corse e riorganizzarle al fine di avere un servizio coordinato tra i vari gestori del trasporto pubblico.

Indicatore di Performance per valutare il raggiungimento dell'obiettivo

KPI	Descrizione	Ruolo Smart Border	Valore Attuale	Valore Target
S1_kpi_a	Numero Giornaliero di Servizi Ferroviari TILO Luino->Cadenazzo accoppiati con servizi TreNord in arrivo a Luino (da 0 a 30 minuti prima)	Sostenitore	2 di 4	4 di 4
S1_kpi_b	Percentuale Giornaliera di Servizi Ferroviari TILO Luino->Cadenazzo accoppiati con servizi TreNord in arrivo a Luino (da 0 a 30 minuti prima)	Sostenitore	50.0%	100.0%
S1_kpi_c	Numero Giornaliero di Servizi Ferroviari TILO Cadenazzo->Luino accoppiati con servizi TreNord in partenza da Luino (da 0 a 30 minuti dopo)	Sostenitore	1 di 3	3 di 3
S1_kpi_d	Percentuale Giornaliera di Servizi Ferroviari TILO Cadenazzo->Luino accoppiati con servizi TreNord in partenza da Luino (da 0 a 30 minuti dopo)	Sostenitore	66.6%	100.0%
S1_kpi_e	Numero di collegamenti ferroviari Luino-Cadenazzo con partenza nella fascia oraria 5:00 am – 8:00 am	Sostenitore	1	3
S1_kpi_f	Numero di collegamenti ferroviari Cadenazzo-Luino con partenza nella fascia oraria 16:00 pm – 19:00 pm	Sostenitore	2	3

Orizzonte Temporale per il raggiungimento dell'obiettivo

Medio Periodo – 5 anni

Strategia

I collegamenti con il trasporto pubblico che interessano la mobilità transfrontaliera come presentato nel Documento di Analisi e Ricognizione sono la linea ferroviaria TILO S30 e la linea TPL AutoPostale 429. Nello studio della domanda di mobilità sulla direttrice Luino - Gambarogno si è dimostrato il forte fenomeno di congestione provocato dai viaggiatori italiani che nell'ora di punta mattutina si recano in Svizzera utilizzando il veicolo privato per poi riattraversare la frontiera in direzione Italia nel pomeriggio. Per spostare parte di questi transfrontalieri sul treno è necessario un aumento del numero di corse giornaliere che collegano Gallarate/Luino con Cadenazzo servendo le varie stazioni presenti sul percorso. Qualora risultasse difficile incrementare il numero di corse si propone almeno una ridistribuzione delle stesse, servendo con maggiore frequenza l'intervallo orario 5.00 - 9.00 in direzione Svizzera mentre in direzione Italia si propone una maggiore frequenza nell'intervallo 16.00 – 20.00 al fine di servire il viaggio di ritorno dei transfrontalieri che hanno utilizzato il treno nell'andata. L'ottimizzazione delle corse della Linea TILO S30 permetterebbe sia una maggiore armonizzazione con i collegamenti pubblici su gomma sia un rafforzamento del sistema di interscambio con le ferrovie TRENORD che giungono da Sud fino a Luino e con le altre linee TILO che servono la stazione capolinea di Cadenazzo in Svizzera. Nello studio della domanda di mobilità sulla direttrice Luino - Ponte Tresa, definito il forte volume di traffico che si reca in Svizzera in direzione di Lugano, si propone un potenziamento della linea AutoPostale 429 che rappresenta l'unico collegamento transfrontaliero diretto su gomma. L'orario cadenzato di una corsa ogni ora in partenza da Luino potrebbe essere raddoppiato rendendo il servizio più attrattivo e rappresentando una valida alternativa all'utilizzo dell'auto privata per raggiungere la Stazione di Ponte Tresa che presenta ad oggi serie criticità per il parcheggio. Il potenziamento di questa linea TPL risulterebbe complementare anche al servizio della ferrovia FLP Lugano – Ponte Tresa che presenta ad oggi 4 corse ogni ora.

Pacchetti di Azioni	Descrizione	Promotori	Stakeholders
Azione 1	Apertura di un tavolo Tecnico/Politico per richiedere il potenziamento del servizio ferroviario S30 di TILO	Comune di Luino e di Gambarogno	Comuni, TILO, Regione Lombardia, Canton Ticino DT, UFT
Azione 2	Apertura di un tavolo Tecnico/Politico per richiedere il potenziamento del servizio bus AutoPostale Linea 429	Comune di Luino e di Gambarogno	Comuni, TILO, Regione Lombardia, Canton Ticino DT, UFT
Azione 3	Apertura di un tavolo Tecnico/Politico per richiedere la ridefinizione delle coincidenze tra i servizi TILO ed i servizi TreNord presso la stazione di Luino.	Comune di Luino e di Gambarogno	Comuni, TILO, Regione Lombardia, Canton Ticino DT, UFT
Azione 4	Studio di Fattibilità Tecnico/Economica a supporto dell'Azione 1	TILO	Comuni, TILO, Regione Lombardia, Canton Ticino DT, UFT
Azione 5	Studio di Fattibilità Tecnico/Economica a supporto dell'Azione 2	AutoPostale	Comuni, TILO, Regione Lombardia, Canton Ticino DT, UFT
Azione 6	Studio di Fattibilità Tecnico/Economica a supporto dell'Azione 3	TILO/TreNord	Comuni, TILO, Regione Lombardia, Canton Ticino DT, UFT
Azione 7	Definizione del Nuovo Programma di Esercizio e Avvio dei nuovi collegamenti ferroviari sulla S30 di TILO	TILO	Comuni, TILO, Regione Lombardia, Canton Ticino DT, UFT
Azione 8	Definizione del Nuovo Programma di Esercizio e Avvio dei nuovi collegamenti ferroviari sulla Linea 429 di AutoPostale	AutoPostale	Comuni, TILO, Regione Lombardia, Canton Ticino DT, UFT
Azione 9	Definizione del Nuovo Programma di Esercizio TILO/TreNord con l'ottimizzazione delle coincidenze presso la stazione di Luino	TILO/TreNord	Comuni, TILO, Regione Lombardia, Canton Ticino DT, UFT

AREA TEMATICA
S_2 Integrazione tariffaria

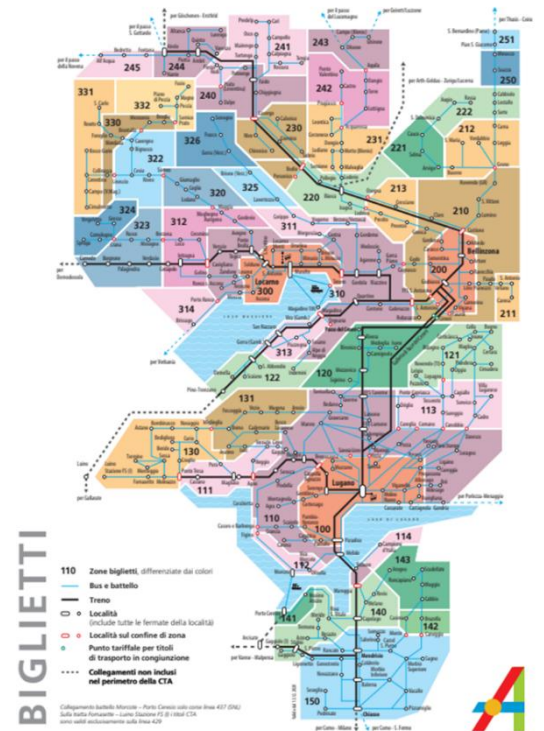
Contesto e Criticità

Il servizio del ferroviario che interessa la zona su scala Area Vasta è offerto sia dalle linee dei treni Trenord che operano solo nel territorio italiano sia dalle linee TILO che offrono un servizio di trasporto transfrontaliero tra l'Italia e la Svizzera. In Ticino vale su tutto il territorio il sistema integrato della Comunità Tariffale Arcobaleno, per le linee ferroviarie sono validi anche i biglietti per la Svizzera delle FFS. Arcobaleno è la porta d'accesso al mondo del trasporto pubblico del Ticino e del Moesano. Biglietti e abbonamenti Arcobaleno permettono di spostarsi con un solo titolo di trasporto, valevole su tutte le imprese di trasporto che circolano nelle zone acquistate utilizzando mezzi di trasporto diversi: bus, treno e anche battello.

In Lombardia per le linee ferroviarie Trenord è previsto l'utilizzo del biglietto singolo o dell'abbonamento che può appartenere a due diversi piani tariffari.

Trenord offre un piano tariffario con la vendita di biglietti singoli e abbonamenti a Tariffa Unica Regionale T.U.R (origine/destinazione), unidirezionali sulla tratta indicata. Non esiste una zonizzazione delle diverse aree e il costo del titolo di viaggio è in funzione della fascia di chilometri percorsi e dell'età del viaggiatore. L'alternativa è costituita dal nuovo Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità Milano e Monza Brianza (STIBM) che si estende a tutti i comuni che fanno parte della Città metropolitana di Milano, della Provincia di Milano e di Monza e Brianza nonché di alcuni comuni fuori provincia. La tariffa tra due località, quella di origine e di destinazione prescinde dal mezzo di trasporto utilizzato, ed è calcolata in base al numero di zone all'interno delle quali si viaggia. I titoli STIBM consentono, all'interno delle zone acquistate e nell'ambito della validità temporale, di spostarsi percorrendo più tratte e combinando più mezzi in modalità sia continuativa sia con più soste intermedie.

Comunità tariffale Arcobaleno – Piano delle zone
arcobaleno.ch – info@arcobaleno.ch



Obiettivo

L'obiettivo è quello di sviluppare un sistema tariffario integrato che permetta agli utenti che attraversano il confine sui diversi sistemi di trasporto pubblico l'acquisto di titoli di viaggio più accessibili e adeguati a certe tipologie di utenti.

Indicatore di Performance per valutare il raggiungimento dell'obiettivo

KPI	Descrizione	Ruolo Smart Border	Valore Attuale	Valore Target
S2_kpi_a	Istituzione di un biglietto unico	Sostenitore	Non attivo	Attivo
S2_kpi_b	Agevolazione per utenti pendolari transfrontalieri da integrarsi alla scontistica dell'abbonamento aziendale Comunità Tariffaria Arcobaleno	Sostenitore	Non attiva	Attiva
S2_kpi_c	Limite minimo di abbonamenti per azienda Comunità Tariffaria Arcobaleno	Sostenitore	5	0

Orizzonte Temporale per il raggiungimento dell'obiettivo

Medio Periodo – 3 anni

Strategia

Come è emerso dal contesto di riferimento gli utenti che attraversano il confine Italia – Svizzera viaggiando sui sistemi del trasporto pubblico di entrambi gli Stati si trovano a dover acquistare dei titoli di viaggio che non sono per nulla integrati tra loro. Il viaggiatore transfrontaliero si trova dunque a pagare un titolo di viaggio il cui prezzo viene calcolato sommando le tariffe di Trenord con quelle delle zone della Comunità Tariffale Arcobaleno in Canton Ticino, si propone dunque un'integrazione dei Piani Tariffari sviluppando un tipo di biglietto o abbonamento specifico per questa tipologia di utente. Ad oggi, esclusivamente per raggiungere le stazioni di Stabio e Ranzo S. Abbondio, da località italiane, è possibile acquistare biglietti non integrati, che non comprendono l'utilizzo degli altri vettori della Comunità Tariffale Arcobaleno. In questo caso il prezzo viene calcolato sommando le tariffe regionali chilometriche in territorio italiano con le tariffe chilometriche ferroviarie in territorio Svizzero fino al confine. In virtù dell'alto potenziale di transfrontalieri italiani che potrebbero utilizzare il treno per recarsi in Svizzera si propone un'estensione di tale politica fino al capolinea di Cadenazzo calcolando il prezzo del biglietto sulla base di una tariffazione chilometrica integrata e non basata sul Piano delle Zone. Sempre in merito ai viaggi transfrontalieri date le differenze politiche di gestione si propone di seguire una linea unica per i costi aggiuntivi come il trasporto di biciclette o agevolazioni e tariffe ridotte per gli utenti di diverse fasce di età.

