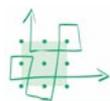




Dipartimento del territorio  
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto

# PAM



## Programma di agglomerato del Mendrisiotto

Terza Generazione

Schede delle misure  
per l'informazione e la partecipazione  
a norma dell'art. 11 Lst



Mendrisio, 3 febbraio 2016

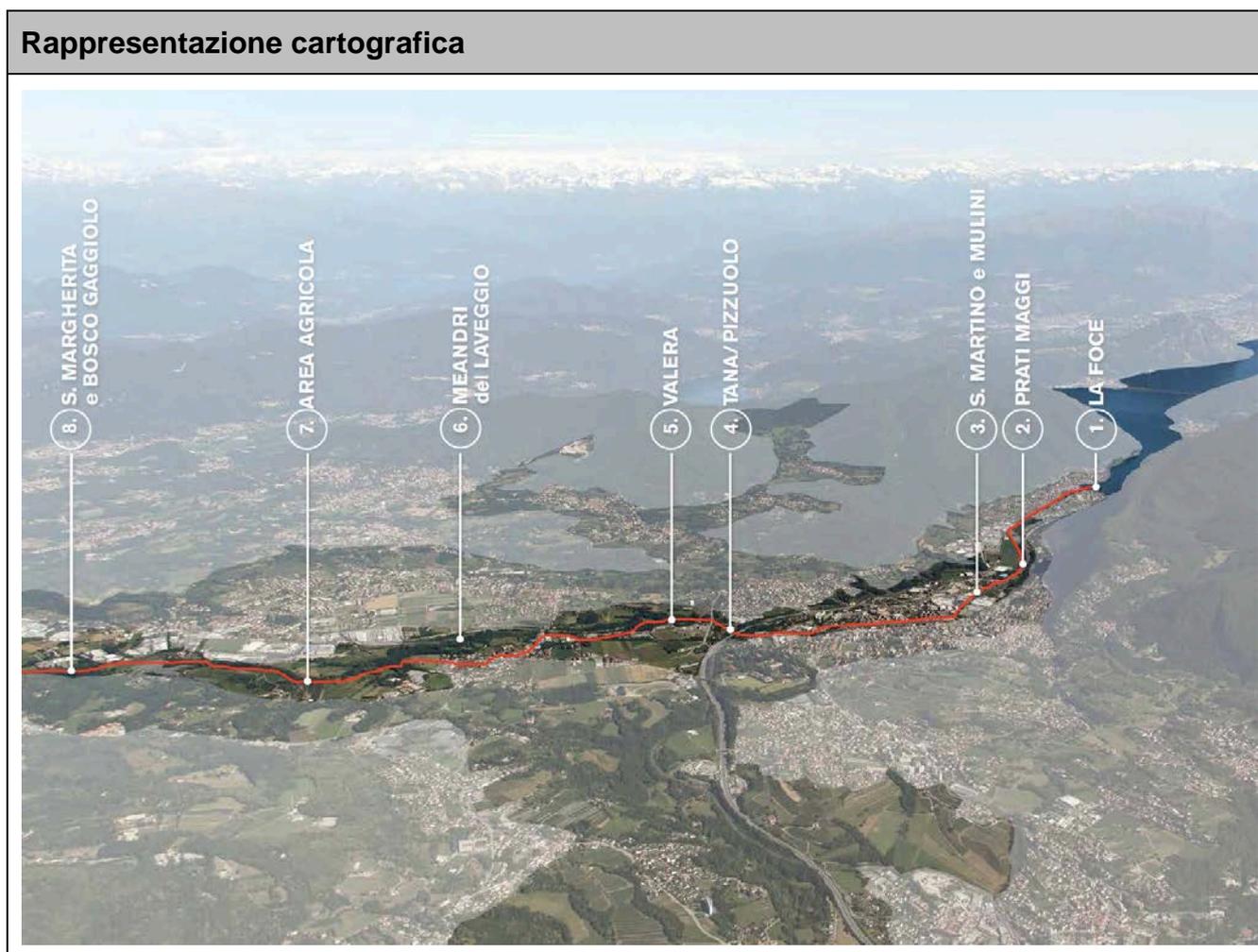


Repubblica e Cantone Ticino  
Dipartimento del territorio  
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



 <b>Parco del Laveggio</b>		Codice ARE: -	Codice PA: PA 1
<b>Pacchetto di misure</b>		Comuni di Stabio, Mendrisio e Riva San Vitale	
<b>Correlazione con altre misure</b>	PA 3.1, PA 3.2, PA 5, ML 1		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	PA1 / PA4 / PA5		
<b>Ente responsabile</b>	Cittadini per il territorio		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Cantone, ERS-MB, OTR-MBC, Comuni		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022 / 2026		
<b>Priorità</b>	A / B		

Costi e finanziamento	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	

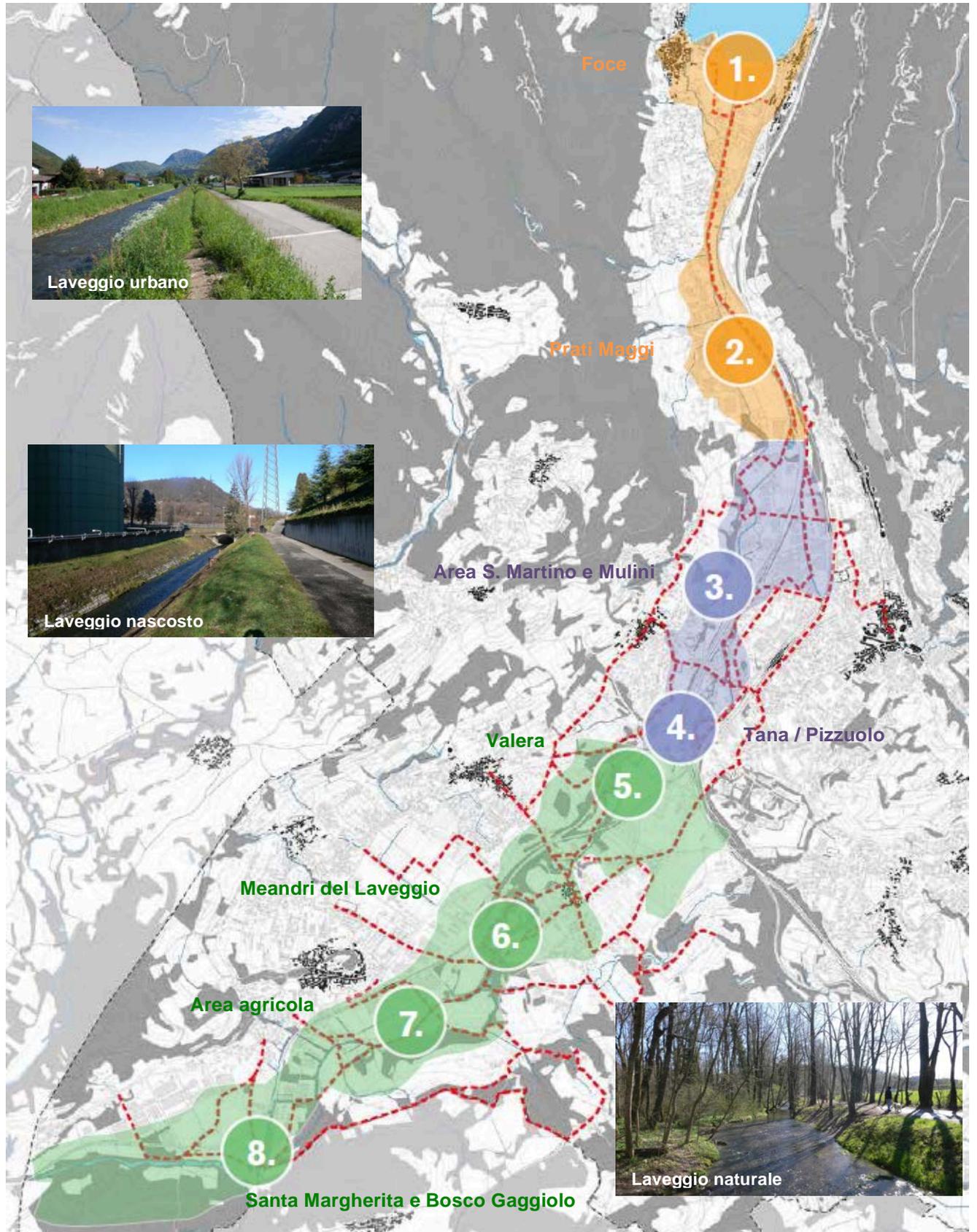


**Descrizione della misura**

<b>Descrizione</b>
<p>Il progetto Parco del Laveggio è inserito tra i 32 progetti modello sostenuti dalla Confederazione per il periodo 2014-2018. L'obiettivo del progetto di un parco del Laveggio è di riscattare dal degrado e di riqualificare una parte importante della pianura del Mendrisiotto, assumendo come elemento portante il fiume Laveggio.</p> <p>Si tratta di salvaguardare e recuperare per quanto possibile i valori naturali (acqua, vegetazione, flora, fauna) della regione; di aumentare e valorizzare le aree pubbliche; di organizzare collegamenti efficaci tra le differenti aree funzionali, culturali e di svago; di promuovere i percorsi pedonali e gli spazi pubblici in senso stretto e di risolvere i conflitti d'uso che si pongono con le zone limitrofe, con le infrastrutture della mobilità, per le immissioni inquinanti e per i deficit di percorrenza e discontinuità dei percorsi..</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
<p>Il progetto concretizza l'obiettivo di inserire in un contesto urbanizzato in modo dispersivo un elemento strutturante e di collegamento, oltre che naturalistico, anche per la mobilità lenta e per lo svago di prossimità.</p> <p>Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità          Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali)</p>
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<p>CE1: la riqualifica del Laveggio include pure una serie d'interventi atti a migliorare il traffico ciclo-pedonale lungo il corso d'acqua, come da e verso le zone che attraversa.</p> <p>CE2: valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani tramite la creazione di un parco urbano di prossimità.</p> <p>CE3: una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo-pedonali.</p> <p>CE4: vengono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane, nonché recuperate tutta una serie di aree di diversa utilizzazione.</p>
<b>Fattibilità</b>
<p>La procedura di studio del progetto modello prevede il coinvolgimento dei Comuni e degli attori interessati; da questi studi e dal relativo processo di coinvolgimento, dovrà essere consolidato il consenso sugli indirizzi del progetto, sulle misure da attuare e sull'assunzione di costi da parte dei diversi attori coinvolti.</p>
<b>Azzonamenti necessari</b>
<p>Da verificare sulla base degli approfondimenti</p>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<p>Nessuna</p>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
<p>Concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda PD "Componenti naturali" (P4), in particolare l'indirizzo 2.3 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati", dato acquisito, e "Svago di prossimità" (R9) "Fiume Laveggio", risultato intermedio.</p>
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<p></p>

### Spiegazioni e approfondimenti

Lo studio del concetto di Parco, oltre a definire la continuità delle percorrenze, ha individuato 8 luoghi strategici, suddivisi per 3 aree tematiche, che si caratterizzano per lo stato e le condizioni, più o meno naturale del contesto attraversato dal corso d'acqua.

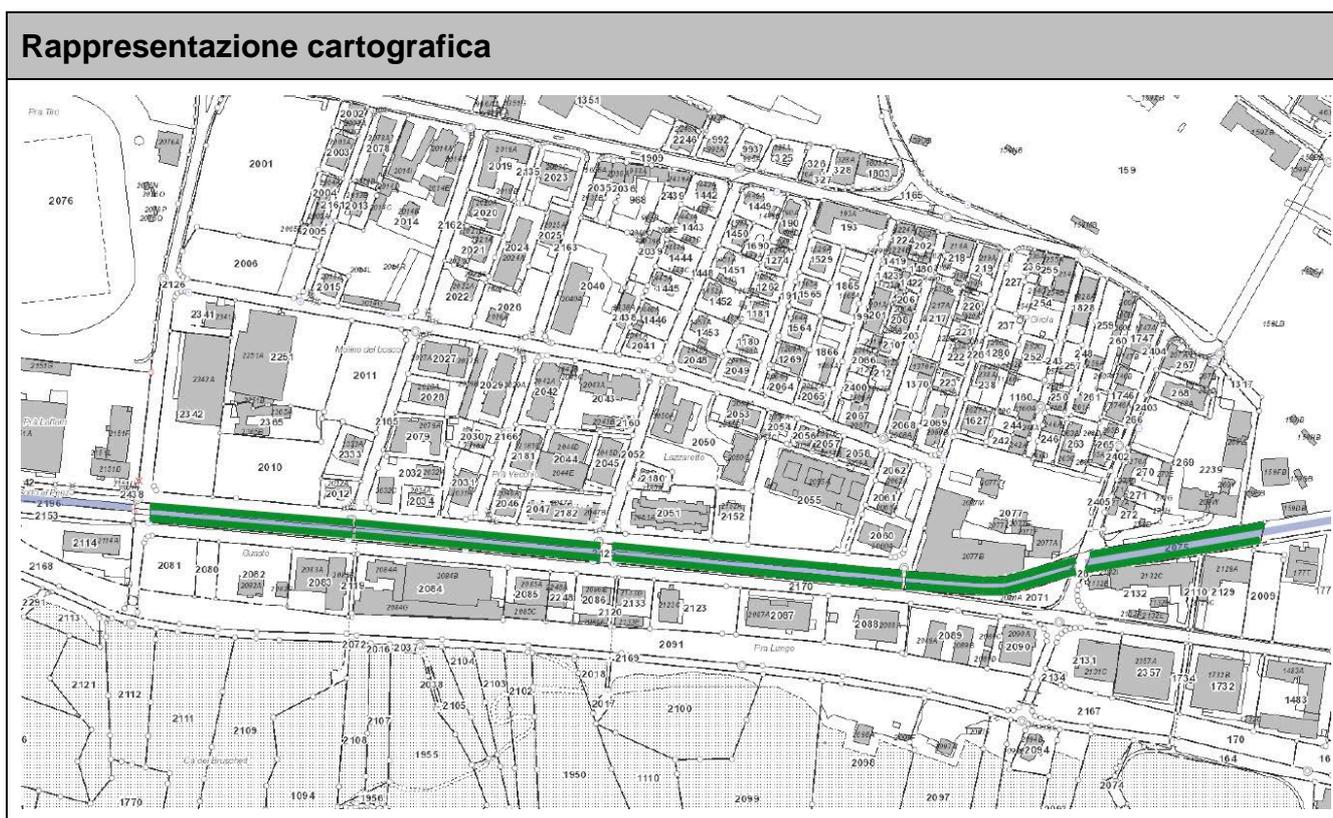


Gli interventi nel luogo strategico 5 “Valera” saranno coordinati nell’ambito del PUC previsto per quest’area (v. scheda misura PA 5).

Per alcuni aspetti il PAM 3 prevede già sin d’ora delle misure d’intervento: v. misure PA 3.1 “Percorrenza e accessibilità del tratto di riva tra Riva San Vitale e Capolago”, in particolare per quanto riguarda la foce del Laveggio e ML 1 “Ottimizzazioni alla rete ciclabile regionale”, in particolare ML 1.1, che riguarda l’itinerario lungo il Laveggio.

	<b>Riqualfica naturalistica torrente Faloppia a Chiasso</b>	<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> PA 2
		Comune di Chiasso	
<b>Pacchetto di misure</b>			
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>			
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Cantone, Consorzio di manutenzione delle arginature del Basso Mendrisiotto		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>Il Parco urbano del Faloppia è un progetto di ampio respiro che si inserisce coerentemente con l'impegno istituzionale di riqualifica del popoloso "Quartiere Soldini" nella cittadina di Chiasso e del Basso Mendrisiotto in genere.</p> <p>Elemento trainante è il corso d'acqua, oggi caratterizzato da importanti arginature artificiali, che di fatto sono una severa condizione di cesura tra la via Antonio Chiesa e la via Milano.</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
<p>Il progetto concretizza l'obiettivo generale di riqualifica degli spazi pubblici all'interno dei quartieri urbani in ambito paesaggistico e naturalistico, valorizzando la qualità di vita in un contesto di auspicato sviluppo centripeto degli abitati.</p> <p>Un Faloppia fruibile lungo il Quartiere Soldini apporterebbe grandi valori di ricucitura del tessuto urbano di Chiasso. soluzioni razionali e "realizzabili" in ambito di riqualifica paesaggistica e naturalistica.</p> <p>Scenario auspicato: aree urbane intensive</p> <p>Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali) / riqualifica di spazi pubblici urbani</p>
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<p>CE1: permette di rendere più sicuri e attrattivi i percorsi pedonali e ciclabili all'interno dell'abitato (Via Milano e Via Antonio Chiesa), tramite un riassetto lungo il corso d'acqua separato dalla circolazione veicolare.</p> <p>CE2: valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite introduzione di elementi di naturalità attrattivi e fruibili.</p> <p>CE3: il riassetto dei percorsi ciclabili e pedonali lungo il corso d'acqua rinaturato, separandoli dalla circolazione veicolare non può che migliorare la sicurezza dei percorsi stessi.</p> <p>CE4: la presenza all'interno di un quartiere urbano intensivo di un corridoio naturale costituisce un importante elemento di compensazione ambientale e riduce gli spostamenti (soprattutto veicolari) per raggiungere altri spazi naturali e di svago più distanti.</p>
<b>Fattibilità</b>
<p>Il tratto fluviale in oggetto è annunciato nella Pianificazione strategica delle rivitalizzazioni dei corsi d'acqua (Dipartimento del territorio, Ufficio dei corsi d'acqua, ottobre 2014).</p>
<b>Azzonamenti necessari</b>
<p>Nessuno</p>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<p>Nessuna</p>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
<p>Concretizzazione locale di un obiettivo generale contenuto nella scheda PD "Componenti naturali" (P4), in particolare l'indirizzo 2.3 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati", dato acquisito.</p>
<b>Scadenzario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>



### Spiegazioni e approfondimenti

Attualmente il corso del Faloppia attraverso il Quartiere Soldini si presenta come un canale cementificato rettilineo; tra il canale e i muraglioni, che fungono da argini insommergibili, oltre che di sostegno alle superfici viarie limitrofe, vi sono due banchine sommergibili pure in calcestruzzo armato.

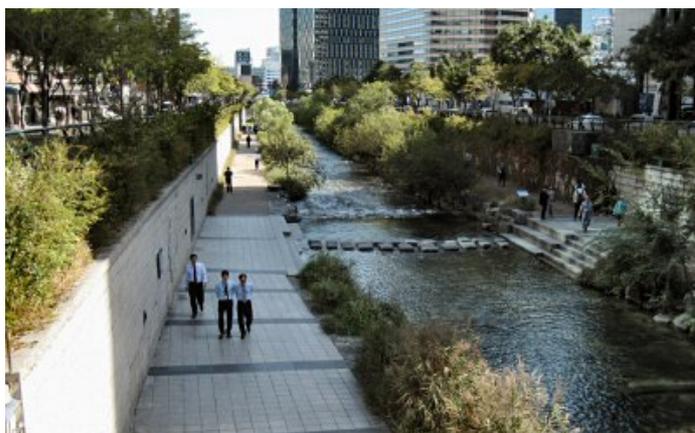


Il Faloppia lungo il Sotto Penz e attraverso il Quartiere Soldini viene rivitalizzato, incrementando in particolare gli habitat per l'ittiofauna e, più in generale, per tutte le specie legate agli ambienti di acque correnti (macro-invertebrati acquatici). Parallelamente sarà ricreato un collegamento ecologico funzionale, sia longitudinalmente lungo l'asse fluviale, sia trasversalmente verso il versante pedemontano del bosco del Penz

Esempi di intervento simili in un contesti urbani assai densi, pur tenendo conto delle debite proporzioni, sono stati realizzati al "Schanzengraben" di Zurigo e al "Cheonggyecheon - Urban Park in Seoul" (Corea del Sud).



*Esempio "Schanzengraben" Zurigo*

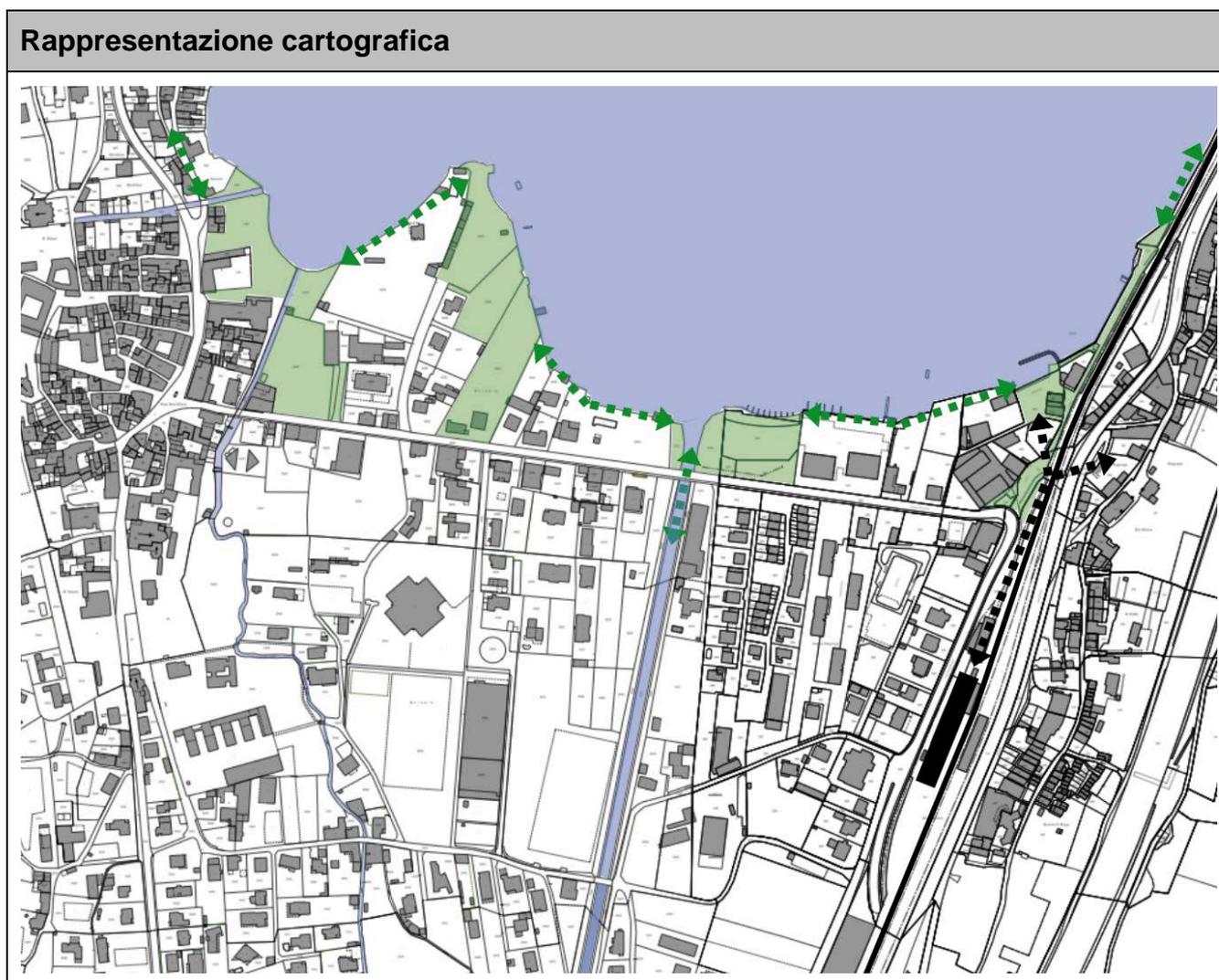


*Esempio "Cheonggyecheon - Urban Park" Seoul (Corea del Sud)*



 <b>Percorrenza e accessibilità del tratto di riva tra Riva San Vitale e Capolago</b>		<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> PA 3.1
<b>Pacchetto di misure</b>		Comuni di Riva San Vitale e Mendrisio	
<b>Correlazione con altre misure</b>	PA 1, PA 3.2, PA 3.3, IN 4.3		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	PA 6		
<b>Ente responsabile</b>	Comuni		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022 / 2026		
<b>Priorità</b>	A / B		

Costi e finanziamento	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Valorizzazione della riva del Lago, compresa la foce del Laveggio, mediante miglioramento dell'accessibilità e della fruizione, estensione delle aree pubbliche, completamento dei percorsi, riordino degli attracchi, gestione dell'edificabilità dei comparti privati. Predisporre gli agganci con i percorsi ciclopedonali lungo il Laveggio e verso Melano a lago; migliorare le connessioni ciclo-pedonali tra la riva del lago e la fermata TILO di Capolago e il nucleo di Capolago.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Il progetto permette di creare nuove superfici di terreno a lago da utilizzare come area di svago e per i collegamenti ciclopedonali oggi assenti fra Riva San Vitale e Capolago; con le altre misure previste (PA 1, PA 3.2, PA 3.3) permette di creare la continuità tra il corridoio naturale e di svago lungo il Laveggio e di completare un percorso di svago continuo che si sviluppa da Stabio a Maroggia, seguendo il corso d'acqua e la riva del Lago. Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali e rive lago)
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE1: permette la continuità della percorrenza pedonale e ciclabile lungo la riva del lago. CE2: valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite introduzione di elementi di naturalità attrattivi e fruibili. CE3: il riassetto dei percorsi ciclabili e pedonali lungo la riva lacustre, separandoli dalla circolazione veicolare non può che migliorare la sicurezza dei percorsi stessi. CE4: permette di ridurre l'effetto di separazione delle infrastrutture sulla natura e sul paesaggio.
<b>Fattibilità</b>
I PR di Mendrisio-Capolago e di Riva San Vitale prevedono i vincoli di percorso pedonale a Lago.
<b>Azzonamenti necessari</b>
Nessuno
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Concretizzazione locale di un obiettivo generale contenuto nella scheda PD "Componenti naturali" (P4), in particolare l'indirizzo 2.3 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati", dato acquisito.

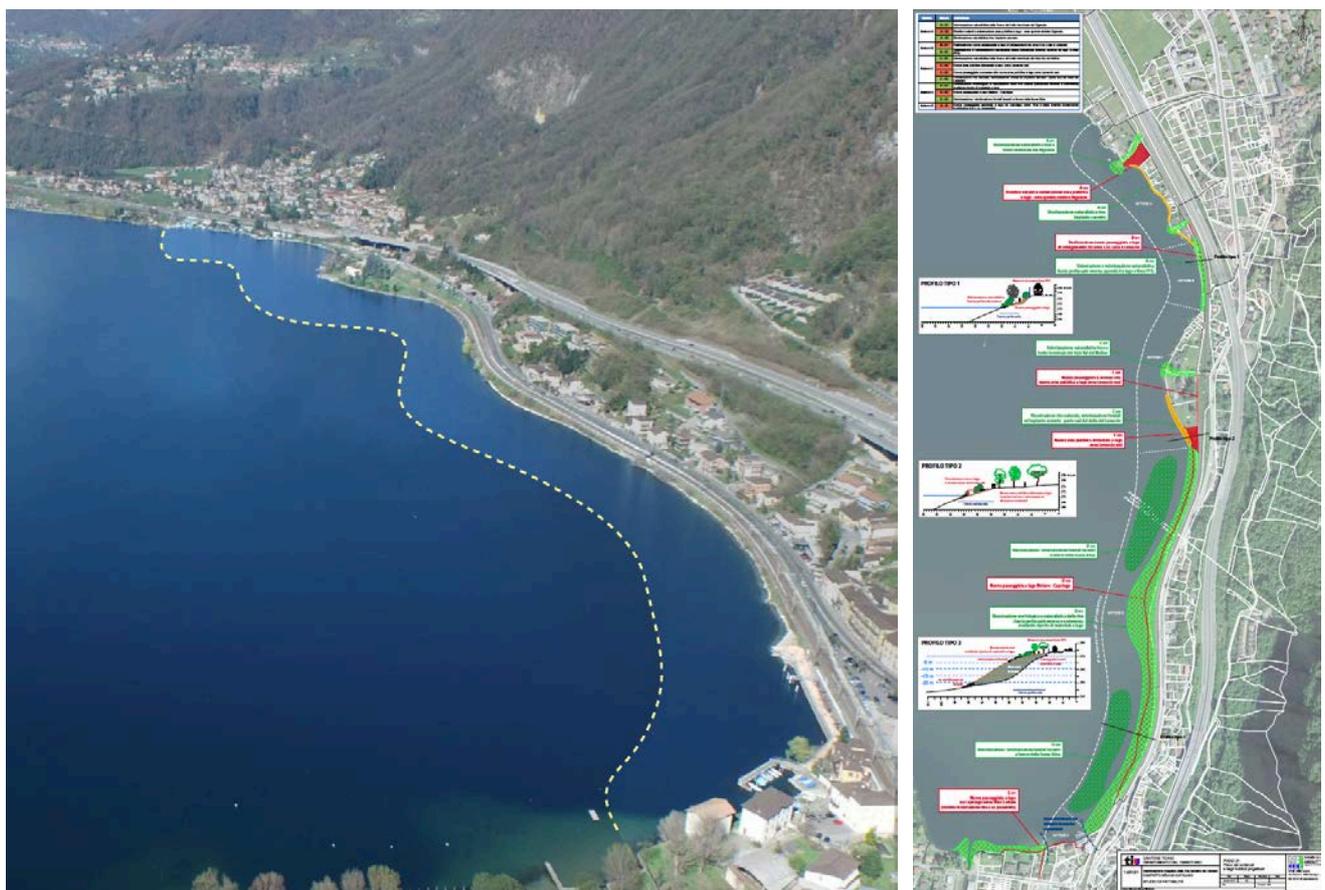
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
Sono da approfondire le possibilità di acquisire ulteriori terreni a lago e il riordino edificatorio e urbanistico del comparto attorno all'Officina della Ferrovia Monte Generoso (FMG).

 <b>Valorizzazione del tratto di riva tra Capolago e Melano</b>		<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> PA 3.2
<b>Pacchetto di misure</b>		Comuni di Mendrisio e Melano	
<b>Correlazione con altre misure</b>	PA 1, PA 3.1, PA 3.3		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>			
<b>Ente responsabile</b>	Cantone		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Comuni		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2026		
<b>Priorità</b>	B		

Costi e finanziamento	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	

### Rappresentazione cartografica



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>Creazione di nuove aree fruibili multifunzionali a lago tra la ferrovia e lo specchio d'acqua perseguendo diversi obiettivi.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Natura/ecologia: valorizzazione naturalistica delle rive lacustri; nuovi habitat per la fauna ittica.</li> <li>• Svago/fruibilità/turismo: nuove aree pubbliche e nuovi percorsi pedonali a lago.</li> <li>• Paesaggio: valorizzazione paesaggistica del lago Ceresio.</li> <li>• Economia/ambiente: soluzione per lo smaltimento di materiale di scavo non inquinato.</li> </ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
<p>Il progetto permette di creare nuove superfici di terreno a lago da utilizzare come area di svago e per i collegamenti ciclopedonali oggi assenti fra Capolago e Melano; con le altre misure previste (PA 1, PA 3.3) permette di creare la continuità tra il corridoio naturale e di svago lungo il Laveggio e di completare un percorso di svago continuo che si sviluppa da Stabio a Maroggia, seguendo il corso d'acqua e la riva del Lago.</p> <p>Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità</p> <p>Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali e rive lago)</p>
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<p>CE1: permette la continuità della percorrenza pedonale e ciclabile lungo la riva del lago.</p> <p>CE2: valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite introduzione di elementi di naturalità attrattivi e fruibili.</p> <p>CE3: il riassetto dei percorsi ciclabili e pedonali lungo la riva lacustre, separandoli dalla circolazione veicolare non può che migliorare la sicurezza dei percorsi stessi.</p> <p>CE4: permette di ridurre l'effetto di separazione delle infrastrutture sulla natura e sul paesaggio.</p>
<b>Fattibilità</b>
<p>Lo studio di fattibilità (Dionea SA, aprile 2015) commissionato dal Cantone ha dimostrato come per il comparto rivierasco tra Melano e Capolago vi siano le premesse e le potenzialità per una valorizzazione integrata delle rive del lago, a favore della natura, del paesaggio e della fruibilità e godibilità pubblica. In particolare l'analisi territoriale ha mostrato che allo stato attuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le valenze naturalistiche complessive sono oggi estremamente ridotte a causa della progressiva cementificazione delle rive e della forte pressione antropica nelle aree retrostanti</li> <li>- l'accessibilità e la percorribilità pubbliche sono frammentarie e concentrate unicamente ai margini nord (comparto a lago di Melano) e sud (Lungolago Capolago) dell'area di progetto. Tra queste due aree non esistono percorsi pedonali a lago;</li> </ul> <p>per contro</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vi sono le basi legali e le premesse pianificatorie (PD cantonale, PR comunali, PAM) che già si indirizzano in tal senso</li> <li>- il contesto territoriale, di occupazione delle rive e di morfologia dei fondali sono particolarmente favorevoli agli interventi proposti</li> <li>- non vi sono grandi conflitti (con privati) o altri interessi preponderanti</li> <li>- il progetto potrà fornire un plus valore importante per la promozione e lo sviluppo dell'intera regione del basso Ceresio, legando di fatto il comparto di Melano con il restante Mendrisiotto.</li> </ul> <p>Lo studio di fattibilità è stato verificato con i servizi cantonali interessati mediante una consultazione interna.</p> <p>La consultazione dei Comuni si è svolta da metà giugno al 31 agosto 2015.</p>
<b>Azzonamenti necessari</b>
Da superficie delle acque ad area d'interesse pubblico e percorso ciclo-pedonale.
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
P 7 "Laghi e rive lacustri", dato acquisito

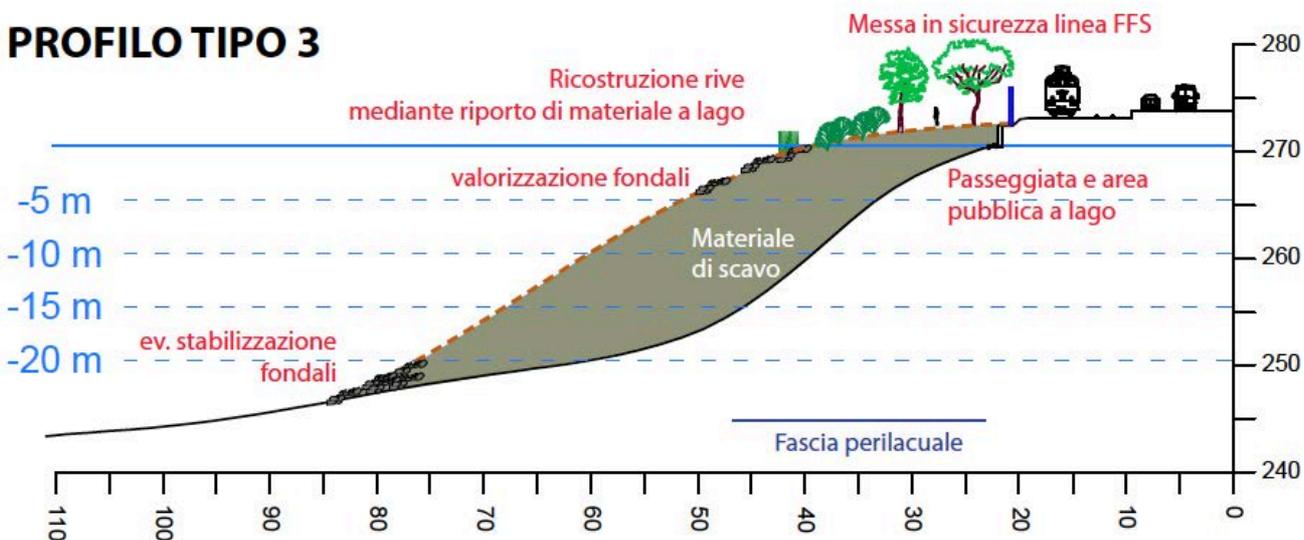
**Scadenzario (orizzonte di realizzazione)**

**Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima**

**Spiegazioni e approfondimenti**

L'intervento principale è rappresentato dalla realizzazione del nuovo percorso a lago tra la zona Lenaccio e Capolago, dove oggi la riva è inaccessibile per la presenza della cesura della linea ferroviaria immediatamente a ridosso dello specchio d'acqua; ciò presuppone la ricostruzione delle rive mediante il deposito di materiale a lago.

