PROGETTO SMART BORDER

LA FRONTIERA INTELLIGENTE: ARMONIZZAZIONE E SVILUPPO DEI COLLEGAMENTI SOSTENIBILI FRA L'ALTO VERBANO E IL CERESIO OCCIDENTALE

LUINO (I) – GAMBAROGNO (CH)





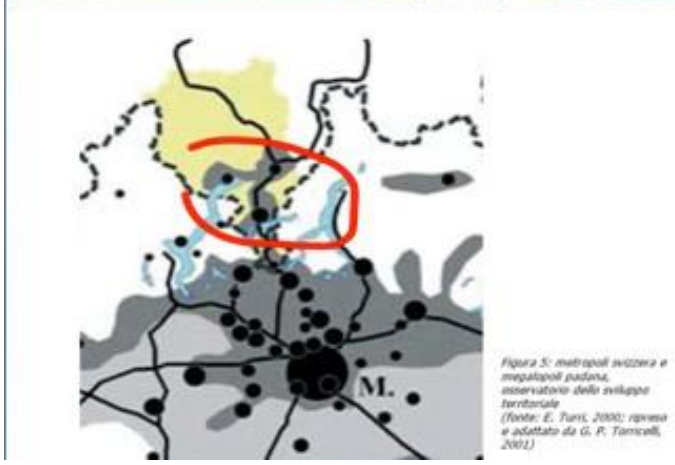


Figura 5: metropoli svizzera e megalopoli padana, osservatorio dello sviluppo territoriale (fonte: E. Turri, 2000; rivisto e adattato da G. P. Torricelli, 2001)



Ottobre 2017

Premesse concettuali al tema.

Il traffico da e per la città è normalmente generato anche e soprattutto da oltre il confine amministrativo: l'approccio al tema della mobilità è quello del confronto allargando il tavolo della copianificazione ad istituzioni, associazioni di categoria ma anche singole aziende e Soggetti ritenuti e individuabili come poli attrattori o generatori di traffico per agevolare un lavoro di condivisione delle conoscenze e delle informazioni, per promuovere consapevolezze e stimolare innovazioni nella cultura degli spostamenti. Questo a partire da tre riferimenti esperienziali, il shared space, lo smart border e l'infomobility.

Shared Space: *le avanguardie, se non meramente permeate da ideologismi a volte possono assumere ruolo di riferimento progettuale o perlomeno possono mettere in discussione punti di vista consolidati e dati per assodato. In tema di mobilità ci piace ricordare Hans Monderman, esperto del traffico olandese, che vent'anni fa ha dichiarato guerra alla segnaletica stradale: "Un villaggio dovrebbe apparire come un villaggio e non come il circuito del Nürburgring"; nel 2008 sperimentava a Bohmte, nell'ovest della Germania una formula per la "negoziazione" sul posto di precedenze e priorità, una provocazione volta a responsabilizzare automobilisti, pedoni, ciclisti. La filosofia dello spazio condiviso consiste nell'abolizione di un gran numero di cartelli stradali, di semafori e perfino dei marciapiedi: in questo modo automobilisti e pedoni dovranno abituarsi a condividere lo stesso spazio, e questo dovrebbe costringere chi è al volante a responsabilizzarsi maggiormente verso ciclisti e persone a piedi.*

Questa nuova frontiera della mobilità l'Europa l'ha chiamata Shared Space che ha deciso di stanziare fondi per nuovi progetti sperimentali sulla scia dei successi conseguiti in Olanda e Germania.

Smart Border: *la co_pianificazione allargata, fino ad individuare una "smart land" può essere una modalità per ragionare sulle responsabilità nella generazione di traffico agevolando così l'esposizione e l'emergere di quel territorio di margine, di frangia, quel territorio diffuso e dimenticato dalle politiche trasportistiche "peer to peer" poste a principi infomartori dell'alta velocità. L'approccio è quello della valorizzazione delle reti di trasporto extraurbano esistenti, armonizzando i tempi dei collegamenti multi vettoriali con applicazioni ICT, prefigurando con politiche comuni e condivise, Park & Ride, Carpooling fidelizzato, punti di raccolta aziendali, l'implementazione della rete ciclabile intercomunale e agevolazioni diverse nell'utilizzo del mezzo collettivo; agevolare e promuovere un vero trasporto pubblico extraurbano integrato e diffondere la mobilità dolce, quale opportunità di miglioramento della qualità della vita, valorizzando le risorse naturali e paesaggistiche, mitigando così l'impatto del trasporto individuale su gomma.*

