

TI CICLO VIA

Piano d'Azione

Poliedra





Febbraio 2021

Partner area svizzera
 Dipartimento del Territorio
 Ente regionale per lo sviluppo
 del Mendrisiotto e Basso Ceresio



vento

Prof. Paolo Pileri - Referente tecnico scientifico
 Arch. Alessandro Giacomel - Project manager
 Arch. Federica Bianchi - Coordinatore operativo
 Dott. Arch. Eleonora Santoro



Prof. Paolo Beria
 Ing. Samuel Tolentino
 Ing. Vardhman Lunkar

Sommario

Indice delle abbreviazioni	4
Glossario	5
TI CICLO VIA è	7
Oltre la mobilità	8
Una sfida da affrontare con i piedi, le gambe e in chiave multimodale: l'idea	10
Strategia di intervento	14
Azioni	16
Indice delle Azioni	19
Azione 1. Coordinamento	20
Azione 2. To work	22
Azione 2.1. Bicicletta	24
Azione 2.2. Treno	28
Azione 2.3. TPL su gomma	34
Azione 2.4. Navette aziendali	40
Azione 2.5. Car pooling	44
Azione 2.6. Auto	46
Azione 2.7. Telelavoro / smart working	48
Azione 2.8. Incentivi	50
Azione 3. To fun	54
Azione 3.1. Dorale ciclopedonale	56
Azione 3.2. Patrimoni e servizi	58
Azione 3.3. Connessioni secondarie	60
Azione 4. To school	62
Azione 5. Monitoraggio e osservatorio	64
Azione 6. Piano di comunicazione	66
Azione 7. Cantiere Culturale	68
Tempi e copertura finanziaria	72
Manifesto di adesione al Piano d'Azione	73
Glossario dei progetti	74
Bibliografia	76

Indice delle abbreviazioni

AITI – Associazione Industrie Ticinesi

AS – Azione Start

CdS – Conferenza di Servizi

CF – Copertura Finanziaria

CRTM – Commissione Regionale Trasporti Mendrisiotto e Basso Ceresio

CTAO – Coordinamento Tecnico Amministrativo Operativo

CTS – Coordinamento Tecnico Scientifico

ERSMB – Ente Regionale per lo Sviluppo del Mendrisiotto e Basso Ceresio

FAI – Fondo Ambiente Italiano

OCST – Organizzazione Cristiano-Sociale Ticinese

SDGs – Sustainable Development Goals dell’Agenda 2030

L – Distretti lontani dai nodi intermodali (oltre 2 km)

T1 – Tempo stimato per l’attuazione delle azioni nel brevissimo periodo

T2 – Tempo stimato per l’attuazione delle azioni nel breve periodo

T3 – Tempo stimato per l’attuazione delle azioni nel medio periodo

T4 – Tempo stimato per l’attuazione delle azioni nel lungo periodo

TPL – Trasporto Pubblico Locale

TT – Tavolo Tecnico

UTO – Ufficio Tecnico Operativo

V – Distretti prossimi/vicini ai nodi intermodali (entro 2 km)

V1 – Distretti prossimi ai nodi intermodali (entro 1 km)

V2 – Distretti vicini ai nodi intermodali (1-2 km)

Glossario

Azione Start – Azione da attivare con priorità rispetto alle altre

Cicloescursionismo – Forma di turismo che prevede escursioni giornaliere in bicicletta, che spesso corrisponde a una gita di 20-50 km da casa alla destinazione e ritorno

Cicloturismo – Forma di turismo in bicicletta che prevede il pernottamento fuori casa per almeno tre notti (ADFC, 2019) con tappe di almeno 50-70 km di pedalata ogni giorno. Non solo. Il cicloturismo è un preciso progetto di territorio con il quale mettere a sistema tutta una serie di attività e peculiarità ridisegnando il territorio stesso e parte del modo di intendere la vita sociale

Ciclovia – Secondo la definizione della L. 2/2018 art.2, “*Un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura*”. Una definizione molto ampia che lascia anche molta libertà di interpretazione. Per questo motivo, avendo la ciclovia dell’Olona una connotazione e propensione particolare verso il cicloturismo, si rimanda alla definizione più specifica di ‘dorsale cicloturistica’ elaborata dal gruppo di ricerca VENTO in oltre 10 anni di ricerca

Di-pendo (o Distretti di-pendo) – Distretti di pendolarismo individuati nella strategia interscalare per gli spostamenti sistematici casa-lavoro

Dorsale cicloturistica – Infrastruttura leggera, sicura e continua e interconnessa, che riapre alla fruizione pubblica il paesaggio italiano e il piacere di visitarlo, percorrerlo, scoprirlo con il ritmo giusto della bicicletta. Tecnicamente si tratta di una pista ciclabile con la possibilità di ospitare anche pedoni (quindi un percorso ciclopedonale) di lunga distanza: la bibliografia tedesca di settore parla di almeno 150 km di lunghezza (ADFC, 2019)

Filiera modale – Intera catena modale degli spostamenti, intesa secondo un’accezione più ampia che comprenda anche la sostenibilità degli stessi e le azioni per perseguirla

Manager di Piano – figura operativa che si prenderà in carico l’attuazione del Piano d’Azione

Piano – Il presente Piano d’Azione TI CICLO VIA

Primo miglio – Spostamento dall’abitazione per prendere il mezzo per recarsi al lavoro (es. casa-stazione)

Progetto di territorio – Modello culturale attraverso cui un’infrastruttura leggera diventa filo per ricucire i territori (Pileri, 2020)

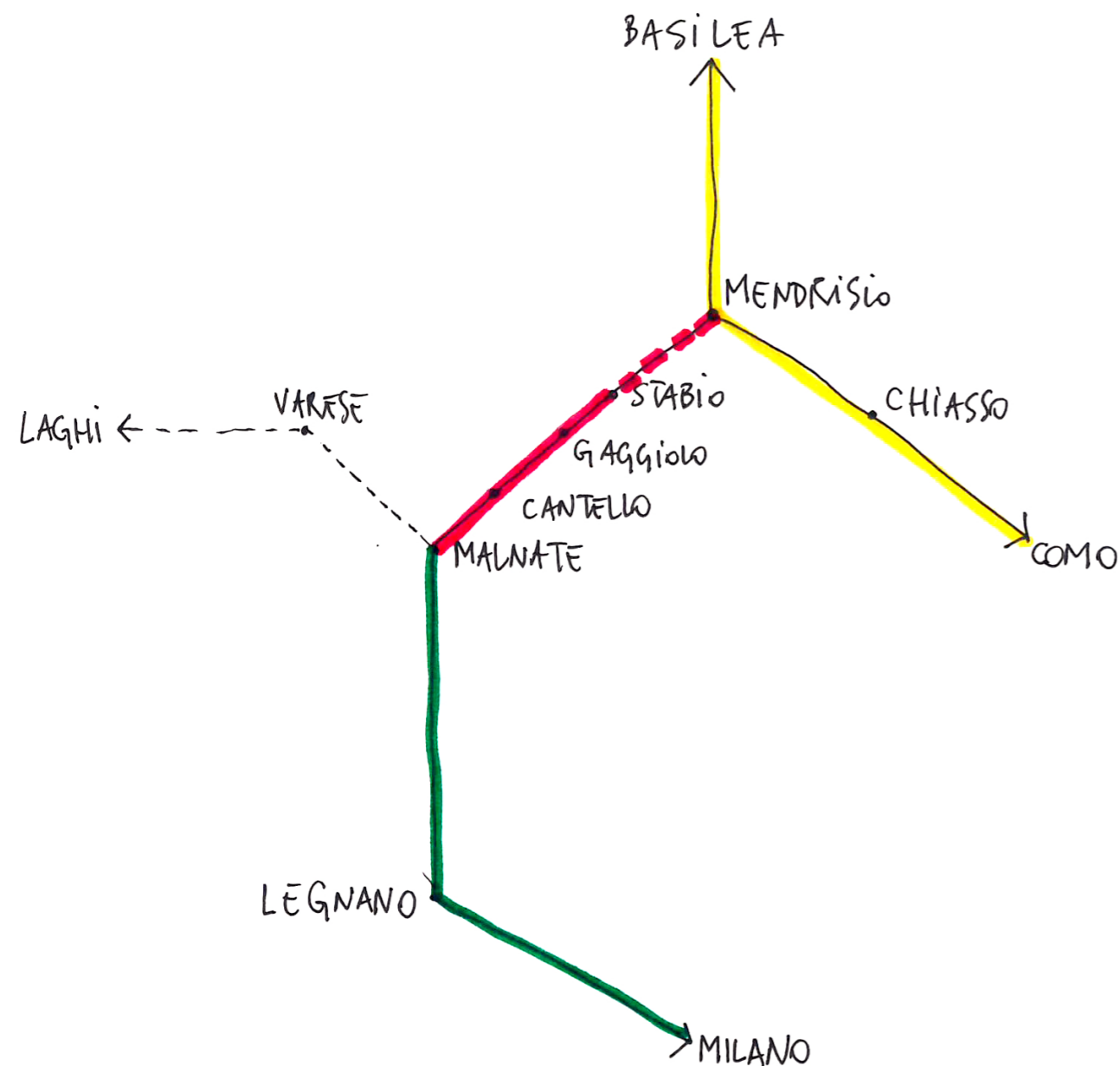
Rapporto – Rapporto sulla mobilità ciclistica e sostenibile transfrontaliera, redatto dal gruppo di ricerca del consorzio Poliedra – Politecnico di Milano e pubblicato a maggio 2020

Shift modale – Cambiamento delle modalità di spostamento verso soluzioni più sostenibili

Split modale – Ripartizione delle modalità di spostamento

Spostamenti sistematici – Spostamenti compiuti quotidianamente, o comunque più volte la settimana, per raggiungere un luogo di attività abituale e per rientrare a casa da questo; tipicamente, gli spostamenti verso e da il luogo di lavoro o di studio

Ultimo miglio – Spostamento dal nodo di scambio intermodale, una volta scesi dal mezzo, verso il luogo di lavoro (es. stazione-lavoro)



Schema 01. Il progetto di infrastrutturazione ciclopedonale previsto da TI CICLO VIA (tratto rosso) per il tratto italiano risulta essere il completamento della ciclovia dell'Olona che da Legnano porta a Milano (tratto verde), e attraverso Varese si collega con il sistema dei laghi di Varese, Comabbio, Monate e Maggiore, mentre nel tratto svizzero si collega presso Mendrisio alla rete ciclabile nazionale (Percorso Nord-Sud da Basilea a Chiasso, tratto giallo).

TI CICLO VIA è un progetto Interreg Italia-Svizzera con capofila la Provincia di Varese e la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (Asse 3 - Mobilità integrata e sostenibile) con due obiettivi cardine: predisporre una strategia condivisa fra i soggetti istituzionali e gli stakeholder al fine di aumentare la mobilità sostenibile per il territorio transfrontaliero; creare le condizioni per una percorribilità ciclabile (e pedonale) transfrontaliera progettando e realizzando un percorso sicuro per recarsi al lavoro (*bike to work*), ma che sia anche utilizzabile per lo sport, il tempo libero, il cicloturismo (*bike to fun*), con uno sguardo rivolto ai giovani quali futuri/possibili lavoratori transfrontalieri (*bike to school*).

Nello specifico la nuova infrastruttura ciclopedonale, quale azione prioritaria di TI CICLO VIA (→Schema 01), intende potenziare gli spostamenti ciclabili tra le province di Varese-Como (ciclovia dell'Olona) e il Canton Ticino, riducendo al contempo gli spostamenti non sostenibili anche attraverso azioni di tipo multimodale: in primis con il treno, ma anche con il trasporto pubblico locale (TPL), gli automezzi condivisi (car pooling) e le navette aziendali.

Al fine di migliorare gli spostamenti sostenibili è stato predisposto il seguente Piano d'azione TI CICLO VIA che dovrà indirizzare le strategie di intervento future e l'allegato *Rapporto sulla mobilità ciclistica e sostenibile transfrontaliera* che in una fase preliminare alla stesura del Piano ha fotografato la condizione degli spostamenti (work, fun e school) nel territorio a cavallo della valle Olona.

Oltre la mobilità

La mobilità è parte dell'abitare luoghi, linee e territori. Quando scriviamo di mobilità, dunque, non intendiamo la semplice azione del *muoversi* da un punto 'A' a un punto 'B', ma ci riferiamo anche a quella del vivere pienamente, con qualità, il tempo tra l'origine A e la destinazione B: abitare quel tempo e quella distanza in modo attivo e non passivo. Allo stesso modo, la mobilità sistematica casa-lavoro non riguarda, per esempio, il solo tragitto percorso in treno, ma anche il modo in cui ci si reca sul luogo di lavoro una volta scesi dal treno, come si raggiunge la stazione nel momento in cui si esce di casa, le eventuali soste e commissioni lungo il tragitto, la programmazione stessa di tutte queste attività. E tale programmazione si lega ai luoghi, alle linee e ai territori in cui ci si trova. Altresì la scelta di mobilità può divenire il modo con il quale, nella propria quotidianità, ognuno decide di fare la sua parte per a) migliorare l'ambiente, riducendo emissioni e pressioni ambientali; b) ridurre gli effetti negativi indiretti o diretti verso terzi (incidentalità, emissioni, perdite di tempo, etc.); c) migliorare il proprio rapporto con il tempo speso ogni giorno per muoversi per lavoro o studio; d) prendersi cura di se stessi facendo attività fisica e risparmiando denaro. Spingere i cittadini verso una mobilità sostenibile può quindi accompagnarsi a un vero e proprio accrescimento della consapevolezza del proprio ruolo 'green&health' nell'ottica di spiegare loro (e ai decisori) i co-benefici che comporterebbe passare dall'auto alla mobilità sostenibile.

Queste diverse azioni della mobilità dovrebbero poter avvenire in **condizioni quanto più gradevoli, sicure e sostenibili** così come teorizzato da Carlos Moreno nei progetti di 'città in 15 minuti' e 'territorio in 30 minuti', progetti di mobilità che puntano a rendere gli abitanti in condizione di raggiungere tutti i servizi di cui necessitano in modo sostenibile¹. La fascia

di frontiera di TI CICLO VIA, territorio mediamente e poco urbanizzato, si presta a un'applicazione di qualità del modello 'territorio in 30 minuti'. Oggi uno **sviluppo in chiave sostenibile non è più un'opzione ma una necessità**, così come richiesto dai **Sustainable Development Goals (SDGs)** dell'Agenda 2030: è quindi indispensabile operare un cambio di paradigma in tal senso, cogliendo le opportunità di cambiamento che ci sta offrendo l'attuale emergenza sanitaria.

Inoltre, si sottolinea come la riduzione delle emissioni sia anche un traguardo richiesto dalla Commissione Europea, che nel 2020 ha pubblicato il documento *"Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa. Investire in un futuro a impatto climatico zero nell'interesse dei cittadini"*². Nel documento si specifica come il settore dei trasporti debba contribuire alla riduzione del 55% delle emissioni attraverso diverse strategie (es. miglioramento dell'efficienza dei veicoli, utilizzo di trasporti sostenibili e multimodali, gestione intelligente del traffico, etc.). Oltre a ridurre l'emissione di gas serra, queste strategie possono contribuire anche al miglioramento della qualità dell'aria, alla riduzione dell'inquinamento acustico e all'aumento della sicurezza stradale in ambito urbano.

Rispetto a quanto esposto nel *"Rapporto sulla mobilità ciclistica e sostenibile transfrontaliera"*³ (in seguito, Rapporto), l'emergenza da Covid-19 ha imposto un **mutamento** delle condizioni dell'abitare, del muoversi e del lavorare anche nella fascia di confine Italia-Svizzera, e al momento non vi sono certezze su come potranno strutturarsi gli spostamenti frontaliere all'evolversi o al termine della situazione di emergenza. Una convenzione del 1976 tra Italia e Svizzera⁴ permette ai lavoratori frontaliere di svolgere lavoro da

remoto per un massimo di un giorno a settimana: ad oggi tale convenzione è temporaneamente sospesa, ma si ipotizza che venga ripristinata al termine dell'emergenza sanitaria e che, di conseguenza, i flussi di lavoratori si riassettino ai livelli pre-Covid. Tuttavia, anche per motivi di carattere ambientale, non è più sostenibile ritornare alla situazione fotografata dal Rapporto, in cui il 90% degli spostamenti avvenivano con auto privata e perlopiù occupata dal solo conducente: è necessario immaginare e costruire azioni indirizzate **verso spostamenti più sostenibili**.

Non si tratta di un lavoro semplice né veloce. Le **difficoltà nell'elaborare un piano**, soprattutto se ciò accade in uno stato di emergenza come quella attuale, sono molte: dalle valutazioni sulle modalità e sui tempi di rientro a regime dei flussi degli spostamenti, alle implicazioni legate agli effetti del distanziamento che sicuramente condizioneranno l'utilizzo di mezzi con più utenti e spazi ristretti (es. car pooling e Trasporto Pubblico Locale su gomma).

Su queste premesse si fonda il **Piano d'Azione TI CICLO VIA**, elaborando azioni che mettano in primo piano un cambiamento di abitudini e stili di vita in chiave sostenibile. Un cambiamento che non può essere istantaneo, radicale e calato dall'alto, ma che viene costruito passo dopo passo anche attraverso **minute azioni sperimentali in archi temporali definiti**, volte a coinvolgere e sensibilizzare le persone e testarne gli effetti. Il Piano, attraverso l'attuazione delle diverse azioni di cui si compone, affronta 11 dei 17 SDGs dell'Agenda 2030:

- 3 - Buona salute e benessere
- 4 - Educazione di qualità
- 7 - Accesso a energie pulite
- 8 - Lavoro di qualità e crescita economica
- 9 - Industria, innovazione e infrastrutture
- 10 - Riduzione delle disuguaglianze
- 11 - Città e comunità sostenibili
- 12 - Consumo e produzione responsabili
- 13 - Azioni per il clima
- 16 - Pace, giustizia e istituzioni forti
- 17 - Partnership tra i goals

1 <http://www.moreno-web.net/the-15-minutes-city-for-a-new-chrono-urbanism-pr-carlos-moreno/> [ultimo accesso: 27/01/2021]

2 Commissione Europea (2020), Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa. Investire in un futuro a impatto climatico zero nell'interesse dei cittadini, Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni

3 Il *Rapporto sulla mobilità ciclistica e sostenibile transfrontaliera*, redatto dal gruppo di ricerca del consorzio Poliedra - Politecnico di Milano, è stato pubblicato a maggio 2020 e restituisce una fotografia dello stato di fatto degli spostamenti nell'area tra Varese e Mendrisio per lavoro e svago

4 https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1979/461_461_461/it [ultimo accesso: 27/01/2021]



Immagine 01. I 17 SDGs dell'Agenda 2030. I goals 'accesi' sono quelli affrontati dal presente Piano

Una sfida da affrontare con i piedi, le gambe e in chiave multimodale: l'idea

Il Rapporto ha fatto emergere un territorio al confine tra Italia e Svizzera con delle dinamiche fragili e delicate: due diverse strategie di offerta della mobilità; un'economia basata principalmente sul lavoro frontaliere (quindi strettamente legata a un ambito territoriale); un confine che da linea talvolta diventa un muro (inteso in chiave amministrativa) ma che di fatto è vissuto dai cittadini come uno spazio 'poroso'; una diversa cultura/cura del territorio; infine, ma non ultima, una morfologia del contesto che rende difficili gli spostamenti a piedi e in bicicletta, i principali strumenti attraverso cui può agire il progetto TI CICLO VIA.

Tutti fattori che nel tempo non hanno favorito una mobilità alternativa all'auto privata (eccezion fatta per la nuova linea ferroviaria Varese-Arcisate-Stabio) in particolare per gli spostamenti entro i 25 km, per fini di lavoro (work), tempo libero (fun) e scuola (school). Fattori che, inoltre, hanno generato delle abitudini oggi culturalmente consolidate nei cittadini, quindi difficili da modificare. 'L'ostacolo più grande è la forma mentis del frontaliere' così afferma un intervistato. Una condizione complessa, ma allo stesso tempo fragile per le ricadute ambientali e per l'assenza di proposte alternative. Come se fosse una sorta di 'piattaforma di ghiaccio' della quale è evidente e allarmante il dato principale, quello che affiora dall'acqua: oltre il 90% dei frontalieri si reca al lavoro con auto privata, nella maggior parte dei casi occupata dal solo conducente (il tasso di occupazione medio delle autovetture si attesta a 1,26 persone per veicolo, che scende a 1,14 nel caso dei pendolari, →Schema 2). Ma di fatto i fattori scatenanti sono da ricercare nella parte sommersa. Una piattaforma, inoltre, con tante microfessurazioni che si vedono solo con uno sguardo ravvicinato della sua superficie, rese evidenti solo da un'analisi minuta di come oggi avvengono gli spostamenti per lavoro/ tempo libero/scuola attraverso le diverse modalità di spostamento oggi opzionabili (bicicletta, treno, Trasporto Pubblico Locale su gomma -in seguito solo TPL-, car pooling, navetta aziendale, auto privata) e alla loro effettiva efficacia in termini multimodali (bici+treno, auto+treno, TPL su gomma+treno,

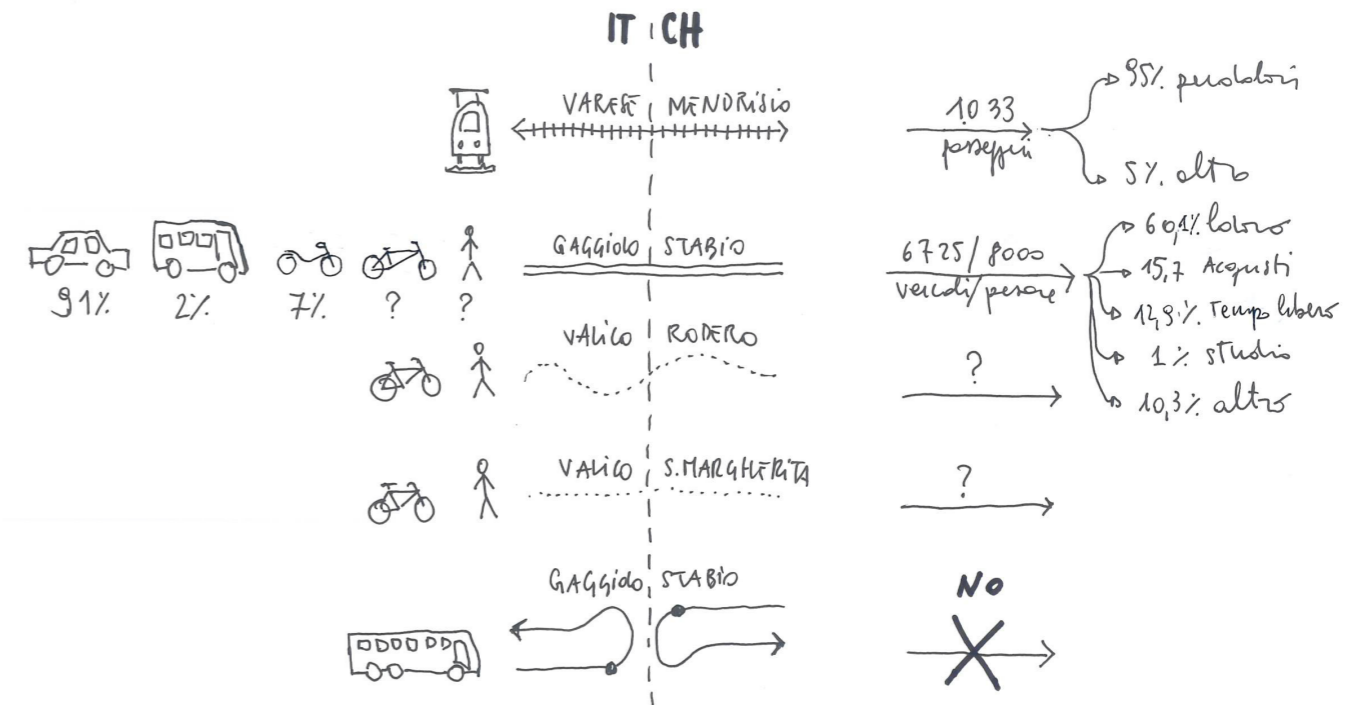
etc.). Una varietà di situazioni che spesso produce spontaneamente azioni in contraddizione fra loro e che quindi richiedono una attenta armonizzazione in fase di costruzione e attuazione del Piano.

L'obiettivo del Piano è quello di provare a impedire che la condizione di fragile instabilità della piattaforma degeneri in una condizione irreversibile. Perché la questione che abbiamo di fronte non riguarda solo un miglioramento degli spostamenti in sé, ma un miglioramento generale in modo sostenibile perché si tratta anche di una questione ambientale e climatica. Una situazione che l'emergenza Covid-19, nella sua sfortuna, ha fortunatamente rallentato, *in primis* con una drastica riduzione degli spostamenti per lavoro sostituiti dal telelavoro. Tuttavia, si tratta di uno stato temporaneo reso possibile dal congelamento della Convenzione del 1976 tra Italia e Svizzera: terminata l'emergenza, scongelata la Convenzione, tutto potrebbe tornare come prima (è quanto emerge dalle interviste fatte ai diversi stakeholder del territorio, sia pubblici che privati) a meno che, già da oggi, non si provi a mettere in campo una serie di azioni nel tentativo di invertire la rotta. Ed è la sfida che vuole sperimentare questo Piano. Ma in che modo?

L'idea del Piano è quella di provare ad agire su tre ambiti di lavoro:

- sugli scopi dello spostamento: to work, to fun e to school (A)
- sulle singole modalità di spostamento: a piedi, la bicicletta, il treno, il TPL su gomma, le navette aziendali, il car pooling, l'automobile ad uso privato (B)
- sulla 'catena modale' degli spostamenti (che da qui definiremo 'filiera modale') e il potenziale in termini multimodali (C)

Per poter intervenire in modo efficiente su questi tre ambiti, il progetto TI CICLO VIA ha a disposizione solo 'piedi' e 'gambe'. Cioè ha la capacità di intervenire in modo diretto e concreto solo sugli spostamenti



Schema 02. Dove e con quali mezzi si attraversa (o non attraversa) il confine. Il numero di passaggi e lo scopo del viaggio è tratto dall'indagine sulla mobilità transfrontaliera del Cantone Ticino, condotta nell'arco di 10 ore fra le 5 e le 18 del 25/09/2018, che al valico del Gaggiolo ha considerato sia strada che ferrovia.

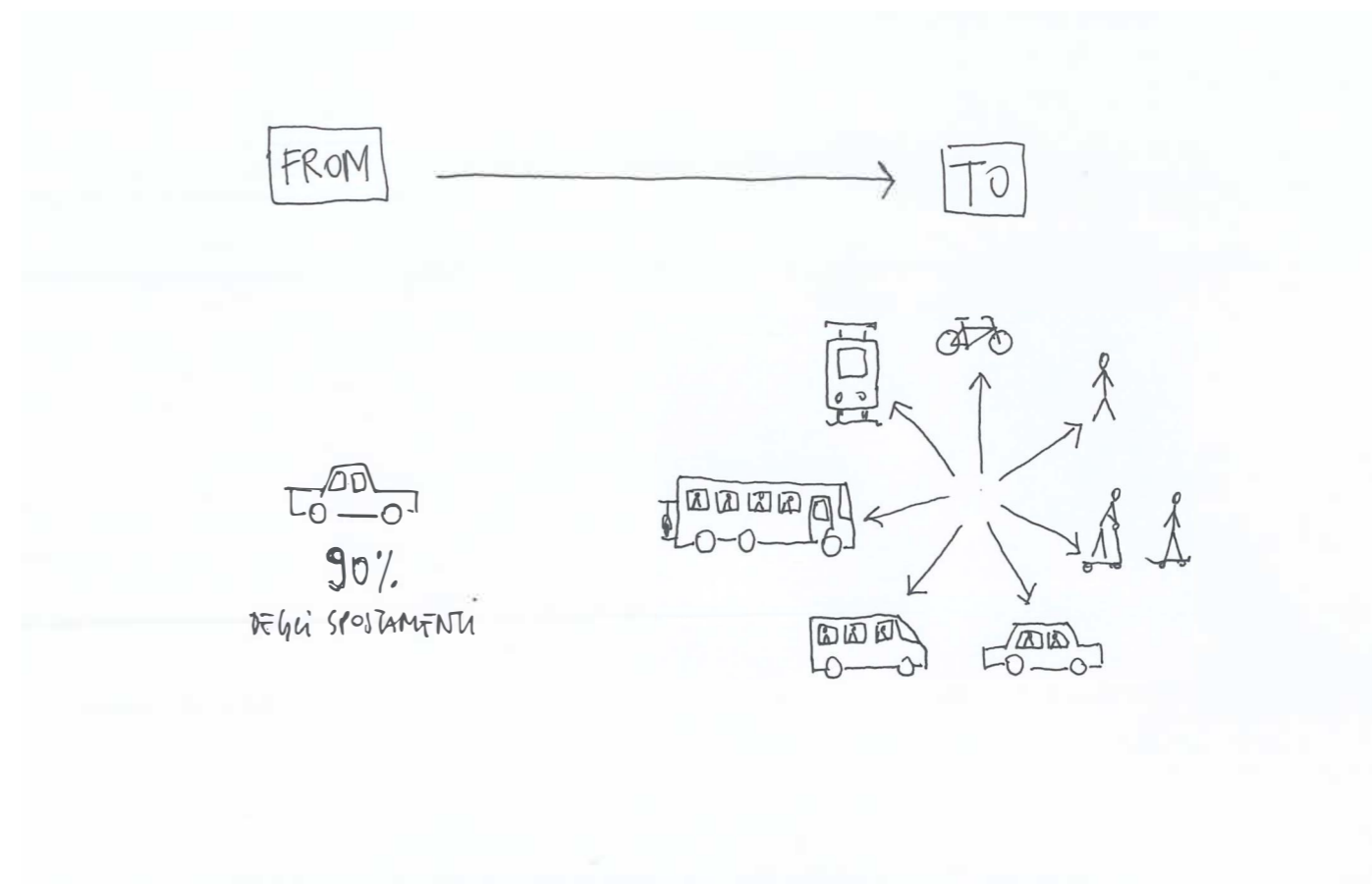
a piedi e in bicicletta. Sulle altre modalità di spostamento (treno, TPL gomma, car pooling, navette aziendali) non può agire in modo diretto, ma solo mettendo in luce quelle che oggi sono le criticità e le potenzialità, e proporre degli interventi migliorativi. Una sfida complessa che ovviamente non può essere affrontata solo agendo sugli spostamenti più 'deboli' (piedi, bicicletta). Per questo motivo **il Piano prova a mettere in sinergia le 'sue' azioni, con quelle elaborate da altri progetti oggi attivi nello stesso territorio** (SMISTO, GovernaTI-VA, MoveOn, Green School, →Glossario dei progetti) ma anche con i principali stakeholder del territorio (es. AITI, VF International, Consitex). In particolare, SMISTO ha la possibilità di agire sulle modalità di spostamento principali (treno, TPL gomma e car pooling) e ottenere maggiori benefici in termini di split modale (→Schema 3). In questo modo il Piano TI CICLO VIA prova a innestarsi nelle azioni del progetto SMISTO (es. provando a far sì che nel primo e l'ultimo miglio si utilizzino preferibilmente gli spostamenti a piedi e in bicicletta), oppure, dove SMISTO non interviene (es. l'accessibilità alle stazioni ferroviarie e la predisposizione di dotazioni come archetti per biciclette) provare a predisporre delle azioni specifiche con l'obiettivo di migliorare i benefici sia sulla 'filiera modale' dello spostamento, sia nel creare migliori condizioni per la multimodalità.