**PROFILO TIPO 3**



Per quest'opera sono necessari degli approfondimenti tecnici e strategici supplementari volti in particolare a chiarire:

- la "dimensione" dell'intervento
- la filiera ideale per l'approvvigionamento del materiale di scavo (origine, lavorazione, controllo, trasporti, ecc.)
- la soluzione per il trasbordo del materiale a lago, per il quale si auspica la predisposizione di un'infrastruttura unica di riferimento per l'intero lago Ceresio
- i contenuti progettuali e le modalità realizzative degli interventi a terra (nuovi ambienti e spazi pubblici a lago) e nel lago (valorizzazione dei fondali).





 <b>Valorizzazione naturalistica e di svago della riva lacustre e della foce del Sova-glia</b>		Codice ARE: -	Codice PA: PA 3.3
<b>Pacchetto di misure</b>		Comune di Melano	
<b>Correlazione con altre misure</b>	PA 1, PA 3.1, PA 3.2		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	PA7		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	ERS-MB, OTR-MBC		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	

### Rappresentazione cartografica






<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Acquisizione da parte del Comune e sistemazione della riva del lago e della foce del Sovaglia, armonizzando le esigenze di svago e di accesso al lago per la balneazione (in particolare per i campeggi), con la protezione di ambienti naturali lacustri e fluviali. Inserimento di un percorso pubblico a lago, con i relativi raccordi all'abitato, che congiunge le due principali attrezzature turistiche e di svago – il Lido esistente a sud e il previsto Porto a nord – e che si inserisce nel più ampio disegno di accessibilità e di fruibilità pubblica delle rive del Ceresio, tra Capolago e Bissone.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Il progetto concretizza l'obiettivo di recuperare in un contesto di forte privatizzazione della riva del lago, una significativa superficie di riva pubblica e di favorire la mobilità lenta e per lo svago di prossimità. Permette di creare la continuità tra il corridoio naturale e di svago lungo il Laveggio e di completare un percorso di svago continuo che si sviluppa da Stabio a Maroggia, seguendo il corso d'acqua e la riva del Lago. Implementazione, anche se parziale, della scheda PAM 2 PA7 "Area di svago a lago di importanza regionale nell'area ex Tannini a Melano". Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali e rive lago)
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE1: permette la continuità della percorrenza pedonale e ciclabile lungo la riva del lago. CE2: valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite introduzione di elementi di naturalità attrattivi e fruibili. CE3: il riassetto dei percorsi ciclabili e pedonali lungo la riva lacustre, separandoli dalla circolazione veicolare non può che migliorare la sicurezza dei percorsi stessi. CE4: permette di ridurre l'effetto di separazione delle infrastrutture sulla natura e sul paesaggio e di ridurre l'impatto degli insediamenti sul paesaggio.
<b>Fattibilità</b>
Pianificazione comunale in corso
<b>Azzonamenti necessari</b>
Zone di protezione, percorsi pedonali, area AP "Porto" e relativo posteggio
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
P 7 "Laghi e rive lacustri", dato acquisito
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

### **Spiegazioni e approfondimenti**

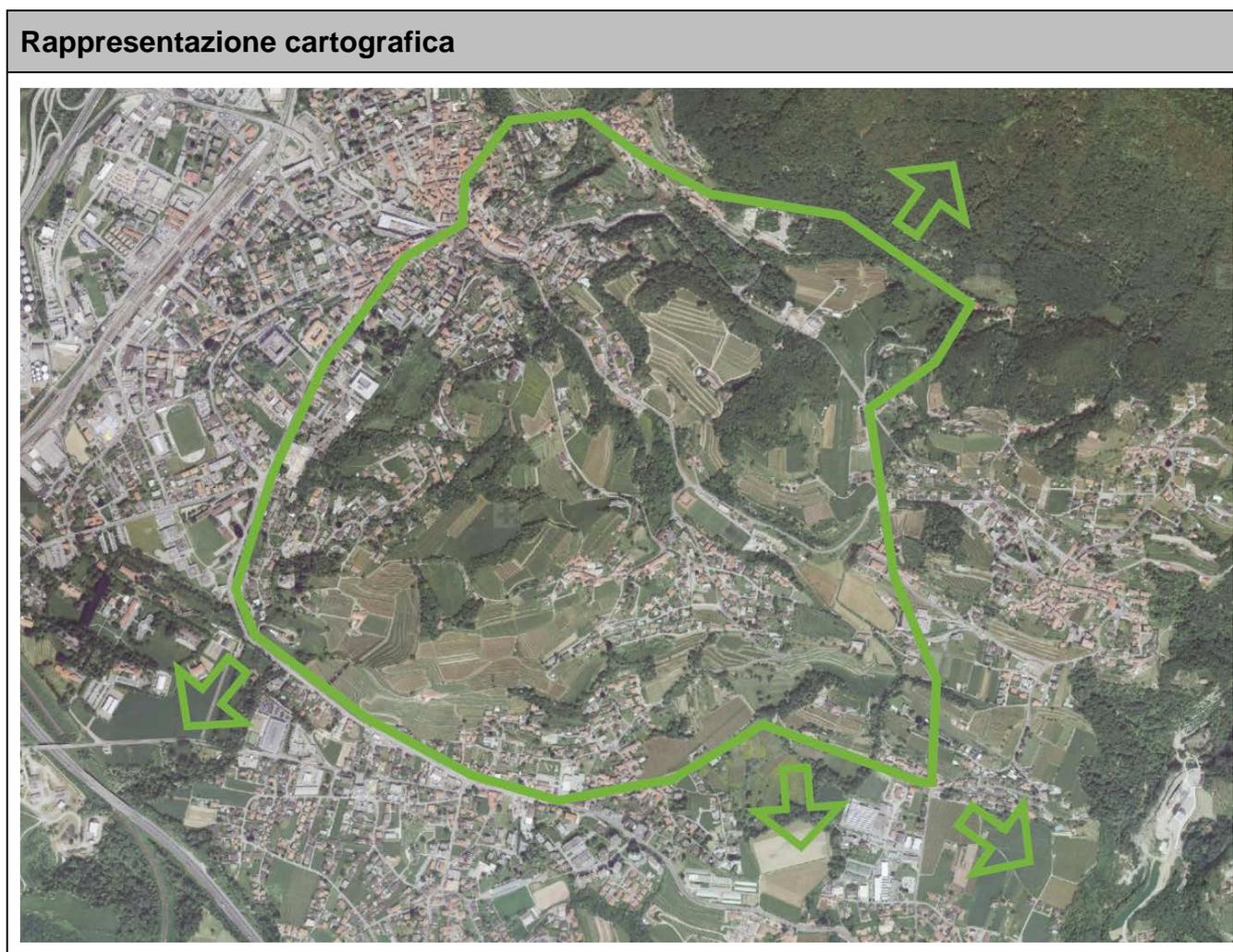
La scheda PAM 2 PA7 “Area di svago a lago di importanza regionale nell’area ex Tannini a Melano” prevedeva anche la creazione di una nuova zona edificabile a lago. Il quadro legislativo vigente non permette il consolidamento della zona edificabile.

Con la misura contemplata dalla nuova scheda PAM 3 si intende consolidare le zone di protezione, i percorsi pedonali, l’area AP “Porto” e relativo posteggio e la riorganizzazione delle aree di campeggio.



 <b>Comprensorio di svago di prossimità Corteglia Castello</b>		<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> PA 4.1
<b>Pacchetto di misure</b>		Comuni di Castel San Pietro, Coldrerio e Mendrisio	
<b>Correlazione con altre misure</b>	PA 4.2		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	PA1		
<b>Ente responsabile</b>	Cantone		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Comuni, ERS-MB, OTR-MBC		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Progetto di paesaggio comprensoriale (PPC) ai sensi della scheda P2 del Piano direttore cantonale (PD), intesa a gestire il paesaggio viti-vinicolo del comprensorio quale fattore di attrattiva turistica e per lo svago di prossimità, conciliando le necessità tecnico-funzionali della viticoltura con la tutela delle peculiarità paesaggistiche. Si tratta di valorizzarne l'accessibilità e la fruibilità con percorsi, attrezzature di svago e supporti recettivi (ad es. Masseria Vigino). Il PPC deve garantire il carattere aperto e poco edificato del comprensorio che si inserisce in una linea di forza stabilita dal PD; si tratta pure di assicurare la continuità dei corridoi ecologici presenti.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Il progetto di paesaggio concretizza l'obiettivo strategico di tutelare e valorizzare il transetto paesaggistico, con importanti valori morfologici, naturalistici e agro-forestali, che attraversa il Mendrisiotto da nord a sud, fra il Monte Morello e le pendici meridionali del Monte Generoso e che si connette con il Parco delle Gole del Breggia. Esso implementa in un settore particolarmente pregiato e prioritario la scheda PAM 2 "Progetto di paesaggio comprensoriale del Mendrisiotto" (PA1). Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (transetto Monte Generoso-Monte Morello).
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE1: il progetto comprensoriale permette senz'altro un miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse paesaggistico o naturalistico. CE2: valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite una visione d'insieme ed il collegamento delle aree di svago di prossimità, delle rive dei laghi, la riduzione delle cesure date dagli insediamenti del fondo valle. CE3: una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo-pedonali. CE4: vengono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane.
<b>Fattibilità</b>
Il comprensorio di svago di Corteglia Castello è codificato quale risultato intermedio nella scheda di PD R.9 "Svago di prossimità". Si prevede di pubblicare nel mese di gennaio del 2016 un rapporto di valutazione preliminare elaborato a cura dalla Sezione dello sviluppo territoriale del Dipartimento del territorio.
<b>Azzonamenti necessari</b>
nessuno
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Scheda R.9, Risultato intermedio
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

### Spiegazioni e approfondimenti

Il rapporto di valutazione preliminare è in fase di elaborazione a partire dall'agosto 2015, secondo le seguenti tappe principali:

- raccolta dati sul campo e presso i servizi cantonali;
- informazione ai Comuni interessati, all'Organizzazione turistica regionale all'Ente regionale di sviluppo, alle associazioni e agli Istituti scolastici coinvolti nel sondaggio;
- sondaggio presso la popolazione;
- analisi dei dati e prima elaborazione del documento;
- verifica interna ai servizi cantonali e stesura definitiva.

Racchiusa tra gli abitati di Mendrisio, Coldrerio e Castel San Pietro l'area di svago di Corteglia Castello si inserisce in un contesto paesaggistico e insediativo pregiato. Si tratta di un comparto prevalentemente collinare, grande all'incirca 2 km<sup>2</sup>, che si caratterizza in particolare per la presenza di vaste aree aperte a carattere rurale, incastonate tra le zone edificabili adiacenti, dove i nuclei locali e gli insediamenti agricoli conservano le proprie peculiarità e la memoria storica del luogo, risultando particolarmente attrattivi in chiave turistica e di svago.

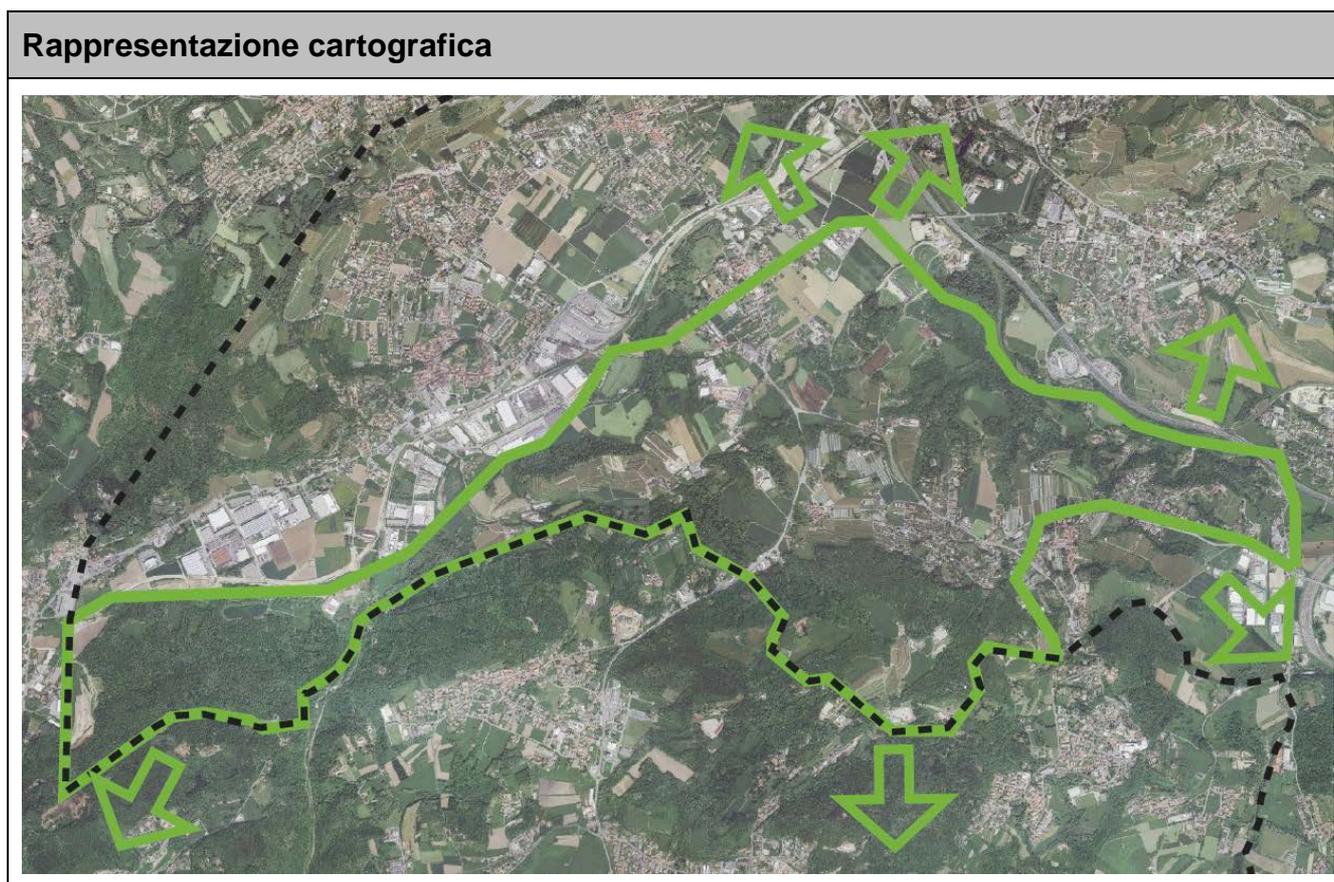
Si tratta di un'area di facile accesso dagli insediamenti vicini: sono infatti circa 10'000 gli abitanti in grado di accedervi a piedi in meno di 10 minuti. Come risulta dal sondaggio la popolazione locale rappresenta la principale utenza dell'area; essa è apprezzata tuttavia anche dagli abitanti degli altri comuni della regione, che percepiscono questo comparto in relazione ad altre aree libere e ideali per lo svago di prossimità quali la Valle della Breggia e la Valle della Motta, con gli omonimi Parchi, gestiti mediante un Piano di utilizzazione cantonale.





 <b>Comprensorio di svago di prossimità                  Santa Margherita – Pauzella – Valle della                  Motta</b>		<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> PA 4.2
<b>Pacchetto di misure</b>		Comuni di Mendrisio, Novazzano e Stabio	
<b>Correlazione con altre misure</b>	PA 1, PA 4.1, PA 6		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	PA 1		
<b>Ente responsabile</b>	Cantone		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Comuni, ERS-MB, OTR-MBC		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2026		
<b>Priorità</b>	B		

Costi e finanziamento	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Progetto di paesaggio comprensoriale (PPC) ai sensi della scheda P2 del Piano direttore cantonale (PD), intesa a gestire il paesaggio agro-forestale che forma una cintura verde sul limite sud del Mendrisiotto, quale fattore di attrattiva turistica e per lo svago di prossimità, conciliando le necessità tecnico-funzionali dell'agricoltura (ad es. edifici e impianti agricoli, serre) con la tutela delle peculiarità paesaggistiche. Si tratta di valorizzarne l'accessibilità e la fruibilità con percorsi e supporti recettivi. Il PPC deve garantire la ricca alternanza fra superfici prative, vignate e boschive e il carattere naturale dei corsi d'acqua che determinano la morfologia di un comprensorio che si inserisce in una linea di forza del stabilita dal PD; si tratta pure di assicurare la continuità dei corridoi ecologici presenti.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Il progetto di paesaggio concretizza l'obiettivo strategico di tutelare e valorizzare il transetto paesaggistico, con importanti valori morfologici, naturalistici e agro-forestali, che attraversa il Mendrisiotto da nord a sud, fra il Monte Morello e le pendici meridionali del Monte Generoso e che sui pendii collinari e fino ai fondovalle si estende verso Santa Margherita e verso il Penz. Esso implementa in un settore particolarmente pregiato e prioritario la scheda PAM 2 "Progetto di paesaggio comprensoriale del Mendrisiotto" (PA1). Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (transetto Monte Generoso-Monte Morello).
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE1: il progetto comprensoriale permette un miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse paesaggistico o naturalistico. CE2: valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite una visione d'insieme ed il collegamento delle aree di svago di prossimità, delle rive dei laghi, la riduzione delle cesure date dagli insediamenti del fondo valle. CE3: una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo-pedonali. CE4: vengono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane.
<b>Fattibilità</b>
Il comprensorio di svago Santa Margherita – Pauzzella – Valle della Motta è codificato quale risultato intermedio nella scheda di PD R.9 "Svago di prossimità" e già comprende il Piano di utilizzazione cantonale della Valle della Motta. Esso si affiancherà in futuro agli altri comprensori di svago del Mendrisiotto codificati nel PD: Valle della Breggia (Piano di utilizzazione cantonale in vigore), Penz (Parco in attuazione), Tremona-Besazio (incluso nella zona di protezione del paesaggio del Monte San Giorgio, patrimonio UNESCO), Corteglia Castello (in fase di studio, v. scheda misura PA 4.1) e Fiume Laveggio (progetto modello in fase di elaborazione, v. scheda misura PA 1).
<b>Azzonamenti necessari</b>
nessuno
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Scheda R.9, Risultato intermedio

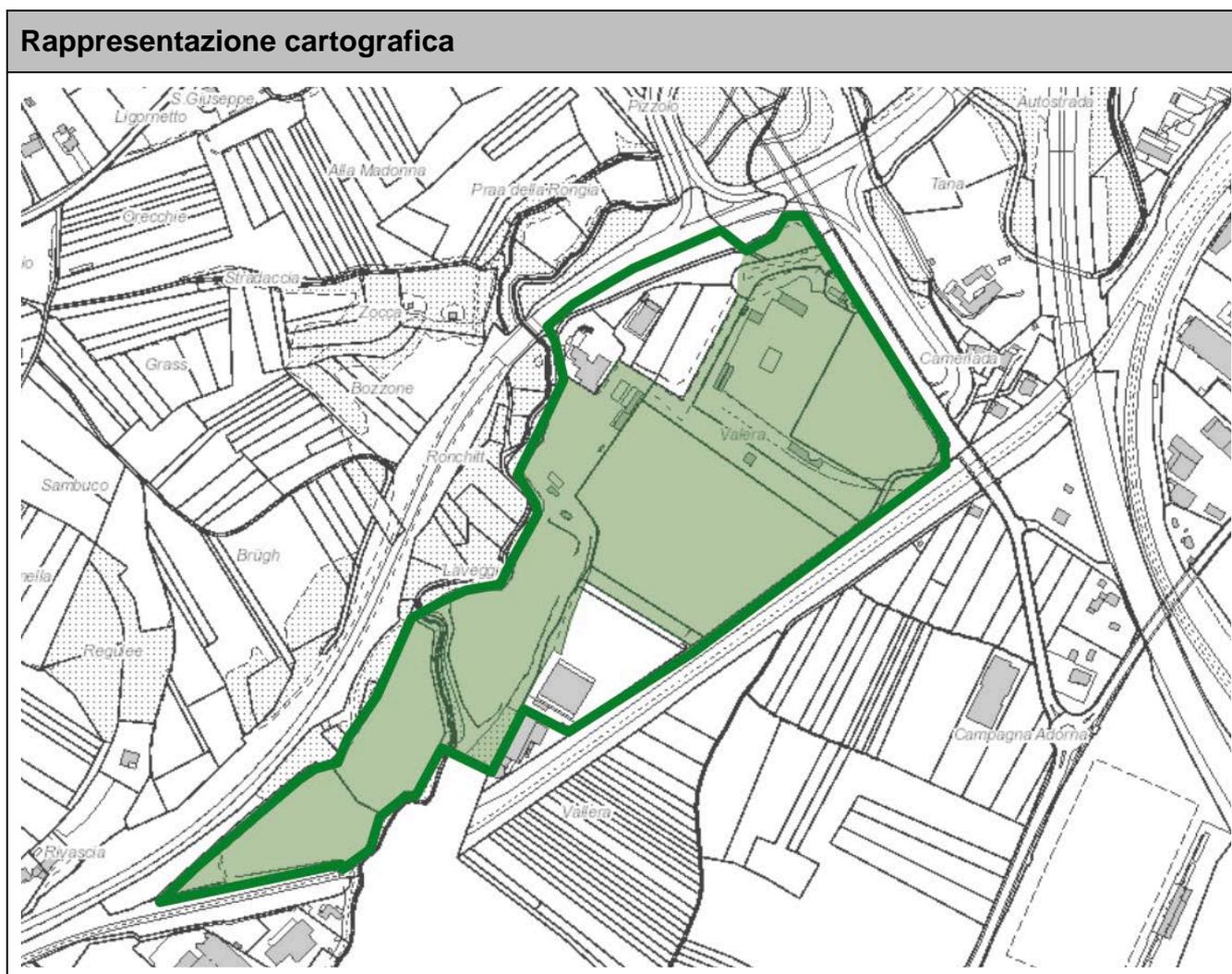
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
Il progetto di comprensorio di svago Santa Margherita – Pauzzella – Valle della Motta potrà essere sviluppato e attuato successivamente a quello del comprensorio Corteglia Castello. Esso è da coordinare con il Progetto di Parco del Laveggio (PA 1) e con il tracciato del completamento della superstrada PA394 Stabio Est - Gaggiolo (TIM 3).



 <b>Area di svago nel comparto Valera</b>		<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>
		-	PA 5
<b>Pacchetto di misure</b>		Comune di Mendrisio	
<b>Correlazione con altre misure</b>	PA 1		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	PA 5		
<b>Ente responsabile</b>	DT-SST		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Comuni		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

<b>Costi e finanziamento</b>	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Riconversione di un'area di notevoli dimensioni, a suo tempo utilizzata per deposito idrocarburi (nel frattempo smantellati) e ora risanata. La nuova destinazione dell'area contempla la riqualifica in termini naturalistici, agricoli e ricreativi, relazionata al corso d'acqua del Laveggio che lo attraversa e sarà integrato nel progetto di Parco del Laveggio. Il progetto deve considerare e integrare le due zone edificabili lavorative esistenti all'interno del comparto. Implementazione mediante Piano di utilizzazione cantonale (PUC).
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Il progetto concretizza l'obiettivo di recuperare un'area dismessa, precedentemente utilizzata con impianti con forte impatto paesaggistico e ambientale, per riportarla a condizioni naturali e nel contempo renderla fruibile per la popolazione. Essa si inserisce nel progetto di Parco del Laveggio e nella rete di spazi verdi e aperti mediante la quale si prevede di strutturare l'edificazione diffusa degli spazi suburbani e periurbani dell'agglomerato Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali) / contenere l'edificazione diffusa
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE1: la riqualifica dell'area Valera, inserita nel Parco del Laveggio include pure una serie d'interventi atti a migliorare il traffico ciclo-pedonale lungo il corso d'acqua, come da e verso le zone che attraversa. CE2: l'attribuzione della ex-zona per deposito di idrocarburi a contenuti naturalistici, agricoli e ricreativi riduce della dispersione insediativa. CE3: una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo-pedonali. CE4: vengono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane, nonché recuperate aree di diversa utilizzazione.
<b>Fattibilità</b>
Il Consiglio di Stato si è espresso per l'elaborazione di un Piano di utilizzazione cantonale (PUC) e ha avviato le conseguenti modifiche di Piano direttore cantonale.
<b>Azzonamenti necessari</b>
Nessun ampliamento di zona edificabile.
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Scheda R7, stralcio Polo di sviluppo economico (PSE) "Valera" Scheda R/M5, attuazione PAM 2, modifica descrizione misura PA 5 Scheda R9, nuova area di svago di prossimità "Fiume Laveggio" comprendente il comparto Valera.
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

### **Spiegazioni e approfondimenti**

Nella scheda PD R 7, adottata dal Consiglio di Stato nel 2009, il comparto di “Valera” insieme ad altre 9 ubicazioni distribuite in diversi luoghi del Cantone, era stato identificato quale “Risultato intermedio” come “Polo di sviluppo economico”; la realizzazione di quest'obiettivo pianificatorio era comunque da conciliare con la riqualifica in termini naturalistici, paesaggistici e di svago del Laveggio.

Nel frattempo le condizioni quadro sono cambiate e le verifiche svolte hanno messo in luce alcune criticità di questa ubicazione. Un primo importante cambiamento è dettato dall'entrata in vigore, il 1° maggio 2014, delle modifiche legislative della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT). Con esse i Cantoni sono tenuti ad adattare il Piano direttore entro cinque anni, in modo da stabilire le dimensioni complessive delle superfici insediative, la loro distribuzione a livello cantonale e le misure atte a garantire il coordinamento regionale della loro espansione. Il quadro legislativo vigente non permette l'ampliamento della zona edificabile..

Uno studio dell'Osservatorio dello sviluppo territoriale ha indicato che nel Mendrisiotto quasi il 20% delle superfici situate in zona per il lavoro appartiene a fondi ancora liberi: quindi la clausola del fabbisogno non è in questo momento data.

Infine, per motivi tecnici e d'esercizio, non è stato per il momento possibile realizzare una fermata TILO a servizio del comparto, che sul breve-medio termine resterà privo di un adeguato servizio di trasporto pubblico, condizione “sine qua non” per un'attribuzione alla zona edificabile.

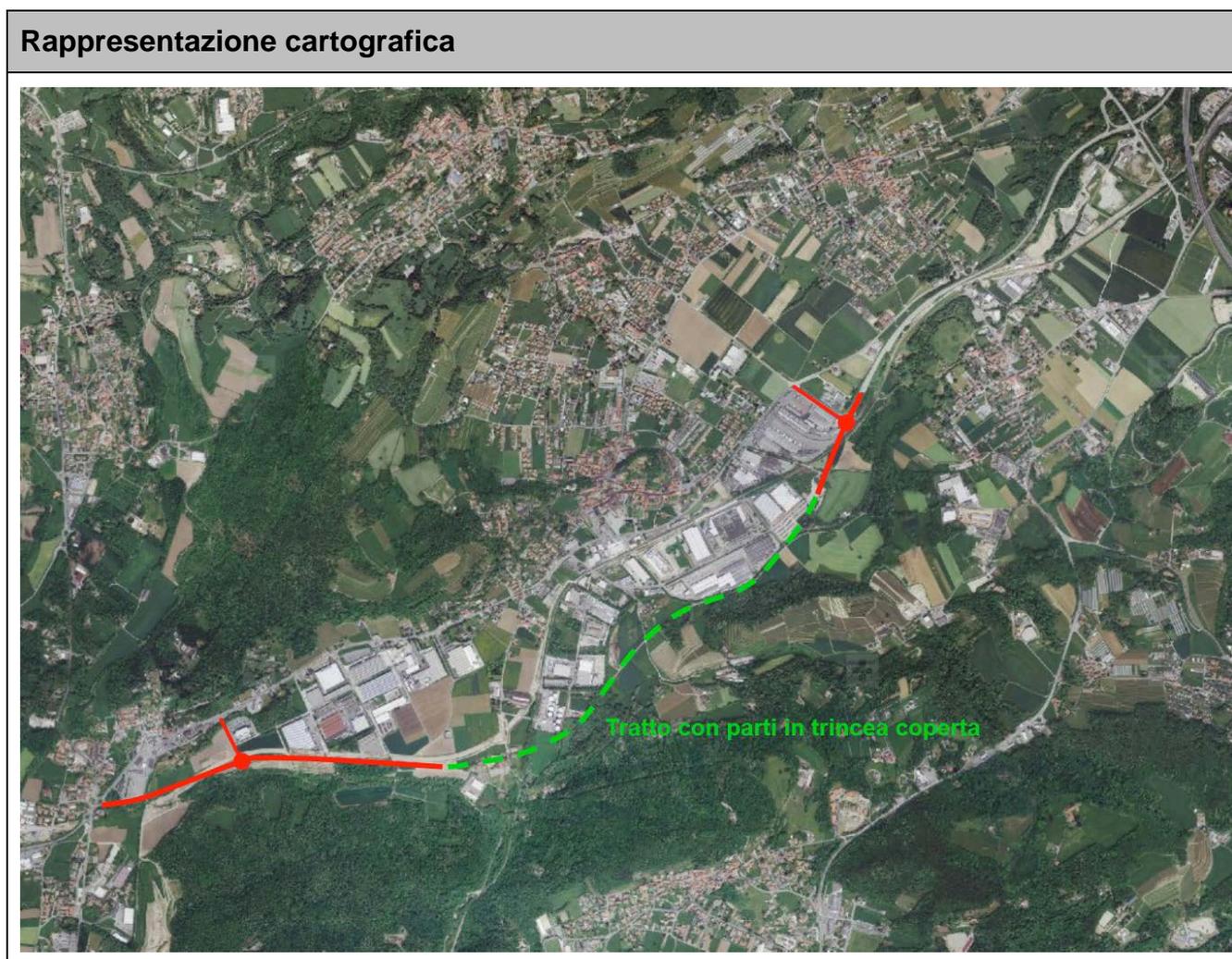
Questi e altri argomenti di ordine paesaggistico, naturalistico, agricolo e ricreativo, hanno condotto il CdS a rivedere l'ipotesi di creare a Valera un polo di sviluppo economico, indirizzando il comparto verso un recupero ambientale a beneficio dell'intero Mendrisiotto.





 <b>Mitigazione dell'impatto territoriale, paesaggistico e ambientale del tracciato della superstrada PA394</b>		<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> PA 6
<b>Pacchetto di misure</b>		Comune di Stabio	
<b>Correlazione con altre misure</b>	PA 1, PA 4.1		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>			
<b>Ente responsabile</b>	Confederazione (USTRA)		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Cantone		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	>2026		
<b>Priorità</b>	C		

Costi e finanziamento	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
La proposta prevede che il tratto della nuova superstrada PA394 fra Colombera a est e Gerette a ovest, sia provvisto di parti in trincea coperta, così da preservare gli ambienti naturali e i paesaggi di Santa Margherita, di Prella di fondo e del corso superiore del Laveggio, inclusi nel comprensorio di svago di prossimità "Santa Margherita – Pauzzella – Valle della Motta".
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Armonizzazione di un'infrastruttura stradale di scorrimento, necessaria per alleggerire il traffico sulla strada cantonale Mendrisio-Stabio-Gaggiolo, con le imprescindibili esigenze di protezione territoriale, paesaggistica e ambientale laddove essa attraversa ambienti naturali e paesaggi di pregio con valenza anche ricreativa (comprensorio di svago di prossimità). Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (transetto Monte Generoso-Monte Morello).
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE1: i tratti stradali in trincea coperta permettono di garantire la continuità e la linearità dei percorsi per il traffico pedonale e ciclistico e ne garantiscono l'attrattiva CE2: i tratti stradali in trincea coperta garantiscono la qualità degli spazi pubblici (aree verdi nell'area dell'agglomerato) riducendo l'effetto di cesura indotto dalle infrastrutture di trasporto CE4: i tratti stradali in trincea coperta riducono il consumo di superficie e salvaguardano i paesaggi e gli spazi naturali.
<b>Fattibilità</b>
Dovrà essere approfondita nell'ambito della rielaborazione del progetto di massima.
<b>Azzonamenti necessari</b>
Nessuno
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Scheda R/M5, "Agglomerato del Mendrisiotto", attuazione PAM 2, capitolo "Rete urbana e mobilità", punto 3.4: "Rete viaria e stazionamento, dato acquisito Scheda R9, area di svago di prossimità "Santa Margherita – Pauzzella – Valle della Motta", risultato intermedio

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

### Spiegazioni e approfondimenti

La scheda di Piano direttore R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto" prevede il completamento della PA394 da Stabio Est al Gaggiolo e una nuova dogana turistica, accompagnati da:

- declassamento di Via Gaggiolo, moderazione del traffico, sistemazione della geometria stradale;
- moderazioni del traffico in Via Falcette, a S. Pietro, nel nucleo di Genestrerio;
- chiusura al traffico pesante dei valichi secondari di Arzo e Cantinetta;
- misure di gestione del traffico sulla PA394.

La necessità dell'opera è data dal forte aumento del traffico sulla strada cantonale che attraversa l'abitato di Stabio, con conseguente impatto ambientale e disagi per la circolazione dovuti al frequente raggiungimento dei limiti di capacità: in 30 anni il TGM a Stabio-Gaggiolo è più che raddoppiato, passando dagli 8'200 v/g del 1984 ai quasi 18'000 del 2014.

Il tratto di superstrada fungerà quindi anche da circonvallazione di Stabio; in tal senso è previsto anche nel PR comunale (Piano del traffico).

Il completamento della PA394 è pure incluso nell'elenco di tronchi in predicato per essere inclusi nella rete stradale nazionale. L'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali è tuttavia in sospenso a seguito del voto negativo del 24 novembre 2013 del popolo svizzero sull'aumento del prezzo del contrassegno autostradale.

La tempistica di realizzazione dipende dalle decisioni del Parlamento federale e a tutt'oggi è ancora indeterminata.

Il completamento della A394 deve essere in ogni caso accompagnato dalle misure fiancheggiatrici citate, già definite quali misure di accompagnamento ambientale.

La configurazione dei tratti in trincea coperta e le relative misure di protezione dovranno essere approfondite e precisate nell'ambito delle varie fasi di progettazione e del Rapporto/Esame d'impatto ambientale che accompagnerà il progetto stradale.

