



Progetto  
GovernaTI-VA

# Report sulla ricerca di buone pratiche di governance della mobilità

DALLA RILEVAZIONE DELLE POLITICHE,  
DEI PIANI E DELLE MISURE AD UNA NUOVA  
VISIONE PER LA GOVERNANCE  
DELLA MOBILITÀ



Progetto  
GovernaTI-VA

# Report sulla ricerca di buone pratiche di governance della mobilità

DALLA RILEVAZIONE DELLE POLITICHE,  
DEI PIANI E DELLE MISURE AD UNA NUOVA  
VISIONE PER LA GOVERNANCE  
DELLA MOBILITÀ

---

*Autori*

Stefano Manelli (Citec Italia Srl)

Giorgia Bortolaso (Citec Italia Srl)

Riccardo Cannata (Citec Italia Srl)

Patrizia Messina (Università degli Studi di Padova)

Luciano Gallo (Università degli Studi di Padova)

*Progetto grafico*

ideogramma.com

**AnciLab Editore**

Via Rovello, 2 Milano

www.ancilab.it



Quest'opera è stata rilasciata con licenza Creative Commons  
Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 3.0 Italia  
(CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Per leggere una copia della licenza visita il sito web

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/it/deed.it>

# Indice

<b>1. Premessa</b>	7
<b>2. Contesto e obiettivi</b>	9
2.1. Il Progetto GovernaTI-VA	10
2.2. I contenuti dell'e-book	14
2.3. Metodologia di Progetto	15
<b>3. La governance della mobilità</b>	19
3.1. Dinamiche attuali e tendenze prevedibili per il prossimo decennio	20
3.2. Le competenze alle diverse scale territoriali	25
3.3. Punti di forza e punti di debolezza	27
<b>4. Progetti, Piani ed esperienze dal territorio</b>	29
4.1. Progetti Interreg sul tema mobilità nel medesimo territorio di studio	30
4.2. Piani di mobilità di interesse per il territorio di studio	38
4.3. Alcune iniziative ritenute significative	39
<b>5. Raccolta delle buone pratiche</b>	43
5.1. Le schede di indagine	45
5.2. Un laboratorio per la governance della mobilità	53
5.3. Un quadro di sintesi	56
<b>6. Come dare continuità alle azioni di GovernaTI-VA</b>	61
6.1. Un punto di svolta per lo sviluppo dei territori	62
6.2. La strategia proposta: la costruzione dell'Alleanze per lo sviluppo	64
<b>7. Il processo VARESE → TICINO 2030</b>	71
7.1. La costruzione dell'alleanza per lo sviluppo	73
7.2. I vantaggi per i Comuni e per il territorio	74
7.3. Il Compito dell'Alleanza	75
<b>8. VARESE 2030 - Capoluogo di provincia e Autorità urbana</b>	77
8.1. Azione organizzativa	79
8.2. Il PIAO - Piano Integrato di Attività e Organizzazione	79
8.3. Azione di sistema: formare le nuove competenze del management di rete per lo sviluppo	80
<b>9. Conclusioni</b>	81

---



*Varese, per la sua posizione geografica e per la sua collocazione nel contesto territoriale di confine con il Canton Ticino, rappresenta senza dubbio uno "snodo" di connessione tra l'ambito italo-svizzero dei laghi prealpini e la fascia di pianura estesa fino all'area metropolitana milanese; in questo sistema territoriale "di transizione", la Città - capoluogo di provincia e centro di riferimento di un territorio separato da confini politici ma unico da un punto di vista geografico, linguistico e culturale - rappresenta da sempre un importante polo attrattore per i comuni che gravitano al suo intorno e per quelli sulla frontiera con la Svizzera.*

*Il progetto Interreg GovernaTI-VA è nato dentro questa cornice ampia e trasversale di sviluppo locale e, ponendosi come obiettivo il "rafforzamento della capacità di governance", persegue un'azione di ricucitura di una rete di connessioni all'interno della quale il comune di Varese, capofila italiano di Progetto, è visto proprio come centro territoriale strategico di un contesto unico.*

*Nell'ambito delle attività previste dal Progetto, grande rilievo è dato al tema della mobilità sostenibile, in forte coerenza con gli indirizzi generali che questa Amministrazione si è data: promuovere l'integrazione con i comuni vicini in una prospettiva di area vasta, potenziare l'integrazione all'interno della rete delle città lombarde ed europee, promuovere la competitività della Città facendo leva sulla qualità del suo sistema di mobilità dolce, valorizzare il sistema policentrico, perseguire uno sviluppo sostenibile della Città e del suo territorio attraverso la tutela dell'ambiente e il miglioramento della qualità di vita, subordinare lo sviluppo di nuovi insediamenti alla connessione con la rete della mobilità sostenibile.*

*Con questa pubblicazione vogliamo presentare i risultati del lavoro di raccolta di buone pratiche, esperienze, potenzialità e bisogni riguardanti la mobilità (transfrontaliera ma non solo), svolto nell'ambito del progetto GovernaTI-VA e rivolto ai comuni di un'ampio ambito territoriale che guarda la città di Varese come polo naturale di riferimento.*

*Il lavoro è stato condotto con la finalità di unire le esperienze, mettendo in evidenza i punti di forza e riflettendo insieme sulle debolezze, per fare sistema nell'affrontare il tema della mobilità con un approccio sostenibile, laddove per sostenibilità non vogliamo intendere solo la riduzione dell'inquinamento, della congestione stradale, del consumo di suolo e territorio, ma soprattutto la realizzazione di un sistema di relazioni, affinché gli spostamenti delle persone attraverso il confine diventino connessioni tra i territori e occasione di dialogo e di cooperazione.*

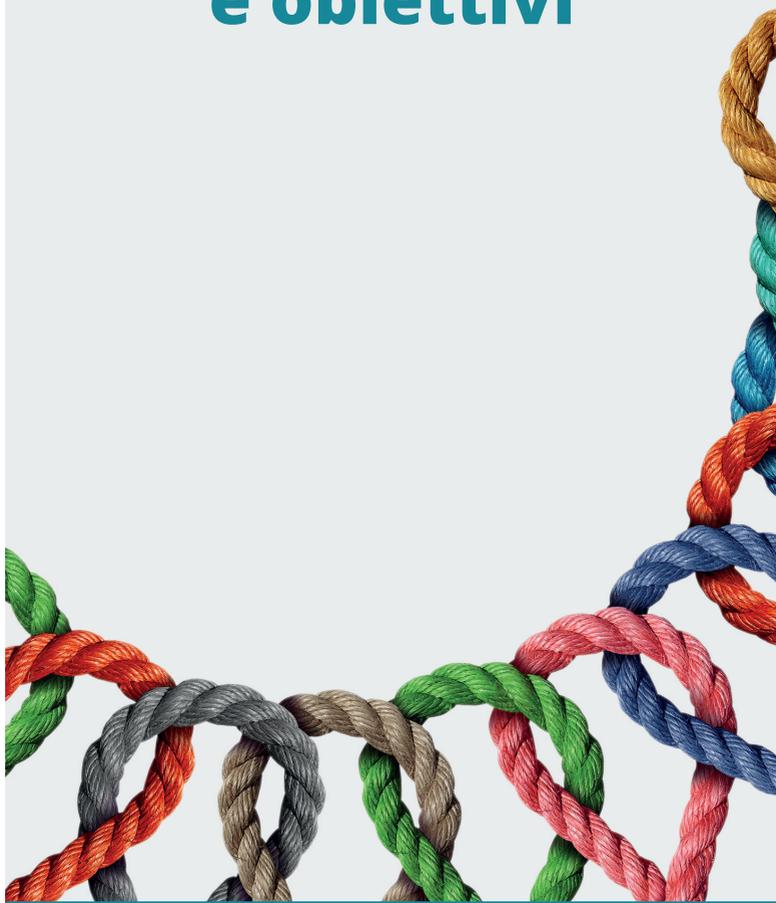
Davide Galimberti  
Sindaco di Varese





# 2

## Contesto e obiettivi



## 2.1 Il Progetto GovernaTI-VA

Il Programma di cooperazione Interreg V-A Italia-Svizzera 2014-2020 contribuisce agli obiettivi della Strategia Europa 2020 e della Nuova Politica regionale svizzera (NPR), affrontando i bisogni Comuni ai due versanti della frontiera e proponendosi di generare un significativo cambiamento nell'area di cooperazione, tanto in termini di crescita della competitività quanto di rafforzamento della coesione economica e sociale.

Il Programma mette a fattor comune le risorse di cui dispongono le aree di frontiera in una **logica di rete** che consenta di:

- Valorizzare sinergie e complementarità derivanti dalle peculiarità dei due versanti
- Fare massa critica per facilitare l'introduzione di innovazioni e dare più visibilità al territorio
- Generare economie di scala nella gestione dei servizi e nella promozione delle risorse del territorio, anche a partire da una migliore qualità e attendibilità dei dati
- Rafforzare e consolidare i sistemi di competenze e le capacità degli attori locali di affrontare le sfide Comuni.

La strategia di programma si declina in 5 Assi, come sintetizzato nella seguente Tabella 1.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Fonte : Programma di cooperazione Interreg V- A "Italia-Svizzera 2014-2020", Documento di Sintesi.

**Tabella 1** | La struttura del programma

<b>Asse prioritario</b>	<b>Obiettivo tematico*</b>	<b>Priorità di investimento**</b>	<b>Obiettivi specifici</b>	<b>Indicatori di risultato</b>
1. Competitività delle imprese	3) Promuovere la competitività delle piccole e medie imprese (PMI)	3b) Sviluppare e realizzare nuovi modelli di attività per le PMI, in particolare per l'internazionalizzazione	1.1 Maggiore collaborazione tra imprese nell'area transfrontaliera	Livello di collaborazione tra imprese nell'area transfrontaliera
2. Valorizzazione del patrimonio naturale e culturale	6) Preservare e tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse	6c) Conservare proteggere, promuovere e sviluppare il patrimonio naturale e culturale	2.1 Aumento delle strategie comuni per la gestione sostenibile della risorsa idrica	Numero di risorse idriche comuni gestite in maniera integrata
			2.2 Maggiore attrattività dei territori caratterizzati da risorse ambientali e culturali con specificità comuni	Numero di arrivi turistici annuali nelle aree caratterizzate da specificità ambientali e culturali comuni
3. Mobilità integrata e sostenibile	7) Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete	7c) Sviluppare e incrementare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (inclusi a basso rumore) e a bassa emissione di carbonio inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	3.1 Miglioramento della mobilità nelle zone transfrontaliere	Livello di qualità della mobilità nelle zone transfrontaliere
4. Servizi per l'integrazione delle comunità	9) Promuovere l'inclusione sociale e lottare contro la povertà e ogni discriminazione	9a) Investire in infrastrutture sanitarie e sociali che contribuiscano allo sviluppo nazionale, regionale e locale, alla riduzione delle disparità nelle condizioni sanitarie, promuovendo l'inclusione sociale attraverso un migliore accesso ai servizi sociali, culturali e ricreativi e il passaggio dai servizi istituzionali ai servizi territoriali di comunità	4.1 Incremento delle soluzioni condivise per migliorare l'accessibilità dei servizi sociali di interesse generale sui due lati della frontiera, in particolare a vantaggio delle fasce maggiormente vulnerabili o a rischio di discriminazione	Grado di diffusione delle iniziative socio-sanitarie e socio-educative a carattere transfrontaliero nei comuni dell'area
5. Rafforzamento della governance transfrontaliera	11) Rafforzare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche e delle Parti interessate e un'amministrazione pubblica efficiente	CTE - Rafforzare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche e delle parti interessate e un'amministrazione pubblica efficiente mediante la promozione della cooperazione giuridica e amministrativa e la cooperazione tra i cittadini e le istituzioni	5.1 Accresciuta collaborazione, coordinamento e integrazione tra Amministrazioni e portatori di interessi per rafforzare la governance transfrontaliera dell'area	Grado di diffusione nell'area delle iniziative di governance transfrontaliera tra gli Enti locali
6. Assistenza tecnica			6.1 Garantire l'efficienza e l'efficacia del Programma	Non previsti

\* Gli Obiettivi tematici sono già identificati nel Regolamento Generale che disciplina l'uso dei Fondi strutturali e di investimento europei - SIE (Regolamento UE n. 1303/2013).

\*\* Le Priorità di investimento sono già identificate nel Regolamento comunitario che disciplina l'uso del Fondo europeo di sviluppo regionale - FESR (Regolamento UE n. 1301/2013), che costituisce il Fondo con cui l'Unione europea finanzia il Programma.

Un'accresciuta capacità delle Amministrazioni comunali di attuare programmi e azioni di governance territoriale e di cooperazione tra Italia e Svizzera, condividendo buone pratiche e basi di conoscenza e sviluppando programmazioni congiunte. È quanto si propone di ottenere il progetto “GovernaTI-VA”, all’interno dell’Asse 5 Rafforzamento della governance, che interessa un’area geografica fortemente interconnessa per storia, cultura, economia: il Varesotto e il Canton Ticino.



L’incremento della capacità di governance interistituzionale e territoriale dei Comuni è infatti una condizione indispensabile per favorire azioni di cooperazione tra le due parti del confine, a vantaggio dello sviluppo economico e sociale delle Comunità locali.

Il contesto attuale evidenzia tuttavia alcune criticità: una limitata conoscenza reciproca tra gli attori pubblici e privati dei due lati del confine, una preminenza di amministrazioni locali piccole e frammentate, una non piena assimilazione di competenze di governance da parte dei decisori politici e del personale pubblico, una difficoltà nel reperimento e nel trattamento dei dati di mobilità.

Il progetto GovernaTI-VA, attraverso una analisi di contesto accurata, la costruzione di infrastrutture di conoscenza, la condivisione di buone pratiche, l’accompagnamento di processi di governance della mobilità e dell’innovazione, la costituzione di condizioni per rendere sostenibili i risultati attesi, intende ridurre le criticità rilevate consolidando il ruolo di regia degli Enti locali nella programmazione di azioni sovracomunali e transnazionali.

Il Progetto GovernaTI-VA ha come capofila rispettivamente il Comune di Varese per l'Italia e l'Università della Svizzera Italiana (USI) per la Svizzera; completano il gruppo di partenariato di progetto ANCI Lombardia, la Sezione Enti Locali (SEL) del Dipartimento delle Istituzioni del Cantone Ticino e l'Associazione PPP di Lugano.



Il progetto si articola in 6 work package (WP):

WP 1 - COORDINAMENTO E GESTIONE

WP2 - COMUNICAZIONE

WP3 - ANALISI DI CONTESTO

**WP4 - GOVERNANCE DELLA MOBILITÀ**

WP5 - GOVERNANCE DELL'INNOVAZIONE

WP6 - DIFFUSIONE E SOSTENIBILITÀ

Per quanto riguarda la governance della mobilità (WP4), il progetto GovernaTI-VA parte dalla considerazione del fatto che il territorio del Canton Ticino e del Varesotto è interessato da **intensi flussi di mobilità** connessi alle attività lavorative, di studio e di turismo con problematiche infrastrutturali, di trasporto e di governo dei sistemi di gestione dei flussi transfrontalieri e che a questi flussi è associato un alto livello di inquinamento il che comporta che le politiche di mobilità devono porre in primo piano l'aspetto della sostenibilità ambientale.

Il WP4 ha quindi affrontato la **complessa sfida della governance applicata al tema della mobilità** sviluppando le attività previste dal progetto con **un approccio sperimentale ma pragmatico**.

## 2.2 I contenuti dell'e-book

Questo e-book sintetizza alcune fasi di studio condotte nell'ambito della Task 4.3 di Progetto descrivendo l'iter di pianificazione e sviluppo delle varie attività svolte e i risultati ottenuti.

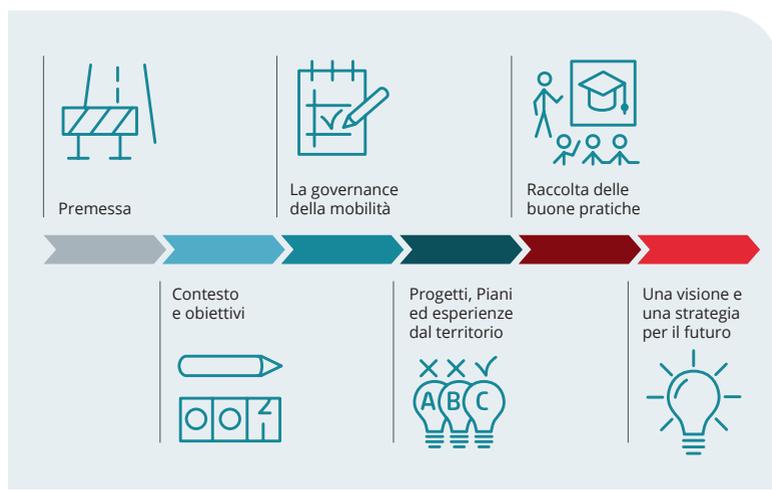
Obiettivo primario è quello di fornire **una restituzione tecnica ma di semplice lettura**, in un'ottica di condivisione delle informazioni, incremento della conoscenza reciproca tra gli Enti (nazionali e transfrontalieri) e favorendo la diffusione di elementi che concretamente possano consentire una miglior collaborazione interistituzionale.