Tuttavia, non si può pensare di innescare cambiamenti sostenibili se, per esempio, da un lato si rende più facile l'accesso a piedi e in bicicletta per chi vive entro 1-2 km da una stazione ferroviaria e dall'altro si aumenta la dotazione di parcheggi presso le stazioni,

utilizzabili anche dai medesimi cittadini che si vorrebbe incentivare alla mobilità attiva (così che chi vive più lontano, non trovando parcheggio in stazione, si vede 'costretto' a compiere l'intero tragitto in auto, 'annullando' di fatto la sostenibilità di chi si sposta in treno). Questo tipo di strategia, disegnata sulle abitudini attuali e non sostenibili dei cittadini, oggi si è rivelata inefficace in termini di miglioramento degli spostamenti in chiave sostenibile. Per questo motivo un'ulteriore sfida che si dà il Piano è quella di provare a lavorare per: addizioni& sottrazioni (e non solo addizioni), per composizioni&dissociazioni, inclusioni&esclusioni, nuove abitudini&dismissione delle vecchie, soft&hard, progressione&accelerazione.

Un approccio che per **provare a invertire le 'abitudini culturalmente consolidate'** deve mettere in campo anche un **importante lavoro di comunicazione e sensibilizzazione culturale** (→Cantiere Culturale). Una comunicazione fatta non solo di slogan o frasi a effetto, ma soprattutto di contenuti culturali, tecnici e scientifici. Una consapevolezza della sostenibilità di filiera, 'sostenibilità responsabile'. Uno degli obiettivi del Piano è anche quello di comunicare al cittadino/ lavoratore/utente *i perché* di quelle scelte, non solo *le conseguenze*.

Una sfida che può essere vinta solo grazie a una **grande lavoro di governance** con gli enti territoriali e gli stakeholder (in questo caso in sinergia con il progetto GovernaTI-VA) che hanno la capacità e il ruolo di poter intervenire sui fattori che oggi determinano le fragilità di questa fascia di territorio di confine.



Schema 03. Transizione da un modello di mobilità unico a un modello a ventaglio

Strategia di intervento

Per dare forma agli obiettivi del Piano, la strategia di intervento dovrà essere:

- **condivisa** fra i diversi soggetti istituzionali e gli stakeholder, al fine di aumentare la mobilità sostenibile per il territorio transfrontaliero;
- **interscalare**, al fine di ottenere i benefici attesi. Per esempio, per il treno: agire ‘vicino’ alle stazioni ferroviarie e agire ‘lontano’ secondo un piano coordinato e integrato;
- **dinamica**, per cui le azioni più complesse che necessitano di grandi investimenti in termini di tempo, risorse e cambiamento delle abitudini, non verranno realizzate nella loro interezza, ma saranno prima testate per un certo periodo in una forma più contenuta e, se funzioneranno, solo allora verranno rese definitive. Una sorta di ‘urbanistica tattica’ applicata agli spostamenti, in cui si testa un’azione per un certo periodo con degli interventi soft e un importante lavoro di comunicazione, si monitorano gli effetti, si valutano criticità e potenzialità e sulla base di queste si interverrà in modo ‘hard’ al fine di consolidare gli obiettivi dell’azione e con investimenti più rilevanti.

Nello specifico, per quanto riguarda i tre ambiti di lavoro del Piano (A, B, C) la strategia agirà secondo due famiglie di azioni:

1. mirate, per esempio aumentando la dotazione infrastrutturale per la mobilità sostenibile, favorendo i comportamenti virtuosi;
2. integrate, secondo un approccio multimodale al fine di ottenere i maggiori benefici, per esempio predisponendo dei collegamenti ciclopedonali sicuri da/per le stazioni ferroviarie.

In particolare, per quanto riguarda l’ambito di lavoro ‘A’ il Rapporto ha fotografato tre diverse situazioni di partenza. Per gli spostamenti ‘to work’ ci sono delle strategie in atto (SMISTO) e un potenziale inespresso di alcune modalità di spostamento per cui si metteranno in campo delle azioni che agiranno in modo differenziale sia sulla singola modalità di spostamento che in chiave multimodale e per alcune in sinergia appunto con SMISTO. Per gli spostamenti

‘to fun’ il territorio oggi è privo di una strategia unitaria e condivisa pur essendoci un grande potenziale in termini di percorsi e gradevolezza del contesto (paesaggio e patrimoni materiali e immateriali) oltre al fatto che il progetto TI CICLO VIA sta realizzando il completamento della dorsale ciclopedonale della valle dell’Olona con un importante investimento. In questo ambito le azioni saranno mirate a costruire un progetto di territorio che dovrà essere in sinergia con il progetto MoveOn che darà continuità alla ciclovia da Malnate verso il confine con la Città Metropolitana di Milano. Infine, per gli spostamenti ‘to school’ esiste già sul territorio una forte progettualità in itinere legata al progetto Green School, rispetto alla quale il Piano si innesterà con azioni mirate a migliorare gli spostamenti casa-scuola anche in coerenza con le azioni dell’area tematica work (es. accompagnare o prendere i figli a scuola durante il percorso casa-lavoro).

Invece per gli ambiti di lavoro ‘B’ e ‘C’ la strategia sarà innanzitutto di tipo territoriale. Il territorio di influenza del Piano è stato suddiviso in tre settori (→Mappa 1) e per ciascuno è stata individuata una o più modalità di spostamento che in modalità singola o multimodale potrà garantire i maggiori benefici in termini di spostamenti sistematici. Un ragionamento che è legato a quanto emerso dal Rapporto e dalle azioni messe in campo dagli altri progetti (SMISTO, Governati-VA, MoveOn).

Il settore centrale punterà al potenziamento degli spostamenti in bicicletta grazie alla ciclovia della valle Olona (il cui completamento è in carico a TI CICLO VIA) per gli scopi ‘to work’ e ‘to fun’. Il settore a nord-ovest della ciclovia punterà in modo particolare a potenziare gli spostamenti rispetto al treno (attraverso la linea Varese-Arcisate-Stabio) agendo con azioni mirate sul mezzo di trasporto, sulla ‘filiera modale’ e in parte sull’intermodalità (bici+treno e TPL su gomma+treno). Infine, il settore sud-est punterà in particolare sul trasporto TPL gomma, le navette aziendali e car pooling.

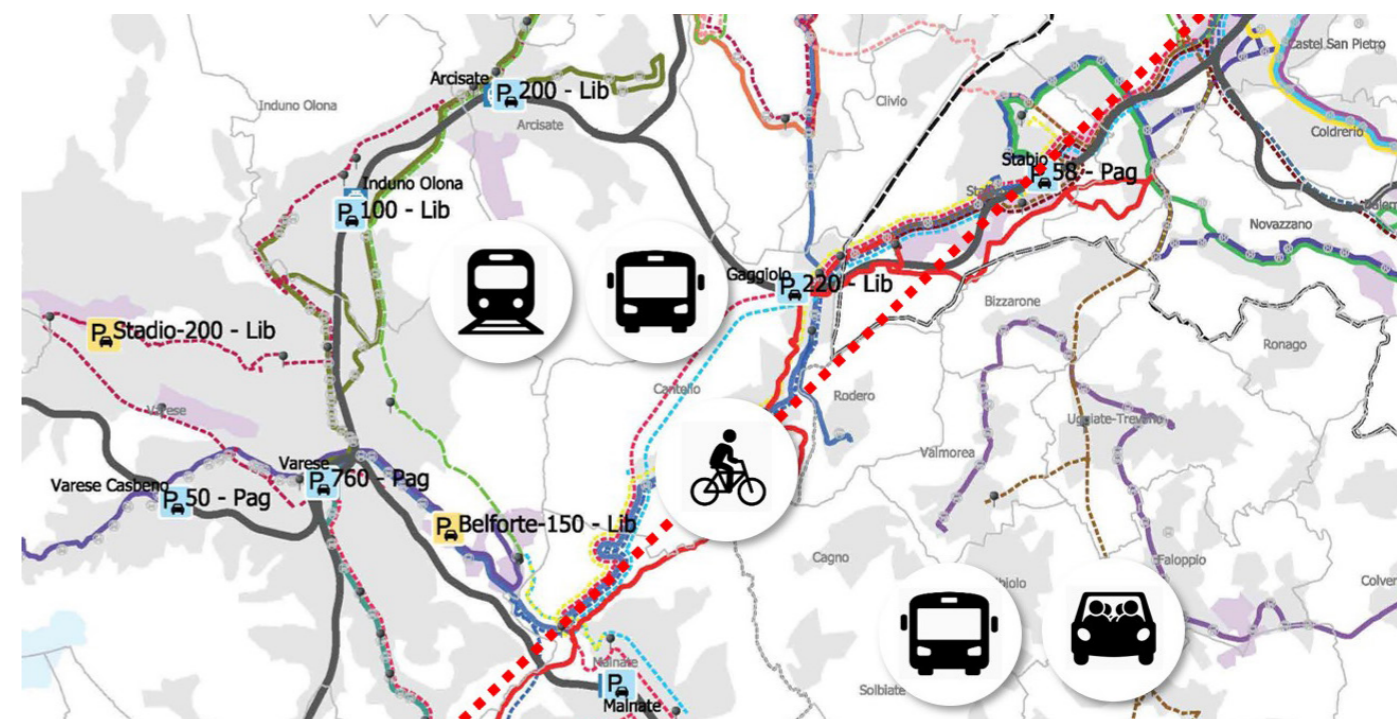
In ogni caso per i settori sud-est e nord-ovest gli spostamenti a piedi e in bicicletta proveranno a

garantire sempre un maggior efficientamento degli altri spostamenti, pur nei limiti della stagionalità, in particolare per il primo e ultimo miglio.

Per quanto riguarda gli spostamenti con l’automobile privata, la strategia del Piano tenderà a limitarli al massimo con diverse azioni che punteranno su forme alternative di spostamento.

Infine, la strategia terrà conto anche dell’alternativa più sostenibile di tutte, quella per cui non ci si sposta affatto, che nel caso degli spostamenti ‘to work’ rimane sempre una azione opzionabile attraverso lo smart working, mentre per gli spostamenti ‘to fun’ e ‘to school’ non può esserlo (ovviamente tranne che in una condizione di emergenza Covid-19 come quella che stiamo vivendo). Infatti, non spostarsi per fare sport, per il benessere fisico, per il tempo libero (escursioni e cicloturismo) ha di fatto solo ricadute negative sulla salute delle persone e sulle economie dei territori. Così come una scuola basata solo sulla didattica a distanza non ha degli effetti positivi sulla popolazione di studenti che hanno bisogno di stare in gruppo e vivere

le relazioni in prima persona. In questi casi l’opzione migliore sarà quella di puntare sullo spostamento meno impattante dopo quello di rimanere a casa e quindi gli spostamenti a piedi e in bicicletta.



Mappa 01. Il territorio di influenza del Piano è stato suddiviso in tre settori e per ciascuno è stata individuata una o più modalità di spostamento che in modalità singola o multimodale potrà garantire i maggiori benefici in termini di spostamenti sistematici.

Azioni

Per dare attuazione alla strategia di Piano, le azioni si possono accorpate secondo **tre aree tematiche di lavoro**: la prima necessaria a coordinare il progetto, avviarlo e dargli continuità nel tempo attraverso un costante monitoraggio (le 'gambe' del Piano); la seconda per dare forma alla vision, che comprende azioni legate a migliorare gli spostamenti secondo i tre scopi 'to work', 'to fun', 'to school' (il 'cuore' del Piano); infine la terza per animare il Piano grazie a delle azioni mirate a iniettare 'cultura' al Piano (la 'testa' del Piano).

- Le 'gambe' daranno operatività al progetto attraverso delle azioni di coordinamento generale, gestione amministrativa e gestione dei rapporti con gli stessi portatori di interesse interni ed esterni al gruppo proponente (→Azione 1), e monitoraggio degli effetti al fine di migliorare l'efficacia delle azioni grazie a una loro attuazione di tipo dinamico/tattica (→Azione 5);
- Il 'cuore' è rappresentato dalle azioni per migliorare gli spostamenti per i tre scopi 'to work', 'to fun' e 'to school'. Azioni mirate sia a migliorare la singola modalità di spostamento, sia a rendere più efficiente la 'filiera modale' e la multimodalità. Ovviamente un'azione pensata per il treno ai fini lavorativi non ha ricadute solo in questo ambito, ma anche negli altri due (tempo libero e scuola) ma di fatto per semplicità è stata fatta ricadere dove oggi può generare i maggiori benefici (→Azioni 2, 3, 4);
- Le 'testa' del Piano, che di fatto è composta da una serie di attività e coprogettualità altrettanto cruciali per l'attuazione dello stesso. In questo caso le azioni fondamentali saranno: il piano di comunicazione, fondamentale per tutte le fasi di attuazione delle singole azioni (promozione, realizzazione e mantenimento nel tempo) (→Azione 6); 'Cantiere Culturale' il laboratorio che tiene assieme le diverse azioni e i diversi partner di progetto attraverso l'organizzazione di momenti di formazione e comunicazione, in quanto vi è necessità di radicare sul territorio la vision del progetto TI CICLO VIA (→Azione 7).

Il buon successo del Piano dipende dall'**attivazione simultanea dei tre ambiti di lavoro** (oltre che, chiaramente, dal fermare le diverse altre azioni che in qualche modo rischiano di svantaggiare gli effetti benefici del piano) proprio per evitare, come spesso purtroppo è stato fatto nel passato che, per esempio, venga realizzata una infrastruttura leggera come una ciclovia senza però il contorno che la rende attrattiva e funzionante. La triplicità di ambiti di lavoro garantisce anche di attuare correzioni in fase di avvio dell'operatività delle singole azioni e di stabilire le regole di funzionamento e calibrazione delle stesse fin dall'inizio della loro vita operativa. Un processo complesso che necessita di una figura dedicata, un *manager di Piano* (→Azione 1.1.3), che come un bravo medico sia in grado di monitorare tutti i sintomi del corpo e dare nel caso la giusta medicina per curarli.

Note generali per la lettura delle schede di ciascuna azione.

Per ciascuna azione sono state riportate delle informazioni che individuano 'chi' sono i soggetti coinvolti/da coinvolgere e i possibili progetti complementari, 'dove' ricade l'azione, 'qual è' il contributo che potrebbe dare allo shift modale e agli obiettivi SDGs (se realizzata nella sua totalità), 'quanto' tempo il Piano si è dato per la realizzazione e 'quanto' è il costo:

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** i due capofila del progetto Interreg e un primo elenco (in ordine alfabetico) di altri soggetti che hanno competenza e autorità rispetto all'ambito delle azioni, soggetti che a oggi hanno un ruolo istituzionale per il quale l'azione ha necessità di una loro approvazione per essere attuata e/o soggetti che durante i diversi incontri hanno dato la loro disponibilità a collaborare (che dovranno essere ricontattati per una conferma in fase di avvio delle azioni)
- **Progetti collegati:** progetti in itinere che hanno ricadute nelle scelte della singola azione
- **Luogo:** ambito territoriale di ricaduta dell'azione

- **Contributo allo shift modale:** contributo dell'azione allo shift modale rispetto allo stato attuale, escluso il potenziale che potrebbe essere attivato da altri progetti in itinere (per es. il progetto SMISTO rispetto al quale non sono ancora noti i dettagli delle singole azioni di intervento): basso (entro il 2% di split modale), medio (2-10%), alto (oltre il 10%)
- **SDGs:** Sustainable Development Goals dell'Agenda 2030 che ciascuna azione contribuisce a raggiungere

Per ogni singola sotto-azione vengono indicati i tempi e i costi:

- **Azione Start:** vengono indicate con la sigla AS quelle sotto-azioni da attivare con priorità rispetto alle altre;
- **Tempi stimati:** sono state ipotizzate quattro fasce temporali entro le quali dovranno essere attuate le singole sotto-azioni a partire dall'approvazione e avvio del Piano da parte degli organi competenti: brevissimo periodo 'T1'; breve periodo 'T2'; medio periodo 'T3' che corrisponde ai tempi del Piano e a quello dello stesso progetto Interreg (la chiusura del progetto è stata prorogata al 14/12/2022); lungo periodo 'T4' per azioni che vengono attivate nei tempi del Piano ma poi dovranno essere prese in carico entro le attività di uno o più soggetti attuatori;
- **Costi:** sono stati immaginati tre range di costo a livello comparativo tra le azioni (€, €, €€€); oppure 'CF' nel caso in cui ci sia una Copertura

Finanziaria proveniente dal progetto Interreg TI CICLO VIA; 'nessuno' se l'azione non prevede costi aggiuntivi/se i costi sono già computati all'interno di altre attività; 'da valutare' se in questa fase non è possibile ipotizzare i costi date le molteplici variabili. Si precisa che, poiché ci sono altre progettualità in sinergia con il presente Piano (es. MoveOn), alcune risorse destinate a tali progettualità porteranno benefici diretti e/o indiretti anche su TI CICLO VIA.

Molte azioni previste dal Piano avranno ricadute nel medio-lungo periodo, quindi per una fase in cui, si spera, l'emergenza Covid-19 sarà rientrata. Per le azioni nel brevissimo (T1) e breve (T2) periodo l'azione 1 Coordinamento, in fase di attuazione del Piano, considererà le condizioni attuali di emergenza e valuterà le modalità più sicure e opportune per attuarle.

All'interno dell'azione 2 to work, per le sotto-azioni che si focalizzano sull'analisi della 'filiera modale' di ciascuna modalità di spostamento è riportato uno schema volto a illustrare con maggiore chiarezza le strategie da mettere in atto. A titolo esemplificativo, di seguito si riporta uno di questi schemi con relativa legenda per una più facile lettura (→Schema 4).

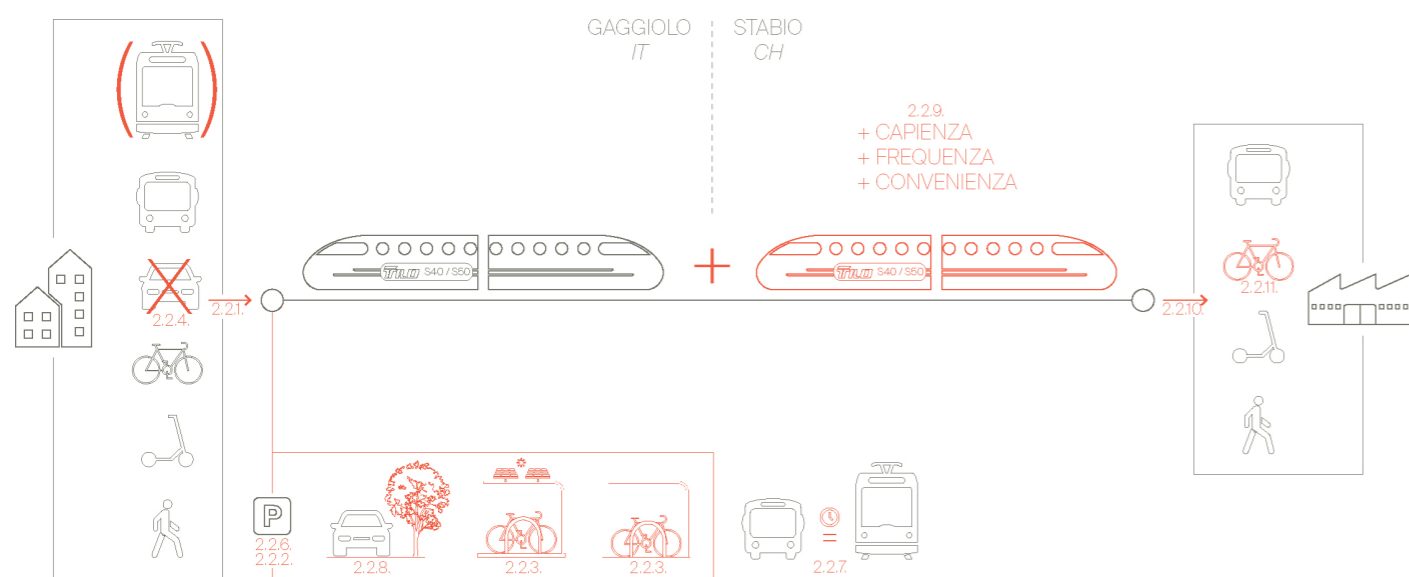


Immagine 02. Legenda per la lettura degli schemi che analizzano la 'filiera modale' di ciascun tipo di spostamento casa-lavoro
 Schema 04. Esempio di schema che analizza la 'filiera modale' degli spostamenti casa-lavoro che utilizzano come mezzo principale il treno

Indice delle azioni

Azione 1. Coordinamento

- Attuazione del piano
- Gestione tecnico-amministrativa
- Gestione dei rapporti con i diversi attori coinvolti
- Divulgazione del Piano e dei risultati

Azione 2. To work

- Diminuzione dell'utilizzo dell'auto privata per gli spostamenti sistematici casa-lavoro
- Aumento dell'accessibilità dei nodi di interscambio modale attraverso mezzi 'green'

Azione 3. To fun

- Costruzione di un nuovo immaginario turistico
- Avvio di una cabina di regia dedicata al progetto di territorio
- Coordinamento con le attività del progetto MoveOn

Azione 4. To school

- Diminuzione dell'utilizzo dell'auto privata per gli spostamenti sistematici casa-scuola
- Agevolazione delle pratiche di mobilità sostenibile nelle scuole
- Incremento della consapevolezza riguardo agli effetti degli stili di vita

Azione 5. Monitoraggio e osservatorio

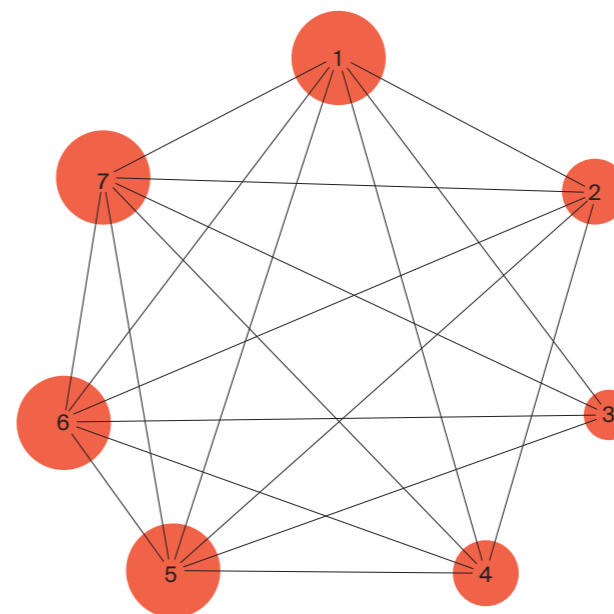
- Supporto all'azione di coordinamento
- Monitoraggio dello stato di avanzamento del Piano
- Attuazione di un osservatorio degli effetti del Piano

Azione 6. Piano di comunicazione

- Costruzione di una strategia di comunicazione
- Definizione di un'immagine coordinata
- Realizzazione di strumenti di comunicazione
- Promozione di momenti di incontro

Azione 7. Cantiere Culturale

- Divulgazione e radicamento delle potenzialità del progetto
- Formazione di giovani, famiglie e lavoratori
- Sensibilizzazione e formazione di tecnici e progettisti
- Riduzione della frammentazione tra istituzioni
- Coinvolgimento attivo dei soggetti locali
- Costruzione di un modello di partecipazione sociale



Schema 05. Le linee mostrano le relazioni e le sinergie tra le 7azioni. Coordinamento (1), monitoraggio (5), piano di comunicazione (6) e Cantiere Culturale (7) sono quelle con il maggior numero di relazioni in quanto coordinano e si interfacciano con tutte le azioni della strategia.

Azione 1. Coordinamento

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** CRTM, Provincia di Varese, associazioni di categoria (es. AITI), Camere di Commercio, ERSMB, Regione Lombardia, Repubblica del Canton Ticino,
- **Progetti collegati:** Governati-VA, MoveOn, SMISTO, altri Interreg che lavorano nel territorio sul tema mobilità
- **Luogo:** l'intero territorio di interesse del Piano
- **Contributo allo shift modale:** medio
- **SDGs:** 16, 17

Obiettivi.

La cabina di regia è organizzata attorno a tre ambiti che interagiscono tra loro:

- il **coordinamento tecnico-amministrativo-operativo** (in seguito CTAO), in capo ai soggetti attuatori e comprende la figura di un manager di Piano interno alla Provincia di Varese;
- il **coordinamento tecnico-scientifico** (in seguito CTS), in capo a enti di ricerca multidisciplinari;
- un **Tavolo tecnico** (in seguito TT), che vede seduti intorno a uno stesso tavolo i diversi gruppi di lavoro (CTAO e CTS), assieme ai soggetti partner. Il TT si riunisce ogni 6 mesi con l'obiettivo di far convergere autorità pubbliche con i soggetti scientifici e privati al fine di indirizzare e armonizzare tutte le attività e politiche necessarie all'attuazione del Piano e farne rispettare gli obiettivi di sostenibilità.

Descrizione.

L'area di interesse della cabina di regia abbraccia tutte le azioni del Piano e costituisce un punto di riferimento per i diversi soggetti coinvolti nelle diverse fasi. Il primo compito del **coordinamento**, in capo a CTAO e CTS, riguarda la redazione di un protocollo di intesa attraverso cui coinvolgere i comuni (e altri soggetti interessati) che intenderanno prendere parte al TT. La cabina di regia (che lato italiano si immagina debba essere a base provinciale) si occupa che vengano messe in atto tutte le attenzioni al fine di far conoscere le azioni nelle aree ove queste vengono attuate, monitora le procedure legislative e le politiche a supporto tecnico delle autorità e le coerenza alle azioni del Piano, organizza la partecipazione finanziaria degli enti territoriali coinvolti dai benefici del Piano, si avvale di esperti e consulenti, monitora in chiave dinamica (→Azione 5) le azioni nella loro **fase di avvio**

e **svolgimento**, recandosi sui luoghi di attuazione per verificarne la correttezza e raccogliere *feedback*. Nelle fasi intermedie e finali di **chiusura e restituzione dei risultati**, la cabina di regia revisiona i materiali di consegna previsti nelle singole azioni e, in sinergia con i soggetti che si occupano della comunicazione, partecipa e anima i **momenti di incontro** con i portatori di interesse e il pubblico locale e non locale. La cabina di regia, inoltre, si occupa degli eventuali bandi di gara per la realizzazione delle opere e delle progettualità previste, raccoglie finanziamenti, suggerisce e/o richiede la costruzione di politiche di incentivazione.

Risultati attesi.

- I diversi gruppi di coordinamento provvederanno a:
- garantire il rispetto dei **tempi entro le scadenze previste**, mantenendo un controllo sullo stato di avanzamento dei prodotti di ciascuna azione;
 - ottenere la **massima divulgazione del Piano e dei risultati**, immaginando una varietà di forme di conoscenza legata agli interlocutori, alle condizioni e allo stato di attuazione;
 - garantire un **coordinamento efficace tra i soggetti coinvolti**, gestendo i conflitti che potrebbero eventualmente emergere in fase di lavoro;
 - garantire un **aggiornamento costante** ai soggetti coinvolti nel corso dell'attuazione del Piano, oltre che dei risultati ottenuti al termine dello stesso;
 - individuare un nuovo soggetto, o aggregati di soggetti locali, sul quale depositare le competenze necessarie per la **gestione d'insieme dell'infrastruttura**, in grado di tenere una visione interscalare sia territoriale 'allargata', sia minuta e di dettaglio.

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

1.1. Costituzione della cabina di regia [AS; Tempi: T1; Costi: €€]:

1.1.1. I soggetti attuatori nominano le figure che costituiranno il gruppo CTAO con personale interno agli enti stessi. Il gruppo CTAO potrà essere costituito ex novo oppure, se sono già attivi gruppi di coordinamento su progettualità affini, si potrà fare capo a quelli (es. MoveOn);

1.1.2. I soggetti attuatori nominano il CTS formato da ricercatori universitari a tempo pieno ed esperti in materia di studio, pianificazione, programmazione e progettazione della mobilità sostenibile (e non solo progettazione professionale). Lo scopo è accompagnare il CTAO nella prima fase (6 mesi) trasferendo approcci, metodi, nozioni, oltre ad affiancare il lavoro di attuazione del Piano e il suo monitoraggio, nonché le modalità di coordinamento, con le altre progettualità che ricadono nello stesso territorio. Nella seconda fase (dal sesto mese fino al termine di validità del Piano) il CTS avrà per il CTAO solo un ruolo più leggero di supporto/affiancamento/aggiornamento/indirizzo;

1.1.3. I gruppi CTAO e CTS definiscono le modalità e le abilità/skill che dovrà avere il manager di Piano a sua volta supportato da una serie di figure operative al fine di costituire un vero e proprio 'ufficio mobilità';

1.1.4. I soggetti attuatori nominano il gruppo di CTAO con risorse umane interne all'ente stesso e/o valutando la nomina di una figura esterna sulla base delle abilità/skill definite nella fase 1.1.2.;

1.1.5. I gruppi CTAO e CTS redigono un Protocollo di intesa da far sottoscrivere ai comuni che intendono sedere al TT;

1.1.6. Costituzione del TT.

1.2. Tutti i soggetti atti al coordinamento sono in grado di essere operativi e verranno tra loro diretti dal gruppo CTAO nella figura del manager di Piano che dovrà accompagnare l'attuazione del Piano. Il primo compito del coordinamento sarà definire un calendario delle Azioni previste per i tempi T1 e T2, rivedendo e valutando le tempistiche e stabilendo anche relative priorità di attuazione. Individuerà, inoltre, i finanziamenti necessari [Tempi: T1; Costi: nessuno]

1.3. Come prima attività il manager di Piano dovrà valutare le modalità con cui attuare le azioni a breve termine in coerenza con lo stato di emergenza Covid-19. [Tempi: T4; Costi: nessuno]

Azione 2. To work

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** vd. sotto-azioni
- **Progetti collegati:** vd. sotto-azioni
- **Luogo:** vd. sotto-azioni
- **Contributo allo shift modale:** vd. sotto-azioni
- **SDGs:** vd. sotto-azioni

Obiettivi.

L'obiettivo principale è sia predisporre delle sotto-azioni concrete sia fornire **indicazioni** per strutturare gli **spostamenti sistematici casa-lavoro** mono e multimodali **in bicicletta**. Ovviamente la complessa morfologia del contesto e il diversificato bacino di utenti, come emerso dal Rapporto e ribadito in apertura del documento, rappresentano un limite agli effetti positivi che possono scaturire dall'utilizzo della bicicletta: perciò il Piano **penderà in considerazione anche altre modalità di spostamento**, sia in chiave monomodale che multimodale.

Descrizione.

L'azione 2 'to-work' è di fatto una macro-azione che al suo interno contiene 8 sotto-azioni, una per ogni modalità di spostamento, che in modo articolato puntano a coprire l'intero territorio di progetto interessato dagli **spostamenti da e per la Svizzera nell'area compresa tra Varese-Malnate e Mendrisio**. Nonostante il focus principale siano gli spostamenti che interessano le aree produttive di Stabio e Mendrisio, le sotto-azioni messe in campo avranno importanti e consistenti ricadute positive anche per destinazioni più lontane (es. Lugano).