Pacchetti di Azioni	Descrizione	Promotori	Stakeholders
Azione 1	Processo di concertazione per la definizione del biglietto unico transfrontaliero	Comune di Luino e di Gambarogno	Comuni, TILO, Regione Lombardia, Canton Ticino DT, TPL Como Lecco Varese
Azione 2	Processo di concertazione per la definizione della scontistica per lavoratori aziendali	Comune di Luino e di Gambarogno	Comunità Tariffale Arcobaleno, TPL Como Lecco Varese, Aiti, Camera di Commercio, Associazione frontaliere

AREA TEMATICA
S_3 Incentivo al Park&Ride

Contesto e Criticità

Dall'analisi dell'offerta del trasporto pubblico sono state esaminate tutte le stazioni ferroviarie costituenti i nodi intermodali dell'Area di Studio. Mettendo a sistema tutte le fermate della Linea ferroviaria TILO S30 si evince come escluse le stazioni di Luino e Cadenazzo, sia sul territorio italiano che sul territorio svizzero è presente un basso livello di accessibilità. Lo scambio intermodale e il Park and Ride risultano alternative poco attrattive e non incentivate. A causa del basso servizio del trasporto pubblico ferroviario anche la disponibilità del numero di lotti di parcheggio offerti dalle ferrovie svizzere per l'alternativa del Park&Ride in Canton Ticino risulta ridotta.

Nella Stazione di Luino è in atto lo sviluppo dei nuovi parcheggi (WP4, progetto Smart Border), che prevedono la messa l'opera di 121 + 216 posti con accesso e pagamento regolarizzato secondo il possesso di requisiti di priorità.

La stazione di Cadenazzo costituisce un importante nodo di scambio ferroviario nel territorio Svizzero dell'Area di studio rappresentando anche la stazione di riferimento nella zona del Gambarogno. Nei pressi della stazione è presente una stazione di ricarica per i veicoli elettrici con gestione Swiss Charge e un Parcheggio di interscambio P+Rail di medie dimensioni (68 posti), a pagamento (6 CHF/giorno) gestito dalle Ferrovie Svizzere FFS. La presenza di ulteriori servizi offre un buon livello di accessibilità alla stazione che rende possibili più alternative di viaggio, tuttavia tali servizi non si conciliano con la bassa frequenza della linea TILO S30.

La stazione di Ponte Tresa costituisce un importante dono di scambio e di passaggio per molti lavoratori transfrontalieri. Nonostante una buona frequenza della linea ferroviaria FLP la stazione presenta delle criticità in termini di accessibilità dovute al problema della sosta. Il parcheggio del veicolo risulta essere molto complicato con stalli lontano dalla stazione o con costi complessivi (parcheggio + treno) che rendono meno attrattiva l'opzione Park and Ride. Sul Territorio Italiano sono presenti 3/4 lotti di parcheggio di medie dimensioni a pagamento che data la distanza dalla stazione ferroviaria richiedono ulteriori 10 minuti di viaggio a piedi per raggiungerla. Sul Territorio Svizzero sono presenti 3/4 lotti di parcheggio di piccole dimensioni a pagamento e una stazione di ricarica per i veicoli elettrici gestione Green Motion.



Obiettivo

L'obiettivo è quello di incentivare l'utilizzo del Park&Ride offrendo agli utenti un'infrastruttura per la sosta complementare con gli altri servizi presenti nei nodi di interscambio e sufficiente a rendere diffusa tale modalità di spostamento con benefici per la collettività rinvenuti dalla riduzione dell'utilizzo del mezzo privato.

Indicatore di Performance per valutare il raggiungimento dell'obiettivo

KPI	Descrizione	Ruolo Smart Border	Valore Attuale	Valore Target
S3_kpi_a	Attivazione di un servizio di Park&Ride presso la Stazione Ferroviaria di Luino	Supporto	Non attivo	Attivo
S3_kpi_b	Tasso di riempimento degli stalli dedicati al Park&Ride presso la stazione di Luino	Supporto	0.0%	75.0%
S3_kpi_d	Numero di parcheggi a disposizione degli utenti entro 500 m per l'alternativa del Park&Ride presso la Stazione di Ponte Tresa	Sostenitore	7	10

Orizzonte Temporale per il raggiungimento dell'obiettivo

Medio Periodo – 5 anni

Strategia

L'incentivo del Park&Ride risulta essere di fondamentale importanza in quanto rappresenta un'alternativa di viaggio volta alla sostenibilità e alla riduzione dei fenomeni di congestione. Al fine rendere attrattiva tale modalità di spostamento è necessario che l'utente riceva un'adeguata offerta che combini sia il servizio della sosta sia quello del trasporto pubblico. Si propone dunque la realizzazione, come prevista nel Comune di Luino, o la messa a disposizione di spazi prossimi alle stazioni tali da permettere la sosta dei propri veicoli agli utenti che utilizzano il treno per completare lo spostamento. Ad oggi le stazioni servite dalla linea ferroviaria S30 non dispongono tutte di un'infrastruttura sufficiente a incentivare il Park&Ride. La strategia prevede di destinare un'area a parcheggio nelle stazioni di Laveno Mombello, Caldè, Porto Valtravaglia, Colmegna, Maccagno e Pino- Tronzano sul territorio italiano. Si propone di ampliare l'area del Park&Ride già minimamente presente presso le stazioni Svizzere di Ranzo Sant'Abbondio, Gerra, San Nazzaro, Magadino e Quartino. Oltre alla disponibilità infrastrutturale si propone anche di sviluppare una politica mirata per promuovere tale modalità in termini di costi monetari con agevolazioni per gli utenti che utilizzano il Park&Ride integrando il costo del parcheggio con quello del treno. L'incentivo al Park&Ride non dipende solamente dalla disponibilità del parcheggio nei pressi della stazione ma risulta essere strettamente correlato con l'armonizzazione dei collegamenti pubblici in quanto se non è presente un sufficiente numero di corse giornaliere l'utente non si reca in stazione e il parcheggio rimane inutilizzato.

Pacchetti di Azioni	Descrizione	Promotori	Stakeholders
Azione 1	Apertura di un tavolo Tecnico/Politico per l'incentivo dello sviluppo del Park&Ride nel territorio	Comune di Luino e di Gambarogno	RFI Rete Ferrovie Italiana, TreNord, TILO, SBB, FFS, Comuni interessati
Azione 2	Studio di Fattibilità Tecnico/Economica per la messa in opera dei parcheggi di interscambio nelle stazioni sul territorio svizzero	SBB, FFS, TILO,	Comuni interessati
Azione 3	Studio di Fattibilità Tecnico/Economica per la messa in opera dei parcheggi di interscambio nelle stazioni sul territorio italiano	RFI Rete Ferrovie Italiana, TreNord, TILO	Comuni interessati
Azione 4	Messa in esercizio dei parcheggi di interscambio nelle stazioni sul territorio svizzero	SBB, FFS, TILO,	Comuni interessati
Azione 5	Messa in esercizio dei parcheggi di interscambio nelle stazioni sul territorio italiano	RFI Rete Ferrovie Italiana, TreNord, TILO	Comuni interessati

AREA TEMATICA

S_4 Incentivo alla mobilità sharing

Contesto e Criticità

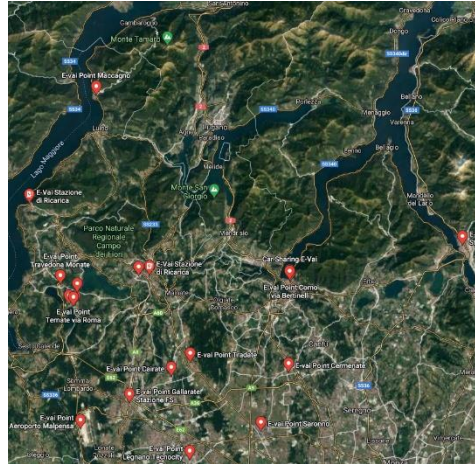
Nei Comuni presenti nella Scala territoriale di Area Vasta risulta ad oggi esserci una scarsa diffusione di quelli che sono i servizi di mobilità sharing. Si tratta di un sistema di mobilità legato alla sostenibilità il cui obiettivo è quello di favorire l'uso del mezzo piuttosto che il possesso dello stesso. Sul territorio italiano il servizio di car sharing proposto è quello di E-Vai che permette di spostarsi senza alcun limite urbano nella regione della Lombardia. Il servizio E-Vai offre autovetture elettriche al 100% o a basso impatto ambientale e una buona rete di E-Vai Point per prendere in consegna e rilasciare i veicoli. Attualmente nell'intera regione sono presenti più di 100 postazioni localizzate in luoghi strategici.

In Svizzera il servizio di car sharing è offerto dalla società mobility. Sul territorio nazionale sono presenti 1530 stazioni e un parco veicolare a disposizione dell'utente molto vasto con vetture elettriche, sportive e adibite al trasporto merci. Il servizio offre le seguenti modalità:

- "Return" che prevede di riconsegnare il veicolo nella stazione di partenza.
- "One-Way" che prevede la riconsegna del veicolo alla stazione di arrivo selezionata
- "Go" che prevede la possibilità di lasciare il veicolo liberamente all'interno di una zona predefinita.

Nella zona di Area Vasta sono presenti: 2 stazioni presso Locarno, 1 presso la stazione di Tenero, 1 presso la stazione di Cadenazzo e 1 presso la stazione di Giubiasco.

I due servizi di car sharing rimangono dunque collocati entro il proprio confine nazionale, e per un'area di importanza strategica e con un altissimo flusso transfrontaliero la mancanza di un servizio integrato sui due territori costituisce un ostacolo alla diffusione di tale modalità di viaggio più sostenibile.



Obiettivo

L'obiettivo è quello di promuovere e incentivare lo sviluppo del car sharing all'interno dell'Area Vasta offrendo un nuovo servizio competitivo e di carattere transfrontaliero integrando eventualmente anche i costi e la gestione del suddetto in un unico sistema. L'obiettivo si pone di abbattere il confine nazionale per ciò che riguarda la promozione di modalità di spostamento più sostenibili a supporto della grande mole di viaggiatori che sistematicamente attraversa il confine.

Indicatore di Performance per valutare il raggiungimento dell'obiettivo

KPI	Descrizione	Ruolo Smart Border	Valore Attuale	Valore Target
S4_kpi_a	Attivazione di un servizio di car sharing integrato tra i Comuni di Luino e Gambarogno	Sostenitore	Non attivo	Attivo
S4_kpi_b	Numero di iscritti ai servizi di car sharing	Supporto	0 utenti	1000 utenti

Orizzonte Temporale per il raggiungimento dell'obiettivo

Medio Periodo – 5 anni

Strategia

Nei Comuni presenti nella Scala territoriale di Area Vasta risulta ad oggi esserci una scarsa diffusione di quelli che sono i servizi di mobilità sharing. Si tratta di un sistema di mobilità legato alla sostenibilità il cui obiettivo è quello di favorire l'uso del mezzo piuttosto che il possesso dello stesso. Lo sviluppo e l'incentivo all'utilizzo dei mezzi di mobilità condivisa deve seguire diverse linee di azione. In primo luogo, è necessario che il modello di business che adopera l'azienda che fornisce il servizio si integri al meglio con le dinamiche del territorio. In territorio italiano il servizio di car sharing è offerto dalla società E-vai che permette di viaggiare nella regione con 2 modalità:

- L'auto riconsegnata in una qualsiasi postazione della stessa città non prevede costi aggiuntivi
- La riconsegna dell'auto in un qualsiasi E-vai point di un'altra città prevede una maggiorazione di 10 euro.

Al fine di promuovere tale servizio e renderlo adattabile alle esigenze del territorio si propone di estendere la politica di "nessun costo aggiuntivo per la riconsegna dell'auto nella stessa città" a tutto il territorio di Area Vasta in quanto a valle delle analisi sulla domanda di trasporto è emerso come i diversi Comuni si scambiano numerosi flussi di traffico, comportandosi come aree di una grande città.

Un'altra proposta relativa al car sharing è quella di sviluppare una dinamica in cui l'auto è condivisa sia dagli utenti privati sia da amministrazioni Comunali. L'utente che al mattino utilizza il car sharing per raggiungere la destinazione sosta l'auto in un altro Comune senza pagare ulteriori costi aggiuntivi. Durante il giorno l'auto viene utilizzata dagli utenti del Comune che pagano il servizio di sharing e sostano l'auto sempre presso lo stesso punto. La sera l'auto può essere utilizzata dal lavoratore che nel viaggio di ritorno riporta il mezzo nella stazione di riferimento di origine.