La trattazione inizia nel seguente Capitolo 3 con una disamina dei macro-fenomeni di mobilità transfrontaliera e delle competenze in tema di pianificazione e gestione delle reti e dei servizi alle diverse scale territoriali sui due versanti della frontiera. Anticipando in parte quanto più diffusamente rilevato nel confronto con gli Enti, sarà sintetizzata una diagnosi dello stato di fatto, declinando punti di forza e punti di debolezza.

Il seguente Capitolo 4 presenterà i risultati già concretamente ottenuti all'interno dei Progetti Interreg sviluppati in tema di mobilità sul medesimo ambito territoriale di studio di GovernaTI-VA, il contesto pianificatorio dei territori italiano e svizzero (quali Piani e strumenti normativi definiscono obiettivi e azioni in tema mobilità) e due esempi di iniziative ritenute significative rispetto all'approccio integrato della mobilità sostenibile.

Nel Capitolo 5 è presentata la restituzione della principale attività di studio della Task: la raccolta e la classificazione di buone pratiche di governance presso le Amministrazioni comunali dei due versanti. L'analisi dei dati raccolti tramite apposite schede di indagine, unita alla conduzione di interviste bilaterali, workshop e incontri sul tema della governance della mobilità hanno fornito un pool di elementi da cui emergono da un lato criticità nella capacità di governo, ma dall'altro grande attenzione al tema della sostenibilità e ampie opportunità di miglioramento dello status quo.

In ultimo, il Capitolo 6 avvia un ragionamento rispetto alle prospettive di governance della mobilità tra Varesotto e Canton Ticino; dopo la definizione della "vision", viene indicata una road map metodologica, con riferimenti a processi e strumenti per la collaborazione tra Enti.

**Figura 1** | I contenuti dell'e-book

## 2.3 Metodologia di Progetto

### TEMA COMPLESSO, APPROCCIO PRAGMATICO.

Questo motto può sintetizzare il percorso di progetto e sviluppo delle varie attività di studio sintetizzate in questo e-book.

Il Progetto GovernaTI-VA si è posto, complessivamente, obiettivi ambiziosi verso il miglioramento della capacità di governo dei fenomeni di mobilità in ambito transfrontaliero.

L'articolazione dei work package e delle varie Task di studio, fin dall'inizio, ha seguito alcuni principi di metodo ritenuti fondamentali:

- **Visione multidisciplinare del tema:** la mobilità come uno dei tasselli che, unitamente ad altri asset, compongono il contesto entro il quale quotidianamente ci troviamo a vivere, lavorare, studiare, ecc.. Il governo del territorio richiede da un lato competenze specialistiche per ciascun tema (mobilità, urbanistica, sanità, energia, scuola,

transizione digitale, ecc.), dall'altro capacità di sintesi tra le varie istanze.

- **Collaborazione, dialogo e confronto tra partner di progetto italiani e svizzeri:** concretizzando uno dei valori fondativi di Interreg, il Progetto ha fin da subito previsto attività di coinvolgimento e confronto tra i partner di progetto dei due versanti del confine. Soprattutto nella fase di analisi delle buone pratiche di governance degli Enti locali, il confronto diretto con referenti tecnici del Canton Ticino ha fornito un prezioso contributo, completando la visione bilaterale del tema della gestione della mobilità transfrontaliera.
- **Coinvolgimento diretto degli Enti alle diverse scale territoriali:** in ambito italiano, diverse attività di studio hanno previsto l'interlocuzione e il confronto con referenti regionali, provinciali, comunali. Dal tema dei dati, al contesto pianificatorio, dalle iniziative già in corso alle prospettive future, la visione multi-scala ha consentito una ricostruzione completa delle dinamiche di governance, consentendo di ascoltare e recepire i diversi punti di vista, gli aspetti positivi e quelli che ancora sono ritenuti critici, da migliorare.
- **Attivazione di iniziative volte a favorire scambi di opinioni, diffusione di buone pratiche, informazioni e dati:** il confronto come metodo di lavoro, si potrebbe sintetizzare. Tramite l'organizzazione di occasioni di dialogo e scambio, in forma bilaterale o collegiale, il Progetto GovernaTI-VA ha cercato di portare avanti una delle strategie ritenute fondamentali, alla base della collaborazione tra gli Enti. Fare rete e sviluppare una logica sovra-comunale, ormai necessaria per governare efficacemente i cambiamenti radicali in atto.
- **Confronto con i referenti degli altri Progetti Interreg:** con analogo spirito di collaborazione, il gruppo di lavoro si è rivolto ai referenti degli altri Progetti Interreg riguardanti il tema della mobilità nel medesimo territorio di studio: Smart Border, Smisto, Un Due Tresa, Ticcloviva. I momenti di confronto hanno costituito importantissimi momenti di condivisione delle attività, del metodo di lavoro, dei dati, delle strategie Comuni che i diversi Progetti perseguono.
- **Una visione e una strategia per il futuro:** attivare una strategia di sviluppo urbano sostenibile, con la finalità del miglioramento economico, ambientale, climatico, sociale, demografico e istituzionale duraturo dei territori coinvolti, in linea con gli obiettivi della stra-

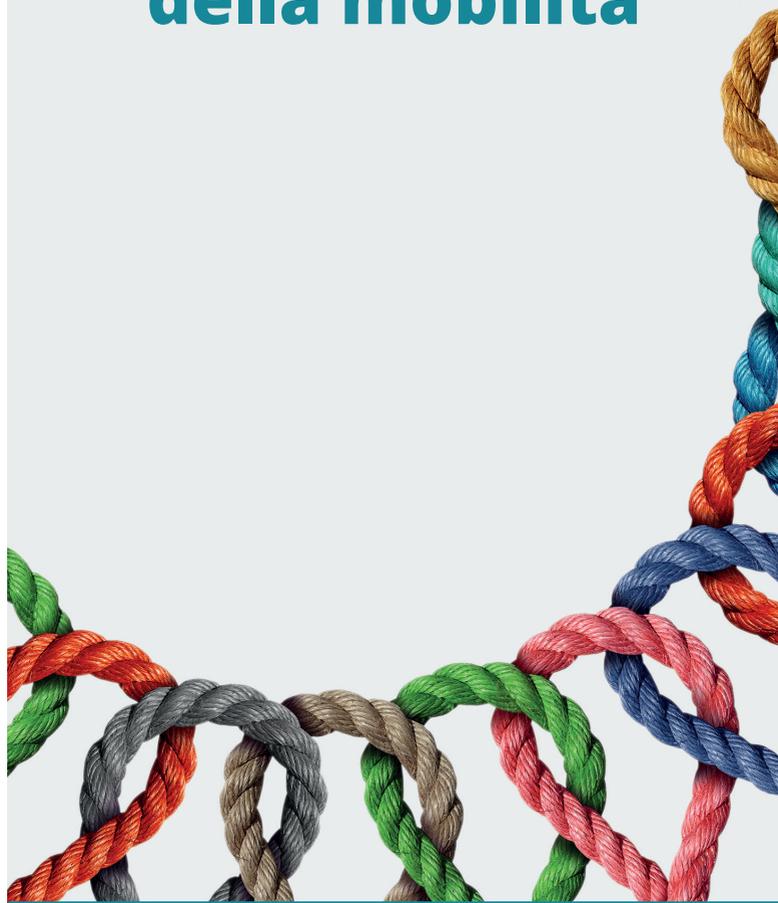
tegia del PNRR. Il Progetto GovernaTI-VA “lascia in eredità” una visione e una prospettiva di percorso per la strutturazione di una collaborazione fattiva ed efficace fra gli Enti del territorio.

Seguendo questi principi, il gruppo di lavoro ha affrontato le attività di progetto ponendosi iterativamente la questione circa i risultati concretamente attesi e individuando la miglior concatenazione di preparazione/svolgimento/sintesi delle singole attività di studio.



# 3

## La governance della mobilità



### **3.1 Dinamiche attuali e tendenze prevedibili per il prossimo decennio**

Le attività di studio che hanno costituito la Task 4.1 del progetto hanno mirato, complessivamente, a tratteggiare in quadro dello stato di fatto del sistema della mobilità transfrontaliero.

L'offerta di reti e servizi e la domanda (con particolare riferimento a quella sistematica) sono gli elementi fondanti dello studio condotto. L'analisi dell'equilibrio e dell'interazione tra questi due asset ha portato alla definizione di una diagnosi critica, con l'identificazione di fattori da considerare nelle successive fasi di sviluppo delle strategie di governance della mobilità.

Lo studio è stato condotto attraverso lo sviluppo di 7 macro-fasi di attività, di seguito sintetizzate:

1. Ricognizione dei dati esistenti, ricerca di dati integrativi, sintesi e trattamento degli stessi;
2. Ricostruzione dell'inquadramento territoriale e delle dinamiche demografiche e socio-economiche attuali e prevedibili nel medio-lungo periodo,
3. Ricostruzione del contesto pianificatorio alle diverse scale territoriali e ricognizione dei Progetti Interreg assimilabili per tematica (la mobilità) e il contesto territoriale (Italia/Svizzera, Varesotto/Ticino);

4. Ricostruzione e sintesi delle reti multimodali di mobilità: infrastrutture stradali, rete ferroviaria, trasporto pubblico su gomma, sistema tariffario, il valichi transfrontalieri, la rete dei collegamenti ciclabili;
5. Ricostruzione e sintesi delle dinamiche di domanda di mobilità: l'Entità dei flussi multimodali e le matrici Origine/Destinazione sono stati studiati a partire da 3 fonti complementari di Big Data:
  - a. Big Data TIM, riferiti alla sola Provincia di Varese (acquistati con il progetto GOVERNATI-VA);
  - b. Matrice della Regione Lombardia, scaricabile dal sito della Regione: <https://www.dati.lombardia.it/Mobilit-e-trasporti/Matrice-OD2016-Passeggeri/tezw-ewgk>, riferita alla stessa Regione e alla Svizzera, suddivisa quest'ultima in un certo numero di macro-zone;
  - c. Floating Car Data Here Technologies riferiti alla Svizzera e alle relazioni Svizzera-Italia.
6. Ricostruzione e sintesi della domanda di mobilità legata al trasporto pubblico rispetto ai collegamenti tra Varesotto e Ticino;
7. Sintesi e diagnosi delle dinamiche di mobilità: attraverso un modello statico di analisi sono stati tratteggiati i principali trend di evoluzione della mobilità transfrontaliera prevedibili nel medio-lungo termine. Il lavoro si è concluso tratteggiando una diagnosi del sistema di mobilità dei territori oggetto di studio: peculiarità, punti di forza e punti di debolezza sono presentati come spunti di riflessione per i partner di progetto e gli Enti di governo dei territori per le successive fasi di visione, strategia e messa a terra di politiche e iniziative di miglioramento della governance applicata al tema della mobilità.

Per una completa trattazione dello studio si rimanda alla Relazione *“Progetto Interreg Governati-VA\_Task 4.1.2 Analisi dei dati di mobilità - Restituzione delle attività di studio”*, che sarà disponibile sulla piattaforma finale del progetto.

La provincia italiana di Varese si trova nel nord-ovest della Regione Lombardia. Territorialmente confina a nord/nord-est con la Svizzera, a ovest con le province di Novara e Verbania (è divisa da quest'ultima dal Lago Maggiore e dal fiume Ticino), a sud con le province di Milano, Monza e Brianza e a est con la Provincia di Como. Ha una popolazione di circa **891'000 residenti** e un territorio di **1'198 km<sup>2</sup>**, per una densità abitativa complessiva di 743 abitanti per km<sup>2</sup>. Ha il suo capoluogo nell'omonimo Comune di Varese, il quale conta circa 79'600 abitanti.

La provincia è composta da 138 Comuni, in uno spazio geografico occupato da sistemi montuosi, collinari e fluviali, con zone di pianura nel settore meridionale.

Il Canton Ticino è l'area geografica situata nel punto più meridionale della Svizzera ed è delimitato in buona parte dal confine con l'Italia (Provincia del Verbano-Cusio-Ossola in Piemonte, di Varese e Como in Lombardia). A nord confina con i cantoni svizzeri Vallese, Uri e dei Grigioni. Come area geografica si estende principalmente nelle montagne e nelle valli del sistema alpino, in particolare nel bacino idrografico del fiume che dà il nome al cantone e il lago di Lugano.

Avendo come capitale il distretto di Bellinzona, il Ticino fa parte della Confederazione Svizzera, la cui costituzione lo definisce territorio di lingua e cultura italiana.

L'area geografica ha una popolazione residente di circa **353'000 abitanti su una superficie territoriale di 2'812 km<sup>2</sup>** con una densità equivalente media di circa 125 abitanti/km<sup>2</sup>. Il cantone è suddiviso in 8 distretti e 111 Comuni.

Le attuali dinamiche di mobilità tra la provincia di Varese e il Canton Ticino, evidenziano numeri cospicui in termini di spostamenti/giorno, i quali maggiormente vengono svolti tramite mezzo privato motorizzato.

La componente sistematica è sicuramente quella più rilevante, in quanto solo nel 2018 in Canton Ticino sono stati registrati circa 63.000 lavoratori transfrontalieri, quasi interamente provenienti dall'Italia.

Per meglio comprendere le dinamiche di mobilità, è stata analizzata nel dettaglio la matrice Origine/Destinazione di Regione Lombardia; la trattazione di questo dataset ha permesso di individuare le destinazioni principali dalla Provincia di Varese e i modi di trasporto attualmente più utilizzati. L'86% di coloro i quali si spostano verso il Canton Ticino decide di utilizzare il mezzo privato, mentre la componente relativa al trasporto pubblico (gomma e ferro) costituisce poco più del 3%.

Il valico alla frontiera che ha registrato il numero maggiore di passaggi in termini di Traffico Giornaliero Medio (TGM) è Stabio Gaggliolo con oltre 17'000 veicoli equivalenti, seguito da Fornasette, Ponte Cremenaga e San Pietro di Stabio<sup>2</sup>.

---

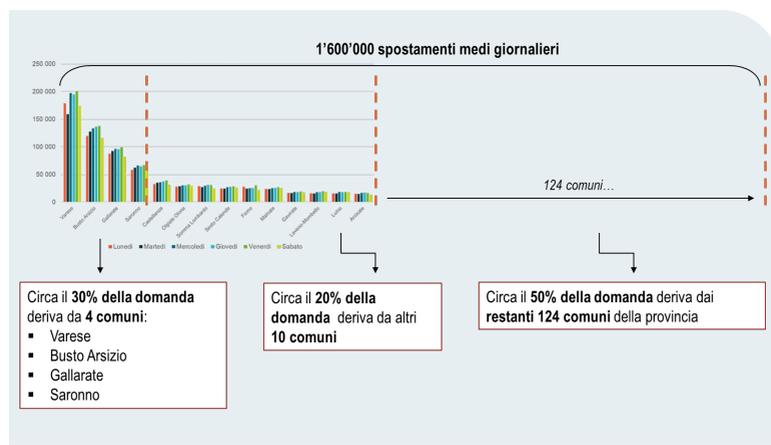
<sup>2</sup> Fonte: Repubblica e Cantone Ticino anno 2019 *Rapporti e studi - Traffico stradale (DT) - Repubblica e Cantone Ticino*

Rilevante evidenziare come il 78% delle auto in ingresso in Svizzera sono occupate da una sola persona, il 19% da due persone e il 3% da tre o più persone. Considerando solo le auto immatricolate in Italia, la percentuale ad occupazione singola aumenta fino all'82%, con un **tasso medio di occupazione pari a 1,26<sup>3</sup>**.

È evidente che l'attuale ripartizione modale sia poco sostenibile, con un netto squilibrio a favore dell'auto privata e con conseguenti difficoltà legate al traffico veicolare, all'inquinamento atmosferico ed acustico. Inoltre, non sono da sottovalutare alcune particolari condizioni per quei Comuni di confine che si trovano ad accogliere sul proprio territorio ogni giorno numerosi veicoli con, tra le altre, le conseguenze brevemente descritte sopra.

Approfondendo l'analisi delle dinamiche di mobilità nel **Varesotto**, è stata riscontrata una **forte dispersione degli spostamenti**; il 30% della domanda è indotta dai principali 4 Comuni della Provincia, ma circa il 50% degli spostamenti è originato da oltre 120 Comuni. Da qui la considerazione circa la **necessità di riuscire a fare rete fra Enti del territorio** (Comuni, stakeholders, operatori di mobilità), affinché si riesca a governare in maniera efficiente ed efficace la mobilità intra comunale.