La scelta strategica di suddividere il territorio in tre settori (nord-ovest, centro, sud-est), per ciascuno dei quali è stata individuata una o più modalità di spostamento in grado di garantire più delle altre i maggiori benefici in termini di spostamenti sistematici, all'interno di ciascuna sotto-azione si integrerà sia con degli interventi specifici sulla 'filiera modale', sia con un lavoro di tipo interscalare. Per esempio, il trasporto su ferro (→Azione 2.2) ad oggi è la modalità di spostamento che più di altre è in grado di garantire i maggiori benefici in termini di split modale per gli

spostamenti sistematici casa-lavoro per il settore nord-ovest, ma di fatto l'accessibilità alle stazioni non avviene in modo sostenibile. Di conseguenza, al fine di poter aumentare gli spostamenti da/per le stazioni in chiave sostenibile '-auto +bicicletta', sono stati identificati dei **'distretti di pendolarismo'** (distretti **di-pendo**) a seconda della prossimità o meno alle stazioni ferroviarie: i distretti più **vicini/prossimi alle stazioni** (V1 e V2, entro 2 km) saranno soggetti a tipologie di azioni che agiranno principalmente richiamando gli utenti a rivolgersi al sistema del ferro e creando le condizioni per raggiungerle con mezzi 'green'; per i distretti più **lontani dalle stazioni** (L, oltre 2 km), distanza oltre la quale le condizioni morfologiche del territorio rendono più difficili gli spostamenti a piedi o in bicicletta, si costruiranno azioni che agiranno per garantire un accesso con modalità di spostamento disponibili in quei settori e in mancanza di essi con l'auto privata (→Schema 5). Tale approccio interscalare, come per il caso dell'azione 2.2 treno, verrà applicato anche per le azioni 2.3 TPL su gomma, 2.4 navette aziendali, 2.5 car pooling.

Lo scopo generale della macro-azione to work è quello di **'fare ordine'** nel senso di assegnare/proporre a ogni utente la miglior scelta modale per il distretto in cui si trova (e in cui si reca), al di là di quella che lui ritiene la migliore in quanto abituato a praticarla. Oltre a interventi infrastrutturali, saranno necessari anche degli incentivi al fine di aiutare ad accettare la scelta proposta e ad abbandonare la precedente abitudine (da disincentivare).

Risultati attesi.

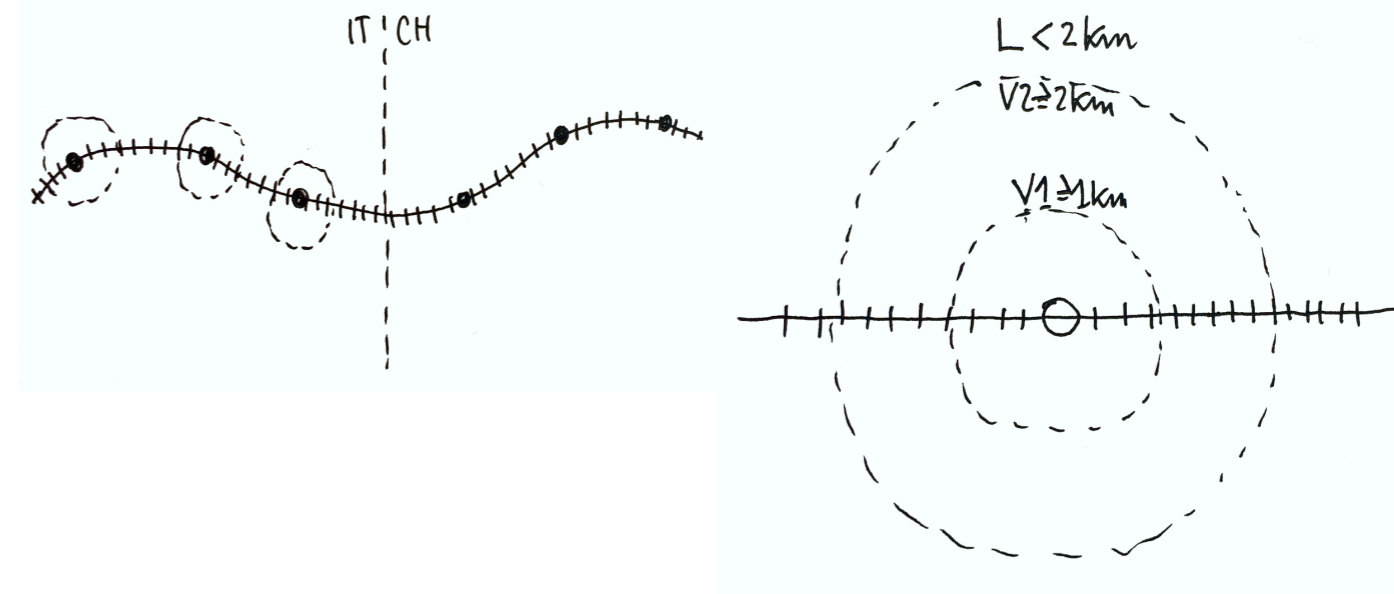
La macro-azione to work punta a:

- **diminuire progressivamente l'utilizzo dell'auto privata;**

- **aumentare l'accessibilità ai nodi di interscambio modale con mezzi 'green';**
- **costruire una agenda di priorità all'uso dei parcheggi presso i nodi di interscambio.**

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

L'attuazione della macro-azione to work avverrà attraverso ciascuna delle otto sotto-azioni (→2.1-2.8).



Schema 06. Approccio interscalare dei distretti di-pendo. I distretti più vicini/prossimi alle stazioni (V1 e V2) saranno soggetti a tipologie di azioni che agiranno principalmente richiamando gli utenti a rivolgersi al sistema del ferro e creando le condizioni per raggiungerle con mezzi 'green'; per i distretti più lontani dalle stazioni (L) si costruiranno azioni che agiranno per garantire un accesso con modalità di spostamento disponibili in quei settori e in mancanza di essi con l'auto privata

Azione 2.1. Bicicletta

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** CRTM, Provincia di Varese, Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi, Associazione Trasporti, associazioni di categoria (es. AITI, Associazione Frontalieri Ticino), associazioni locali, Comune di Cantello, Comune di Malnate, Comune di Valmorea, Comune di Varese, altri Comuni interessati, Comunità di Lavoro Regio Insubrica, ERSMB, Ferrovie Federali Svizzere, Regione Lombardia, Repubblica del Cantone Ticino, società TILO, Trenord, aziende
- **Progetti collegati:** MoveOn
- **Luogo:** territorio lungo l'asse della ciclovia e delle connessioni secondarie con i principali centri e stazioni ferroviarie
- **Contributo allo shift modale:** basso-medio
- **SDGs:** 3, 9, 10, 11, 12, 13

Obiettivi.

Creare le condizioni per **incentivare gli spostamenti sistematici attraverso il bike commuting** lungo la ciclovia della valle Olona (settore centrale), garantendo delle connessioni ciclopedonali sicure da/per i principali centri lungo la pista, oltre a servizi adeguati per i lavoratori presso le aziende, disincentivando al contempo l'uso dell'auto.

Descrizione.

L'azione, innanzitutto, tiene in considerazione **quanto emerso dall'analisi dello stato di fatto** degli spostamenti sistematici bike to work, riportato nel Rapporto:

- Non esistono rapporti e/o dati statistici in grado di restituire un quadro aggiornato ed esaustivo sull'uso della bicicletta in questi territori;
- Prima dell'apertura della ferrovia Varese-Arcisate-Stabio e di alcune iniziative aziendali (2017), oltre l'85% degli spostamenti casa-lavoro avveniva in auto. **L'uso della bicicletta era inferiore all'1%;**
- Il 12% dei frontalieri sarebbe propenso a utilizzare la bicicletta per recarsi al lavoro, a fronte di una serie di incentivi. I potenziali utenti di TI CICLO VIA sono ipotizzati attorno alle 200 unità (nella migliore delle ipotesi, con incentivi e un'adeguata dotazione infrastrutturale);
- La rete ciclopedonale esistente è **molto eterogenea** per tipologia e caratteristiche tecniche, quindi non risulta essere profilata rispetto a un particolare utente come può essere il bike commuter;

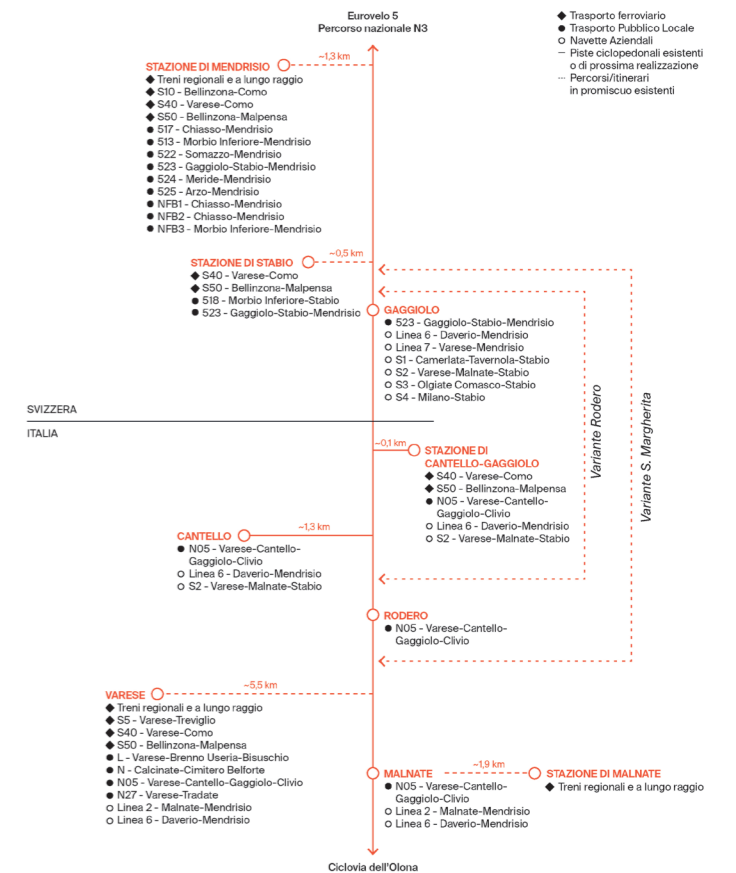
- Ai fini del bike commuting il tracciato che risulta decisamente adatto a una pista ciclabile per gli spostamenti casa-lavoro è quello del sedime della ferrovia della Valmorea nel tratto Malnate-Santa Margherita (→Rapporto pag. 73);
- Solo due aziende per entrambi i comparti di Stabio e Mendrisio (VF International e Consitex) mettono a disposizione degli spazi dove mettere in sicurezza le biciclette e allo stesso tempo degli spogliatoi con docce;
- Nel caso del comparto di Stabio: i percorsi ciclopedonali sono solo in parte pensati in funzione degli spostamenti sistematici del comparto. Tuttavia, si rileva un consistente utilizzo da parte dei dipendenti in pausa pranzo;
- Nel caso del comparto di Mendrisio: il centro di Mendrisio è attraversato dalla ciclovia Eurovelo 5, cui si connettono i percorsi della rete cantonale e regionale. Numerose aziende sono direttamente servite da questi percorsi;
- Non sempre esistono percorsi sicuri che permettono di combinare trasporto pubblico e mobilità leggera.

Il tracciato che oggi è stato scelto per il completamento della ciclovia della valle dell'Olona da Malnate verso il confine con la Svizzera **non è quello con il maggior potenziale** in termini di bike commuting, a differenza del tracciato sul sedime della ferrovia della Valmorea che purtroppo è stato scartato durante il processo di Conferenza di servizi (nonostante il tracciato sia un corridoio ciclistico regionale) a causa di alcuni vincoli: il primo legato

al fatto che il tracciato sul quale ad oggi insiste sia il vincolo sul sedime ferroviario ancora 'in esercizio' (in gestione FERROVIENORD S.p.A.), il secondo legato alla presenza di un elettrodoto interrato in affiancamento alla ferrovia (in gestione Nord Energia, Terna S.p.A. e A.E.T.) e il terzo legato alla necessità di aprire un nuovo varco doganale. Una condizione che da quanto emerso, purtroppo solo in recenti incontri con gli enti territoriali competenti, potrebbe essere superata ma non nel breve periodo. Di conseguenza il processo che porterà alla realizzazione del 'lotto Varese-Como' è avviato e andrà a concludersi nei tempi dettati dal progetto Interreg. È altresì da ricordare che la **realizzazione della ciclovia non rientra nelle azioni del presente Piano** ma nella proposta di progetto Interreg. Infatti, il maggior impegno di spesa del progetto è per l'appunto la realizzazione della pista ciclopedonale lato italiano. Di conseguenza, le azioni del Piano partiranno dall'assunto che la ciclovia è stata realizzata. Non potendo garantire dei grandi numeri in termini di bike commuting (e lontani dal 11% di bike commuting sul quale sta puntando la Germania con la cycle highway della RS1 Radschnellweg 1), lo scopo dell'azione sarà quello di **puntare a uno shift modale di qualche punto percentuale**. Diversa è invece la condizione per il bike to fun, per la quale si rimanda all'azione 3. Tuttavia, parallelamente è stato deciso di avviare fin da subito una serie di tavoli pubblici di confronto al fine di ridiscutere il tracciato terminale della ciclovia utilizzando il sedime della ferrovia della Valmorea (anche se attualmente la situazione è incerta in seguito alle ultime notizie sulla possibile riattivazione della ferrovia).

In ogni caso per incrementare anche di pochi punti percentuali gli spostamenti del bike commuting è necessario non solo predisporre una infrastruttura e delle dotazioni adeguate, ma fare un **grande lavoro di sensibilizzazione e incentivazione degli utenti finali**. Per questo motivo è strategico il lavoro di coinvolgimento delle aziende del territorio (es. VF International e Consitex), le associazioni di categoria (es. AITI), i sindacati (es. OCST). Un campo di lavoro che è già stato avviato nei mesi di scrittura del Piano attraverso degli **incontri mirati con diversi stakeholder**.

Un altro aspetto interessante da tenere in considerazione è il fatto che chi utilizza la bicicletta per gli spostamenti sistematici non è detto la usi sia in andata che ritorno. Anche solo una delle due possibilità è comunque interessante in termini di benefici sostenibili. In questo caso entra in gioco l'aspetto di **intermodalità delle bici con altri mezzi** (treno, TPL su gomma, navette aziendali, car pooling con bici pieghevoli), un aspetto che per chiarezza metodologica si è deciso di trattare non in questa azione ma nelle azioni 2.2-2.5 dove la bicicletta è il mezzo complementare all'interno della catena modale. Il tema dell'intermodalità è stato studiato nel dettaglio



Schema 07. Nodi di scambio intermodale (trasporto ferroviario, TPL e navette aziendali) lungo l'asse di TI CICLO VIA

nel Rapporto (→Rapporto pag. 42) ed è stato tradotto con uno schema che fa emergere i potenziali nodi di interscambio tra gli utenti della ciclovia e i percorsi del TPL su gomma e navette aziendali (→Schema 6). Nodi che oggi sono privi di fermate e dotazioni dedicate, oltre al fatto che i mezzi di trasporto diversi dal treno non sono attrezzati per il trasporto delle biciclette.

Risultati attesi.

- **Aumentare** di qualche punto percentuale il **bike commuting** lungo la ciclovia della valle Olona;
- Garantire **collegamenti sicuri** da/per la ciclovia dai maggiori centri;
- **Sensibilizzare** il maggior numero di frontalieri nell'utilizzo della bicicletta;
- Attivare degli **incentivi** per l'acquisto e utilizzo di biciclette, anche e-bike;
- Dare avvio a un processo di **revisione del tracciato della ciclovia per renderlo più efficiente** in termini di bike commuting;
- Migliorare l'**intermodalità bici+treno e bici+TPL su gomma** (→Azioni 2.2 e 2.3).

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

Analizzando la 'filiera modale' degli spostamenti in bicicletta lungo la futura ciclovia dell'Olona al fine di renderla concorrenziale rispetto agli altri mezzi è necessario che: terminata l'opera si preveda la predisposizione di un **piano di manutenzione e gestione dell'infrastruttura**; che l'accessibilità alla stessa avvenga in modo sicuro, per cui sono da studiare e realizzare delle **connessioni ciclopedonali sicure** con i principali centri lungo la ciclovia (es. da Varese e Malnate, luoghi di provenienza di un numero importante di frontalieri, 17% di quelli destinati a Stabio); oltre al fatto che, arrivati a destinazione, le aziende dovranno dotarsi di una serie di **servizi utili ai dipendenti** per lasciare la bicicletta in sicurezza, cambiarsi, lavarsi, fare piccole manutenzioni al mezzo, etc. (→Schema 7)

Di conseguenza le azioni previste sono:

2.1.1. **Progettazione delle connessioni** ciclopedonali da/per la ciclovia in particolare dai centri di Varese e Malnate. [AS; Tempi: T1; Costi: €]

2.1.2. Predisposizione di un **piano di manutenzione e gestione** della ciclovia. [Tempi: T3; Costi: €€]

2.1.3. Installazione di **contatori** per il transito delle biciclette sul tracciato di TI CICLO VIA e in altri punti rilevanti (confine) per monitorare i flussi, ed eventuali altre dotazioni (es. colonnine manutenzione e/o ricariche e-bike entrambe da collocare in luoghi presidiati come previsto dal progetto MoveOn. [Tempi: T3; Costi: CF 15.000 €]

2.1.4. **Ricerca finanziamenti** per la realizzazione delle connessioni. [Tempi: T3; Costi: nessuno]

2.1.5. Predisporre presso le aziende interessate delle **dotazioni fondamentali per i dipendenti** che decidono di recarsi al lavoro in bicicletta [Tempi: T3; Costi: a carico del soggetto interessato]:

2.1.5.1. Individuare le aziende e gli altri soggetti interessati a supportare l'azione. Sono già stati intervistati e si sono resi disponibili: AITI, VF international, Consitex (in sinergia con le azioni 1, 5, 7) [AS];

2.1.5.2. Individuare il profilo del lavoratore ciclista presso le aziende predisponendo un questionario interno;

2.1.5.3. Predisposizione presso le aziende di parcheggi biciclette e monopattini elettrici;

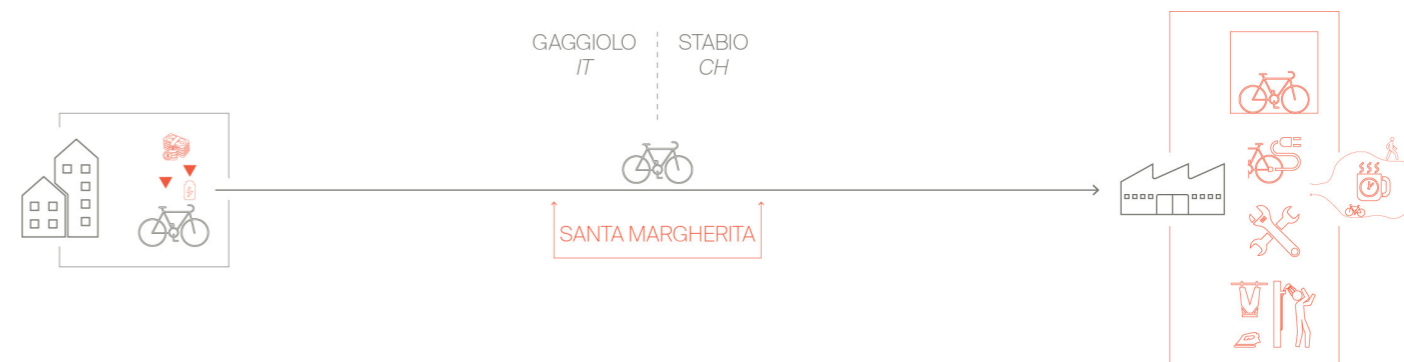
2.1.5.4. Predisposizione di punti ricarica;

2.1.5.5. Predisposizione di spazi dedicati con spogliatoi, docce e asciugatrici;

2.1.5.6. Predisposizione di bike repair station per le riparazioni più semplici.

2.1.6. **Individuazione di politiche di incentivazione per l'acquisto e utilizzo di biciclette** tra cui a pedalata assistita per invogliare il bike commuting per le distanze superiori ai 5 km o nel caso di pendenze superiori al 5%, e pieghevoli comode per il trasporto in auto e sui mezzi pubblici (→Azione 2.8). [Tempi: T1; Costi: nessuno]

2.1.7. **Promozione di giornate di lancio** della ciclovia e degli spostamenti bike to work assieme ai partner/ sostenitori dell'azione (in sinergia con le azioni 5, 6, 7). [Tempi: T3; Costi: →azione 6, 7]



Schema 08. 'Filiera modale' degli spostamenti in bicicletta lungo la futura ciclovia dell'Olona nell'ottica dell'Azione 2.1

Azione 2.2. Treno

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** CRTM, Provincia di Varese, Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi, Associazione Trasporti, Comuni, ERSMB, Ferrovie Federali Svizzere, Regione Lombardia, Repubblica del Cantone Ticino, società TILO, Trenord
- **Progetti collegati:** SMISTO
- **Luogo:** settore nord-ovest
- **Contributo allo shift modale:** medio-alto
- **SDGs:** 7, 9, 11, 12, 13

Obiettivi.

Creare le condizioni perché la maggior parte dei frontalieri del settore nord-ovest utilizzi il treno come mezzo principale per gli spostamenti sistematici.

Descrizione.

L'azione, innanzitutto, tiene in considerazione quanto emerso nel Rapporto:

- L'utenza della ferrovia al valico del Gaggiolo è in costante crescita: + 50% tra gennaio 2018 e settembre 2019;
- La maggioranza degli ingressi in Svizzera con S40/S50 ha **origine tra Varese e il confine:**
 - Il 94% degli utenti proviene dalle stazioni comprese tra Varese e Cantello-Gaggiolo, ma solo il 13% scende alle stazioni di Stabio e Mendrisio, la maggior parte prosegue prevalentemente per Lugano (47%) (→Schema 8). Questi dati si riferiscono al 2018, tuttavia ci si può aspettare che nel corso del tempo sia cresciuta anche l'utenza a "corto raggio" (come riportato da alcune testimonianze), sia per una progressiva maggiore conoscenza delle potenzialità del mezzo sia per le azioni messe in campo all'interno dei piani di mobilità aziendale nei comparti di Stabio e Mendrisio;
- Il treno viene utilizzato maggiormente per gli spostamenti di lunga distanza, verso i territori oltre Stabio e Mendrisio;
- La tariffazione integrata lato svizzero favorisce l'interscambio con l'autobus in destinazione;
- I parcheggi delle stazioni ferroviarie tra Varese e Stabio (520 stalli totali disponibili) sono **sovrasaturi**. In particolare, a Cantello il riempimento del parcheggio è quasi del 200%;

- 1/3 dei passeggeri ferroviari transfrontalieri raggiunge la stazione di origine in auto;
- Autobus + treno è una formula comunemente utilizzata in destinazione in Svizzera (20% degli utenti del treno), mentre non nell'accesso alle stazioni in Italia;
- Le stazioni ferroviarie dovrebbero essere un **importante nodo di interscambio treno-TPL:** è necessario che le due funzioni dialoghino tra loro e che per l'utente sia facile cambiare tra le due modalità di spostamento;
- Per il tema **intermodalità con la bicicletta:**
 - La bicicletta è poco utilizzata per raggiungere le stazioni ferroviarie tra Varese e Stabio, anche per l'assenza di percorsi dedicati e rastrelliere sicure. Nella stazione di Stabio ci sono molte biciclette: qui gli accessi e le dotazioni sono di maggiore qualità rispetto alle stazioni lato italiano della linea-Varese-Arcisate-Stabio;
 - Non sempre esistono percorsi sicuri che permettono di combinare trasporto pubblico e mobilità leggera.

Secondo quanto emerso dal Rapporto, il trasporto su ferro è oggi la **modalità di spostamento che più di altre è in grado di garantire i maggiori benefici in termini di aumento dello split modale per gli spostamenti sistematici casa-lavoro sostenibili**, qualora adeguatamente connessa con il territorio circostante. Inoltre, è la rappresentazione tangibile di uno dei più grossi investimenti pubblici realizzato nell'area nell'ultimo decennio, che deve quindi dare i migliori frutti al benessere della comunità. A riguardo, la **linea Varese-Arcisate-Stabio** risulta essere una **opportunità strategica per gli obiettivi del Piano** entro il settore nord-ovest: una infrastruttura recente, con

ancora ampi margini di miglioramento in termini di numero di utenti potenziali e di integrazione con gli altri mezzi di trasporto. Ovviamente, esiste anche una dimensione spaziale del problema dell'accessibilità con il nodo ferroviario legata sia alle distanze da coprire fra le stazioni e le origini/destinazioni, sia alla competitività della 'filiera modale' rispetto al viaggio diretto. Come descritto nell'azione 2, il Piano interviene attraverso una **strategia interscalare** al fine di ottenere i benefici attesi: agire 'vicino' alle stazioni ferroviarie e agire 'lontano' secondo un piano coordinato e integrato. Proprio perché l'intermodalità inizia appena si mette fuori un piede da casa, anzi appena si pensa come andare al lavoro o a studiare. Attraverso l'approccio interscalare sono state definite delle isodistanze rispetto alle stazioni, le quali hanno permesso di individuare i **distretti di-pendo** (→Mappa 2):

- per i di-pendo **più prossimi/vicini alle stazioni** (V, entro i 2 km), sono state previste delle azioni che agiranno principalmente richiamando gli utenti a rivolgersi al sistema del ferro (anche in sinergia con altri progetti in essere come SMISTO) approcciandosi a questi prevalentemente a piedi o con mezzi 'green' (bici/monopattino) se prossimi

alla stazione (V1, entro 1 km), con mezzi 'green' o il TPL se vicini (V2, 1-2 km);

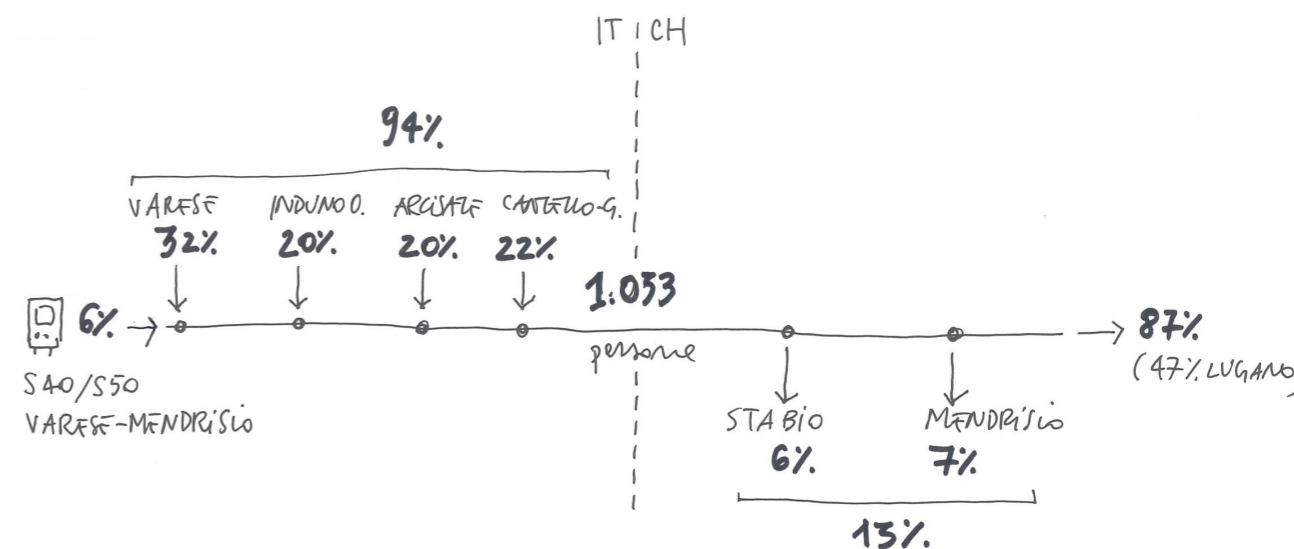
- per i distretti **più lontani dalle stazioni** (L, oltre i 2 km) le azioni interverranno sia sulle modalità di spostamento disponibili in quei settori (pedoni, bici, TPL su gomma, le navette aziendali e il car pooling), sia sulla loro interazione al fine di potenziarne gli effetti.

Risultati attesi.

- **Riduzione della mobilità inattiva/passiva**, soprattutto del trasporto privato, per l'accesso alle stazioni;
- **Miglioramento e riorganizzazione del trasporto pubblico** da parte italiana e promozione di soluzioni multimodali e integrate con il treno (orari e tariffe);
- **Fornire soluzioni multimodali** in combinazione con la bici migliorando o costruendo infrastrutture ciclabili sicure di collegamento alle stazioni.

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

Le azioni sono state strutturate a partire da una lettura minuta della catena modale incentrata sullo spostamento principale del treno. Sulla base di questa



Schema 09. Passeggeri del treno diretti in Svizzera via Gaggiolo

analisi sono state individuate potenzialità e criticità della catena e le azioni specifiche per migliorarne gli effetti (→Schema 9).

Azioni sul primo miglio (casa-stazione)

2.2.1. Individuazione e realizzazione di **itinerari pedonali e ciclabili sicuri e continui** per le direttrici principali di **collegamento alle stazioni** della linea Varese-Arcisate-Stabio e predisposizione di un piano di gestione e manutenzione [AS]

Azioni nelle stazioni

2.2.2. **Segnaletica informativa** con distanze/tempi di percorrenza (es. 1 km=12 minuti a piedi e 5 in bicicletta) per incentivare l'uso delle piste da collocare nelle stazioni e lungo le direttrici di collegamento. [Tempi: T3; Costi: €€]

2.2.3. Migliorare o creare nuovi **parcheggi biciclette**: sicuri (archetto tipo 'modello Verona' oppure bike box), illuminati, coperti, visibili (criteri Cantone Ticino da adottare anche in Provincia di Varese), prossimi alla banchina. Per le stazioni principali possibile presidio biciclette (velostazione), affitto, manutenzione, con coinvolgimento persone fragili (in connessione con azione Cantiere Culturale). **Le stazioni che più di altre necessitano di questo tipo di intervento sono tutte quelle su lato italiano oltre a quella di Mendrisio San Martino** che da una intervista con Consitex risulta sgarnita di un rastrelliere (uscita lato ovest). [AS]

2.2.4. Creare le condizioni affinché l'**accesso dei parcheggi auto** lato italiano sia **limitato e regolato** (es. utilizzo di un tagliando personale, controllo della targa, accesso regolato da badge, etc.). [Tempi: T4; Costi: da valutare] Le condizioni di accesso al parcheggio potrebbero essere (→Schema 10; →Pag. 22):

- Se l'utente abita in prossimità della stazione (entro 1 km) non può accedere con l'auto privata;
- Se abita vicino (1-2 km) il costo potrebbe essere di 2 €/giorno
- Se proveniente da lontano (oltre i 2 km) il costo potrebbe essere di 0,50 €/giorno (→pag. 24).