Infomobility : *la strategia che sottende l'approccio all'Infomobility è quella di rendere visibile quello che non è visibile, condividere quello che non è condivisibile senza la tecnologia: un approccio multidisciplinare alle tecnologie multimediali, quali totem, segnalatori, pannelli informativi, app ecc., che non siano specializzati ma flessibili e multi informativi: dalle classiche applicazioni smartphone e/o con specifiche postazioni è possibile cogliere le opportunità sul trasporto, informazioni sugli eventi culturali, prenotare le biciclette, biglietti integrati e scontistica, ferrovia e bus per la regione, quindi conoscere in tempo reale la disponibilità dei parcheggi declinati nelle diverse offerte: sosta breve, prolungata, over '70, categorie protette, fruitori di car pooling fidelizzato ecc..; parcheggi attrezzati con rifornimenti elettrici.*

A fronte di un utilizzo spinto di applicazioni di ICT (information and communication technologies), necessita assicurare aggiornamenti in tempo reale ma anche approntare e mantenere efficienti portali informativi e il disegno di nuovi spazi e attrezzature che vanno in scena nel teatro urbano all'insegna di un nuova urbanità dove la città torna ad essere luogo di relazione, scambio ed aggregazione perdendo gradualmente la

funzione di supporto al traffico: ecco i silos per biciclette, sgargianti parcheggi riservati a chi dimostra di fare carpooling, paline di riferimento per le fermate degli shuttle aziendali, ecc..

La progettazione ed implementazione infomobility è multi specialistica, coinvolgendo il tema della sicurezza con il telecontrollo, l'ottimizzazione delle reti innestandosi sui sistemi della illuminazione pubblica; quindi il tema del telepass e del monitoraggio dove il controllo svolge anche una forma di autovalutazione della virtuosità della città: quanti accedono alla ZTL, ma anche quante bicilette circolano al giorno; la gestione di questi dati con l'elaborazione grafica delle performance raggiunte costituisce una concreta opportunità esemplificativa del monitoraggio VAS ma anche e soprattutto una immediata percezione della qualità della città in cui si vive.

Il progetto Smart Border la frontiera intelligente.

La maturazione, nei sistemi di governance e nel territorio di questi approcci concettuali al tema dei collegamenti ha tempi e prospettive diverse sui due lati del confine: in Svizzera il Gambarogno si muove nel quadro di direttive della NPR e del PALOC 3 (programma di agglomerato del locarnese), dove, tra l'altro, a pag 111del rapporto eplicativo si legge chiaramente tra le finalità " contenere il traffico individuale motorizzato lungo la rete viaria dell'agglomerato, favorendo l'uso di vettori di mobilità sostenibili."; in Italia Luino non potendo fruire di politiche di area vasta o regionali tanto lungimiranti si adopera con iniziative locali, piano per la mobilità sostenibile, biciplan per connettere la città alla rete ciclabile di valle, approntamento di spazi a parcheggio per qualificare spazi e luoghi di aggregazione di alto valore paesaggistico o comunque urbano, il lungolago, le piazze e le vie del mercato storico.

Due approcci che scontano culture, politiche nazionali, prima che regionali e comprensoriali certamente diverse ma che restituiscono comunque un contesto di reciproco interesse e curiosità: sullo sfondo dei due principali fenomeni, il frontalierato e il mercato storico di Luino, Luino traguarda il Gambarogno per cogliere la vicinanza con servizi all'avanguardia nella fruizione del paesaggio e delle risorse naturali; per il Gambarogno Luino è la porta di un sistema territoriale, la Lombardia, di diecimilioni di abitanti, è la strada per l'accesso ai networks internazionali. Più recentemente le comunità del Gambarogno e del Luinese si sono strette intorno al delicatissimo tema del rapporto tra ferrovia internazionale e water front del lago Maggiore: in base ad accordi internazionali, la linea ferroviaria di Luino sarà uno dei canali di scorrimento del traffico commerciale ferroviario da e per ALPTRANSIT e i lavori precisti ed in corso per il miglioramento strutturale della linea sottende richieste locali per garantire la sicurezza, la salvaguardia del territorio attraversato, per assumere misure cautelative, complementari e compensative.