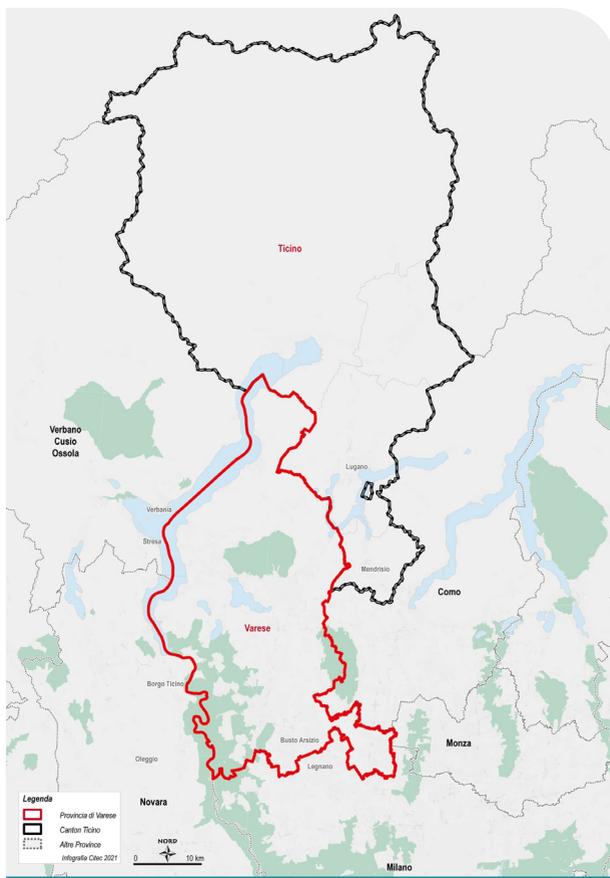
## Figura 2 | Analisi delle dinamiche di mobilità - Spostamenti diffusi sul territorio



<sup>3</sup> Fonte: Repubblica e Cantone Ticino *Rapporti e studi - Traffico stradale (DT) - Repubblica e Cantone Ticino*

Infine, è stata analizzata la matrice O/D della Regione Lombardia 2030, comprensiva delle previsioni di spostamento per il prossimo decennio. Si osserva ancora una netta predominanza dell'auto privata come mezzo preferito per gli spostamenti transfrontalieri, pur con un leggero aumento della componente legata al trasporto pubblico (in particolare il ferro).

È pertanto possibile affermare come se non verranno attuate particolari strategie e misure atte a disincentivare maggiormente l'utilizzo del mezzo privato rispetto ad altri modi di spostamento, esso continuerà ad essere quello preferito per gli spostamenti transfrontalieri.



## 3.2 Le competenze alle diverse scale territoriali

Di primario interesse per GovernATI-VA comprendere come il tema della mobilità venga trattato nei due differenti paesi, Italia e Svizzera; per questo motivo si è proceduto a tracciare sinteticamente l'articolazione Amministrativa e le competenze multilivello dei due paesi, effettuando un confronto conoscitivo e costruttivo.

È fondamentale ripartire dall'ordinamento dei due paesi e dalla loro organizzazione: entrambi riconoscono l'autonomia degli Enti locali, pur con le dovute differenze.

Per la disamina delle dinamiche d'oltralpe, è stata attivata **una preziosa interlocuzione con il Comune di Mendrisio e con la Commissione Regionale dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio**, nelle persone dell'Ing. Giovanni Giovannini e dell'Ing. Sara Barella Rajbhandari.

La Svizzera è uno stato federale composto da tre livelli gerarchici: la Federazione, i Cantoni e i Comuni. Il ruolo centrale viene svolto dai Cantoni, i quali detengono la maggioranza delle competenze e sono dotati di una propria costituzione e leggi che ne regolano l'ordinamento e le funzioni.

L'Italia è articolata in Stato, Regioni, Province, Città Metropolitane e Comuni e l'organizzazione del governo del territorio prevede una gerarchia di competenze e Piani tra i differenti Enti territoriali. In particolare, le Regioni sono l'ente territoriale che deve definire gli indirizzi per la Pianificazione dei trasporti locali e predisporre e aggiornare il Piano Regionale dei Trasporti (PRT)\*, delegando agli Enti locali tutte le funzioni e i compiti che non richiedono l'unitario esercizio regionale. Le strategie e gli indirizzi definiti dal Piano Regionale vengono poi declinate nei PTCP (Piani di coordinamento provinciale)\*\* e PTM (Piani territoriali Metropolitano). A scala locale, i Comuni possono dotarsi di strumenti di pianificazione della mobilità quali i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS), che definiscono le strategie per la mobilità in un orizzonte strategico di 10 anni, che poi vengono declinati all'interno dei PGTU nei Piani del traffico (PUT) e Piani di settore.

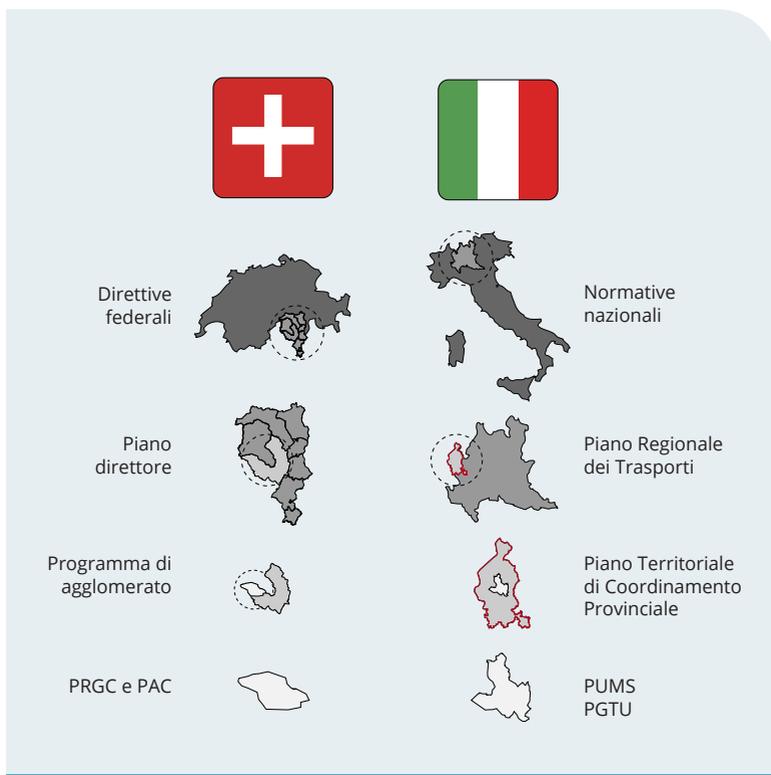
---

\* consultabile al seguente link: <https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/istituzione/direzioni-general/direzione-generale-infrastrutture-transporti-e-mobilita-sostenibile/programma-regionale-mobilita-transporti>

\*\* consultabile al seguente link: <https://cartografia.provincia.va.it/>

Per quanto concerne invece la Svizzera, i livelli di gerarchia dei Piani e delle competenze è simile a quello italiano, con qualche differenza soprattutto nella definizione degli Enti amministrativi. I Cantoni elaborano i Piani Direttori (PD) che contengono gli obiettivi e le misure che contribuiranno poi a modificare e definire lo sviluppo delle aree territoriali; i PD rappresentano lo strumento principale che orienta lo sviluppo territoriale in un orizzonte temporale di 20-25 anni. Per attuare quanto definito dai Piani Direttori, gli agglomerati (unione di più Comuni) elaborano e dettagliano i Programmi di Agglomerazione (PA), da sviluppare ogni 4 anni, mentre i singoli Comuni elaborano i propri PRGC e i Programmi di Azione Comunali (PAC).

**Figura 3** | Scale territoriali e strumenti di pianificazione



In Italia, la gerarchia delle competenze è molto netta e ben definita con i Piani a livello superiore che definiscono le strategie da declinare ai livelli di pianificazione di livello “inferiore”.

Anche in Svizzera è ben definita la gerarchia delle competenze e dei Piani che però, rispetto all'Italia, ha un approccio bottom-up, ovvero le proposte partono dal livello territoriale dell'agglomerato verso il Cantone che le valuta in coerenza con quanto definito dal Piano Direttore.

La Confederazione svizzera fissa i principi di pianificazione ed i contributi da stanziare per i progetti per ogni Cantone (ogni 4 anni) ma la responsabilità rimane dei Cantoni stessi che a loro volta finanziano i progetti proposti a scala locale (due volte ogni anno).

### 3.3 Punti di forza e punti di debolezza

Come esplicitato nel capitolo precedente, in relazione alle scale territoriali di riferimento e alla differente trattazione della mobilità tra Italia e Svizzera, in linea generale è possibile affermare come entrambi i paesi dimostrino **attenzione alla sostenibilità e una sostanziale coerenza nell'approccio al tema**, se pur con alcune differenze.

I **Cantoni**, in quanto Stati, sono organizzati tramite una loro costituzione, godono di maggior indipendenza rispetto alle regioni italiane e pertanto possono indirizzare le strategie e le azioni pur rimanendo coerenti con le raccomandazioni e gli incentivi dettati a scala Federale.

In Italia vige un sistema più “calato dall'alto”, dove gli Enti territoriali promuovono e sviluppano i piani e le strategie declinando gli indirizzi gerarchicamente superiori.

Il sistema svizzero sembra più attento alle realtà locali e alle dinamiche degli Enti territoriali minori, e le proposte e i piani sviluppati vengono valutati tramite punteggi in modo da assicurare sempre l'interesse comune; un attento e sistematico sistema di monitoraggio garantisce il perseguimento dei risultati.

Per quanto riguarda il **lato italiano**, seppur la teoria e le intenzioni sembrano esserci per fare una buona pianificazione, talvolta all'atto pratico **non sempre la governance trova applicazione concreta**.

Spesso il monitoraggio dei risultati dei piani non viene svolto, i piani stessi talvolta non vengono aggiornati o redatti e si possono incontrare difficoltà nell'omogeneizzazione della pianificazione multi scala.

Una **difficoltà comune** riscontrata per entrambi i paesi riguarda la gestione dei **dati di mobilità** (di traffico, sull'utilizzo del trasporto pubblico, etc.), vista la mancanza di un'organizzazione centralizzata che gestisca, standardizzi e renda disponibili i diversi dataset.

# 4

## **Progetti, Piani ed esperienze dal territorio**



## **4.1 Progetti Interreg sul tema mobilità nel medesimo territorio di studio**

Come anticipato, il Varesotto e il Cantone Ticino sono coinvolti congiuntamente sul tema della mobilità sostenibile attraverso una serie di **Progetti Interreg**.

Il gruppo di lavoro che ha sviluppato il WP4 del Progetto GovernaTI-VA si è confrontato con i partner e i referenti tecnici degli altri Progetti Interreg operativi nel medesimo contesto territoriale di riferimento transfrontaliero.

Le occasioni di dialogo sono state preziose sotto diversi punti di vista:

- È stato possibile **scambiare informazioni** su politiche, strategie, iniziative già attuate o previste per il prossimo futuro di governance della mobilità;
- Ci si è **confrontati circa l'approccio metodologico** adottato nei diversi studi, esprimendo dubbi, difficoltà, soluzioni, innovazioni;
- Sono stati presentati i diversi punti di vista per il raggiungimento di una serie di **obiettivi Comuni** a tutti i Progetti;
- Si è cercato di **"unire gli sforzi per massimizzare l'efficacia"** dei Progetti.

Attraverso una serie di **interviste**, sono inoltre stati raccolti e sintetizzati i principali risultati ottenuti durante lo sviluppo dei seguenti Progetti Interreg: **Smart Border, Smisto, Un Due Tresa, Ti Ciclo Via**.

Di seguito si riporta una sintesi delle ricognizioni e delle esperienze raccolte.



## SMART BORDER

Il progetto Smart Border mira a **sviluppare un dialogo nella Pianificazione** strategica nella regione dell'alto Lago Maggiore e lago Ceresio agevolando il trasporto pubblico (ferro e gomma) e promuovendo la mobilità dolce quale opportunità di miglioramento della qualità della vita.

Capifila del progetto la città di Luino, il comune di Gambarogno e i relativi comprensori di pertinenza.

*Intervista a Francesca Contini  
RUP del Progetto Smart Border*

Il progetto ha operato sull'integrazione dei sistemi di trasporto (pubblico e privato) con l'obiettivo di permettere ai lavoratori transfrontalieri di accedere in maniera sostenibile ai territori ed ha previsto diverse Tasks:

WP0 - Preparazione

WP1 – Coordinamento e gestione

WP2 – Comunicazione

WP3 – Piano Strategico della Mobilità Sostenibile (PSMS)

WP4 – Integrazione infrastrutturale

WP5 – Smart Land

I primi due WP si sono concentrati principalmente sulle attività di preparazione e gestione delle attività di Progetto, prevedendo ed assicurando coordinamento tra le componenti tecniche, politiche ed organizzative.

La task WP2 relativa alla comunicazione, ha previsto sia delle campagne di sensibilizzazione che azioni volte alla promozione delle attività da sviluppare sul territorio nel medio termine, sia la creazione di tavoli tecnici con gli Enti sovracomunali, punto di partenza per il confronto ma anche per la condivisione dei dati.

Uno degli obiettivi raggiunti tramite questa task, sottolinea il R.U.P. del progetto, è stata l'implementazione di **una corsa nel servizio di trasporto pubblico ferroviario sulla linea Cadenazzo – Gallarate alle ore 5h18**; una prima sperimentazione, con l'obiettivo di monitorare la domanda a bordo e con la previsione, progressivamente, di posticipare la partenza del treno in un orario di maggiore punta mattutina.

Nell'ambito del WP3 è stato sviluppato un **Piano Strategico della Mobilità Sostenibile (PMSM)** che nasce come documento di pianificazione condiviso con diversi obiettivi, tra cui l'armonizzazione degli orari dei collegamenti tra Italia e Svizzera, la promozione dell'integrazione tariffaria e l'integrazione del nuovo

*segue >*

Park and Ride a Luino. All'interno del WP3 sono stati affrontati i temi riguardanti la mobilità e la possibilità di collegamento intermodale e definite undici schede strategiche specifiche di intervento da attuare nel medio/lungo termine.

Il WP4 ha definito due parcheggi di cintura ferroviaria, nell'intorno della stazione di Luino. Il primo bacino (**parcheggio della V locale**) è stato realizzato tramite l'ampliamento di un parcheggio esistente, prevalentemente utilizzato da frontalieri e turisti; in questa zona si intende incentivare gli interscambi auto-tpl gomma e auto-ferro. Il secondo bacino, **il parcheggio Ex Parigine**, è localizzato in un'area dismessa della stazione e la sua primaria funzione consiste nello scambio gomma/gomma, tramite la promozione e l'incentivo delle pratiche di car sharing, car pooling e non solo (navette aziendali e bus turistici).

La WP5, infine, ha riguardato la gestione delle infrastrutture e dei parcheggi. Sono state installate una serie di attrezzature per la profilazione degli utenti al fine di monitorare nei 5 anni del Progetto la tipologia di utente che utilizza le aree, con l'obiettivo di comprendere le dinamiche ed orientare le scelte future, ad esempio in termini di tariffazione.

Sito web del Progetto: <https://www.smartborder.eu/home>



## SMISTO

Obiettivo del progetto è quello di **aumentare l'utilizzo del trasporto pubblico** migliorando l'accessibilità e l'integrazione dei servizi, ma anche incentivare metodi differenti di mobilità quali il car pooling e la mobilità elettrica, al fine di migliorare gli spostamenti pendolari.

Il progetto prevede la realizzazione di interventi infrastrutturali di miglioramento dell'accessibilità dei servizi tpl gomma e ferro, di promozione di forme alternative all'uso dell'auto privata e alla diffusione della mobilità elettrica tramite l'installazione di colonnine di ricarica.

Per quanto concerne l'integrazione dei servizi, con un finanziamento proveniente da SMISTO di circa 470.000 euro, l'Agenzia per il TPL del bacino di Como, Lecco e Varese avrebbe dovuto gestire direttamente i fondi per potenziare i servizi di trasporto pubblico investendo in infrastrutture per attrezzare le fermate e i percorsi compiuti dagli autobus del tpl (paline, pensiline, banchine, impianto semaforico, eventuali opere di sicurezza, ecc.). A questo scopo sono stati predisposti studi a livello preliminare di alcuni interventi tesi a migliorare la rete di TPL.

Nel corso del 2021 i fondi destinati all'Agenzia sono stati rimodulati in 105.000 euro. La parte restante delle risorse è stata trasferita alla Comunità Montana del Piambello (tramite Regione Lombardia), per la posa delle **nuove paline lungo le linee transfrontaliere**.

La scelta è stata compiuta in ragione del fatto che la Comunità Montana è un soggetto più vicino al territorio e dispone di strutture tecniche adeguate. Con il budget a disposizione, l'Agenzia ha lavorato sulla **programmazione integrata dell'offerta di servizi di trasporto pubblico tra Lombardia e Canton Ticino**, in collaborazione con la Confederazione Svizzera. L'obiettivo è stato quello di **riprogettare l'offerta su gomma coordinandola con il servizio ferroviario "TiLo"**, già attivo da tempo, e con il **Programma di Bacino dell'Agenzia**, in modo da fornire un ulteriore servizio ai pendolari che giornalmente valicano il confine. Altro traguardo raggiunto è stata la **progettazione della nuova "Palina Lombardia"**, sviluppata assieme a Regione parallelamente allo studio di un'informazione all'utenza volta ad essere chiara, completa e accessibile a tutti.

A livello infrastrutturale, grazie a un investimento di circa 450mila euro è stato realizzato **un nuovo parcheggio di interscambio Cantello-Gaggiolo da 74 posti e un apposito sottopassaggio pedonale, lungo la linea ferroviaria Arcisate-Stabio** di collegamento tra Varese, Mendrisio, Chiasso e l'aeroporto

**Figura 4** | La nuova “Palina Lombardia”, frutto del Progetto SMISTO  
Interventi per migliorare l'accessibilità ai pontili presso i laghi  
di Como, Lecco e Maggiore



Fonte foto: <https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/istituzione/direzioni-generalidi/direzione-generale-infrastrutture-transporti-e-mobilita-sostenibile>  
Fonte foto: UUIT Comune di Varese

internazionale di Malpensa. L'opera favorirà l'utilizzo dei mezzi pubblici per pendolari e frontalieri e pratiche green come ad esempio il car pooling.