2.2.5. L'azione precedente va accompagnata da un lato con degli **incentivi** (es. sconto abbonamenti TPL per chi vive entro i 2 km dalla stazione, →Azione 2.8) e con un lavoro mirato di **comunicazione** (quindi in sinergia con l'Azione 6) al fine di spiegare i motivi di

tali scelte e come verranno spesi i soldi (esempio: miglioramento accessibilità alle stazioni, cura degli spazi, implementazione dotazione per le biciclette, forestazione per compensare l'impatto ambientale degli spostamenti, etc.). [Tempi: T4; Costi: vd. azioni specifiche]

2.2.6. **Migliorare l'accesso alla stazione e ai binari** anche con la **bicicletta** al seguito. [Tempi: T3; Costi: €€€]

2.2.7. **Migliorare l'accesso** (corsia dedicata) per il **TPL**, spazio di manovra dedicati al TPL e orari in coerenza con quelli dei treni. [Tempi: T4; Costi: da valutare]

2.2.8. **Migliorare la qualità dello spazio** adibito a parcheggio: più alberi e meno asfalto, utilizzo di superfici non impermeabilizzanti, oltre al fatto che non devono essere previsti nuovi ampliamenti. [Tempi: T4; Costi: da valutare]

Azioni sull'infrastruttura e sul mezzo di trasporto principale, il treno

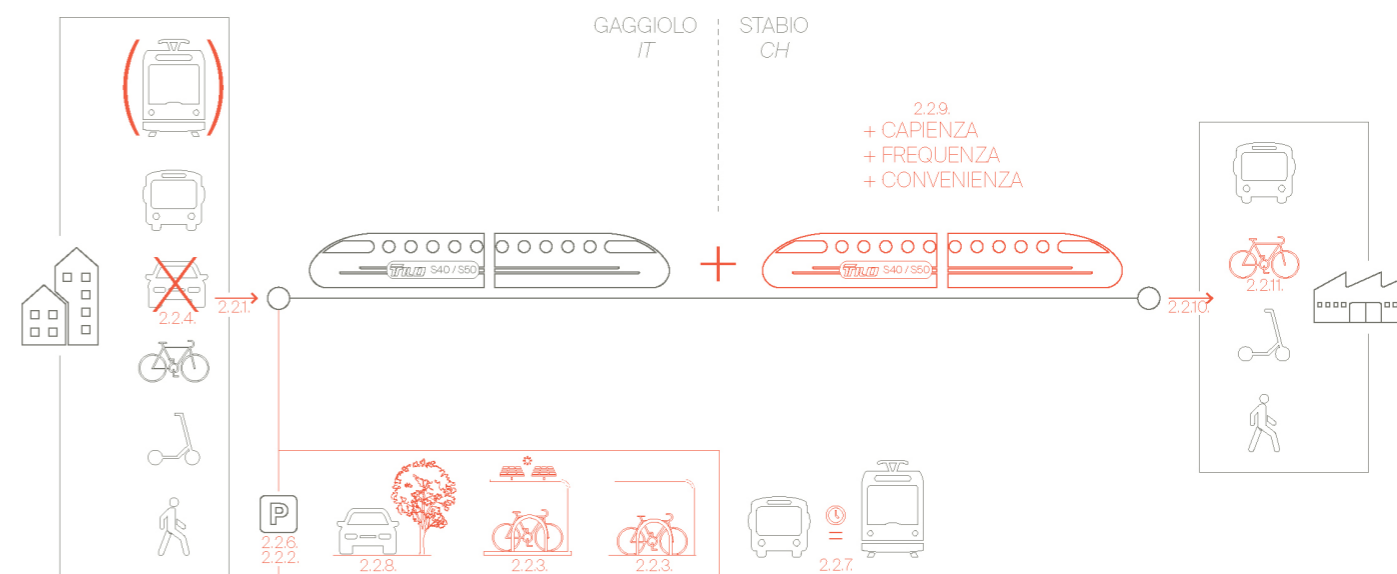
2.2.9. Avvio di un **tavolo di lavoro** con i soggetti preposti alla gestione dei mezzi [AS; Tempi: T1; Costi: nessuno]:

- Valutare la possibilità di aumentare la frequenza oraria dei treni
- Valutare la possibilità di utilizzare convogli in doppia composizione nelle ore di punta
- Garantire sempre il trasporto di biciclette, pieghevoli e non, e monopattini
- Predisporre un abbonamento integrato per treni regionali e TPL su gomma valido per tutti i mezzi su entrambi i lati del confine

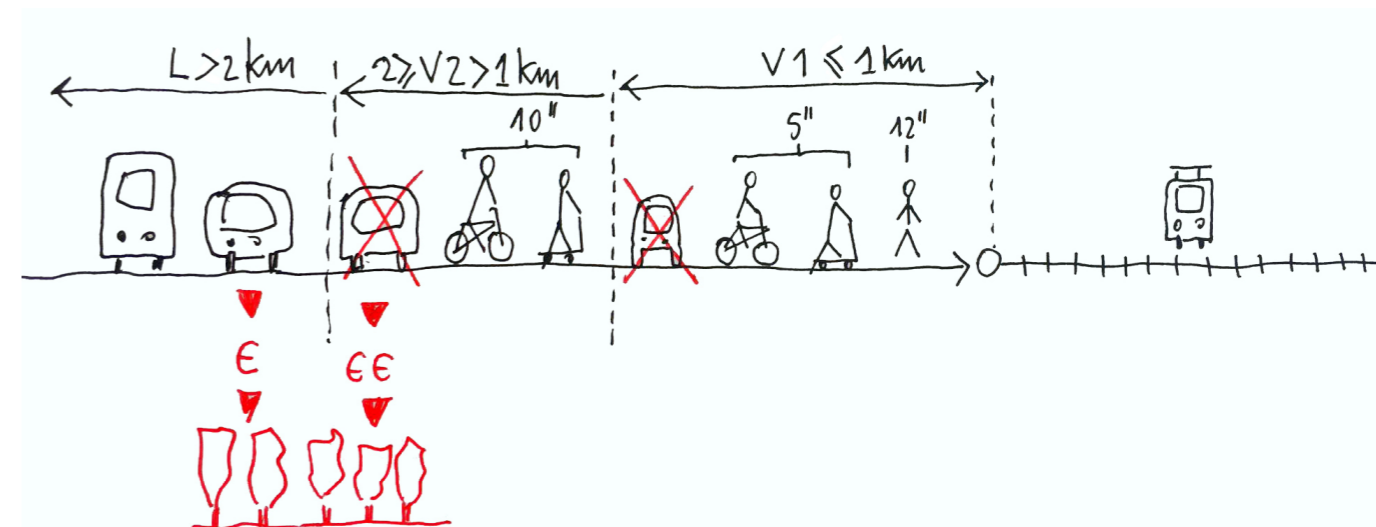
Azioni sull'ultimo miglio (dalla stazione all'azienda)

2.2.10. Analisi mirata, ed eventualmente progettazione e realizzazione, di **infrastrutture ciclopedonali sicure di collegamento** tra le stazioni e i comparti produttivi di Stabio e Mendrisio. [Tempi: T2; Costi: da valutare]

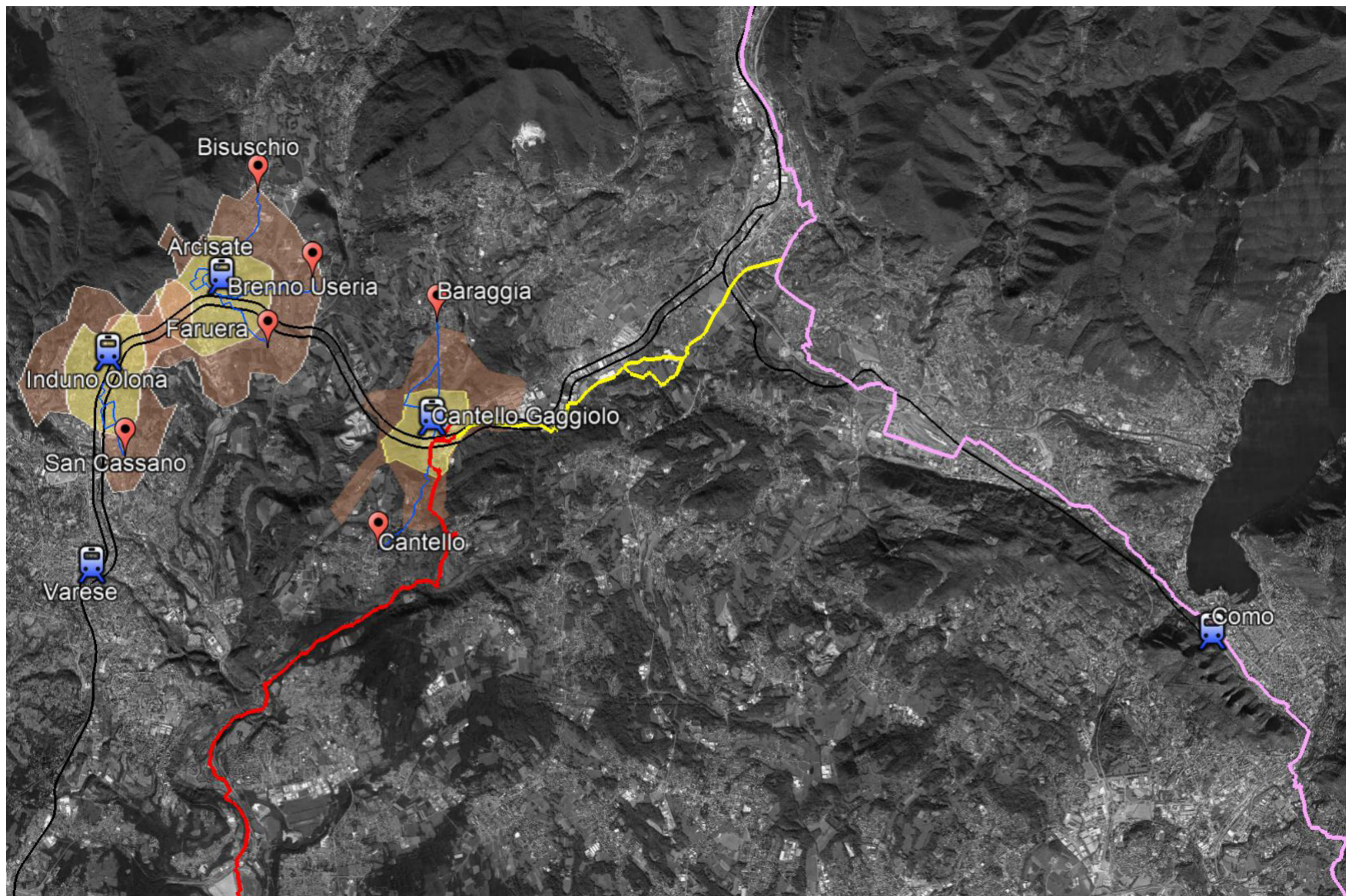
2.2.11. In partenariato con le aziende dei comparti di Stabio e Mendrisio, valutare la possibilità di mettere a disposizione nelle stazioni delle **biciclette dedicate per le aziende** (progetto messo in campo in passato da Consitex che, da quanto emerso durante le interviste, è interessata a riprendere). [Tempi: T2; Costi: da valutare]



Schema 10. 'Filiera modale' degli spostamenti casa-lavoro che utilizzano come mezzo principale il treno nell'ottica dell'Azione 2.2



Schema 11. Esempio di funzionamento dei distretti di-pendo per il primo miglio degli spostamenti casa-stazione



Mappa 02. Attraverso l'approccio interscalare sono state definite delle isodistanze rispetto alle stazioni (ocra=1 km 'V1'; arancione=2 km 'V2/L'), le quali hanno permesso di individuare i distretti di-pendo. In 'blu', invece, sono stati indicati dei possibili itinerari ciclopedonali che collegano le stazioni ai principali centri abitati. Questo approccio non è stato applicato alle stazioni di Varese e Como, in quanto in questi casi, per gli spostamenti casa-stazione, si può fare affidamento alla rete urbana di trasporti. In 'rosso' il tracciato delle ciclovia lato italiano e in 'giallo' la prosecuzione fino a Mendrisio dove ci si connette alla nazionale 3/eurovelo 5 in 'rosa'.

Azione 2.3. TPL su gomma

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** CRTM, Provincia di Varese, Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi, Agenzia TPL Como-Lecco-Varese, Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori, Associazione Trasporti, Autolinea Mendrisiense, Autolinee Varesine, AutoPostale, ERSMB, Regione Lombardia, Repubblica del Cantone Ticino
- **Progetti collegati:** SMISTO
- **Luogo:** settore nord e sud-est
- **Contributo allo shift modale:** basso-medio
- **SDGs:** 7, 9, 11, 12, 13

Obiettivi.

Creare le condizioni affinché una parte rilevante dei frontalieri del settore nord e sud-est utilizzino il TPL su gomma come mezzo principale per gli spostamenti sistematici, oppure come mezzo in combinazione con treno e/o bicicletta (→Azione 2.1, 2.2, e 3).

Descrizione.

L'azione, innanzitutto, tiene in considerazione quanto emerso nel Rapporto:

- Nel mendrisiotta, tra 2010-2018 si è avuto un +38% dei passeggeri medi nei giorni feriali;
- Le principali linee di riferimento per TI CICLO VIA sono la N05 Varese-Clivio e la 523 Mendrisio-Gaggiolo;
- Autobus+treno è una formula comunemente utilizzata in destinazione in Svizzera (20% degli utenti del treno), mentre non nell'accesso alle stazioni in Italia;
- Il TPL su gomma in Svizzera risulta abbastanza capillare nel centro abitato e per le connessioni con i comuni vicini, in particolare lungo la direttrice verso Chiasso. La stazione di Mendrisio S. Martino, secondaria, risulta meno servita dal TPL.
- Oggi le reti di trasporto autobus (Varese, Como, Ticino) sono tra loro sconnesse: nessun autobus di linea attraversa il confine tra Italia e Svizzera per cui i frontalieri sono obbligati a scendere da un mezzo e raggiungere l'eventuale fermata oltre confine (al Gaggiolo circa 500 m) per il mezzo successivo, con orari non sincronizzati dagli enti gestori;
- A causa della mancanza di offerta per il TPL su gomma (nelle zone scoperte dal treno) alcune

aziende del comparto di Stabio e Mendrisio si sono dovute dotare di un sistema di trasporto privato;

- L'accesso dei mezzi del TPL su gomma al punto di interscambio con la stazione di Gaggiolo è complicato a causa di una sosta auto disordinata e invadente;
- L'intermodalità bici+TPL su gomma non è garantita, così come il trasporto della bicicletta sui mezzi;
- Attualmente il TPL su gomma per i comparti di Stabio e Mendrisio non costituisce un'opzione comoda per recarsi al lavoro per chi viene dall'Italia, ma deve essere integrato con altri mezzi.

Secondo quanto emerso dal Rapporto, il TPL su gomma (come mezzo principale della 'filiera modale') non è utilizzato dai frontalieri per recarsi al lavoro per varie ragioni: in primis perché non esistono linee che attraversano la frontiera, perché non c'è una copertura adeguata di linee rispetto al territorio del Piano (→Mappa 3; Mappa 4). Allo stesso modo il TPL su gomma come mezzo complementare al treno ha poco successo perché lato italiano manca una strategia sugli spostamenti intermodali. Su parte di queste criticità sta intervenendo il progetto SMISTO, in particolare sull'aumento delle linee tra cui alcune transfrontaliere (nelle interviste si ipotizzavano 11 nuove linee per un ambito territoriale più ampio di quello del Piano), anche se non è chiaro se tali linee andranno a coprire le zone del Piano oggi prive di mezzi (settore nord e sud-est), e sulla dotazione di una segnaletica più chiara. Da quanto emerso nell'incontro, ad oggi rimangono privi di strategia i temi dell'intermodalità (in particolare treno+TPL su gomma), il trasporto di biciclette sui mezzi, la dotazione di nuove fermate sia

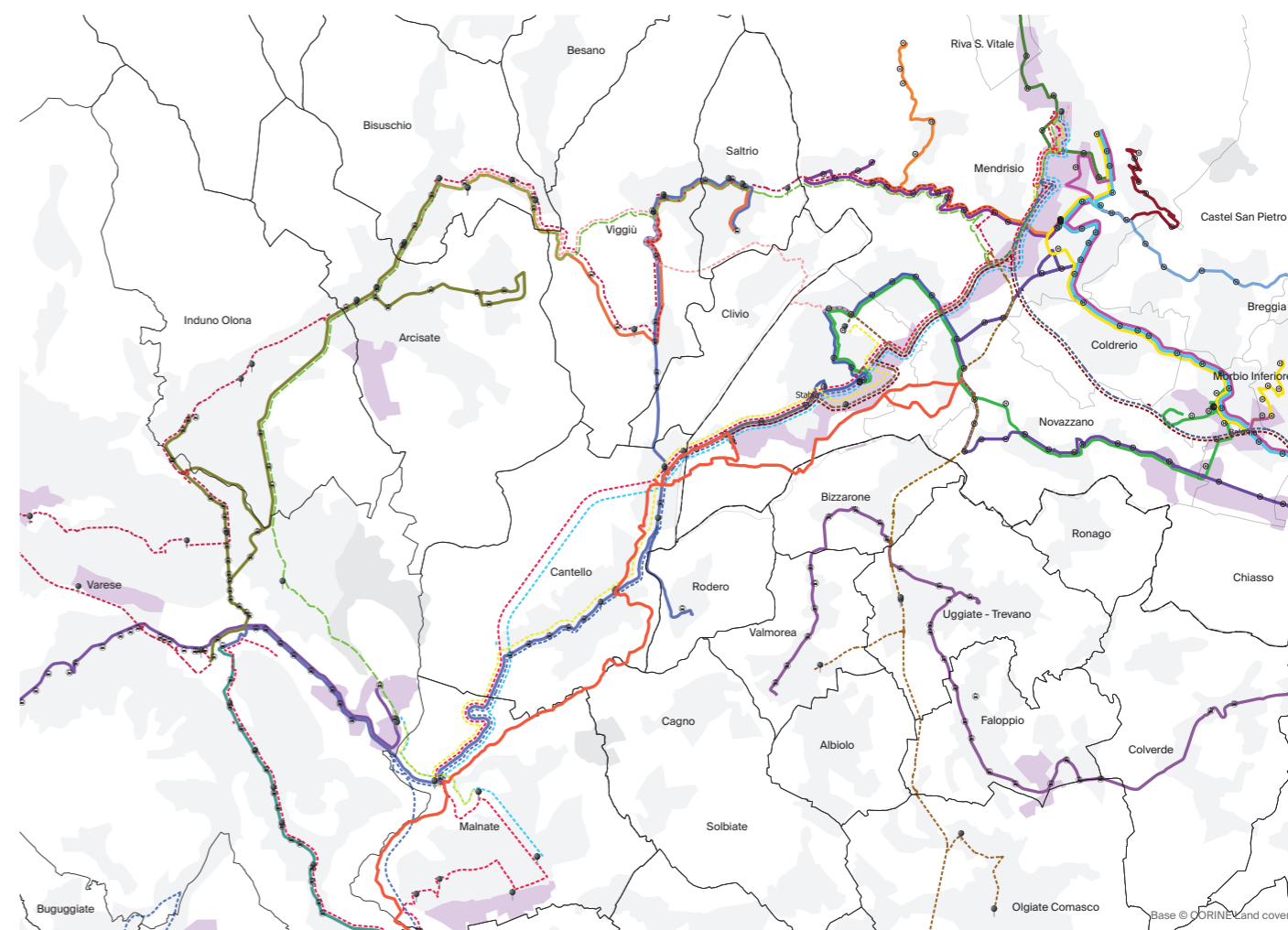
per le linee esistenti sia per quelle in progetto che incrociano la ciclovia e collegano ai principali centri e stazioni ferroviarie, la possibilità di abbassare l'impatto ambientale dei mezzi. Questo significa che c'è ancora un ampio margine di miglioramento in termini di split modale per gli spostamenti sistematici casa-lavoro. A differenza del treno e del car pooling, per il TPL su gomma la strategia interscalare che agisce 'vicino' e 'lontano' e individua i distretti di-pendo rispetto alle fermate del TPL non è stata presa in considerazione. Questo perché nel caso del TPL su gomma le fermate sono molto più frequenti rispetto alle stazioni o ai parcheggi di interscambio per il car pooling che sta individuando SMISTO (→Azione 2.5) (→Mappa 5). La scelta di optare per il TPL su gomma come mezzo

principale e/o complementare alla catena modale per recarsi al lavoro, oltre al fatto che il percorso deve portare a destinazione, è vincolata al fatto che la fermata sia nei pressi dell'abitazione (oltre i 400 m generalmente è poco appetibile), così anche in destinazione. Rimane imprescindibile la questione del tempo impiegato che deve essere sufficientemente competitivo rispetto a quello con auto privata.

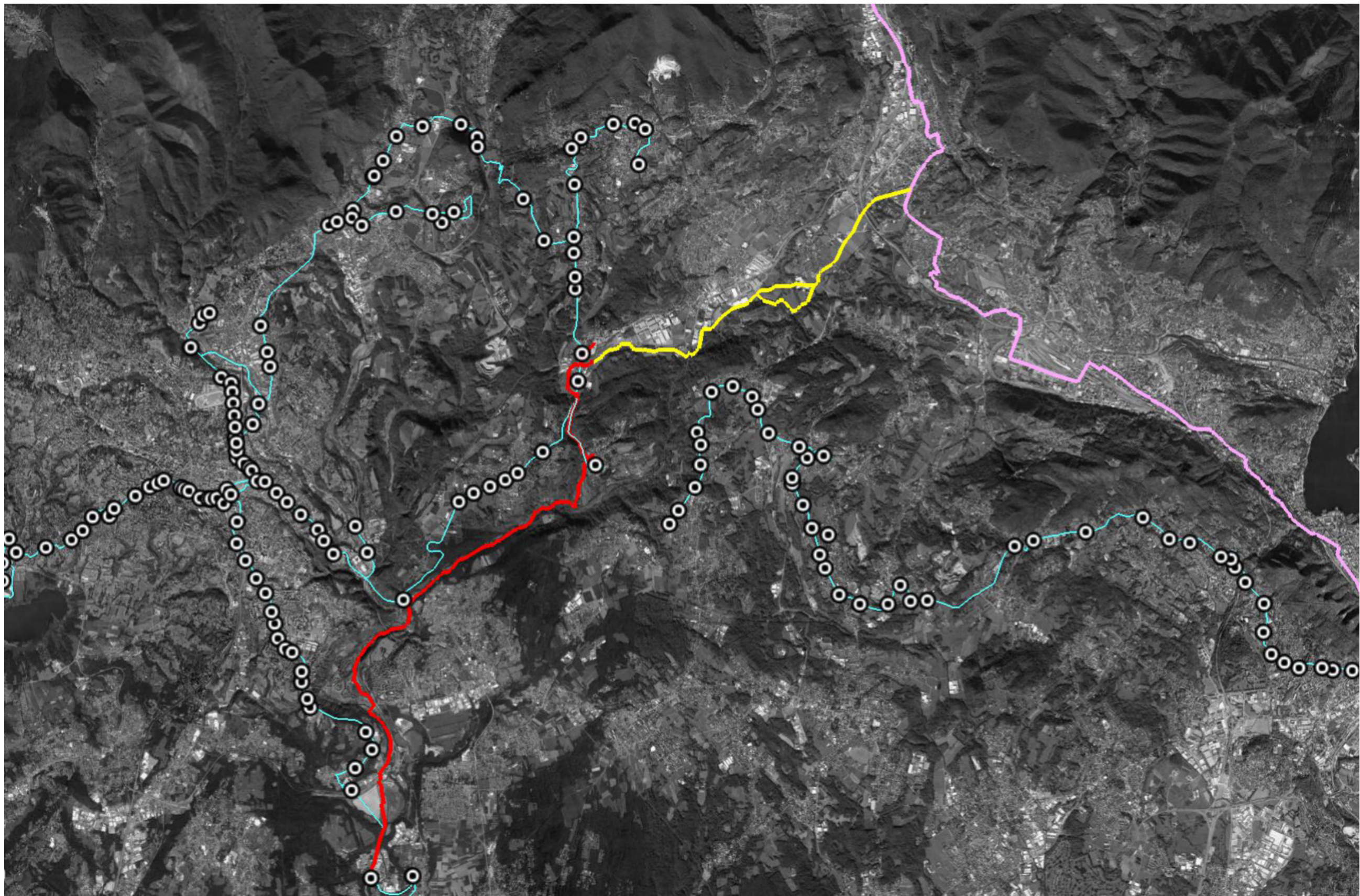
Risultati attesi.

- Garantire una maggiore copertura di linee di TPL per il settore nord e sud-est, con la possibilità di linee transfrontaliere verso i comparti di Stabio e Mendrisio;

1 Si tratta di un valore di soglia comunemente usato, corrispondente a circa 5 minuti a piedi. Si veda ad esempio https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/work/2015_01_publ_transp.pdf [ultimo accesso: 25/01/2020]



Mappa 03. (→Rapporto) Rete del trasporto autobus, sia in Italia che in Svizzera. Con la linea continua è rappresentato il TPL su gomma, con la linea tratteggiata sono rappresentate le navette aziendali di Consitex e VF International



Mappa04. Rete del trasporto autobus su lato italiano (linee azzurre), in relazione con il tracciato di TI CICLO VIA (rosso). Allo stato attuale sono poche le fermate di TPL su gomma (pallini nero-bianco) che incrociano la ciclovia

- Miglioramento e riorganizzazione del trasporto pubblico da parte italiana e promozione di soluzioni multimodali integrate con il trasporto su ferro (orari e tariffe);
- Fornire soluzioni multimodali in combinazione con la bici prevedendo delle fermate lungo la ciclovia in particolare per le linee che conducono ai centri principali e alle stazioni ferroviarie, che devono essere opportunamente attrezzate per il trasporto biciclette.

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

Le azioni sono state strutturate a partire da una lettura minuta della catena modale incentrata sullo spostamento principale del TPL su gomma. Sulla base di questa analisi sono state individuate **potenzialità e criticità della 'filiera'** e le azioni specifiche per migliorarne gli effetti (→Schema 11).

Azioni sul primo miglio (casa-fermata)

Nessuna

Azioni alle fermate

2.3.1. Segnaletica informativa con distanze/tempi di percorrenza (es. 1 km=12 minuti a piedi e 5 in bicicletta) per incentivare l'uso delle piste, da collocare nelle stazioni e lungo le direttrici di collegamento (azione in sinergia con il progetto SMISTO). [Tempi: T3; Costi: €€]

2.3.2. Predisporre nelle stazioni in Italia una corsia dedicata per il TPL, spazio di manovra dedicato al TPL e orari in coerenza con quelli dei treni (azione in sinergia con il progetto SMISTO). [Tempi: T4; Costi: da valutare]

2.3.3. Realizzazione di parcheggi per biciclette per tutte le fermate le cui linee collegano la ciclovia con i principali centri o stazioni ferroviarie o in quelle lungo la ciclovia in cui vi sono apprezzabili affluenze

di utenti. Nodi di interscambio bici-TPL che dovranno essere individuati in sinergia con l'ente gestore del TPL assieme al CTAO. I parcheggi dovranno essere sicuri (archetto tipo 'modello Verona' oppure bike box), illuminati, coperti, visibili (criteri Cantone Ticino da adottare anche in Provincia di Varese), in corrispondenza della fermata. Un'azione che può essere attivata in fase sperimentale attraverso azioni di tipo tattico (→Cantieri Culturali). [AS; Tempi: T3; Costi: €€€]

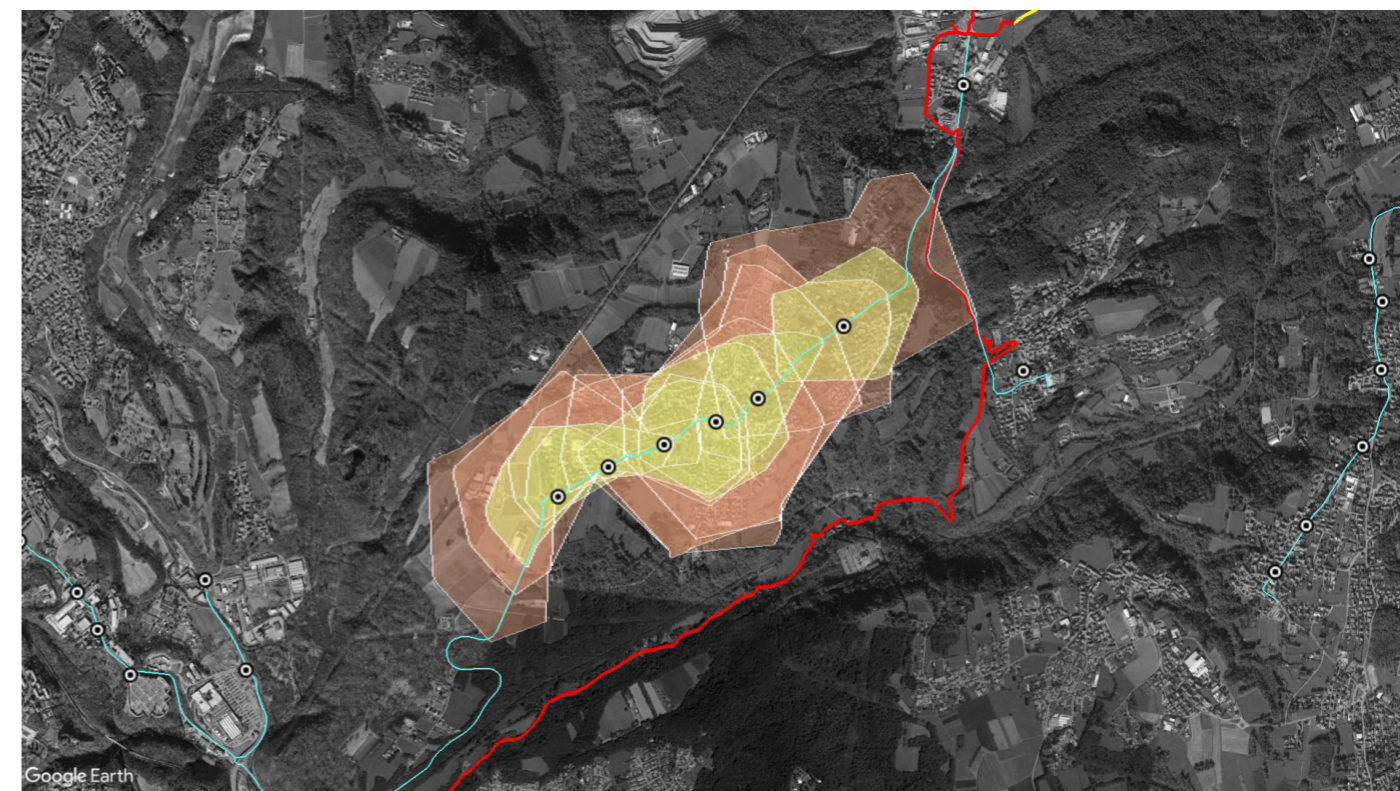
Azioni sull'infrastruttura e sul mezzo di trasporto principale, l'autobus

2.3.4. Avvio di un tavolo di lavoro con i soggetti preposti alla gestione dei mezzi e il progetto SMISTO per [AS; Tempi: T1; Costi: nessuno]:

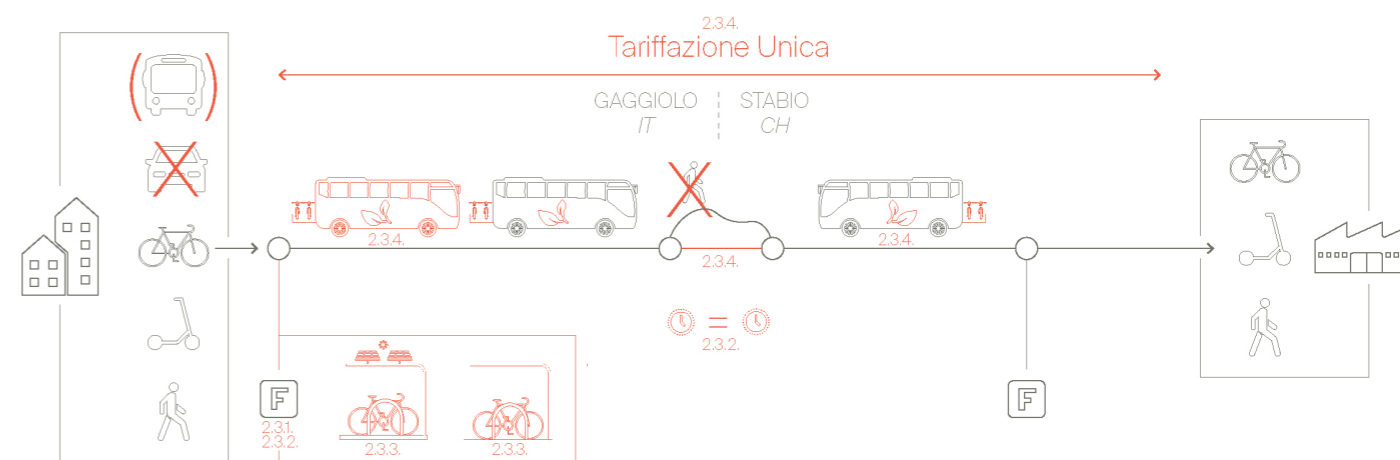
- Acquisire informazioni sulle nuove linee TPL su gomma previste sul territorio e quali attraversano il confine e se collegano i comparti di Stabio e Mendrisio. Nella fase di redazione del Rapporto è emerso che potrebbe dare beneficio in termini di potenziamento degli spostamenti sistematici con tale modalità una linea 'Arcisate - Bisuschio - Viggiù - Stabio'
- Studiare la possibilità di un abbonamento integrato (Italia-Svizzera) per TPL su gomma e treni regionali
- Suggestire di dotarsi gradualmente di un parco mezzi a basse emissioni
- Dotare di porta biciclette i mezzi che collegano le principali stazioni o centri urbani con la ciclovia
- Fornire una applicazione unica per la ricerca degli itinerari e degli orari con il TPL, che fornisca anche statistiche di utilizzo e risultati rispetto alle tematiche ambientali (es. risparmio emissioni rispetto a spostamenti con mezzo privato)

Azioni sull'ultimo miglio (dalla stazione all'azienda)

Nessuna



Mappa 05. Esempio di applicazione del sistema interscalare dei distretti di-pendo alle principali fermate del TPL su gomma presso Cantello. In 'azzurro' sono riportate le linee autobus con relative fermate, in 'rosso' la ciclovia, in 'giallo' le isodistanze di 400 m da ciascuna fermata e in arancione le isodistanze di 800 m (le isodistanze si basano su strade esistenti e percorribili). Risulta evidente come l'intero centro abitato di Cantello risulti coperto dal servizio di TPL su gomma



Schema 12. 'Filiera modale' degli spostamenti casa-lavoro che utilizzano come mezzo principale il TPL su gomma nell'ottica dell'Azione 2.3

Azione 2.4. Navette aziendali

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** CRTM, Provincia di Varese, associazioni di categoria (es. AITI, Associazione Frontalieri Ticino), aziende, Comunità di Lavoro Regio Insubrica
- **Progetti collegati:** nessuna informazione
- **Luogo:** settore nord e sud-est
- **Contributo allo shift modale:** medio
- **SDGs:** 7, 11, 12, 13

Obiettivi.