L'impegno per coniugare ferrovia e territorio, la condivisione del patrimonio paesaggistico del lago Maggiore spinge così le due principali realtà, Luino e Gambarogno per ragionare insieme sui temi dei collegamenti e della qualità della vita proprio lavorando sulle differenze poste come risorsa per agevolare scambi ed valorizzare i rispettivi patrimoni epserienziali.

È stata così predisposta una idea progetto a valere sui fondi strutturali del programma INTERREG 2014 – 2020 di intesa tra il Comune di Luino ed il Municipio del Gambarogno volta a perseguire i seguenti obiettivi generali:

Il progetto si propone di armonizzazione e sviluppare collegamenti sostenibili nella regione dell'alto Lago Maggiore anche traguardando il Ceresio, sul confine Italia - Svizzera.

- *È auspicabile che l'outcome di progetto raggiunga quegli obiettivi predeterminati in sede di elaborazione dell'idea progetto quali:*
    - *L'incremento utilizzo mezzo pubblico 20%*
    - *L'abbattimento mezzo individuale 20%*
    - *L'abbattimento CO2 20%*

Obiettivi che per il territorio significa:

- *Allestimento di attrezzature urbane e territoriali utili a riconoscere la presenza del mezzo di trasporto pubblico e a coglierlo quale opportunità: dal golfo di sosta, alle corsie preferenziali ove possibile, al sistema di infomobility utile a riferite tempi di percorrenza orari bigliettazione ecc..*
- *Riorganizzazione degli spazi dedicati alla viabilità motorizzata in termini di riduzione dei calibri per modulare la velocità in favore delle piattaforme pedonali laterali; eliminazione di parcheggi di linea in favore di spazi per blocco parcheggio dedicati; intervento su aree dismesse come quelle ferroviarie per realizzare nuovi blocchi a parcheggio.*
- *Opportunità derivante dal miglioramento della qualità dell'aria e dell'ambiente (abbattimento CO2 20%) per agevolare certificazioni di qualità territoriali.*

Il progetto è volto a sviluppare il dialogo nella pianificazione strategica nella regione dell'alto Lago Maggiore, coinvolgendo se possibile il Lago Ceresio occidentale, per agevolare e promuovere il trasporto pubblico (su ferro e gomma) e diffondere la mobilità dolce, quale opportunità di miglioramento della qualità della vita, valorizzando le risorse naturali e paesaggistiche, mitigando così l'impatto del trasporto individuale motorizzato dei lavoratori transfrontalieri. I partner di progetto sono le comunità direttamente interessate, la Città di Luino e il Comune di Gambarogno, con i relativi comprensori di pertinenza; il progetto opererà sull'integrazione dei sistemi di trasporto, pubblici e privati collettivi, coinvolgendo le diverse Autorità, Enti e territori interessati. L'obiettivo è l'accesso sostenibile dei lavoratori frontalieri garantendo un Park&Ride a Luino, vera stazione di cambio, di "posta", snodo cruciale sui tracciati dell'alto Lago Maggiore e del Ceresio occidentale; sarà fondamentale agire sulla armonizzazione dei tempi e delle modalità dei servizi di trasporto, agevolando forme di trasporto collettivo organizzate e fidelizzate.

Finalmente l'opportunità sarà quella di condividere, agevolando tecnologie appropriate quali l'utilizzo del big data, indagini ed informazioni sul flussi che attraversano quotidianamente il confine, quali prospettive si palesano per migliorare la qualità della vita per chi abita i territori di confine battuti da tali attraversamenti, per agevolare un trasporto collettivo, possibilmente pubblico via railway, lago e autobus o navette.

Quindi la definizione in comune per l'intera regione di confine interessata di un vero piano strategico sulla trasportistica coinvolgendo tutte le realtà territoriali interessate coniugando le vision

Ticinesi (muoviamoci insieme) già maturate in diversi processi decisionali con le dinamiche italiane ancorate all'uso dell' automobile come mezzo individuale preferito.

L'analisi SWOT sviluppata insieme per elaborare un progetto condiviso.