Inoltre, poiché le dinamiche di mobilità interessano il territorio svizzero su cui il servizio di car sharing è offerto da Mobility, si propone di istituire un servizio sharing transfrontaliero che permetta liberamente di viaggiare e sostare oltreconfine. Per raggiungere tale obiettivo si propone di replicare la struttura del servizio ferroviario TLO, coinvolgendo FNM Group che opera tramite E-Vai e le ferrovie Svizzere FFS che operano tramite Mobility. Noti i grandi flussi transfrontalieri che percorrono distanze anche abbastanza ridotte, il servizio di sharing transfrontaliero risulterebbe molto attraente sia a coloro che utilizzano il mezzo privato sia a coloro che pur adottando modalità di viaggio più sostenibili debbono utilizzare più mezzi per completare lo spostamento.

Di seguito si elencano delle linee guida al fine di ottenere una maggiore interazione e collaborazione tra Comune e operatori migliorando e diffondendo il servizio. L'amministrazione pubblica deve promuovere le seguenti iniziative:

- In attesa di una modifica del Codice della Strada, predisporre stalli di sosta riservati al parcheggio car sharing anche nel modello free floating. Offrire maggiori stalli di sosta in prossimità dei principali snodi urbani dei mezzi pubblici per favorire l'intermodalità del trasporto.
- Migliorare l'integrazione con il trasporto pubblico offrendo sia "pacchetti integrati di mobilità" che offrono minuti di noleggio e uso del mezzo pubblico, sia tariffe agevolate agli abbonati.
- Diminuzione del canone annuo che gli operatori versano al comune a fronte di un comportamento degli operatori stessi più idoneo ad affrontare problemi collettivi e offrire un servizio più appetibile.
- Cofinanziare il servizio utilizzando dei contributi pubblici dando la possibilità agli operatori di applicare una tariffa ombra, finanziata con i suddetti contributi, a determinate categorie di utenti "deboli" per trasferire direttamente ai cittadini il beneficio del corrispettivo pubblico.
- Ampliamento della zona a traffico limitato (ZTL) e un migliore monitoraggio tramite varchi telematici rappresentano degli incentivi all'utilizzo dell'auto condivisa che ha la possibilità di entrarvi gratuitamente.

A fronte di queste iniziative della pubblica amministrazione, si richiede agli operatori che esercitano il servizio sul territorio una serie di iniziative:

- Rendere la tariffa più flessibile tentando di raccogliere una maggiore domanda, offrendo degli sconti per certe tipologie di utenti deboli, per i viaggi nelle ore notturne, per gli abbonati al TPL o per chi rottama l'auto senza acquistarne una nuova.
- Rendere l'offerta più varia mettendo a servizio una flotta più differenziata che permette di utilizzare il veicolo per diversi tipi di spostamento aiutando gli utenti ad essere meno dipendenti dall'auto.
- Fornire la localizzazione dei veicoli durante il loro uso a supporto della sicurezza stradale, dissuadendo gli utenti da un uso improprio dell'auto e identificandoli in caso di incidenti.
- Creare una Community che permetta agli utenti di scambiare informazioni e opinioni pubblicizzando maggiormente il servizio.
- Allargare il servizio anche ad aree periferiche meno profittevoli integrando il TPL.
- Offrire un parco veicolare con maggiore auto elettriche e meno inquinante.

Le stesse linee guida proposte per lo sviluppo del car sharing sono da seguire per il servizio di bike sharing. Da molti progetti previsti in altre località inerenti il bike sharing è emersa l'importanza offrire biciclette elettriche che risultano più utilizzate dagli utenti. Il servizio di mobilità dolce a zero emissioni è volto pienamente alla sostenibilità ma deve ben essere integrato nel territorio. Risulta indispensabile l'integrazione con il trasporto pubblico, sia in termini tariffari proponendo anche in questo caso dei pacchetti integrati di mobilità sia in termini strutturali offrendo delle stazioni di bike sharing presso i nodi intermodali o luoghi di maggiore interesse. Affinché tale servizio venga utilizzato è necessario offrire all'utente un'infrastruttura adatta, si propone dunque di aumentare i chilometri di pista ciclabile sia nella zona periferica ma soprattutto nei centri urbani dove l'utente che si muove in bicicletta deve sentirsi protetto. Anche in questo caso al fine di disincentivare usi impropri o atti vandalici è utile un sistema di monitoraggio e l'installazione di bike box che custodiscono le biciclette messe a servizio dell'utenza.

Per entrambi i sistemi di mobilità condivisa è fondamentale un processo di educazione, sensibilizzazione, e informazione dei benefici che questi servizi portano al singolo utente e alla collettività.

Pacchetti di Azioni	Descrizione	Promotori	Stakeholders
Azione 1	Studio di fattibilità Costi Benefici per richiedere a E-Vai l'applicazione del servizio City sull'Area Vasta indicata da Smart Border	Comune di Luino	E-Vai, Gruppo FNM, Trenord, Comuni interessati al progetto
Azione 2	Apertura di un tavolo Tecnico/Politico per l'attuazione del sistema di Car sharing ibrido (pendolare-pubblica amministrazione-pendolare)	Comune di Luino	E-Vai, Gruppo FNM, Trenord, Comuni interessati al progetto
Azione 3	Apertura di un tavolo Tecnico/Economico per l'integrazione delle piattaforme E-Vai e Mobility	Comune di Luino e di Gambarogno	E-Vai, FNM, Mobility, SBB FFS

AREA TEMATICA

S_5 Incentivo alla mobilità lacustre

Contesto e Criticità

Ad oggi la navigazione dei Laghi in Lombardia è gestita da Navigazione Laghi, nell'ambito di un accordo italo-svizzero la Navigazione Laghi gestisce il servizio di linea sul Lago Maggiore anche per il territorio svizzero fino a Locarno. Su questo lago sono tre milioni e mezzo i passeggeri trasportati annualmente su 36 diverse località in territorio sia Italiano che Svizzero, dove alcune di esse hanno un'importanza strategica offrendo un servizio di scambio intermodale con le linee ferroviarie (di interesse per il PSMS sono le linee R21 Luino - Gallarate - Milano e S30 Cadenazzo-Luino-Gallarate). La Gestione Navigazione Laghi, grazie alla sua flotta di battelli tradizionali e di moderni mezzi veloci, assicura servizi di linea nel bacino italiano del Lago Maggiore per circa 430 km in media al giorno durante la bassa stagione. Essa si triplica, fino a 1570 km al giorno nel pieno della stagione turistica. Nel bacino svizzero, la circolazione giornaliera media è di 115 km in inverno e di 570 km in estate. L'orario, tuttavia, è strutturalmente inalterato da molti anni e nel tempo non si è adattato alle dinamiche evolutive di mobilità del territorio. Un'ulteriore osservazione riguarda la suddivisione dell'orario in due periodi differenti (contrariamente a diversi laghi a nord delle Alpi, dove questa suddivisione non esiste): l'orario estivo (valido per sei mesi da Pasqua a metà ottobre) e quello autunnale (per il periodo restante). Durante l'orario estivo ci sono corse supplementari (soprattutto in relazione ai grandi eventi nel Locarnese).

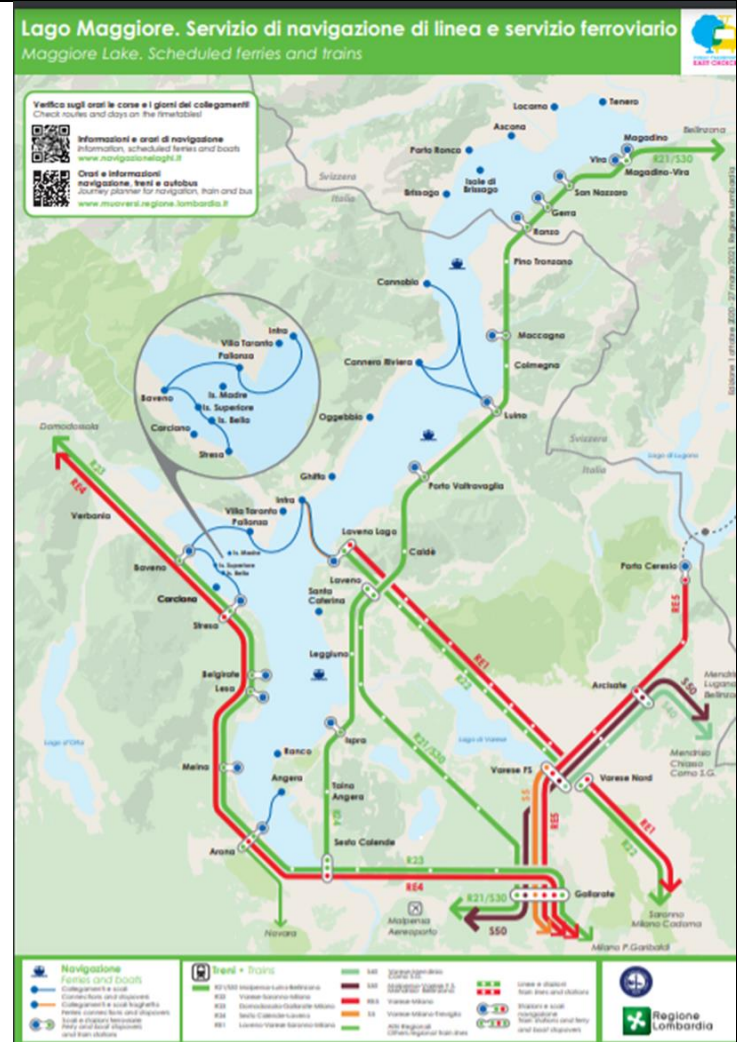
Per le corse internazionali l'offerta classica di battelli di grande capienza prevede le linee Locarno-Stresa andata-ritorno e in alta stagione Locarno Arona andata-ritorno. Entrambe le corse si fermano unicamente negli scali maggiori. Queste ultime sono le uniche corse con offerta gastronomica a bordo. Quasi ridotto a zero invece il numero di corse a lunga distanza con fermata nei diversi paesi più piccoli a bordo lago.

L'offerta nel bacino svizzero prevede per i pendolari da Magadino una navetta con corse circa ogni ora. Nel bacino tra Locarno e Brissago negli anni si è ridotta l'offerta arrivando nel 2014 a 8 corse irregolari giornaliere. A parte la classica tratta internazionale per Stresa (e Arona), le reti che si allacciano direttamente al bacino meridionale (lo spazio Cannobio-Luino e più a sud), con l'eccezione dei viaggi in prima mattinata, sono completamente sparite. Col tempo, sono invece stati rafforzati i collegamenti del mercoledì per il mercato di Luino (tuttavia lo stesso giorno cade - già da diversi anni - la corsa internazionale per Stresa) e la corsa domenicale per il mercato di Cannobio.

Il bacino Cannobio-Luino-Cannero prevede circa due corse ogni ora collegano il bacino, in un circuito che esclude possibili collegamenti sia a nord (bacino svizzero) sia a sud (centro-lago).

La parte mediana Luino-Laveno-Intra Questo bacino è coperto quasi esclusivamente dalle due tratte internazionali.

Il centro lago e il Golfo di Stresa Tra Intra e Stresa vi è da sempre un'intensa circolazione di battelli a scadenza regolare di circa mezz'ora. Riguardo al bacino di Arona salvo il trasporto di pendolari ogni mezz'ora per Angera, l'offerta presente è scarsa.



Obiettivo

L'obiettivo è quello di potenziare il sistema di mobilità lacustre intensificando le corse, e rendendo il servizio più attrattivo sia per i pendolari sia per i turisti integrando il servizio di navigazione con quello del trasporto pubblico su gomma e ferro.