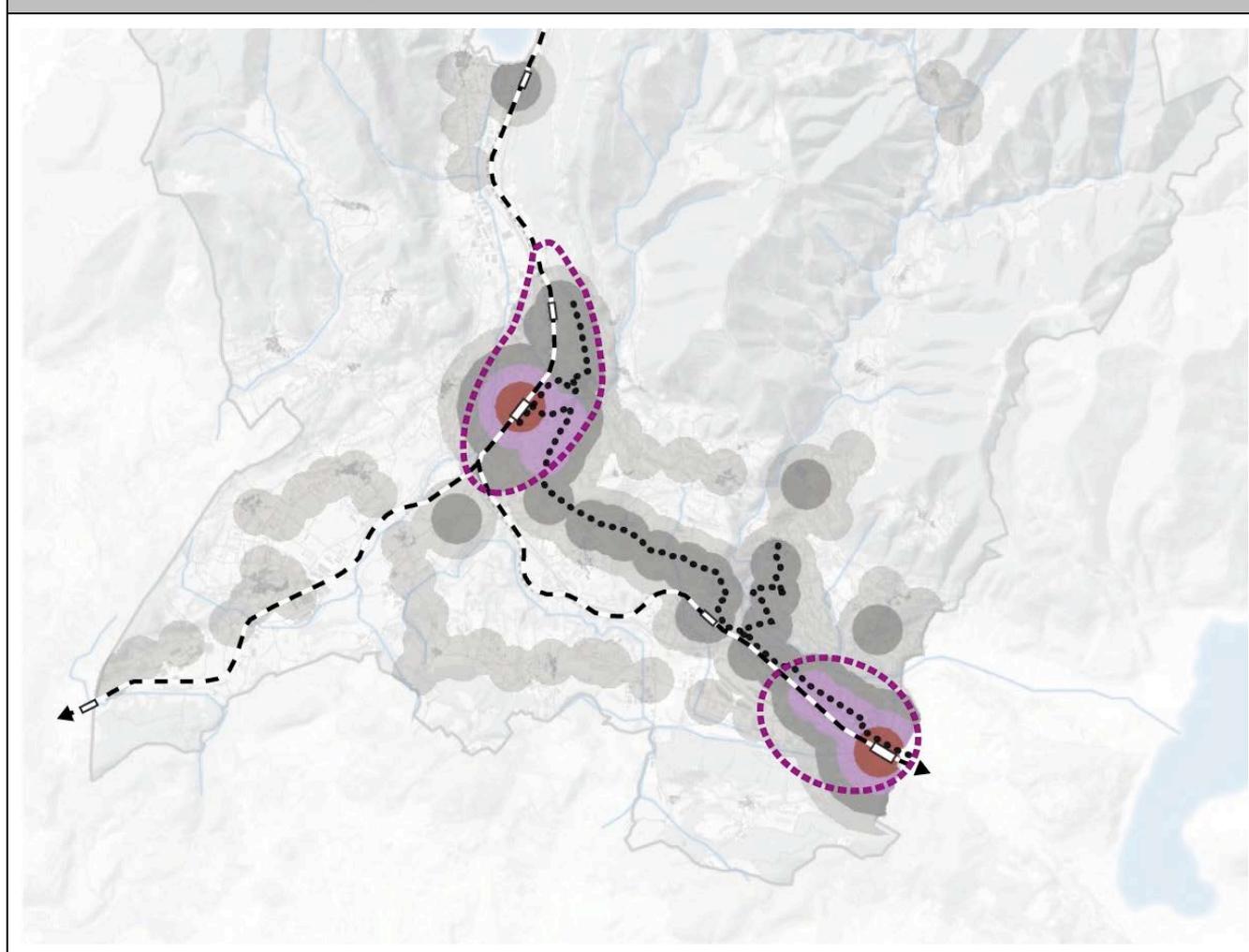


 <b>Verifica della contenibilità dei PR nelle aree centrali ben servite dai TP</b>		<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> IN 1
<b>Pacchetto di misure</b>		Comuni di Chiasso e Mendrisio	
<b>Correlazione con altre misure</b>	IN 1.1, IN 1.2, IN 2, IN 3		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	IN 1		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

### Costi e finanziamento

<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	

### Rappresentazione cartografica



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
I Comuni di Chiasso e di Mendrisio, che hanno zone edificabili situate negli spazi funzionali centrali, procedono ad una verifica dettagliata della contenibilità dei propri PR per rapporto allo scenario auspicato (v. Rapporto esplicativo, cap. 9).
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti e contenimento un'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare quelli abitativi, nelle aree periurbane e in quelle suburbane non adeguatamente servite dal TP.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP. CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa. CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità delle misure ipotizzabili deve essere valutata dai Municipi.
<b>Azzonamenti necessari</b>
Nessuno
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

### Spiegazioni e approfondimenti

In un primo passo i Comuni si impegnano ad effettuare l'analisi descritta nella presente scheda. In un secondo passo, in funzione delle risultanze di queste analisi, i Comuni si impegnano ad individuare i comparti in cui sviluppare prioritariamente le misure di sviluppo centripeto, previste dalla LPT, art. 15a "Promozione della disponibilità di zone edificabili", nell'ambito di una visione complessiva del proprio sviluppo territoriale.

Il Comune di Chiasso ha avviato nel 2015 lo studio relativo al Piano strategico territoriale. In questo ambito verranno individuati quei settori o aree oggetto di particolare di analisi dei comparti *delle aree centrali per prevenire densificazioni dove ben allacciate al TP, riqualifiche di aree dimesse o nuove pianificazione in aree dal forte potenziale con elementi qualitativi.*

Il Comune di Mendrisio sta avviando lo studio per un Piano direttore comunale che farà riferimento al documento programmatico "Strategia Mendrisio 2030", elaborato dal Municipio nel settembre 2015, contenente gli obiettivi strategici per lo sviluppo sostenibile della Città di Mendrisio.



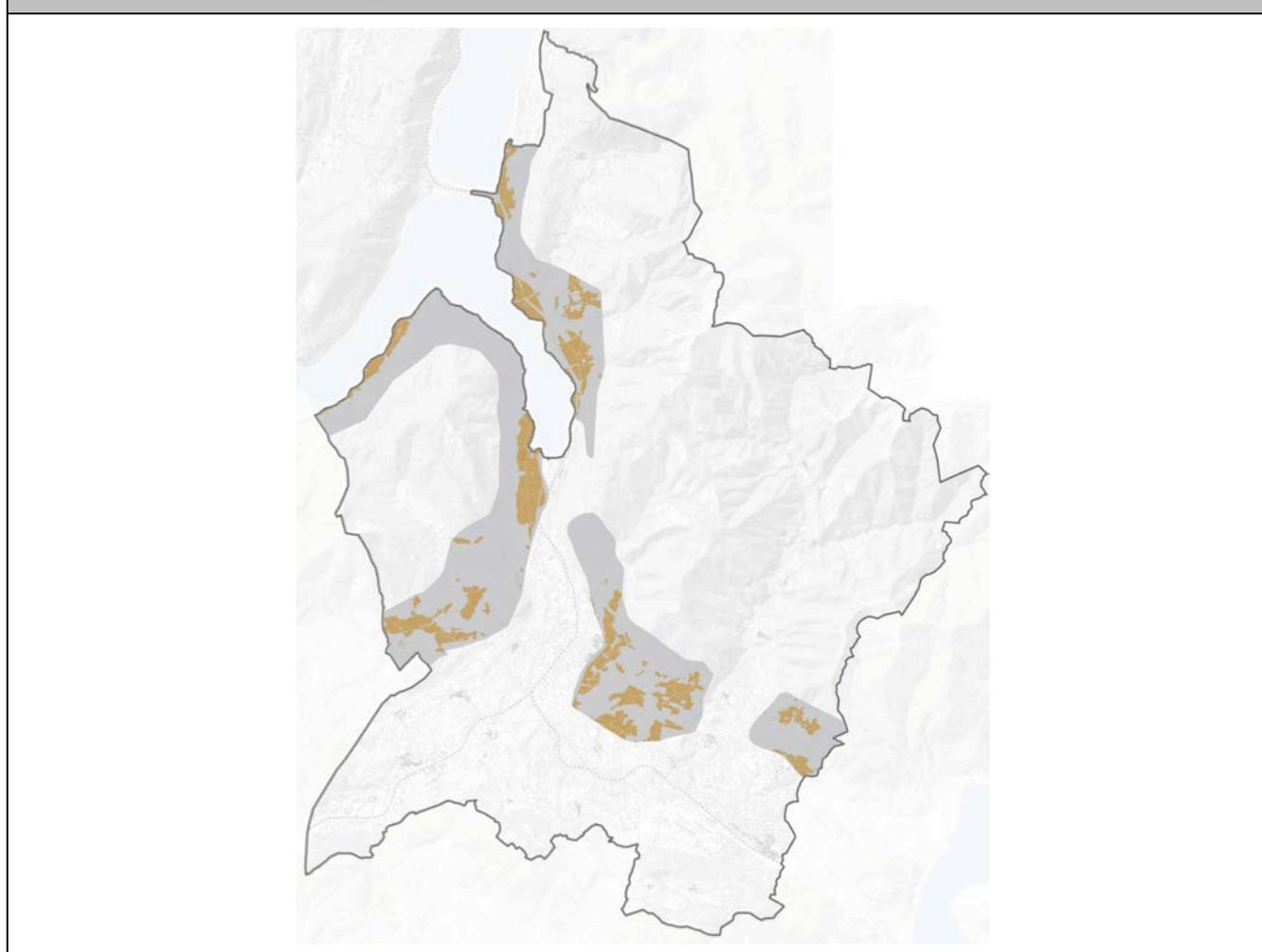


 <b>Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane</b>		<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> IN 2
<b>Pacchetto di misure</b>		Comuni di Bissone, Breggia, Brusino Arsizio, Castel San Pietro, Coldrerio, Maroggia, Melano, Mendrisio, Riva San Vitale, Rovio, Vacallo	
<b>Correlazione con altre misure</b>	IN 1.1, IN 1.2		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	IN 1		
<b>Ente responsabile</b>	Comuni		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

### Costi e finanziamento

<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	

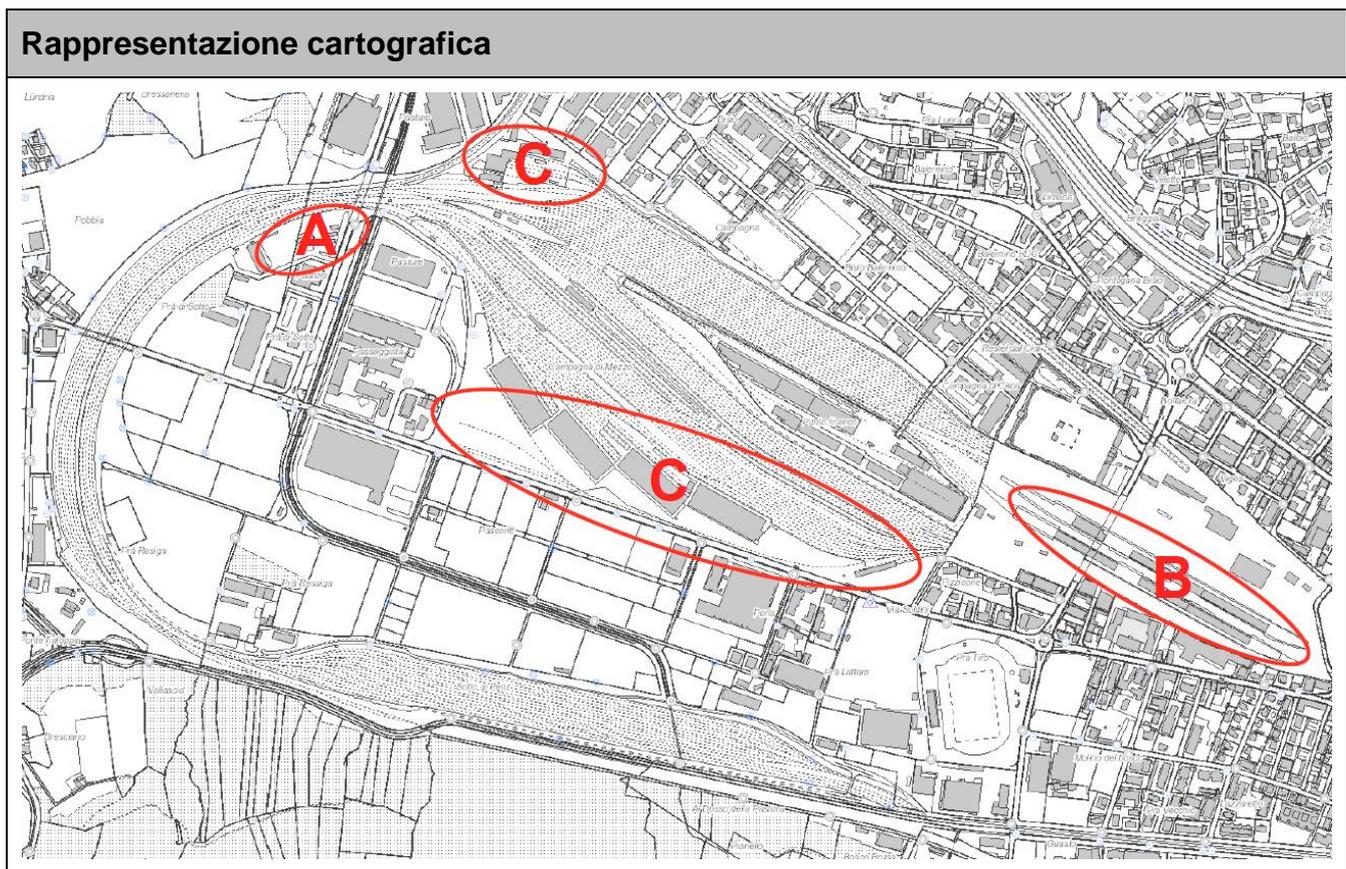
### Rappresentazione cartografica



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
I Comuni con zone edificabili situate negli spazi funzionali periurbani, procedono ad una verifica dettagliata della contenibilità dei propri PR per rapporto allo scenario auspicato (v. Rapporto esplicativo, cap. 9) e, se del caso, definiscono le misure atte a ricondurre la contenibilità del proprio PR alla crescita insediativa stabilita come obiettivo nel PAM 3.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti e contenimento di un'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare quelli abitativi, nelle aree periurbane e in quelle suburbane non adeguatamente servite dal TP. Scenario auspicato: aree edificabili estensive Indirizzo strategico: contenimento della crescita delle aree edificabili estensive
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE2: riduzione della dispersione insediativa. CE4: riduzione del consumo di superficie.
<b>Fattibilità</b>
L'elaborazione del compendio dello stato di urbanizzazione, che i Comuni sono chiamati ad allestire entro gennaio 2016, permette di disporre dei dati necessari ad una valutazione dei provvedimenti necessari in ogni singolo Comune; le modifiche da apportare ai PR comunali sono di competenza dei Comuni.
<b>Azzonamenti necessari</b>
Da verificare
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

 <b>Riconversione di terreni dismessi nelle aree ferroviarie</b>		<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> IN 3
<b>Pacchetto di misure</b>		Comuni di Chiasso, Balerna e Novazzano	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>			
<b>Ente responsabile</b>	Cantone		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Comuni, FFS		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022 / 2026 / >2026		
<b>Priorità</b>	A / B / C		

<b>Costi e finanziamento</b>	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
I Comuni interessati, in collaborazione con il Cantone, interagiscono con le FFS per individuare nell'ambito del previsto Piano Quadro i terreni all'interno dell'area ferroviaria che potrebbero essere attribuiti a nuove funzioni, non più legate all'esercizio ferroviario, da destinare ad insediamenti lavorativi, comunque ancora connessi funzionalmente con la mobilità per persone e merci, assicurate dall'infrastruttura ferroviaria.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita dei posti di lavoro nello spazio funzionale dei centri urbani e di quello suburbani con servizio TP ottimale; essa si iscrive nello scenario auspicato che prevede di valorizzare maggiormente e di riqualificare le aree industriali e per infrastrutture dismesse per nuovi insediamenti lavorativi, prima di occupare nuove aree inedificate.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP. CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa. CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.
<b>Fattibilità</b>
In base alle indicazioni disponibili da parte di FFS, le tempistiche per possibili riconversione sono: <ul style="list-style-type: none"><li>• in ca. 4-5 anni: comparto "Pasture" (Balerna, Novazzano) – priorità A</li><li>• in ca. 8-10 anni: comparto "Piccola Velocità" (Chiasso) – priorità B</li><li>• non definito: comparti "Bisio" e "Campagna di Mezzo" – priorità C</li></ul>
<b>Azzonamenti necessari</b>
Da area ferroviaria in zona lavorativa
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuno
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

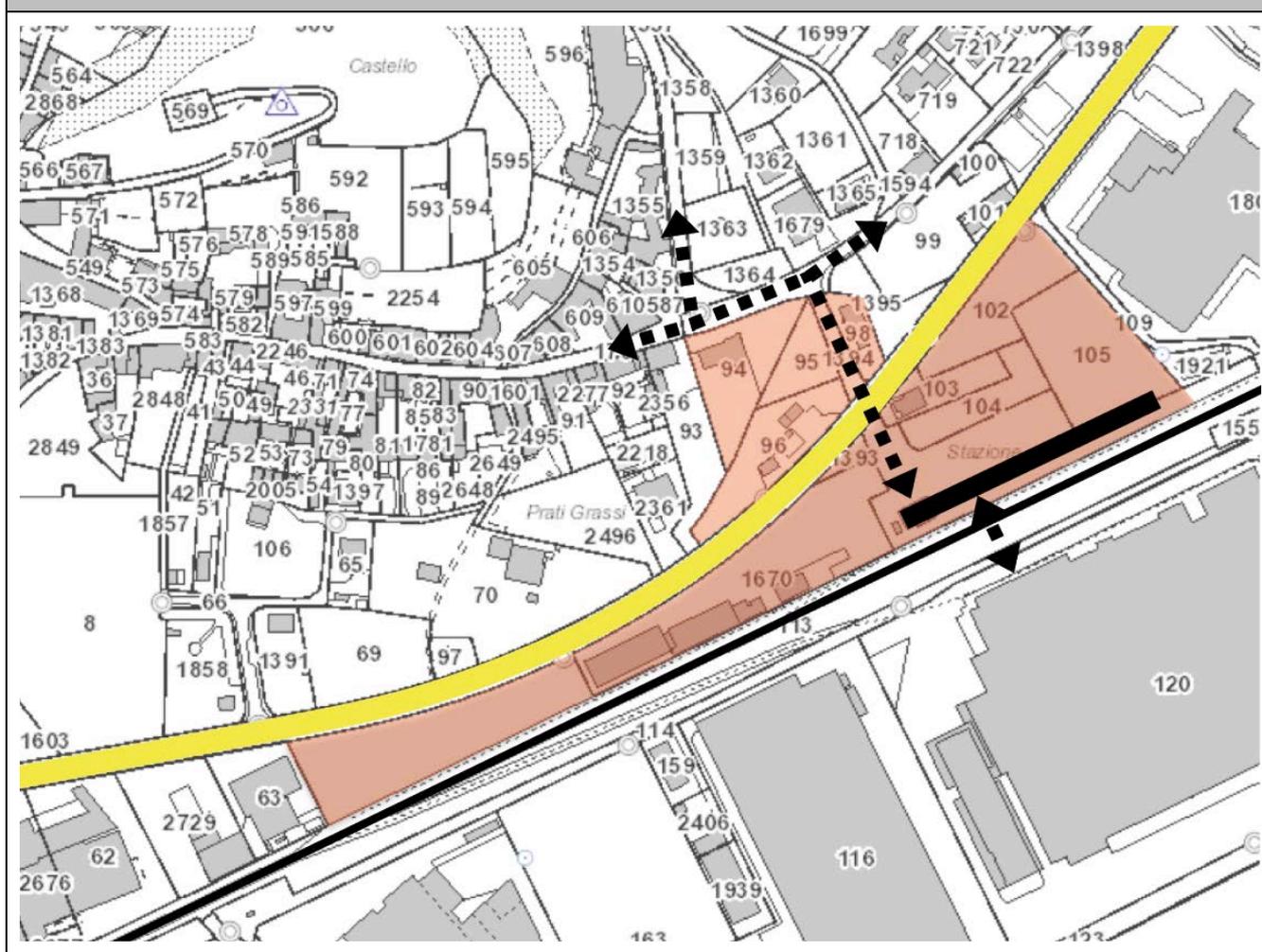
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
Informazioni e dati più precisi potranno essere disponibili con la presentazione del Piano Quadro da parte delle FFS.

	<b>Quartiere della Stazione Stabio</b>		<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>
			-	IN 4.1
<b>Pacchetto di misure</b>				
<b>Correlazione con altre misure</b>	TIM 4			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>				
<b>Ente responsabile</b>	Comune			
<b>Altri Enti coinvolti</b>	FFS			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2026			
<b>Priorità</b>	B			
			Comune di Stabio	

### Costi e finanziamento

<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	

### Rappresentazione cartografica



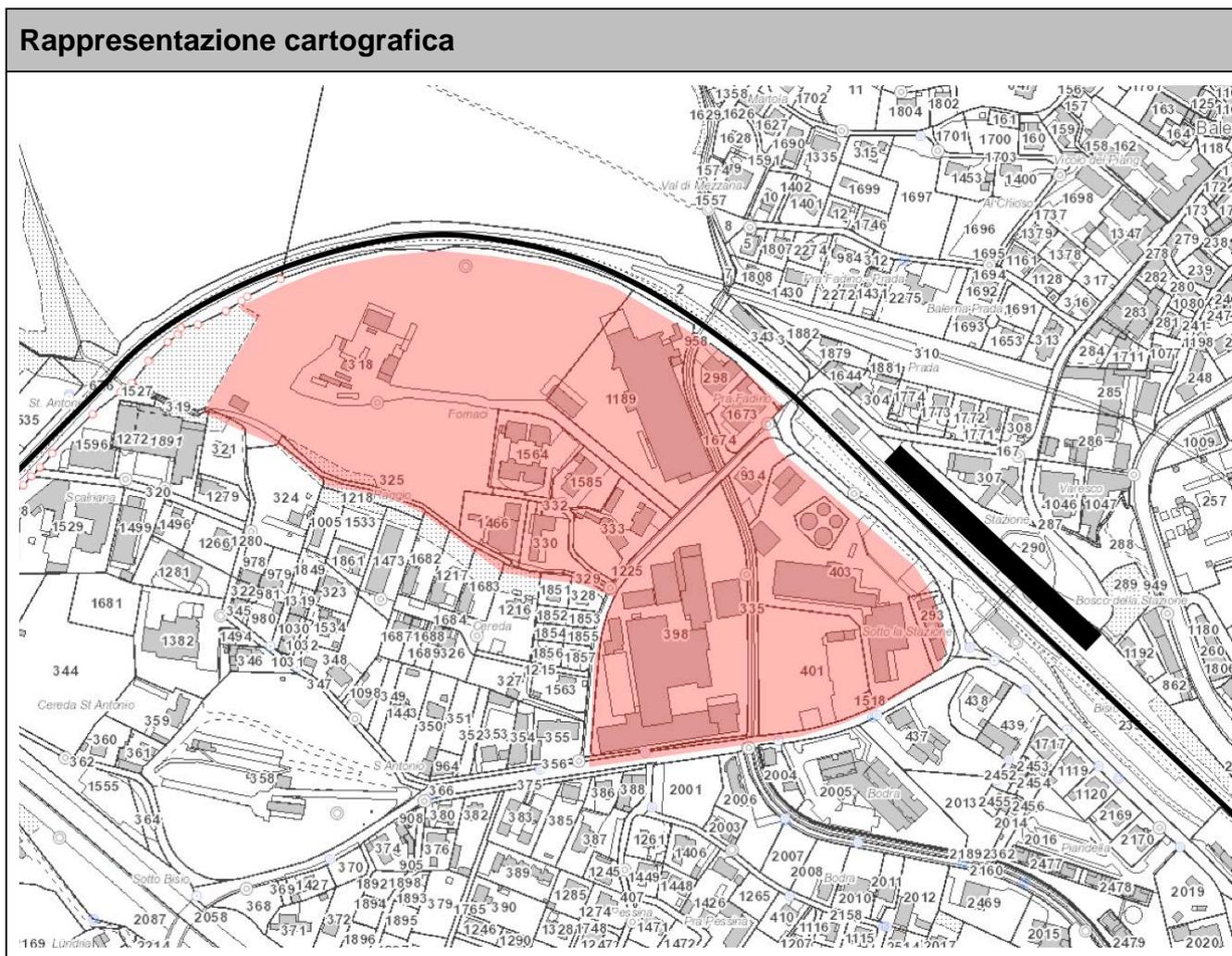
<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Creazione di un quartiere a carattere misto abitativo, commerciale e di servizi negli spazi liberi disponibili in prossimità della nuova stazione e nel corridoio di congiunzione con il nucleo, così da favorire l'insediamento di residenti e di posti di lavoro nelle immediate vicinanze della stazione stessa. L'urbanizzazione deve essere controllata mediante un piano d'insieme, che ne garantisca la qualità funzionale e spaziale, coordinando i nuovi insediamenti con l'attraversamento dell'asse stradale e rendendo attrattivo e sicuro il collegamento pedonale e ciclabile con il nucleo di Stabio.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nei sub-poli periferici ben serviti da fermate TILO.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP. CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza della relazione pedonale fra la stazione e il centro dell'abitato. CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.
<b>Fattibilità</b>
Avvio di uno studio pianificatorio da decidere da parte del Municipio
<b>Azzonamenti necessari</b>
Nessuno
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuno
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito

<b>Scadenzario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
Con il completamento della linea ferroviaria fino a Varese e con la futura nuova fermata di Gaggiolo, previsti ora per fine 2017, il fabbisogno di posteggi P&R presso la stazione di Stabio diminuirà dagli attuali 208 a 58; i relativi spazi potranno essere destinati in gran parte all'edificazione.

	<b>Riconversione comparto Fornaci Balerna</b>	<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> IN 4.2
		Comune di Balerna	
<b>Pacchetto di misure</b>			
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>			
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Privati		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

<b>Costi e finanziamento</b>	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Riconversione di una vecchia area artigianale, parzialmente dismessa e sottoutilizzata, per creare un quartiere misto residenziale, artigianale e di servizi in prossimità della Stazione di Balerna, così da favorire l'insediamento di residenti e di posti di lavoro nelle immediate vicinanze della stazione. L'urbanizzazione deve essere controllata mediante un piano d'insieme, che ne garantisca la qualità funzionale e spaziale, armonizzando la nuova edificazione con le strutture esistenti e con attenzione agli spazi pubblici e ai collegamenti pedonali interni.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nei sub-poli periferici ben serviti da fermate TILO.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP. CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.
<b>Fattibilità</b>
La misura è contemplata nel Piano d'indirizzo per la revisione del PR comunale
<b>Azzonamenti necessari</b>
Nessuno
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito

<b>Scadenzario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
Il piano d'indirizzo per la revisione generale del PR di Balerna è in fase di approvazione da parte del Municipio. La riconversione del comparto Fornaci è uno dei temi principali della revisione del PR.

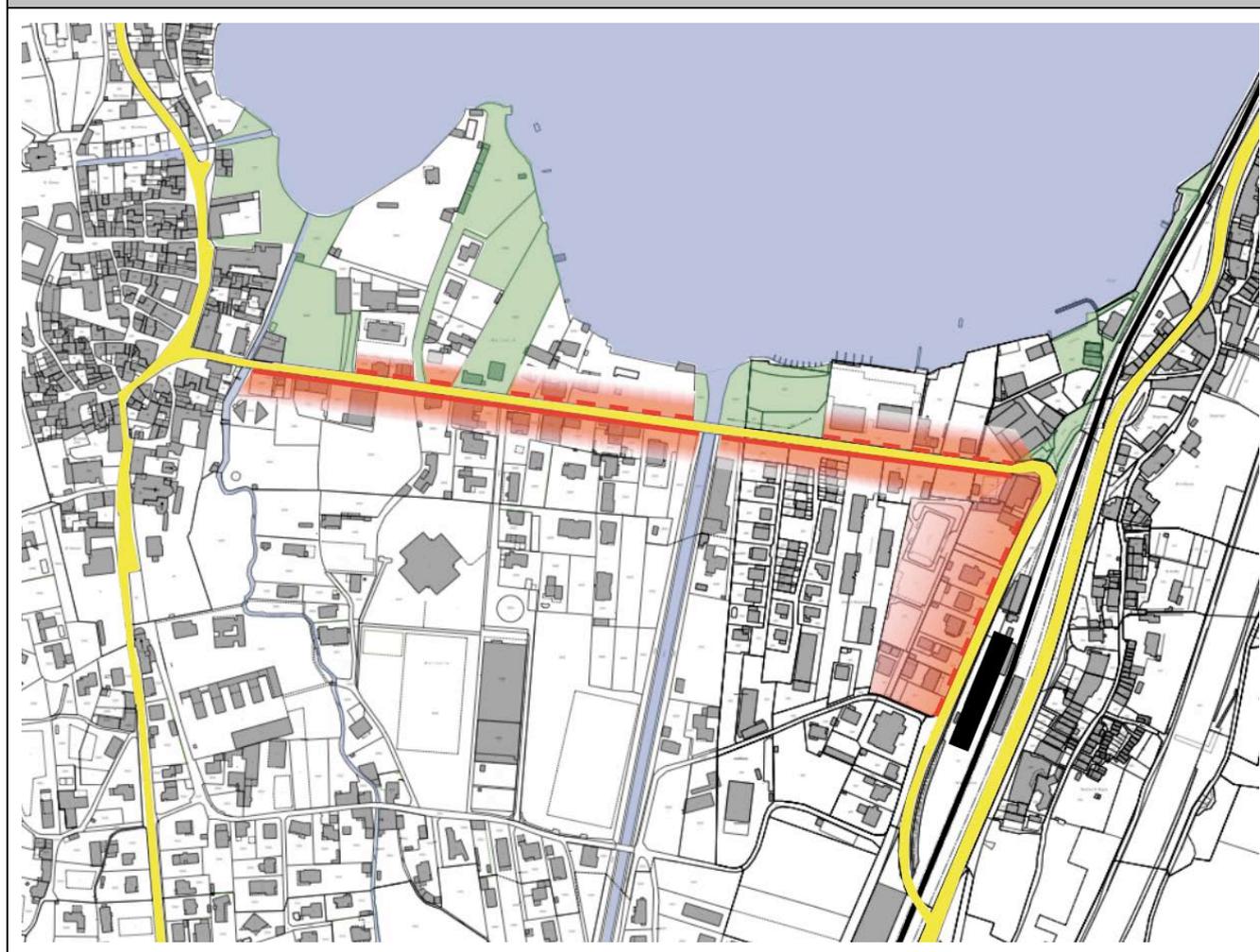


 <b>Riqualifica corridoio insediativo                  Stazione Capolago – Riva San Vitale</b>		<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> IN 4.3
<b>Pacchetto di misure</b>		Comuni di Mendrisio e Riva San Vitale	
<b>Correlazione con altre misure</b>	PA 1, PA 3.1, PA 3.2		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	PA 6		
<b>Ente responsabile</b>	Comuni		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Privati		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2026		
<b>Priorità</b>	B		

### Costi e finanziamento

<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	

### Rappresentazione cartografica



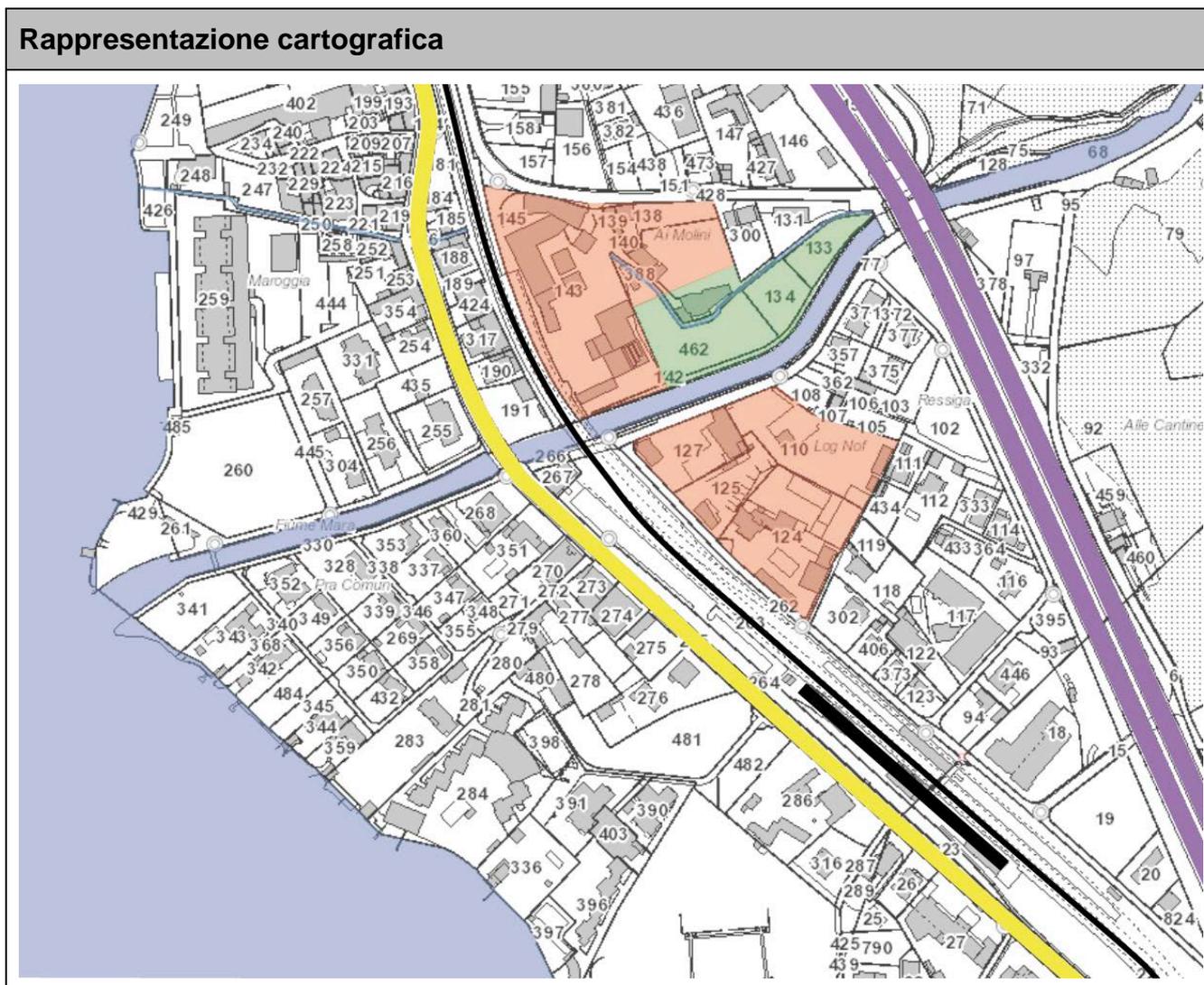
<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>Sviluppo centripeto e riqualifica urbanistica del quartiere della Stazione di Capolago e del corridoio insediativo verso Riva San Vitale, lungo l'asse Strada Nuova/Via dell'Indipendenza e della relativa fascia a Lago.</p> <p>Valorizzazione della riva lago, mediante miglioramento dell'accessibilità e dell'utenza, riordino degli attracchi e gestione dell'edificabilità dei comparti privati a Lago.</p> <p>Assicurare gli agganci con i percorsi ciclopedonali lungo il Laveggio e a lago verso Melano.</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
<p>La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nei sub-poli periferici ben serviti da fermate TILO.</p> <p>Essa concretizza inoltre l'obiettivo di eliminare, in corrispondenza delle aree private, le interruzioni della continuità dell'accessibilità e della fruizione della riva del Lago a favore della mobilità lenta e per lo svago di prossimità.</p>
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<p>CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP; permette la continuità della percorrenza pedonale e ciclabile lungo la riva del lago</p> <p>CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.</p> <p>CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.</p>
<b>Fattibilità</b>
<p>Riva San Vitale, PR approvato; Capolago variante di PR da avviare; necessarie disponibilità finanziarie per acquisizioni di terreni e/o diritti di passo a lago.</p>
<b>Azzonamenti necessari</b>
<p>Permute fra zone edificabili e zone d'interesse pubblico; modifiche delle destinazioni e dei parametri edificatori delle zone edificabili</p>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<p>Nessuna</p>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
<p>P7 "Laghi e rive lacustri", dato acquisito                  R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito                  R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito</p>