Luino si colloca sulla sponda del Lago Maggiore in posizione strategica in quanto prossimo al confine con la Svizzera e posto alla confluenza tra i fiumi Tresa e Margorabbia, dunque allo sbocco della Valtravaglia che, a sua volta, si innesta nella Valcuvia.
Questa posizione privilegiata ha fatto di Luino una polarità di riferimento per il settore settentrionale della Provincia di Varese, nella quale trovano spazio alcuni servizi di carattere sovralocale (il porto, la stazione ferroviaria, l'ospedale, la sede della Comunità Montana, le caserme della Guardia di Finanza, dei Carabinieri e dei Vigili del Fuoco, la sede dell'ASL, l'Agenzia delle Entrate, istituti di istruzione superiore).
Interessato da importanti dinamiche turistiche, produttive e commerciali, il territorio comunale conserva ampie porzioni dall'elevato valore paesaggistico – ambientale soprattutto nella porzione nord – orientale stigmatizzate anche dal loro inserimento nei progetti di rete ecologica.

Il territorio di Gambarogno si estende dal Piano di Magadino a tutta la sponda sinistra del Lago Maggiore fino al confine (litoranea). La vasta parte montana del Comune si spinge fino a Indemini nell'alta Val Veddasca. Le tre aree sono caratterizzate da diverse realtà socioeconomiche: il Piano di Magadino, di carattere residenziale, ma dove sono concentrate i commerci, l'artigianato, le industrie e le attività agricole, la parte montana interessata da attività legate all'economia forestale e alpestre e al turismo escursionistico e la parte litoranea e collinare prettamente turistico-residenziale. La grande valenza paesaggistica e naturalistica delle aree montane e della sponda sul lago, ne determina l'attrattività sia residenziale sia turistica.

Il sistema territoriale di riferimento è compreso nella rete ecologica di rete natura 2000 e nei territori di Veddasca e della Valcuvia sono presenti due SIC, siti di importanza comunitaria.
Adiacente all'area del Luinese si dispiega il Parco regionale del Campo dei Fiori mentre il territorio di Gambarogno ospita le Bolle di Magadino, importantissimo ecosistema designato "Zona umida d'importanza internazionale" secondo la Convenzione di Ramsar, e il Parco botanico del Gambarogno che rappresenta una forte valenza paesaggistica e attrattiva turistica. Di nuova istituzione pure il Parco del Piano che si estende dalla foce del fiume Ticino fino a Bellinzona. Il Comune di Gambarogno ha una grande zona interessata nelle frazioni di Quartino e Contone.

Il lago Maggiore è il vero elemento di coniugazione territoriale che connota l'ambito di progetto con la medesima unità di paesaggio: contesto prealpino affacciato sul lago Maggiore punteggiato da insediamenti diffusi a mezza costa e direttamente sul water front come Luino, Colmegna,

Maccagno con Pino e Vedasca e in Svizzera gli abitati di Caviano, S. Abbondio, Gerra, San Nazzaro, Piazzogna, Vira e Magadino.

Il filo conduttore, l'occasione che muove e stimola questo progetto è il pesante traffico veicolare privato (pendolare frontaliere per lavoro e studio, stagionale turistico e giornaliero il mercoledì di mercato a Luino) e di trasporto di inerti verso la Svizzera con ripetute corse giornaliere, che congestiona la litoranea del lago Maggiore, dequalificando il vivere di questo incantevole e spaccato paesaggistico; quindi il "fare squadra" per difendere il territorio dal canale ferroviario (merci) di adduzione ad Alptransit.

DEBOLEZZE:

- *congestione della litoranea*
- *canale ferroviario merci Alptransit*
- *inquinamento*
- *traffico pesante trasporto degli inerti dall' Italia alla Svizzera*

PUNTI DI FORZA:

- *l'energia che sprigiona il paesaggio prealpino dell'alto lago Maggiore;*
- *il patrimonio culturale e l'identità territoriale, ben sintetizzato dal Poeta Vittorio Sereni ("sulla strada di Zenna") e dimostrato dall'attrattività turistica e culturale per entrambi i lati del contesto geografico di riferimento;*
- *la storica e forte vocazione turistica di entrambi i lati del contesto geografico di riferimento*