Un altro risultato raggiunto è la **dotazione di tale parcheggio di interscambio di 3 colonnine di ricarica per auto elettriche**, una a ricarica veloce e due a ricarica lenta.

Ulteriore intervento volto a favorire l'accessibilità multimodale, anche delle persone con disabilità, ha riguardato l'implementazione di dotazioni nelle zone lacustri. Presso 13 pontili sui laghi Maggiore e Como sono stati installati **mappe e percorsi tattili** per garantire il libero accesso ai servizi di navigazione anche a persone ipovedenti o non vedenti.

Infine, sono stati realizzati **posti auto dedicati** nei Comuni di Binago, Bizzarone, Centro Valle Intelvi, Cernobbio, Cittiglio, Como, Lozza, Luino, Malnate, Olgiate Comasco, Porlezza, Uggiate-Trevano, Valmorea, Varese e Vedano Olona per **promuovere l'utilizzo di navette aziendali, auto in condivisione**, anche a trazione elettrica.

In data **20 ottobre 2022** si è svolta una **giornata di presentazione dei risultati e chiusura del Progetto**, con visita guidata presso i siti di intervento sul Lago di Como.

Un **video** di presentazione è visualizzabile al seguente link: <https://www.youtube.com/watch?v=27VsISF8dz4>

Sito web del Progetto: <https://progetti.interreg-italiasvizzera.eu/it/b/78/sviluppo-dellamobilitaintegrataesostenibiletratinoloombardia>



## UN, DUE, TRESA

Il progetto Un Due Tresa ha tra gli obiettivi principali **quello di favorire ed incentivare l'uso di forme più sostenibili di mobilità** in sostituzione dell'auto privata.

Il progetto è iniziato nel 2020 e terminerà nel 2022 e vede il comune di Lavena Ponte Tresa per l'Italia e di Ponte Tresa per la Svizzera quali capifila.

Obiettivi principali del progetto sono:

- Aumentare l'accessibilità e l'attrattività delle reti del servizio pubblico locale
- Ridurre gli impatti ambientali derivanti dal traffico di attraversamento
- Dare forma al nodo di interscambio tram treno (ferrovia Lugano – Ponte Tresa)
- Attuare iniziative per la Pianificazione strategica e sostenibile dei sistemi di trasporto

*Intervista a Fabio Lamera*

*Consulente incaricato per il Progetto Un Due Tresa*

Il comune di Lavena Ponte Tresa, caratterizzato dalla presenza di numerosi flussi veicolari di attraversamento, vuole promuovere sistemi di trasporto più sostenibili ed integrati, rendendo il territorio più attrattivo e vivibile.

Le azioni previste dal progetto prevedono opere infrastrutturali consistenti: **circa l'80% delle risorse** economiche stanziare sono state investite nella realizzazione di **un'area di sosta di 140 posti** auto nel comune di Lavena Ponte Tresa; il restante 20% del budget è stato impiegato in azioni immateriali e forme di incentivo per utilizzare il parcheggio. **La "vision" è quella di realizzare un vero e proprio hub di interscambio.**

L'opera verrà realizzata in un'area leggermente più periferica rispetto alla localizzazione dell'attuale parcheggio; obiettivo è che essa possa essere volano per ulteriori attività e per ripensare **l'attuale sistema di mobilità**. Si prevede infatti lo spostamento di alcune fermate del trasporto pubblico locale, la modifica di alcune viabilità e l'implementazione di **sistemi smart per la prenotazione degli stalli di sosta**.

La realizzazione del parcheggio è attualmente in corso e la conclusione dei lavori è prevista entro la fine del mese di marzo 2023. La progettazione dei sistemi smart e di prenotazione è invece prevista per i mesi successivi.

Sito web del Progetto: <https://progetti.interreg-italiasvizzera.eu/it/b/78/unproget-to-perlamobilitasostenibilesullerivedellatresa>



## TI-CICLO-VIA

Il progetto è iniziato nel 2018 e terminerà nel 2022 con l'obiettivo principale di migliorare e diffondere la mobilità sostenibile nella zona transfrontaliera tra le città di Varese e Mendrisio, attivando una cooperazione tra Italia e Svizzera.

La vision del progetto è quella di promuovere gli spostamenti tra il Cantone Ticino e la Provincia di Varese utilizzando la bicicletta come mezzo per andare a lavoro o per sport e svago.

Obiettivi principali del progetto sono:

- Sviluppare un'offerta di mobilità ciclabile competitiva ed integrata anche con altri mezzi di trasporto (bus e treno)
- Stimolare la domanda di mobilità ciclabile tramite azioni di sensibilizzazione e coinvolgimento attivo dei cittadini
- Sviluppare una strategia comune e condivisa ed un piano d'azione sulla mobilità ciclabile transfrontaliera (governance).

Nell'ambito del Work Packages numero 3 (WP3) sono state sviluppate tutte quelle analisi di supporto alle strategie e alle azioni, perseguendo l'obiettivo di creare una base conoscitiva e condivisa degli strumenti a disposizione dei due paesi, Italia e Svizzera, necessari per lo sviluppo del Progetto. In particolare, un attento studio di domanda, di offerta e di governance del territorio è servito per orientare le strategie e la vision futura.

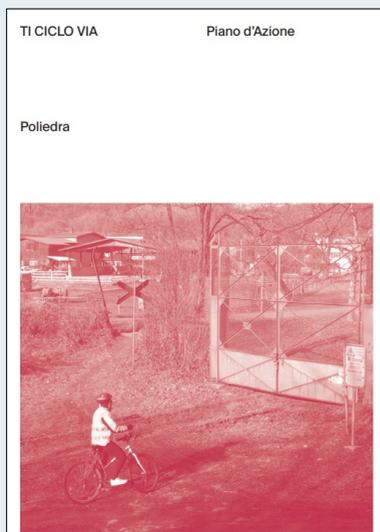
Il WP4 rappresenta la componente più **strutturale** del progetto: **la realizzazione di una ciclovia di collegamento transfrontaliero tra la provincia di Varese ed il Cantone Ticino**, completando un corridoio che nella parte nord del territorio italiano prevede di collegare Milano e altri percorsi a scala regionale verso la Svizzera.

Il WP4 è articolato in due attività distinte di progettazione e di realizzazione dell'opera, gestite dalla Provincia di Varese, mentre i comuni interessati dal transito della ciclovia saranno coinvolti in un Piano di Manutenzione dell'opera.

Infine, il WP6, chiamato il Piano d'azione, comprende l'insieme delle azioni finalizzate all'attivazione dei portatori di interesse per definire e pianificare una strategia futura e condivisa sulla governance dell'opera.

Sito web del Progetto: <https://progetti.interreg-italiasvizzera.eu/it/b/78/ticloviasviluppodisistemamobilitciclabiletransfrontalieraneiterrit>

**Figura 5** | Ti Ciclo Via – Piano di Azione: <http://www.provincia.va.it/Proxy-VFS.axd/null/r84033/TI-CICLO-VIA-Piano-d-azione-per-la-mobilita-sostenibile-pdf?ext=.pdf>



**Figura 6** | Una tavola rotonda sul progetto Ti Ciclo Via presso Fagnano Olona: <https://www.varesenews.it/2021/05/ti-ciclo-via-cresce-dalla-valle-olona-si-peda-la-svizzera/1341809/>

## 4.2 Piani di mobilità di interesse per il territorio di studio

Come anticipato, sono diversi gli strumenti di pianificazione della mobilità esistenti declinati nelle differenti scale di governance. A livello italiano, il documento che vige a scala regionale è il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), strumento di programmazione integrata che configura il sistema delle relazioni di mobilità sulla base della domanda e dell'offerta, confrontandolo con l'assetto delle infrastrutture esistenti. Il PRMT della Regione Lombardia definisce gli obiettivi, le strategie e le azioni per la mobilità e per i trasporti in un orizzonte temporale di riferimento di cinque anni. Esso persegue obiettivi quale la riduzione della congestione stradale, il miglioramento dei servizi TPL, la riduzione degli impatti ambientali e dell'incidentalità.

Le strategie e le azioni definite nel PRMT vengono poi riprese all'interno del PTCP di Varese, che rappresenta il documento con cui indirizzare la programmazione socioeconomica e definire gli obiettivi generali relativi all'assetto del territorio a scala provinciale. Il PTCP di Varese definisce un sistema di viabilità che consenta la gestione organizzata dei flussi di traffico orientata alla diluizione del traffico veicolare sul territorio, mantenendo e migliorando l'efficienza dei collegamenti verso i principali poli comunali a livello provinciale.

A scala comunale, Varese si è dotato di un ulteriore documento strategico per definire la mobilità nel prossimo decennio, ovvero il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS); complessivamente il Piano mira a incrementare la qualità urbana della città, assicurando un efficiente sistema di trasporto e un ambiente di vita più sano, in un'ottica di sostenibilità economica e sociale. Molte azioni e misure strategicamente definite all'interno del PUMS vengono riprese e trattate all'interno del Piano Urbano del Traffico (PUT) del comune, avente un orizzonte temporale di attuazione di 2/3 anni. Le varie misure qui indicate sono approfondite e progettate attraverso lo sviluppo dei Piani particolareggiati e dei Piani di settore.

In Svizzera, a livello Cantonale vige il Piano Cantonale dei Trasporti (PCT), il quale definisce gli obiettivi e le misure per la gestione della mobilità, indirizzando l'uso e lo sviluppo delle infrastrutture per l'or-

ganizzazione dei servizi di trasporto. In particolare, esso prevede di contenere i bisogni di mobilità attraverso un miglior coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti, completare le reti di trasporto, rafforzare il TPL e la mobilità ciclabile e pedonale. Il PCT viene declinato a scala di agglomerato (unione di Comuni) che nell'ambito di riferimento del progetto sono il Luganese, il Locarnese e il Mendrisiotto, che hanno redatto rispettivamente il **Programma di agglomerato del Luganese (PAL3)**, il **Programma di Agglomerato Locarnese (PALoc 3)** e il **Programma di agglomerato del Mendrisiotto (PAM 3)**. Il PAL3 del Luganese indica come obiettivi un aumento di circa il 30% dell'offerta di trasporto pubblico, la realizzazione di ulteriori 95 km di piste ciclabili e di circa 20km di strade o arterie viarie da riqualificare entro il 2030. Il Paloc3 si pone diversi obiettivi promuovendo una più stretta collaborazione tra Comuni, Cantone e confederazioni, tra cui un incremento sostenibile dell'offerta di trasporto pubblico, il miglioramento delle infrastrutture legate alla mobilità dolce e il contenimento del traffico privato motorizzato. Il PAM 3 è suddiviso in 5 ambiti differenti e di questi 3 trattano temi legati alla mobilità ed in particolare riguardo il trasporto pubblico, la mobilità lenta ed il traffico privato motorizzato.

### **4.3 Alcune iniziative ritenute significative**

Un'ulteriore attività di ricognizione di buone pratiche già attive sui territori è stata condotta ricercando iniziative locali, a scala comunale, rispetto ai temi della mobilità.

Tra le esperienze ritrovate si è scelto di presentarne una italiana e una svizzera. Su entrambi i versanti si conferma l'interesse e l'esigenza, anche a scala locale, di migliorare la mobilità, guardando a modi di trasporto ecologici e sostenibili.





## PROGETTO MobAlt

Il **carpooling aziendale** è un modo di viaggiare in auto, condividendo il tragitto casa-lavoro con i colleghi e dividendo le spese. Si risparmia, si viaggia meglio e in modo sostenibile, si socializza!

MobAlt è un **progetto pilota, avviato nel 2016, di mobilità alternativa per aziende di Mendrisio**, sostenuto anche dalla città di Mendrisio.

Tramite un'applicazione per smartphone ([mobalt.ch](http://mobalt.ch)) è possibile vedere e scegliere le alternative di mobilità personalizzate sul tragitto casa-lavoro che le diverse aziende propongono: corse di navette aziendali, servizio di car pooling tramite la piattaforma BePooler (<https://www.bepooler.com/>), parcheggi d'incontro, sconti sul trasporto pubblico, biciclette elettriche gratuite ecc.

Fulcro del progetto la creazione di una **Centrale di Mobilità** (<http://www.centrale-mobilita.ch/>), una piattaforma virtuale, un servizio on line integrato con soluzioni, iniziative, sportello e App che mira a diventare il punto di riferimento per tutto quello che riguarda gli spostamenti casa-lavoro dei collaboratori delle aziende di un territorio. **Mendrisio è stata la prima centrale di mobilità in Ticino.**

Tra le iniziative più efficaci, l'attivazione di **5 linee di navette aziendali**:

linea 1: Varese-Bisuschio-Gaggiolo-Mendrisio

linea 2: Daverio-Cantello-Mendrisio

linea 3: Tradate-Malnate-Mendrisio

linea 4: Guanzate-Olgiate Comasco-Mendrisio

linea 5: Como-Cernobbio-Mendrisio

Fonte: <http://www.centralemobilita.ch/node/6>

Fonte: [https://mendrisio.ch/wp-content/uploads/2016/03/04\\_MobAlt\\_Conferenza-stampa\\_Presentazione-Marconi\\_2016-03-08.pdf](https://mendrisio.ch/wp-content/uploads/2016/03/04_MobAlt_Conferenza-stampa_Presentazione-Marconi_2016-03-08.pdf)

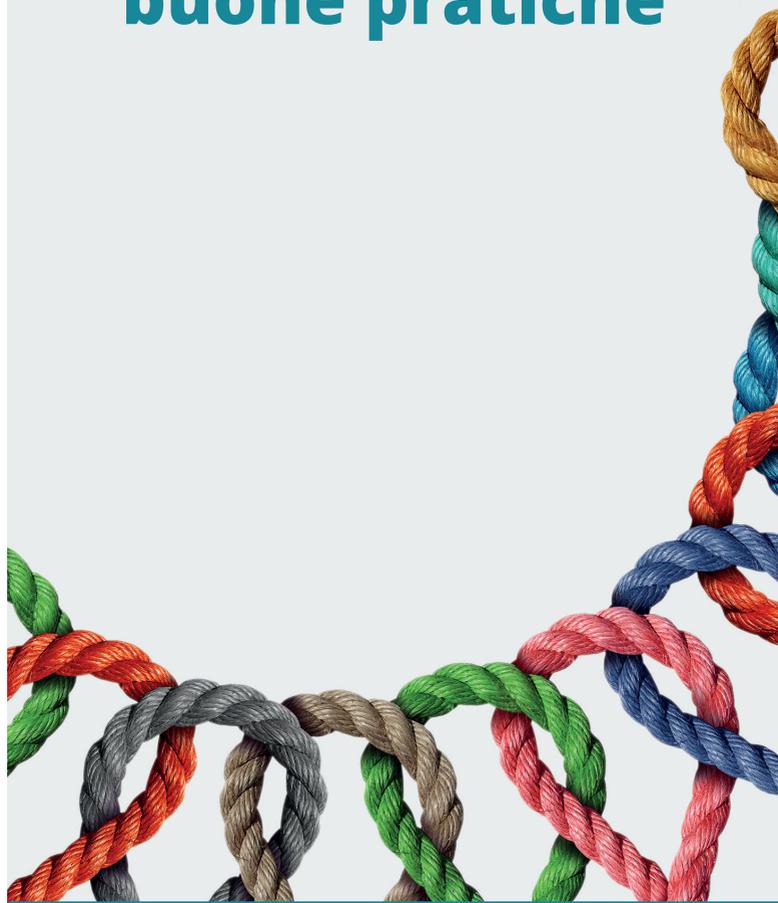
**Figura 8** | Alcune delle iniziative del Progetto MobAlt





# 5

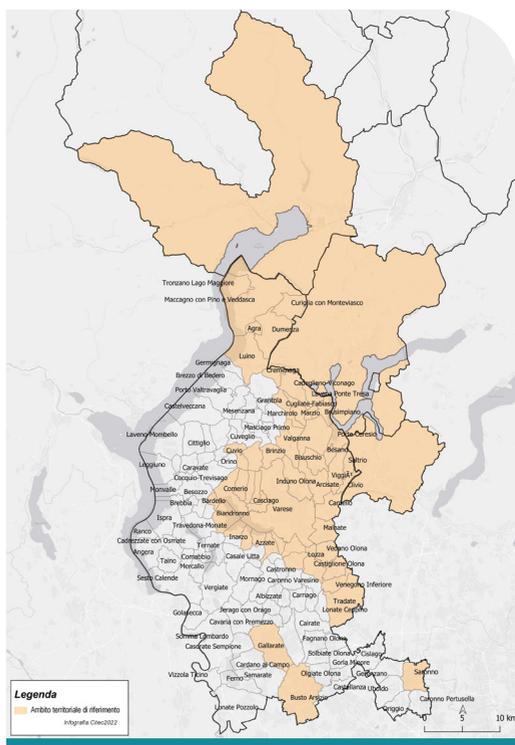
## Raccolta delle buone pratiche



## L'indagine condotta

La Task 4.3 del Progetto GovernaTI-VA ha visto la realizzazione di una ricerca indirizzata ad un campione di Enti locali dei due versanti del confine, volta a rilevare la capacità di porre in essere politiche, Piani e misure per il miglioramento della mobilità.

L'ambito territoriale che GovernaTI-VA ha preso in considerazione non è "semplicemente" la fascia dei comuni della provincia al confine col Canton Ticino; a partire da Varese, che è "città di confine" pur non stando fisicamente sulla frontiera, è stato ampliato



per comprendere i comuni che gravitano sulla Città, intesa in funzione delle sue relazioni con i comuni dell'intorno, della rete infrastrutturale e delle direttrici di trasporto verso la Svizzera, come ad esempio i collegamenti ferroviari diretti nel Canton Ticino.