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
<p>Il Comune di Riva San Vitale già dispone di una pianificazione che considera gli indirizzi urbanistici della misura (PR approvato 1. luglio 2014); nel frattempo il Comune ha acquisito il mapp. 2032, che permette di completare la zona AP/CP Mulinello.</p> <p>Nel settore di Capolago è necessario un riordino urbanistico, inteso a concentrare l'edificazione residenziale, lavorativa e di servizi a sud della Strada Nuova e di fronte alla Stazione, incrementando e valorizzando nel contempo le aree pubbliche e/o libere da edificazione nella fascia a lago.</p>

	<b>Riconversione comparto Mulino Maroggia</b>	<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>
		-	IN 4.4
<b>Pacchetto di misure</b>		Comune di Maroggia	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>			
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Privati		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

<b>Costi e finanziamento</b>	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	



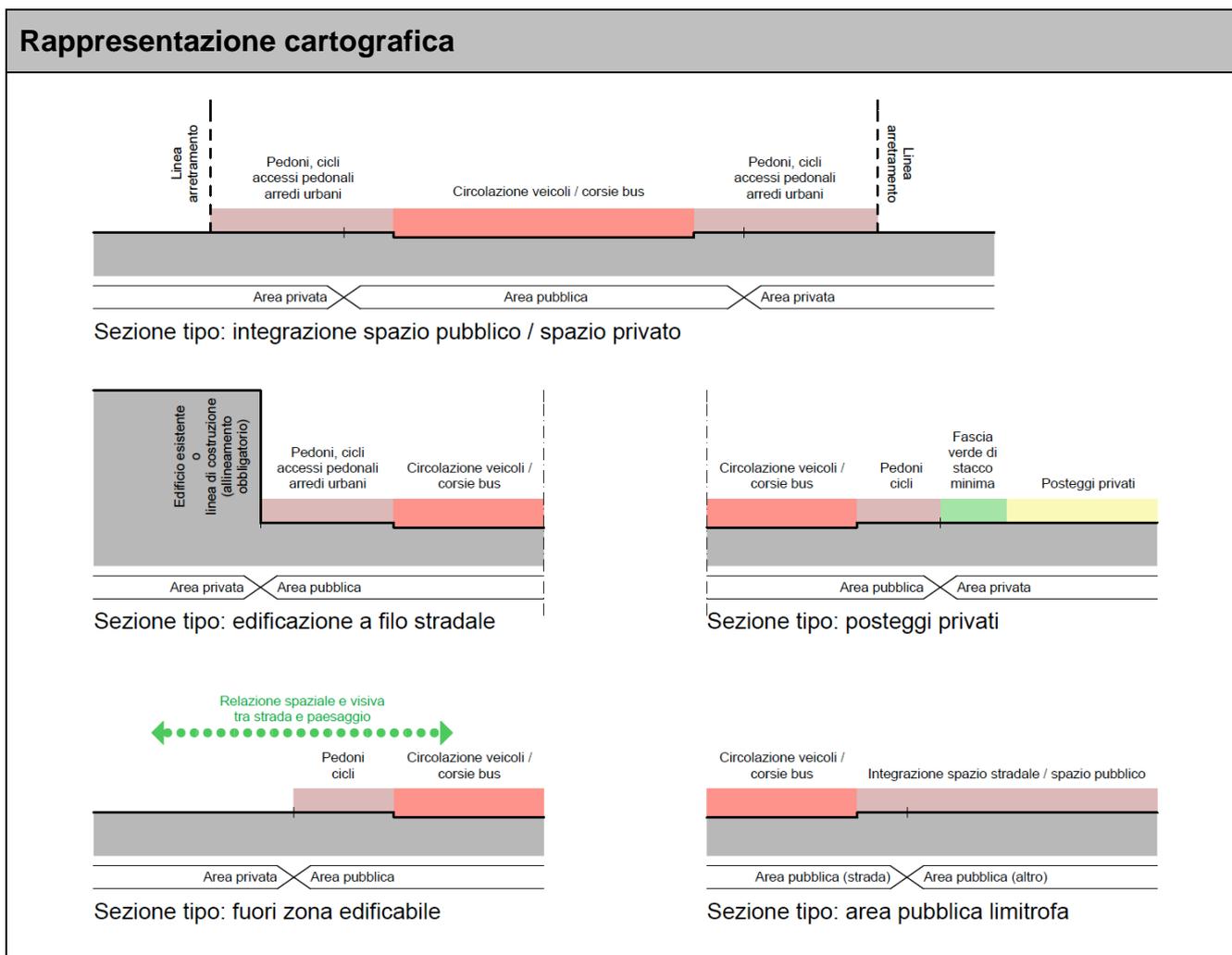
<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Riconversione di una vecchia area artigianale, parzialmente dismessa e sottoutilizzata, per creare un quartiere artigianale di qualità e di servizi in prossimità della Stazione di Maroggia, comprendente anche contenuti di interesse pubblico di svago, così da favorire l'insediamento di residenti e di posti di lavoro nelle immediate vicinanze della stazione. L'urbanizzazione deve essere controllata mediante un piano d'insieme, che ne garantisca la qualità funzionale e spaziale, armonizzando la nuova edificazione con le strutture esistenti e con attenzione agli spazi pubblici e ai collegamenti pedonali interni.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nei sub-poli periferici ben serviti da fermate TILO.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP. CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.
<b>Fattibilità</b>
Variante PR in corso
<b>Azzonamenti necessari</b>
Nessuno
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito

<b>Scadenzario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
La variante in corso fa seguito alle richieste di adeguamento del PR formulate dal Cantone nel dicembre 2014 in sede di approvazione della revisione dello strumento pianificatorio comunale; in particolare sono oggetto di variante la definizione della destinazione di zona e i parametri edificatori. Le disposizioni di zona prevedono l'allestimento di un Piano di quartiere per il complesso del Mulino Maroggia, con la conservazione della roggia e di diversi edifici di varia epoca; quello più antico è da adibire a scopo culturale -didattico, con possibili contenuti quali bar/osteria o negozio di artigianato; questa parte del terreno è vincolata ad area d'interesse pubblico a scopo di svago. Il concetto pianificatorio da sviluppare deve comprendere anche i terreni attribuiti alla zona residenziale-artigianale RA più a monte, la zona artigianale-industriale leggera AI, situata più a sud, verso la stazione, l'attraversamento del torrente Mara e della roggia e il sistema di percorsi pedonali verso la stazione e verso il nucleo del villaggio.

	<b>Asse urbano principale di Via San Gottardo Mendrisio-Coldrerio-Balerna-Chiasso</b>	<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>
		-	IN 5
<b>Pacchetto di misure</b>		Comuni di Mendrisio, Coldrerio, Balerna e Chiasso	
<b>Correlazione con altre misure</b>	TIM 5		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>			
<b>Ente responsabile</b>	Comuni		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	DT-DC		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022 / 2026		
<b>Priorità</b>	A / B		

<b>Costi e finanziamento</b>	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
La misura intende conferire all'asse stradale principale che raccorda i centri dei due poli urbani di Chiasso e Mendrisio, accanto alla sua funzione di collegamento, anche una qualità spaziale, differenziata a seconda dei contesti attraversati: edificazione urbana intensiva a Chiasso e a Mendrisio, corridoi di servizi a Coldrerio e Balerna, centro di Balerna, periferia industriale a Bisio, spazi liberi con interessanti colpi d'occhio sul paesaggio a Coldrerio (Colle degli Ulivi), a Mezzana e a Balerna – Bella Vista. La sistemazione presuppone un progetto complessivo d'interventi a lungo termine della strada cantonale, che esprima un concetto d'insieme per la conduzione del traffico lento, degli arredi, della sistemazione dei punti nodali e d'integrazione dello spazio stradale con gli spazi limitrofi, sia pubblici che privati. Accanto alla sistemazione della strada cantonale, con moderazione della velocità di circolazione e la messa in sicurezza degli attraversamenti e della circolazione pedonale e ciclabile, mediante disposizioni pianificatorie differenziate a seconda del contesto occorre prefigurare e favorire una qualità di carattere "urbano" agli affacci degli insediamenti sull'asse stradale e integrare nello spazio stradale gli spazi pubblici connessi e gli spazi privati limitrofi, tra la strada stessa e l'edificazione.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro negli spazi funzionali urbani e nel corridoio che collega i due poli urbani, ben servito dal TP su gomma e di riqualificare lo spazio stradale del principale asse urbano interno dell'agglomerato.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un corridoio ben servito dal servizio TP su gomma. CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti. CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.
<b>Fattibilità</b>
Da verificare con i Comuni interessati
<b>Azzonamenti necessari</b>
Nessuno
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuno
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

**Spiegazioni e approfondimenti**

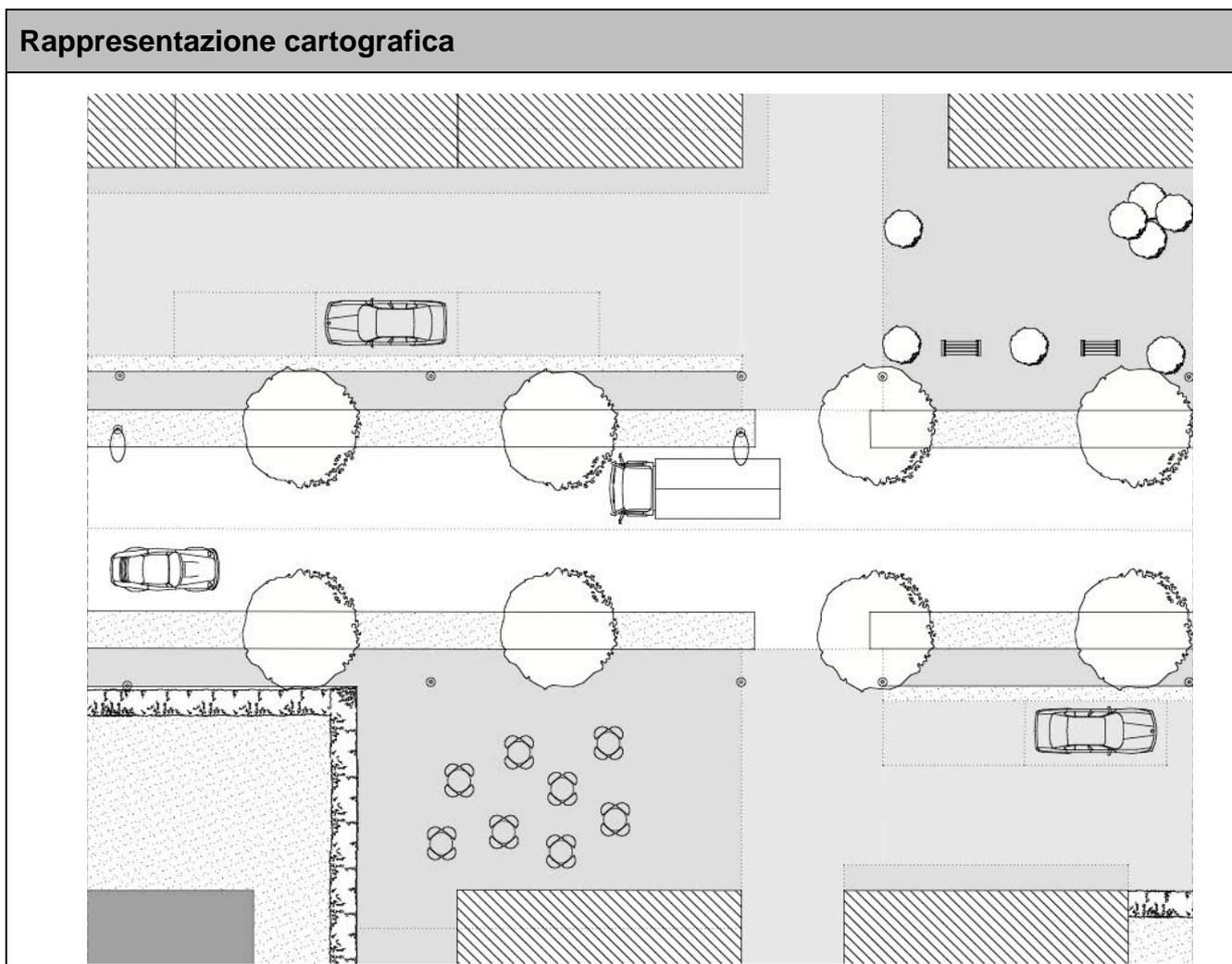
Dopo la consultazione la misura sarà oggetto di ulteriori approfondimenti, in particolare con la specificazione delle tratte oggetto di intervento, dei relativi criteri urbanistici e progettuali e delle priorità di tempistica





	<b>Assi urbani secondari a Melano, Capolago-Riva San Vitale, Stabio e Novazzano</b>		<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> IN 6
	<b>Pacchetto di misure</b>		Comuni di Melano, Mendrisio, Riva San Vitale, Stabio, Novazzano, Morbio e Vacallo	
<b>Correlazione con altre misure</b>	TIM 4			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>				
<b>Ente responsabile</b>	Comuni			
<b>Altri Enti coinvolti</b>	DT-DC			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022 / 2026			
<b>Priorità</b>	A / B			

Costi e finanziamento	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Lo sviluppo insediativo degli ultimi decenni ai margini di alcuni antichi nuclei, lungo assi stradali storici o recenti in precedenza situati fuori dall'abitato, in particolare a Melano, a Stabio-Gaggiolo e a Novazzano, ha condotto ad un forte degrado in termini funzionali, di sicurezza, ambientali, urbanistici e paesaggistici. La misura intende ricuperare una qualità spaziale, insediativa e di fruizione multifunzionale per questi assi stradali. La sistemazione presuppone un progetto complessivo d'interventi a lungo termine della strada cantonale, che esprima un concetto d'insieme per la conduzione del traffico lento, degli arredi, della sistemazione dei punti nodali e d'integrazione dello spazio stradale con gli spazi limitrofi, sia pubblici che privati. Accanto alla sistemazione della strada cantonale, con moderazione della velocità di circolazione e la messa in sicurezza degli attraversamenti e della circolazione pedonale e ciclabile, mediante disposizioni pianificatorie differenziate a seconda del contesto occorre prefigurare e favorire una qualità di carattere "urbano" agli affacci degli insediamenti sull'asse stradale e integrare nello spazio stradale gli spazi pubblici connessi e gli spazi privati limitrofi, tra la strada stessa e l'edificazione.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nei luoghi della periferia urbana meglio serviti dal TP su gomma e in prossimità dei servizi centrali degli abitati.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un corridoio ben servito dal servizio TP su gomma. CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti. CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.
<b>Fattibilità</b>
Da verificare con i Comuni interessati
<b>Azzonamenti necessari</b>
Nessuno
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
Dopo la consultazione la misura sarà oggetto di ulteriori approfondimenti, in particolare con la specificazione delle tratte oggetto di intervento e dei relativi criteri urbanistici e progettuali.

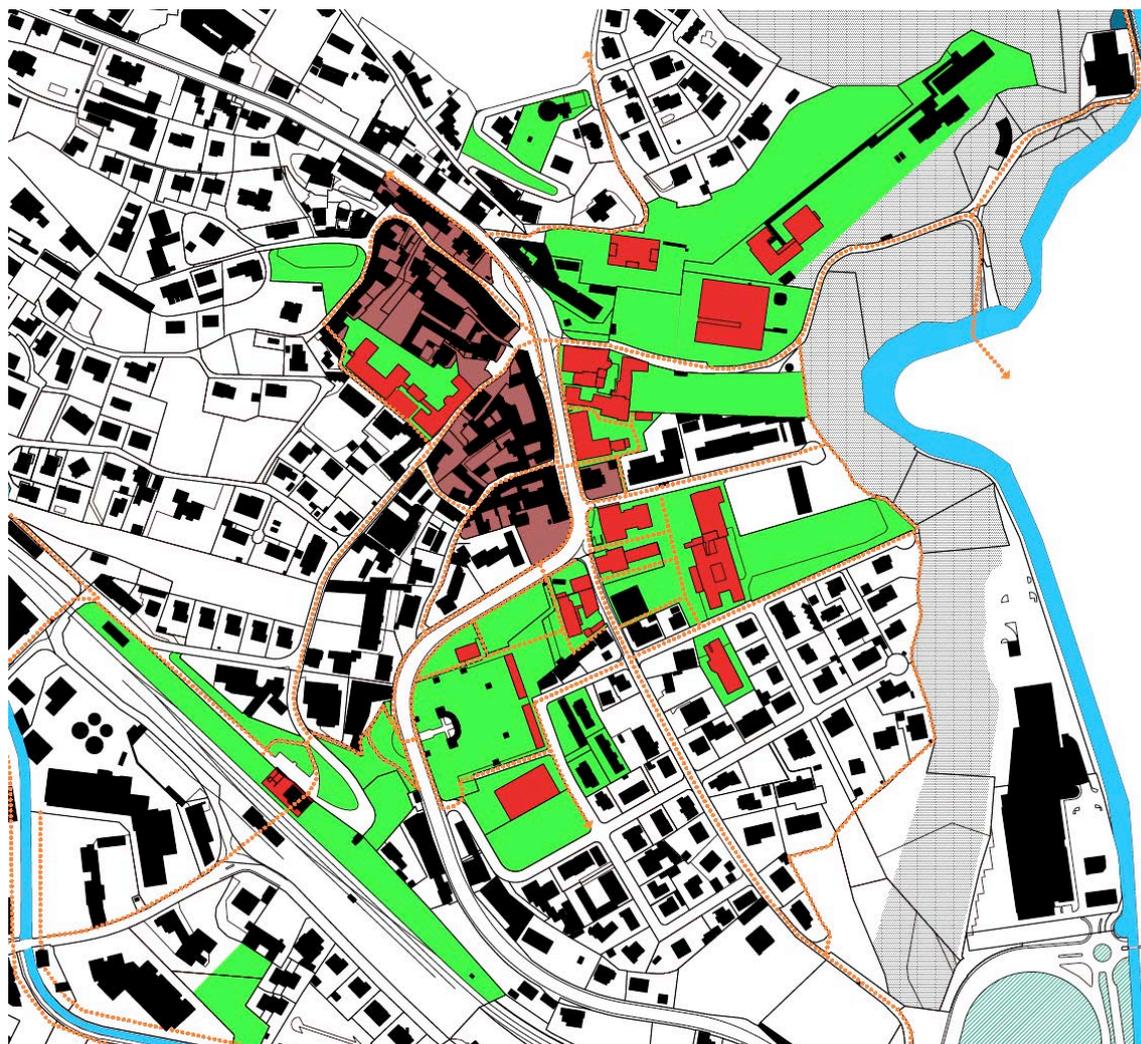
 <b>Riqualifica urbanistica del comparto centrale di Balerna</b>		<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> IN 7.1
<b>Pacchetto di misure</b>		Comune di Balerna	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>			
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Cantone, Parrocchia, Privati		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

### Costi e finanziamento

*Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA*

<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	

### Rappresentazione cartografica



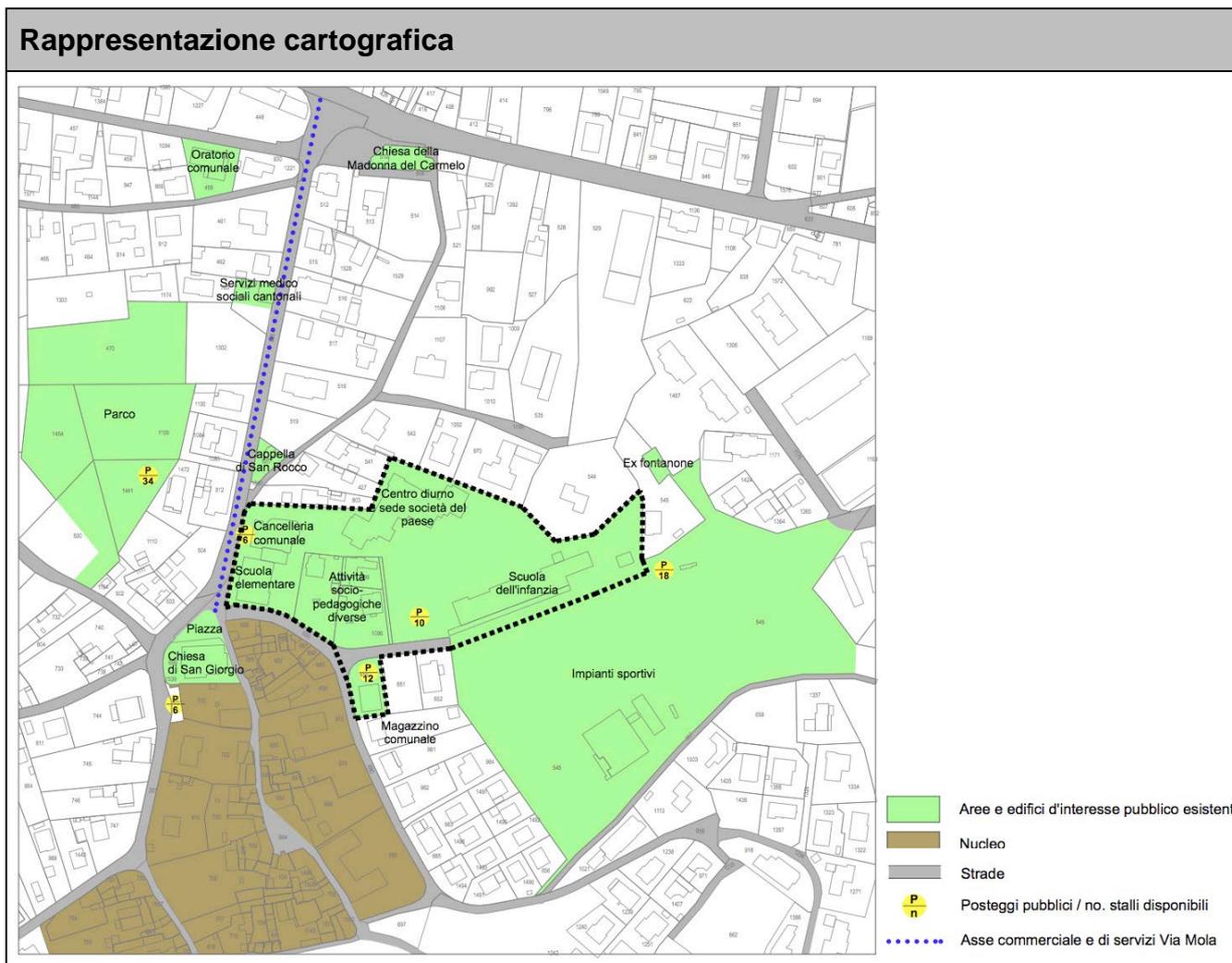
<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>Il comparto centrale del Comune di Balerna è composto dal nucleo storico e da un vasto sistema di spazi ed edifici pubblici, che si attestano lungo la strada cantonale e si compenetrano strettamente con spazi edificati privati. Le aree pubbliche si snodano dalla stazione FFS sino al Parco delle Gole della Breggia, occupando l'intero settore ad est di via San Gottardo, e alcuni brani di territorio a ovest della stessa infrastruttura stradale, e permettono la piena fruibilità e accessibilità tramite una capillare rete di collegamenti pedonali pubblici. La sistemazione di Piazza Tarchini comporta la necessità di prevedere nuove aree di posteggio a servizio del nucleo e delle diverse strutture pubbliche esistenti.</p> <p>Si prevede un riordino urbanistico e una ricucitura degli spazi pubblici, delle aree strutture d'interesse pubblico, dei percorsi pedonali, della viabilità e dei posteggi connessa con la sistemazione di Piazza Tarchini e con il nucleo.</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
La misura promuove la concentrazione di funzioni pubbliche nel centro di un abitato situato nel corridoio urbano centrale e la qualità degli spazi pubblici.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<p>CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP su gomma.</p> <p>CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.</p> <p>CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili in quanto concentra attività e servizi in luoghi distanti dagli assi di circolazione principale</p> <p>CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.</p>
<b>Fattibilità</b>
La misura è contemplata nel Piano d'indirizzo per la revisione del PR comunale
<b>Azzonamenti necessari</b>
Nessuno
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
<p>R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito</p> <p>R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito</p>

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
<p>Sistemazione stradale della Piazza con moderazione del traffico in fase di realizzazione.</p> <p>Il piano d'indirizzo per la revisione generale del PR di Balerna è in fase di approvazione da parte del Municipio. La riqualifica urbanistica del comparto centrale è uno dei temi principali della revisione del PR comunale.</p>

 <b>Quartiere Intergenerazionale Coldrerio</b>	<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>
	-	IN 7.2
<b>Pacchetto di misure</b>		
<b>Correlazione con altre misure</b>		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>		
<b>Ente responsabile</b>	Fondazione Casa San Rocco, Morbio Inferiore	
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Comune, Fondazione Ing. Giuseppe Croci Solcà	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022	
<b>Priorità</b>	A	Comune di Coldrerio

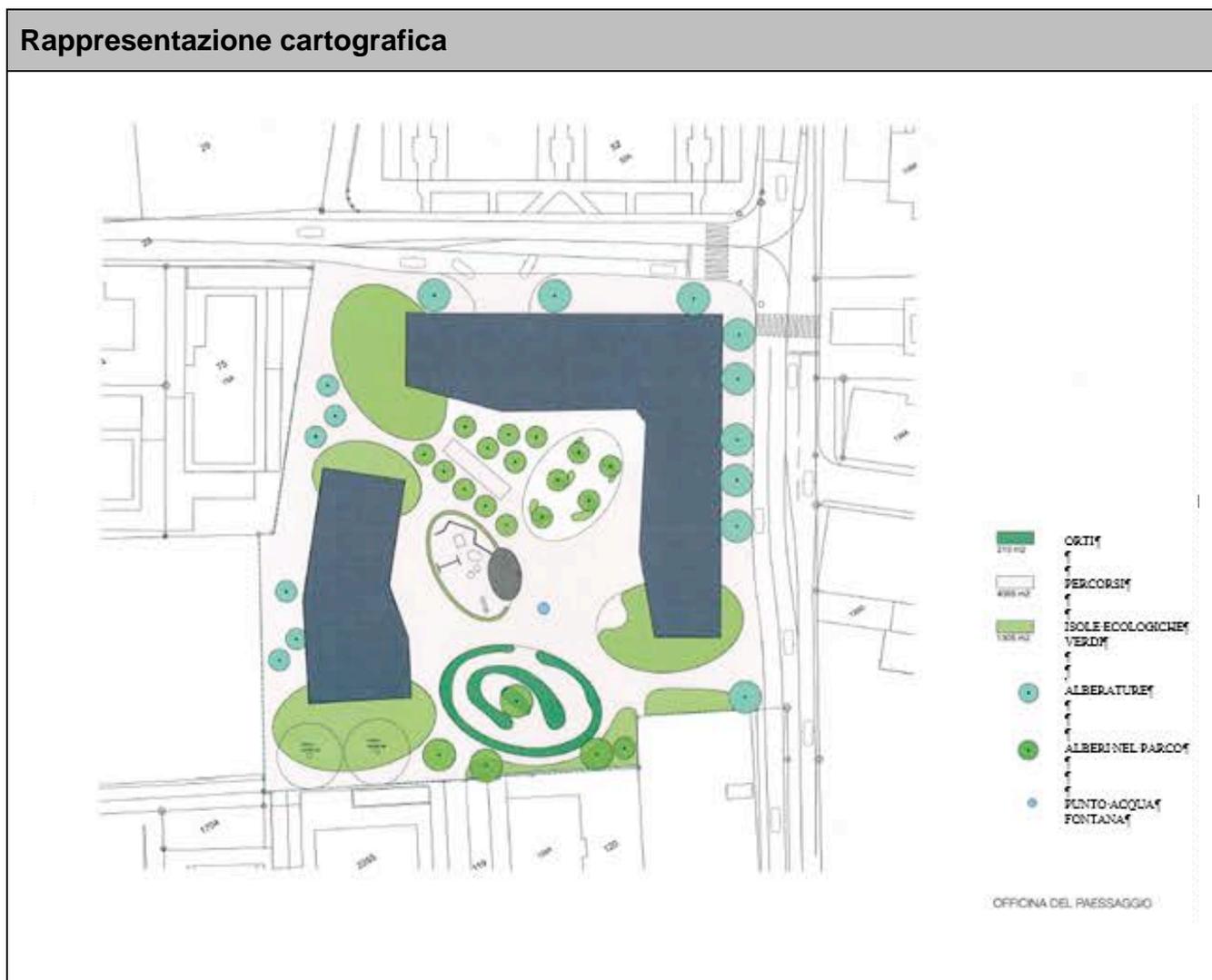
<b>Costi e finanziamento</b>	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Con la variante in corso di procedura e il concorso di progettazione avviato, si intende mettere in relazione e in sinergia le principali strutture pubbliche esistenti (Casa comunale, Scuola, Scuola dell'infanzia, Centro sportivo) e quelle nuove previste (Casa per anziani, Centro comunale polivalente, abitazioni a misura di anziano) nel centro del Comune di Coldrerio, configurando una visione che è stata definita "Quartiere intergenerazionale". Dal punto di vista sociale, il Quartiere intergenerazionale intende rafforzare la reciproca conoscenza e convivenza degli utenti, creando occasioni di incontro formali ed informali, di rafforzare i legami extra e intra-familiare, il sostegno reciproco e la cooperazione tra le diverse fasce d'età. Esso intende inoltre offrire la possibilità alle persone di ogni età di contribuire secondo le proprie esigenze e capacità alla vita del quartiere e di beneficiare di un'elevata qualità di vita.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
La misura promuove la concentrazione di funzioni pubbliche nel centro di un abitato situato in prossimità del corridoio urbano centrale e la qualità degli spazi pubblici.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP su gomma. CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili in quanto concentra attività e servizi in luoghi distanti dagli assi di circolazione principale CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.
<b>Fattibilità</b>
Convenzione già conclusa fra Comune e Fondazione Casa San Rocco per la messa a disposizione dell'area per la Casa per Anziani.
<b>Azzonamenti necessari</b>
Nessuno
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
Variante pianificatoria in corso; avviato un concorso di progettazione.

 <b>Area di riposo e svago Via Comacini / Via degli Albrici Chiasso</b>		<b>Codice ARE:</b> -	<b>Codice PA:</b> IN 7.3
<b>Pacchetto di misure</b>		Comune di Chiasso	
<b>Correlazione con altre misure</b>	IN 1.2		
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>			
<b>Ente responsabile</b>	Privati/Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<i>Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA</i>	
<b>Stima costo</b>	
<b>Ente finanziatore principale</b>	
<b>Ev. altri enti finanziatori</b>	



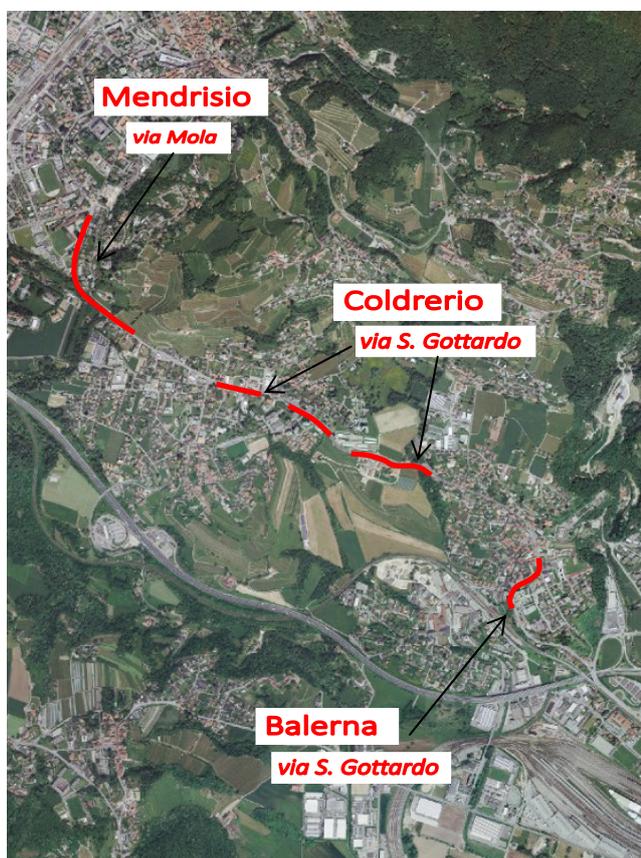
<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>L'area è situata tra via Comacini e via degli Albrici, all'interno del tessuto urbano cittadino, nei pressi del polo FFS di Chiasso con classe di collegamento dei TP ottima "A".</p> <p>Il progetto di area pubblica per il riposo e lo svago è incluso nella domanda di costruzione relativa all'edificazione di appartamenti per persone over 60 con possibilità di assistenza, la cui licenza edilizia è stata rilasciata nel luglio 2015.</p> <p>Nella relazione allegata alla domanda di costruzione si esplicita il concetto di un "isolato ottocentesco" con i volumi degli edifici che lo definiscono in modo chiaro (allineamenti urbani verso gli assi stradali e linee spezzate verso il parco). Lo spazio interno è caratterizzato da spazi verdi (isole ecologiche) e percorsi, disegnati in modo particolare per le persone della terza età (molto fluidi e per l'interazione tra gli inquilini del comparto e la città, quale luogo d'incontro). Le entrate all'area pubblica sono caratterizzate per fornire a tutto lo spazio un senso "intimo" e protetto dal traffico. L'intervento valorizza uno spazio urbano concepito quale area di riposo e di svago.</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
<p>La misura è direttamente collegata alla creazione di un polo abitativo nei pressi del nodo FFS di Chiasso (classe di collegamento TP ottima "A") e più precisamente con la valorizzazione degli spazi liberi in aree centrali dell'agglomerato. Essa è quindi del tutto coerente con il tentativo di contrastare il proliferare degli insediamenti in aree periurbane mal servite dai TP (stato attuale), cercando di spostare la crescita in poli abitativi in aree centrali ben servite dai TP (scenario auspicato).</p>
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<p>CE 1: miglioramento della fruibilità ciclo-pedonale dell'area e aumento della raggiungibilità al nodo FFS di Chiasso.</p> <p>CE 2: Ampliamento e valorizzazione degli spazi pubblici, degli spazi liberi e delle aree verdi all'interno dell'agglomerato e miglioramento della loro sicurezza.</p> <p>CE 3: Aumento della sicurezza soggettiva tramite il sensibile miglioramento dello spazio pubblico e la creazione di una zona d'incontro.</p> <p>CE 4: Valorizzazione dei paesaggi e degli spazi naturali tramite la creazione di isole ecologiche all'interno del parco.</p>
<b>Fattibilità</b>
Data dal PR comunale
<b>Azzonamenti necessari</b>
Nessuno
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
Nessuna
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
2018 Inizio preparazione, 2019 Inizio attuazione, 2019 Realizzazione
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>



	<b>Misura TP</b>  <b>Interventi di velocizzazione del TP su gomma su via Mola/via S.Gottardo (cantonale P2)</b>		<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> TP 1
	<b>Pacchetto di misure</b>		Comuni di Mendrisio, Coldrerio, Balerna	
<b>Correlazione con altre misure</b>	TIM 4			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	20 PAM1 / TL1 PAM2			
<b>Ente responsabile</b>	Cantone, Comuni			
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Imprese di trasporto			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022			
<b>Priorità</b>	A			

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



fonte: map.geo.admin.ch

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>Il trasporto pubblico (TP) su gomma a livello cantonale ha trasportato 2,77 mio pax nel 2014, con un incremento del 7.3% rispetto al 2010, mentre i passeggeri*km sono aumentati del 12.4% rispetto all'anno precedente.</p> <p>Nel 2014, durante i giorni feriali, il numero di passeggeri è stato di ca. 95'000 unità. L'aumento più significativo si è riscontrato nel Mendrisiotto (+18.2%). Esso ha riguardato prevalentemente le linee urbane ed è dovuto soprattutto all'integrazione, dal 2014, dei dati relativi al trasporto allievi.</p> <p>Nell'agglomerato i passeggeri*km nei giorni feriali sono aumentati del 20.6%.</p> <p>Nei fine settimana, ad eccezione della domenica, nel Mendrisiotto si è registrato un leggero aumento dei passeggeri*km.</p> <p>Il nuovo concetto rete bus, introdotto a partire dal cambiamento di orario del dicembre 2015, ha previsto un potenziamento ed una ottimizzazione delle linee di trasporto pubblico su gomma, aumentando la frequenza delle corse (specie nella tratta tra Chiasso e Mendrisio) e migliorando l'accessibilità e l'informazione alle fermate.</p> <p>Un aumento della velocità commerciale dei bus è perseguito attraverso la ricerca di tratti di <b>corsie preferenziali</b>, in modo da rendere stabili gli orari e più appetibile il TP rispetto al trasporto privato, sulla tratta della <b>strada cantonale P2</b> compresa tra Mendrisio (via Mola, dall'intersezione con via A.Maspoli) e Balerna (rotatoria con ramo di innesto svincolo autostradale di Chiasso-Balerna).</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
A miglioramento di quanto introdotto con il nuovo concetto rete bus, si punta ad una maggiore appetibilità ed efficienza del trasporto pubblico su gomma, attraverso il rispetto e la stabilità dell'orario.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Miglioramento della qualità del servizio (tempi, rispetto degli orari) e di una maggior quota (<i>modal split</i>) a favore del TP.</li><li>- Elemento di interesse nel collegamento tra poli insediativi e loro sviluppo.</li><li>- Aumento delle condizioni di sicurezza negli spostamenti con il TP.</li><li>- Contributo ad una maggiore fluidità degli spostamenti in autobus sulla rete stradale e, quindi, ad una riduzione delle emissioni nell'ambiente.</li></ul>
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è stata approfondita con verifiche dimensionali.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento.