OPPORTUNITA':

- *un territorio che esprime una governance matura e consapevole delle potenzialità che si possono esprimere in termini di sviluppo rimodulando il quadro valoriale che sottende la gestione infrastrutturale trasportistica: in ambedue i contesti si va completando una importante rete ciclopedonale che non può più essere affiancata, ma deve essere necessariamente integrata con il sistema della mobilità; diverse aziende start up si vanno proponendo per organizzare car pooling strutturato aziendale complementare al trasporto pubblico; la navigazione laghi da decenni è commissariata a livello governativo in Italia e proprio in questi mesi si sta lavorando a livello internazionale per coniugare un sistema di navigazione coordinato; il piano di sviluppo ferroviario della Svizzera è straordinariamente più sviluppato di quanto approntato nella regione italiana tanto da diventare prossimamente il riferimento per l'alto lago Maggiore per la connessione ai networks trasportistici di area vasta ed europei (Luino- Como – Varese passando per il nuovo Sottoceneri)*
- *la riorganizzazione infrastrutturale in atto per la rete ferroviaria e gli importanti investimenti pubblici per pedonalizzare il water front connota le due zone di progetto: il rinnovo della linea ferroviaria va realizzando sottopassi, messa in sicurezza, rinnovo dei fabbricati ferroviari, dismissione di aree. La riqualificazione dei water front ha cambiato negli ultimi anni il rapporto con il lago, le comunità insediate si vanno "riconciliando" con il lago riscoprendo attrattività e potenzialità.*

MINACCE:

- *L'ambito di progetto se non elabora un quadro strategico propositivo, il piano smart border, potrebbe risultare un territorio (senza la forza di una città capoluogo di grande peso contrattuale) che subirà il canale ferroviario merci, l'accordo sulla navigazione laghi e la gestione del TPL di area vasta qualificandosi come territorio di margine, periferico e destinato a sopperire con la motorizzazione individuale e privata;*
- *La congestione del traffico della litoranea e l'ineluttabile disinteresse per un trasporto pubblico non promosso e sostenuto rischia di trascinare il territorio nel degrado ambientale, di renderlo de_presidiato per una ferrovia che rappresenta solo il disagio del traffico merci, quindi la perdita di appeal.*

Il progetto.

Il progetto sorge su buone e solide basi, sia in Italia che in Svizzera:

- ***Luino** ha in corso lo studio per la mobilità sostenibile, è attraversata dalla rete ciclopedonale di valle, ha adottato importanti misure per riorganizzare parcheggi, aree mercatali, viabilità per favorire la riqualificazione del water front;*

  una intesa - documento siglato nel 2015 con RFI, rete ferroviaria italiana, garantisce la collaborazione sinergica per coniugare la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse con lo sviluppo urbanistico della città; un accordo del 206 consegna parte del fabbricato principale della stazione al Comune per far rifiorire il luogo quale centralità urbana ("stazioni ferroviarie più funzionali alle esigenze dei clienti e più integrate con il tessuto urbano possono contribuire allo sviluppo delle smart cities: le città del futuro, connesse, sostenibili e digitalizzate. questo nuovo concetto di stazione" riporta in una nota il Gruppo FS alla sesta edizione di "NextStations 2017-Smart station in smart cities);

- ***Gambarogno**, in collaborazione con i Comuni di Cadenazzo e S. Antonino ha in corso lo "Studio sulla mobilità aziendale comprensoriale e realizzazione della centrale di mobilità"; entro la fine del 2019, è prevista la ciclopista tra Quartino e l'entrata di Magadino (PALOC 2). Tra Magadino e il futuro centro intermodale (Lago/ferro/gomma) è previsto a San Nazzaro nel 2020, il PALOC 3 prevede, con specifiche misure, la realizzazione entro il 2026 di diverse nuove tratte legate alla mobilità lenta. Entro il 2022 è previsto il nuovo collegamento Magadino-Gordola con una nuova passerella sul fiume Ticino, il completamento e la messa in sicurezza della rete ciclopedonale del segmento traversa della Peppa Magadino e altre misure. Negli ultimi anni Gambarogno ha realizzato diversi studi che concernono la mobilità in generale: "Studio sulla mobilità pubblica nel Gambarogno", SUPSI 2013, "Studio di fattibilità per un servizio di trasporto pubblico di collegamento tra collina e litorale", SUPSI 2014, Studi settoriali di pianificazione legati alla mobilità lenta (ciclo/pedonale), alla riorganizzazione dei parcheggi, alla mobilità scolastica.*

L'organizzazione progettuale.