Il gruppo di lavoro ha pertanto ideato e realizzato un percorso avente come principale obiettivo il dialogo, la conoscenza reciproca e la condivisione di informazioni tra i vari interlocutori coinvolti.

Le attività di studio si sono concretizzate sviluppando:

- 1) **Un'indagine sulle buone pratiche di mobilità rivolta agli Enti del territorio italiano** tramite una apposita **scheda di raccolta** di dati e informazioni
- 2) **Un ciclo di incontri con Enti e stakeholders, con l'obiettivo di attivare un vero e proprio laboratorio per la governance della mobilità tra Varese e Canton Ticino.**
  - Agenzia del TPL Como, Lecco, Varese
  - Provincia di Varese – Ufficio Sostenibilità Ambientale
  - Comunità Montana Piambello
  - Comunità Montana Valli del Verbano
  - Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Varese (CCIAA);
  - Università dell'Insubria – Mobility Manager
  - Regio Insubrica

## 5.1 Le schede di indagine

Sul versante italiano l'indagine circa le buone pratiche di mobilità già in essere o previste è stata svolta tramite la sottomissione agli Enti del territorio di una apposita **scheda di sintesi** per la raccolta e la catalogazione degli elementi di interesse. Il questionario è stato sottoposto complessivamente a un campione di oltre **50 Comuni e 2 Comunità del territorio italiano** (entro l'ambito territoriale di riferimento per il Progetto).

I referenti, Dirigenti o impiegati, degli Uffici Tecnici e gli Amministratori dei Comuni selezionati sono stati contattati direttamente dal

Comune di Varese per supporto nella fase di compilazione e restituzione delle schede.

L'indagine è stata strutturata per macro-ambiti, trattando i seguenti temi:

- **Pianificazione della mobilità e del traffico:** in questa prima sezione della scheda si richiedeva l'indicazione di politiche/strategie/interventi/azioni già realizzati o previsti riguardo la redazione di Piani o strumenti di governo della mobilità, percorsi partecipativi di supporto alla stesura degli stessi, attivazione di iniziative di coordinamento/cooperazione interistituzionale utili nella fase di sviluppo, livello di attuazione dei Piani già sviluppati.
- **Mobilità veicolare:** in questa sezione si invitava i partecipanti ad indicare gli interventi finalizzati alla gestione del traffico (es. zone 30, zone ZTL, sistemi di orientamento del traffico di attraversamento, ecc..), le politiche di regolamentazione della sosta (in ambito urbano e parcheggi di interscambio) e le iniziative orientate alla Smart Mobility (sistemi di infomobilità, centrali della mobilità, ecc..).
- **Mobilità attiva:** questa sezione investigava lo stato di fatto delle politiche e degli interventi per la ciclabilità (percorsi, stazionamento, servizi accessori), per l'accessibilità pedonale (zone pedonali, strade scolastiche, pedibus, ecc..) e, più in generale, per la riqualificazione dello spazio pubblico. In ultimo, si effettuava qui un focus rispetto ai servizi di mobilità condivisa e micromobilità (bike/car sharing, monopattini, ecc..).
- **Trasporto pubblico:** in questa sezione si richiedeva una sintetica ricognizione dei servizi di trasporto pubblico (gomma/ferro/navette aziendali) già in esercizio sul territorio e le strategie sviluppate dagli Enti per incentivare l'utilizzo degli stessi da parte della cittadinanza.
- **Adesione a programmi/progetti sulla mobilità:** si invitava qui a indicare l'eventuale partecipazione a iniziative di carattere interistituzionale (Interreg, Ministeriali, Regionali, finanziati da Fondazioni, ecc..) inerenti al tema della mobilità e/o progetti volti al miglioramento degli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro.
- **Ulteriori spunti generici riguardo il tema della mobilità.**

Si riporta nelle seguenti figure Figura 9, Figura 10 e Figura 11 un template del format della scheda descritta.

## Figura 9, 10, 11 | Progetto Governati-VA, scheda per la raccolta delle buone pratiche di mobilità (Comune di Varese, 2022)













Governati-VA

### Mobilità tra Varese e Canton Ticino

Un laboratorio per la Governance: costruire una visione comune

**Primo passo: raccogliere le esperienze**

Nome e Cognome

COMUNE

REFERENTE

E-mail

Tel:

AMBITO	Politiche/strategie/interventi/azioni già realizzati	Politiche/strategie/interventi/azioni previsti
<b>1) PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ E DEL TRAFFICO</b>		
<b>Redazione di piani</b> (elencare i piani già realizzati o in previsione – ad es. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, Piano Generale del Traffico Urbano).		
<b>Motivazione per la redazione dei piani</b> (specificare se obbligo di legge o scelta dell'amministrazione).		
<b>Realizzazione di percorsi partecipati per la realizzazione dei piani</b> (specificare se già svolti o in previsione).		
<b>Cooperazione/interazione con altri Enti</b> (indicare se per la realizzazione dei piani sono state attivate iniziative di coordinamento e/o cooperazione con Comuni confinanti, Enti sovraordinati ecc.).		

[www.progetti.interreg-italiasvizzera.eu](http://www.progetti.interreg-italiasvizzera.eu)



Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

*segue >*

<p><b>Livello di attuazione dei piani</b> (indicare sinteticamente e specificare se gli interventi attuativi sono già completati, sono in corso o sono in previsione).</p>		
<b>2) MOBILITÀ VEICOLARE</b>		
<p><b>Gestione del traffico</b> Indicare la tipologia di politica/intervento, ad esempio istituzione di zone 30, di zone a traffico limitato, installazione di colonnine per la ricarica elettrica, sistemi di indirizzamento della viabilità di attraversamento.</p>		
<p><b>Gestione dei parcheggi</b> (es. parcheggi di interscambio, agevolazioni per pendolari, residenti, studenti).</p>		
<p><b>Servizi Smart Mobility</b>, (es. sistemi di infomobilità e controllo del traffico).</p>		
<b>3) MOBILITÀ ATTIVA</b>		
<p><b>Mobilità ciclabile</b> (es. percorsi ciclabili urbani e/o extraurbani, attivazione servizi di noleggio biciclette, realizzazione di ciclostazioni, realizzazione di stalli dedicati).</p>		
<p><b>Mobilità pedonale e spazio pubblico</b> (es. istituzione di zone pedonali, istituzione di strade scolastiche, pedibus, progetti di riqualificazione degli spazi pubblici urbani).</p>		
<p><b>Servizi di mobilità condivisa e micromobilità</b> (es. bike sharing, monopattini, car sharing).</p>		

4) TRASPORTO PUBBLICO		
Servizi sul territorio comunale (es. Servizio di TPL su gomma e ferro, servizi dedicati - navette, scuolabus ecc.)		
Interventi per favorire l'utilizzo del TPL (es. convenzioni per agevolazioni tariffarie).		
5) ADESIONE A PROGRAMMI/PROGETTI SULLA MOBILITÀ		
Progetti interistituzionali (es. progetti INTERREG, Fondazione Cariplo, Ministeriali).		
Progetti mobilità casa - scuola, casa - lavoro (es. indicare, se esistenti, altri progetti/programmi/interventi inerenti questo specifico ambito).		
6) ALTRO		
Altre politiche/iniziative/azioni per la mobilità.		

Data di compilazione

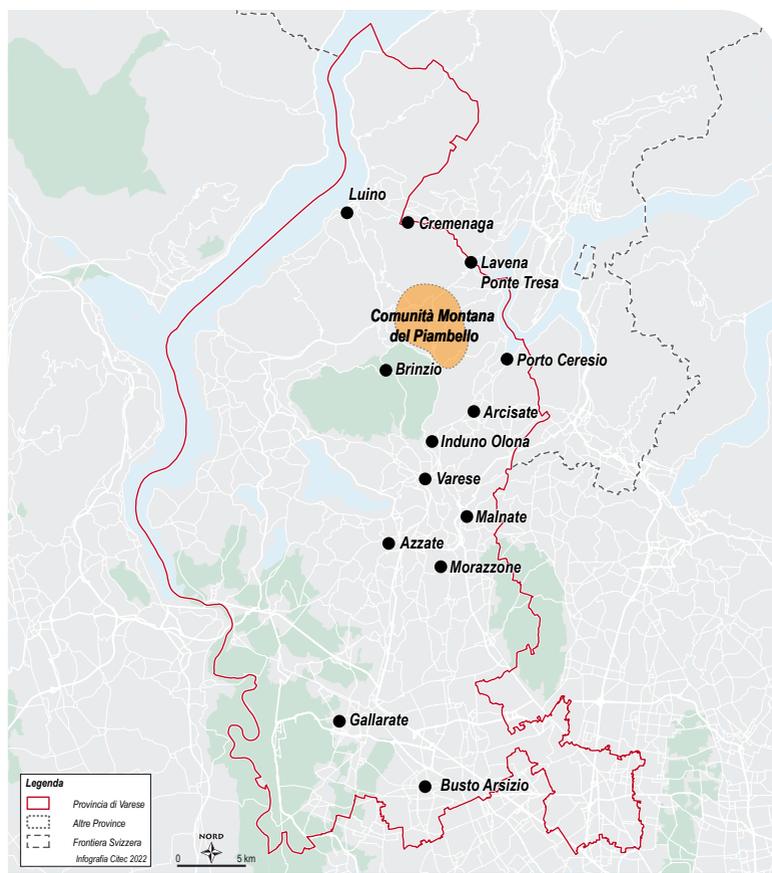
www.progetti.interreg-italiasvizzera.eu

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Complessivamente sono pervenute le risposte di 14 Enti (pari al 27% degli ingaggiati):

- 13 Comuni: Arcisate, Azzate, Brinzio, Busto Arsizio, Cremenaga, Gallarate, Induno Olona, Lavena Ponte Tresa, Luino, Malnate, Morazzozone, Porto Ceresio, Varese;
- 1 Comunità Montana: quella del Monte Piambello.

**Figura 12** | Enti che hanno fatto pervenire le proprie risposte tramite la scheda di raccolta delle buone pratiche di mobilità



Il campione si può dire eterogeneo e rappresentativo delle diverse “anime” del territorio della Provincia di Varese: dai grandi Comuni attrattori e generatori di flussi (Busto Arsizio oltre 83'000 abitanti, Varese oltre 80'600 abitanti, Gallarate oltre 52'000 abitanti), alle realtà di piccola taglia (Brinzio poco più di 800 abitanti, Cremonaga circa 780 abitanti), passando per la Comunità Montana del Piambello quale Ente di rappresentanza di 20 Comuni gravitanti attorno al polo di Arcisate.

Una sintesi e classificazione delle buone pratiche di governance della mobilità già in essere o previste è di seguito riportata nella Tabella 2.

**Tabella 2** | Raccolta delle buone pratiche di mobilità: quadro di sintesi



4 Comuni sono già dotati di **Piani di Mobilità** (PGTU/PUMS); 7 Comuni stanno sviluppando o prevedono di sviluppare nuovi strumenti di Pianificazione della mobilità.



6 Amministrazioni hanno già attuato misure di **moderazione del traffico** (zone 30 e ZTL).



5 Comuni hanno già installato **colonnine di ricarica elettriche**, 4 prevedono di installarne di nuove (in 2 casi ampliando la rete esistente).



6 Comuni hanno promosso **sistemi per facilitare l'interscambio modale** (Park&Ride presso stazioni ferroviarie o con sistemi navette aziendali e agevolazioni tariffarie).



9 Comuni hanno già realizzato **percorsi ciclabili** urbani ed extraurbani; 4 di questi prevedono di estendere la rete e/o prolungare alcuni percorsi; 2 Amministrazioni intendono realizzare cicloposteggi nei pressi delle stazioni.



5 Comuni hanno già implementato iniziative per favorire la mobilità sostenibile nei **tragitti casa-scuola** (Pedibus, zone scolastiche); 5 intendono realizzare interventi nel prossimo futuro.



7 Comuni hanno già aderito a **progetti interistituzionali** (tra cui 4 Progetti Interreg: GovernATI-VA, Un Due Tresa, Smart Border, SMISTO).

Rispetto al campione complessivo di Comuni (50), è stata effettuata una ricognizione circa l'**organizzazione degli uffici preposti alla gestione della mobilità**.

Dall'indagine, si evince come solamente **4 Comuni** (Busto Arsizio, Gallarate, Saronno e Varese) **siano dotati di un ufficio dedicato specificatamente alla mobilità/viabilità**; in tutti i restanti Comuni questo tema è trattato internamente agli Uffici Tecnici, i quali si trovano a dover gestire questioni multidisciplinari, spesso anche molto variegata (es. urbanistica, lavori pubblici, demanio, manutenzioni, protezione civile, servizi di rete).

Tale organizzazione, legata evidentemente a doppio filo con la **taglia del Comune** e con le **disponibilità in termini di risorse e organico personale**, incide sulla possibilità di governare in maniera continuativa e con strategie/misure/azioni dedicate la mobilità.

La frammentarietà territoriale, associata alla dispersione di competenze tecnico-specialistiche e alla spesso difficoltosa gestione economica delle risorse disponibili per l'erogazione dei servizi ai cittadini, inducono una sostanziale gestione ordinaria della mobilità.

Dal **confronto avuto con gli Enti del territorio**, pur con tutte le difficoltà descritte, è tuttavia **emersa una chiara esigenza di trovare soluzioni gestionali in grado di realizzare il cosiddetto concetto di "rete"**: Comuni medio-piccoli, ognuno con le proprie peculiarità e caratteristiche, troverebbero giovamento e forza nell'agire in un sistema sovraumunale per il miglioramento del sistema della mobilità, soprattutto per quei territori impattati dal traffico transfrontaliero.

Nell'ambito di questo confronto è stata svolta un a mappatura dei possibili stakeholder, oltre ai Comuni; dall'analisi sono emersi almeno due soggetti, presenti sul territorio, quali principali interlocutori: la Provincia - Ufficio Sostenibilità e l'Università dell'Insubria sede di Varese, Dipartimento di Economia.

La Provincia, attualmente promotrice di due progetti sulla mobilità ciclabile che coinvolgono l'area di studio (Interreg Ticiovia e progetto Move On – Regione Lombardia Fondazione Cariplo), si sta facendo promotrice di una strategia per la diffusione della mobilità, attraverso interventi diretti, attività di coordinamento e indirizzamento delle

iniziative comunali e, non ultima, attraverso programmi e progetti di promozione della cultura della mobilità ciclistica, ai diversi livelli. Alla luce di queste esperienze, la Provincia ha portato all'interno del confronto il proprio contributo di conoscenza del territorio e delle complessità che emergono rispetto ai progetti di mobilità sostenibile, sia in fase decisionale, sia in fase progettuale e realizzativa, quali la difficoltà nel fare rete tra Enti diversi, le carenze all'interno delle strutture tecniche comunali ecc.

L'Università dell'Insubria sede di Varese, Dipartimento di Economia prende parte a diversi progetti sulla mobilità in collaborazione con Varese e altri Comuni nell'ambito del "Programma Sperimentale di Mobilità Sostenibile Casa-Scuola Casa-Lavoro" e a sua volta partecipa all'Interreg Ticitovia. Grazie alle molteplici attività di studio e ricerca, l'Università ha fornito come prezioso contributo l'esame e l'approfondimento di specifiche tematiche che consentono di avere punti di vista differenti rispetto al tema: oltre alla mobilità casa-scuola e casa-lavoro, la mobilità degli anziani, i cambiamenti di abitudine a seguito della pandemia.

Con questi due interlocutori sono stati svolti più incontri di discussione, approfondimento e condivisione di esperienze, dai quali sono emerse criticità e opportunità nella realizzazione di programmi e progetti di mobilità sostenibile, sui quali puntare l'attenzione.

## **5.2 Un laboratorio per la governance della mobilità**

Le attività di indagine e raccolta delle pratiche di governance della mobilità appena descritte non erano ovviamente fini a sé stesse.

Perseguendo uno dei risultati attesi dal Progetto GovernaTI-VA, il gruppo di lavoro ha organizzato e sviluppato un **ciclo di incontri** articolato in diversi momenti durante i quali si sono poste le basi per un più completo processo di dialogo, confronto e sviluppo di una visione comune tra Enti del territorio per l'attivazione di forme di collaborazione interistituzionale rispetto al tema della mobilità.