Creare le condizioni per **migliorare e/o garantire spostamenti sostenibili presso le fermate** e nel 'primo miglio' (→Cantiere Culturale), dalla propria abitazione alla fermata della navetta aziendale.

Descrizione.

L'azione, innanzitutto, tiene in considerazione quanto emerso nel Rapporto:

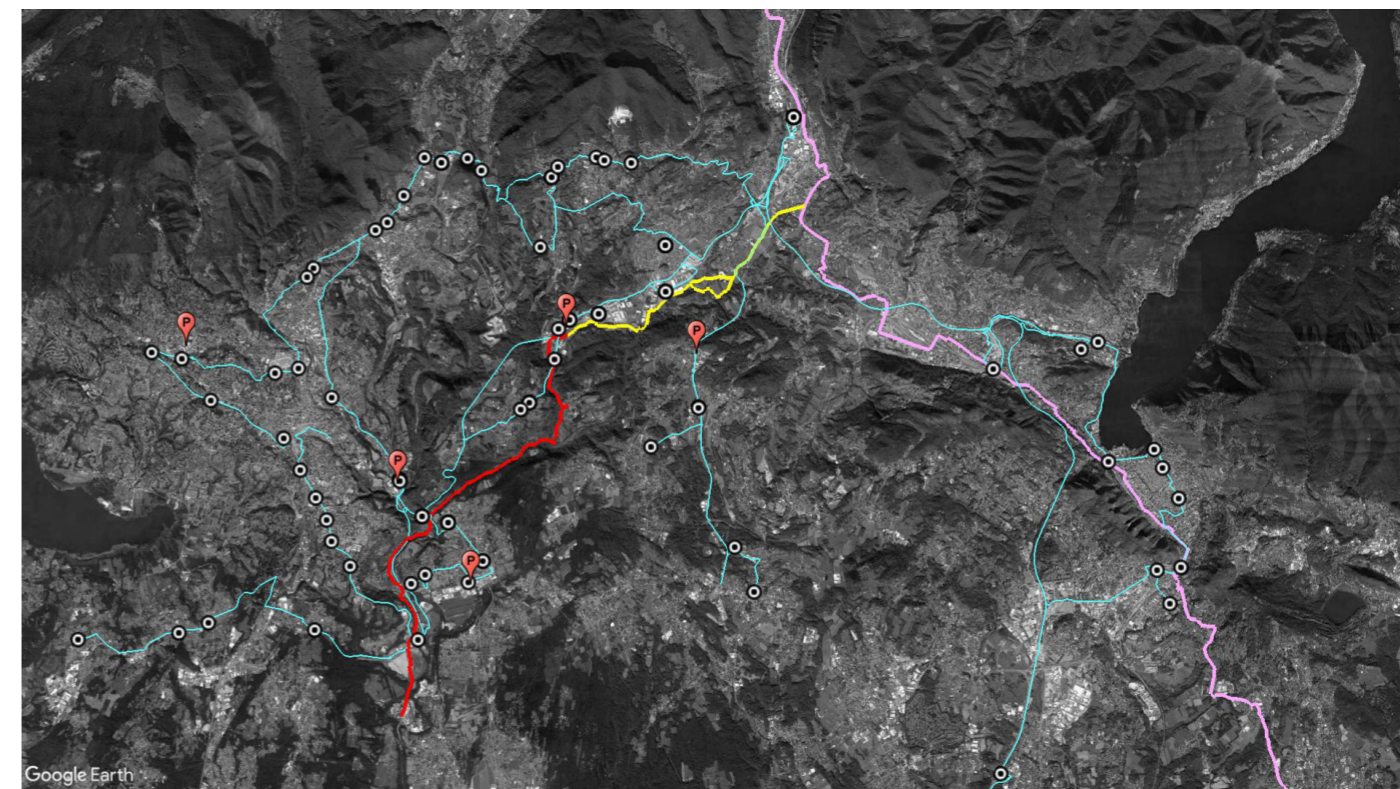
- Attualmente il **TPL**, per i frontalieri che raggiungono i comparti produttivi di Stabio e Mendrisio, **non costituisce un'opzione comoda per recarsi al lavoro**, ma deve essere integrato con altri mezzi;
- I servizi di **trasporto privato collettivo** tramite autobus sono forniti ai propri dipendenti **dalle aziende VF International e Consitex** come misura di mitigazione delle esternalità all'interno del piano spostamenti casa-lavoro. Navette che partono da fermate prestabilite e conducono i lavoratori direttamente sul luogo del lavoro;
- Sono disponibili **complessivamente 12 navette** che raggiungono le 4 sedi delle due aziende (3 a Stabio e 1 a Mendrisio), provenienti dal Varesotto, dal Comasco e una anche da Milano.

Il servizio di navette aziendali è un servizio privato, rivolto esclusivamente ai dipendenti, offerto principalmente da due aziende del comparto di Stabio e Mendrisio: VF International e Consitex. Come riportato nel Rapporto *'queste navette si configurano come un sistema complementare (e solo in parte alternativo) al TPL, fornendo un servizio mirato basato sull'effettiva residenza dei lavoratori e orari di lavoro. Le navette sono utilizzate dal 10% dei lavoratori della VF international e dal 55% di quelli della Consitex'. Un servizio di successo*, come affermato nelle interviste (a valle della stesura del Rapporto) dai referenti delle

due aziende. Nel caso della Consitex il servizio è stato pensato in modo esclusivo per offrire un servizio ai soli dipendenti che lavorano sul doppio turno giornaliero (inizio primo turno 6.00, fine secondo turno 21.00). Si tratta di circa 350 dipendenti su un totale di 1.000, di cui ha aderito la quasi totalità, per i quali l'alternativa prima dell'attivazione del servizio era principalmente l'auto privata. Processo che di fatto è stato innescato dalla Tassa di collegamento, un'azione della Repubblica del Cantone Svizzero che tra le principali ricadute vede un miglioramento degli spostamenti in chiave sostenibile.

Il servizio di navette aziendali è quindi un servizio 'su misura/mirato', nel senso che l'azienda lo ha **pensato sul reale bisogno dei suoi dipendenti e con il fine di mantenere efficiente la produzione**. Un servizio che inoltre è attuabile nel momento in cui il numero di utilizzatori è alto. Una condizione in cui rientrano la Consitex (circa 1.000 dipendenti nella sede di Mendrisio) e la VF International (circa 900 dipendenti nella sede di Stabio), ma non la maggioranza delle aziende del Cantone Ticino. In una intervista, AITI l'Associazione Industrie Ticinese, ha tenuto a precisare che il numero medio dei dipendenti delle imprese in Cantone Ticino si attesta intorno ai 50 dipendenti. Quindi **questo tipo di servizio non è sostenibile per una piccola azienda** (anche in termini di costi/benefici), la quale deve essere indirizzata verso altre forme di spostamento (es. car pooling).

Per questo motivo il Piano non prevede azioni che vadano a toccare l'attuale offerta privata del servizio di navette aziendali, ma ne tiene in considerazione entro la strategia territoriale per settori (→Strategia di intervento) e da un lato prova **intervenire sugli spostamenti scoperti della catena modale**, quindi



Mappa 06. Rappresentazione della rete delle navette aziendali (in azzurro) e relative fermate (pallino nero-bianco). In 'rosso' è indicata la ciclovìa, in 'giallo' la sua prosecuzione in territorio svizzero attraverso la rete cantonale, in 'rosa' la dorsale nazionale svizzera n.3 nonché europea Eurovelo 5. I segnaposto 'P' indicano la presenza di ampi parcheggi esistenti in corrispondenza di alcune fermate, parcheggi in cui si potrebbe immaginare la realizzazione di parcheggi per biciclette sperimentali descritti al punto 2.4.2. e nell'azione 7 Cantiere Culturale

sulle fermate (→Azioni 2.4.1 e 2.4.2; →Mappa 6) e nel 'primo miglio' (dalla propria abitazione alla-fermata della navetta aziendale, →Cantiere Culturale), e dall'altro prova a **innescare delle sinergie con le aziende** coinvolte o interessate in futuro ad attivare il servizio di navetta così come le associazioni di categoria (degli imprenditori e dei dipendenti) al fine di sensibilizzare sempre di più i lavoratori (non solo frontalieri) verso scelte di spostamento più sostenibili (→Cantiere Culturale).

Ovviamente si spera che in futuro l'offerta di TPL su gomma (anche grazie a progetti come SMISTO), anche in chiave intermodale con il treno e la bicicletta, sia in grado di essere più efficiente per gli oltre 500 frontalieri che ogni giorno utilizzano la navetta aziendale come mezzo di trasporto.

Risultati attesi.

- **Rendere più efficiente** in termini di spostamenti sostenibili tutta la catena modale che ruota intorno alla navetta aziendale: non solo 'primo miglio', ma anche parco mezzi e possibilità di trasporto biciclette.

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

Le azioni sono state strutturate a partire da una lettura minuta della catena modale incentrata sullo spostamento principale delle navette aziendali. Sulla base di questa analisi sono state individuate **potenzialità e criticità della 'filiera'** e le azioni specifiche per migliorarne gli effetti (→Schema 12).

Azioni sul primo miglio (casa-fermata)

Nessuna (azione di sensibilizzazione in partenariato con le aziende, →Cantiere Culturale, al fine di spingere a non utilizzare l'auto ma altri mezzi o modalità di spostamento)

Azioni alle fermate

2.4.1. Segnaletica informativa con distanze/tempi di percorrenza (es. 1 km=12 minuti a piedi e 5 in bicicletta) per incentivare gli spostamenti a piedi e in bicicletta (in coerenza con la grafica prevista dal progetto SMISTO per il TPL su gomma). [Tempi: T3; Costi: €€€]

2.4.2. Realizzazione di parcheggi per biciclette per tutte le fermate le cui linee sono in corrispondenza di parcheggi esistenti di interscambio, una condizione che favorisce lo spostamento del primo miglio in automobile anche se le distanze rientrano in condizioni fattibili per spostamenti a piedi o in bicicletta (es. 1-2 km). I parcheggi dovranno essere sicuri (archetto tipo 'modello Verona' oppure bike box), illuminati, coperti, visibili (criteri Cantone Ticino da adottare anche in Provincia di Varese). Un'azione che può essere attivata in fase sperimentale attraverso azioni di tipo tattico (→Cantiere Culturale). [AS; Tempi: T3; Costi: €€€€]

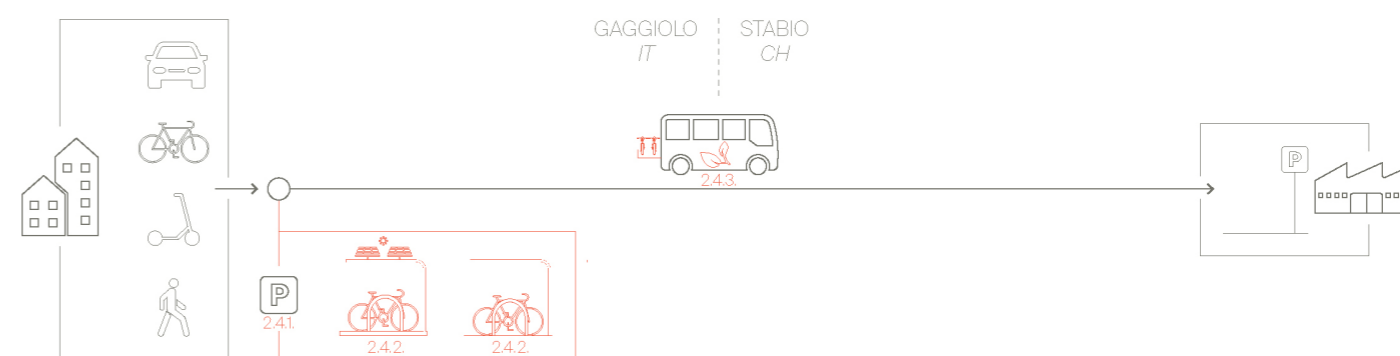
Azioni sull'infrastruttura e sul mezzo di trasporto principale, l'autobus

2.4.3. Avvio di un tavolo di lavoro con le aziende, AITI e le associazioni di categoria dei lavoratori con l'obiettivo di [AS; Tempi: T1; Costi: nessuno]:

- Suggestire di dotarsi gradualmente di un parco mezzi a basse emissioni, al fine di migliorare l'impatto ambientale;
- Dotare i mezzi con porta biciclette, che per esempio creano la condizione di poter tornare a casa in bicicletta;
- Valutare la possibilità di navette aziendali di comparto, che possano servire i lavoratori di più aziende.

Azioni sull'ultimo miglio (dalla stazione all'azienda)

Nessuna



Mappa 13. 'Filiera modale' degli spostamenti casa-lavoro che utilizzano come mezzo principale la navetta aziendale nell'ottica dell'Azione 2.4

Azione 2.5. Car pooling

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** CRTM, Provincia di Varese, AITI, Associazione Frontalieri Ticino, aziende, Comunità di Lavoro Regio Insubrica, ERSMB, Regione Lombardia, Repubblica del Canton Ticino
- **Progetti collegati:** SMISTO
- **Luogo:** settore nord-ovest e sud-est
- **Contributo allo shift modale:** basso-medio
- **SDGs:** 7, 11, 12, 13

Obiettivi.

Creare le condizioni per **migliorare e/o garantire spostamenti sostenibili presso i parcheggi di interscambio** destinati al car pooling e nel 'primo miglio' (→Cantiere Culturale)

Descrizione.

L'azione, innanzitutto, tiene in considerazione quanto emerso nel Rapporto:

- **l'automobile è il mezzo maggiormente utilizzato dai dipendenti** del comparto di Stabio per recarsi al lavoro, con il 95% del totale: di questi una minoranza pratica il car pooling (12% del totale);
- **Mobalt App** è una specifica app (sviluppata dalla società Mobalt che dà consulenza ad alcune aziende dei comparti) finalizzata a che gli utenti possano individuare e prenotare gli spostamenti casa-lavoro più vantaggiosi per le loro esigenze organizzando car pooling, gestendo i posteggi e utilizzando la bicicletta in combinazione con il trasporto pubblico e le navette aziendali;
- nel parcheggio della stazione di Stabio 6 posti auto sono riservati al car pooling, cosa che non avviene per i parcheggi in Italia delle stazioni lungo la linea Varese-Arcisate-Stabio

Fino ad oggi gli spostamenti tramite **car pooling sono stati incentivati da alcune aziende** dei comparti di Stabio e Mendrisio (VF International e Consitex) ma di fatto gli equipaggi si organizzano in autonomia (alcuni utilizzando l'app Mobalt App). Nel caso della Consitex il car pooling è utilizzato da un numero limitato di dipendenti e in ogni caso da persone che lavorano nello stesso reparto (da quanto emerso da un'intervista con un referente dell'azienda). Quello che invece sta mettendo in campo il progetto **SMISTO** è di provare a promuovere l'uso del car

pooling anche per i frontalieri che non lavorano nella stessa azienda e si spostano sulle lunghe distanze (quindi non tanto Varese-Stabio ma preferibilmente Varese-Lugano) individuando dei parcheggi sia lungo il confine in prossimità dei valichi, sia più interni (detti di arroccamento) dove avviene la formazione dell'equipaggio. Da quanto appreso negli incontri con i referenti di SMISTO, si tratta di parcheggi esistenti, sottoutilizzati e non in corrispondenza di attività commerciali. Ad oggi non verranno previsti parcheggi dedicati per il car pooling (come nel caso della stazione ferroviaria di Stabio) e nemmeno un servizio di prenotazione. Il progetto car pooling di SMISTO dovrebbe partire per un periodo sperimentale di circa 4-6 mesi nel corso del 2021 non appena le condizioni di emergenza Covid-19 lo permetteranno e gli enti promotori lo riterranno opportuno. Il progetto car pooling/SMISTO, inoltre, non prevede azioni su tutta la 'filiera modale' ma, come per il TPL su gomma e il treno, solo sullo spostamento principale. Per questo motivo **TI CICLO VIA prova a entrare in sinergia con le azioni di SMISTO** intervenendo sul primo miglio dello spostamento e sul parcheggio di interscambio, adottando (come nel caso dell'Azione 2.2) una strategia interscalare legata ai distretti di-pendo 'vicino' e 'lontano' rispetto ai parcheggi. Le azioni specifiche per questo tipo di strategia ad oggi non possono essere messe in campo in quanto non sono stati ancora resi noti agli estensori del Piano i parcheggi individuati per l'interscambio e le modalità con cui verrà attivato il periodo sperimentale. Di conseguenza, per la stesura delle azioni si rimanda al CTAO.

Risultati attesi.

- **Fornire soluzioni multimodali in combinazione con la bici** dotando i parcheggi di interscambio

di attrezzature per lasciare in sicurezza la propria bicicletta.

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

Le azioni sono state strutturate a partire da una lettura minuta della catena modale incentrata sullo spostamento principale del car pooling. Sulla base di questa analisi sono state individuate **potenzialità e criticità della 'filiera modale'** e le azioni specifiche per migliorarne gli effetti (→Schema 13).

Azioni sul primo miglio (casa-parcheggio)

Nessuna

Azioni ai parcheggi

2.5.1. Avvio di un **tavolo di lavoro** con il progetto SMISTO per [AS; Tempi: T1; Costi: nessuno]:

- Acquisire informazioni sui nuovi parcheggi di interscambio previsti sul territorio
- Fornire una applicazione unica per la formazione degli equipaggi e la ricerca dei parcheggi

2.5.2. **Segnaletica informativa** con distanze/tempi di percorrenza (es. 1 km=12 minuti a piedi e 5 in bicicletta)

per incentivare l'uso delle piste, da collocare nei parcheggi di interscambio (azione in sinergia con il progetto SMISTO). [Tempi: T3; Costi: €€€]

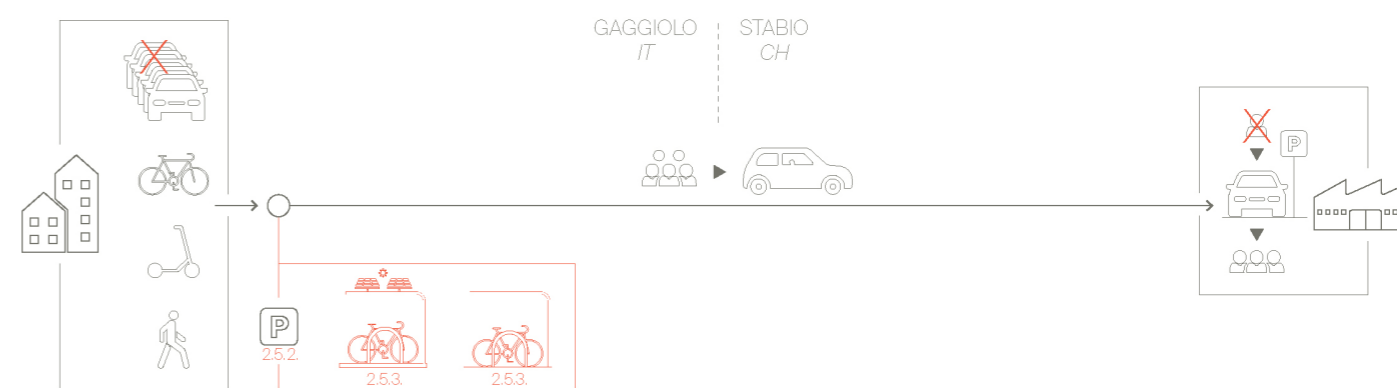
2.5.3. **Realizzazione di parcheggi per biciclette** per tutti i parcheggi di interscambio individuati dal progetto SMISTO ed entro l'ambito del Piano. I parcheggi dovranno essere sicuri (archetto tipo 'modello Verona' oppure bike box), illuminati, coperti, visibili (criteri Cantone Ticino da adottare anche in Provincia di Varese). Un'azione che può essere attivata in fase sperimentale (in linea con la strategia che metterà in campo il progetto SMISTO) attraverso azioni di tipo tattico (→Cantiere Culturale). [AS; Tempi: T3; Costi: €€€€]

Azioni sull'infrastruttura e sul mezzo di trasporto principale

Nessuna

Azioni sull'ultimo miglio

Nessuna



Schema 14. 'Filiera modale' degli spostamenti casa-lavoro che utilizzano come mezzo principale il car pooling nell'ottica dell'Azione 2.5

Azione 2.6. Auto

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** CRTM, Provincia di Varese, associazioni di categoria (es. AITI, Associazione Frontalieri Ticino), aziende, Comunità di Lavoro Regio Insubrica, ERSMB, Regione Lombardia, Repubblica del Canton Ticino
- **Progetti collegati:** nessuna informazione
- **Luogo:** l'intero territorio di interesse del Piano
- **Contributo allo shift modale:** alto
- **SDGs:** 11, 12, 13

Obiettivi.

Creare le condizioni perché gran parte dei frontalieri dell'area compresa tra Malnate-Varese-Stabio abbandonino/diminuiscano l'utilizzo dell'auto come mezzo principale, trasferendosi verso modalità più sostenibili per gli spostamenti sistematici a corto raggio.

Descrizione.

L'azione, innanzitutto, tiene in considerazione quanto emerso nel Rapporto:

- In provincia di Varese il tasso di motorizzazione è in marcato aumento, in controtendenza rispetto al Canton Ticino dove sono state sviluppate politiche di trasporto pubblico più efficaci;
- Ogni giorno (2018) presso il valico Stabio-Gaggiolo transitano circa 17.000 auto in entrambe le direzioni: si tratta prevalentemente di lavoratori pendolari;
- Oltre il 90% degli attraversamenti del confine avviene in auto;
- Il tasso di occupazione medio delle auto dei lavoratori pendolari che transitano presso il valico è di 1,14 persone/veicolo;
- La maggior parte degli spostamenti in auto avviene entro i 20 km (→Schema 14).

Il trasporto attraverso auto privata è, ad oggi, la modalità di spostamento di gran lunga preferita dai lavoratori transitanti presso il valico di Stabio-Gaggiolo, nonostante i diversi aspetti negativi legati al suo utilizzo (traffico, ricerca di parcheggio, inquinamento, etc.). In particolare, l'auto viene preferita per gli spostamenti entro ambiti territoriali ristretti (circa 20 km) e le ragioni per cui ciò accade risiedono nella facilità con cui si possono raggiungere i centri

produttivi di Stabio e Mendrisio, nella comodità dell'utilizzo senza vincoli di orari né di percorso (l'auto viene spesso utilizzata per compiere anche altre azioni al di là del lavoro, come per accompagnare i figli a scuola, fare la spesa, andare in palestra, etc.) e nella forma mentis consolidata degli utenti.

Dunque, si intende agire per frenare l'abitudine dei pendolari a spostarsi in automobile, creando le condizioni affinché risulti più comodo e/o più conveniente utilizzare altre modalità di trasporto più sostenibili.

Inoltre, dalle interviste con stakeholder del territorio è emerso che la diminuzione del traffico durante l'emergenza Covid-19, si stima intorno al 10%, abbia di fatto migliorato la percorribilità delle strade e il traffico ai valichi durante le ore di punta. Una deduzione, priva di dati tangibili, ma che restituisce il senso che già con una piccola diminuzione del carico di traffico si avrebbero maggiori benefici in termini di tempi di spostamento. Un beneficio che ovviamente non deve essere letto come incentivo all'uso dell'auto ma bensì deve innescare uno shift modale verso altre forme di spostamento.

Risultati attesi.

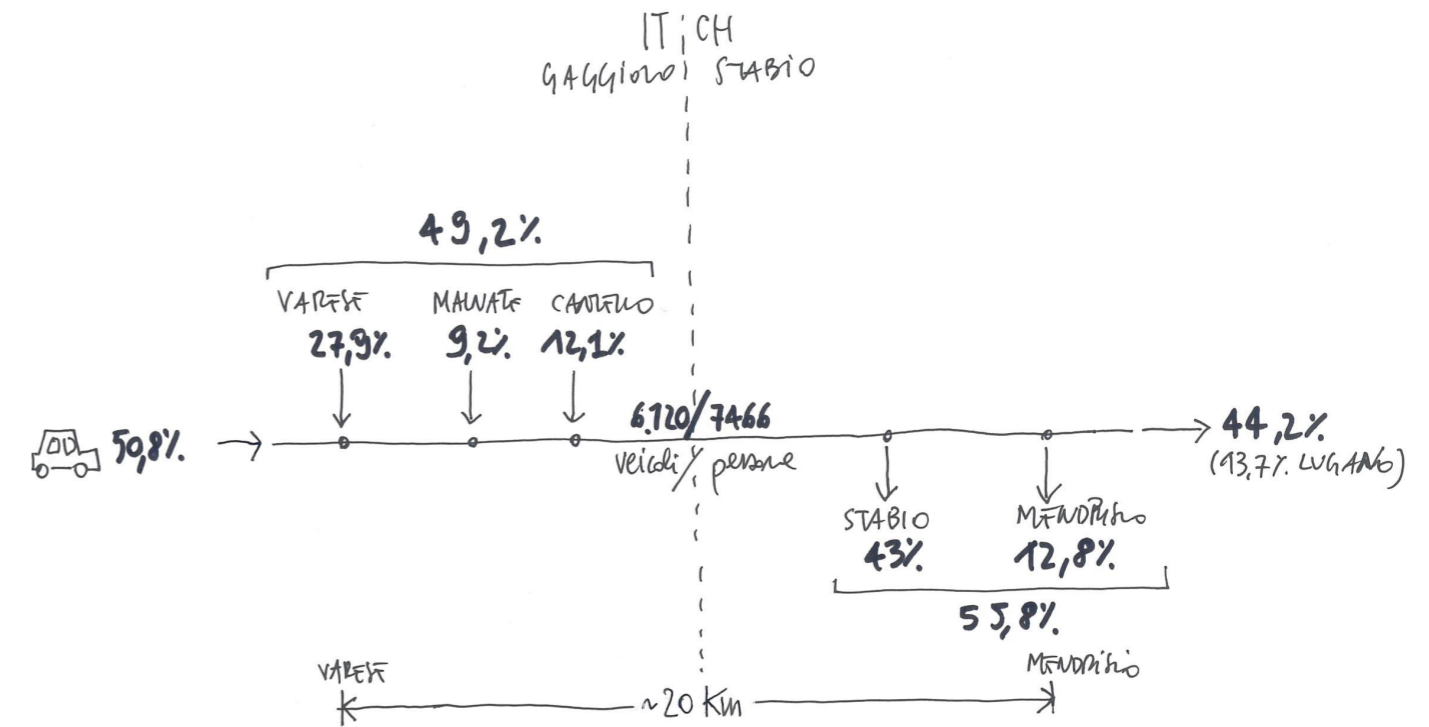
- **Riduzione nell'utilizzo dell'auto per gli spostamenti sistematici casa-lavoro** presso il valico di Stabio-Gaggiolo
- **Riduzione nell'uso dell'auto per gli spostamenti verso i nodi di interscambio modale** (stazioni, fermate TPL su gomma, car pooling, navette aziendali)
- **Incremento nell'utilizzo di mezzi sostenibili** come alternativa più appetibile rispetto all'auto

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

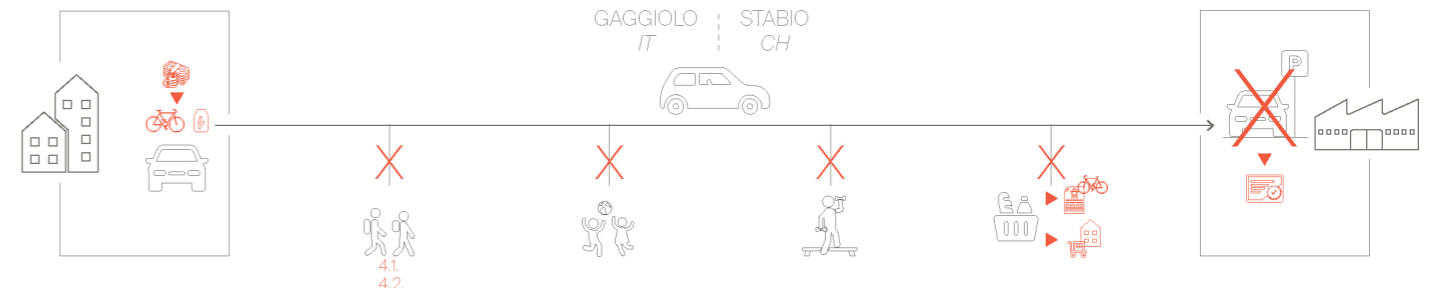
L'azione viene attuata in modo 'indiretto' attraverso l'attuazione delle altre azioni dell'ambito to work e attraverso azioni mirate di incentivo/disincentivo (→Schema 15):

- Bicicletta (→Azione 2.1)

- Treno, es. regolamentazione dei parcheggi alle stazioni (→Azione 2.2)
- TPL su gomma (→Azione 2.3)
- Navette aziendali (→Azione 2.4)
- Car pooling (→Azione 2.5)
- Telelavoro/Smart working (→Azione 2.7)
- Incentivi, es. Tassa di collegamento (→Azione 2.8)



Schema 15. Automobili dirette in Svizzera via Gaggiolo



Schema 16. 'Filiere modale' degli spostamenti casa-lavoro che utilizzano come mezzo principale l'auto nell'ottica dell'Azione 2.6

Azione 2.7. Telelavoro / smart working

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** CRTM, Provincia di Varese, associazioni di categoria (es. AITI, Associazione Frontalieri Ticino), aziende, Comunità di Lavoro Regio Insubrica, ERSMB, Regione Lombardia, Repubblica del Canton Ticino
- **Progetti collegati:** Progetto Vita-Lavoro
- **Luogo:** l'intero territorio di interesse del Piano
- **Contributo allo shift modale:** basso-medio
- **SDGs:** 3, 8, 9, 11, 13, 16

Obiettivi.