Indicatore di Performance per valutare il raggiungimento dell'obiettivo

KPI	Descrizione	Ruolo Smart Border	Valore Attuale	Valore Target
SS_kpi_a	Km serviti dalla flotta nel bacino italiano durante la bassa stagione	Sostenitore	430	800
SS_kpi_b	Km serviti dalla flotta nel bacino italiano durante l'alta stagione	Sostenitore	1570	1700
SS_kpi_c	Km serviti dalla flotta nel bacino svizzero durante la bassa stagione	Sostenitore	115	300
SS_kpi_d	Km serviti dalla flotta nel bacino italiano durante la bassa stagione	Sostenitore	570	800
SS_kpi_e	Passeggeri trasportati annualmente sul Lago Maggiore	Sostenitore	3500000	500000

Orizzonte Temporale per il raggiungimento dell'obiettivo

Medio Periodo – 5 anni

Strategia

Attualmente sono presenti 25 scali sul territorio italiano e 11 scali in quello Svizzero e l'offerta che rimane invariata da diversi anni necessita di un riadattamento a quelle che sono le nuove dinamiche sul territorio. All'interno del bacino svizzero si propone un potenziamento della linea Locarno Magadino che rappresenta un collegamento strategico e utilizzato dai pendolari e studenti che si muovono tra i due Comuni Svizzeri. È opportuno, inoltre, che gli orari di arrivo e partenza si adattino a quelli dei sistemi ferroviari o TPL al fine di avere buone coincidenze e promuovere l'intermodalità. Si propone altresì, secondo le nostre analisi di transito di confine, l'implementazione di una nuova linea veloce servita da aliscafo che connette Luino (nodo intermodale), San Nazzaro (futuro nodo intermodale) e Locarno con opzione gratuita di trasporto bicicletta a bordo per facilitare il primo e ultimo miglio, tale servizio si propone debba iniziare offrendo nei giorni feriali due corse al mattino in partenza da Luino alle 6:00 e 7:30 e due alla sera in partenza da Locarno alle 17:00 e 18:30. Tali iniziative si propongono anche per offrire agli utenti un servizio alternativo al trasporto ferroviario della Linea 30 che in tale orario mattutino è sprovvisto di corse. All'interno del bacino Cannobio - Luino - Cannero si propone un aumento delle corse che collegano le tre località, ma risulta ancora più importante la messa in opera di collegamenti, attualmente assenti, sia con il bacino svizzero sia con il centro Lago a Sud. Infine, con lo scopo di incentivare il turismo, si propone almeno nel periodo estivo un potenziamento delle linee internazionali Locarno - Stresa, Locarno - Arona con battelli di grande capienza che fermano anche nei paesi più piccoli lungo il lago. Offrire un parco veicolare con maggiore auto elettriche e meno inquinante.

Le stesse linee guida proposte per lo sviluppo del car sharing sono da seguire per il servizio di bike sharing. Da molti progetti previsti in altre località inerenti il bike sharing è emersa l'importanza offrire biciclette elettriche che risultano più utilizzate dagli utenti. Il servizio di mobilità dolce a zero emissioni è volto pienamente alla sostenibilità ma deve ben essere integrato nel territorio. Resulta indispensabile l'integrazione con il trasporto pubblico, sia in termini tariffari proponendo anche in questo caso dei pacchetti integrati di mobilità sia in termini strutturali offrendo delle stazioni di bike sharing presso i nodi intermodali o luoghi di maggiore interesse. Affinché tale servizio venga utilizzato è necessario offrire all'utente un'infrastruttura adatta, si propone dunque di aumentare i chilometri di pista ciclabile sia nella zona periferica ma soprattutto nei centri urbani dove l'utente che si muove in bicicletta deve sentirsi protetto. Anche in questo caso al fine di disincentivare usi impropri o atti vandalici è utile un sistema di monitoraggio e l'installazione di bike box che custodiscono le biciclette messe a servizio dell'utenza.

Per entrambi i sistemi di mobilità condivisa è fondamentale un processo di educazione, sensibilizzazione, e informazione dei benefici che questi servizi portano al singolo utente e alla collettività.

Pacchetti di Azioni	Descrizione	Promotori	Stakeholders
Azione 1	Apertura di un tavolo Tecnico/Politico un Nuovo Programma di Esercizio	Comune di Luino e di Gambarogno	Navigazione dei Laghi, TILO Comuni interessati
Azione 2	Studio di fattibilità per l'estensione e il potenziamento dell'offerta di servizio	Navigazione dei Laghi	TILO, Comuni interessati
Azione 3	Definizione di un Nuovo Programma di Esercizio	Navigazione dei Laghi	TILO Comuni interessati

AREA TEMATICA

S_6 Incentivo allo smart working

Contesto e Criticità

La pandemia ha velocizzato l'approccio a "home working" grazie a deroghe sulla doppia imposizione del lavoro svolto da remoto su territorio italiano da parte dei frontalieri. Con il ripristino della "normalità" si potrà lavorare da remoto per un periodo massimo del 25% annuo (1gg settimana / 450 ore anno)

Obiettivo

L'obiettivo è quello di costruire delle policy aziendali che tengano conto del bilanciamento Vita-Lavoro ed un percorso formativo per Dirigenti-Quadri e collaboratori che accompagni in una nuova dimensione lavorativa. Il coinvolgimento del progetto di AIT4Welfare – Fondazione 3° millennio va in questa direzione <https://vitalavoro.ch>



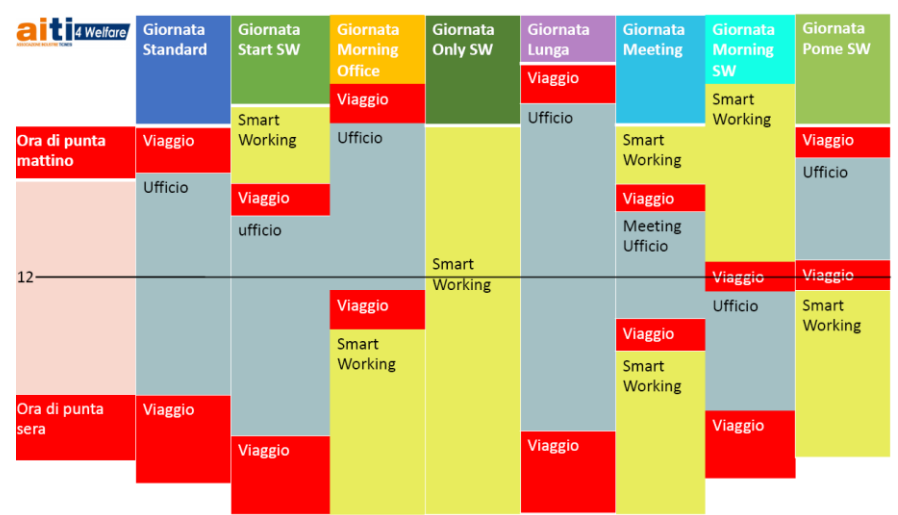
Indicatore di Performance per valutare il raggiungimento dell'obiettivo

KPI	Descrizione	Ruolo Smart Border	Valore Attuale	Valore Target
S6_kpi_a	Promozione ed analisi per lo smart working numero totale Frontalieri	Supporto	0%	32%
S6_kpi_b	Spostamenti annui O-D-O con l'attuazione della misura	Sostenitore	31.500.000	21.600.000
S6_kpi_c	Spostamenti annui con norma 25%	Sostenitore	31.500.000	29.000.000

Orizzonte Temporale per il raggiungimento dell'obiettivo

Medio Periodo – 5 anni

La pandemia da Covid-19 ha mutato fortemente il modo di lavoro di molte aziende che dovendo interrompere le attività lavorative in sede hanno garantito la continuità produttiva attraverso lo Smart Working. Tale modalità inizialmente non era considerata una priorità, ma a valle dell'emergenza sono emersi una serie di aspetti positivi che hanno contribuito a diffonderla in modo sempre più efficiente. Riguardo la mobilità, lo smart working riduce nettamente il numero di viaggi sistematici casa-lavoro, riducendo di conseguenza fenomeni di congestione e inquinamento. In territorio svizzero, il servizio di AITI 4 WELFARE (Associazione industrie Ticinesi) ha permesso di supportare le diverse organizzazioni associate a strutturare e consolidare lo Smart Working in azienda, durante e dopo il periodo Covid-19 con il supporto di un team disciplinare di esperti. La timeline del processo prevede una serie di fasi di analisi della documentazione specifica, riunioni strategiche, indagini, sopralluoghi e un piano d'azione finale con linee guida e proposte progettuali specifiche per l'azienda. Si valutano i benefici/opportunità e i vincoli/ostacoli sia per i dipendenti sia per l'azienda definendo un prospetto finale e proponendo anche diverse opzioni di giornate Smart Working.



L'adottamento di un Piano ben strutturato rende più efficiente il processo produttivo dell'azienda con benefici per l'intera collettività. Nello schema si nota come una serie di giornate tipo in cui lo smart working è adottato per l'intera o mezza giornata, crea una mole di viaggi casa-lavoro che non risultano più concentrati nelle ore di punta ma distribuiti nell'intera giornata con tutti i miglioramenti legati alla mobilità. Si propone anche sul territorio italiano l'utilizzo e la diffusione di queste pratiche a supporto delle aziende e della collettività. Si propone inoltre di rendere e favorire a Luino e nell'area estesa uno "smart working Village" come promosso nella Città di Otranto. Un nuovo modello di lavoro fatto da meno spostamenti sistematici e che renda attrattivo lavorare da remoto sia per pendolari frontalieri, pendolari interregionali ed esteri. Valorizzare così, attraverso un APP con visione nazionale di prenotazione di appartamenti vacanza, caffetterie, sale riunioni, locali comunali da mettere a reddito integrata con il portale della mobilità Smart Border, il tessuto economico e commerciale del territorio di confine, destagionalizzare il turismo ma rendendo fruibile lavorare bilanciando Vita-Lavoro.

Pacchetti di Azioni	Descrizione	Promotori	Stakeholders
Azione 1	Apertura tavolo Tecnico/Economico per l'introduzione di tematiche Welfare sul territorio svizzero	Comune di Luino e di Gambarogno, Aiti, Dipartimento Finanze ed Economia	Aziende Ticinesi e i loro collaboratori di ogni ordine e grado
Azione 2	Definizione delle Policies per l'introduzione del bilanciamento vita-lavoro	Comune di Luino e di Gambarogno	Aiti, Dipartimento Finanze ed Economia
Azione 3	Attuazione analitica e sistemica dei Piani di smart working	Comune di Luino e di Gambarogno	Aiti, Aziende Ticinesi e i loro collaboratori di ogni ordine e grado
Azione 4	Apertura di un tavolo Tecnico /Economico per l'individuazione di spazi di coworking e player nel territorio italiano	Comune di Luino	Aiti, Aziende Ticinesi e i loro collaboratori di ogni ordine e grado, player economici interessati allo sviluppo del coworking (Copernico, Regus..)
Azione 5	Proposta di implementazione di asili nido aziendali e interaziendali sul territorio svizzero	Comune di Luino e di Gambarogno, Dipartimento delle politiche sociali	Aiti, Aziende Ticinesi e i loro collaboratori di ogni ordine e grado

AREA TEMATICA

S_7 Sviluppo delle Pratiche di Mobility Management

Contesto e Criticità

La pandemia ha velocizzato l'approccio a "home working" grazie a deroghe sulla doppia imposizione del lavoro svolto da remoto su territorio italiano da parte dei frontalieri. Con il ripristino della "normalità" si potrà lavorare da remoto per un periodo massimo del 25% annuo (1gg settimana / 450 ore anno)

Obiettivo

Introdurre o realizzare politiche di mobility management con figure formate all'interno delle aziende che utilizzando la metodologia EPOMM che possano introdurre il concetto che riguarda la promozione della mobilità sostenibile nonché la gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti. Alla base del Mobility Management ci sono le misure cosiddette "soft".

Non esistono sul territorio di confine figure specializzate e formate per questo ruolo. Spesso non ci sono né risorse economiche che risorse umane per promuovere queste politiche.



Indicatore di Performance per valutare il raggiungimento dell'obiettivo

KPI	Descrizione	Ruolo Smart Border	Valore Attuale	Valore Target
S7_kpi_a	Corsi di Formazione MM Aziendali	Supporto	0	30
S7_kpi_b	Corsi di Formazione continua	Sostenitore	30	30
S7_kpi_c	Nuovi percorsi formativi	Sostenitore	30	50

Orizzonte Temporale per il raggiungimento dell'obiettivo

Medio Periodo – 5 anni

Strategia

In un sistema di mobilità sostenibile è risultato sempre più efficiente lo sviluppo delle Pratiche di Mobility Management. Si ritiene che per la diffusione di buone pratiche per i collaboratori nazionali e frontalieri, una nuova visione e cultura debba passare per una vera e adeguata formazione più che una semplice "investitura" di una figura professionale. Per tale motivo, tramite la WP2 del progetto Smart Border, il Piano di Comunicazione strategica della mobilità lista interventi in modo verticale con la formazione di figure professionali con metodo riconosciuto a livello internazionale. Naturalmente è solo un primo passo verso una formazione continua e sempre più specifica, che per raggiungere questi obiettivi, ha previsto avviare un dialogo nella pianificazione strategica della mobilità regionale, riunendo intorno a un tavolo di lavoro istituzioni e associazioni di categoria. Nell'ambito di questo progetto si è deciso di offrire a tutte le aziende ticinesi, non solo quelle ubicate nella regione del Gambarogno e del lago maggiore, l'opportunità di iscrivere gratuitamente un proprio collaboratore ad un corso certificato online per Mobility Manager, della durata di 1 giornata e mezzo. Gli obiettivi e i contenuti sono:

- Spiegare che cos'è il Mobility Management, facendo riferimento alle linee guida europee.
- Offrire una panoramica sul quadro normativo vigente.
- Descrivere il processo di raccolta e di analisi dei dati (metodologia EPOMM).
- Prospettare gli scenari di intervento e le possibili soluzioni da implementare.
- Illustrare Case Histories e best practices maturate nell'ambito della mobilità sostenibile.