I workshop condotti, strutturati progressivamente durante le fasi di lavoro, hanno consentito di sviluppare un vero e proprio **laboratorio per la governance della mobilità**, trattando i seguenti temi:

- *Workshop 1 (tenutosi il 13.04.2022): dai dati alla visione.* L'incontro è stato l'occasione di presentare a Enti e stakeholders il Progetto nella sua articolazione complessiva e i risultati della prima fase di raccolta, trattamento e sintesi dei dati di mobilità. Alla ricostruzione del quadro comune di informazione è seguita la presentazione delle principali dinamiche di mobilità transfrontaliere, tracciando una prima **diagnosi** circa gli attuali punti di forza e punti di debolezza. Sulla base di questi elementi è stata aperta una **riflessione circa la volontà di formulare una visione comune e condivisa per una mobilità sostenibile transfrontaliera.**
- *Workshop 2 (tenutosi il 15.0.2022):* raccogliere le esperienze per costruire una visione condivisa. I lavori si sono aperti con una presentazione del quadro di sintesi della raccolta di buone pratiche e sono proseguiti attraverso una **disamina delle possibili forme di collaborazione interistituzionale** che potrebbero essere attivate per favorire lo sviluppo di strategie di rete all'interno dei territori di frontiera. L'evento ha inoltre visto la **partecipazione della Provincia di Varese in qualità di capofila del Progetto Interreg Ti Ciclo Via**; come è stato anticipato nel Paragrafo 4.1, i due progetti sono infatti uniti dal comune obiettivo di **favorire il dialogo, il coinvolgimento attivo e la condivisione di sinergie e risorse tra Enti per una miglior mobilità multimodale e intermodale.**

## Figura 13 | Un laboratorio per la governance della mobilità – Primo workshop

The poster features the Interreg logo at the top left, with the text 'Progetto Interreg Italia 2014-2020' and 'Governati-VA'. To the right are logos for 'Lombardia', 'FIR', 'TICINO', 'Ticino Canton Ticino', 'EUROPE', and 'DIPLO'. The main image shows a person's hands clasped in front of a laptop. The text on the right reads: 'Interreg Governati-VA WP4 Governance della mobilità', 'WORKSHOP', 'Mobilità tra Varese e Canton Ticino un laboratorio per la governance', '1° workshop: Mercoledì 13 aprile 2022 dalle 9.00 alle 11.00', and 'Per partecipare [clicca qui](#)'. At the bottom right is the logo for 'Fondo Europeo di Sviluppo Regionale'.

## Figura 14 | Un laboratorio per la governance della mobilità – Secondo workshop

The poster features the same logos as Figure 13. The main image shows a laptop on a desk with coffee cups. The text on the right reads: 'Interreg Governati-VA WP4 Governance della mobilità', 'WORKSHOP', 'Mobilità tra Varese e Canton Ticino un laboratorio per la Governance', '2° workshop: Mercoledì 15 giugno 2022 dalle 9.30 alle 11.30', and 'Per partecipare [clicca qui](#)'. At the bottom right is the logo for 'Fondo Europeo di Sviluppo Regionale'.

### 5.3 Un quadro di sintesi

Il territorio di frontiera tra Varesotto e Canton Ticino è teatro di **intensi scambi, flussi, relazioni e rapporti**, nonostante le differenze culturali e legislative. Approcci e prospettive territoriali diverse trovano un'unità di intenti nella volontà di collaborare per contribuire allo sviluppo economico e sociale delle Comunità locali.

In questo contesto il Progetto Interreg **GovernaTI-VA** si è posto l'obiettivo di **porre le basi** per accrescere le capacità delle Amministrazioni Comunali di attuare programmi e azioni di governance territoriale in un'ottica di **cooperazione** tra Italia e Svizzera, condividendo buone pratiche, basi di conoscenza e sviluppando programmazioni congiunte.

Nel sistema multidisciplinare, il tema della **mobilità** riveste certamente un ruolo primario. La disamina dell'Entità e della tipologia di flussi che interessano i territori ambito di studio (Paragrafo 3.1) porta ad alcune considerazioni circa le criticità/potenzialità dell'attuale sistema.

**L'auto come mezzo ancora prevalente** nella scelta quotidiana di mobilità, la scarsa pratica della condivisione dell'auto (spesso vale l'equazione 1 auto = 1 passeggero), una incompleta integrazione tra i diversi mezzi di trasporto, la carenza di soluzioni smart e innovative, una Comunicazione non totalmente efficace per indurre una formazione e un cambio di mentalità nella cittadinanza.

In sintesi, questi fattori portano a identificare la mobilità (e in particolare il traffico veicolare) come **tema complesso da trattare**, fonte di criticità alle diverse scale territoriali; la messa a terra del problema si riscontra concretamente lungo i territori attraversati dal **traffico di transito/attraversamento (di persone e merci)**, con i conseguenti impatti negativi: congestione delle viabilità locali, inquinamento atmosferico e acustico, incidentalità, riduzione degli spazi per le componenti attive ciclo-pedonali, perdita del valore dello spazio pubblico.

Punto di partenza per ogni Pianificazione e programmazione è la ricostruzione dello stato di fatto. Attività che deve basarsi sul confronto fra offerta e domanda di mobilità multimodale. Differenti progetti (Interreg e non) hanno individualmente effettuato tale disamina; nel

condurre tale attività anche all'interno del WP4 del Progetto Governati-VA, è emerso fortemente il **tema dei dati**. La necessità di attingere a **fonti e formati** diversi indipendenti l'uno dall'altro, la dispersione delle informazioni (legata anche alle differenti competenze e responsabilità gestionali/funzionali degli Enti del territorio e degli operatori di mobilità), l'**assenza di un sistema centralizzato di raccolta**, standardizzazione, archivio, gestione e trattamento dei dati comporta una certa difficoltà operativa, che si riflette successivamente nella fase di sintesi delle dinamiche.

In aggiunta, l'organizzazione territoriale italiana, caratterizzata da una **frammentazione** di Comuni medio-piccoli sprovvisti di un Ufficio Tecnico dotato di risorse adeguatamente formate e specificatamente dedicate al tema della governance della mobilità, condiziona fortemente la possibilità di attuare strategie/misure/azioni articolate e aventi una prospettiva di medio lungo termine. **Troppo spesso la governance si limita ad una amministrazione ordinaria del territorio o, quando necessario, alla trattazione di un'urgenza localizzata e temporanea.**

La frammentarietà territoriale e le esigue risorse degli Enti medio-piccoli, ha inoltre storicamente condizionato la possibilità di fare rete. La collaborazione interistituzionale è spesso frenata dalle difficoltà gestionali, economiche, operative e attuative che le varie Amministrazioni si trovano ad affrontare quotidianamente. Questa dinamica, inoltre, vede nell'**assenza di coordinamento** una causa ma anche una conseguenza: una inefficace centralizzazione della Pianificazione a scala sovralocale sfavorisce la collaborazione tra gli Enti, collaborazione inefficace che a sua volta non riesce ad essere volano per l'attivazione di soluzioni di coordinamento strutturali.

L'attività di raccolta delle buone pratiche e delle esperienze virtuose già attuate da parte di innumerevoli Enti e stakeholders del territorio consente di aprire nondimeno lo sguardo sulle **potenzialità di miglioramento** dell'attuale sistema.

Il confronto con il territorio ha infatti fatto emergere **un chiaro interesse rispetto a questi temi e un'esigenza specifica** di individuare strategie di risoluzione per colmare le attuali carenze.

Un aspetto da prendere assolutamente in considerazione è il **contesto storico potenzialmente molto positivo**, visto lo sviluppo e la

prevista attuazione nei prossimi anni del **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR – Italia Domani)**.

*“Con un importo totale pari a 191,5 mld €, il PNRR lascerà una preziosa eredità alle generazioni future, dando vita a una crescita economica più robusta, sostenibile e inclusiva. Con Italia Domani il Paese avrà una pubblica amministrazione più efficiente e digitalizzata. I cittadini italiani beneficeranno di trasporti più moderni, sostenibili e diffusi. Gli investimenti e le riforme di Italia Domani renderanno il Paese più coeso territorialmente, con un mercato del lavoro più dinamico e senza discriminazioni di genere e generazionali. La sanità pubblica sarà più moderna e vicina alle persone. Italia Domani fa parte di Next Generation EU, un progetto di rilancio economico dedicato agli stati membri. L’Italia integra il PNRR con il Piano nazionale per gli investimenti complementari, con risorse aggiuntive pari a 30,6 miliardi<sup>4</sup>”. Questi gli obiettivi, ambiziosi ma auspicabilmente realmente raggiungibili, dichiarati.*

Specificatamente rispetto al tema della **mobilità**, inoltre, si assiste ad un **crescente interesse diffuso**, con una **maggior attenzione** rispetto anche solo al decennio precedente, verso aspetti quali la **sostenibilità**, la **multimodalità**, il **rapporto con lo spazio pubblico**, la **green mobility**, ecc.. Come sintetizzato nel Capitolo 4, la Pianificazione multilivello delinea obiettivi, indirizzi e strategie che devono trovare attuazione concreta fino alla scala locale.

Ciò premesso, per cogliere le opportunità che si presenteranno, sarà importante:

- **Costruire e definire una visione strategica condivisa tra i diversi Enti del territorio.** Quali obiettivi di sviluppo? Quali strategie di riorganizzazione dei diversi asset (sanità, scuola, mobilità, ecc..)? Quali relazioni territoriali (nazionali e internazionali) rafforzare? Queste alcune delle principali questioni da considerare nello sviluppo di una “vision” chiara, cui far discendere una Pianificazione/programmazione organica e strutturata.
- **Dotarsi di un Piano di Sviluppo Locale (PSL).** Il PSL è un progetto che, partendo dall’analisi dei fabbisogni territoriali, mira a riqualificare e a sviluppare un territorio stabilendo obiettivi, modalità di intervento, modalità di gestione, sorveglianza e valutazione. Lo sco-

<sup>4</sup> Fonte: <https://italiadomani.gov.it/it/home.html>

po del PSL è favorire lo sviluppo di partnership locali tra Comunità, soggetti e progetti, al fine di attivare processi di animazione, formazione e sviluppo imprenditoriale che valorizzino le risorse locali e incentivino la progettazione integrata sul territorio. Tale strumento di Pianificazione anticipa la definizione dei bisogni, consentendo di far fronte ai diversi bandi di finanziamento avendo un quadro complessivo e solido dal quale attingere.

- **Conoscere le diverse opportunità di finanziamento.** Essere in grado di intercettare correttamente e tempestivamente i bandi/gli avvisi/le procedure è il primo passo per attivare strategie finanziarie di supporto alla realizzazione delle strategie territoriali.
- **Strutturarsi.** Formare le risorse già disponibili in organico, reclutare di nuove (con profili specializzati rispetto alle esigenze), organizzare funzionalmente gli organici degli uffici Tecnici, dotarsi di specifiche procedure gestionali/operative, disporre degli strumenti e delle dotazioni tecniche necessarie per garantire la piena funzionalità lavorativa.
- **Predisporre e attuare un Piano di monitoraggio dei risultati attesi/ottenuti.** Doveroso e necessario che le Pubbliche Amministrazioni siano in grado di monitorare nel tempo il raggiungimento degli obiettivi prefissati attraverso la predisposizione e il calcolo di appositi indicatori quantitativi.

In conclusione, da una chiara necessità emersa, GovernaTI-VA propone lo sviluppo di un percorso volto a costruire una struttura di collaborazione tra gli Enti del territorio.



# 6

## **Come dare continuità alle azioni di GovernaTI-VA**



## **Proposta per una collaborazione interistituzionale**

*Contributo a cura di Patrizia Messina e Luciano Gallo, Università degli Studi di Padova*

### **6.1 Un punto di svolta per lo sviluppo dei territori**

Dopo l'emergenza sanitaria e la lenta ripresa supportata dal PNRR, minacciata dalla guerra in Ucraina, è diffusa la crescente consapevolezza che siamo giunti a un evidente punto di svolta: un modo di fare sviluppo, dissipativo, energivoro e a compartimenti stagni è giunto al capolinea ed è necessario cambiare prospettiva, entrando in una nuova visione del mondo, puntando su obiettivi di sostenibilità e resilienza che richiedono l'adozione di alleanze strategiche per uno sviluppo che ponga al centro il territorio.

In questa nuova "era", infatti, è necessario lavorare a un'idea di sviluppo che parte più che mai dal territorio e richiede un approccio integrato, intersettoriale e condiviso. Le tracce di questa "metamorfosi" si possono riassumere in tre dimensioni:

- Dalle economie di scala alle economie di territorio;
- L'energia che accende e alimenta il territorio è sempre più l'econo-

mia di rete (non l'economia patrimoniale) in particolare l'economia civile;

- I sindaci sono chiamati ad essere motori di sviluppo territoriale;

Occorre dotarsi quindi di una visione e di strategie di policy adeguate alla sfida, all'interno delle quali i territori facciano della propria identità territoriale distintiva il fattore di vantaggio competitivo comparato. Le comunità (i cittadini, i diversi soggetti pubblici e privati, le imprese) cercano territori dove poter crescere e realizzare i propri sogni.

- 1) I 191,5 mld del PNRR sono una parte del pacchetto finanziario che il nostro Paese può contare che al 2030 sarà di 640 mld. La somma del PNRR con i fondi di investimento europei e i relativi cofinanziamenti (fondi strutturali 2021-2027), le risorse del fondo sviluppo e coesione, il programma REACT-EU, lievita a 400 mld. Se a questo aggiungiamo le somme europee non spese nel precedente settennato si sfiorano i 430 mld.

In altre parole, il PNRR rappresenta il 44% degli investimenti disponibili per i prossimi 6 anni. Senza considerare le leggi finanziarie annuali con le quali si arriva a 640 ml. Questo ci fa riflettere su quanto importante sia:

- Avere un “Piano di Sviluppo territoriale” per non correre dietro ai bandi.
  - L'impegno che Stato, Regioni, EE.LL. devono assicurare per garantire un piano coordinato e sinergico di questo straordinario pacchetto finanziario.
  - Conoscere le diverse opportunità di finanziamento pubblico e privato per i propri progetti.
  - Strutturarsi per essere capaci di realizzare quanto progettato (oltre il 10% dei progetti finanziati nel precedente settennato non sono ancora iniziati).
  - Essere capaci di misurare l'impatto delle misure nei capitali territoriali in termini di sviluppo del territorio per conoscere, valorizzare e promuovere il benessere generato.
- 2) Per essere competitivi a livello globale, la sfida è accompagnare i nostri territori nella transizione digitale, tecnologica ed ecologica. Ci sono tre emergenze a cui bisogna far fronte:
    - Costo dell'energia, autonomia energetica e la risorsa acqua.
    - L'approvvigionamento delle materie prime, in particolare l'agro-alimentare.

- Green, digitale e nuove tecnologie avranno inoltre un impatto importantissimo sulla forza lavoro.
- 3) Per attraversare il guado e costruire il domani, i territori hanno bisogno di decidere non solo cosa fare, ma soprattutto come:
- come costruire relazioni territoriali e un approccio integrato e condiviso,
  - come costruire il Piano di sviluppo territoriale,
  - come infrastrutturare lo sviluppo territoriale in termini di governance e di organizzazione.

LE STRATEGIE PROPOSTE PER DARE CONTINUITÀ ALLE AZIONI DEL PROGETTO INTERREG GOVERNATIVA PARTONO DI QUESTI PRESUPPOSTI E POSSONO COSTITUIRE UN PUNTO DI SVOLTA PER IL TERRITORIO DI VARESE NEL SUO COMPLESSO, IN RELAZIONE ALLA SUA PECULIARE POSIZIONE NELL'AREA TRANSFRONTALIERA CON IL CANTON TICINO.

## **6.2 La strategia proposta: la costruzione dell'Alleanze per lo sviluppo**

In questa prospettiva, l'idea forza che si propone è quella di costruire una serie di **Alleanze** a partire dall'area urbana di Varese, potenziando le sue relazioni con il Canton Ticino, per generare insieme un **Piano di Sviluppo dell'area urbana estesa**, nella prospettiva transfrontaliera, per governare i radicali cambiamenti in atto e adeguarsi alle tante esigenze del territorio in una logica sovra-comunale.

L'idea è che il futuro dell'essere umano stia nell'integrazione delle aree urbane e rurali e che la sostenibilità sia la strategia per garantire maggiore equità, efficienza e resilienza. L'Agenda 2030, sul fronte investimenti, prevede che l'obiettivo 11, cioè la creazione di comunità sostenibili, avrà l'impatto maggiore.

Ma come si costruisce una comunità sostenibile?

Si tratta di attivare un processo virtuoso in cui un ruolo centrale è giocato dall'Alleanza tra Istituzioni pubbliche, parti sociali e terzo settore. Si tratta di favorire un dialogo necessario e non più rinviabile,

che rafforza le relazioni tra i diversi soggetti del territorio di riferimento nell'affrontare la sfida della rivoluzione ambientale e digitale.

L'alleanza implica in primo luogo, la collaborazione tra Enti locali (reti intercomunali e di città) con l'obiettivo di costituire i presupposti per lo sviluppo di un sistema territoriale integrato, competitivo e sostenibile dal punto di vista ambientale, con il perseguimento di linee comuni in molteplici ambiti, a partire dall'erogazione di servizi omogenei e di qualità.

Questa idea forza, fondata sulla metodologia della coprogettazione attraverso l'attivazione e il potenziamento di reti di governance multi-livello e multi-attore, orientata all'innovazione sociale e istituzionale, può essere articolata in due parti distinte ma complementari:

**VARESE → TICINO 2030: UN'ALLEANZA PER LO SVILUPPO E IL RICONOSCIMENTO DELLA TERRA DEI LAGHI DELLA REGIONE DELL'INSUBRIA COMPRESA TRA PROVINCIA DI VARESE E CANTON TICINO.**

**VARESE 2030: CAPOLUOGO DI PROVINCIA E AUTORITÀ URBANA, ATTRAVERSO LA RIORGANIZZAZIONE DELLA STRUTTURA COMUNALE E LA COSTITUZIONE DI UN UFFICIO PER LO SVILUPPO TERRITORIALE.**

## **Dalla "piramide" alle "reti di governance" per lo sviluppo**

Il termine governance indica il passaggio dalle forme gerarchiche e dirigistiche di programmazione e di direzione del *policy making*, a forme alternative di programmazione negoziata in cui prevalgono relazioni orizzontali e cooperative tra Stato e società civile, tra organizzazioni politiche e organizzazioni private. Come ricorda R. Mayntz (1999, p. 3):

*Si ricorre a governance soprattutto per indicare un nuovo stile di governo, distinto dal modello del controllo gerarchico e caratterizzato da un maggior grado di cooperazione tra lo Stato e gli attori non-statali all'interno di reti decisionali miste pubblico/private<sup>5</sup>.*

<sup>5</sup> Cfr. Mayntz R. (1999), La teoria della "governance": sfide e prospettive, in "Rivista italiana di Scienza politica", 1 p.201-23

In altre parole, la governance va intesa come un nuovo modo di regolazione, distinto dalle tre forme idealtipiche di regolazione (Stato, Mercato, Comunità), un “nuovo” modo di regolazione “a rete”, in cui l’attore politico partecipa al processo decisionale con un ruolo di coordinamento, piuttosto che di mero decisore.