Creare le condizioni per **sperimentare e incentivare nuove modalità di lavoro, agili e alternative**, che portino a una riduzione e/o rimodulazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro.

Descrizione.

Come descritto in precedenza (→Strategia di intervento), tra le diverse opzioni applicabili agli spostamenti casa-lavoro la più sostenibile è quella del 'non spostarsi', ossia il **telelavoro**. Un'opzione che stiamo via via imparando a considerare e che, in seguito all'emergenza Covid-19, è stato possibile attuare anche per parte dei lavoratori frontalieri tra Italia e Svizzera (per gli impieghi che non richiedono necessariamente la presenza fisica). Tra i due Paesi, infatti, vige una convenzione del 1976 che regola la tassazione dei redditi prodotti in Italia dai lavoratori frontalieri in modalità smart working, permettendo di svolgere al massimo il 25% di lavoro da remoto (pari a circa un giorno a settimana). Oggi tale convenzione è sospesa dalla fine di febbraio 2020 fino a quando entrambi i Paesi non avranno cessato le misure che limitano la normale circolazione delle persone: da quel momento l'opzione 'non spostarsi' sarà più difficilmente attuabile e gli spostamenti casa-lavoro ritorneranno, di fatto, alla situazione *pre-Covid*.

Tuttavia, esistono **modalità più dinamiche attraverso cui si può attuare lo smart-working** nella sua accezione di 'lavoro agile' e non necessariamente 'lavoro da remoto'. Sul comparto produttivo di Stabio, per esempio, AITI sta studiando una strategia per utilizzare la quota di 25% (che potrà forse diventare 30%) di lavoro **'da remoto' in maniera flessibile**: anziché esaurire la quota in un'unica soluzione, si

potrebbe lavorare da casa ogni giorno nelle ore di punta degli spostamenti e recarsi sul luogo di lavoro negli orari in cui i flussi di traffico diminuiscono. Un'altra soluzione di 'lavoro agile' da mettere in campo per ridurre l'utilizzo del trasporto privato è il riconoscimento del tempo impiegato per gli spostamenti sistematici come vero e proprio orario di lavoro: la Svizzera si sta già muovendo in questa direzione per quanto riguarda i dipendenti pubblici, **conteggiando come lavoro effettivo gli spostamenti di chi utilizza mezzi di trasporto collettivo**. In quest'ottica il treno (→Azione 2.2) si conferma come il mezzo con il maggior potenziale nel garantire condizioni più comode in cui poter svolgere lavori di ufficio durante il viaggio, ma si possono prestare a questa strategia anche il TPL su gomma e le navette aziendali (→Azione 2.3, 2.4).

Oltre ai benefici legati alla sostenibilità ambientale, la rimodulazione degli orari e la sperimentazione di nuove modalità di lavoro hanno **effetti positivi anche sulla qualità della vita** dei dipendenti i quali, sollevati da buona parte delle difficoltà date dal pendolarismo, avranno più tempo da trascorrere in famiglia o per attività extra. La conciliazione tra vita professionale e vita familiare, infatti, è possibile anche grazie a un efficientamento della 'filiera modale' nei trasporti casa-lavoro ed è un tema cardine del **progetto Vita-Lavoro** elaborato dalla Confederazione insieme con il Canton Ticino, tra i cui partner figura anche AITI. Vita-Lavoro prevede l'analisi, la consulenza e la valutazione di **progetti volti a elaborare misure di conciliabilità** coinvolgendo le aziende stesse, con ricadute positive che da un lato comprendono il benessere sul luogo di lavoro e una maggiore produttività, ma dall'altro riescono a migliorare la qualità della vita anche al di fuori dell'azienda, per l'intera comunità.

Risultati attesi.

- **Rimodulare gli spostamenti** di lavoro tra Italia e Svizzera
- **Diffondere l'utilizzo del telelavoro** laddove il tipo di impiego lo permetta
- Studiare e sperimentare **modalità alternative di lavoro** per i frontalieri

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

Trattandosi di un ambito particolarmente innovativo e ancora poco praticato, è necessario introdurre le azioni legate al 'lavoro agile' **in modo graduale**, testandone l'efficacia in periodi-prova, calibrando le

misure, monitorando i risultati, aggiustando le lacune. È dunque indispensabile che le aziende lavorino in maniera compatta attraverso un coordinamento comune.

Le azioni previste sono:

2.7.1 Avvio di un **tavolo di lavoro con AITI e le aziende** interessate dei comparti produttivi di Stabio e Mendrisio, con il supporto del progetto Vita-Lavoro e associazioni di categoria dei lavoratori al fine di [AS; Tempi: T1; Costi: nessuno]:

- Immaginare un piano strategico di 'lavoro agile'
- Studiare le modalità per attivare periodi di prova di rimodulazione degli orari di lavoro

Azione 2.8. Incentivi

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** CRTM, Provincia di Varese, Comunità di Lavoro Regio Insubrica, ERSMB, Regione Lombardia, Repubblica del Canton Ticino
- **Progetti collegati:** nessuna informazione
- **Luogo:** l'intero territorio di interesse del Piano
- **Contributo allo shift modale:** basso-medio
- **SDGs:** 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16

Obiettivi.

Creare le condizioni per **sperimentare nuove forme di incentivo nell'utilizzo di mezzi pubblici e/o sostenibili** rendendoli più comodi e appetibili per gli spostamenti sistematici casa-lavoro, e di **disincentivo nell'utilizzo dell'auto privata** rendendola meno comoda e conveniente.

Descrizione.

Negli ultimi anni, e anche nell'ultimo periodo in seguito all'emergenza sanitaria, sono state sviluppate diverse politiche per stimolare e agevolare i cittadini nell'utilizzo della bicicletta (e altro tipo di mobilità sostenibile) per gli spostamenti sistematici casa-lavoro. Queste strategie hanno l'**obiettivo di ridurre il numero di veicoli privati circolanti** e le problematiche connesse: dagli effetti direttamente tangibili (es. traffico, inquinamento acustico) agli effetti 'nascosti' riscontrabili sul lungo termine (es. inquinamento ambientale, costo della sanità, consumo di suolo). Ridurre il numero di automobili significa anche **accrescere la qualità della vita** e l'efficienza del sistema dei trasporti pubblici.

Le politiche a supporto della mobilità sostenibile per il pendolarismo si basano su **due diverse linee di azione:** (1) incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto più sostenibili e (2) penalizzare l'utilizzo dell'auto privata.

Tra le strategie di **incentivazione** si citano:

- Sistemi di **ricompensa** verso i dipendenti che non utilizzano i posti auto, prevedendo premialità pari o leggermente inferiori al costo che l'azienda deve sostenere per ogni stallo (canone di affitto, costo

di manutenzione, etc.), metodo che permette anche di controllare la domanda di posti auto e prevederne la riduzione/dismissione (es. in California esiste una legge che impone alle aziende questo tipo di ricompensa verso i propri impiegati: in 5 anni il car pooling è aumentato del 64% e la quota di chi si reca al lavoro a piedi o in bicicletta è aumentata del 33%, con conseguente diminuzione della richiesta di posti auto¹). Per agevolare la diffusione del car pooling agli stadi iniziali, nel periodo 2007-2018 la Consitex ha assegnato ai propri dipendenti degli sconti carburante in misura incrementale a seconda del tasso di occupazione dell'automobile, con ottimi successi;

- **Retribuzioni o sconti** sull'abbonamento per dipendenti che utilizzano trasporto pubblico e/o bicicletta e detrazioni fiscali per le aziende che sostengono tali retribuzioni (es. negli Stati Uniti il sistema di tassazione permette alle aziende di versare ai propri dipendenti un massimo di circa 250 \$/mese per sostenere le spese per il trasporto pubblico negli spostamenti casa-lavoro²). La VF International ha già in parte abbracciato questa politica, erogando ai propri dipendenti un contributo per le spese di trasporto ferroviario su territorio svizzero;
- Programmi di **ricompensa a punteggio**, secondo cui le aziende possono assegnare dei valori alle diverse modalità di trasporto consentendo ai dipendenti di guadagnare punti ogni giorno in base al mezzo scelto per recarsi al lavoro e ai relativi km percorsi. Raggiunte determinate soglie di punteggio, i dipendenti potranno ricevere premi in denaro, giorni di ferie, coupon o sconti sulla mensa

(es. la città di Austin in Texas ha adottato questa strategia e in sei mesi il 53% dei lavoratori ha abbandonato l'utilizzo dell'auto privata³);

- **Incentivi per l'acquisto** di biciclette a pedalata assistita per agevolare gli spostamenti sistematici su distanze anche oltre i 5 km e in contesti dalla morfologia complessa. In Italia⁴ e nel Canton Ticino⁵ molte amministrazioni mettono a disposizione fondi differenti per importo (200-500 € in Italia, 250-1200 CHF in Svizzera) e modalità di assegnazione (es. secondo fasce di età, a fronte della rottamazione di veicoli datati, etc.);
- **Incentivi per l'acquisto** di altri mezzi con cui praticare più agevolmente l'intermodalità con il treno o il TPL su gomma (es. biciclette pieghevoli, monopattini elettrici).

Alla categoria delle strategie che penalizzano l'utilizzo dell'auto privata appartengono quelle politiche che intendono incoraggiare i cittadini a servirsi di trasporto pubblico, mobilità leggera o car pooling (o anche una combinazione modale, es. bici+treno), rendendo più svantaggioso il trasporto privato.

Tra le strategie di **disincentivazione** si citano:

- La **Tassa di Collegamento**⁶ in Canton Ticino che, una volta in vigore, comporterà il pagamento di 1,5-3,5 CHF/giorno/posteggio per i parcheggi con oltre 50 posti auto. La tassa, quindi, grava principalmente sulle aziende che, per sostenere le spese, si rivalgono sui dipendenti che fanno uso di tali parcheggi disincentivandoli, di fatto, dal loro utilizzo (la VF International fa già pagare ai dipendenti un contributo di 4-5 CHF/giorno/posteggio, generando entrate sufficienti per offrire il sistema di navette aziendali). A Nottingham (UK) questa strategia è stata introdotta già nel 2012 con una tassa - la Workplace Parking Levy⁷ - di circa 400 £/anno/posteggio nelle aziende con oltre 10 posti auto: nel corso di 5 anni sono stati raccolti

25 Mio £ (pari a circa 30 Mio €) impiegati per finanziare due nuove linee tramviarie;

- L'introduzione di **pedaggi nelle aree più congestionate negli orari di punta** (es. Congestion Charge di Londra: a 10 anni dall'entrata in vigore ha prodotto una riduzione del traffico del 10% e un guadagno netto di 1,4 Mrd € reinvestiti in trasporto pubblico, ciclabilità e manutenzione stradale⁸);
- La realizzazione di **corsie interdette** al trasporto 'tradizionale' e dedicate per auto con uno o più passeggeri oltre al conducente (High-occupancy vehicle lane - HOV Lane), con l'effetto di ridurre i tempi di percorrenza e il numero di veicoli in circolazione (es. Interstate HOV Lane di Portland: una corsia di 5,5 km aperta nel 1998 dedicata a car pooling nella fascia oraria 15-18, utilizzata da ¼ dei veicoli sull'intera carreggiata e permette di risparmiare mediamente 7 minuti sul tragitto totale⁹);
- L'istituzione di una **tassa sui carburanti** e l'utilizzo dei proventi per finanziare progetti di mobilità sostenibile (es. Local Authority Transport Infrastructure Financing Act in Germania: è stato messo a disposizione degli Stati Federali un totale di 1,7 Mio €/anno per implementare il sistema generale delle infrastrutture, con priorità per gli interventi dedicati alla ciclabilità¹⁰).

Scegliere di introdurre una di queste politiche di disincentivo significa voler creare disagi ad alcune categorie di utenti, con la speranza che scelgano di modificare le proprie abitudini a favore di una maggior sostenibilità negli spostamenti. Tuttavia, **scegliere di penalizzare anziché incentivare implica generare insoddisfazione tra dipendenti e cittadini**, i quali possono non comprendere appieno le ragioni di questi provvedimenti. Inoltre, si sottolinea come le strategie che implicano una qualche tassazione uguale per tutti tendono a sfavorire maggiormente i lavoratori

3 <http://www.austintexas.gov/page/smart-commute-rewards>

4 <https://www.mobilita-elettrica.it/mobilita/incentivi-biciclette-elettriche/>

5 <https://www.ebiketicino.ch/comuni>

6 Si veda il Rapporto, p. 7

7 <https://www.nottinghamcity.gov.uk/information-for-residents/transport-parking-and-streets/parking-and-permits/>

8 <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge>

9 <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop09030/oregon.htm>

10 Federal Ministry of Transport, Building and Housing, 2002 «National Cycling Plan 2002-2012. Ride your bike! Measures to Promote Cycling in Germany»

1 Shoup D.C., 1997 «Evaluating the Effects of Parking Cash Out: Eight Case Studies», UC Berkeley

2 <https://www.nctr.usf.edu/programs/commutebenefits/>

con redditi più bassi, rendendo il trasporto privato motorizzato un 'privilegio' di pochi e più facoltosi. Invece, **politiche che prevedono ricompense e incentivi per chi utilizza mezzi di trasporto diversi dall'automobile vengono recepite in maniera positiva** dagli utenti, mettendo in buona luce le tematiche legate alla sostenibilità e i soggetti che si occupano di promuoverle (governi, amministrazioni locali, aziende, etc.): gli utenti si sentiranno più motivati a rinunciare alle vecchie e consolidate abitudini in favore di una nuova routine più sostenibile. La strategia vincente, dunque, è quella che da un lato è in grado di **'togliere'**, disincentivando certe pratiche, e **allo stesso tempo 'dare'**, incentivandone altre: in questo modo si **possono raggiungere risultati molto più ambiziosi che non solamente attraverso una o l'altra strategia.**

Risultati attesi.

- **Ridurre il trasporto auto** per gli spostamenti casa-lavoro tra Italia e Svizzera
- **Attivare un dialogo** tra le autorità pubbliche, le società di trasporto e le aziende dei comparti produttivi di Stabio e Mendrisio
- **Calibrare e testare nuove modalità di incentivo-disincentivo**
- **Motivare i lavoratori** ad avvicinarsi a nuove modalità di trasporto più sostenibile (in sinergia con Cantiere Culturale)

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

Come precedentemente illustrato, sono tante e diverse le modalità attraverso cui incentivare-disincentivare i comportamenti dei lavoratori. Alcune strategie sono di più facile attivazione, mentre altre richiedono tempi più dilatati e il coinvolgimento di diversi soggetti.

Anche in questo caso è necessario introdurre le azioni **in modo graduale**, testandone l'efficacia in periodi-prova, calibrando le misure, monitorando i risultati, aggiustando le lacune. È dunque indispensabile che le aziende lavorino in maniera compatta attraverso un coordinamento comune.

Le azioni previste sono:

2.8.1. Avvio di un **tavolo di lavoro** tra le autorità pubbliche preposte alla emanazione di incentivi, Le associazioni di categoria (AITI, lavoratori), le aziende interessate dei comparti produttivi di Stabio e Mendrisio, e le società di trasporto al fine di [AS; Tempi: T1; Costi: nessuno]:

- Studiare forme di **'incentivi-disincentivi'**
- Elaborare **schemi di sottoscrizione annuali** che le aziende possono offrire ai loro dipendenti per utilizzare i mezzi pubblici, con un occhio di riguardo verso la multimodalità (es. abbonamenti integrati, agevolazioni su acquisto abbonamento+acquisto bici/monopattino, etc.)
- **Studiare le modalità per attivare periodi di prova** nell'applicazione degli incentivi

Azione 3. To fun

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** vd. sotto-azioni
- **Progetti collegati:** vd. sotto-azioni
- **Luogo:** vd. sotto-azioni
- **Contributo allo shift modale:** vd. sotto-azioni
- **SDGs:** vd. sotto-azioni

Obiettivi.

Trasformare l'asse della valle Olona in una **dorsale leggera per il cicloturismo e il cicloescursionismo** secondo il disegno di un **progetto di territorio**. L'obiettivo finale a cui puntare, perseguibile attraverso la sinergia con il progetto MoveOn, è l'**infrastrutturazione dell'intero asse** che in Svizzera si attesta alla ciclovia nazionale N3 (nonché europea Eurovelo 5), attraversa la valle Olona e raggiunge la città di Milano.

Descrizione.

Nel momento in cui una pratica spontanea, come può essere una pedalata all'aria aperta, diventa pratica supportata da un'infrastruttura e associata a precise finalità attese sul territorio, **occorre un progetto di territorio in grado di abbracciare una molteplicità di questioni** che vanno ben oltre la semplice realizzazione infrastrutturale. Il progetto di territorio è un vero e proprio **modello culturale** attraverso cui un'infrastruttura leggera (come quella di TI CICLO VIA) diventa un **filo per ricucire i territori**, lungo il quale fare sistema concretamente e dare visibilità alle attività che possono essere di supporto e ricevere vantaggio dal futuro asse cicloturistico.

L'azione 3 'to-fun' è una macro-azione che al suo interno contiene 3 sotto-azioni, come 3 sono gli 'elementi' che compongono il progetto di territorio: la

dorsale ciclopedonale (ovvero l'infrastruttura leggera da realizzare), i **servizi e i patrimoni** di cui è costellato il territorio, e le **connessioni secondarie** che mettono in relazione dorsale con patrimoni+servizi. Solo la **compresenza sinergica di questi elementi** è in grado di generare i benefici attesi dal turismo, sia verso il territorio interessato sia verso le persone che qui vivono e lavorano (→Schema 16).

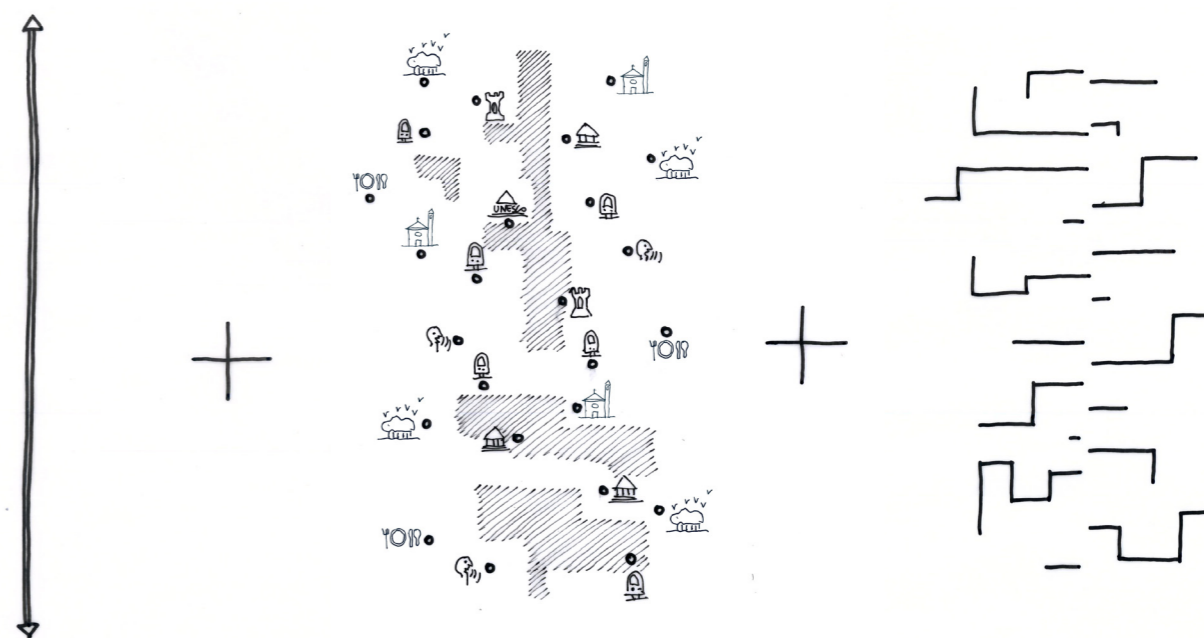
Risultati attesi.

La macro-azione to fun punta a:

- **costruire un nuovo immaginario turistico** per i territori lungo la valle Olona, sia a livello locale che a livello sovralocale, nonché un obiettivo comune a cui tendere
- **costruire e avviare una cabina di regia** in grado di alimentare e dare concretezza al progetto di territorio
- **coordinare le attività con il progetto MoveOn** al fine di allineare le azioni previste dai due progetti
- **strutturare una agenda** di priorità nelle sotto-azioni

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

L'attuazione della macro-azione to fun avverrà attraverso ciascuna delle tre sotto-azioni (→3.1-3.3).



Schema 17. Il progetto di territorio dell'azione fun si compone di 3 'elementi': la dorsale ciclopedonale (ovvero l'ossatura portante), i servizi e i patrimoni di cui è costellato il territorio, e le connessioni secondarie che mettono in relazione dorsale con patrimoni+servizi. Solo la compresenza sinergica di questi elementi è in grado di generare i benefici attesi dal turismo, sia verso il territorio interessato sia verso le persone che qui vivono e lavorano

Azione 3.1. Dorsale ciclopedonale

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** CRTM, Provincia di Varese, Agenzia TPL Como-Lecco-Varese, Camera di Commercio, Comune di Malnate, Comune di Valmorea, Comune di Varese, ERSMB, Organizzazione Turistica Regionale Mendrisiotto e Basso Ceresio, Parchi, Regione Lombardia, Repubblica del Cantone Ticino, Unione Regionale Lombarda del Commercio, del Turismo e dei Servizi
- **Progetti collegati:** MoveOn
- **Luogo:** territorio lungo l'asse della ciclovia
- **Contributo allo shift modale:** basso
- **SDGs:** 3, 8, 9, 11, 12, 13

Obiettivi.

Garantire l'accesso alla ciclovia anche attraverso l'intermodalità con il TPL su gomma, sperimentare una **segnaletica narrativa e direzionale** a terra lungo la ciclovia e **valutare un tracciato alternativo** della ciclovia con ingresso presso il valico di Santa Margherita.

Descrizione.

Il completamento della dorsale ciclopedonale della valle Olona da Malnate verso il confine con la Svizzera (valico Gaggiolo-Stabio) non è una azione del Piano ma del progetto Interreg TI CICLO VIA (finanziatore al contempo del Piano) per un importo di circa 2 Mio di € (circa il 95% del finanziamento Interreg). Di conseguenza, questa azione non interviene sul progetto infrastrutturale in quanto già in itinere, ma prevedrà altri **interventi a supporto della funzionalità della ciclovia** e prenderà in carico la **valutazione di un possibile e futuro tracciato alternativo** che utilizzi il sedime della ferrovia della Valmorea. Una soluzione scartata durante la Conferenza di Servizi (CdS) per l'approvazione del progetto definitivo, ma da alcuni successivi incontri con Regione Lombardia è emerso l'interesse di riprendere in considerazione l'ipotesi. Una possibilità i cui tempi non collimano con quelli del progetto Interreg ed è per questo che il Piano se ne prenderà carico per il futuro riportando la discussione sui tavoli di lavoro assieme agli enti preposti (→Rapporto pag. 73).

La ciclovia della valle dell'Olona è un asse strategico del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e di connessione con la Svizzera e quindi Eurovelo 5-Nazionale 3: dunque non si tratta di una pista

ciclopedonale di livello locale, anche se può migliorare gli spostamenti sistematici e il cicloescursionismo locale. Per questo motivo è necessario che l'infrastruttura si attenga a standard di livello europeo come riportato nel Rapporto (→Rapporto p.73), in particolare risponda ai quelli di: sicurezza, linearità, continuità, comfort, intermodalità, gradevolezza.

L'attuale tracciato non risponde in modo adeguato al criterio di linearità, nel tratto in cui ci si allontana dalla valle Olona e lambisce Cantello, **e quello di comfort** a causa della forte pendenza di alcuni tratti poco adatti all'uso quotidiano per il cicloturismo ma anche per il bike to work. Motivo per cui il Piano intende riprendere in considerazione l'ipotesi sul sedime della ferrovia della Valmorea.

Le azioni messe in campo dal Piano, oltre la ridiscussione del tracciato finale della ciclovia, cercheranno di **migliorare le prestazioni della ciclovia** rispetto ai criteri di intermodalità e continuità/gradevolezza del tracciato. Nel caso dell'**intermodalità** verranno studiate delle nuove fermate del TPL su gomma nei punti dove si incrocia la ciclovia. Questo per migliorare l'accessibilità alla ciclovia che si trova in valle rispetto ai centri abitati e alle stazioni ferroviarie. Invece per quanto riguarda i criteri di **continuità/gradevolezza** verrà studiata e realizzata per alcuni tratti sperimentali una segnaletica a terra sia di tipo direzionale sia capace di narrare i patrimoni lungo la ciclovia.

Risultati attesi.

L'azione punta a:

- **Realizzare delle fermate del TPL su gomma** nei punti dove le linee incrociano la ciclovia

- **Realizzare una segnaletica narrativa lungo la ciclovia** in coerenza con quanto previsto dal progetto MoveOn
- **Confrontarsi con il progetto di riattivazione della ferrovia** proponendo un'integrazione ciclabile-ferrovia

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

Nello specifico l'azione prevede:

3.1.1. Nuove fermate di intermodalità con il TPL su gomma lungo la ciclovia: avvio di un **tavolo di lavoro** con i soggetti preposti alla gestione dei mezzi e il progetto SMISTO per [Tempi: T1; Costi: nessuno]:

- Acquisire informazioni sulle nuove linee TPL su gomma
- Studiare **nuove fermate** nei punti dove le linee TPL incrociano la ciclovia e le relative dotazioni (es. pannello informativo che mostri il percorso della ciclovia, una seduta con supporto biciclette, etc.)

3.1.2. **Segnaletica** informativa-direzionale-turistica a terra [AS; Tempi: T3; Costi: CF 61.000 €]:

- Costruzione di un **abaco per una segnaletica** anche a terra direzionale/informativa/narrativa in collaborazione con gli uffici della provincia di Varese preposti alla gestione delle ciclovie di livello provinciale
- Realizzazione della segnaletica lungo la ciclovia, in coerenza con il progetto MoveOn, per esempio in previsione degli eventi organizzati durante la settimana della mobilità sostenibile (→Azione 7.2)

3.1.3. Tracciato alternativo sul sedime della ferrovia della Valmorea [Tempi: T1; Costi: nessuno]: avvio di un **tavolo di lavoro** con Regione Lombardia, la Repubblica del Cantone Ticino e gli enti locali per valutare e decidere in via definitiva la possibilità di utilizzare il sedime della ferrovia della Valmorea come pista ciclopedonale per il cicloturismo, cicloescursionismo e per gli spostamenti sistematici.

Azione 3.2. Patrimoni e servizi

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** CRTM, Provincia di Varese, Agenzia TPL Como-Lecco-Varese, associazioni locali e di categoria (es. Associazione B&B Varese, Distretto Economia Solidale Varese, Federalberghi Varese), Camera di Commercio, Comune di Malnate, Comune di Valmorea, Comune di Varese, ERSMB, Organizzazione Turistica Regionale Mendrisiotto e Basso Ceresio, Parchi, Regione Lombardia, Repubblica del Cantone Ticino, Unione Regionale Lombarda del Commercio, del Turismo e dei Servizi
- **Progetti collegati:** MoveOn, Lago Maggiore Bike Hotels
- **Luogo:** territorio lungo l'asse della ciclovia entro una fascia di 5 km ambo i lati
- **Contributo allo shift modale:** basso
- **SDGs:** 4, 8

Obiettivi.

Creare le condizioni affinché il progetto di territorio lungo l'asse della valle Olona possa **valorizzare il potenziale dei patrimoni e dei servizi esistenti** dal punto di vista turistico, culturale e commerciale.

Descrizione.

Lungo l'asse della valle Olona esiste una serie di **attività culturali, commerciali e sociali** già potenzialmente idonee a prestare servizio a un futuro flusso di turismo lento. Ad oggi, tuttavia, questi elementi interagiscono tra loro e con il territorio in maniera scomposta rischiando di limitare le proprie possibilità di sviluppo e cancellare il proprio valore identitario.

Nel disegno di progetto di territorio, invece, i singoli elementi (patrimoni e attività) sono i **tasselli di un unico sistema**. Un sistema lineare che dilata il valore di ogni singolo tassello proprio per il fatto di essere parte di un'unica linea, di un unico sistema territoriale. Sotto questa nuova luce, singoli beni culturali, tradizioni, ricette, aree naturali, manufatti antropici, attività artigianali e ricettive, dall'essere singoli punti sparsi sul territorio diventano **indissolubilmente legati tra loro**, formando un elemento solidale con la stessa linea che li attraversa. Questa 'linea' è un'infrastruttura (→Azione 3.1) che permette di esplorare il territorio lentamente e genera valore identitario.

Per quanto riguarda i **patrimoni**, nel territorio della valle Olona si possono individuare beni di particolare interesse (borghi, parchi naturali, siti UNESCO) che però oggi sono poco conosciuti e, sotto il profilo

turistico, messi in secondo piano dal sistema dei grandi laghi (che attrae i turisti, li 'trattiene' e non li fa muovere nei territori vicini). È necessario lavorare in maniera sistemica alla **costruzione di una visione chiara e unitaria** che porti a 'ricucire' i patrimoni e a **superare l'attuale percezione frammentaria**. Un contributo in questo senso è dato dalla costruzione di un **atlante del patrimonio** materiale e immateriale. Un censimento analitico e interpretativo volto a mostrare lo stato attuale dei beni e ne ipotizzi un progetto fruitivo unitario, che può essere arricchito da una ricognizione delle possibili narrazioni attraverso cui raccontare il paesaggio come patrimonio: ambientale, artistico, letterario, sociologico, etnografico e antropologico. Azione che verrà sviluppata anche attraverso il progetto MoveOn (con il quale sarà necessario coordinare le attività) e in sinergia con i principali attori del territorio (FAI, Camera di Commercio di Varese, Parco Pineta e relativi PLIS afferenti, e altri da individuare).