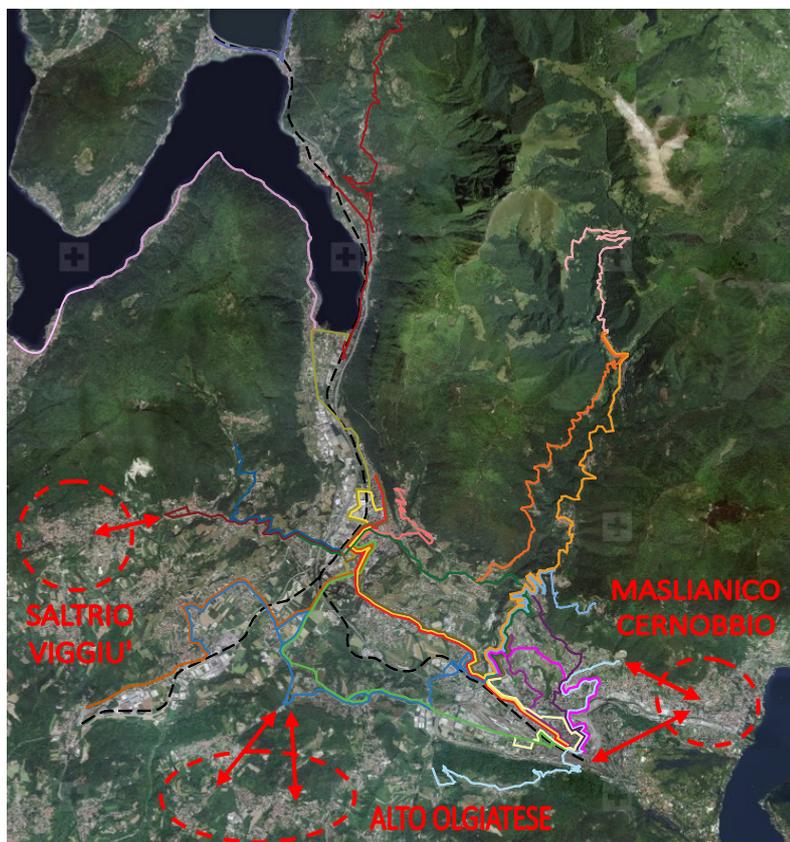
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
--------------------------------------

 <p><b>Misura TP</b> <b>Riorganizzazione e completamento linee transfrontaliere su gomma</b></p>	<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>	
	–	TP 2	
	<b>Pacchetto di misure</b>	TP 2.1 - TP 2.3	
	<b>Correlazione con altre misure</b>	TP 3, TP 4, TIM 2	
	<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	TP 1.1, TP 1.2 PAM2	
	<b>Ente responsabile</b>	Cantone	
	<b>Altri Enti coinvolti</b>	Comuni, Imprese di trasporto	
	<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2026	
<b>Priorità</b>	B	Comuni di Vacallo, Novazzano, Mendrisio	

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



TP 2.1: collegamento con l'Ovest dell'agglomerato (Saltrio, Viggiù)

TP 2.2: collegamento con il Sud dell'agglomerato (Alto Olgiatese)

TP 2.3: collegamento con l'Est dell'agglomerato (Maslianico, Cernobbio)

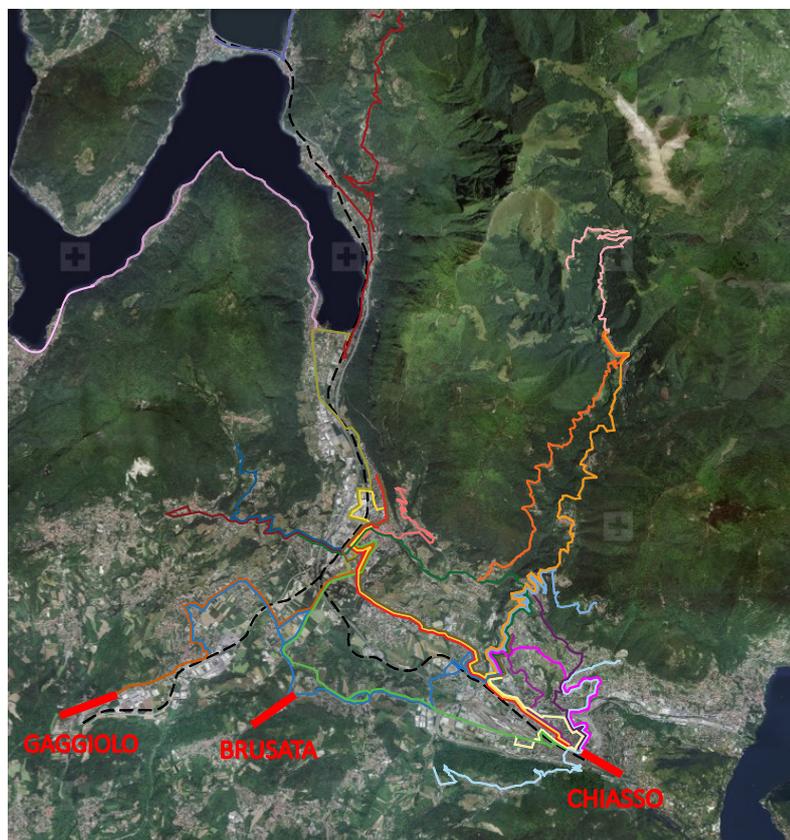
fonte: [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch)

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>La rete principale di trasporto pubblico transfrontaliero è data dalla rete TILO. Il collegamento con Como e Albate/Camerlata è in funzione; si attende il completamento del collegamento su suolo italiano con Varese. L'offerta del trasporto pubblico su gomma, in aggiunta alle esistenti linee da/per l'Italia (Como-Chiasso, Gaggiolo-Stabio, Porto Ceresio-Brusino Arsizio), è ampliata con i <b>nuovi collegamenti bus transfrontalieri</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• TP 2.1 – ad Ovest dell'agglomerato, verso l'estremo Nord-Est della Provincia di Varese (Viggiù, Saltrio, Clivio);</li><li>• TP 2.2 – a Sud dell'agglomerato, verso i Comuni dell'Alto Olgiatese (Bizzarone, Uggiate, Valmorea, Faloppio);</li><li>• TP 2.3 – ad Est dell'agglomerato, verso Maslianico (sponda occidentale del Lago di Como).</li></ul> <p>Nelle situazioni in esame il prolungamento dovrà avvenire in coordinamento e/o in integrazione al servizio di TP esistente nelle Province di Como e di Varese. Possibili capolinea: stazione di Mendrisio o di San Martino per TP 2.1 e 2.2, stazione di Chiasso per TP 2.3.</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
<p>A completamento di quanto introdotto con il nuovo concetto rete bus ed in sinergia/integrazione con il servizio di <i>car-pooling</i> (navette aziendali) alle frontiere, si creano le condizioni per implementare e migliorare i collegamenti transfrontalieri tra il Mendrisiotto e i Comuni a ridosso del confine (nelle Province di Como e Varese) anche attraverso il trasporto pubblico su gomma, previo prolungamento in Italia di alcune linee attive nell'agglomerato.</p>
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Riduzione del numero dei frontalieri in ingresso nel Mendrisiotto con il veicolo privato.</li><li>- Aumento della sicurezza negli spostamenti attraverso il TP.</li><li>- Contributo ad una maggiore fluidità del TP e, quindi, ad una riduzione delle emissioni nell'ambiente.</li></ul>
<b>Fattibilità</b>
<p>La fattibilità è funzione delle risorse disponibili, della sostenibilità della misura e soprattutto della creazione di basi legali che permettano di attivare un vero e proprio servizio di trasporto pubblico su gomma transfrontaliero tra Italia e Svizzera (per cui, occorrono accordi a livello della Confederazione).</p>
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento.
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

	<b>Misura TP</b> <b>Velocizzazione transiti bus alle dogane</b>		<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> TP 3
	<b>Pacchetto di misure</b>	TP 3.1 - TP 3.3	Comuni di Chiasso, Novazzano, Stabio	
<b>Correlazione con altre misure</b>	TP 2, TP 4, TIM 2			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	TP 1.1			
<b>Ente responsabile</b>	Cantone			
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Comuni, Imprese di trasporto			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2026			
<b>Priorità</b>	B			

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



TP 3.1: Gaggiolo

TP 3.2: Brusata

TP 3.3: Chiasso strada

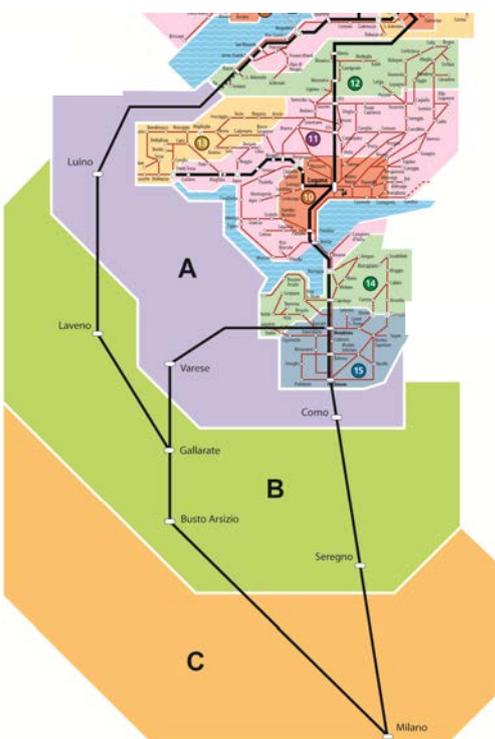
fonte: [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch)

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>Per le linee transfrontaliere vigenti e previste (vedi misura TP 2 di PAM3), in correlazione con la misura TIM 8 che prevede la creazione di corsie preferenziali per velocizzare i transiti di quanti fanno uso di <i>car-pooling</i> (3+) e navette aziendali, si propone l'utilizzo delle medesime <b>corsie preferenziali</b> anche per velocizzare i transiti del <b>TP alle dogane</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• TP 3.1 – Gaggiolo;</li><li>• TP 3.2 – Brusata;</li><li>• TP 3.3 – Chiasso strada.</li></ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
<p>Con la realizzazione di punti di passaggio preferenziali alle dogane, si punta a velocizzare i transiti alle frontiere e a ridurre i tempi medi di viaggio, in modo da rendere appetibile il TP su gomma per i tanti lavoratori transfrontalieri.</p> <p>La misura punta a ridurre la quota dei lavoratori in ingresso in Svizzera con auto privata, in alternativa o a complemento della possibilità di <i>car-pooling</i>.</p>
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Riduzione del numero dei frontalieri in ingresso nel Mendrisiotto con il veicolo privato.</li><li>- Aumento della sicurezza negli spostamenti attraverso il TP.</li><li>- Contributo ad una maggiore fluidità del TP e, quindi, ad una riduzione delle emissioni nell'ambiente.</li></ul>
<b>Fattibilità</b>
<p>La fattibilità è funzione delle verifiche degli spazi alle dogane, della sostenibilità della misura e soprattutto della creazione di basi legali che permettano di attivare un vero e proprio servizio di trasporto pubblico su gomma transfrontaliero tra Italia e Svizzera (per cui, occorrono accordi a livello istituzionale).</p>
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento.
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

 <b>Misura TP</b> <b>Integrazione tariffaria transfrontaliera:                  Arcobaleno Plus</b>	<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>
	-	TP 4
<b>Pacchetto di misure</b>		
<b>Correlazione con altre misure</b>	TP 2, TP 3	
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	1 PAM1 / TP 1 PAM2	
<b>Ente responsabile</b>	Cantone / Regione Lombardia	
<b>Altri Enti coinvolti</b>	FFS/TILO, Trenord, Comunità Tariffale Arcobaleno	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022	
<b>Priorità</b>	A	
		Tutti i Comuni

<b>Costi e finanziamento</b>	
<b>Totale</b>	
<b>Quota Confederazione in ambito PA (XX%)</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

**Rappresentazione cartografica**



TP 4: Possibile implementazione di “Arcobaleno Plus” con le zone Arcobaleno esistenti (lato Svizzera) e nuove fasce di abbonamento A, B e C con validità esclusivamente sui treni regionali TILO/Trenord (lato Italia).

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>L'integrazione tariffaria in Ticino è stata completata con l'introduzione della Tariffa Integrata Arcobaleno (TIA) il 1° settembre 2012: la Comunità Tariffale Ticino e Moesano, esistente fin dal 1997 per gli abbonamenti, è così stata estesa anche agli altri titoli di viaggio (biglietti singoli, carte per più corse, carte giornaliere ecc.).</p> <p>Nell'ambito transfrontaliero invece ad oggi sono disponibili unicamente biglietti di sola andata o di andata-e-ritorno validi sui servizi ferroviari regionali TILO/Trenord (Ticino–Regione Lombardia via Chiasso e via Luino). Gli utenti regolari (pendolari) sono invece costretti a fare due abbonamenti distinti: in Ticino con le zone Arcobaleno (valido anche presso le altre imprese di trasporto facenti parte della Comunità tariffale), in Italia per la tratta ferroviaria (abbonamento di percorso valido solo per i treni regionali sulla rispettiva tratta).</p> <p>Nell'"Accordo dei Castelli" per lo sviluppo del traffico ferroviario transfrontaliero Ticino–Lombardia del 6 agosto 2011, firmato dal Cantone Ticino e da Regione Lombardia assieme alle imprese ferroviarie (FFS, TILO, F.S. e Trenord) è stato incluso anche l'obiettivo dell'<b>integrazione tariffaria transfrontaliera</b>. Al proposito, è testualmente riportato (cit.) "... <i>Il Cantone Ticino e la Regione Lombardia, in collaborazione con le imprese ferroviarie, si impegnano a studiare e promuovere l'estensione della Comunità tariffale Ticino e Moesano [dal 2015: Comunità tariffale Arcobaleno] sulle linee transfrontaliere compatibilmente con le strutture di integrazione attuali e previste in ambito lombardo sulle medesime tratte. A tale proposito sarà istituito un gruppo di lavoro...</i>".</p> <p>Questi lavori sono stati portati avanti negli ultimi anni da parte degli interlocutori interessati (Cantone Ticino e Regione Lombardia <i>in primis</i>), considerando i dati a disposizione sulla domanda attuale e sulla domanda potenziale, nonché il forte divario di prezzi TP sui due lati del confine. Sono stati sviluppati degli scenari concreti che dovranno essere ulteriormente affinati. Una sfida tariffaria importante è rappresentata dal futuro collegamento ferroviario Como–Varese via Mendrisio che sarà interessante anche per pendolari tra i due agglomerati italiani, ma con transito attraverso il Mendrisiotto: solo creando una tariffazione unica con tariffe appetibili sarà possibile sfruttare la domanda potenziale anche presso il rispettivo bacino d'utenza italiano.</p> <p>Poiché sul lato italiano al momento non esiste un sistema a zone (nessuna integrazione tariffaria tra le varie imprese di trasporto), la prima tappa dell'integrazione sarà possibile esclusivamente con le tratte ferroviarie d'oltre confine. L'integrazione di servizi su gomma sarà quindi da affrontare in una seconda fase, in funzione dello sviluppo dei sistemi tariffari lombardi attualmente in corso.</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
<p>Oltre all'aumento delle prestazioni (numero di collegamenti TP) anche l'integrazione tariffaria a cavallo del confine costituisce un tassello importante. Essa permetterà di ridurre gli ostacoli d'accesso al sistema rendendo più attrattiva l'offerta nel suo insieme. Infatti, gli abbonamenti "Arcobaleno Plus" incentiveranno i pendolari frontaliere a cambiare vettore di trasporto (TP anziché TIM) non solo a causa di tariffe più vantaggiose ma soprattutto grazie al fatto di poter comprare un solo abbonamento per tutto il tragitto anziché di dover comperare due abbonamenti distinti come avviene oggi (facilità nell'acquisto).</p>
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Aumento della quota-parte di trasporto pubblico grazie alle riduzione degli ostacoli d'accesso al sistema TP transfrontaliero.</li><li>- Aumento della sicurezza negli spostamenti attraverso un aumento della quota parte TP.</li><li>- Riduzione delle emissioni atmosferiche e foniche.</li></ul>
<b>Fattibilità</b>
<p>La fattibilità tecnica è da approfondire per quanto concerne la distribuzione sul lato italiano (sistemi di vendita).</p>
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>



**Situazione nel Piano direttore cantonale**

Nessun riferimento.

**Scadenario (orizzonte di realizzazione)**

**Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima**

**Spiegazioni e approfondimenti**



 <p><b>Misura TP</b></p> <p><b>Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: pannelli informativi dinamici ai principali nodi</b></p>	<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b> TP 5
	<b>Pacchetto di misure</b>	
	<b>Correlazione con altre misure</b>	
	<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	TP 5.2 PAM2
	<b>Ente responsabile</b>	Aziende
	<b>Altri Enti coinvolti</b>	Cantone, Comuni
	<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022
	<b>Priorità</b>	A

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	<b>1'100'000.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



fonte: [www.wikimedia.org](http://www.wikimedia.org), pannello dinamico presso la pensilina della fermata bus a Lugano centro

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Sistema di <b>gestione dell'esercizio e dell'informazione del TP in tempo reale</b> , coordinato con le imprese di trasporto pubblico: <ul style="list-style-type: none"><li>• pannelli di informazione ai principali nodi di interscambio;</li><li>• gestione della comunicazione tra veicoli e centrale;</li><li>• centrale operativa.</li></ul> <p>I pannelli sono previsti alle stazioni/fermate di Chiasso, Mendrisio, Capolago e Stabio, presso le fermate dei centri commerciali Fox Town, Serfontana, Ovale e ad alcune fermate nei paesi (Balerna, Coldrerio, Riva S.Vitale, Mendrisio: OBV-liceo, ecc...) [<i>misura ripresa da PAM2, cod. TP 5.2, cod.ARE 5250.2.016</i>].</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Miglioramento del comfort per gli utenti, migliore percezione ed attrattività del trasporto pubblico.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Miglioramento dell'informazione e dell'immagine del TP su gomma. - Migliore qualità del TP. - Garanzia di affidabilità del TP.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

	<b>Misura TP</b> <b>Treni a due piani</b>		<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b> TP 6
	<b>Pacchetto di misure</b>		Comuni lungo la tratta ferroviaria	
<b>Correlazione con altre misure</b>				
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	nessuno			
<b>Ente responsabile</b>	TILO			
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Cantone			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	> 2026			
<b>Priorità</b>	C			

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>Il numero complessivo di passeggeri trasportati sulla rete TILO (linee S10, S20 e S30) nel 2014 si è attestato a 9.2 mio, + 8.2% rispetto al 2013, più di quanto atteso a livello pianificatorio, specie alla luce dei ritardi nella realizzazione della FMV nella tratta italiana.</p> <p>Gli ultimi dati mostrano una continua crescita del numero dei passeggeri; considerando il numero di km percorsi dai viaggiatori sulle linee TILO nel 2014 (167.1 mio pax*km) risulta un aumento del 121% rispetto al 2004 (75.6 mio pax*km) e dell'8.2% rispetto al 2013 (154.4 mio pax*km). L' aumento per la S10 dal 2009 al 2014 è stato del 41.4% (89.7 mio nel 2009 e 126.8 mio nel 2014). Questo ha comportato un progressivo riempimento dei convogli ed un grado di comfort via via decrescente.</p> <p>La prosecuzione di AlpTransit verso Sud (ATS) non sarà realizzata prima del 2040 secondo il Consiglio federale. Le previsioni di traffico ferroviario elaborate dall'Ufficio Federale dei Trasporti – afferma il governo – mostrano che la tratta Lugano-Chiasso riuscirà a smaltire l'aumento del traffico fino al 2030.</p> <p>Il successo dell'offerta TILO richiede una risposta al previsto incremento di capacità sui convogli ferroviari, attraverso l'introduzione di <b>carrozze a due piani</b>.</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Maggiore capacità di trasporto di passeggeri significa creare le premesse per spostare quote crescenti di traffico privato verso il trasporto pubblico, puntando quindi ad un maggiore attrattività del mezzo di trasporto.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Notevole miglioramento della qualità del TP ferroviario (maggior numero di passeggeri trasportato) e della quota di ripartizione modale a favore del TP.</li><li>- Elemento di interesse nel collegamento tra poli insediativi e loro sviluppo.</li><li>- Garanzia di condizioni di sicurezza del traffico.</li><li>- Riduzione delle emissioni in atmosfera, quindi mobilità sostenibile per l'ambiente.</li></ul>
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è da verificare nei prossimi anni.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Si fa genericamente riferimento alla previsione, nel medio-lungo periodo, circa l'introduzione di nuovo materiale rotabile (scheda M7).
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

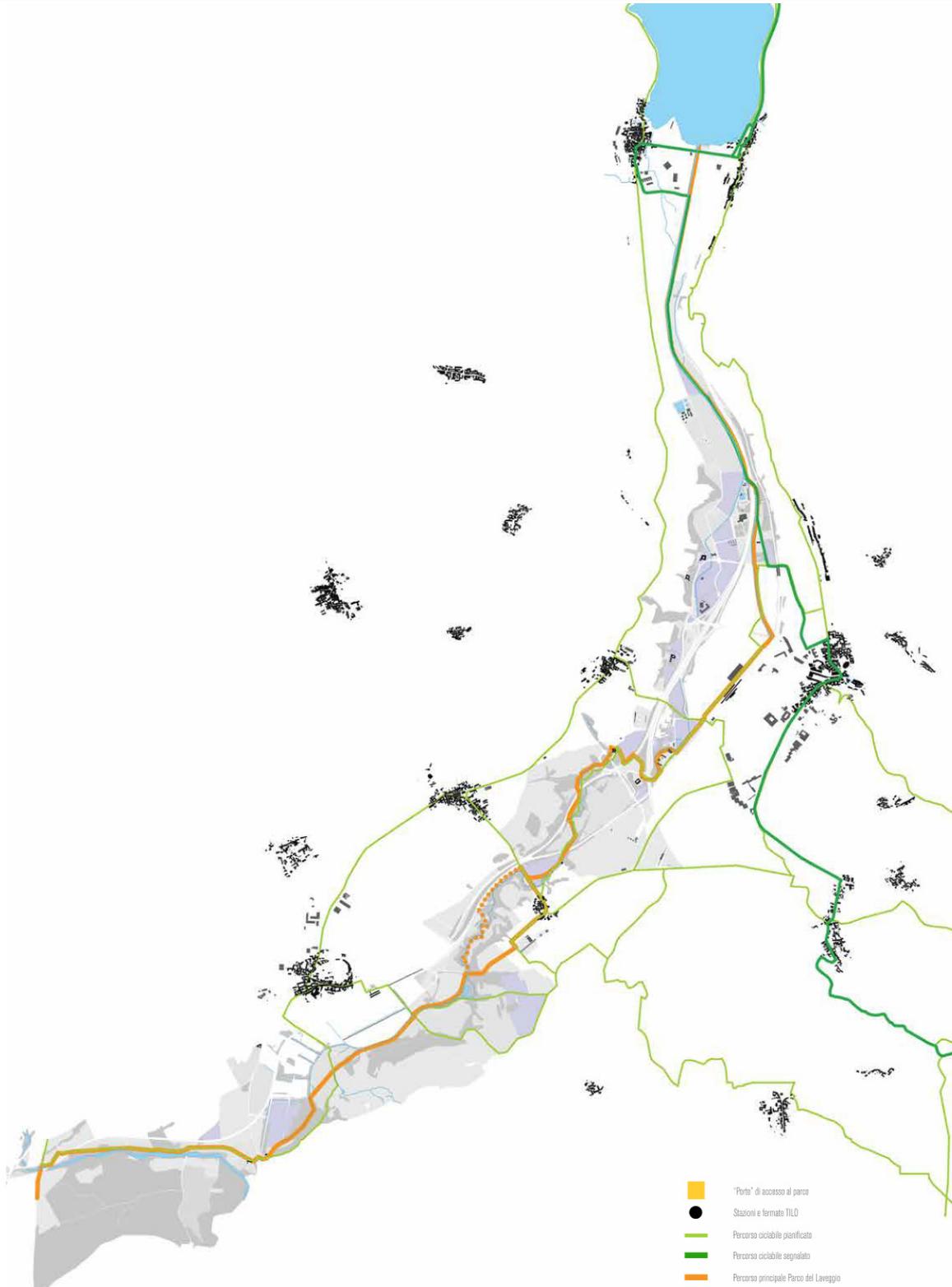
	<b>Misura ML</b> <b>Tracciato ciclabile nel Parco del Laveggio</b>	<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> ML 1
	<b>Pacchetto di misure</b> <b>Correlazione con altre misure</b> <b>Rapporto con PA 1 e 2</b> <b>Ente responsabile</b> <b>Altri Enti coinvolti</b> <b>Orizzonte di realizzazione</b> <b>Priorità</b>	PA1 mis 20 PAM1 / mis TL1 PAM2 Cantone Comuni 2026 B	Comuni di Mendrisio, Riva S.Vitale, Stabio

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

Descrizione della misura
<b>Descrizione</b> In sinergia con la misura PA1, all'interno della Valle del Laveggio vengono previsti <b>nuovi percorsi ciclabili</b> , in parte in affiancamento al torrente omonimo su sedimi da riqualificare, in parte completamente <i>ex-novo</i> ricavati all'interno del Parco che verrà realizzato; tali tracciati andranno ad innestarsi sui percorsi ciclabili già pianificati da PAM1 e PAM2, dando in questo modo continuità ad un itinerario in gran parte nel verde che attraversa uno dei tratti di fondovalle più interessanti dell'agglomerato.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b> Introduzione di un nuovo tracciato di collegamento all'interno della rete della mobilità lenta, calato in un contesto naturalistico riqualificato, orientato ad una fruibilità principalmente di svago e cicloturistica.
<b>Benefici per l'agglomerato</b> - Creazione di un parco urbano di prossimità che valorizza la qualità della vita. - Miglioramento degli spostamenti ciclabili da/verso le zone che vengono attraversate. - Impatto positivo in termini ambientali (minori emissioni) e sulla salute della popolazione (possibilità di movimento).
<b>Fattibilità</b> La fattibilità è data: tuttavia, sono necessari approfondimenti, in quanto la creazione del percorso ciclabile dovrà avvenire contestualmente alla nascita del parco.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>

Situazione nel Piano direttore cantonale

Rappresentazione cartografica



fonte: progetto modello PARCO LAVEGGIO

FONTE: (foto ed elaborazione piano)  
Laboratorio Ticino-USI, Accademia di architettura di Mendrisio.



<b>Scadenzario (orizzonte di realizzazione)</b>
---

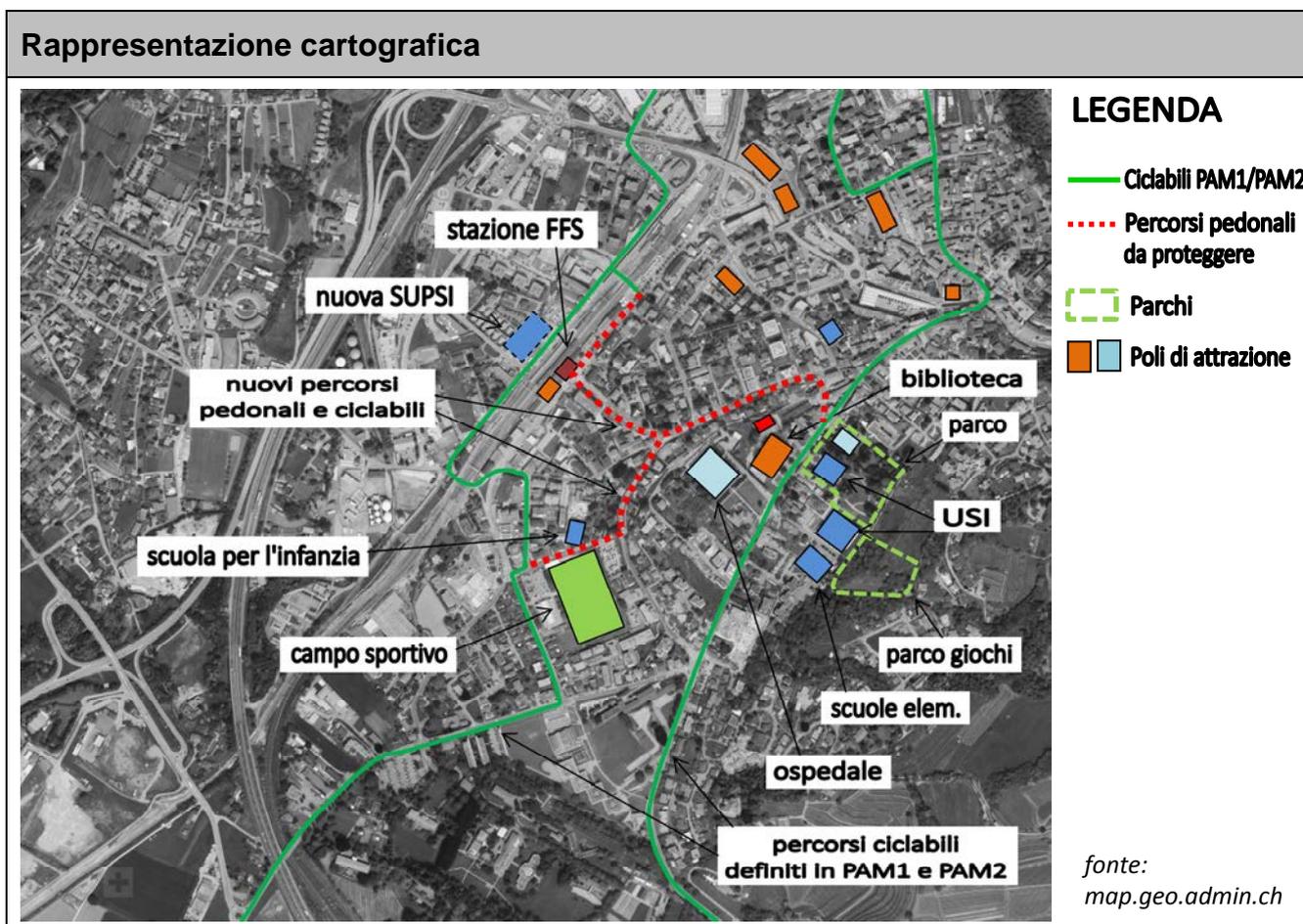
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>



	<b>Misura ML</b> <b>Comparto stazione-università a Mendrisio</b>	<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> ML 2
	<b>Pacchetto di misure</b> <b>Correlazione con altre misure</b> <b>Rapporto con PA 1 e 2</b> <b>Ente responsabile</b> <b>Altri Enti coinvolti</b> <b>Orizzonte di realizzazione</b> <b>Priorità</b>	IN 1.1 20 PAM1 / TL1, TIM1.1 PAM2 Comune  2022 A	Comune di Mendrisio

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<b>Completamento della rete pedonale (ciclabile) a Mendrisio.</b> Definizione di un itinerario che colleghi alcune delle polarità di maggiore interesse a livello cittadino ed intercomunale: la stazione FFS, la sede universitaria della SUPSI, alcuni istituti scolastici, il campo sportivo ed altri poli di interesse collettivo (la posta, la biblioteca, ecc...).Nello specifico, sono interessati dalla misura gli assi: - via campo sportivo, via Franchini, via Motta, via Baroffio.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Realizzazione di un percorso sicuro e protetto all'interno di una delle aree centrali della città, caratterizzata da una forte componente di mobilità lenta.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Miglioramento della raggiungibilità di poli di primaria importanza per le componenti di mobilità lenta. - Miglioramento della qualità di vita. - Maggiori condizioni di sicurezza negli spostamenti degli utenti deboli della strada. - Contributo alla riduzione delle emissioni.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è da approfondire.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento

<b>Scadenzario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

 <b>Misura ML</b> <b>Completamento della rete ciclabile locale</b>		<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> ML 3
<b>Pacchetto di misure</b>	ML 3.1-ML 3.7	Comuni di Balerna, Riva S.Vitale e Stabio	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	nessuno		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	<b>2'049'200.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

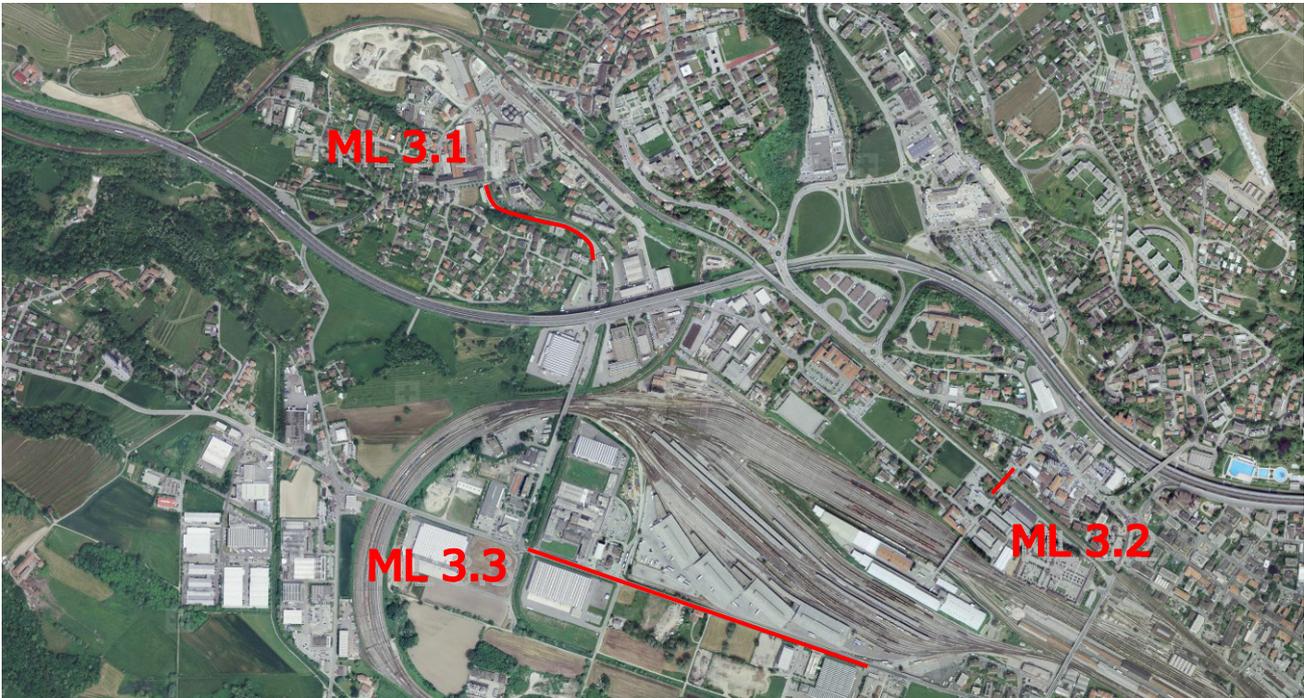
Descrizione della misura
<b>Descrizione</b>
<p><b>Comune di Balerna</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ML 3.1 – Percorso ciclopedonale viale Tarchini-via Monti (59'000.00 CHF);</li> <li>• ML 3.2 – Percorso ciclopedonale via Magazzini Generali, sottopassaggio ferroviario (27'200.00 CHF);</li> <li>• ML 3.3 – Percorso ciclopedonale via Passeggiata (700'000.00 CHF);</li> <li>• ML 3.4 – Percorso verde ciclopedonale strada agricola via Prada-Mezzana-Coldrerio (372'000.00 CHF)</li> </ul> <p><b>Comune di Riva San Vitale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ML 3.5 – Ampliamento dell'asse di via mons. Sesti tra la cantonale ed il posteggio scolastico, con inserimento degli spazi per pedoni e ciclisti (305'500.00 CHF);</li> <li>• ML 3.6 – Definizione di un ambito ad uso pedonale e ciclabile in prosecuzione a via mons. Sesti (325'000.00 CHF).</li> </ul> <p><b>Comune di Stabio</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ML 3.7 – Piano Bike Park: il giro del Monte Asturo (260'500.00 CHF).</li> </ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Completamento della rete ciclabile locale, anche con valenza cicloturistica.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
Aumento della sicurezza e dell'attrattività degli spostamenti lenti, impatto positivo sull'ambiente.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.