Il concetto di governance, in questa accezione, viene bene espresso quindi con la metafora della *rete* e in questo consiste la “novità”: le *reti di governance* miste “a geometria variabile” possono essere ricondotte invece ai diversi modi di regolazione che, a secondo dei contesti e delle dotazioni culturali e istituzionali di riferimento, stanno facendo emergere le diverse capacità dei territori di rappresentare i bisogni reali dei sistemi territoriali e di raccordarsi alle reti di governance europea e globale.

La governance multi-attore, o *network governance*, fa riferimento all’analisi del sistema di relazioni, o rete, che si stabilisce in seguito all’interazione tra più attori, pubblici e privati, con particolare riferimento alle fasi decisionali e di implementazione di una politica pubblica.

“Fare rete” tuttavia non è semplice, soprattutto non è facile decidere insieme e conseguire risultati che siano “superiori alla somma delle parti”, cioè produrre un “effetto di sistema”. Questo implica uno sforzo superiore, necessario per conoscere il territorio e le dinamiche che lo caratterizzano, per dotarsi di forme di *governance* politica condivisa, per sviluppare una cultura di gestione basata sulla condivisione e sulla concertazione o negoziazione, sia a livello politico che tecnico. Questo cambiamento di approccio risulta essere il più adatto per generare innovazione sociale e istituzionale, ma al tempo stesso richiede una forte volontà politica e un significativo investimento per l’acquisizione di una cultura di rete.

## **Innovazione, co-progettazione e governance multi-attore**

L’assunto da cui parte la nostra proposta è quello del valore aggiunto dato dalla coprogettazione nei processi di innovazione. L’innovazione sociale e istituzionale non dipende infatti solo dalle capacità di un unico attore bensì dagli sforzi coordinati di un gruppo di attori che condividono un progetto di sviluppo. Occorre ripensare quindi i

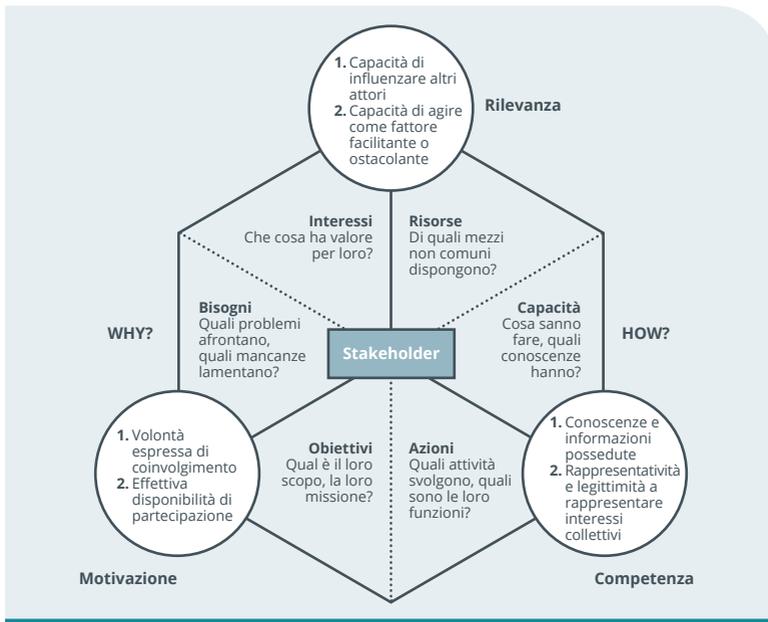
modi e i luoghi nei quali assumere le decisioni strategiche e adottare atti di impegno. La *governance* è lo strumento plurale attraverso il quale giungere alla definizione delle decisioni più opportune, tenendo in conto differenziati interessi complementari e convergenti. La cosiddetta logica *multi-stakeholder*, o multi-attore, ovvero la composizione di più punti di vista nell'analisi di problemi e soluzioni, prevede il coinvolgimento diretto e costante di diverse istanze connesse ad una attività. Chiunque abbia un beneficio o possa subire uno svantaggio dall'azione intrapresa deve poter trovare espressione dentro la rete di attori che partecipa alla governance, ovvero al processo decisionale condiviso, specialmente se è in grado di portare un contributo fattivo o contrapporre ostacoli significativi. Se un attore (pubblico o privato) prende in carico bisogni che riguardano famiglie, ambiente e salute occorrerà avere uno o più soggetti fisici in grado di rappresentare interessi organizzati (associazioni, comitati, istituzioni, organizzazioni non governative, imprese) cui rivolgere questioni e con i quali co-progettare e co-decidere.

Più soggetti si riconoscono in una azione intrapresa e più coinvolgimento si può innescare, maggiori saranno le risorse che si possono attivare in questa prospettiva, il raggiungimento degli obiettivi diviene interesse diffuso e collettivo e il "capitale" sociale e relazionale del territorio si sviluppa esponenzialmente.

Tessere un intreccio di interessi rafforzando le sinergie in percorsi di azione mutualmente rafforzanti richiede capacità di orchestrazione molto sofisticate. Una volta definito il perimetro della partnership multi-attore da coinvolgere occorre saper decostruire ed enucleare i valori, i fabbisogni specifici e i percorsi strategici di ciascun componente e progettare interazioni incrociate che sfruttino tutte le possibili combinazioni a somma positiva.

A tale scopo, si propone un modello di selezione e reclutamento degli stakeholder (figura seguente) basato su tre criteri chiave:

## Stakeholder Exagon



Fonte: Liguoro, in Messina (2019), p. 113

- Rilevanza*, intesa quale capacità di generare impatto sul processo e influenzare a cascata altri attori;
- Competenza*, nella duplice accezione in termini di possesso di conoscenze e capacità distintive e di legittimità istituzionale o sostanziale ad intervenire;
- Motivazione*, determinata dalla volontà di collaborazione e dalla disponibilità di partecipazione.

La profilazione dello stakeholder selezionato procede attraverso l'explicitazione di sei aree tematiche suddivise in due macro-categorie.

La prima categoria è di tipo *strategico (Why?)* ed è scomposta in: interessi, bisogni e obiettivi. La seconda è di tipo *operativo (How?)* ed è articolata in: risorse, capacità e azioni. Rispondendo ai quesiti proposti per ciascuna area tematica si potrà svolgere una rapida ma comprensiva mappatura del partner e, una volta terminata la rilevazione, sarà più agevole comporre il puzzle delle possibili alleanze.

La qualità di un Piano strategico di sviluppo territoriale dipende in buona misura dal grado di coinvolgimento degli attori, attraverso un lavoro di co-progettazione per la definizione delle strategie e il *management di rete* che, nei casi migliori, riesce a far prevalere l'obiettivo della *responsabilità sociale di territorio* e del miglioramento della qualità dello sviluppo sostenibile di un territorio, sugli interessi particolari, trasformando la rete di *multi-stakeholder* (portatori di interesse di parte) in *community-holder*, portatori di interesse della comunità<sup>6</sup>.

La ricerca di impatti sociali positivi e sostenibili passa necessariamente dalla determinazione di uno scopo preciso. La scoperta del bisogno, la sua interpretazione e l'ideazione di soluzioni inventive attengono ad un ambito di intervento denominato "design strategico". Centralità dell'utente e collaborazione radicale sono due principi cardine dei modelli di design fondati sulla partecipazione. L'orientamento agli impatti presuppone la capacità di decostruire la domanda e di far emergere i bisogni profondi. Di conseguenza, si estendono i confini dell'azione, abbracciando esternalità e includendo orizzonti di lungo termine. Sfide complesse non possono essere affrontate da operatori singoli, pubblici o privati, bensì richiedono la composizione di reti di partenariato differenziate e coese.

La scelta di operare come rete di governance multi-attore necessita di un cambiamento culturale e di un riposizionamento degli attori dalla "piramide" alla "rete" (seguito Tabella 3).

Il governo dei processi richiede quindi capacità di governance sofisticate in grado di orchestrare molteplici interventi e ricondurli verso scopi comuni. In tal senso risulta determinante il ruolo di agenti in grado di tessere le relazioni all'interno di una comunità, facilitare i processi di scambio per generare nuova conoscenza, presidiare qualità, tempi e costi di realizzazione, comunicare in modo aperto e trasversale le esperienze e consolidare gli impatti attraverso una costante azione di apprendimento e disseminazione.

Nel filo conduttore che lega design collaborativo, project management e governo delle reti, *la relazione* emerge quindi quale vero *capitale strategico*: attorno ad essa è necessario immaginare e costruire le prossime imprese di azione strategica partecipata.

---

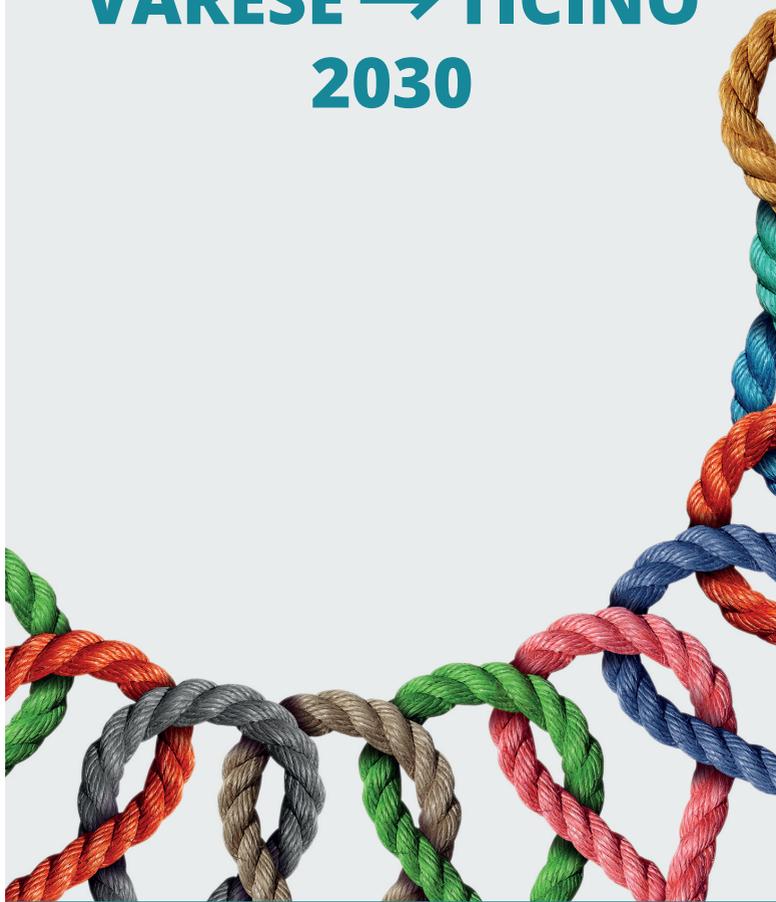
<sup>6</sup> Cfr. Messina P. (a cura di), (2019), Oltre la responsabilità sociale di impresa. Territori generativi tra innovazione sociale e sostenibilità, Padova: Padova University Press

**Tabella 3** | Riposizionamento degli attori strategici dello sviluppo nelle reti di governance

Tipi di Attori	Da	→	a
<b>Attore amministrativo</b>	Da erogatore di servizi		A coordinatore di reti
	Dalle competenze giuridico – amministrative (procedure)		Alle competenze progettuali per obiettivi
<b>Attore politico</b>	Dalla politica come scambio di interessi particolari		Alla politica come perseguimento dell'interesse generale (RST)
<b>Associazioni di rappresentanza degli interessi</b>	Da una rappresentanza corporativa e settoriale		A una territoriale e di responsabilità sociale di territorio (RST)
<b>Professionisti</b>	Da esperti di settore		Management di rete

7

**Il processo  
VARESE → TICINO  
2030**



Sulla scia di quanto sta avvenendo in diverse aree urbane europee, costituite da reti di città e da politiche di integrazione urbano-rurale<sup>7</sup>, ma anche da quanto sta avvenendo in altri Cantoni della Svizzera per le città transfrontaliere, come nei casi di Basilea, verso la Germania e la Francia<sup>8</sup>, o della Conferenza metropolitana di Zurigo<sup>9</sup>, o della Grande Ginevra<sup>10</sup> tra Svizzera e Francia, si tratta di **favorire il “processo di metropolizzazione”**, attraverso il **potenziamento di reti di servizi e governo dei flussi**, a cominciare da quello dei trasporti.

L'Alleanza passa attraverso un accordo tra enti locali e altri soggetti pubblici e privati, mediante la sottoscrizione di un **Protocollo d'intesa** che:

- definisce l'ambito territoriale VARESE → TICINO come ambito territoriale di riferimento;
- individua le finalità e gli obiettivi generali e settoriali che l'Alleanza intende perseguire attraverso la definizione di un Piano di Sviluppo VARESE → TICINO 2030, quale espressione della programmazione complessiva dell'area;
- istituisce il **Tavolo di concertazione** quale espressione del partenariato istituzionale e degli attori territoriali, prevedendo la sua composizione e modalità di funzionamento.

---

<sup>7</sup> A questo riguardo si veda tra gli altri: Messina P. (2020), “Tra Città metropolitana e City Region. Adeguatezza istituzionale come vantaggio competitivo per lo sviluppo regionale in quattro regioni europee e il caso del Veneto”, *Regional Studies and Local Development*, 1 (1), pp. 19-53. <https://rslid.padovauniversitypress.it/2020/1/3>

<sup>8</sup> Si veda a questo riguardo l'Eurodistretto Trinazionale di Basilea (TEB), sottoscritto tra in tre Paesi, il 26 gennaio 2007 in Francia, nella città di Saint-Louis, collegato all'euroregione RegioTriRhena, dal 2003 costituita come associazione di diritto privato tedesco, e sostenuta anche da una rete di cooperazione tra università dei tre paesi.

<sup>9</sup> Si veda la “Conferenza metropolitana di Zurigo”, avviata nel 2005, dalle autorità cantonali, i sindaci di Zurigo e Winterthur e l'Associazione dei sindaci del Canton Zurigo, e costituita in associazione nel 2009. All'associazione aderiscono oggi 8 Cantoni e circa 110 Comuni.

<sup>10</sup> La Grand Genève è una metropoli transfrontaliera di oltre un milione di abitanti, organizzata in un Gruppo di Cooperazione Transfrontaliera Locale (GLCT), ed è costituita da 209 comuni francesi e svizzeri, due cantoni svizzeri (Ginevra e Vaud), due dipartimenti francesi (Ain e Alta Savoia) della regione francese Alvernia-Rodano-Alpi.

Da notare che la congiuntura storica può essere propizia a un avvicinamento del Canton Ticino che, in quanto Stato non appartenente all'UE, non dispone di fondi del PNRR, e può essere pertanto motivato ad una maggiore cooperazione strategica con l'Italia.

Punto di contatto potrebbe essere l'attivazione di una *strategia di sviluppo territoriale sostenibile integrata e transfrontaliera*, con la finalità del miglioramento economico, ambientale, climatico, sociale, demografico e istituzionale duraturo dei territori coinvolti, in linea con gli obiettivi della strategia del PNRR e della programmazione 2021-2027.

Il *Piano di sviluppo strategico* dovrebbe affrontare principalmente le seguenti sfide:

- Collegamenti e servizi adeguati di mobilità, viabilità e digitale
- Acqua ed energia
- Turismo e Cultura: la regione dei laghi
- Scuola-Università e Lavoro
- Sociale e Sanitario, welfare territoriale
- Potenziare il coordinamento e la governance transfrontaliera, attraverso l'attivazione di un gruppo di lavoro dedicato alla costruzione dell'area urbana estesa.