Anche per quanto riguarda i **servizi a supporto del cicloturismo/cicloescursionismo** è necessaria un'operazione 'di sistema' per il coordinamento delle attività attraverso una visione unitaria. Il progetto Lago Maggiore Bike Hotels, nato in primo luogo per soddisfare una richiesta di turismo interessato al ciclismo sportivo su strada, sta lavorando da tempo in questa direzione raggruppando strutture alberghiere dedicate/fortemente vocate al cicloturismo. Il circuito Bike Hotels ha l'obiettivo di promuovere strutture che garantiscono **standard elevati per chi viaggia in bicicletta attraverso servizi dedicati**, come ad esempio il deposito sicuro per le biciclette, il servizio

di lavanderia rapida, la possibilità di consumare pasti a orari flessibili, l'officina per le riparazioni e il servizio di accompagnamento/recupero.

La messa a sistema e valorizzazione di patrimoni e servizi dovrà necessariamente essere accompagnata da uno **studio degli effetti socio-economici diretti e indiretti**. Il legame tra i flussi cicloturistici e il patrimonio territoriale, infatti, ha la potenzialità di esercitare **ricadute positive dirette** sull'economia locale, favorendo la nascita di iniziative imprenditoriali (start-up) sia in ottica turistica che commerciale. **In termini indiretti**, la visione del progetto di territorio ha la caratteristica di stimolare e rafforzare lo **sviluppo di un legame** tra le comunità locali, una rete che amplifica la diffusione e la comprensione dei potenziali benefici dati da progetti di questo tipo. Andranno esaminati, quindi i benefici innescati da TI CICLO VIA e dalla sua sinergia con MoveOn, attraverso una prima raccolta dati allo stato di fatto da poter confrontare con quelli 'allo stato di progetto' e quantificare le ricadute positive.

Infine, vi è la necessità di individuare un nuovo soggetto, o aggregati di soggetti locali, sul quale depositare le competenze necessarie per la **gestione d'insieme degli elementi 'puntuali' sul territorio**, in grado di tenere una visione interscalare sia territoriale 'allargata', sia minuta e di dettaglio.

Risultati attesi.

- **Elaborazione di un modello di valorizzazione delle risorse patrimoniali territoriali** che unisca le specificità turistiche, culturali e commerciali del territorio alle caratteristiche della domanda di fruizione di una infrastruttura ciclopedonale (azione in sinergia con il progetto MoveOn)
- **Realizzazione di un atlante del patrimonio**, un database informativo aggiornabile e consultabile da offrire come strumento per la riqualificazione (culturale, produttiva, ecologica e sociale) di luoghi e paesaggi (azione in sinergia con il progetto MoveOn)

- **Mappatura delle attività a supporto del cicloturismo**, un database informativo aggiornabile e consultabile dedicato sia a decisori che a possibili fruitori
- **Elaborazione di stime delle ricadute economiche e specifiche di TI CICLO VIA** (azione in sinergia con il progetto MoveOn)
- **Elaborazione di un modello gestionale e organizzativo** (azione in sinergia con il progetto MoveOn)
- **Costruzione di strumenti gestionali rilevativi** (azione in sinergia con il progetto MoveOn)

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

3.2.1. Coordinamento con il progetto MoveOn, con cui si condividono interventi e ambito di applicazione della presente azione [AS; Tempi: T1; Costi: nessuno]

3.2.2. Realizzazione di un atlante del patrimonio [Tempi: T3; Costi: da valutare]

- Elaborazione di un metodo per la catalogazione dei beni materiali e immateriali
- Mappatura dei beni materiali e immateriali
- Restituzione della mappatura attraverso la costruzione di un database consultabile e implementabile

3.2.3. Realizzazione di un atlante dei servizi a supporto del cicloturismo [Tempi: T3; Costi: da valutare]:

- Elaborazione di un metodo per la catalogazione delle attività
- Mappatura delle attività
- Restituzione della mappatura attraverso la costruzione di un database consultabile e implementabile

3.2.4. Stima dei benefici generati dal progetto di territorio [Tempi: T3; Costi: da valutare]:

- Analisi dello stato di fatto
- Monitoraggio (→Azione 5)

3.2.5. Elaborazione di un modello di gestione [Tempi: T3; Costi: da valutare]

Azione 3.3. Connessioni secondarie

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** CRTM, Provincia di Varese, Agenzia TPL Como-Lecco-Varese, Camera di Commercio, Comune di Malnate, Comune di Valmorea, Comune di Varese, ERSMB, Organizzazione Turistica Regionale Mendrisiotto e Basso Ceresio, Parchi, Regione Lombardia, Repubblica del Cantone Ticino, Unione Regionale Lombarda del Commercio, del Turismo e dei Servizi
- **Progetti collegati:** MoveOn
- **Luogo:** territorio lungo l'asse delle connessioni secondarie
- **Contributo allo shift modale:** basso
- **SDGs:** 3, 8, 9, 11, 12, 13

Obiettivi.

Studiare, progettare e realizzare le **connessioni secondarie tra la ciclovia e i patrimoni/servizi**.

Descrizione.

Per dare attuazione alla strategia territoriale è necessario **connettere la dorsale ai patrimoni e servizi** che nella maggior parte dei casi non si trovano a ridosso della ciclovia. Connessioni verso i patrimoni principali e allo stesso tempo i servizi per il ciclista/cicloturista tra i quali le stazioni ferroviarie. Collegamenti che non è necessario si attengano agli stessi standard della ciclovia di rango regionale, ma al contempo **non possono essere solo dei semplici itinerari realizzati con la posa di segnaletica** in particolare per i tratti in promiscuo su strade ad alto traffico. Infatti, la soluzione da prediligere è sempre la pista ciclopedonale su sede protetta nel caso in cui ci siano le condizioni per realizzarla (es. vicinali o poderali esistenti, spazi in affiancamento alle strade, carreggiate ampie, etc.), o come ultima possibilità in promiscuo, ma solo su strade a basso traffico e dotandole di dispositivi di traffic calming (dossi, chicane) non solo segnaletica verticale secondo il Codice della Strada.

Ad oggi la Provincia di Varese ha già avviato lo studio di possibili collegamenti che sta condividendo con gli enti locali (comuni e Parchi, →Mappa 7), un lavoro

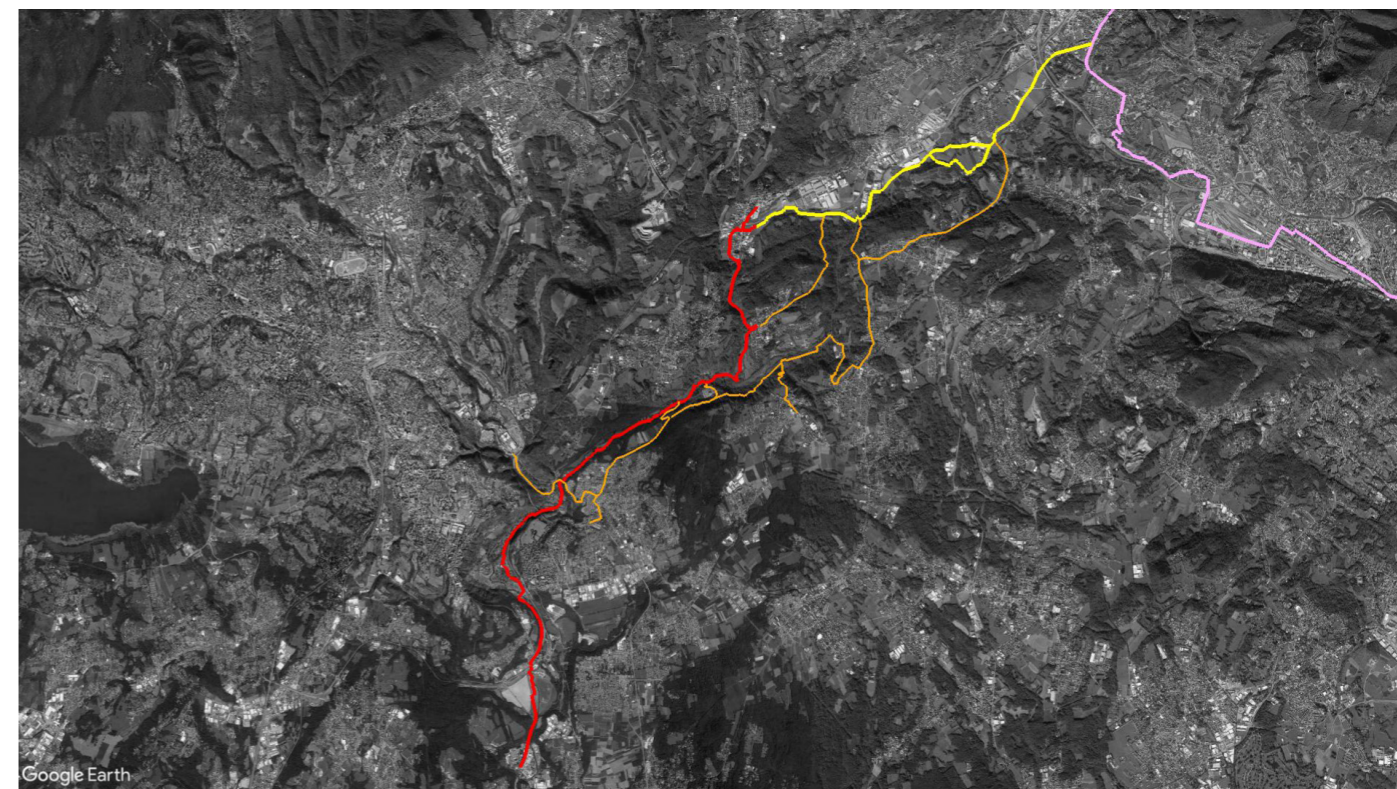
che proseguirà durante l'attuazione del Piano. Di conseguenza questa azione **supporta l'attività in itinere della Provincia** e valuterà altre connessioni emerse durante gli incontri con i diversi stakeholder: il collegamento attraverso Varese con il sistema dei laghi di Varese, Monate, Comabbio, Maggiore a risalire verso la Svizzera, la connessione verso Como lungo l'asse regionale che ricalca il tracciato della ferrovia dismessa Grandate-Malnate, oppure la connessione con la rete di percorsi esistenti in territorio svizzero.

Risultati attesi.

- **Realizzazione** delle connessioni secondarie previste dalla Provincia
- **Individuazione** di altre potenziali connessioni da realizzate in futuro

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

- 3.3.1. L'azione si prefigge di prendere in carico lo studio delle seguenti connessioni, oltre a quelle in fase di studio da parte della Provincia di Varese [AS; Tempi: T3; Costi: da valutare]:
- Con il sistema dei laghi
 - Con Como lungo la ferrovia dismessa Malnate-Grandate
 - Con la rete di percorsi esistenti Piana del Laveggio ed Helsana Trails



Mappa 07. Studio in itinere condotto da Provincia di Varese per l'individuazione di collegamenti secondari alla ciclovia. In 'arancione' sono indicati i collegamenti secondari, in 'rosso' il tracciato di TI CICLO VIA, in 'giallo' la sua prosecuzione in territorio svizzero attraverso la rete cantonale, in 'rosa' la dorsale nazionale svizzera n.3 nonché europea Eurovelo 5.

Azione 4. To school

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** Provincia di Varese, associazioni locali, Ufficio Scolastico Regionale della Lombardia, Ufficio Scolastico Territoriale di Varese, Università degli Studi dell'Insubria
- **Progetti collegati:** Green School, MoveOn
- **Luogo:** spazi antistanti e percorsi da/per le scuole coinvolte nel progetto Green School in Provincia di Varese
- **Contributo allo shift modale:** basso-medio
- **SDGs:** 3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 16

Obiettivi.

Incentivare una **mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-scuola** nel territorio di interesse, con particolare attenzione ai **benefici derivanti dal cambiamento degli stili di vita quotidiani e legati ad aspetti pedagogici**.

Descrizione.

Il tema degli spostamenti casa-scuola in ottica sostenibile può essere un incentivo per **modificare la ripartizione modale dei trasporti verso la mobilità leggera e sostenibile**. I poli scolastici presenti nel territorio interessato da TI CICLO VIA vengono frequentati da bambini e ragazzi che potremmo definire **'i frontalieri di domani'** e pertanto sono da considerarsi un importante ambito su cui concentrare l'attenzione.

Nel periodo 2019-2020, nell'ambito del progetto Green School e in collaborazione con l'Università degli Studi dell'Insubria, è stato condotto un questionario volto a indagare le abitudini riguardo la mobilità e la propensione al cambiamento degli oltre 8700 bambini e ragazzi delle scuole aderenti al progetto. Dal questionario è emerso che il **58,5% degli studenti viene abitualmente accompagnato in auto** dai genitori per compiere il tragitto casa-scuola di cui gran parte per piccoli tratti (entro i 500 m di distanza l'auto viene usata dal 2% dei rispondenti, entro 1 km dal 10%, entro i 2 km dal 25% ed entro i 3 km dal 34%). Le motivazioni legate a questa abitudine sono da riferirsi principalmente alle attuali condizioni di comodità di utilizzo dell'auto che, secondo gli intervistati, permette di guadagnare tempo e gestire con flessibilità gli impegni lavorativi e familiari con un certo comfort. Dal questionario è emerso anche un altro dato

interessante: **oltre il 50%** di chi utilizza l'auto lo fa anche perché ritiene che i **mezzi pubblici disponibili offrano un servizio inadeguato** e sarebbe disposto al cambiamento qualora l'offerta migliorasse. Inoltre, è stato rilevato anche che una quota consistente degli attuali utilizzatori dell'auto (35-40%) potrebbe **considerare di recarsi a scuola a piedi o in bicicletta** in condizioni meteo favorevoli e per ridurre l'impatto ambientale. Un dato decisamente incoraggiante, indicativo di quanto **le attuali abitudini nell'ambito della mobilità possano essere modificate** e rese più sostenibili.

È necessario, dunque, dare inizio a nuove politiche di mobilità attraverso l'avvio di pratiche virtuose all'interno delle scuole (in sinergia con i progetti già in corso, es. Green School), parallelamente a interventi mirati. TI CICLO VIA propone due strategie per **incrementare la mobilità leggera e sostenibile:** agire sui percorsi casa-scuola e agire sugli spazi davanti a scuola.

Per quanto riguarda i **percorsi casa-scuola**, si intende **individuare una serie di percorsi ciclopedonali, autonomi e sicuri**, che colleghino i principali plessi scolastici ai nodi dell'intermodalità e ai centri maggiormente abitati, con l'obiettivo di estendere le possibilità di spostamento in una più ampia ottica di rete.

Gli interventi sugli **spazi davanti a scuola**, invece, si pongono come obiettivo la **qualificazione delle 'piazze scolastiche'** che costituiscono l'interfaccia tra la scuola e la città, rendendole luoghi sicuri e piacevoli interamente dedicati a bambini e ragazzi e interdetti al traffico veicolare. Interventi che possono

essere sperimentati anche con il coinvolgimento degli studenti e dei genitori (in sinergia con Cantiere Culturale) attraverso pratiche di urbanistica tattica temporanea, con l'obiettivo di testare le soluzioni da mettere in campo, aggiustarle e approdare a interventi strutturali e permanenti.

La presente azione si coordina e lavora in sinergia con l'Azione 7 Cantiere Culturale e con gli altri progetti che coinvolgono le suole presenti sul territorio (Green School, Comune di Varese, MoveOn), individuando attività che queste possono intraprendere e fornendo occasioni educative e pedagogiche.

Risultati attesi.

- **Diminuire** progressivamente l'utilizzo dell'**auto privata** per i tragitti casa-scuola
- **Agevolare** pratiche di **mobilità sostenibile** per i tragitti casa-scuola
- **Incrementare la consapevolezza** riguardo agli effetti delle scelte nell'ambito della mobilità

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

Le azioni operano in sinergia con le linee guida¹ proposte per il 'pilastro mobilità' dal progetto Green School e relative attività, oltre che con il progetto MoveOn e con le altre progettualità attive sul territorio di interesse.

4.1. Individuazione del profilo e delle skills del referente school (→manager di Piano) [AS; Tempi: T1; Costi: nessuno]

Azioni sui percorsi casa-scuola

4.2. Individuazione di un gruppo operativo per la mobilità scolastica sostenibile nel territorio di TI CICLO VIA [AS; Tempi: T1; Costi: nessuno]

4.3. Mappatura degli istituti scolastici [AS; Tempi: T3; Costi: da valutare]

4.4. Individuazione del potenziale bacino di utenza scolastica [Tempi: T3; Costi: da valutare]

4.5. Individuazione dei possibili percorsi di collegamento 'casa-scuola-nodi intermodali' da infrastrutturare e rendere sicuri per gli spostamenti in autonomia della popolazione scolastica [Tempi: T3; Costi: da valutare]

4.6. Avvio di attività pedagogiche all'interno delle scuole (in sinergia con Cantiere Culturale) [Tempi: T3; Costi: da valutare]

Azioni sulle piazze scolastiche

4.7. Individuazione di un gruppo operativo per le piazze scolastiche [AS; Tempi: T1; Costi: nessuno]

4.8. Mappatura degli istituti scolastici [AS; Tempi: T3; Costi: da valutare]

4.9. Individuazione delle situazioni di criticità legate alla qualità e alla mobilità in corrispondenza delle piazze scolastiche [Tempi: T3; Costi: da valutare]

4.10. Raccolta di casi studio come spunto per il ridisegno delle piazze scolastiche [Tempi: T3; Costi: da valutare]

4.11. Avvio di progetti di trasformazione, temporanea prima e permanente poi, delle piazze scolastiche e della mobilità in corrispondenza degli istituti scolastici (es. segnaletica, chiusura al traffico, occupazione della carreggiata, inserimento di arredo urbano, etc.) [Tempi: T3; Costi: da valutare]

4.12. Avvio di attività pedagogiche all'interno delle scuole (in sinergia con Cantiere Culturale) [Tempi: T3; Costi: da valutare]

¹ Angelica Alioli (a cura di), 2019, *Green School: rete lombarda per lo sviluppo sostenibile. Linee guida: mobilità sostenibile*

Azione 5. Monitoraggio e osservatorio

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** CRTM, Provincia di Varese
- **Progetti collegati:** MoveOn
- **Luogo:** l'intero territorio di interesse del Piano
- **Contributo allo shift modale:** basso
- **SDGs:** 8, 9, 11, 12, 13, 16

Obiettivi.

Garantire la **dinamicità del Piano** nell'attuazione delle azioni (in particolare) più complesse che necessitano di un maggior investimento di risorse economiche e, inoltre, offrire ai soggetti attuatori dell'azione di coordinamento (→Azione 1) **dati e informazioni utili per indirizzare le azioni future** come quella di gestione e mantenimento degli effetti del Piano.

Descrizione.

Il Piano TI CICLO VIA agisce in modo diretto attraverso delle azioni rivolte alla mobilità leggera (piedi e bicicletta) e indirettamente sulle altre tipologie di spostamento presenti nel territorio (treno, TPL su gomma, car pooling, etc.), attraverso un approccio di tipo multimodale. Si tratta di un metodo semplice nei fini, ma articolato nella sua attuazione, per cui è **necessario un controllo costante delle azioni** al fine di garantirne l'efficacia. Per questo motivo la fase di osservazione e monitoraggio è fondamentale per raggiungere pienamente, con eventuali correzioni in itinere, gli obiettivi fissati dal piano di promozione della mobilità sostenibile.

È strategico che l'azione di monitoraggio parta fin da subito in particolare per quelle azioni che hanno un'attuazione in due fasi: intermedia con azioni di tipo dinamico/tattico e successivamente definitiva (→Azioni 2.2.3, 2.3.3, 2.4.2, 2.5.3). Un'azione che attraverso opportuni strumenti potrà di volta in volta precisare, ridefinire, correggere le azioni e le politiche a vantaggio dei cittadini tutti.

L'istituzione di un **osservatorio permanente interprovinciale** (Varese, Como e Mendrisiotto) permetterebbe anche di estendere i benefici del Piano anche dopo l'orizzonte temporale della sua

attuazione, continuando a perseguire le strategie delineate e sviluppandone di nuove. Uno dei compiti dell'Osservatorio potrebbe essere quello di mettere a sistema le informazioni dei sistemi di mobilità su entrambi i lati del confine, fornendo un unico punto di accesso alle informazioni e una applicazione per la ricerca di percorsi, orari e opportunità (con indicazioni sull'impatto ambientale delle scelte).

Risultati attesi.

- **Supportare l'azione di coordinamento** e in particolare il gruppo CTAO al fine di monitorare la fase di attuazione delle azioni del Piano, in particolare di quelle che prevedono come primo step una fase di intermedia prima della realizzazione definitiva
- Fornire al tavolo tecnico **report sullo stato di avanzamento** dell'attuazione del Piano e predisporre nuove azioni a garanzia del mantenimento degli effetti sulla ripartizione modale
- **Attuazione di un osservatorio**, almeno alla scala provinciale, che monitori nel tempo gli effetti del Piano rispetto ai tre ambiti tematici (work, fun, school) entro l'ambito territoriale transfrontaliero.

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

5.1. Costituzione di un osservatorio al fine di monitorare le fasi di attuazione del Piano, composto da esperti nei tre ambiti tematici (work, fun, school) scelti tra quelli già coinvolti nel gruppo CTS. [AS; Tempi: T1; Costi: €€]

5.2. Una volta costituito, l'osservatorio elabora un protocollo di lavoro e in particolare definisce i criteri e le modalità con cui monitorare le azioni del Piano [Tempi: T3; Costi: €€€], per esempio:

- decide gli indicatori attraverso i quali monitorare tutte le macro aree tematiche del Piano e le singole azioni
- decide come e dove installare dei contatori di biciclette lungo la ciclovia della valle Olona e le connessioni principali, la cui installazione è prevista nell'Azione 2.1.3
- predispone dei questionari da sottoporre ai frontalieri presso i nodi di interscambio (stazioni ferroviarie) e presso le aziende (innanzitutto tra quelle che supportano le azioni del Piano) al fine di profilare il possibile utente ciclista anche per il primo e ultimo miglio e l'interesse al cambiamento
- predispone dei report annuali di monitoraggio del Piano, utilizzando anche dati provenienti da

altri monitoraggi (es. per il bike to fun utilizza i dati provenienti dalla ricettività, oppure dall'accesso ai musei e patrimoni lungo la ciclovia, etc.), evidenziando le azioni realizzate ed effettuandone una analisi critica

- contatta i soggetti preposti a indagini/rilievi in atto per implementarli con informazioni utili a profilare l'utente ciclista. Per esempio, è necessario implementare il rilievo annuale fatto dal Cantone Ticino ai valichi di frontiera con il conteggio di chi attraversa i valichi a piedi e in bicicletta
- promuove nuovi rilievi/indagini

Azione 6. Piano di comunicazione

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** Provincia di Varese, Comune di Varese
- **Progetti collegati:** MoveOn
- **Luogo:** nessuna informazione
- **Contributo allo shift modale:** basso
- **SDGs:** 3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17

Obiettivi.

Dare attuazione a tutte le azioni, in particolare all'azione 7 'Cantiere Culturale', **attraverso la progettazione di un modello di comunicazione** dedicato e in grado di trasmettere agli enti pubblici, ai privati, agli stakeholder, agli investitori, ai cittadini, ai cicloturisti e a tutti gli utenti **l'importanza della mobilità sostenibile all'interno di un progetto di territorio**, in particolare della ciclabilità extraurbana per fini di lavoro, tempo libero e scuola. Al contempo, fornire tutti gli strumenti necessari alla **comprensione del valore di tali pratiche** in termini di benefici di tipo ambientale, sociale, economico.

Descrizione.

L'azione di comunicazione è strutturata su tre dimensioni di valorizzazione della valle dell'Olonza:

1. **Valorizzazione ambientale**, per la quale si prevede una strategia di comunicazione per l'utilizzo di mobilità sostenibile, evidenziando le ricadute positive sull'ambiente che fornirebbe l'abbandono/riduzione dell'utilizzo dell'auto privata;
2. **Valorizzazione sociale** come conseguenza positiva della presenza di infrastrutture ciclabili, soprattutto a favore degli abitanti locali, favorendo un aumento della ciclabilità nei tragitti casa-lavoro (bike-to-work) e casa-scuola (bike-to-school), e nuovi scambi culturali all'interno del territorio (bike-to-fun);
3. **Valorizzazione economica**, per la quale la strategia di comunicazione di pone l'obiettivo di spiegare in maniera chiara le interessanti e possibili ricadute sul territorio (es. riduzione costi sanità, riduzione costi ambientali, sviluppo di economie e occupazioni legate al turismo, etc.)

In generale, si possono riassumere gli **obiettivi della strategia di comunicazione** in:

- Far conoscere il progetto TI CICLO VIA secondo le sue potenzialità
- Far apprezzare il progetto coinvolgendo i cittadini in nuove esperienze
- Indurre i cittadini a modificare i propri stili di vita verso altri più sostenibili

Come si è detto, il piano di comunicazione supporta tutte le azioni del Piano d'Azione, ma si focalizza in particolare su Cantiere Culturale in modo da garantire un certo **coordinamento** nella comunicazione e nelle modalità di relazione con il territorio interessato.

Si possono individuare due categorie di **destinatari** della comunicazione. Da un lato **gli 'utenti'**, coloro che si muovono sul territorio: in primis i lavoratori, e in particolar modo quelli che vivono o lavorano in prossimità (<2-5 km) dai principali nodi di interscambio modale, ma anche studenti, residenti, turisti. Dall'altro lato **i cittadini e gli stakeholder**, pubblici e privati, vale a dire enti amministrativi locali, enti pubblici, aziende e associazioni.

Una parte importante della strategia di comunicazione prevede di spiegare i vantaggi derivanti dalla mobilità sostenibile a questi destinatari, attraverso:

- La costruzione di una **strategia differenziata** che preveda la produzione di contenuti diversi a seconda del destinatario, più onerosa in termini di tempo ma più efficiente in termini comunicativi in quanto basata sull'ascolto e sull'incontro diretto con i destinatari della comunicazione;
- La **diversificazione delle modalità di comunicazione**, affinché i destinatari possano essere messi nella condizione agevolata di

scegliere autonomamente i messaggi cui prestare attenzione;

- Un **contatto sia diretto che indiretto** con i destinatari della comunicazione;
- La **combinazione di diversi stili comunicativi** (es. educativo, informativo, di intrattenimento/divertimento).

Le azioni di comunicazione e divulgazione avranno anche il compito di **dare conto dello stato di avanzamento del progetto**, del buon utilizzo delle risorse, della partecipazione alle attività dei diversi portatori di interesse.

Infine, si specifica come il presente Piano sia esso stesso uno strumento di comunicazione da condividere con i diversi attori del territorio, che potranno assimilarlo attraverso la sottoscrizione di un **protocollo d'intesa** (→Azione 1.1.5.).

Risultati attesi.

- **Costruzione di una strategia di comunicazione** sul lungo termine, che possa proseguire anche dopo la formale conclusione del progetto;
- **Definizione di un'immagine coordinata**, con lo scopo di conferire forte riconoscibilità al progetto, ai servizi e ai vantaggi generati, suscitando interesse sia del grande pubblico sia degli stakeholder interessati a investire in servizi/attività correlate al progetto;
- **Realizzazione di strumenti di comunicazione online**, da condividere attraverso piattaforme dedicate sia web che social;

- **Realizzazione di strumenti di comunicazione scritta e visiva** (es. brochure, volantini per eventi, cartellonistica, mappe tascabili, newsletter, etc.);
- **Promozione di momenti di incontro/interazione** tra partner e stakeholder durante le diverse fasi di avanzamento del progetto.

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

6.1. Elaborazione di un piano di comunicazione [AS; Tempi: T2; Costi: CF 113.000 €]:

- Individuazione degli interlocutori (es. lavoratori, studenti, cittadini, turisti, etc.)
- Individuazione dei messaggi da veicolare e assegnazione a ciascuna categoria di interlocutore (es. riduzione dei costi per il trasporto, effetti positivi sull'ambiente, effetti positivi sulla salute, etc.)
- Individuazione delle modalità comunicative e assegnazione a ciascuna categoria di interlocutore (es. volantini in busta paga, comunicazioni mirate ai dipendenti dei comparti di Stabio e Mendrisio, newsletter aziendali, pannelli informativi presso gli spazi comuni delle aziende, lezioni a scuola, post social con video/immagini, seminari, infografiche presso i principali nodi di interscambio modale, etc.)

6.2. Costruzione di elementi che permettano di ricondurre i contenuti della comunicazione al progetto TI CICLO VIA [Tempi: T1; Costi: incluso nell'azione 6.1.]:

- Disegno di un logo
- Scelta di font, palette di colori e stili grafici
- Definizione di uno slogan

Azione 7. Cantiere Culturale

- **Soggetti protagonisti dell'azione:** Provincia di Varese, Agenzie, Aziende di trasporto, Comuni, enti sovralocali, media partner, Ordine degli Architetti Varese, Ordine degli Ingegneri Varese, soggetti culturali e associazioni (es. Associazione Iubilantes, Associazione Proteus, Amici della Valmorea, Cittadini per il territorio, FAI, FIAB Ciclocittà Varese, Legambiente Varese, Pro Velo Ticino)
- **Progetti collegati:** MoveOn
- **Luogo:** l'intero territorio di interesse del Piano
- **Contributo allo shift modale:** basso-medio
- **SDGs:** 3, 4, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17

Obiettivi.

Cantiere Culturale (in seguito CantiereCulturale) è il collante necessario per **tenere assieme i vari soggetti che saranno coinvolti dal progetto TI CICLO VIA**, ciascuno dei quali potrà dare un contributo prezioso che maturerà, in particolare, attraverso i **migliori argomenti che sorreggono il progetto stesso**.

Descrizione.

Se da alcuni anni le infrastrutture leggere (ciclabili, cammini, sentieri, ...) stanno conoscendo una nuova stagione di interesse, dall'altro le **azioni e le progettualità attraverso le quali quella mobilità leggera può accadere sono ancora deboli**, frammentate, scoordinate e, soprattutto, occupano un immaginario minore tanto nella agenda pubblica quanto nella mentalità comune (*forma mentis*). Gli spostamenti a piedi e in bicicletta sono 'cose belle' ma non sono una priorità per cittadini e politici. Un accessorio e non una necessità. Qualcosa a cui non è legata l'idea di sviluppo economico, che rappresenta la leva convincente di ogni proposta infrastrutturale. Ma nemmeno uno sviluppo in chiave sostenibile, come per altro riguardano gli obiettivi richiesti dai Sustainable Development Goals (SDGs). Un quadro che mostra come il processo di infrastrutturazione leggera del Paese sia rallentato.