Presentare il progetto "Smart Working: istruzioni per l'uso" promosso da AITI.

Pacchetti di Azioni	Descrizione	Promotori	Stakeholders
Azione 1	Proposta di introduzione del mobility management scolastico per l'attuazione di dinamiche più flessibili di mobilità (Pedibus, Bicibus, pre-scuola e dopo-scuola)	Comune di Luino e di Gambarogno	I dirigenti scolastici, comitato di rappresentanza scolastico
Azione 2	Proposta di identificare l'Area Vasta parificata a Città Metropolitana/Capoluogo di Provincia/Regione al fine di attuare il Decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020 che rende obbligatorio la redazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro Casa-Scuola	Comune di Luino e di Gambarogno	Associazioni economiche di categoria
Azione 3	Tavolo di confronto per l'individuazione e la nomina di un Mobility Manager d'aria	Comune di Luino e di Gambarogno	Comuni d'interesse, Comunità Montana di Zona
Azione 4	Avvio di processi di formazione del Mobility Manager aziendale e scolastico.	Comune di Luino e di Gambarogno	Istituti scolastici e aziende del territorio
Azione 5	Costituzione di un tavolo Tecnico permanente transfrontaliero sul tema della mobilità sistematica	Comune di Luino e di Gambarogno	Rappresentanti di aziende, istituti scolastici, lavoratori e player della mobilità

AREA TEMATICA

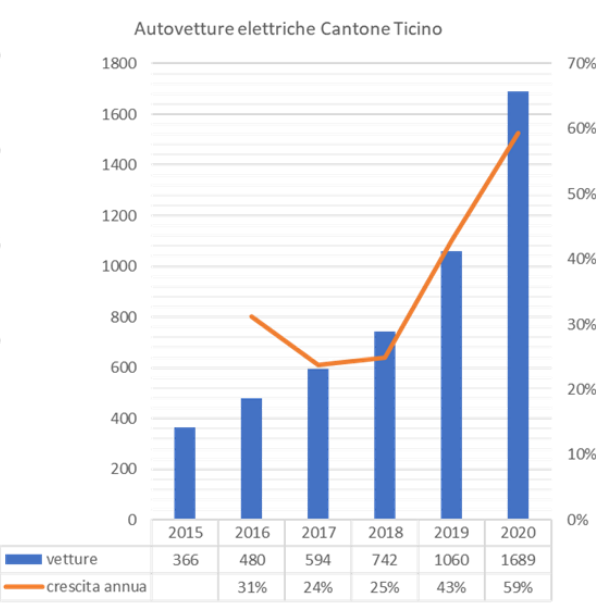
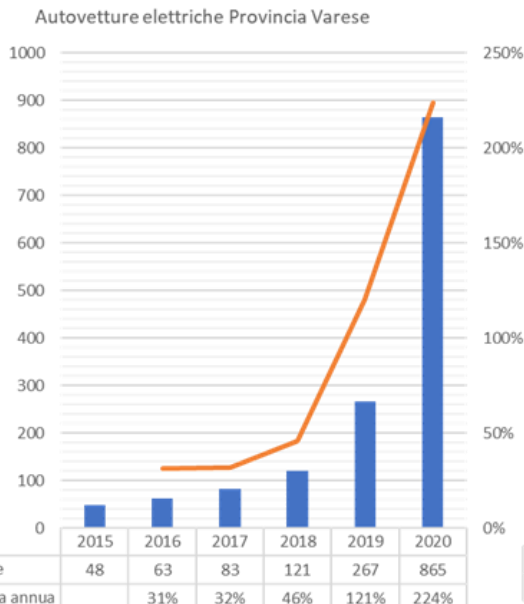
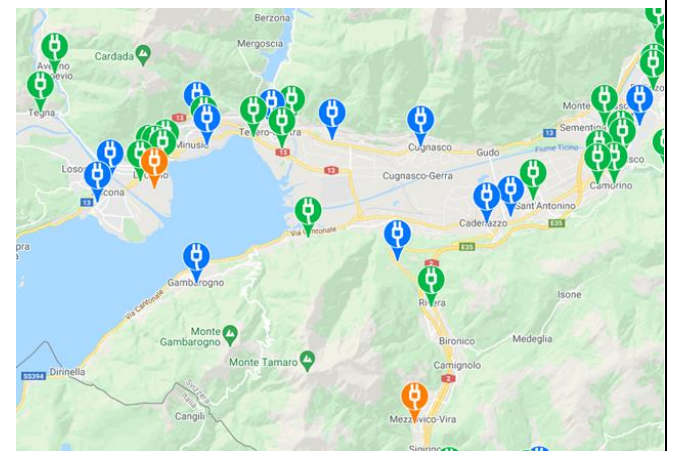
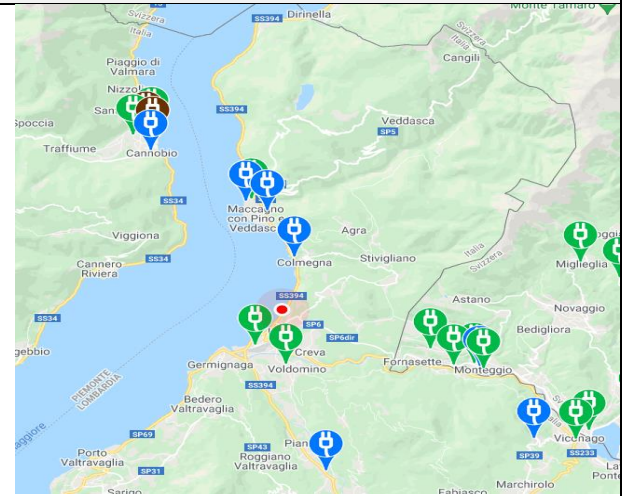
S_8 Sviluppo del sistema di mobilità elettrico

Contesto e Criticità

Ad oggi l'inquadramento del parco veicolare e il sistema di mobilità elettrica presenta scenari diversi tra il territorio italiano e quello svizzero. La Provincia di Varese, in linea con la situazione sull'intera nazione e della Lombardia, ha un'alta percentuale di autovetture alimentate con energie non rinnovabili. Più del 90% è alimentato a benzina o gasolio. Tuttavia, anche se rappresentano un numero minimo, è in crescita il numero delle autovetture con fonti di alimentazione ibride e risulta ancora più esponenziale l'aumento dei veicoli totalmente elettrici.

L'aumento delle autovetture elettriche non è ancora supportato da una sufficiente infrastruttura di ricarica elettrica che al momento non cresce al pari dei veicoli. Nel territorio italiano di Area Vasta, sono presenti soltanto circa 13 stazioni di ricarica di cui la metà sono con accesso pubblico mentre le altre con accesso esclusivo agli ospiti di relative strutture.

In territorio svizzero il maggior numero di veicoli elettrici concilia la crescita esponenziale delle autovetture elettriche con una densa infrastruttura di ricarica. Sono presenti numerosi punti di ricarica con accesso pubblico ed esclusivo sia nel Comune di Locarno sia nella zona a Est di Cadenazzo. Tuttavia, nella zona del Gambarogno è presente solamente una stazione con accesso pubblico. Intorno al lago Ceresio è presente una sufficiente distribuzione di colonnine con ulteriori quattro stazioni di ricarica nel confine con l'Italia presso Cremenaga e Fornasette



Obiettivo

L'obiettivo è quello di supportare lo sviluppo della mobilità elettrica creando una densa rete di stazioni di ricarica con accesso pubblico che soddisfi le esigenze degli utenti che sistematicamente viaggiano nell'Area Vasta e che equivalga l'offerta di ricarica proposta nelle zone di confine Italo-Svizzero limitrofe.

Indicatore di Performance per valutare il raggiungimento dell'obiettivo

KPI	Descrizione	Ruolo Smart Border	Valore Attuale	Valore Target
S8_kpi_a	Numero di stazioni di ricarica con accesso pubblico nel territorio italiano di Area Vasta	Supporto	8	20
S8_kpi_b	Numero di stazioni di ricarica con accesso pubblico nel territorio svizzero di Area Vasta (Gambarogno)	Supporto	1	10

Orizzonte Temporale per il raggiungimento dell'obiettivo

Medio Periodo – 5 anni

Strategia

Lo sviluppo del sistema di mobilità elettrica rappresenta un concetto fondamentale volto alla sostenibilità, nell'Area di studio risulta ad oggi un numero di veicoli elettrici che nonostante abbia una crescita esponenziale rappresenta ancora una percentuale troppo piccola del parco veicolare. Al fine di sviluppare questo sistema di mobilità la linea d'azione più necessaria è quella di offrire un'adeguata infrastruttura di ricarica elettrica che soddisfi la domanda nei punti nevralgici del traffico. Per accelerare la riconversione alla mobilità a zero emissioni è importante favorire la messa in esercizio di impianti di ricarica anche nelle aree "a domanda debole" ovvero zone con scarsa presenza di veicoli elettrici in circolazione incentivando anche economicamente la messa in opera da parte dei gestori, frenati da un minore profitto. L'installazione delle colonnine elettriche inoltre deve sia essere facilitata da un punto di vista burocratico, sia essere supportata da studi specifici che in funzione della domanda definiscono le migliori condizioni d'installazione come la posizione o la tipologia di colonnina elettrica. I costi realizzativi delle infrastrutture dal punto di vista cantieristico e Hardware sono elevati e spesso non coincidono con l'esigenza o la domanda. Entro il 2025 le auto Elettriche potrebbero rappresentare il 22% del parco viaggiante ed il loro costo all'acquisto anche grazie agli incentivi risulterà molto conveniente. L'ubicazione dei punti di ricarica deve rispondere alle diverse esigenze degli utenti servendo: la rete stradale lungo le direttrici principali, i nuclei familiari presso i parcheggi privati e condominiali, le strutture ricettive, le stazioni o nodi intermodali presso i rispettivi parcheggi. Sul territorio Italiano dell'Area di studio è emerso come risulta esserci un'infrastruttura di ricarica non abbastanza sufficiente tale a incentivare la mobilità elettrica, si propone dunque l'installazione di ulteriori colonnine di ricarica nei punti strategici dei Comuni di Porto Valtravaglia, Germignaga, Luino, Cremenaga, Colmenga e Maccagno. Inoltre, a fronte del forte traffico veicolare transfrontaliero che si muove sull'asse Luino - Gambarogno sarebbe opportuno installare delle colonnine di ricarica sulla Strada Statale 394. Nel territorio svizzero risulta esserci una disponibilità maggiore di stazioni di ricarica, tuttavia se ne propone l'installazione di alcune nella zona del Gambarogno tra la Dogana Dirinella e Magadino che attualmente ne è sprovvista.

Dati i diversi tipi di colonnine per la ricarica elettrica, (ricarica lenta, ricarica veloce...) la loro installazione necessita uno studio preliminare specifico che sulla base dei flussi di traffico e le dinamiche di mobilità identifichi le posizioni migliori nelle aree definite precedentemente su sul collocare i punti di ricarica.

Altre linee d'azione di carattere più generale riguardano direttamente il parco veicolare che risulta essere troppo arretrato, occorre prorogare anche ai prossimi anni gli incentivi per l'acquisto di vetture elettriche in quanto, a titolo esemplificativo, l'intervento economico dell'ecobonus è risultato molto apprezzato dal momento che nei primi tre mesi del 2021 è stato utilizzato il 37% degli incentivi previsti per l'intero anno. L'ammodernamento dei veicoli elettrici non deve interessare solamente le autovetture ma anche i veicoli destinati al trasporto delle merci o ad uso delle imprese così da avere una transizione a veicoli a basso impatto ambientale specialmente riguardo il cosiddetto "ultimo miglio" o la gestione logistica legata al trasporto delle merci a servizio delle attività commerciali nei centri urbani. Inoltre, è fondamentale che nel processo di sostituzione dei mezzi inquinanti rientrino anche i mezzi legati del trasporto pubblico quali Bus, taxi e imbarcazioni. Si propone infine non soltanto di incentivare l'acquisto ma di rendere meno onerose una serie di dinamiche che interessano l'utente: ridurre il costo di ricarica alle colonnine, ridurre il costo per il noleggio delle autovetture elettriche, ridurre il pedaggio autostradale per le vetture elettriche, ridurre il costo nei parcheggi privati o strisce blu, istituire giornate ecologiche e zone a traffico limitato (ZTL) dove le vetture elettriche sono esenti dalle restrizioni, sensibilizzare gli utenti riducendo il costo del trasporto degli oggetti comprati nell'e-commerce se nell'ultimo miglio viene usato un mezzo elettrico.