Le azioni non sono strettamente consequenziali, si agevolano forme di valutazione in progress tipicamente correlate al carattere della proposta progettuale che risulta a formazione complessa e che richiede continue verifiche e conferme in termini di feed back.

AZIONE 1 - IL PAS (programma di azione strategico)

- *analisi ricognitoria definendo una griglia di riferimento utile a misurare lo stato di attuazione del progetto, i risultati e il monitoraggio ex post dei risultati attesi fino ad accertare l'outcome, i cambiamenti strutturali che interverranno.*
- *Istituzione e gestione di tavoli di confronto per coniugare le politiche trasportistiche regionali e cantonali verso gli obiettivi di progetto.*
- *elaborazione di un "documento direttore" che definisca, a titolo esemplificativo ma appunto a valle del processo di progetto partecipato e coniugato con i tavoli di confronto: la possibile armonizzazione degli orari dei collegamenti tra I e CH; la promozione dell'integrazione tariffaria*

e fast tiket; la forfetizzazione per tiket familiari per la fruizione turistica, l'accessibilità agevolata delle biciclette, all inclusive, e altro; le modalità organizzative delle infrastrutture da realizzare in termini di park & ride a Luino e di coniugazione in GAmbarogno con il progetto in corso per la mobilità sostenibile; l'istituzione del car sharing a Luino, la coniugazione tra i sistemi di bike sharing per assicurare interoperabilità sul territorio.

AZIONE 2 - ATTIVITA' INFRASTRUTTURALI

Le AI sono la declinazione del documento direttore, prodotto del programma di azione strategico e pertanto in questa fase si può ipotizzare la realizzazione delle fattibilità prefigurate nell'idea progetto e poste quale piattaforma per la partecipazione ad una progettualità coniugata (con gli attori protagonisti del TPL e partecipata con gli stakeholders:

- *Park & ride LUINO: sistema integrato per agevolare lo scambio intermodale auto treno/bus (circa 150 posti riorganizzando strutture esistenti) e parcheggio dedicato al car pooling organizzato per i lavoratori transfrontalieri e per l' accessibilità turistica internazionale, 300 posti auto e 25 autobus.*
- *Integrazione con la piattaforma dedicata alla mobilità di secondo livello in corso di attuazione nel Gambarogno per connettere il sistema del P&R LUINO con l'adduzione ai punti di interscambio, peer to peer e di connettività aziendale.*

AZIONE 3 - SMART LAND

L'applicazione delle ICT, infomation comunication technology al territorio di progetto caratterizzato da insediamenti diffusi e dalla presenza del lago, di una linea ferroviaria internazionale e da importanti flussi pendolari transfrontalieri ma anche stagionali e giornalieri legati al turismo o al mercato storico di Luino non può che fare riferimento alle esperienze maturate nelle pratiche di smart city: si tratta di tradurre concretamente le indicazioni strategiche del documento direttore mediante pannelli informativi dinamici, totem , app et ogni utile struttura materiale ed immateriale volta a dare attuazione ai piani per la mobilità locale integrati e dialoganti tra i due Paesi; un sistema di predisposizioni infrastrutturali che avranno immediate operatività locali, il telecontrollo e l'integrazione di videosorveglianza urbana utile alla gestione coniugata tra sicurezza urbana e accessibilità viabilistica.

DUE AZIONI COMPLEMENTARI: Preparazione del progetto, coordinamento e gestione

Sono attività prodromiche, integrate e di accompagnamento all'intero percorso progettuale nonchè alla verifica post attuazione per la gestione del monitoraggio dei risultati.

INDICATORI AMBIENTALI PER MONITORARE L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO

Con riferimento al RA del Programma INTERREG tabella 31 mobilità, gli obiettivi di progetto sono da misurasi nei 5 anni post progetto.