Questa breve premessa è necessaria perché ci porta diritti a dare spazio a un'azione essenziale che accompagnerà tutte le fasi del progetto TI CICLO VIA: il CantiereCulturale (→progetto MoveOn). Un Cantiere Culturale che abbraccia gli obiettivi SDGs: CantiereCulturale&SDGs. Il completamento della dorsale ciclopedonale, come sarà quella dell'Olona da

Malnate verso il confine con la Svizzera da un lato, e le azioni del Piano rivolte a migliorare gli spostamenti sistematici in chiave sostenibile dall'altro, hanno bisogno di **radicamento nel pensiero** di chi amministra i comuni, nei cittadini, nelle imprese. E il radicamento a sua volta ha bisogno di azioni che aiutino, per esempio, a capire perché una dorsale ciclopedonale può generare occupazione, può dare un contributo alla rigenerazione territoriale, può spingere gli stili di vita verso traguardi sostenibili. Le persone hanno bisogno di argomenti e non solo di 'cose'. **L'infrastrutturazione è essenziale, ma non meno lo è il progresso culturale** che la renderà accettabile agli occhi dei cittadini. Spiegare, formare, comunicare, coordinare, convincere, sperimentare sono le azioni basilari con cui lavorerà il CantiereCulturale sul territorio, accompagnando il completamento della dorsale e l'attuazione del Piano. Le attività del CantiereCulturale sono essenziali al punto che non vediamo possibile un progetto infrastrutturale e di mobilità sostenibile senza questo dispositivo che avvicina i cittadini alle infrastrutture. CantiereCulturale è l'azione che nel breve-medio periodo serve per tenere vive le motivazioni tanto presso i cittadini quanto presso le istituzioni che sostengono i nuovi comportamenti che si prefigge il Piano, mentre nel lungo periodo si propone di dare uno slancio verso il futuro a TI CICLO VIA.

CantiereCulturale prova quindi a tenere assieme le azioni specifiche di tipo tecnico organizzativo che intervengono sulla catena modale degli spostamenti e la dimensione culturale che ha motivato gli obiettivi del Piano: garantire in futuro spostamenti più sostenibili e con un minor impatto ambientale.

Concretamente l'azione si propone di:

- avviare attività di **formazione professionale** per avvicinare i progettisti locali e i tecnici delle amministrazioni al disegno di spazio pubblico in maniera coerente con le nuove funzioni dell'asse della valle Olona;
- organizzare **attività di coinvolgimento** (es. laboratori partecipati), **comunicazione motivazionale e innovativa** nelle scuole, nelle associazioni, nei raggruppamenti di cittadini e politici al fine di: trasmettere e raccontare il senso di infrastrutture come TI CICLO VIA, incentivare l'adozione di stili di vita differenti e preparare gli utenti ad affrontare gli spostamenti sempre più in autonomia;
- organizzare **incontri per il confronto** con le esigenze e i punti di vista degli abitanti;
- cercare di **radicare a livello territoriale una nuova modalità di mobilità** locale/frontaliera, suscitando nuove capacità di azione in prima persona da parte dei soggetti coinvolti. Pertanto, ci si propone di attivare una serie di incontri e di occasioni dedicate ai diversi soggetti presenti nel territorio di TI CICLO VIA anche attraverso uno schema di regranting (→pag. 70);
- **favorire il dialogo** e l'istituzione di momenti di confronto fra portatori di interesse istituzionali (enti sovralocali, Comuni, Agenzie, Aziende di trasporto, Soggetti Culturali, etc.);
- attivare un processo di **armonizzazione fra infrastruttura e norme** attraverso la modifica dei regolamenti urbanistici e della mobilità locale al fine di facilitare l'accesso e l'utilizzo della ciclopedonale e scoraggiare progressivamente l'uso delle forme tradizionali di mobilità motorizzata;
- in collaborazione con le istituzioni e gli osservatori interessati agli effetti esportabili del progetto e del suo processo, **disegnare modalità di trasferibilità del CantiereCulturale** come modello per accompagnare progetti di valorizzazione dei cammini e della ciclabilità, in quanto progetti di territorio.

Risultati attesi.

In una logica multidisciplinare per cui le diverse anime del progetto entreranno in contatto con persone ed enti, CantiereCulturale ha quindi il molteplice scopo di:

- generare una maggiore **comprensione da parte della cittadinanza** delle potenzialità in termini economici, sociali e di benefici alla salute di TI CICLO VIA in quanto progetto di territorio e non solo di mobilità sostenibile;
- educare i **giovani, le famiglie e i lavoratori** verso modelli di mobilità sostenibile più rispettosi verso l'ambiente;
- generare maggiore coscienza e sensibilità nei **progettisti locali e tecnici delle amministrazioni** rispetto il disegno dello spazio pubblico e delle infrastrutture leggere, in quanto necessitano di professionalità preparate, capaci, e pronte alle nuove funzioni del territorio intorno alla ciclovia;
- ridurre la frammentazione fra le **istituzioni** e all'interno delle istituzioni attraverso il loro coinvolgimento in un progetto con una visione ampia e comune lungo la ciclovia e a cavallo del confine con il Cantone Ticino, in cui ciascun ente condivide progettualità, conoscenze e processi;
- processo di **attivazione, formazione e azione** verso specifici *target* e attori che operano nell'ambito della gestione e promozione del territorio e presso le aziende con l'obiettivo di coinvolgere attivamente i soggetti locali nello sviluppo progettuale. Si tratta di una azione di *co-design* e formazione importante per creare senso di appartenenza al territorio e al progetto della dorsale;
- contribuire alla creazione di un **modello di partecipazione sociale** che sia capace di rigenerarsi negli anni a venire e, al contempo, trasferibile in altre realtà territoriali in cui opere, cittadini e regole di condivisione degli spazi siano protagonisti della sostenibilità.

Modalità di attuazione (in ordine progressivo).

Le azioni previste da CantiereCulturale sono:
7.1. Azione di tipo tattico [AS; Tempi: T1; Costi: €€€]. Predisposizione di piattaforme temporanee per il parcheggio di biciclette (→Immagine 1) da collocare presso i principali punti di interscambio (bici-treno/TPL su gomma/car pooling/navette aziendali) in coerenza con quanto previsto nelle Azioni 2.2.3, 2.3.3, 2.4.2 e 2.5.3 che ne prevedono la collocazione specifica. La progettazione potrebbe essere immaginata attraverso un concorso di idee che coinvolge giovani designer e architetti under 25, mentre la realizzazione attraverso il coinvolgimento delle aziende del territorio.

7.2. Azioni di partecipazione. Organizzazione di tre momenti di sensibilizzazione sui temi della mobilità sostenibile per le tre aree tematiche del Piano in concomitanza della settimana europea della mobilità sostenibile (16-22 settembre) e della giornata mondiale senza auto (cadenza annuale il 22 settembre):

7.2.1. Settimana del bike 'to work'. Settimana in cui verranno organizzati eventi per promuovere gli spostamenti casa-lavoro con mezzi alternativi all'auto in particolare con la bicicletta quale mezzo principale o complementare alla 'filiera modale'. Tra i diversi eventi si inaugureranno anche le piattaforme previste dall'azione 7.1. Un'azione in cui coinvolgere i partner di progetto e i diversi stakeholder del territorio. [Tempi: T2; Costi: CF 22.000 € da ripartire anche per azione 7.4.1.]

7.2.2. Weekend del bike 'to fun'. Weekend di eventi lungo la ciclovia al fine di sensibilizzare i cittadini alla mobilità ciclopedonale, in partenariato con gli enti firmatari del Protocollo di Intesa tra cui Parchi e associazioni locali [Tempi: T2; Costi: CF 35.000 €]

7.2.3. Settimana del bike 'to school'. Settimana in cui tutti gli spostamenti casa-scuola sono car-free. Un'iniziativa che promuove le azioni bike to school. Per esempio, in quella settimana tutti gli spazi antistanti alle scuole coinvolte nel progetto Green School non potranno essere accessibili alle automobili. [Tempi: T2; Costi: €€]

7.3. Azioni di confronto e dibattito pubblico:

7.3.1. Organizzazione di un convegno di presentazione del Piano d'azione TI CICLO VIA [AS; Tempi: T1; Costi: €]

7.3.2. Organizzazione di focus group tematici generali (es. bike to work/fun/school) e specifici (es. conversione del sedime della 'ferrovia Valmorea' in pista ciclopedonale) coordinati dagli esperti del gruppo CTS [Tempi: T2; Costi: da valutare]

7.3.3. Organizzazione di un convegno coinvolgendo i diversi progetti Interreg lungo il confine italiano che trattano i temi della mobilità sostenibile, per scambiare esperienze e attivare sinergie tra progetti (→Mappa 8) [Tempi: T3; Costi: CF 4.000 € da ripartire anche per azione 7.3.3.]

7.3.4. Organizzazione di un convegno finale del progetto Interreg TI CICLO VIA [Tempi: T3; Costi: CF quota parte di 7.3.3.]

7.4. Azioni di formazione/sensibilizzazione:

7.4.1. Organizzazione di corsi di manutenzione delle biciclette con le aziende partner del progetto e incontri per sensibilizzare i lavoratori sui temi della sostenibilità, non solo per l'ambito bike to work. [Tempi: T2; Costi: CF quota parte dell'azione 7.2.1.]

7.4.2. Incontri di formazione con gli enti territoriali coinvolgendo sia gli amministratori che il personale tecnico su tutte e tre le aree tematiche di progetto [Tempi: T2; Costi: €]

7.4.3. Incontri e/o cicli di lezioni all'interno delle scuole per formare i 'frontalieri di domani' [Tempi: T2; Costi: CF 10.000 €]

Misure di regranting per la promozione dell'uso della bicicletta per la mobilità lavorativa, scolastica e del tempo libero in Provincia di Varese.

7 bandi integrati con tre focus:

- focus impresa - sostegno a iniziative di *bike-to-work*;
- focus scuola - sostegno di iniziative di *bike-to-school*;
- focus associazioni - sostegno di iniziative di *bike-to-fun*.

Partecipano imprese, scuole e associazioni che risiedono in un buffer di 10 km dall'asta ciclabile e che abbiano partecipato alle iniziative preliminari di lancio e co-progettazione: si tratta di incontri col team scanditi in 3 anni, e finalizzati alla massima partecipazione nei territori target. Destinatari degli interventi possono essere sia gli enti che i lavoratori, i collaboratori, i soci delle associazioni, delle imprese e gli studenti purché la natura del rapporto (lavorativo, associativo e scolastico) sia compatibile con la durata dell'azione proposta a contributo.

A titolo di esempio, possono ricevere un premio azioni riguardanti:

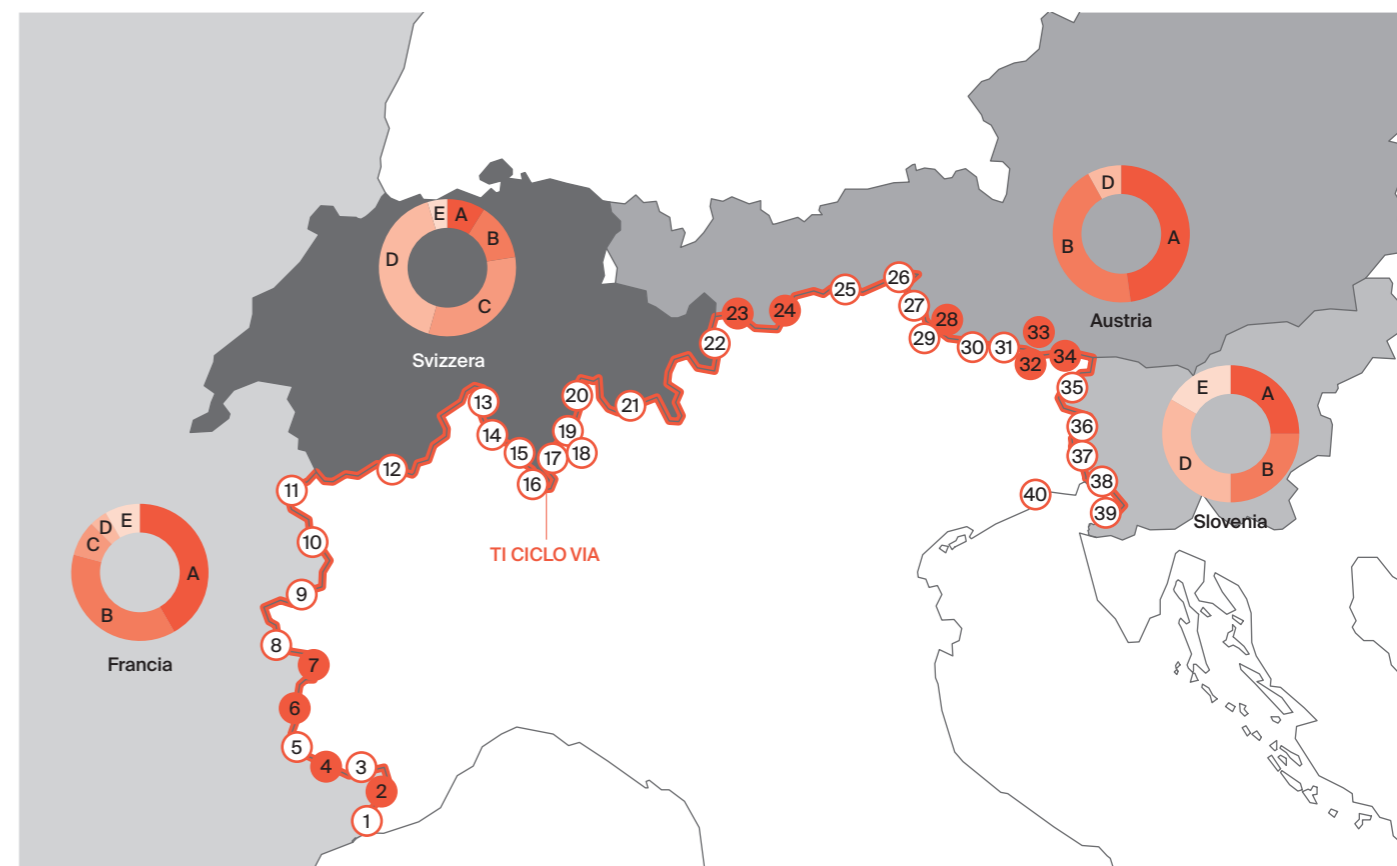
- adeguamenti degli spazi dedicati all'accesso e al ricovero delle biciclette;
- iniziative, eventi, incontri sportivi, passeggiate, bicicletate che stimolano l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto per raggiungere la scuola e il lavoro, il monitoraggio ambientale della ciclovia, la fruizione nel tempo libero;
- adeguamento delle coperture assicurative;
- migliorare l'accesso a servizi di ciclofficine, assistenza, noleggio e guide per ciclisti;
- ciclo-gemellaggi.

Il team comprende un progettista e un facilitatore allo scopo di coinvolgere attivamente i *focus target* e di fornire supporto alle candidature sia in termini tecnici che di comunicazione. I vincitori riceveranno il 70% del premio, il restante 30% sarà elargito a fronte di una relazione sui risultati conseguiti dalle azioni finanziate.

La distribuzione delle attività di regranting nei tre anni consentirà di ottenere sia un effetto moltiplicatore basato sui champions premiati che di raccogliere ulteriori fondi pubblici e privati per allargare la base dei premiati. Tutte le candidature e i premi saranno raccolte e descritte tramite i canali di comunicazione previsti dal progetto.



Immagine 03. Esempio di piattaforma temporanea per il parcheggio delle biciclette. Le dimensioni della piattaforma corrispondono a quelle di uno stallone per auto, circa 2x5m (fonte sito: UMo Urban Mobility)



Mappa 08. (→Rapporto) L'immagine mostra tutti i progetti Interreg (in itinere o conclusi) che affrontano il tema della mobilità sostenibile secondo diverse accezioni, sviluppati tra l'Italia e i quattro Paesi confinanti

Tempi e copertura finanziaria

Il Piano ha una durata di circa 2 anni che corrispondono ai tempi del progetto Interreg (concessa proroga al 14/12/2022). In questo arco di tempo l'obiettivo del Piano è quello di realizzare tutte le azioni che hanno ricadute ed effetti sugli spostamenti a piedi e in bicicletta (quindi strettamente legate al progetto Interreg). Invece, per tutte le altre azioni che vedono un coinvolgimento in prima persona di altri soggetti e sono in sinergia con altre progettualità in corso (es. MoveOn, GovernaTI-VA, SMISTO, Green School, etc.), per le quali è necessario avviare dei tavoli di lavoro comuni, è possibile che i tempi non collimino con quelli del Piano e potrebbero allungarsi oltre i due anni.

Per ciascuna azione è stato ipotizzato un tempo entro il quale dovrà essere attuata, sulla base di quattro fasce temporali:

- T1: brevissimo periodo;
- T2: breve periodo;
- T3: medio periodo (corrisponde ai tempi progetto Interreg, con chiusura al 14/12/2022);
- T4: lungo periodo.

Nel caso in cui le azioni non venissero completate nei tempi del Piano, prima della fine del progetto Interreg dovrà essere deciso il/i soggetto/i che si prenderà in carico ciascuna azione.

Il Piano ha già a disposizione una copertura finanziaria di circa 260.000 € (IVA e oneri inclusi) proveniente dal finanziamento Interreg. Un importo che è già vincolato ad alcune voci di spesa specifiche (decise in fase di candidatura del progetto) e che nel Piano è stato ripartito nelle azioni correlate e indicato con la sigla 'CF: importo' IVA e oneri inclusi (CF: Copertura Finanziaria). Il progetto, una volta avviati i gruppi di confronto previsti con altre progettualità, potrà ricevere ulteriori benefici diretti e/o indiretti.

Per molte azioni a oggi non ci sono finanziamenti a disposizione, per questo motivo nell'azione 1 'coordinamento' uno degli obiettivi dei soggetti che siederanno al Tavolo tecnico sarà quello di trovare ulteriori risorse che dovranno ricadere innanzitutto sulle azioni legate all'oggetto del progetto Interreg TI CICLO VIA, ovvero 'il miglioramento degli spostamenti a piedi e in bicicletta', e in una seconda fase potranno ricadere sulle restanti azioni cercando nel frattempo di attivare delle sinergie, non solo progettuali ma anche finanziarie, con gli altri soggetti e progetti che ricadono nello stesso ambito e che hanno finalità comuni a TI CICLO VIA.

AZIONE	Progetti collegati	Tempi	Costi	Fondi a disposizione	Azioni 'start'	Contributo allo shift modale	SDGs
Azione 1 - Coordinamento	Governativa, MoveOn, SMISTO, altri Interreg	T4	€€	-	1.1	medio	16, 17
Azione 2 - To work	-	-	-	-	-	-	-
Azione 2.1 - Bicicletta	MoveOn	T4	€€	15.000 €	2.1.1; 2.1.5.1	basso-medio	3, 9, 10, 11, 12, 13
Azione 2.2 - Treno	SMISTO	T4	€€€	-	2.2.1; 2.2.3; 2.2.9	medio-alto	7, 9, 11, 12, 13
Azione 2.3 - TPL su gomma	SMISTO	T4	€€	-	2.3.3; 2.3.4	basso-medio	7, 9, 11, 12, 13
Azione 2.4 - Navette aziendali	-	T3	€€€	-	2.4.2; 2.4.3	medio	7, 11, 12, 13
Azione 2.5 - Car pooling	SMISTO	T3	€€€	-	2.5.1; 2.5.3	basso-medio	7, 11, 12, 13
Azione 2.6 - Auto	-	-	-	-	-	alto	11, 12, 13
Azione 2.7 - Telelavoro / smart working	Progetto Vita-Lavoro	T1	-	-	2.7.1	basso-medio	3, 8, 9, 11, 13, 16
Azione 2.8 - Incentivi	-	T1	-	-	2.8.1	basso-medio	3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16
Azione 3 - Fun	-	-	-	-	-	-	-
Azione 3.1 - Dorsale ciclopedonale	MoveOn	T3	-	61.000 €	3.1.2	basso	3, 8, 9, 11, 12, 13
Azione 3.2 - Patrimoni e servizi	MoveOn, Lago Maggiore Bike Hotels	T3	-	-	3.2.1	basso	4, 8
Azione 3.3 - Connessioni secondarie	MoveOn	T3	-	-	3.3.1	basso	3, 8, 9, 11, 12, 13
Azione 4 - To school	Green School, MoveOn	T3	-	-	4.1; 4.2; 4.3; 4.7; 4.8	basso-medio	3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 16
Azione 5 - Monitoraggio e osservatorio	MoveOn	T3	€€€	-	5.1	basso	8, 9, 11, 12, 13, 16
Azione 6 - Piano di comunicazione	MoveOn	T2	-	113.000 €	6.1	basso	3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17
Azione 7 - Cantiere Culturale	MoveOn	T3	€€€	71.000 €	7.1; 7.3.1	basso-medio	3, 4, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17

Tempi
 T1 - Brevissimo periodo
 T2 - Breve periodo
 T3 - Medio periodo
 T4 - Lungo periodo

Costi
 € - Costi bassi
 €€ - Costi medi
 €€€ - Costi elevati

Tabella 01. Tabella sinottica delle Azioni

Manifesto di adesione al Piano d'Azione

Azione 1. Coordinamento

- Azione 1.1.1
- Azione 1.1.2
- Azione 1.1.3
- Azione 1.1.4
- Azione 1.1.5
- Azione 1.1.6
- Azione 1.2
- Azione 1.3

Azione 2. To work

- #### 2.1. Bicicletta
- Azione 2.1.1
 - Azione 2.1.2
 - Azione 2.1.3
 - Azione 2.1.4
 - Azione 2.1.5
 - Azione 2.1.6
 - Azione 2.1.7
 - Azione 2.1.8

2.2. Treno

- Azione 2.2.1
- Azione 2.2.2
- Azione 2.2.3
- Azione 2.2.4
- Azione 2.2.5
- Azione 2.2.6
- Azione 2.2.7
- Azione 2.2.8
- Azione 2.2.9
- Azione 2.2.10
- Azione 2.2.11

2.3. TPL su gomma

- Azione 2.3.1
- Azione 2.3.2
- Azione 2.3.3
- Azione 2.3.4

2.4. Navette aziendali

- Azione 2.4.1
- Azione 2.4.2
- Azione 2.4.3

2.5. Car pooling

- Azione 2.5.1
- Azione 2.5.2
- Azione 2.5.3

2.6. Auto

- ### 2.7. Telelavoro/smart working
- Azione 2.7.1

2.8. Incentivi

- Azione 2.8.1

Azione 3. To fun

3.1. Dorsale ciclopedonale

- Azione 3.1.1
- Azione 3.1.2
- Azione 3.1.3

3.2. Patrimoni e servizi

- Azione 3.2.1
- Azione 3.2.2
- Azione 3.2.3
- Azione 3.2.4
- Azione 3.2.5

3.3. Connessioni secondarie

- Azione 3.3.1

Azione 4. To school

- Azione 4.1
- Azione 4.2
- Azione 4.3
- Azione 4.4
- Azione 4.5
- Azione 4.6
- Azione 4.7
- Azione 4.8
- Azione 4.9
- Azione 4.10
- Azione 4.11

Azione 5. Monitoraggio e osservatorio

- Azione 5.1
- Azione 5.2

Azione 6. Piano di comunicazione

- Azione 6.1
- Azione 6.2

Azione 7. Cantiere Culturale

- Azione 7.1
- Azione 7.2.1
- Azione 7.2.2
- Azione 7.2.3
- Azione 7.3.1
- Azione 7.3.2
- Azione 7.3.3
- Azione 7.3.4
- Azione 7.4.1
- Azione 7.4.2
- Azione 7.4.3

Glossario dei progetti

- **GovernaTI-VA.** Progetto Interreg Italia-Svizzera con l'obiettivo di incrementare le capacità di governance interistituzionale e territoriale dei Comuni per favorire azioni di cooperazione a vantaggio dello sviluppo economico e sociale delle comunità locali. L'area di interesse è quella tra la provincia di Varese e il Canton Ticino (https://interreg-italiasvizzera.eu/database_progetti/governati-va/).
- **Green School.** Progetto attivo dal 2008 che vede coinvolta la Provincia di Varese. Ha lo scopo di supportare le scuole del territorio che si impegnano nel campo della sostenibilità ambientale attraverso la riduzione della propria impronta ecologica e la diffusione, tra gli studenti, le famiglie e le comunità, di un comportamento attivo e virtuoso per la tutela dell'ambiente. L'anno scolastico 2020-21, nella sola provincia, vede coinvolte 150 scuole di diversi ordini e gradi (<https://www.green-school.it/>).
- **Lago Maggiore Bike Hotels.** Progetto che lavora nel raggruppare strutture alberghiere dedicate/fortemente vocate al cicloturismo, con l'obiettivo di promuovere strutture che garantiscono standard elevati per chi viaggia in bicicletta attraverso servizi dedicati (<http://www.lagomaggiorebikehotels.it/>).
- **MoveOn. Mobilità leggera in valle Olona.** Progetto di infrastrutturazione ciclopedonale dell'asse del fiume Olona che racchiude in sé diverse dimensioni: turismo, mobilità lavorativa e mobilità scolastica. Il progetto, in itinere e che vede coinvolta la Provincia di Varese, si fonda su azioni di varia natura (coordinamento, progetto, gestione, comunicazione, etc.) con un'ambizione che va oltre la sola realizzazione della ciclovia e che punta a influenzare gli stili di vita locali, spingendoli verso le frontiere della sostenibilità.
- **Progetto Vita-Lavoro.** Progetto elaborato dalla Confederazione insieme con il Canton Ticino. Prevede l'analisi, la consulenza e la valutazione di progetti volti a elaborare misure di conciliabilità coinvolgendo le aziende, con ricadute positive che da un lato comprendono il benessere sul luogo di lavoro e una maggiore produttività, e dall'altro riescono a migliorare la qualità della vita anche al di fuori dell'azienda, per l'intera comunità (<https://vitalavoro.ch/>).
- **SMISTO. Sviluppo della Mobilità Integrata e Sostenibile tra Ticino e Lombardia.** Progetto Interreg Italia-Svizzera per il miglioramento e l'integrazione dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico (treno e TPL su gomma) tra i due Paesi, lungo gli assi portanti ferroviari nell'area tra i laghi Maggiore, Lugano e Como. L'obiettivo è favorire l'intermodalità, supportando l'interscambio auto-trasporto pubblico, la condivisione dell'auto, la mobilità lenta e quella elettrica (interreg-italiasvizzera.eu/progetti/smisto/).

Bibliografia

- Aa.Vv., Ciclabili e cammini per narrare territori. Arte design e bellezza dilatano il progetto di infrastrutture leggere, 2018, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE)
- Rapporto sulla mobilità ciclistica e sostenibile transfrontaliera, 2020, Consorzio Poliedra – Politecnico di Milano
- Aa.Vv., VENTO. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio, 2015, Corraini, Mantova
- ADFC, Travelbike Bicycle Travel Analysis. Summary report 2019, 2019, www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Radreiseanalyse/Downloads/Datenblatt_Radreiseanalyse2019_en_-_neu.pdf
- Angelica Alioli (a cura di), 2019, Green School: rete lombarda per lo sviluppo sostenibile. Linee guida: mobilità sostenibile
- Bollettino ufficiale delle leggi, Volume 142, Repubblica e Cantone Ticino, Bellinzona, 1° luglio 29/2016
- Carlos Moreno, Città in 15 minuti (ultimo accesso: 27/01/2021), <http://www.moreno-web.net/the-15-minutes-city-for-a-new-chrono-urbanism-pr-carlos-moreno/>
- Ciclovía VENTO, www.ciclovivento.it (ultimo accesso: 27/01/2021)
- Collegamenti diretti da Bellinzona verso Malpensa: primo bilancio positivo per le FFS, FERPRESS, Roma 25/10/2019, link (ultimo accesso 28/12/2019): <https://www.ferpress.it/collegamenti-diretti-bellinzona-verso-malpensa-primo-bilancio-positivo-le-ffs/>
- Commissione Europea (2020), Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa. Investire in un futuro a impatto climatico zero nell'interesse dei cittadini, Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni.
- Comunità tariffale Arcobaleno, Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, risorsa online (ultimo accesso 18/1/2020) <https://www.arcobaleno.ch/abbonamenti/arcobaleno-aziendale>
- Dataset Open Parco Veicoli, Automobile Club d'Italia
- ECF, 2014, «CYCLING WORKS. Jobs and Job Creation in the Cycling Economy»
- Fyhri, A., Fearnley, N., 2015. Effects of e-bikes on bicycle use and mode share. *Transp. Res. Part D: Transp. Environ.* 36, 45–52
- <https://www.mobilservice.ch/it/home/gestione-della-mobilita/aziende/consitex-2146.html>
- Green School (ultimo accesso 28/01/2021), <https://www.green-school.it/>
- Indagine sulla mobilità ferroviaria regionale e transfrontaliera Edizione 2018, report per il Dipartimento del territorio, SRI MANAGEMENT CONSULTING, Bellinzona, 10 gennaio 2019.
- Informazioni sull'applicazione della tassa di collegamento, Dipartimento del Territorio, Repubblica e Cantone Ticino, risorsa online (ultimo accesso 3/1/2020) <https://www4.ti.ch/dt/dstm/sm/temi/modifica-della-legge-sui-trasporti-pubblici/tassa-di-collegamento/informazioni-sull'applicazione-della-tassa-di-collegamento/>
- IRE Osservatorio del turismo O-Tur, Cicloturismo in Ticino: caratteristiche e opportunità di un settore in ascesa, 2019, Università della Svizzera italiana, Facoltà di scienze economiche
- Kristjánssdóttir a., Sjö a., Design standards for bicycle express-routes (2017) Master presso Chalmers University of Technology, Svezia
- La mobilità in Ticino. Rapporto annuale 2017. Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, 2018
- La mobilità in Ticino. Rapporto annuale 2018. Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, 2019
- Liu G., te Brömmelstroet M., Krishnamurthy S., et al., Practitioners' perspective on user experience and Design of Cycle Highways, <https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100010>
- Mobilità Transfrontaliera. Rilevamento presso i valichi di confine. Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, 2019
- Mobilservice.ch, sito web (ultimo accesso 7/1/2020) <https://www.mobilservice.ch/it/home/gestione-della-mobilita/aziende/vf-international-sagl-2262.html>
- Piano degli spostamenti casa lavoro dei dipendenti del comparto di Stabio, MovesionSwiss, 2017
- Pileri P. (2020), Progettare la lentezza, People
- Pileri P., Moscarelli M., (2021), *Cycling & Walking for Regional Development*, Springer
- Plazier, P.A., Weitkamp, G., van den Berg, A.E., 2017. "Cycling was never so easy!" an analysis of e-bike commuters' motives, travel behaviour and experiences using GPStracking and interviews. *J. Transp. Geogr.* 65, 25–34
- Progetto Vita-Lavoro (ultimo accesso: 28/01/2021), <https://vitalavoro.ch/>
- Rérat P., Giacomel G., Martin A. (2019) *Au travail a velo...*(2019). Editions Alphil, pag. 138
- Shoup D.C., 1997 «Evaluating the Effects of Parking Cash Out: Eight Case Studies», UC Berkeley
- Simsekoglu, Ö., Klöckner, C.A., 2018. The role of psychological and socio-demographical factors for electric bike use in Norway. *Int. J. Sustain. Transp.* 1–9
- Statistique de l'emploi (STATEM), Office fédéral de la statistique, Suisse
- Statistique des frontaliers (STAF), Office fédéral de la statistique, Suisse
- Università degli Studi dell'Insubria (2020), Questionario mobilità 2019/2020. Primi risultati e prospettive, Green School
- Veicoli stradali – parco e grado di motorizzazione, Ufficio federale di Statistica, Confederazione Svizzera
- Velobahnen, Materialien zum Langsamverkehr nr. 136, 2015
- Velo-Zählzentrale, Auswertung 2018, Teil 1: Zusammenfassung, Teil 2: Berichte pro Zählstelle, SchweizMobil, 2018



● **Poliedra** - Politecnico di Milano