Pacchetti di Azioni	Descrizione	Promotori	Stakeholders
Azione 1	Tavolo Tecnico per delineare le linee guida di installazione di colonnine nei Parcheggi P&R e P&R pool di area vasta	Comune Luino	Comuni interessati
Azione 2	Predisporre uno studio di analisi strutturata per valutare numero e tipologia di colonnine da installare	Comune di Luino	AITI- Associazione frontalieri
Azione 3	Predisporre una manifestazione d'interesse per trovare sul mercato i player delle colonnine che possano ottemperare alle risultanze ed esigenze della PA	Comune di Luino	Enel X- Becharge- Repower – Socar Energy – Ionity- Easycharge
Azione 4	Promuovere la possibilità di stazionare mezzi di lavoro elettrici presso i P&R Pool presso le aziende Ticinesi e Non	Comune di Luino e Gambarogno	Aiti- Camera Commercio- Associazione Frontalieri

AREA TEMATICA
S_9 Qualità dell'aria

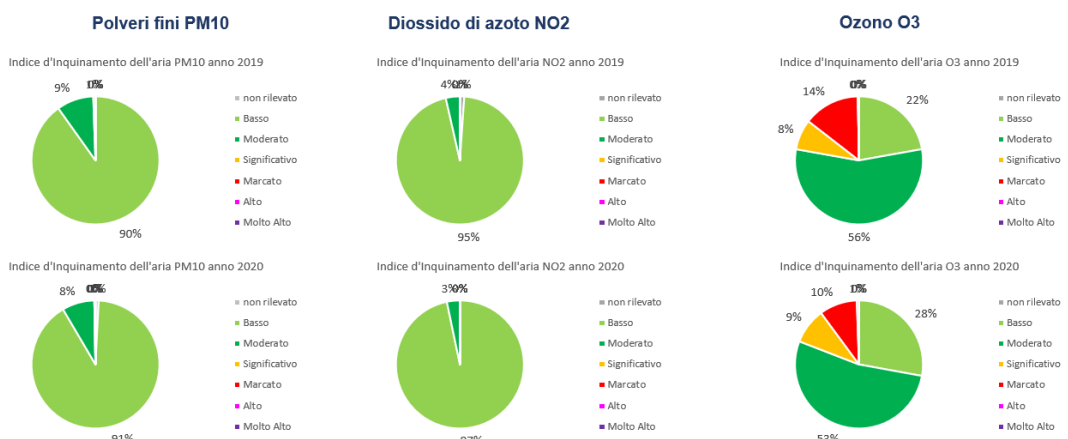
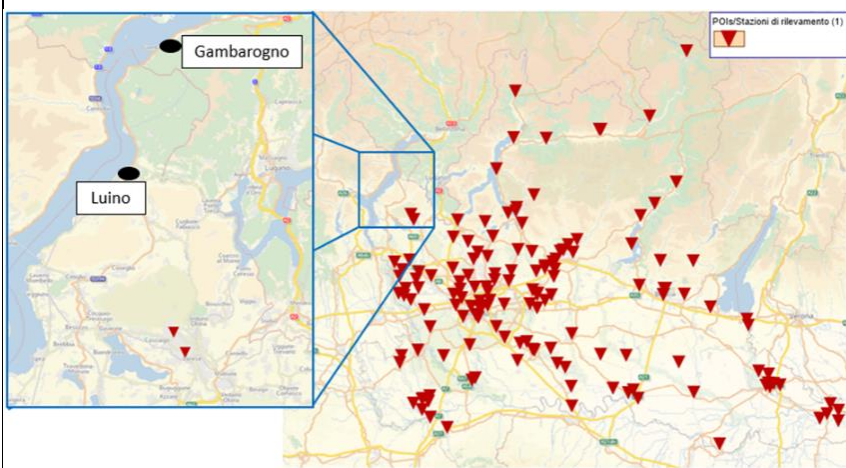
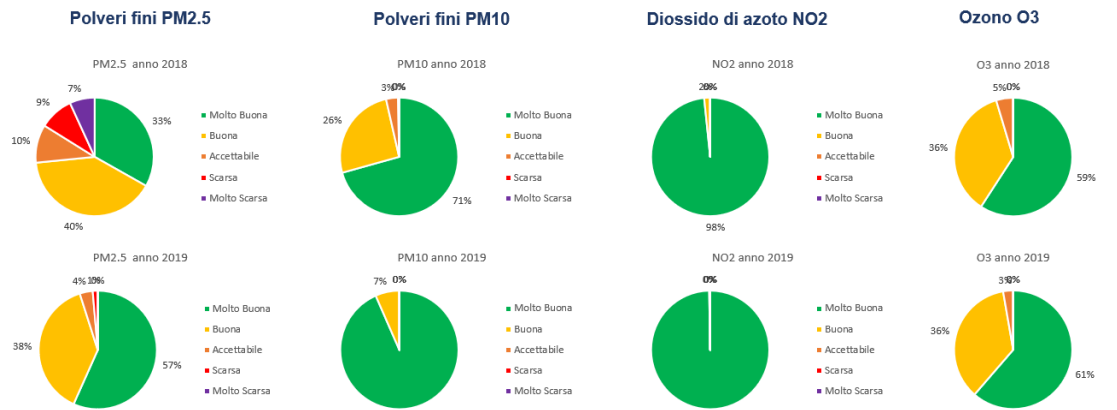
Contesto e Criticità

Il processo di inquadramento ambientale con annesse analisi sulla qualità dell'aria è stato sviluppato quantificando nell'Area Vasta le concentrazioni dei seguenti inquinanti

- Diossido d'azoto - NO2
- Ozono - O3
- Polveri fini - PM10
- Polveri fini - PM2

Sul lato Italia l'attività è stata eseguita tramite la condivisione di dati con l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPA) Lombardia. I dati, frutto dell'attività analitica di ARPA applicata ai principali settori in cui esercita le proprie competenze di monitoraggio e controllo, sono stati elaborati su più scale di dettaglio. Mentre su Scala Macroscopica è stato possibile sviluppare un'analisi con risultati di rilevamenti da stazioni fisse, nell'area comunale di Luino si è adottato un sistema differente. La qualità dell'aria su scala Area Vasta è risultata nell'ultimo anno disponibile con «Qualità dell'aria Buona» per circa il 95% dei giorni dell'anno. La tendenza rispetto gli anni precedenti risulta stabile o in miglioramento.

Tuttavia, i dati che hanno permesso la suddetta analisi sono estratti da modelli di carattere chimico fisico in quanto nell'Area di studio non sono presenti stazioni fisse che con continuità registrano tali valori. Si evidenzia quindi la necessità di implementare almeno una stazione fissa nella Zona dell'Alto Lago maggiore che includa il Nord della Provincia di Varese. Sul Territorio Svizzero, l'attività di studio della qualità dell'aria è stata eseguita tramite la condivisione di informazioni con la rete Nazionale NABEL e la rete OASI delle stazioni di rilevamento del Cantone Ticino. La Rete nazionale d'osservazione degli inquinanti atmosferici (NABEL) misura il tasso di inquinamento dell'aria sulla base di dati rilevati in 16 stazioni dislocate su tutto il territorio svizzero. Queste ultime misurano il carico di inquinanti in luoghi tipici quali le strade del centro città, le zone abitate e la campagna. A livello Cantonale è presente una buona distribuzione delle stazioni di rilevamento appartenenti sia alla rete OASI (Osservatorio Ambientale della Svizzera Italiana) sia alla rete nazionale NABEL. Per analizzare la qualità dell'aria nel Gambarogno si fa riferimento alla stazione fissa più prossima di Magadino che nel 2020 ha rilevato valori con indice di inquinamento «Basso e Moderato» e andamenti stabili o in leggero miglioramento rispetto gli anni precedenti.



Obiettivo

L'obiettivo è quello di monitorare nel modo più preciso le concentrazioni degli inquinanti più dannosi per l'uomo e valutare come durante i prossimi anni i cambiamenti volti alla sostenibilità adottati nel sistema dei trasporti influenzano tali valori.

Indicatore di Performance per valutare il raggiungimento dell'obiettivo

KPI	Descrizione	Ruolo Smart Border	Valore Attuale	Valore Target
S9_kpi_a	% giorni anno con indice di qualità dell'aria "Buona" o superiore nel Luinese (Polveri fini PM2.5)	Supporto	95%	95%
S9_kpi_b	% giorni anno con indice di qualità dell'aria "Buona" o superiore nel Luinese (Polveri fini PM10)	Supporto	99%	95%
S9_kpi_c	% giorni anno con indice di qualità dell'aria "Buona" o superiore nel Luinese (Diossido di azoto NO2)	Supporto	100%	100%
S9_kpi_d	% giorni anno con indice di qualità dell'aria "Buona" o superiore nel Luinese (Ozono O3)	Supporto	96%	100%
S9_kpi_e	% giorni anno con indice di inquinamento "Basso" o inferiore nel Gambarogno (Polveri fini PM10)	Supporto	98%	100%
S9_kpi_f	% giorni anno con indice di inquinamento "Basso" o inferiore nel Gambarogno (Diossido di azoto NO2)	Supporto	99%	100%
S9_kpi_g	% giorni anno con indice di inquinamento "Basso" o inferiore nel Gambarogno (Ozono O3)	Supporto	81%	95%
S9_kpi_h	Attivazione del servizio di rilevazione con stazione mobile presso Luino	Responsabile	Non attivo	Attivo

Orizzonte Temporale per il raggiungimento dell'obiettivo

Lungo Periodo – 10 anni

Strategia

I valori abbastanza positivi sull'inquinamento dell'aria sono dovuti a politiche che già da qualche anno sono volte alla sostenibilità ma anche da un lungo periodo di emergenza da Covid-19 che ha, sia ridotto l'attività produttiva industriale, sia modificato molte dinamiche della mobilità riducendo gli spostamenti e il conseguente inquinamento. Le strategie da adottare per migliorare la qualità dell'aria sono tutte quelle che, elencate nei punti precedenti, sono rivolte alla sostenibilità. Per ridurre l'inquinamento occorre ridurre le emissioni da traffico privato spostando con lo shift modale più persone sul trasporto pubblico, offrendo un servizio efficiente, promuovendo l'intermodalità e la mobilità condivisa. Occorre inoltre informare le persone con campagne di comunicazione e sensibilizzazione e adottare dove possibile la modalità dello smart working riducendo così il numero dei viaggi sistematici. Volge un ruolo importante anche il sistema di mobilità elettrico che seppur non riduce il numero dei veicoli privati riduce le emissioni degli inquinanti. L'obiettivo di ridurre le concentrazioni degli inquinanti e migliorare la qualità dell'aria richiede una rilevazione delle stesse e un processo di monitoraggio duraturo negli anni. Come evidenziato nel capitolo sulle criticità, sul territorio italiano di scala Area Vasta si evince la mancanza di una stazione fissa che con continuità registri i valori, quest'ultimi infatti sono estratti da modelli di carattere chimico fisico. A tal proposito, è stato istituito un tavolo di confronto con dei rappresentanti dell'ARPA Lombardia. Nell'incontro si è discusso la possibilità di implementare una stazione di rilevamento nell'area Nord della Provincia di Varese e dell'Alto Lago Maggiore. Tale richiesta, è stato spiegato dall'ARPA, segue un percorso burocratico e di normative di ampio raggio. Per rispondere all'esigenza più immediata è stato comunque trovato un accordo tra l'amministrazione comunale e l'ARPA con campagne di monitoraggio effettuate mediante l'utilizzo di laboratori mobili che completano e validano le informazioni derivanti dalla rete di monitoraggio fissa. Infatti, L'ARPA per approfondire specifiche tematiche, su richiesta del Comune, offre una copertura annuale di monitoraggio con rilevazioni in sito del 14% pari a 8 settimane, prevedendo due periodi di misura di 4 settimane ciascuno rispettivamente nel semestre freddo e in quello caldo dell'anno 2022. Tale campagna verrà ripetuta negli anni successivi sulla base delle specifiche necessità di monitoraggio della qualità dell'aria.