 <b>Comune di BALERNA</b> <b>Completamento della rete ciclabile locale</b>		<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> ML 3.1-3.4
<b>Pacchetto di misure</b>	ML 3.1-ML 3.4	Comune di Balerna	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	nessuno		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

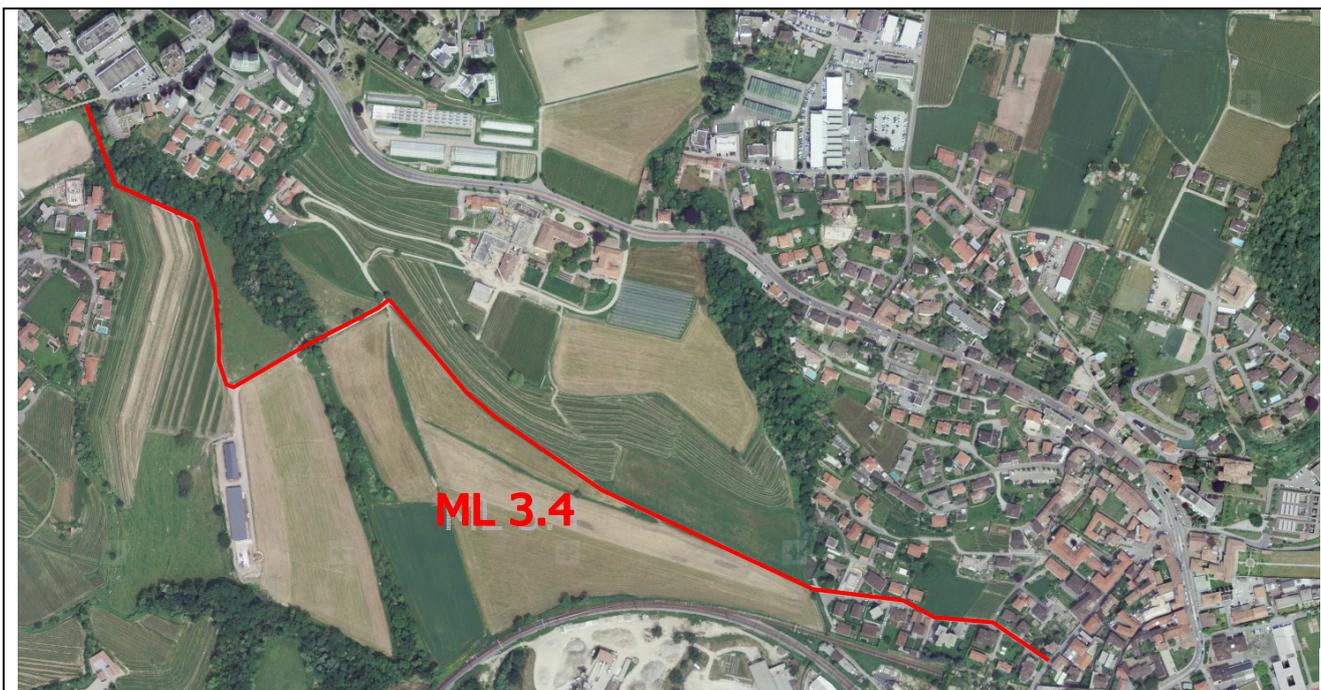
Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	1'158'200.00 CHF
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

**Rappresentazione cartografica**



ML 3.1: Illuminazione al percorso ciclopedonale via Tarchini-via Monti  
 ML 3.2: Messa in sicurezza percorso ciclopedonale via Magazzini Generali  
 ML 3.3: Nuova pista ciclopedonale via Passeggiata

*fonte: map.geo.admin.ch, su basi fornite dal Comune di Balerna*



ML 3.4: Riqualificazione strada agricola via Prada-Mezzana-Coldrerio

fonte: [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch), su base fornita dal Comune di Balerna

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>Interventi di <b>completamento della rete ciclopedonale</b> locale riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ML 3.1 – Nuova illuminazione per il percorso ciclopedonale che collega viale Tarchini con via Monti;</li> <li>• ML 3.2 – Messa in sicurezza del percorso ciclopedonale in via Magazzini Generali, nel tratto in attraversamento al sottopassaggio ferroviario;</li> <li>• ML 3.3 – Inserimento di nuova pista ciclopedonale e riqualifica del lato Sud di via Passeggiata;</li> <li>• ML 3.4 – Ripavimentazione in terra stabilizzata della strada agricola via Prada-Mezzana-Coldrerio per il collegamento ciclabile tra Coldrerio e la stazione FFS a Balerna (limitatamente al Comune di Balerna, in estensione anche su Coldrerio).</li> </ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Completamento della rete pedonale e ciclabile locale, anche con valenza cicloturistica.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Miglioramento dell'attrattività dei percorsi ciclopedonali.</li> <li>- Maggiori condizioni di sicurezza negli spostamenti lenti.</li> <li>- Impatto positivo sull'ambiente (minori emissioni) e sulla salute della popolazione (possibilità di movimento, miglioramento della mobilità sostenibile per il tempo libero).</li> <li>- Aumento della qualità della vita.</li> </ul>
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>



<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
---

Nessun riferimento
--------------------

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
--

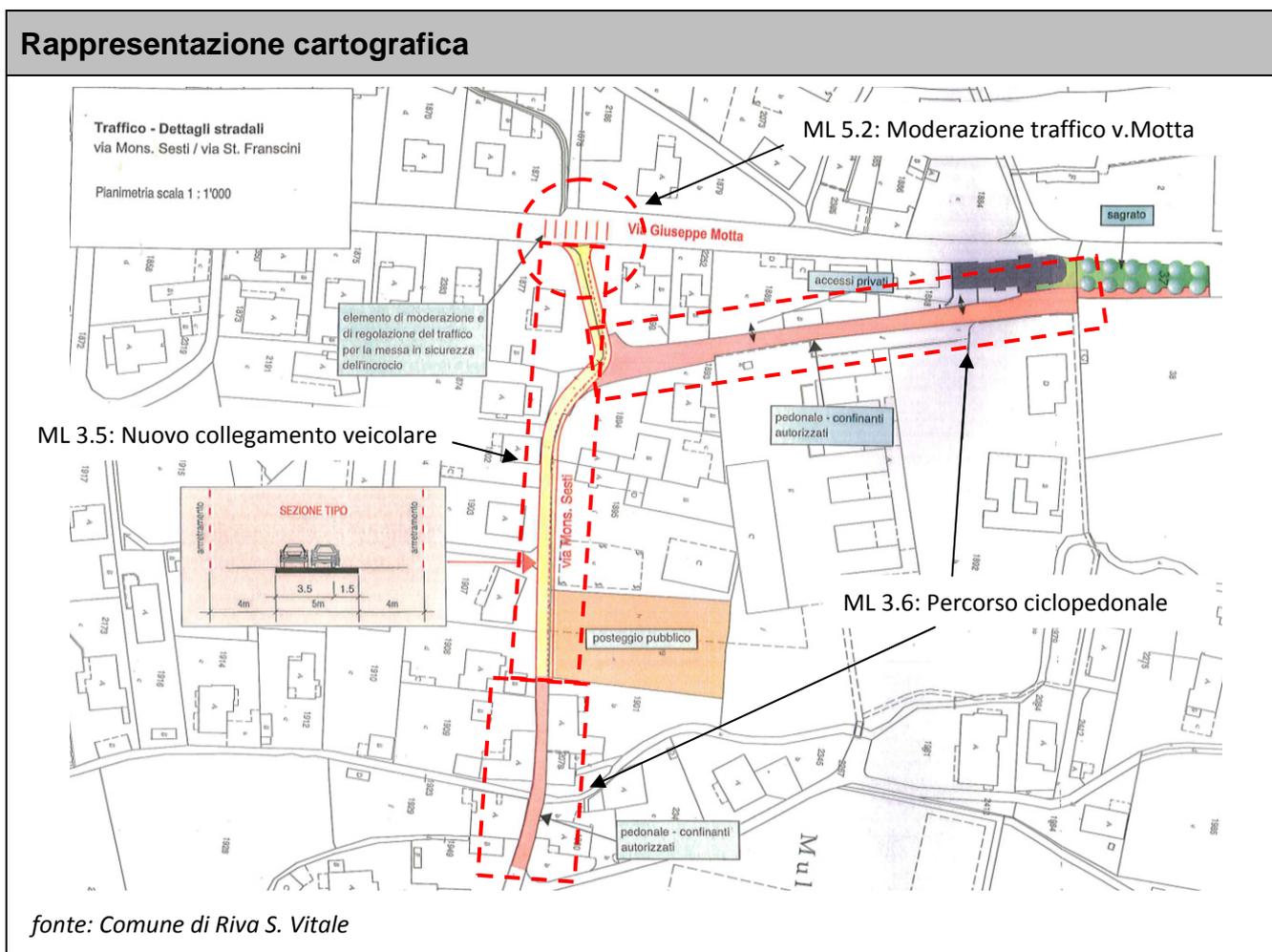
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
--

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
--------------------------------------



	<b>Comune di RIVA SAN VITALE</b> <b>Completamento della rete ciclabile locale</b>		<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> ML 3.5-3-6
	<b>Pacchetto di misure</b>	ML 3.5-ML 3.6	Comune di Riva San Vitale	
<b>Correlazione con altre misure</b>	ML 5.2			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	20 PAM1 / ML1 PAM2			
<b>Ente responsabile</b>	Comune			
<b>Altri Enti coinvolti</b>				
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022			
<b>Priorità</b>	A			

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	<b>630'500.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	



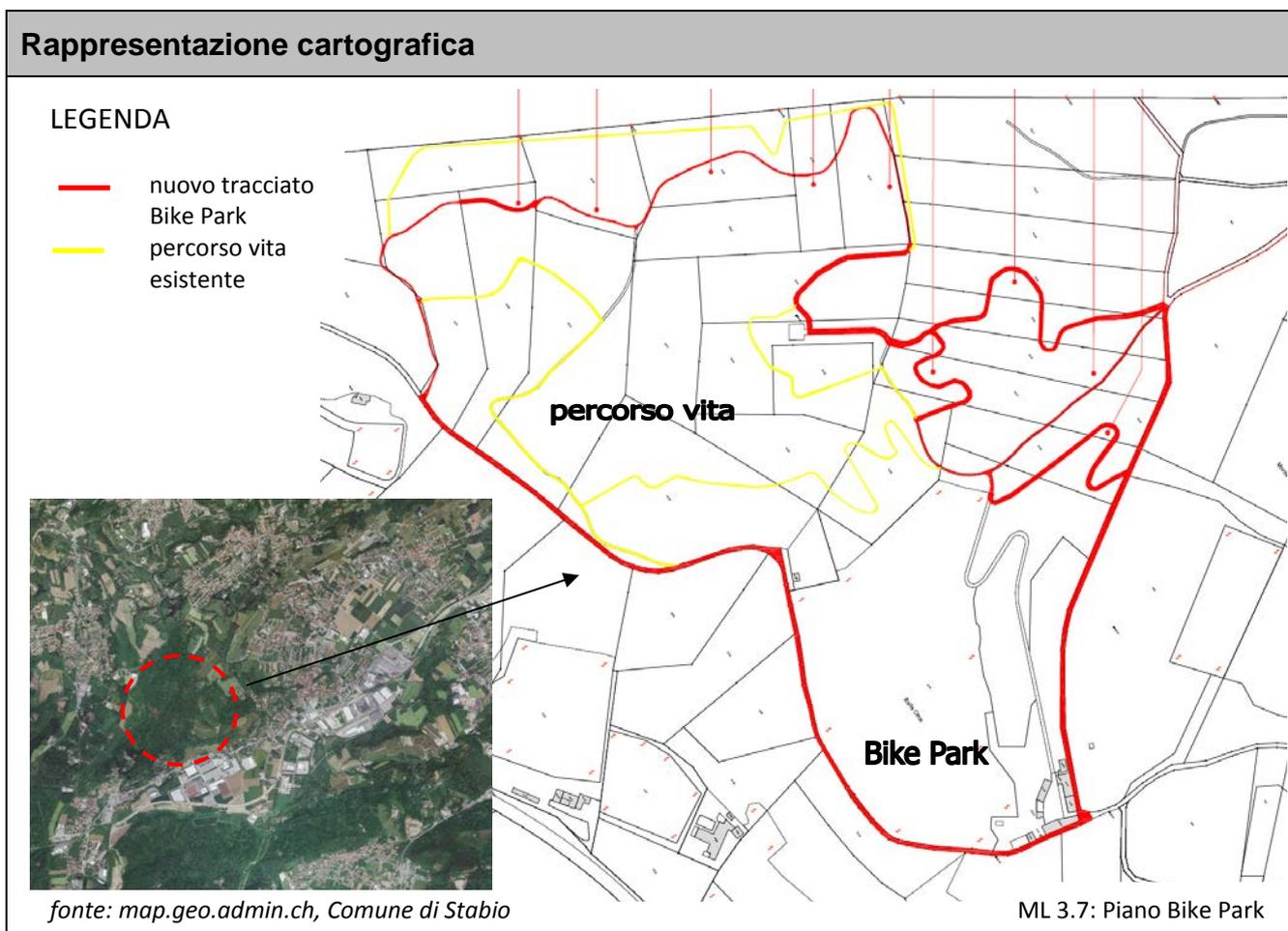
<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>Al termine dei lavori di restauro per il centro scolastico, si opera un <b>riassetto viario</b> della zona interessante la scuola materna, la scuola elementare e la palestra, con introduzione di un <b>percorso ciclopedonale locale</b>. L'obiettivo è quello di concentrare il traffico veicolare a servizio degli istituti scolastici sull'asse di via mons. Sesti compreso tra via G. Motta ed il posteggio del centro scolastico, trasformando il passaggio che costeggia il viale di San Rocco e sbocca sulla strada cantonale in corrispondenza dell'Oratorio in un tracciato ad uso pedonale e ciclabile. Nel dettaglio:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• ML 3.5 – Asse di via Mons. Sesti: tra la cantonale ed il posteggio scolastico, il calibro stradale viene ampliato a ml.5.00, ripartito tra una zona carrozzabile di ml.3.50 ed una zona destinata ai pedoni di ml.1.50. Le due zone sono tra loro separate a mezzo di paracarri interassati a ml.20.00 ca. Tale soluzione permette l'incrocio di due autovetture a velocità moderata, grazie all'invasione temporanea dello spazio riservato ai pedoni, e la definizione di uno spazio pedonale sicuro a costi limitati;</li><li>• ML 3.6 – Ambito ad uso pedonale e ciclabile: è prevista la rimozione della pavimentazione bituminosa esistente sostituita da una nuova pavimentazione con grigliati pieni in pietra artificiale, la delimitazione con paletti mobili della zona a traffico veicolare rispetto a quella esclusivamente pedonale e l'istituzione su questa tratta di una zona moderata a 30 km/h con segnaletica che ammetta unicamente il traffico veicolare ai "confinanti autorizzati".</li></ul> <p>L'intervento di moderazione all'incrocio tra le vie G. Motta e Mons. Sesti viene descritto nella scheda di competenza (ML 5.2 «Messa in sicurezza dei collegamenti ciclopedonali»).</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Messa in sicurezza degli accessi al centro scolastico, con elementi di moderazione del traffico, aumento della sicurezza stradale e riqualifica degli spazi pubblici.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Risoluzione di un potenziale punto pericoloso all'innesto sulla strada cantonale. - Miglioramento nella fruibilità degli spazi pubblici urbani. - Aumento delle condizioni di sicurezza tra le diverse componenti della mobilità. - Migliore qualità della vita.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento

<b>Scadenzario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
--------------------------------------

 <b>Comune di STABIO</b> <b>Completamento della rete ciclabile locale</b>		<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>
		–	ML 3.7
<b>Pacchetto di misure</b>	ML 3.7	Comune di Stabio	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	nessuno		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	260'500.00 CHF
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
L'intervento in oggetto è il: <ul style="list-style-type: none"><li>• ML 3.7 – Piano Bike Park: il giro del Monte Asturo.</li></ul> Si tratta di un <b>percorso per bici</b> nella zona boschiva di Stabio, contenente difficoltà di diverso genere per renderlo più avventuroso ed avvincente. Sono 10 i punti di media difficoltà inseriti nel tracciato, tali da renderlo divertente per tutti. Il tracciato si sviluppa in parte su strade agricole esistenti, in parte su sentieri esistenti, in parte su tracciati che dovranno essere realizzati <i>ex-novo</i> . Questo percorso si integra con il "percorso vita" esistente, che può essere utilizzato in sinergia per lavori di preparazione fisica.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Completamento della rete pedonale e ciclabile locale, con valenza cicloturistica.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Maggiore attrattività dei percorsi ciclopedonali, specie con riferimento al tempo libero. - Impatto positivo sull'ambiente (minori emissioni) e sulla salute della popolazione (movimento). - Aumento della qualità della vita.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

 <b>Misura ML</b> <b>Completamento della rete pedonale locale</b>		<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> ML 4
<b>Pacchetto di misure</b>	ML 4.1-ML 4.21	Comuni di Balerna, Breggia, Castel San Pietro, Chiasso, Mendrisio, Morbio Inferiore, Stabio, Vacallo	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	L72 di mis 18 PAM1 TL 4.1/4.2/4.3 PAM2		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	<b>8'939'000.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

Descrizione della misura
<b>Descrizione</b>
<p><b>Comune di Balerna</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ML 4.1 – Sentiero comunale Villa Vescoville-via Belvedere (137'200.00 CHF);</li> <li>• ML 4.2 – Percorso pedonale stazione FFS-via San Gottardo (93'700.00 CHF);</li> <li>• ML 4.3 – Nuovo marciapiede viale Pereda (389'400.00 CHF);</li> <li>• ML 4.4 – Scalinata Pontegana (25'800.00 CHF).</li> </ul> <p><b>Comune di Breggia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ML 4.5 – Scalinata in loc. "Posgiòrt" a Morbio Superiore (92'200.00 CHF);</li> <li>• ML 4.6 – Marciapiede a Cabbio sulla cantonale S 106.2 (166'700.00 CHF).</li> </ul> <p><b>Comune di Castel San Pietro</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ML 4.7 – Riqualificazione e completamento marciapiede in via Monte Generoso (972'100.00 CHF);</li> <li>• ML 4.8 – Sentiero pedonale in loc. Nebbiano (133'900.00 CHF);</li> <li>• ML 4.9 – Allargamento marciapiedi e messa in sicurezza via Maggi (984'000.00 CHF).</li> </ul> <p><b>Comune di Chiasso</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ML 4.10 – Passerella pedonale sopra la ferrovia tra i quartieri Soldini e Boffalora (1'900'000.00 CHF);</li> <li>• ML 4.11 – Allargamento marciapiedi esistenti via Dunant sottopasso FFS (132'800.00 CHF);</li> <li>• ML 4.12 – Nuovo marciapiede e riqualificazione dell'esistente via Franscini (216'200.00 CHF);</li> <li>• ML 4.13 – Marciapiede via Lavizzari (158'000.00 CHF);</li> <li>• ML 4.14 – Marciapiede a mensola sul torrente Faloppia via Milano (704'000.00 CHF).</li> </ul>

**Comune di Mendrisio**

- ML 4.15 – Riscatto per uso pedonale di strada di servizio USTRA a Capolago (300'000.00 CHF).

**Comune di Morbio Inferiore/Breggia**

- ML 4.16 – Marciapiede tra Morbio Inferiore/Vacallo e Morbio Superiore (1'300'000.00 CHF).

**Comune di Stabio**

- ML 4.17 – Piano dei percorsi pedonali turistici (73'000.00 CHF).

**Comune di Vacallo**

- ML 4.18 – Raccordo pedonale tra via Fornasette e via Pizzamiglio (30'000.00 CHF);
- ML 4.19 – Formazione di corsie pedonali e moderazioni puntuali, parte bassa S.Simone (30'000.00 CHF);
- ML 4.20 – Collegamento pedonale tra Casa per anziani con centro sportivo e scuole medie di Morbio Inferiore, e percorso vita (250'000.00 CHF);
- ML 4.21 – Collegamento pedonale tra Casa per anziani e scuole medie di Morbio Inferiore, con formazione di due passerelle in legno (850'000.00 CHF).

**Opportunità per l'agglomerato**

Completamento della rete pedonale nell'agglomerato.  
Riqualifica di punti di interesse della rete pedonale.

**Benefici per l'agglomerato**

Miglioramento dell'attrattività e della sicurezza degli spostamenti pedonali.  
Impatto positivo sull'ambiente e sulla popolazione (minori emissioni, maggiore possibilità di movimento).  
Mobilità sostenibile per il tempo libero.  
Aumento della qualità della vita.

**Fattibilità**

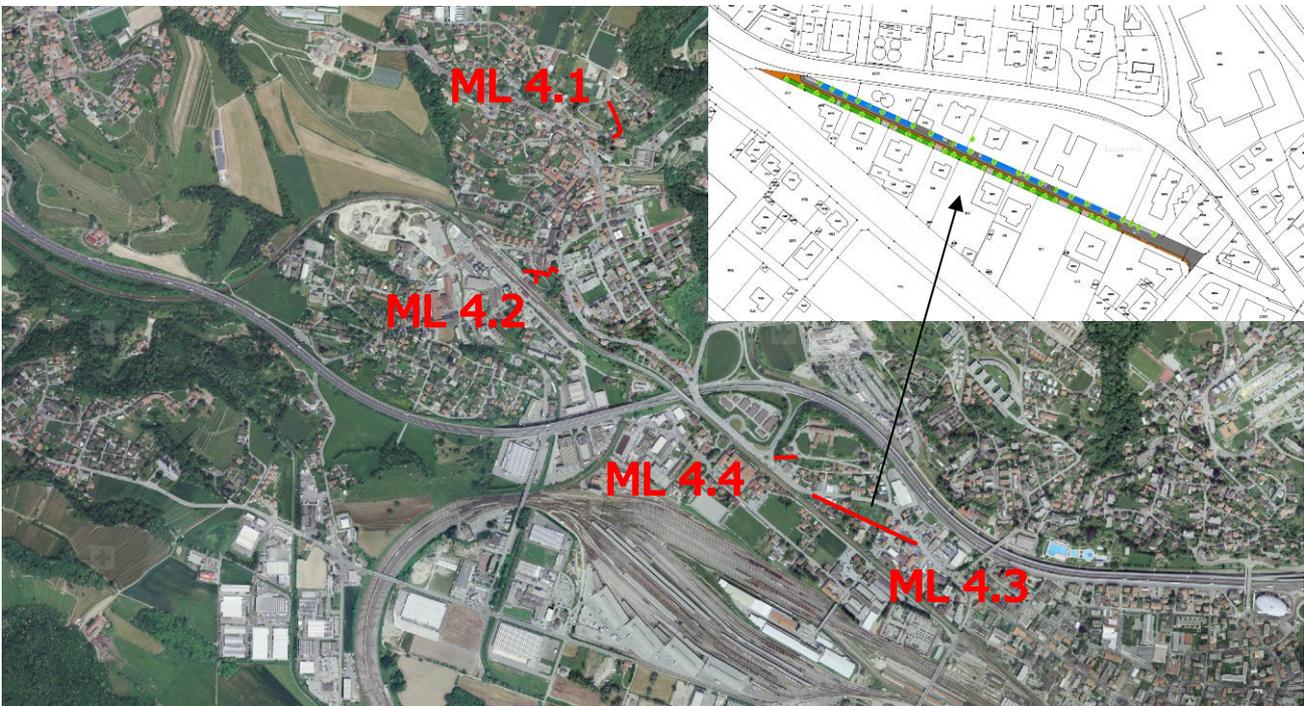
La fattibilità è data.



 <b>Comune di BALERNA</b> <b>Completamento della rete pedonale locale</b>		<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>
		–	ML 4.1-4.4
<b>Pacchetto di misure</b>	ML 4.1-ML 4.4	Comune di Balerna	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	nessuno		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	<b>646'100.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

**Rappresentazione cartografica**



ML 4.1: Illuminazione e pavimentazione al sentiero Villa Vescoville-via Belvedere  
 ML 4.2: Riqualificazione ed illuminazione percorso pedonale stazione FFS-via S.Gottardo  
 ML 4.3: Nuovo marciapiede viale Pereda  
 ML 4.4: Illuminazione scalinata tra Pontegana e la rotatoria di accesso all'autostrada

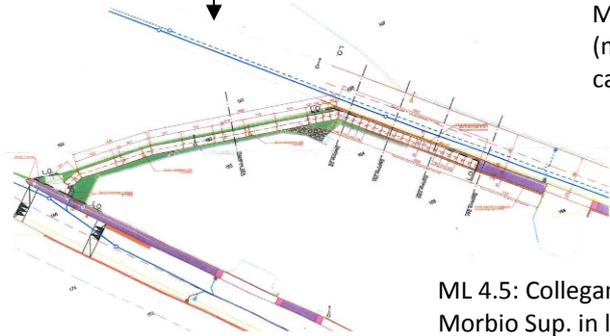
*fonte: map.geo.admin.ch, su basi fornite dal Comune di Balerna*

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Interventi di <b>completamento della rete pedonale locale</b> riguardano: <ul style="list-style-type: none"><li>• ML 4.1 – Risanamento pavimentazione e nuova illuminazione del sentiero comunale che collega Villa Vescovile con via Belvedere;</li><li>• ML 4.2 – Sistemazione percorso pedonale che collega la stazione FFS con via San Gottardo, nuova illuminazione e adeguamento parapetti esistenti;</li><li>• ML 4.3 – Nuovo marciapiede e sistemazione di viale Pereda;</li><li>• ML 4.4 – Nuova illuminazione della scalinata che congiunge la zona di Pontegana alla sottostante rotonda di accesso all'autostrada.</li></ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Completamento della rete pedonale locale dell'agglomerato.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Miglioramento dell'attrattività dei percorsi ciclopedonali. - Maggiori condizioni di sicurezza negli spostamenti lenti. - Impatto positivo sull'ambiente (minori emissioni) e sulla salute della popolazione (possibilità di movimento, miglioramento della mobilità sostenibile per il tempo libero). - Aumento della qualità della vita.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inizio del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

 <b>Comune di BREGGIA</b> <b>Completamento della rete pedonale locale</b>		<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>
		–	ML 4.5-4.6
<b>Pacchetto di misure</b>	ML 4.5-ML 4.6	Comune di Breggia	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	nessuno		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	<b>258'900.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

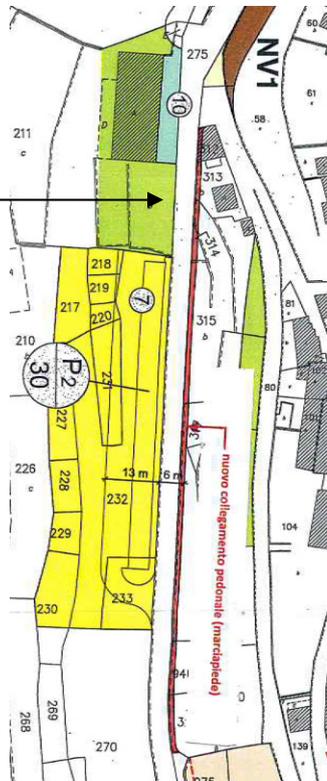
### Rappresentazione cartografica

ML 4.5: Collegamento pedonale (scalinata) a Morbio Sup. in loc. "Posgiòrt"



ML 4.6: Collegamento pedonale (marciapiede) a Cabbio lungo la cantonale S 106.2



nuovo collegamento pedonale (marciapiede)

fonte: map.geo.admin.ch, Comune di Breggia

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Interventi di <b>completamento della rete pedonale locale</b> riguardano: <ul style="list-style-type: none"><li>• ML 4.5 – Collegamento pedonale (scalinata) in località "Posgiòrt", nell'ambito della realizzazione dei marciapiedi lungo la strada cantonale S 106.2 Morbio Superiore-Muggio, a Morbio Superiore;</li><li>• ML 4.6 – Collegamento pedonale (marciapiede) che congiunge il posteggio comunale con il nucleo della frazione di Cabbio, lungo la strada cantonale S 106.2.</li></ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Completamento della rete pedonale locale.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Aumento delle condizioni di sicurezza per gli utenti deboli della strada. - Aumento della qualità della vita.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento

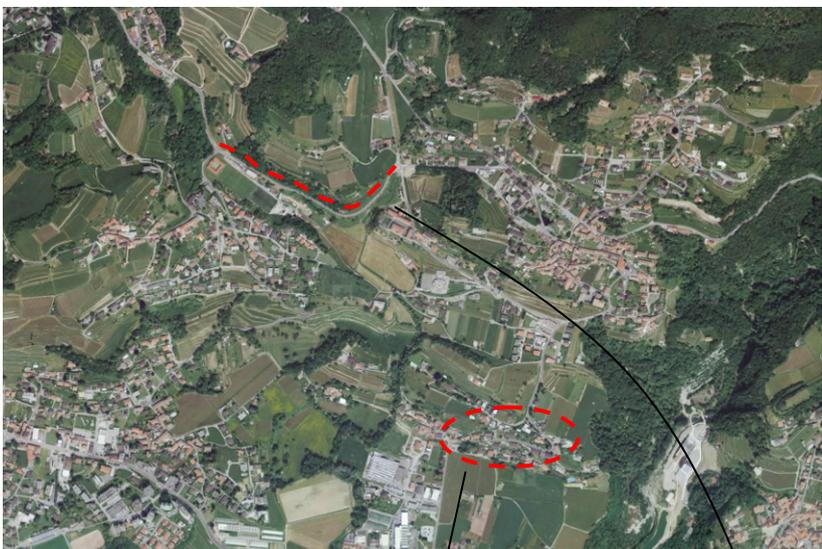
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

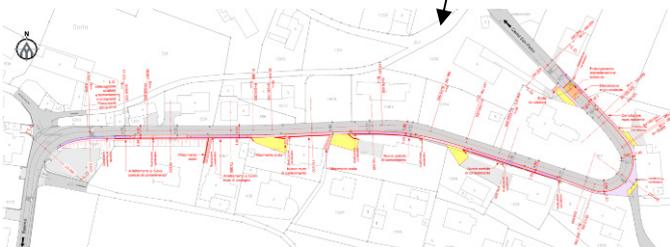
 <b>Comune di CASTEL SAN PIETRO</b> <b>Completamento della rete pedonale locale</b>		<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> ML 4.7-4.9
<b>Pacchetto di misure</b>	ML 4.7-ML 4.9	Comune di Castel S. Pietro	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	nessuno		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	<b>2'090'000.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