## 7.1 La costruzione dell'alleanza per lo sviluppo

L'Alleanza può essere costituita da: Comune di Varese, Comuni del Canton Ticino interessati e altri soggetti pubblici e privati, mediante la sottoscrizione di un **Protocollo d'intesa** che:

- a) individua le finalità e gli obiettivi generali e settoriali che l'alleanza intende perseguire attraverso la definizione di un Piano di Sviluppo VARESE → TICINO 2030, anche in collegamento e in continuità con il progetto Città Ticino<sup>11</sup>;

<sup>11</sup> La Città Ticino sta prendendo forma anche grazie alla costruzione di importanti infrastrutture, come il tunnel del monte Ceneri, che dimezza i tempi di percorrenza tra i tre principali centri urbani del Ticino: Bellinzona, Locarno e Lugano, dando forma a una città diffusa caratterizzata da importanti flussi pendolari anche frontaliere (passati dai 5 mila del 1955 agli oltre 53 mila del 2012) che, grazie anche ad altre infrastrutture sui trasporti transfrontalieri verso l'Italia, si espande anche verso la confinante Lombardia. Si vedano a questo riguardo: Cantone Ticino (2010), Progetto Città-Ticino. Sinesi, obiettivi, esempi. Piano direttore cantonale, Dipartimento del territorio; Ferrata C., Martinetti O. (a cura di), Costruire la Città Ticino - riflessioni su un territorio in trasformazione, Bellinzona, 2021; Torricelli G.P., Stephani E. (2009), La cooperazione transfrontaliera in Svizzera. Regione Insubrica/Ticino-Lombardia-Piemonte. Rapporto Osservatorio dello sviluppo territoriale (OST-TI), Mendrisio, Berna; Bramanti A., Ratti R. (2014), "La "Regio Insubrica": nuove idee per la cooperazione transfrontaliera", EYESREG, (4), 4 <http://www.eyesreg.it/2014/>; Mazzoleni O., Ratti R. (2014), a cura di, Vivere e capire le frontiere in Svizzera. Vecchi e nuovi significati nel mondo globale, Locarno: Dadò Editore; Comunità di lavoro Regio Insubrica (2002), Il mercato del lavoro nella Regione insubrica: verso una parziale integrazione. "Quaderno", 6, Bellinzona.

b) istituisce il Tavolo di concertazione che opera quale espressione del partenariato istituzionale ed economico-sociale locale (valorizzando la Regio Insubrica) e prevede la sua composizione e modalità di funzionamento.

L'alleanza VARESE → TICINO 2030 non dovrebbe consistere in un semplice tavolo di negoziazione o concertazione territoriale, ma in prospettiva dovrebbe costituirsi in Associazione o Fondazione, personalità giuridica di diritto privato italiano, come previsto dal titolo II, del libro I, del Codice Civile.

- L'Associazione e la Fondazione non hanno fini di lucro
- La Fondazione richiede almeno 30 ml € di capitale sociale (70 ml in alcuni casi).
- L'Associazione richiede almeno 15 ml € di capitale sociale.

Particolarmente interessante potrebbe risultare, a questo riguardo, la forma della Fondazione di partecipazione e di comunità.

## **7.2 I vantaggi per i Comuni e per il territorio**

Il coinvolgimento dei Comuni nel processo di costruzione della rete di cooperazione presenterebbe una serie di vantaggi, correlati alla possibilità di:

- Costruire insieme, in forma partecipata, il Piano di Sviluppo Territoriale 2030 definendo strategie, misure e progetti. Un Piano di Sviluppo territoriale che metta al centro la transizione green, digitale e una nuova visione di territorio e di comunità.
- Partecipare alle programmazioni regionali, nazionale ed europea.
- Agire per «mettere a terra» il Piano di sviluppo territoriale e monitorare il suo grado di realizzazione.
- Investire in competenze e formazione di risorse umane dedicate.
- Valutare l'impatto delle azioni realizzate in termini di valore pubblico e di benessere equo e sostenibile dal punto di vista ambientale generato dalle misure del Piano di sviluppo.

Le Alleanze territoriali sono costituite da enti locali e altri attori, soggetti pubblici, soggetti espressione della società civile e soggetti

privati, attraverso una serie di tappe:

- Accordo interistituzionale per la costituzione di un Tavolo permanente per generare in forma partecipata il Piano di sviluppo territoriale.
- Promozione di un'«Agenzia di sviluppo» che offre servizi in particolare ai Comuni (soprattutto piccoli) in merito a co-progettazione, capacità di cogliere le opportunità e intercettare finanziamenti, «messa a terra» per garantire maggiori servizi e migliori chance per uno sviluppo sostenibile per il territorio.

### 7.3 Il Compito dell'Alleanza

Giungere alla **sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa** tra Enti pubblici presenti nel territorio, Parti sociali, Terzo settore è una prima tappa importante dell'alleanza, poiché con questa azione ci si impegna a:

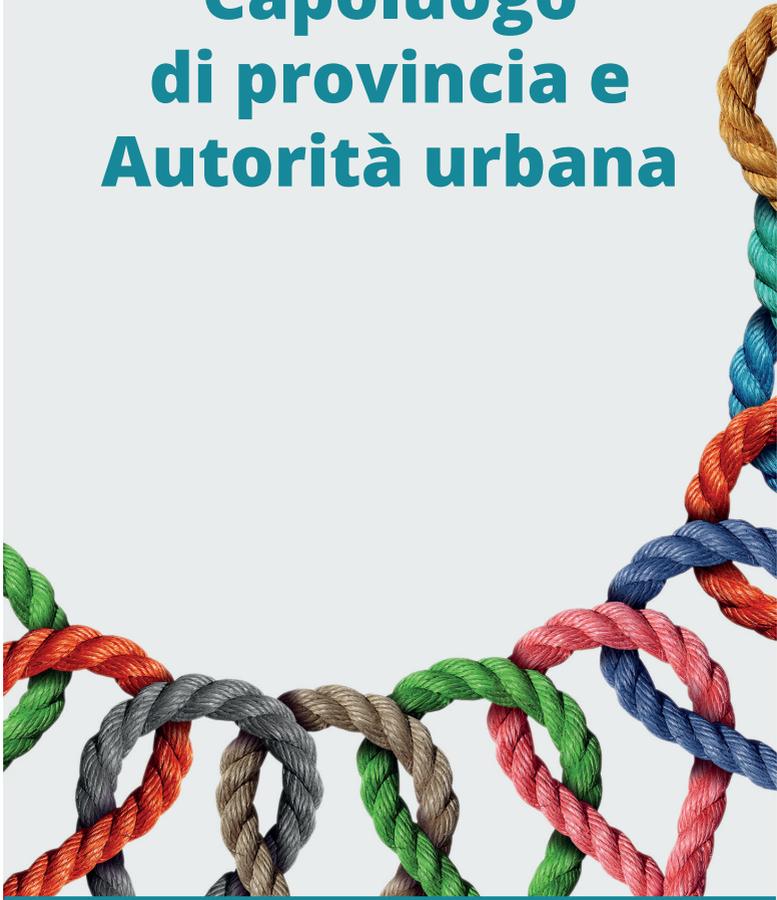
- Generare insieme un Piano di Sviluppo Territoriale 2030.
- Partecipare, come territori, alle programmazioni regionale, nazionale ed europea.
- Agire per realizzare il Piano di sviluppo territoriale, ognuno per gli impegni che si è assunto.
- Infrastrutturarsi in fondazione come **Agenzia di sviluppo** con il compito di «mettere a terra» e implementare il piano di sviluppo.
- Valutare insieme l'impatto delle azioni realizzate, il valore pubblico generato dalle misure del piano di sviluppo, anche per renderne conto.

Il processo avviato con la strategia VARESE → TICINO 2030 si collega in modo sinergico con l'azione strategica VARESE 2030, che può esserne considerata il presupposto.



8

**VARESE 2030**  
**Capoluogo**  
**di provincia e**  
**Autorità urbana**



*Dal Comune alla Città come «rete di servizi». L'azione parte da una distinzione importante tra Città e Comune: mentre infatti il Comune è un ente locale con confini amministrativi rigidi, la Città si configura invece come una rete di servizi e pertanto può avere confini variabili a seconda dell'espansione di queste reti, come per esempio la rete dei trasporti: la città finisce insomma dove termina il capolinea del Bus. Investire sull'ampiamiento delle reti di servizi intercomunali significa quindi costruire nuovo sistema territoriale e allargare la Città in senso funzionale<sup>12</sup>.*

Per governare i radicali cambiamenti in atto e adeguarsi alle tante esigenze del territorio, è necessario pensare infatti ad una logica sovra-comunale, basata sulla collaborazione tra Enti locali, tale da costituire i presupposti e la premessa per lo sviluppo di un polo integrato e competitivo, con il perseguimento di linee comuni in molteplici ambiti e con l'erogazione di servizi omogenei, di qualità e sostenibili dal punto di vista ambientale.

Questo obiettivo si può perseguire attraverso l'attivazione di una strategia di sviluppo urbano sostenibile, con la finalità del miglioramento economico, ambientale, climatico, sociale, demografico e istituzionale duraturo dei territori coinvolti, in linea con gli obiettivi della strategia del PNRR.

L'attuazione di questa strategia richiede diverse azioni che possono essere così articolate:

---

<sup>12</sup> Cfr. Messina P. (2020) Tra Città metropolitana e City Regio, cit.

## 8.1 Azione organizzativa

L'Alleanza è costituita da enti locali e altri soggetti pubblici e privati, attraverso una serie di tappe:

- Accordo interistituzionale per la costituzione di un **Tavolo permanente**.
- Promozione di un'agenzia di sviluppo della **Città di Varese** che offre servizi ai Comuni limitrofi al capoluogo di provincia (soprattutto piccoli) in merito a:
  - Co-progettazione dello sviluppo
  - Cogliere le opportunità e intercettare finanziamenti
  - «Messa a terra» per garantire maggiori servizi e migliori chance di sviluppo per il territorio

Nell'organizzazione del Comune di Varese diventa rilevante costituire la struttura **«Ufficio per lo sviluppo della Città di Varese»**, come supporto alla costruzione della visione Varese2030 in forma partecipata.

Grazie all'Ufficio per lo sviluppo della città, diventerebbe possibile cogliere le opportunità per i Comuni e il territorio nei prossimi 8 anni. L'Ufficio potrebbe operare infatti come:

- supporto amministrativo nei diversi procedimenti di accesso ai bandi;
- supporto alla «messa a terra» dei diversi progetti finanziati, al loro monitoraggio e rendicontazione;
- misurazione dell'impatto delle azioni di sviluppo in termini di benessere equo e sostenibile, anche dal punto di vista ambientale.

## 8.2 Il PIAO - Piano Integrato di Attività e Organizzazione

L'articolo 6 del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113 ha previsto che le pubbliche amministrazioni con più di cinquanta dipendenti adottino il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO).

Il PIAO costituisce senz'altro una importante opportunità per riorganizzare il come svolgere le attività dell'Ente e come strutturalmente farle.

Attraverso il PIAO, in coerenza con i documenti di programmazione economica e finanziaria, diventa possibile:

- descrivere le strategie per la creazione di Valore Pubblico 2022 – 2024: gli obiettivi generali e specifici, le modalità e le azioni previste;
- fare l'elenco delle procedure da semplificare e reingegnerizzare;
- esplicitare come le politiche dell'Ente si traducono in obiettivi di valore pubblico (outcome/impatti) cioè in indicatori di impatto (Agenda2030 e BES).

### **8.3 Azione di sistema: formare le nuove competenze del management di rete per lo sviluppo**

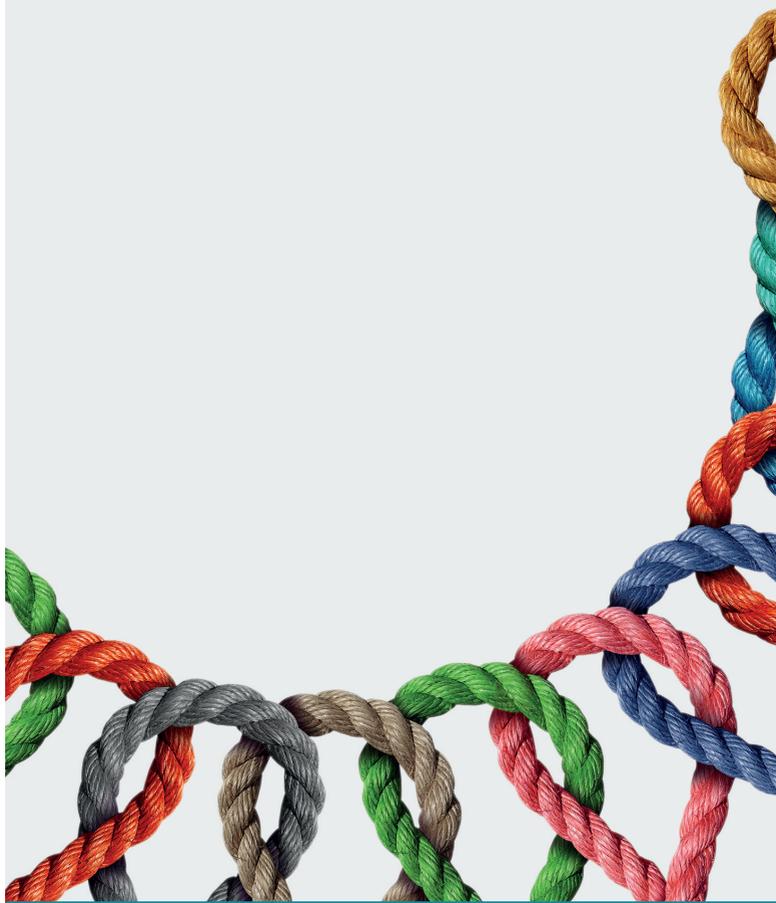
Lavorare adottando l'approccio del co-design e della coprogettazione partecipata significa passare da pratiche di negoziazione a pratiche di concertazione, ovvero: da una rete *multi-stakeholders* (portatori di interesse di parte) che persegue un gioco a somma zero, a una rete *community holders* (portatori di interesse del territorio) che persegue obiettivi condivisi di sviluppo di una comunità orientati alla responsabilità sociale e ambientale di territorio.

Questo cambiamento richiede un forte investimento nella cultura cooperativa di rete e nella formazione di nuove competenze per gestire:

- Reti di governance multi-attore (pubblico-privato-terzo settore)
- Processi partecipativi e di coprogettazione con i portatori di interessi

# 9

## Conclusioni



Il progetto GovernaTI-VA, attraverso una analisi di contesto accurata, la costruzione di infrastrutture di conoscenza, la ricognizione e la condivisione di buone pratiche e il recepimento delle esigenze del territorio rispetto al miglioramento della governance della mobilità ha avviato un percorso delineando un approccio metodologico, una visione e una strategia di intervento per il prossimo futuro.

Il presente documento, dopo una disamina dei macro-fenomeni di mobilità transfrontaliera e delle competenze in tema di pianificazione e gestione delle reti e dei servizi alle diverse scale territoriali sui due versanti della frontiera, ha presentato i risultati già concretamente ottenuti all'interno dei Progetti Interreg sviluppati in tema di mobilità sul medesimo ambito territoriale di studio di GovernaTI-VA, il contesto pianificatorio dei territori italiano e svizzero e alcune esperienze di governo della mobilità che hanno riscontrato un notevole successo a livello territoriale. L'attività di raccolta e di classificazione di buone pratiche di governance presso le Amministrazioni comunali ha consentito di tracciare un quadro complessivo, con l'identificazione di criticità attuali, di aspettative e di esigenze per il futuro.

GovernaTI-VA lascia quindi un'importante eredità ai partner di Progetto e agli Enti del territorio: una prospettiva di organizzazione tra gli Enti per una più efficace governance del territorio, l'indicazione delle diverse forme istituzionali per "fare rete" e un metodo attuativo.

L'auspicio è che tale lavoro costituisca un seme, da coltivare e far germogliare con l'obiettivo di raccogliere quanto prima i frutti.





Progetto Governa TI-VA  
“Rafforzamento della governance transfrontaliera  
attraverso lo sviluppo di competenze  
e modelli di governo locale”

*Acronimo di progetto:* Governa TI-VA

*ID di progetto:* 643893

*Prodotto:* E-book – WP 4 Governance della mobilità,  
Task 4.3 Rilevazione di politiche, piani e misure.

*Beneficiario capofila Comune di Varese (VA) e capofila svizzero  
USI - Università della Svizzera Italiana.*

*Fanno parte del partenariato del progetto i seguenti soggetti:*

*ANCI Lombardia - (Milano)*

*Associazione PPP Svizzera - Lugano (Ticino)*

*SEL - Sezione degli Enti Locali - Cantone Ticino (Bellinzona)*

*Il costo totale del progetto ammonta a 899.899,80 euro per parte italiana,  
e 85.150,00 CHF per parte svizzera; il contributo pubblico è pari a  
euro 899.899,80 di cui di cui 764.914,83 euro a valere sul FESR  
e 134.984,97 euro, a valere sul Fondo di Rotazione ex lege n.183/1987.  
Il contributo svizzero (federale e/o cantonale) è pari a 42.570,00 CHF.*

*Durata del progetto: 36 mesi*

*Operazione co-finanziata dall'Unione Europea, Fondo Europeo  
di Sviluppo Regionale, dallo Stato Italiano, dalla Confederazione elvetica  
e dai Cantoni nell'ambito del Programma di Cooperazione Interreg V-A  
Italia-Svizzera*

---

Illustrazione di copertina  
Business Unity (Adobe Stock © freshidea )

Novembre 2022

---





Operazione co - finanziata dall'Unione Europea, Fondo Europeo di Sviluppo Regionale,  
dallo Stato Italiano, dalla Confederazione elvetica e dai Cantoni nell'ambito del Programma  
di Cooperazione Interreg V-A Italia - Svizzera

*E-book sviluppato con il supporto tecnico di:*



**Citec Italia srl**

Corso Vittorio Emanuele II 111  
I-10128 Torino  
Tel 011 08 80 770  
E-mail: [citec@citec.ch](mailto:citec@citec.ch)  
[www.citec.ch](http://www.citec.ch)



via Rovello, 2 - 20121 Milano  
Telefono +39 02 72629601  
[www.anci.lombardia.it](http://www.anci.lombardia.it)