Pacchetti di Azioni	Descrizione	Promotori	Stakeholders
Azione 1	Apertura di un tavolo Tecnico/Politico per richiedere l'implementazione di una stazione di rilevamento nel Nord della Provincia del Lago	Comune di Luino	ARPA Lombardia
Azione 2	Avanzamento di richieste per un monitoraggio dell'aria tramite stazioni mobili presso il Comune di Luino	Comune di Luino	ARPA Lombardia

AREA TEMATICA

T_1 Parcheggio di "Aree Parigine"

Contesto e Criticità

Il parcheggio "Aree Parigine" si sviluppa parallelamente alla ferrovia che attraversa la stazione di Luino ma all'esterno del centro urbano. L'area, che prima della messa in opera del parcheggio previsto da Smart Border, risultava dismessa ha una forte importanza strategica in quanto si trova alle porte del centro abitato e costituisce un punto di riferimento per gli utenti che giungono a Luino e adottano altri sistemi di mobilità. Il nuovo parcheggio, inoltre, si inserisce in un contesto di opere strutturali e infrastrutturali dell'Area Visnova che interessano la viabilità stradale come la messa in opera di un sottopasso carrabile presso Via Carnovali e la chiusura del passaggio a livello di Via Voldomino. La criticità che si evince allo stato di progetto del parcheggio è la mancanza di un collegamento trasversale con il centro urbano quale ad esempio una passerella pedonale con la stazione, infatti la distanza dall'ingresso del parcheggio con il punto di accesso più vicino (nuovo sottopasso carrabile) è maggiore di 350 metri.



Obiettivo

L'obiettivo è quello di ottimizzare l'utilizzo del parcheggio di "Aree Parigine" verso gli obiettivi del progetto Smart Border integrando il parcheggio con una gestione e dei servizi che promuovono modalità di spostamento più sostenibili (incentivo al carpooling, al car sharing, agli spostamenti intermodali e alla mobilità a zero emissioni). Date le criticità definite precedentemente è necessario sviluppare sistemi di mobilità che permettano comunque di utilizzare a pieno regime la nuova infrastruttura al fine di ridurre il numero di veicoli che entrano nel centro abitato fluidificando il traffico anche con il supporto degli interventi infrastrutturali sulla viabilità dell'area d'interesse (rotatorie, sottopasso carrabile, ...).

Indicatore di Performance per valutare il raggiungimento dell'obiettivo

KPI	Descrizione	Ruolo Smart Border	Valore Attuale	Valore Target
T1_kpi_a	Tasso di riempimento degli stalli del parcheggio per gli utenti che utilizzano il car pooling	Responsabile	0.0%	75.0%
T1_kpi_b	Tasso di riempimento degli stalli adibiti per la ricarica elettrica del veicolo	Responsabile	0.0%	75.0%
T1_kpi_c	Tasso di riempimento delle postazioni destinate al parcheggio delle biciclette	Responsabile	0.0%	75.0%
T1_kpi_d	Nell'ipotesi di un collegamento pedonale diretto con la stazione, tasso di riempimento degli stalli del parcheggio per gli utenti che adottano il Park&Ride	Responsabile	0.0%	75.0%

Orizzonte Temporale per il raggiungimento dell'obiettivo

Breve Periodo – 2 anni

Strategia

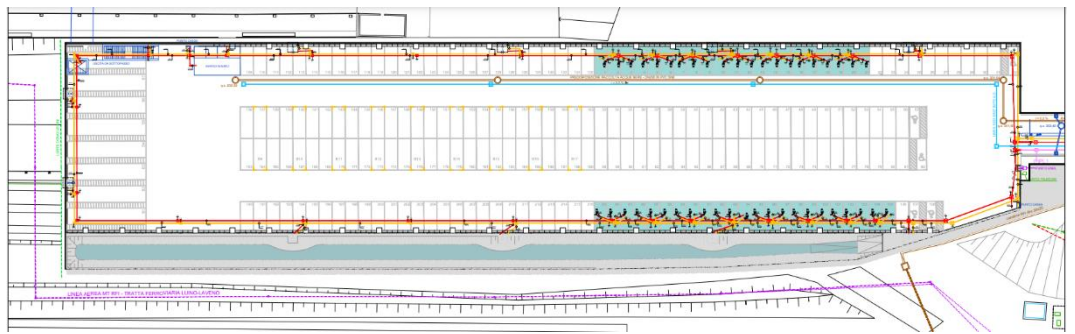
Il parcheggio Smart Border presso l'Area Parigine, situatosi fuori dal centro urbano e deve rappresentare un polo attrattivo per tutti gli utenti che giungono da fuori il centro abitato di Luino delimitato dalla ferrovia. Nota la sua posizione e la mancanza effettiva di un collegamento pedonale diretto con la stazione, si propone debba essere utilizzato per incentivare l'utilizzo del Car Pooling e la lunga sosta. Il parcheggio prevede normalmente 7/8 stalli fissi per il parcheggio di bus mentre nel mercoledì, giorno particolare per il mercato di Luino, è previsto l'adattamento di 18 stalli auto a 9 ulteriori stalli per Bus. Ulteriori 27 stalli auto appartengono al Progetto SMISTO. Nel parcheggio sono presenti 44 stalli predisposti per la ricarica elettrica, al tal proposito si propone l'installazione di colonnine con ricarica più lenta e bilanciata. La dinamica che si vuole promuovere in questo parcheggio è la seguente:

Gli stalli, destinati principalmente al car pooling, di notte sono occupati dai veicoli/pulmini aziendali che qualora elettrici hanno la possibilità di ricaricarsi lentamente stando tutta la notte. Il giorno i lavoratori provenienti dai vari Comuni, senza entrare nel centro abitato creando fenomeni di congestione, si recano nel parcheggio dove lasciano il proprio veicolo e si dirigono al lavoro adottando il car pooling. I veicoli privati parcheggiati al mattino, dunque, possono sostare durante la giornata lavorativa gratuitamente e qualora fossero elettrici hanno la possibilità di ricaricarsi, in maniera lenta e diffusa, pagando soltanto la ricarica elettrica. La sera i veicoli di ritorno utilizzati per il car pooling sostano nel parcheggio avvalendosi della sosta gratuita e dell'eventuale ricarica elettrica. Risulta fondamentale l'installazione di colonnine di ricarica lenta che nonostante portino meno profitto rispetto a quelle con ricarica veloce permettono una dinamica di mobilità dove la domanda di ricarica è maggiore. In merito agli spostamenti transfrontalieri casa-lavoro il gruppo Ferrovie Nord Milano FNM mette a disposizione servizi di navette aziendali. In base alle normative in vigore le aziende Svizzere possono utilizzare vettori italiani (FNM) che prelevano lavoratori italiani e li lasciano in Svizzera. Tale iniziativa potrebbe essere perseguita, identificando il parcheggio Aree Parigine come punto di raccolta di lavoratori che giungono dalle zone limitrofe, vi lasciano l'auto e si dirigono al lavoro in Svizzera con il servizio offerto da FNM.



Si propone inoltre la modifica del percorso di alcune linee del trasporto pubblico su gomma: Autolinee Varesine (N04, N10, N15) e AutoPostale (429) tale da garantire una fermata presso Via Carnovali e utilizzare degli stalli del parcheggio nell'Area Ex Parigine come parcheggio di interscambio per l'utilizzo del TPL in direzione di Ponte Tresa, Varese e Cittiglio. Al fine di promuovere la mobilità dolce è importante, in prossimità del parcheggio, l'installazione di una velostazione (costruzione o struttura destinata al parcheggio biciclette e dotata di alcuni servizi) che offra la possibilità agli utenti di sostare gratuitamente nel parcheggio Smart Border e utilizzare la bicicletta custodita per girare nel centro abitato, riducendo così il numero di veicoli entranti in centro. Il servizio del parcheggio, al fine di raggiungere il proprio obiettivo volto alla mobilità sostenibile, deve prevedere un sistema di premiazione dove il tracciamento delle targhe permetta di individuare l'utente che non lo utilizza per gli obiettivi di mobilità preposti ed eventualmente sanzionarlo.

A valle delle strategie e linee d'azione proposte nella presente area tematica si propone il seguente spunto: la realizzazione un'opera strutturale quale passerella pedonale che renda possibile il collegamento tra il parcheggio Area EX-Parigine e la stazione ferroviaria, cambierebbe la destinazione d'uso di quest'ultimo parcheggio rendendolo in parte attivo per il Park&Ride. In questo modo si ridurrebbe sostanzialmente il flusso di traffico in entrata nel centro urbano di Luino rendendo il parcheggio V Locale totalmente a disposizione dei servizi sharing e degli utenti che ad oggi parcheggiano lungo strada per muoversi nel centro. Di seguito si riporta a titolo esemplificativo una passerella il cui costo di realizzazione è stato di 1.300.000 euro.



Pacchetti di Azioni	Descrizione	Promotori	Stakeholders
Azione 1	Attivare le APP di Condivisione previste nella WP2 Mobility Pooling ed integrarle con le soluzioni proposte da ILES/Municipia per la profilazione con attenzione alla metodologia premiante	Comune di Luino	Cittadinanza tutta, AITI, Camera di Commercio, ASCOM, Associazione Frontalieri
Azione 2	A seguito delle analisi puntuali e monitoraggio predisporre eventuali stazionamenti sicuri per Cicli e Motocicli per favorire il pickUp di Carpooling e Shuttles	Comune di Luino	Cittadinanza tutta, AITI, Camera di Commercio, ASCOM, Associazione Frontalieri
Azione 3	A seguito delle analisi puntuali e monitoraggio predisporre eventuale studio di fattibilità nell'area d'interesse tenendo conto del PA in essere per una passerella ciclopedonale che superi l'area di RFI (Binari e ex dogana) e colleghi il P&Pool alla stazione ed al centro cittadino	Comune di Luino	RFI, Trenord, TILO, Regione Lombardia, Ministero Infrastrutture e mobilità sostenibile.
Azione 4	Studio di fattibilità per la creazione di area di servizi, Wc, distributori automatici, Hub Locker per ritiro pacchi, area Wi-Fi	Comune di Luino	Cittadinanza tutta, AITI, Camera di Commercio, ASCOM, Associazione Frontalieri, Turisti
Azione 5	Rendere sicuro l'accesso al parcheggio per la mobilità lenta attraverso illuminazione adeguata e corsia per cicli e pedoni colorata e riconoscibile su tutta la via Carnovali.	Comune di Luino	Cittadinanza tutta, AITI, Camera di Commercio, ASCOM, Associazione Frontalieri, Turisti

AREA TEMATICA

T_2 Parcheggio di "V Locale"

Contesto e Criticità

Il parcheggio "V Locale" è posizionato dentro il centro di Luino precisamente su Piazza Guglielmo Marconi con accesso diretto alla stazione ferroviaria. Il parcheggio ad oggi occupa un'area che nel progetto Smart Border verrà ampliata per fornire maggior supporto e incentivare il Park&Ride. Nel giorno del mercoledì, il parcheggio è utilizzato per il Mercato di Luino e non si presta al servizio degli utenti. Esso in tali condizioni non è sufficiente a promuovere sistemi di mobilità sostenibile e per tale motivo il progetto Smart Border ne prevede l'ampliamento e la smartizzazione.



Obiettivo

L'obiettivo è quello di ottimizzare l'utilizzo del parcheggio di "V Locale" verso gli obiettivi del progetto Smart Border integrando il parcheggio con una gestione e dei servizi che promuovono modalità di spostamento più sostenibili. La posizione strategica del parcheggio deve essere pienamente sfruttata per offrire agli utenti diversi servizi di mobilità sia per lunghe percorrenze (alternativa del Park&Ride, car pooling, car sharing e ricarica elettrica) sia per brevi percorrenze interne al comune (Bike sharing e monopattini sharing). L'ottimizzazione di tale parcheggio comporta un miglioramento dell'accessibilità a Luino per turisti italiani e Svizzeri e la promozione della mobilità elettrica con l'implementazione di colonnine per la ricarica. Qualora venga costruita una pista ciclabile lungolago il presente parcheggio e la stazione saranno ben collegati con il sistema di mobilità lacustre presso l'Imbarcadero.