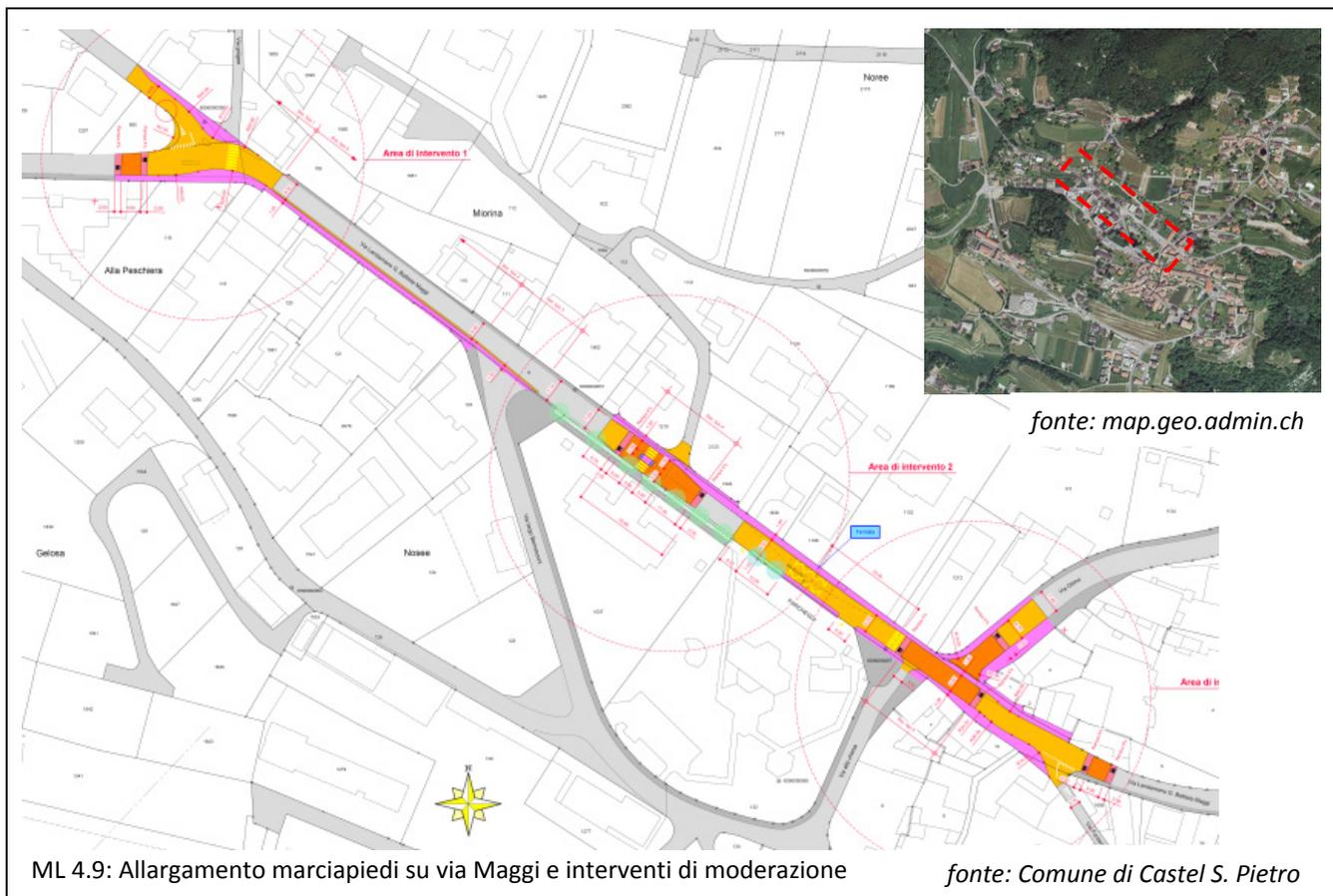
*fonte: map.geo.admin.ch,  
Comune di Castel S. Pietro*



**ML 4.7: Completamento marciapiede via M. Generoso**



**ML 4.8: Sentiero pedonale in loc. Nebbiano**



<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>Interventi di <b>completamento della rete pedonale locale</b> riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ML 4.7 – Messa in sicurezza del tratto stradale (ml.350 ca) e completamento del marciapiede su un lato di via Monte Generoso (piazzetta Gorla-Sotto Muscino);</li> <li>• ML 4.8 – Realizzazione di sentiero pedonale che si sviluppa a monte della sede stradale in loc. Nebbiano, tra bivio per Corteglia e rotonda di Loverciano,</li> <li>• ML 4.9 – Allargamento dei marciapiedi per i pedoni su tutta via Maggi Landamano tra via Carpinell/via alla Peschiera e l'intersezione con via Obino/via Fontana ("Cantun Sura"); completamento con interventi di moderazione del traffico. Si osserva in particolare che:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- per le aree di intervento 1-2-3 è prevista la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali mediante piattaforma rialzata e ridisegno dell'incrocio;</li> <li>- per l'incrocio "Cantun Sura", l'intervento 3 è ripreso da <i>PAM1, misura 18 (L72), cod.ARE 5250. 012.</i></li> </ul> </li> </ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Completamento della rete pedonale locale e condizioni di sicurezza per i pedoni.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento delle condizioni di sicurezza per gli utenti deboli della strada.</li> <li>- Riqualifica degli spazi pubblici.</li> <li>- Aumento della qualità della vita.</li> </ul>
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>

<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

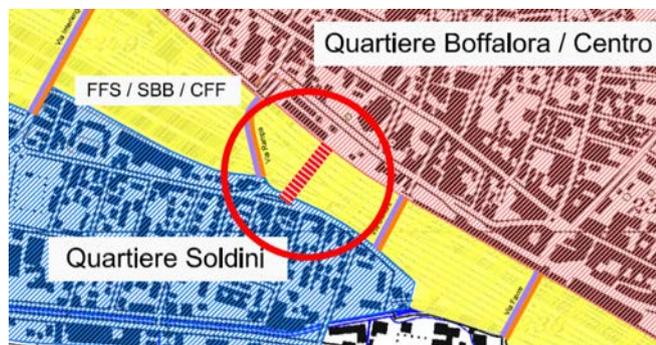




 <b>Comune di CHIASSO</b> <b>Completamento della rete pedonale locale</b>		<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> ML 4.10-4.14
<b>Pacchetto di misure</b>	ML 4.10-ML 4.14	Comune di Chiasso	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	TL 4.1 PAM2		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	<b>3'111'000.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



ML 4.10: Passerella pedonale sopra la ferrovia, tra i quartieri Soldini e Boffalora / Centro



ML 4.11: Via Dunant, allargamento marciapiede esistente



ML 4.12: Via Franscini, realizzazione di nuovo marciapiede e riqualificazione dell'esistente

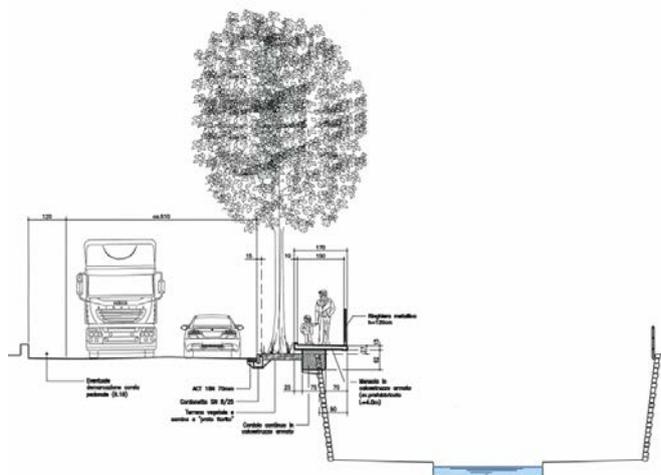
fonte: map.geo.admin.ch, Comune di Chiasso



ML 4.13: Via Lavizzari, realizzazione di nuovo marciapiede



ML 4.14: Via Milano, realizzazione di nuovo marciapiede a mensola sul torrente Faloppia



fonte: map.geo.admin.ch, Comune di Chiasso

## Descrizione della misura

### Descrizione

Interventi di **completamento della rete pedonale locale** riguardano:

- ML 4.10 – Passerella pedonale sopraelevata (sopra la ferrovia) a collegare il quartiere Soldini con i quartieri Boffalora / Centro [*misura ripresa da PAM2, cod. TL 4.1, cod.ARE 5250.2.039*]
- ML 4.11 – Allargamento di uno solo dei marciapiedi esistenti (quello lato Italia) a ml.2.40 in via Dunant (tratto sottopasso FFS), con demarcazione di una corsia ciclabile di ml.1.50, senso unico di marcia di ml.3.50, realizzazione di attraversamento con marciapiede continuo su via Soldini che si ricongiunge con l'esistente su via ai Crotti attraverso piattaforma rialzata;
- ML 4.12 – Riqualificazione del marciapiede esistente e realizzazione di un secondo marciapiede in via Franscini, con restringimento del calibro stradale;
- ML 4.13 – Realizzazione di marciapiede su un lato di via Lavizzari;

- ML 4.14 – Scarifica dell'attuale marciapiede in via Milano (tratto compreso tra il ponticello di via Grütli e il ponte di via l'agosto), sua trasformazione in aiuola verde, costruzione in sua vece di nuovo marciapiede di ml.1.50, realizzato a mensola sul muro d'argine del torrente Faloppia.

#### **Opportunità per l'agglomerato**

Completamento della rete pedonale locale.

#### **Benefici per l'agglomerato**

- Aumento delle condizioni di sicurezza per pedoni.
- Aumento della qualità della vita.

#### **Fattibilità**

La fattibilità è data.

#### **Azzonamenti necessari**

#### **Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)**

#### **Situazione nel Piano direttore cantonale**

Nessun riferimento

#### **Scadenario (orizzonte di realizzazione)**

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

#### **Spiegazioni e approfondimenti**



 <b>Comune di MENDRISIO</b> <b>Completamento della rete pedonale locale</b>		<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> ML 4.15
<b>Pacchetto di misure</b>	ML 4.15	Comune di Mendrisio	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	TL 4.2 PAM2		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	300'000.00 CHF
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



ML 4.15: Riscatto per uso pedonale strada servizio USTRA, a Mendrisio (Capolago)

fonte: [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch)

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
L'intervento di <b>completamento della rete pedonale locale</b> riguarda: <ul style="list-style-type: none"><li>• ML 4.15 – Riscatto per uso pedonale della strada di servizio USTRA a Capolago, in Comune di Mendrisio [<i>misura ripresa da PAM2, cod. TL 4.2, cod.ARE 5252.2.040</i>].</li></ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Completamento della rete pedonale locale.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Aumento delle condizioni di sicurezza per pedoni. - Aumento della ripartizione modale a favore del traffico lento. - Riduzione del carico di traffico stradale.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

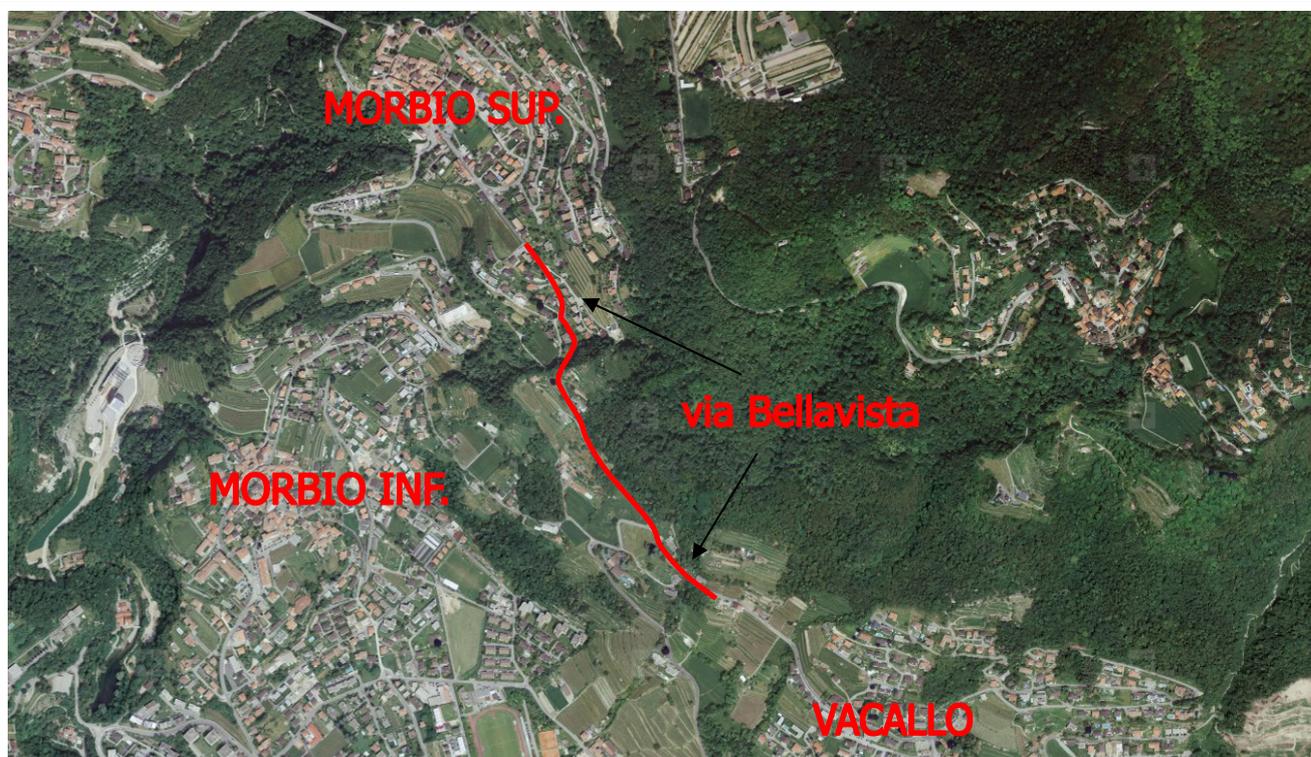
  

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

 <b>Comuni di MORBIO INFERIORE-BREGGIA</b> <b>Completamento della rete pedonale locale</b>		<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> ML 4.16
<b>Pacchetto di misure</b>	ML 4.16	Comuni di Morbio Inferiore e Breggia	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	TL 4.3 PAM2		
<b>Ente responsabile</b>	Cantone, Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	<b>1'300'000.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



ML 4.16: Marciapiede tra Morbio Inferiore/Vacallo e Morbio Superiore

fonte: [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch)

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
L'intervento di <b>completamento della rete pedonale locale</b> riguarda: <ul style="list-style-type: none"><li>• ML 4.16 – Realizzazione di marciapiede <i>ex-novo</i> su via Bellavista, tra Morbio Inferiore/Vacallo e Morbio Superiore (Breggia) [misura ripresa da PAM2, cod. TL 4.3, cod.ARE 5250.2.041].</li></ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Completamento della rete pedonale locale.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Aumento delle condizioni di sicurezza per pedoni. - Aumento della ripartizione modale a favore del traffico lento. - Riduzione del carico di traffico stradale.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento

<b>Scadenzario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

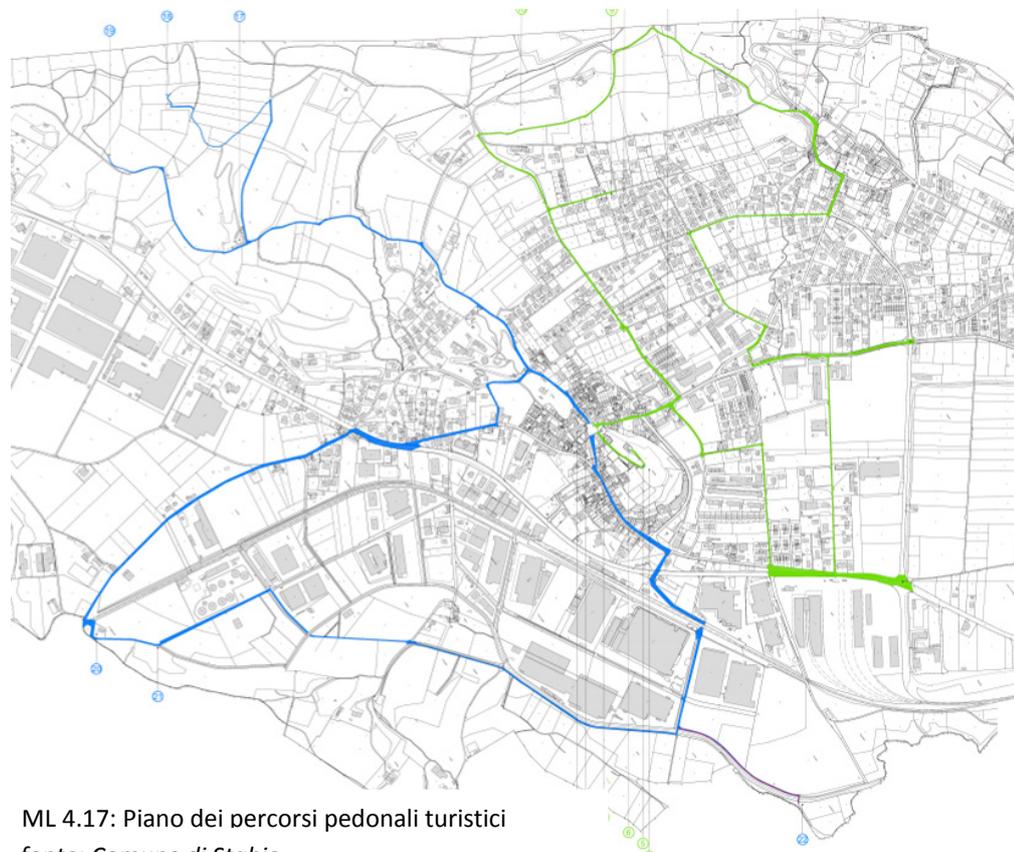
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>



 <b>Comune di STABIO</b> <b>Completamento della rete pedonale locale</b>		<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> ML 4.17
<b>Pacchetto di misure</b>	ML 4.17	Comune di Stabio	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	nessuno		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	73'000.00 CHF
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

**Rappresentazione cartografica**



ML 4.17: Piano dei percorsi pedonali turistici  
 fonte: Comune di Stabio

**LEGENDA**

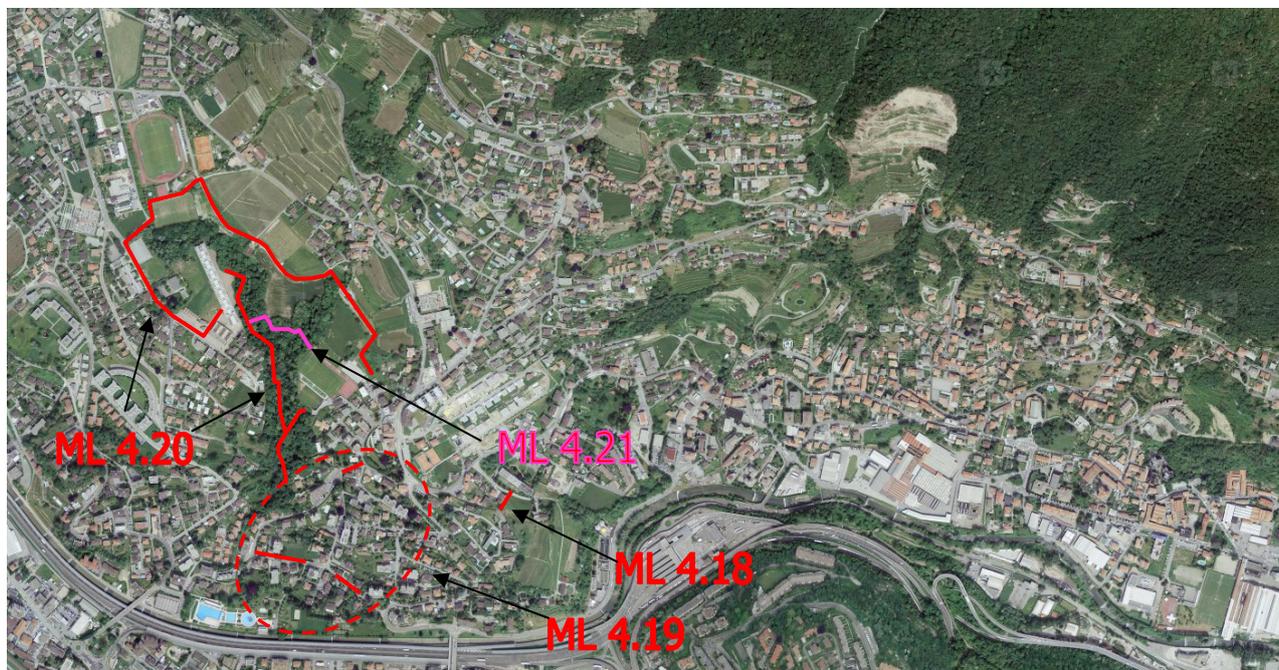
- percorso azzurro
- percorso verde

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
L'intervento di <b>completamento della rete pedonale locale</b> riguarda: <ul style="list-style-type: none"><li>• ML 4.17 – Piano dei percorsi pedonali turistici.</li></ul> Esso si articola in 2 percorsi all'interno del territorio comunale: il percorso VERDE che si snoda per 5.500 km tra la zona del nucleo di Stabio, la zona residenziale, i vigneti di Montalbano e la zona del nucleo di San Pietro; il percorso AZZURRO che si snoda per 6.900 km ca. Il primo è più vario, essendo composto da tracciati in parte pianeggianti, in parte collinari; il secondo si spinge all'esterno dell'abitato e conduce in ameni luoghi di campagna e/o boschivi a contatto con la natura. Entrambi sfruttano strade esistenti (asfaltate o in terra battuta) e/o da adattare con lavori di manutenzione; un'opportuna segnaletica permette una visita guidata dei luoghi di interesse storico e culturale facenti parte del progetto.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Completamento della rete pedonale locale.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Attrattività di una mobilità pedonale sostenibile per il tempo libero. - Condizioni di sicurezza negli spostamenti pedonali. - Impatto positivo sull'ambiente (minori emissioni) e sulla salute della popolazione (movimento). - Aumento della qualità della vita.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

 <b>Comune di VACALLO</b> <b>Completamento della rete pedonale locale</b>		<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> ML 4.18-4.21
<b>Pacchetto di misure</b>	ML 4.18-ML 4.21	Comune di Vacallo	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	nessuno		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	1'160'000.00 CHF
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



- ML 4.18: Raccordo pedonale via Fornasette-via Pizzamiglio
- ML 4.19: Corsie pedonali e moderazioni puntuali parte bassa S.Simone
- ML 4.20: Collegamento pedonale Casa per anziani con centro sportivo e scuole medie di Morbio Inferiore, e percorso vita
- ML 4.21: Collegamento pedonale diretto Casa per anziani con scuole medie di Morbio Inferiore, con formazione di due passerelle in legno

fonte: [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch)

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Interventi di <b>completamento della rete pedonale locale</b> riguardano: <ul style="list-style-type: none"><li>• ML 4.18 – Raccordo pedonale tra via Fornasette e via Pizzamiglio all'altezza del civico 27c;</li><li>• ML 4.19 – Interventi puntuali nel quartiere Basso di San Simone a favore della ML, con formazione di due corsie pedonali su via Rusca e via F.Chiesa nella parte alta e restringimenti della carreggiata all'inizio di via F.Chiesa; inoltre, al fine di aumentare la percorrenza pedonale, si modifica il transito su via Rusca con introduzione del senso unico di marcia;</li><li>• ML 4.20 – Percorso pedonale di collegamento tra la Casa per anziani, il centro sportivo e le scuole medie di Morbio Inferiore (percorso pedonale "casa-scuola"), e formazione di un "percorso-vita";</li><li>• ML 4.21 – Percorso pedonale diretto di collegamento tra la Casa per anziani e le scuole medie di Morbio Inferiore, con costruzione di due ponti pedonali in legno (campate 50 e 35 ml, larghezza 2 ml): percorso pianeggiante a favore di bambini, anziani, portatori di handicap motori..</li></ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Completamento della rete pedonale locale dell'agglomerato.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Miglioramento dell'attrattività dei percorsi pedonali. - Aumento delle condizioni di sicurezza negli spostamenti lenti. - Impatto positivo sull'ambiente (minori emissioni), incentivo al movimento e all'attività all'aria aperta per giovani e anziani. - Aumento della qualità della vita.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

	<b>Misura ML</b>  <b>Messa in sicurezza dei collegamenti ciclopedonali</b>		<b>Codice ARE:</b>  –	<b>Codice PA:</b>  ML 5
	<b>Pacchetto di misure</b>	ML 5.1-ML 5.2	Comuni di Chiasso e Riva San Vitale	
<b>Correlazione con altre misure</b>				
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	TL 6 PAM2			
<b>Ente responsabile</b>	Comune			
<b>Altri Enti coinvolti</b>				
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022			
<b>Priorità</b>	A			

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	<b>1'100'000.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

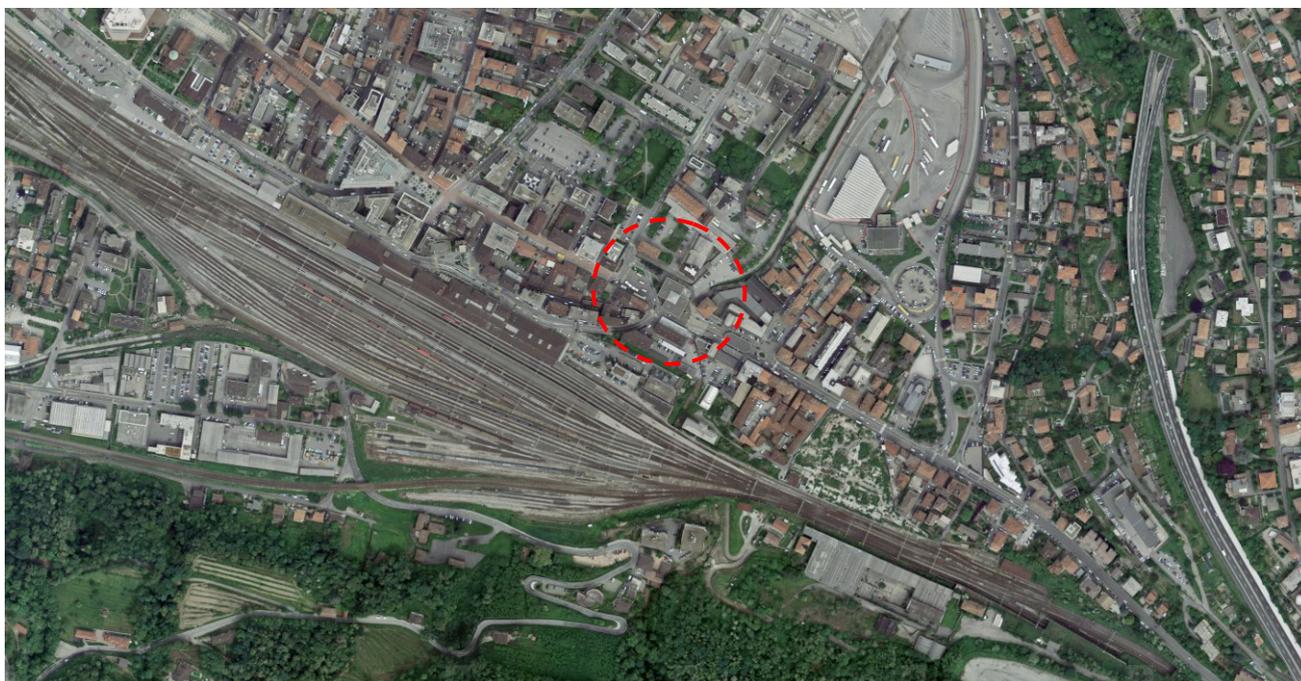
Descrizione della misura
<b>Descrizione</b>  <b>Comune di Chiasso</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ML 5.1 – Messa in sicurezza e riqualifica di piazza Elvezia (1'000'000.00 CHF);</li> </ul> <b>Comune di Riva San Vitale</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ML 5.2 – Messa in sicurezza attraversamento via Motta-via Mons. Sesti (100'000.00 CHF).</li> </ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>  Messa in sicurezza di tratti stradali a favore di attraversamenti sicuri per pedoni e ciclisti. Riqualificazione di punti importanti della rete ciclopedonale.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>  - Aumento delle condizioni di sicurezza per le diverse componenti di spostamento. - Riqualifica e maggiore fruibilità degli spazi pubblici urbani. - Aumento della qualità della vita.
<b>Fattibilità</b>  La fattibilità è data.



	<b>Comune di CHIASSO</b>  <b>Messa in sicurezza dei collegamenti ciclopedonali</b>		<b>Codice ARE:</b> 5250.2.048	<b>Codice PA:</b> ML 5.1
	<b>Pacchetto di misure</b>	ML 5.1	Comune di Chiasso	
<b>Correlazione con altre misure</b>	TL 6 PAM2			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	Comune			
<b>Ente responsabile</b>	2022			
<b>Altri Enti coinvolti</b>	A			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	A			
<b>Priorità</b>	A			

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	<b>1.000'000.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



ML 5.1: Messa in sicurezza e riqualifica di piazza Elvezia, a Chiasso

fonte: [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch)

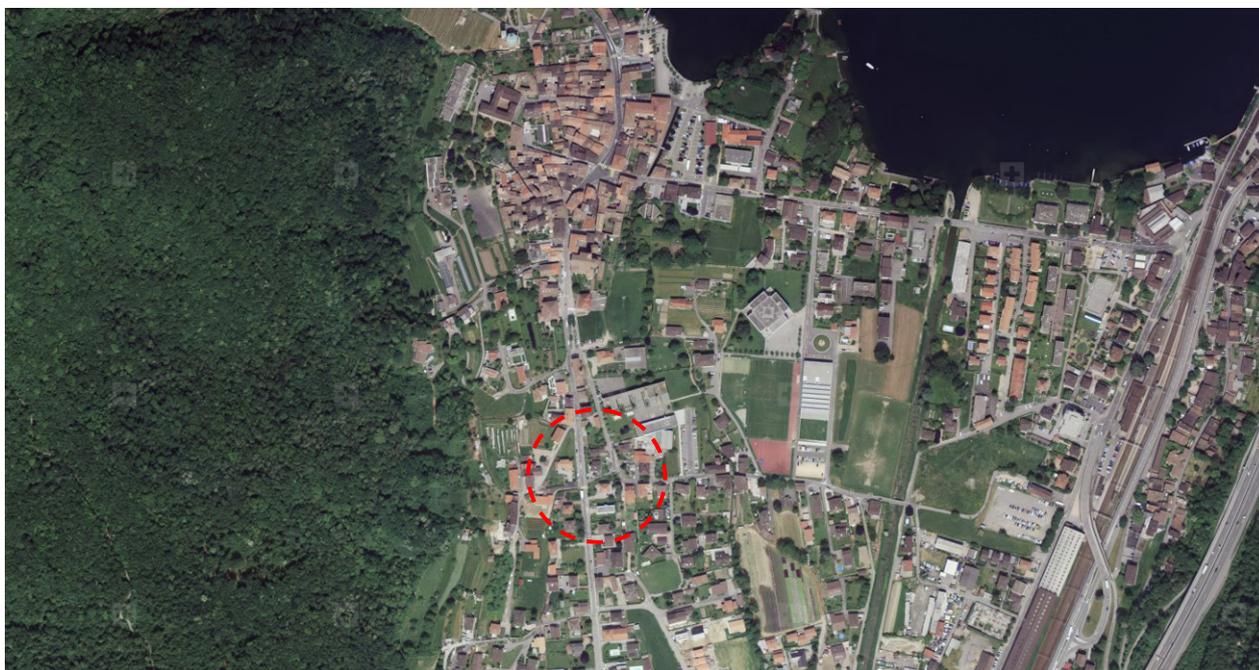
<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
L'intervento in questione riguarda: <ul style="list-style-type: none"><li>• ML 5.1 – Messa in sicurezza e riqualifica di piazza Elvezia, in Comune di Chiasso [<i>misura ripresa da PAM2, cod. TL 6, cod.ARE 5250.2.048</i>].</li></ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Messa in sicurezza di un ambito centrale della città per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti in condizioni di sicurezza. Riqualifica degli spazi urbani per una maggiore fruibilità.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Aumento delle condizioni di sicurezza per le diverse componenti di spostamento. - Riqualifica e maggiore fruibilità degli spazi pubblici urbani. - Aumento della qualità della vita.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>



	<b>Comune di RIVA SAN VITALE</b>  <b>Messa in sicurezza dei collegamenti ciclopedonali</b>		<b>Codice ARE:</b>  –	<b>Codice PA:</b>  ML 5.2
	<b>Pacchetto di misure</b>	ML 5.2	Comune di Riva San Vitale	
<b>Correlazione con altre misure</b>	ML 3.5, ML 3.6			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	nessuno			
<b>Ente responsabile</b>	Comune			
<b>Altri Enti coinvolti</b>				
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022			
<b>Priorità</b>	A			

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	100'000.00 CHF
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



ML 5.2: Messa in sicurezza attraversamento v.Motta-via Mons. Sesti

fonte: [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch)

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
La presente misura integra e completa le misure ML 3.5-3.6. Nel dettaglio: <ul style="list-style-type: none"><li>• ML 5.2 – Messa in sicurezza dell'attraversamento ciclopedonale all'incrocio tra le vie G. Motta e Mons. Sesti, con inserimento di un elemento di moderazione.</li></ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Messa in sicurezza di un attraversamento per pedoni e ciclisti.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Aumento delle condizioni di sicurezza per le diverse componenti di spostamento. - Riqualifica e maggiore fruibilità degli spazi pubblici urbani. - Aumento della qualità della vita.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

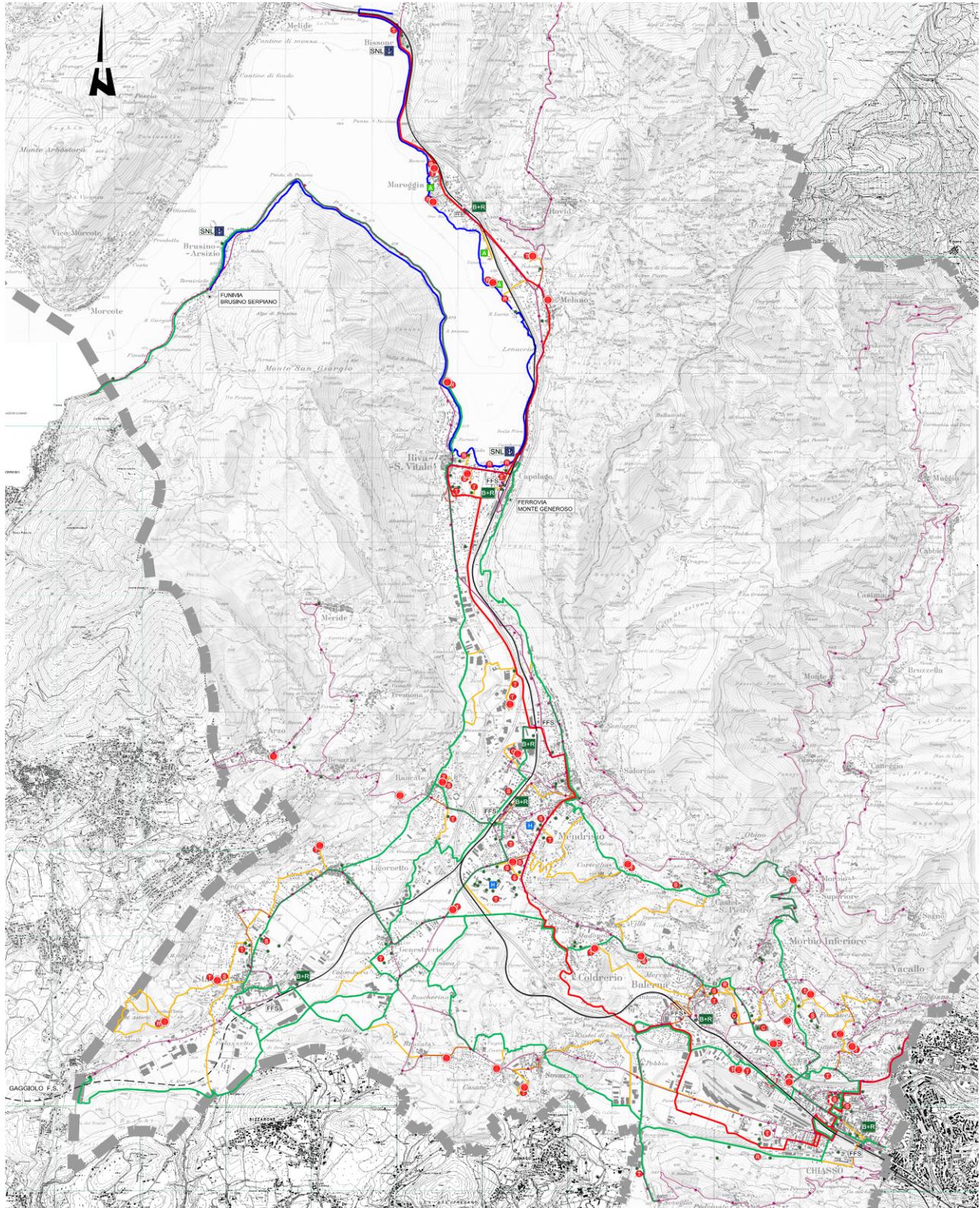
 <p><b>Misura ML</b></p> <p><b>Posteggi per bici presso i principali poli e fermate del TP bus</b></p>	<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>		
	-	ML 6		
	<b>Pacchetto di misure</b>	Comuni di Breggia, Castel San Pietro, Chiasso, Coldrerio, Maroggia, Melano, Mendrisio, Morbio Inferiore, Novazzano, Riva San Vitale, Stabio, Vacallo		
	<b>Correlazione con altre misure</b>			
	<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>			mis 20 di PAM1 / TP1.1, TL1, TL11 di PAM2
	<b>Ente responsabile</b>			Comuni
	<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022			
<b>Priorità</b>	A			