Il dimensionamento di progetto è pensato per circa 50.000 destinatari/beneficiari (popolazione coinvolta di area vasta)

***Indicatore**: incremento (BIGLIETTI) 20% utilizzo trasporto pubblico locale*

Le aree interessante puntualmente sono di circa mq 5000 per parcheggi e di oltre 40mila HA la regione coinvolta nel progetto smart land, armonizzazione dei TPL.

***indicatore**: coinvolgimento, oltre i due comuni capofila, di almeno 3 comuni, Provincia, Cantone,Regione.*

La rete ciclopedonale interessata supera già ora i 90 km; nel corso dell'attuazione del progetto sarà probabilmente aumentata per i progetti in corso di sviluppo sia in Italia Luino che nel Gambarogno;

***indicatore**: mediante installazione di portali contapersone, 2 Italia e 2 Svizzera, rilevazione dell'incremento del 20% dell'utilizzo medio annuo.*

La sezione di progetto "smart land" prevede l'infomobility basata su applicazioni di GPS con reports a tabella nel territorio servito dello stato dei collegamenti

***Indicatore**: incremento di almeno il 20% delle attrezzature a gps esistenti*

Qualità dell'aria; è prevista la promozione dell'installazione, mediante il coinvolgimento dei competenti organi ed enti, di punti di controllo (oggi inesistenti) per valutare gli effetti della prevista diminuzione del traffico veicolare auspicabilmente del 20% in meno della produzione di CO_2.

Altri indicatori indiretti sono inerenti la qualità della vita in termini di - 30% incidentalità stradale, - 10% malattie cardiovascolari.

TEMPI DI ATTUAZIONE

Il programma è previsto per uno sviluppo complessivo di 36 mesi e quindi entro il 2021.

QUADRO ECONOMICO

SCHEMA PROGETTO PER			%	ITALIA	%	CH	
PROGRAMMA AZIONI STRATEGICO	ANALISI E RICOGNIZIONI	100.000,00	95%	95.000,00	5%	5.000,00	Dati sui flussi transfrontalieri (Uff. Fed. Di statistica / Uff. Del lavoro) info sui dati di presenza frontalieri nella ditte
	DOCUMENTO DIRETTORE	100.000,00	95%	95.000,00	5%	5.000,00	Documento di base: linee direttrici
	TAVOLI DI CONFRONTO ISTITUZIONALE	100.000,00	95%	95.000,00	5%	5.000,00	Cantone / CH / Reg. Lomb. / Ministero IT / DATEC CH
AZIONI INFRASTRUTTURALI	P & R	800.000,00	100%	800.000,00	0%	-	
	CONIUGAZIONE CON IL PROGETTO MOBILITÀ AZIENDALE SOSTENIBILE GAMBAROGNO	20.000,00	0%	-	100%	20.000,00	
SMART LAND	ITA	300.000,00	100%	300.000,00	0%	-	Strumenti di comunicazione: APP (e raccordare con l'APP del progetto Mobilità aziendale), informazione, promozione (biglietti, abbonamenti ecc.). Sia per cliente abituale sia per turista. Totem, sistema di gestione parcheggio, software, ecc.
	CH	25.000,00	0%	-	100%	25.000,00	IDEM SOPRA
GESTIONE PROGETTO E COMUNICAZIONE		200.000,00	90%	180.000,00	10%	20.000,00	
quota messa in disponibilità aree ferroviarie dismesse		180.000,00	100%	180.000,00	0%	-	
SOMMANO		**1.825.000,00**		**1.745.000,00**		**80.000,00**	**1.825.000,00**

L'importo complessivo di progetto finanziato per la parte italiana pari ad € 1.685.000,00.=, è suddiviso in tre annualità: di cui per il 2019 un importo pari a € 1.000.000,00.=, per il 2020 un importo pari a € 380.000,00.= e per il 2021 un importo pari a € 305.000,00.= così come meglio illustrato di seguito:

PROGETTO SMART BORDER	2019	2020	2021
Attività infrastrutture e PAS	€ 1.000.000,00	€ 85.000,00	
Smart Land		€ 235.000,00	€ 65.000,00
Preparazione progetto, coordinamento e gestione		€ 60.000,00	€ 240.000,00
IMPORTO TOTALE	**€ 1.000.000,00**	**€ 380.000,00**	**€ 305.000,00**

Aggiornamento Aprile 2019