Indicatore di Performance per valutare il raggiungimento dell'obiettivo

KPI	Descrizione	Ruolo Smart Border	Valore Attuale	Valore Target
T2_kpi_a	Tasso di riempimento degli stalli del parcheggio per gli utenti che utilizzano il Park&ride	Responsabile	0.0%	75.0%
T2_kpi_b	Tasso di riempimento degli stalli adibiti per la ricarica elettrica lenta e diffusa del veicolo	Responsabile	0.0%	75.0%
T2_kpi_c	Tasso di riempimento degli stalli adibiti per la ricarica elettrica fast del veicolo	Responsabile	0.0%	75.0%
T2_kpi_d	Tasso di riempimento delle postazioni destinate al parcheggio delle biciclette presso il parcheggio V Locale	Responsabile	0.0%	75.0%
T2_kpi_d	Attivazione di un servizio di car sharing e bike sharing presso Piazza Guglielmo Marconi	Supporto	Non attivo	Attivo
T2_kpi_e	Lunghezza (metri) pista ciclabile lungolago	Supporto	0	800

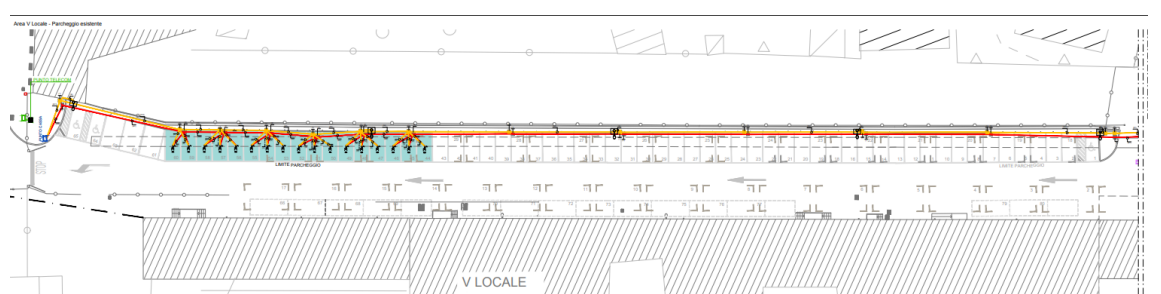
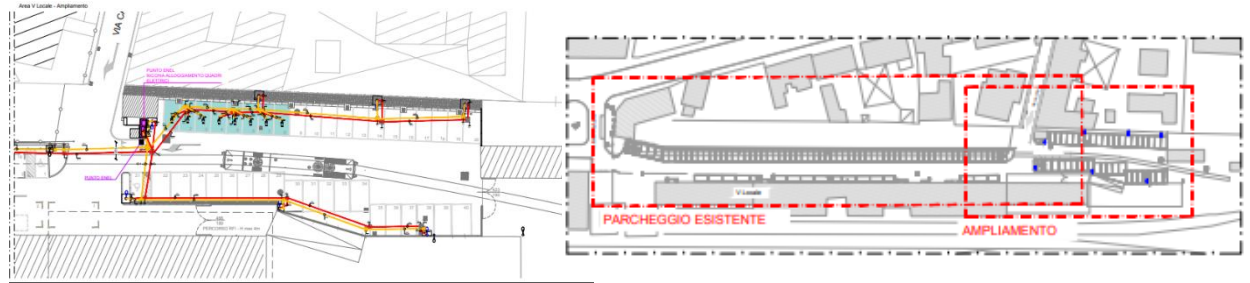
Orizzonte Temporale per il raggiungimento dell'obiettivo

Breve Periodo – 2 anni

Strategia

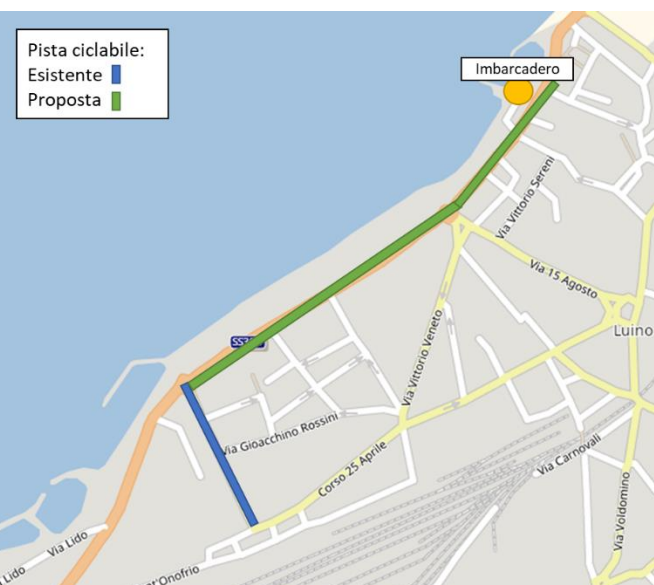
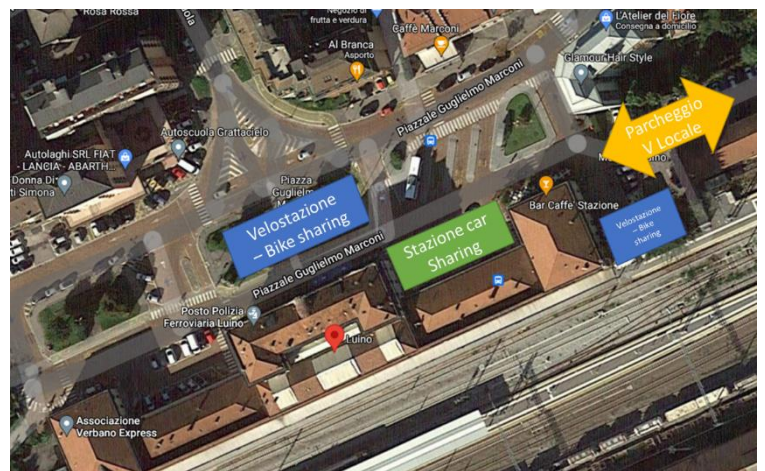
Il parcheggio Smart Border V Locale è posizionato dentro il centro urbano di Luino, precisamente su Piazza Guglielmo Marconi con accesso diretto alla stazione ferroviaria. Nota la posizione, il presente parcheggio si presta in maniera ottimale come parcheggio di scambio intermodale per l'alternativa del Park & Ride. La Stazione di Luino servita sia dai treni Trenord che TILO, come descritto nei capitoli precedenti rappresenta un importante polo attrattivo che potrebbe rilevarsi di maggiore interesse qualora vengano prese in considerazione le proposte di aumentare le corse sulla linea TILO a servizio dei transfrontalieri. Per tale motivo si predispone l'utilizzo degli stalli nel parcheggio in V Locale a servizio degli utenti che adottano lo scambio intermodale utilizzando il treno, il Bus o servizi sharing. Il parcheggio è suddiviso in due parti:

- **Parcheggio area esistente:** questo parcheggio il mercoledì non è utilizzabile in quanto gli stalli sono occupati per il mercato di Luino. Sono presenti 17 stalli adibiti alla ricarica dei veicoli elettrici, si propone l'installazione di colonnine a ricarica lenta e diffusa tale da permettere agli utenti che adottano il Park & Ride la sosta gratuita e il solo costo della ricarica della vettura privata nelle ore lavorative.
- **Area Ampliamento:** la zona in ampliamento risulta disponibile per tutti i giorni settimanali e prevede l'adattamento di 8 stalli per la ricarica elettrica. Si propone in questo caso l'installazione di colonnine di ricarica fast tale da soddisfare gli utenti che necessitano di una ricarica più veloce non sostando il veicolo a lungo.



Al fine attrarre gli utenti che adottano sistemi di mobilità sostenibile come il Park & Ride nel parcheggio d'interesse si propone di disincentivare la sosta lungo strada istituendo il costo per il parcheggio e un tempo massimo di sosta. Nei giorni festivi, data la minore domanda di utenti che compiono i viaggi sistematici, il parcheggio rappresenta un'importante risorsa per il Comune servendo gli utenti che si recano nel centro urbano senza creare fenomeni di congestione sulle vie interne.

Come nell'Area Ex-Parigine anche in questo parcheggio si propone l'installazione di una velostazione tale da promuovere la diffusione della mobilità dolce nel centro. Riguardo i servizi sharing si propone l'installazione di una stazione di bike-sharing su Piazza Guglielmo Marconi. Il servizio sharing di micromobilità, a valle di esperienze in altri centri urbani, si propone che venga attuato con biciclette elettriche e monopattini elettrici che rendano più facile l'utilizzo e allarghino il bacino d'utenza.



Per il car sharing invece si fa riferimento alla soluzione proposta dal servizio E-Vai regionale che permette di spostarsi senza alcun limite urbano. Dato il livello di scala dello studio che interessa diversi Comuni medio piccoli sul territorio, non si può proporre il servizio adottato nei grandi centri urbani, bensì un'offerta che permetta di viaggiare liberamente sul territorio di Area Vasta. Il servizio E-Vai offre autovetture elettriche al 100% o a basso impatto ambientale e una buona rete di E-Vai Point per prendere in consegna e rilasciare i veicoli. Attualmente nell'intera regione Lombardia sono presenti più di 100 postazioni localizzate in luoghi strategici. Data la mappatura delle E-Vai Station se ne propone l'installazione di almeno una con un minimo di 3 stalli in prossimità della stazione di Luino. Tale servizio che rende possibile lo spostamento dell'utente nei maggiori punti di interesse della regione si integra con i diversi sistemi di trasporto presenti su Piazza Guglielmo Marconi a Luino. Si verrebbero a sviluppare anche una serie di dinamiche di mobilità sostenibile dove il car sharing può essere complementare all'utilizzo della bicicletta per muoversi all'interno del centro. Di seguito si propone una localizzazione dei servizi proposti in prossimità della stazione.

Sempre su scala locale del centro urbano di Luino, ma non strettamente legati con i due parcheggi dello Smart Border, si cerca di incentivare la mobilità lacustre favorendo l'accessibilità al terminal traghetti dell'Imbarcadero di Luino. Evitando di creare fenomeni di congestione del traffico veicolare privato si propone di rendere più accessibile il terminal traghetti con la mobilità dolce. Le iniziative proposte che incentivano l'utilizzo della bicicletta devono essere supportate da un'adeguata infrastruttura, in prossimità di Piazza Guglielmo Marconi è presente una pista ciclabile che proseguendo su Viale Amendola giunge fino alla rotonda sul lago. Sulla base dell'infrastruttura esistente che dalla rotonda prevede una lunga



SMART BORDER

passerella pedonale si propone l'adattamento di una parte di essa a pista ciclabile fino all'Imbarcadero di Luino, inoltre in prossimità del terminal sarebbe complementare l'installazione di una velostazione tale da offrire un parcheggio custodito alle biciclette degli utenti che si muovono via lago. Quest'ultima linea di azione rappresenta un intervento, sia volto alla sostenibilità sia al turismo rendendo più appetibile i spostamenti lungolago e potenziando i servizi del terminal traghetti utilizzati maggiormente dai turisti.

Pacchetti di Azioni	Descrizione	Promotori	Stakeholders
Azione 1	Attivare le APP di Condivisione previste nella WP2 Mobility City ed integrarle con le soluzioni proposte da ILES/Municipia per la profilazione con attenzione alla metodologia premiante	Comune di Luino	Cittadinanza tutta, AITI, Camera di Commercio, ASCOM, Associazione Frontalieri
Azione 2	Valutazione di fattibilità per la creazione di stalli dedicati al carsharing	Comune di Luino	E-vai – FNM Group, Trenord
Azione 3	Valutazione di fattibilità per la creazione di stalli dedicati al bike sharing con l'opportunità di fare rooming tra i diversi player italiani e svizzeri	Comune di Luino- comune di Gambarogno	Player mobilità lenta Bicincittà – Velospot – Publibike, Comuni interessati
Azione 4	Valutazione di fattibilità per la creazione di una velostazione, sicura per le biciclette di proprietà presso i locali della stazione	Comune di Luino	FNM Group, Trenord, RFI, Sistemi Urbani, TILO, Autopostale, TPL Como Lecco Varese
Azione 5	Valutazione di fattibilità per il prolungamento della pista ciclopedonale sul lungolago ibrida V.le Dante per collegamento imbarcadero	Comune di Luino, RFI, Com. Montana Valli del Verbano	Cittadinanza tutta, AITI, Camera di Commercio, ASCOM, Associazione Frontalieri, Infopoint Luino Visit Luino