<b>Costi e finanziamento</b>	
<b>Totale</b>	<b>300'000.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Realizzazione di <b>nuovi posteggi bici</b> presso: <ul style="list-style-type: none"> <li>le principali fermate del TP su gomma, caratterizzate da un apprezzabile carico medio giornaliero di saliti/discesi;</li> <li>i principali poli di attrazione per il Mendrisiotto, cioè centri commerciali, sportivi, scolastici e ricreativi.</li> </ul> Sono stati individuati in merito 8 fermate bus ad elevata frequentazione e 23 poli di attrazione, sinteticamente rappresentati sulla carta, in corrispondenza dei quali sono stati ubicati nuovi posteggi. I posteggi bici sono stati previsti in numero variabile da 5 a 10 in funzione dell'importanza del polo attrattore da servire. Inoltre, sotto l'aspetto tipologico, si è definita una copertura degli stalli bici per i posteggi previsti in corrispondenza dei centri scolastici e sportivi.
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Incentivo alla mobilità ciclabile.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Aumento della mobilità in bici, non solo per motivi di svago, ma anche per spostamenti quotidiani (lavoro, studio, ...). - Incentivo all'intermodalità alle fermate del TP bus. - Aumento della sicurezza, grazie alla realizzazione di strutture per il ricovero delle bici.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è da approfondire (in termini di ubicazione e tipologia delle strutture, quantità di stalli, ecc...).
<b>Azzonamenti necessari</b>

**Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)**

**Rappresentazione cartografica**



ML 6: Distribuzione dei nuovi posteggi bici

<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
---

Nessun riferimento
--------------------

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
--

<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
--

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>
--------------------------------------



	<b>Misura TIM</b>  <b>Gestione dei parcheggi pubblici</b>	<b>Codice ARE:</b>  –	<b>Codice PA:</b>  TIM 1
	<b>Pacchetto di misure</b> <b>Correlazione con altre misure</b> <b>Rapporto con PA 1 e 2</b> <b>Ente responsabile</b> <b>Altri Enti coinvolti</b> <b>Orizzonte di realizzazione</b> <b>Priorità</b>	 TIM 2, TIM 3 TIM 3 PAM2 Comuni  2022 A	Tutti i Comuni

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



TIM 1: Gestione dei parcheggi pubblici

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>Per la definizione e la gestione del fabbisogno di sosta all'interno delle aree centrali è stato realizzato nel 2010 un Piano dello Stazionamento delle Zone Centrali (PSZC).</p> <p>La misura proposta (di natura non infrastrutturale, quindi non finanziabile tramite PA) riprende la misura TIM 3 di PAM2 e la rafforza, inquadrandosi all'interno del PSZC e contribuendo ad una sua migliore attuazione.</p> <p>Nello specifico, è prevista:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• una <b>implementazione delle tariffe di sosta in funzione della distanza dalle centralità</b>, sulla base di una ripartizione del territorio in zone tariffarie;</li><li>• una <b>progressiva riduzione dei posteggi liberi</b> (fino a completa eliminazione degli stessi), da sostituire gradualmente con "parcheggi con disco" (limitazione temporale) ed introduzione della vignetta per residenti;</li><li>• un <b>graduale adeguamento dell'offerta di posti-auto ai P+R delle stazioni</b> (priorità agli utenti che non dispongono di un mezzo di TP per raggiungere la stazione) <b>e alle dogane (car-pooling)</b>, anche oltre frontiera.</li></ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Migliore gestione dello stazionamento, specie nelle aree più urbanizzate e nei Comuni di fondovalle. Disincentivo all'utilizzo del traffico privato a vantaggio del trasporto pubblico.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Migliore razionalizzazione della sosta, evitando il parcheggio selvaggio.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
<b>Scadenzario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>



	<b>Misura TIM</b>  <b>Velocizzazione transiti car-pooling alle dogane</b>		<b>Codice ARE:</b>  –	<b>Codice PA:</b>  TIM 2
	<b>Pacchetto di misure</b>	TIM 2.1 - TIM 2.3		Comuni di Chiasso, Novazzano, Stabio
<b>Correlazione con altre misure</b>	TIM 1, TIM 3, TP 2, TP 3			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	TIM 4 PAM2			
<b>Ente responsabile</b>	Cantone, Comuni			
<b>Altri Enti coinvolti</b>	-			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022			
<b>Priorità</b>	A			

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

Rappresentazione cartografica	
	TIM 2.1: Gaggiolo
	TIM 2.2: Brusata
	TIM 2.3: Chiasso strada
	fonte: <a href="http://map.geo.admin.ch">map.geo.admin.ch</a>

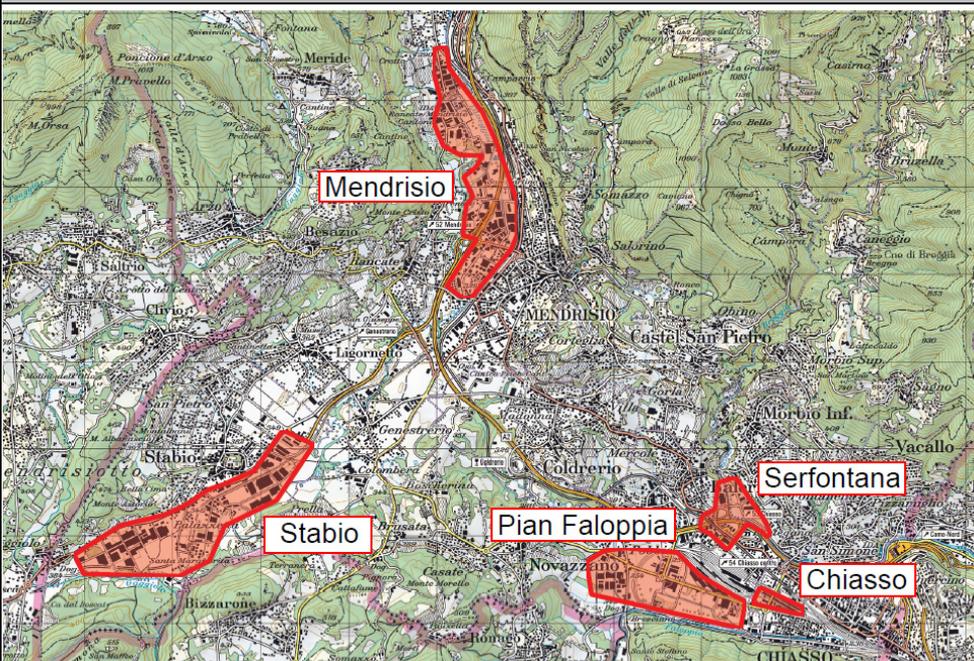
<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>Per <b>velocizzare i transiti</b> a favore di quanti fanno uso di <b>car-pooling (3+) e navette aziendali</b>, alle dogane di maggiore interesse si propone la creazione di corsie preferenziali, su cui si prevede di estendere la velocizzazione dei transiti anche alle linee bus transfrontaliere, come da misura TP 3 di PAM3:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• TP 2.1 – Gaggiolo;</li><li>• TP 2.2 – Brusata;</li><li>• TP 2.3 – Chiasso strada.</li></ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
<p>Con la realizzazione di corsie preferenziali, si punta a velocizzare i transiti alle dogane e a ridurre i tempi medi di viaggio, così da costituire un incentivo per i tanti lavoratori transfrontalieri alla condivisione dell'auto privata (<i>car-pooling</i>), al fine di ridurre il numero di auto con un solo conducente in ingresso in Svizzera.</p>
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Riduzione del numero dei frontalieri in ingresso nel Mendrisiotto con il veicolo privato.</li><li>- Maggiore fluidità di una parte di traffico privato in frontiera.</li><li>- Riduzione delle emissioni nell'ambiente.</li></ul>
<b>Fattibilità</b>
<p>La fattibilità è data, ma è funzione delle verifiche degli spazi alle dogane, della sostenibilità della misura e soprattutto della creazione di basi legali che permettano di attivare un vero e proprio servizio di trasporto pubblico su gomma transfrontaliero tra Italia e Svizzera (per cui, occorrono accordi a livello istituzionale).</p>
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento.

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

 <b>Misura TIM</b> <b>Piani di mobilità aziendale di comparto</b>	<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>
	-	TIM 3
<b>Pacchetto di misure</b>		
<b>Correlazione con altre misure</b>	TIM 1, TIM 2	
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	23 PAM1 / TIM 4 PAM2	
<b>Ente responsabile</b>	Cantone	
<b>Altri Enti coinvolti</b>	Comuni	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022	
<b>Priorità</b>	A	Comuni di Balerna, Chiasso, Mendrisio, Morbio Inferiore, Novazzano, Riva San Vitale, Stabio

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	Variabili fra 30'000 CHF e 100'000 CHF a dipendenza del Comparto (no° aziende e addetti).
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	Svizzera energia, 5'000 CHF per azienda
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

Rappresentazione cartografica	
	<p>TIM3: I comprensori industriali per la pianificazione della mobilità aziendale</p> <p><i>fonte: map.geo.admin.ch</i></p>

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>La maggior parte dei collaboratori delle aziende del Mendrisiotto e Basso Ceresio si reca al lavoro in automobile e contribuisce ai quotidiani intasamenti nelle ore di punta. Oltre alle congestioni stradali, l'accresciuto traffico veicolare crea sempre maggiori problemi concernenti la gestione dello stazionamento con destinazione nei Comuni.</p> <p>Questo fenomeno è presente in particolare nei comprensori ad alta concentrazione di addetti e di aziende, già individuati in sede di analisi:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Chiasso</li><li>- Mendrisio (aree lavorative di Mendrisio e Riva S. Vitale)</li><li>- Pian Faloppia (aree lavorative di Balerna, Chiasso e Novazzano)</li><li>- Stabio</li><li>- Serfontana (aree lavorative di Balerna e Morbio Inferiore)</li></ul> <p>È di interesse dei Comuni poter offrire agli attori economici un'offerta di mobilità ampia e interessante, affinché l'accessibilità ai comparti lavorativi sia buona per i diversi traffici generati dalle aziende. Di fronte a carenze infrastrutturali che potranno essere risolte solo a medio-lungo termine, è importante fornire soluzioni di gestione delle mobilità che sfruttino al meglio l'attuale offerta.</p> <p>Un obiettivo centrale della misura è quello di elaborare un <b>Piano di Mobilità Comprensoriale</b>, che raccolga dati, informazioni sulle misure adottate dalle aziende e problemi emersi, suggerendo soluzioni ed una tempistica di applicazione. In particolare, si prevedono le seguenti fasi:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>a. Analisi situazione di partenza;</li><li>b. Elaborazione Piano di Mobilità Comprensoriale;</li><li>c. Definizione dei costi e delle tempistiche.</li></ol> <p>L'elaborazione del Piano di Mobilità Comprensoriale dovrà permettere l'identificazione di misure a breve termine, attuabili da subito (promozione Arcobaleno aziendale, <i>car-pooling</i>, navette aziendali) che possano confluire nella Centrale di Mobilità del Mendrisiotto e misure a medio termine (introduzione sistemi di <i>car-sharing</i>, <i>bike-sharing</i>, cassonetti di deposito per biciclette presso le stazioni e le aziende, nuove linee trasporto pubblico, posteggi per <i>car-pooling</i>, ecc.).</p> <p>La misura deve essere promossa e sostenuta finanziariamente dai Comuni all'interno delle aree interessate (comparti aziendali sensibili) con la collaborazione tecnica del Dipartimento del Territorio. Il finanziamento, oltre che dai Comuni e dalle aziende interessate, può beneficiare dei seguenti contributi:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>a. Contributi di Svizzera energia nell'ambito del programma di "Gestione della mobilità aziendale"</li><li>b. Contributi cantonali dal credito quadro per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale</li></ol>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
<p>La misura permette ai Comuni di unire attorno allo stesso progetto le aziende del medesimo comparto redigendo un "Piano di Mobilità Comprensoriale" che fornisca alternative di mobilità che andranno a migliorare l'accessibilità delle aziende.</p> <p>Il Piano Comprensoriale permetterà l'applicazione di misure concrete condivise fra più aziende che andranno a migliorare l'offerta di mobilità riducendo il numero di autoveicoli e conseguentemente di posteggi.</p>
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Riduzione del numero di veicoli sulle strade, aumento della quota parte di trasporto pubblico e mobilità lenta.</li><li>- Miglioramento della qualità degli spazi pubblici.</li><li>- Aumento della sicurezza negli spostamenti.</li><li>- Riduzione delle emissioni atmosferiche e foniche.</li></ul>
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.

<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento.

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

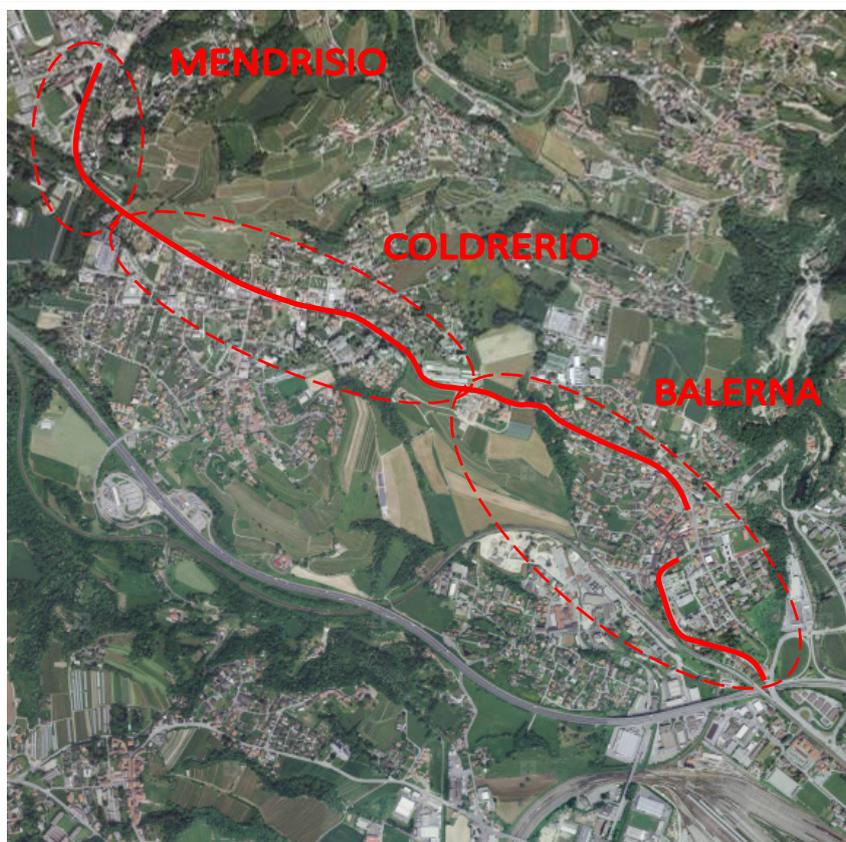
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>



	<b>Misura TIM</b>  <b>Riqualificazione multimodale degli assi stradali principali: strada cantonale P2</b>	<b>Codice ARE:</b>  –	<b>Codice PA:</b>  TIM 4
	<b>Pacchetto di misure</b> <b>Correlazione con altre misure</b> <b>Rapporto con PA 1 e 2</b> <b>Ente responsabile</b> <b>Altri Enti coinvolti</b> <b>Orizzonte di realizzazione</b> <b>Priorità</b>	 ML 1, TP 1, IN 5, IN 7.1 20 PAM1 / TL1, TP 1.1 PAM2 Cantone Comuni 2022 A	Comuni di Mendrisio, Coldrerio, Balerna

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



TIM 4: Riqualificazione multimodale della cantonale P2

fonte: map.geo.admin.ch

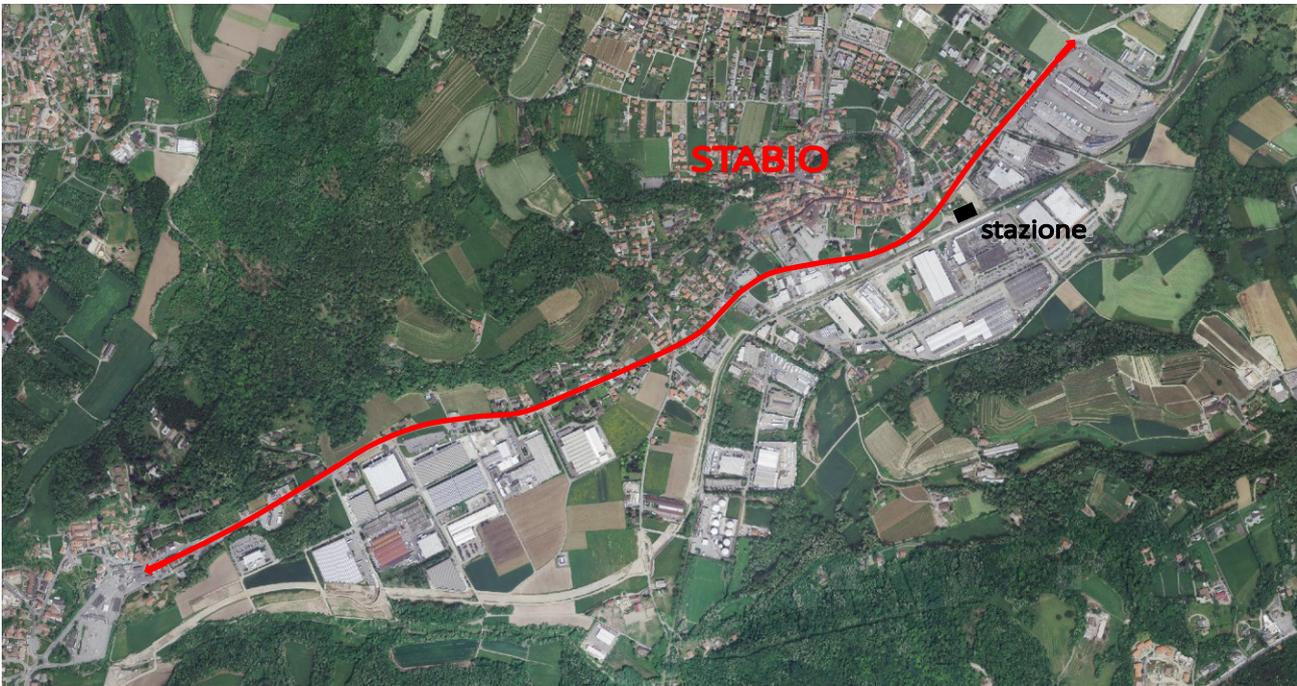
<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>La misura proposta contribuisce all'attuazione della nuova classificazione stradale e la creazione di Zone 30 e 20 a completamento di quelle previste nei PA di generazione precedente.</p> <p>Nello specifico, la riqualificazione riguarda:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- la <b>strada cantonale P2</b>, tratta Chiasso-Mendrisio.</li></ul> <p>Contenuti della misura: riqualificazione urbanistica finalizzata ad un uso più urbano dell'asse in oggetto, con introduzione di interventi di moderazione e messa in sicurezza delle intersezioni più importanti, inserimento di nuovi e maggiori attraversamenti sicuri e protetti a favore di pedoni e ciclisti, incentivo alle funzioni del TP con corsie dedicate laddove i calibri stradali lo consentono.</p> <p>Non rientra nella misura la tratta centrale urbana di Balerna su cui esiste già un progetto di riqualificazione e moderazione, la cui realizzazione è prevista prima dell'orizzonte di realizzazione della presente misura.</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
<p>Eliminazione del traffico di transito. Spostamenti più sicuri e protetti per tutte le componenti della mobilità. Maggiore e migliore fruibilità degli spazi pubblici urbani, soprattutto da parte degli utenti deboli della strada.</p>
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Traffico veicolare moderato sugli assi delle cantonali ed incentivo a non utilizzare l'automobile negli spostamenti di breve-medio raggio.</li><li>- Miglioramento della qualità degli spazi pubblici.</li><li>- Maggiori condizioni di sicurezza reciproca tra le componenti della mobilità.</li><li>- Riduzione delle emissioni foniche.</li></ul>
<b>Fattibilità</b>
<p>La fattibilità è da approfondire.</p>
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
<p>Nel PDC (scheda M1) si fa riferimento all'importanza di completamento della rete esistente con interventi mirati finalizzati allo sgravio del traffico dai centri abitati.</p>
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>



 <p><b>Misura TIM</b></p> <p><b>Riqualificazione multimodale degli assi stradali principali: strada cantonale P394</b></p>	<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>	
	–	TIM 5	
	<b>Pacchetto di misure</b>		
	<b>Correlazione con altre misure</b>	TP 3, IN 4.1	
	<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>		
	<b>Ente responsabile</b>	Cantone	
	<b>Altri Enti coinvolti</b>	Comuni	
	<b>Orizzonte di realizzazione</b>	> 2026	
<b>Priorità</b>	C	Comune di Stabio	

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

**Rappresentazione cartografica**



TIM 5: Riqualificazione multimodale della cantonale P394 fonte: [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch)

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>La misura è subordinata al completamento della A394 da Stabio Est al Gaggiolo e nuova dogana turistica e comprende il declassamento di via Gaggiolo, con la diminuzione del Traffico Medio Giornaliero (TGM); lungo tutta la strada saranno possibili interventi di moderazione del traffico.</p> <p>La proposta contribuisce all'attuazione della nuova classificazione stradale e la creazione di Zone 30 e 20 a completamento di quelle previste nei PA di generazione precedente.</p> <p>Nello specifico, la riqualificazione riguarda:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- la <b>strada cantonale P394</b>, tratta Gaggiolo-innesto superstrada.</li></ul> <p>Contenuti della misura: riqualificazione urbanistica finalizzata ad un uso più urbano dell'asse in oggetto, con introduzione di interventi di moderazione e messa in sicurezza delle intersezioni più importanti, inserimento di nuovi e maggiori attraversamenti sicuri e protetti a favore di pedoni e ciclisti, incentivo alle funzioni del TP con corsie dedicate laddove i calibri stradali lo consentono.</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
<p>Spostamenti più sicuri e protetti per tutte le componenti della mobilità.</p> <p>Maggiore e migliore fruibilità degli spazi pubblici urbani, soprattutto da parte degli utenti deboli della strada.</p>
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Traffico veicolare moderato sugli assi delle cantonali ed incentivo a non utilizzare l'automobile negli spostamenti di breve-medio raggio.</li><li>- Miglioramento della qualità degli spazi pubblici.</li><li>- Maggiori condizioni di sicurezza reciproca tra le componenti della mobilità.</li><li>- Riduzione delle emissioni foniche.</li></ul>
<b>Fattibilità</b>
<p>La fattibilità è da approfondire.</p>
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
<p>Nel PDC (scheda M1) si fa riferimento all'importanza di completamento della rete esistente con interventi mirati finalizzati allo sgravio del traffico dai centri abitati.</p>

<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>

<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

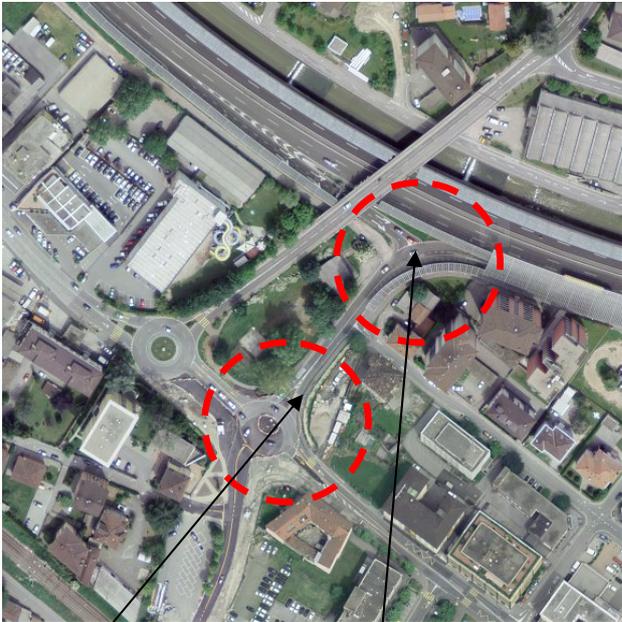
 <b>Misura TIM</b> <b>Risoluzione e monitoraggio dei punti neri</b>		<b>Codice ARE:</b>	<b>Codice PA:</b>
		–	TIM 6
<b>Pacchetto di misure</b>	TIM 6.1 - TIM 6.3	Comuni di Chiasso e Mendrisio	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>			
<b>Ente responsabile</b>	Cantone / Comuni		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

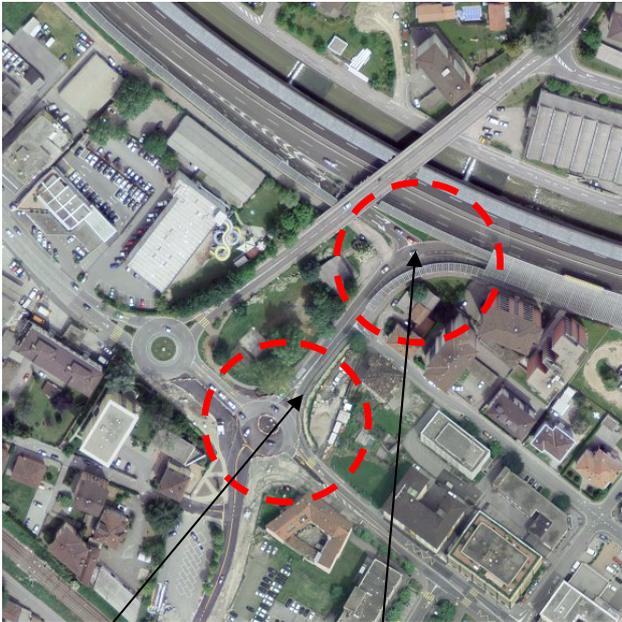
**Rappresentazione cartografica**



TIM 6.1: Mendrisio, incrocio  
via Beroldingen/via Praella



TIM 6.2: Chiasso, via  
f.lli Silva/rotonda  
Kennedy



TIM 6.3: Chiasso, via f.lli  
Silva/uscita N2

fonte: [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch)

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
<p>Il triennio 2011-2013 ha evidenziato 7 punti neri all'interno del Mendrisiotto: di questi, solo per l'incrocio tra via Beroldingen e via Praella a Mendrisio deve essere ancora prevista la messa in sicurezza, gli altri punti neri sono già stati risolti o sono in via di risoluzione.</p> <p>Il triennio 2012-2014 ha evidenziato 3 punti neri: di questi, due riguardano la via f.Ili Silva, in corrispondenza della rotonda Kennedy e all'intersezione con l'uscita dell'autostrada N2.</p> <p>La presente misura prevede dunque la <b>risoluzione, messa in sicurezza e monitoraggio</b> per i seguenti punti:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• TIM 6.1 – nodo via Beroldingen/via Praella a Mendrisio;</li><li>• TIM 6.2 – tratto via f.Ili Silva altezza rotonda Kennedy;</li><li>• TIM 6.3 – nodo via f.Ili Silva/uscita N2.</li></ul> <p>Si rimarca il carattere provvisorio della presente misura, in attesa di precisazioni da parte dell'USTRA.</p>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Garanzia di miglioramento delle condizioni di sicurezza nella circolazione tra le diverse componenti del traffico (veicolare e lento), nonché di una migliore qualità di vita nei quartieri cittadini.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Risoluzione dei punti più pericolosi e ad alta incidentalità della rete viabilistica.</li><li>- Miglioramento nella fruibilità degli spazi pubblici.</li><li>- Aumento delle condizioni di sicurezza in relazione al traffico stradale.</li><li>- Riduzione delle emissioni nell'ambiente per effetto di condizioni di circolazione più moderate.</li></ul>
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento.
<b>Scadenario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>

	<b>Misura TIM</b>  <b>Moderazione del traffico e messa in sicurezza</b>		<b>Codice ARE:</b>  –	<b>Codice PA:</b>  TIM 7
	<b>Pacchetto di misure</b>	TIM 7.1 - TIM 7.3		Comune di Melano
<b>Correlazione con altre misure</b>				
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	nessuno			
<b>Ente responsabile</b>	Comune			
<b>Altri Enti coinvolti</b>				
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022			
<b>Priorità</b>	A			

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	<b>108'000.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

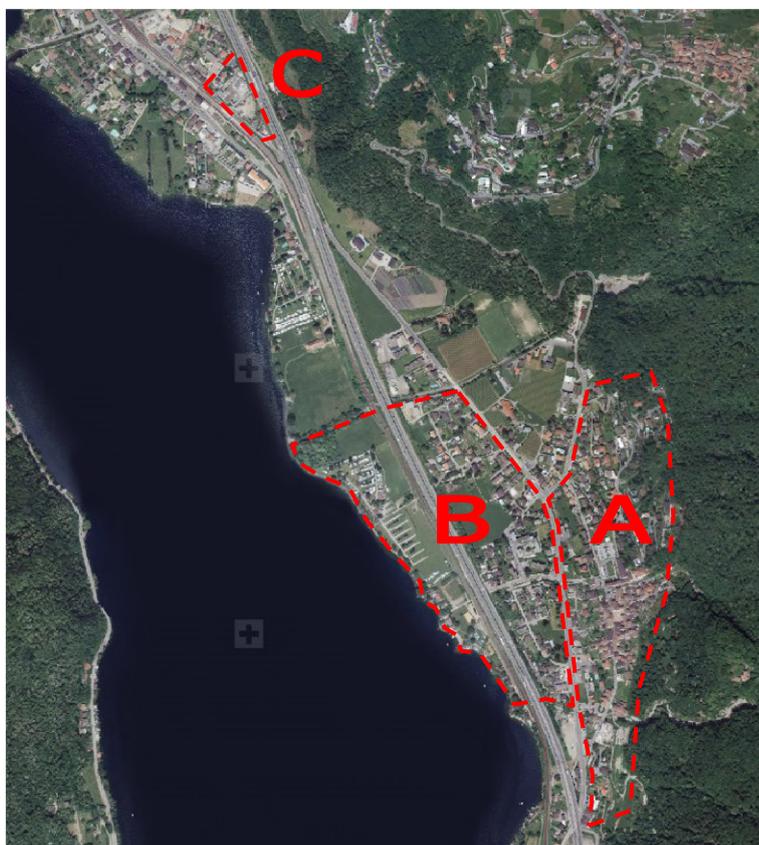
Descrizione della misura
<b>Descrizione</b>  <b>Comune di Melano</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TIM 7.1 – Zona 30 comparto A (40'500.00 CHF);</li> <li>• TIM 7.2 – Zona 30 comparto B (40'500.00 CHF);</li> <li>• TIM 7.3 – Zona 30 comparto C (27'000.00 CHF).</li> </ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>  Moderazione del traffico, aumento della sicurezza stradale e riqualifica degli spazi pubblici.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>  - Messa in sicurezza dei punti critici della rete viabilistica. - Riqualifica degli spazi pubblici. - Aumento delle condizioni di sicurezza stradale. - Migliore qualità della vita.
<b>Fattibilità</b>  La fattibilità è data.



 <b>Comune di MELANO</b> <b>Zone 30 e 20</b>		<b>Codice ARE:</b> –	<b>Codice PA:</b> TIM 7.1-7.3
<b>Pacchetto di misure</b>	TIM 7.1 - TIM 7.3	Comune di Melano	
<b>Correlazione con altre misure</b>			
<b>Rapporto con PA 1 e 2</b>	nessuno		
<b>Ente responsabile</b>	Comune		
<b>Altri Enti coinvolti</b>			
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2022		
<b>Priorità</b>	A		

Costi e finanziamento	
<b>Totale</b>	<b>108'000.00 CHF</b>
<b>Quota Confederazione in ambito PA</b>	
<b>Quota Confederazione in altri ambiti</b>	
<b>Quota Cantone</b>	
<b>Quota Agglomerato</b>	
<b>Quota Comune</b>	
<b>Quota terzi</b>	

### Rappresentazione cartografica



TIM 6.1: Comparto A - nucleo vecchio e zona residenziale ad Est della strada cantonale

TIM 6.2: Comparto B - zona residenziale ad Ovest della strada cantonale

TIM 6.3: Comparto C - zona artigianale a Nord del Comune

fonte: [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch), su basi fornite dal Comune di Melano

<b>Descrizione della misura</b>
<b>Descrizione</b>
Creazione di <b>zone con limite di velocità 30 km/h</b> (portali di accesso ed elementi di moderazione) e di una <b>zona di incontro</b> nel nucleo dove la <b>velocità max è limitata a 20 km/h</b> .  I tre comparti in cui si articolano le misure sono: <ul style="list-style-type: none"><li>• TIM 7.1 – Comparto A: nucleo vecchio e zona residenziale ad Est della strada cantonale;</li><li>• TIM 7.2 – Comparto B: zona residenziale ad Ovest della strada cantonale;</li><li>• TIM 7.3 – Comparto C: zona artigianale a Nord del Comune.</li></ul>
<b>Opportunità per l'agglomerato</b>
Moderazione del traffico, aumento della sicurezza stradale e riqualifica degli spazi pubblici.
<b>Benefici per l'agglomerato</b>
- Messa in sicurezza dei punti critici della rete viabilistica. - Riqualifica degli spazi pubblici. - Aumento delle condizioni di sicurezza stradale. - Migliore qualità della vita.
<b>Fattibilità</b>
La fattibilità è data.
<b>Azzonamenti necessari</b>
<b>Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)</b>
<b>Situazione nel Piano direttore cantonale</b>
Nessun riferimento.
<b>Scadenzario (orizzonte di realizzazione)</b>
<b>Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima</b>
<b>Spiegazioni e approfondimenti</b>