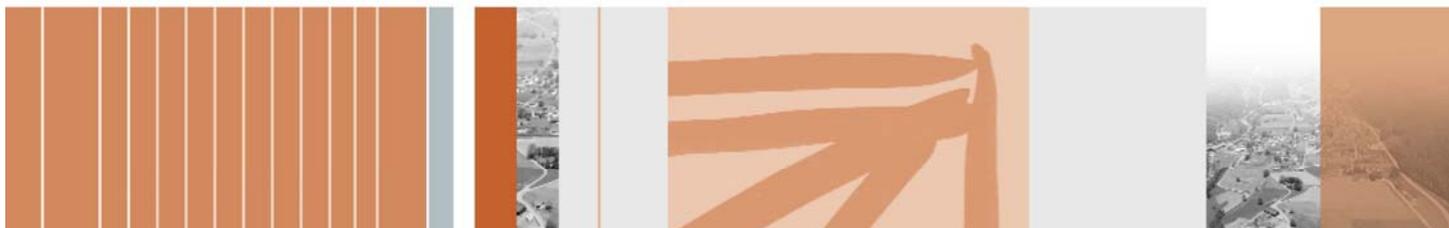




Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato



Piano direttore
cantonale



Piano direttore cantonale
Programma d'agglomerato del Mendrisiotto e Basso
Ceresio di II generazione

Proposte di modifiche del Piano direttore

novembre 2013

Consultazione ai sensi dell'art. 11 Lst

Contenuto

Scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto

Editore

Dipartimento del territorio

Autore

Sezione dello sviluppo territoriale,
Ufficio del piano direttore

Per ulteriori informazioni

Sezione dello sviluppo territoriale,
via Franco Zorzi 13, 6500 Bellinzona
tel. +41 91 814 37 74, fax +41 91 814 44 12
e-mail dt-sst@ti.ch, www.ti.ch/pd

© Dipartimento del territorio, 2013

Sommario

Premessa.....	3
Scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto	4

Premessa

Il Piano direttore cantonale (PD), rivisto globalmente negli scorsi anni, è stato adottato dal Consiglio di Stato (CdS) nel maggio del 2009. Le prime modifiche sono state apportate nel marzo del 2011 dal Gran Consiglio (GC), il quale ha deciso i ricorsi presentati contestualmente all'adozione del CdS.

Per le modifiche importanti del PD, la Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) prevede una fase di informazione e partecipazione (o consultazione) previa all'adozione. In questa fase chiunque ha la possibilità di esprimersi.

Con il presente fascicolo il CdS pone in consultazione le modifiche delle schede R5 Concetto di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e Basso Ceresio e M5 Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio.

I COT e i PRT, con le rispettive schede di PD, hanno costituito già dagli anni '90 una sorta di politica degli agglomerati *ante litteram* che il Cantone, insieme alle Commissioni regionali dei trasporti (CRT), ha costruito e attuato con circa un decennio di anticipo rispetto alla Confederazione. A livello cantonale è apparso pertanto ovvio inserire i Programmi d'agglomerato federali nel solco già tracciato da COT e PRT, facendo diventare i primi l'occasione per rivedere e aggiornare i secondi. È per questo che, nell'ambito della revisione del PD, le schede sui COT e sui PRT erano state aggiornate solo puntualmente. Ora, con l'integrazione nelle schede sui COT e sui PRT dei risultati dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione, si conclude di fatto l'ultima tappa della revisione del PD.

Le modifiche in consultazione hanno pertanto il duplice scopo di:

- consolidare nel PD i provvedimenti con rilevante incidenza territoriale del Programma d'agglomerato di seconda generazione del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PAM2);
- aggiornare completamente le schede R5 e M5, che per l'occasione vengono integrate in un'unica scheda rinominata R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio, in modo da avvicinarsi con più chiarezza e immediatezza ai concetti introdotti con la nuova politica federale degli agglomerati.

Il presente fascicolo è accompagnato da un Rapporto esplicativo (a parte).

Durante il periodo della consultazione, la documentazione è depositata presso i Comuni. Essa è reperibile anche all'indirizzo www.ti.ch/pd.

Sul sito Internet (oppure presso l'Ufficio del Piano direttore) è consultabile anche la versione in vigore di ogni scheda.

Scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto (Dato acquisito) – Adattamenti e aggiornamenti

I. Situazione

Il Programma d'agglomerato di seconda generazione del Mendrisiotto (PAM2) è stato trasmesso all'ARE per esame a metà del 2012. La firma della Convenzione sulle prestazioni tra Cantone e Confederazione è prevista per la fine del 2014. Per poter accedere ai sussidi federali, al momento della firma sarà necessario che PAM2 e Piano direttore siano coordinati. In altre parole, le misure di rilevante incidenza territoriale contenute nel Programma d'agglomerato dovranno essere consolidate nel PD.

Le modifiche del PD derivanti dai Programmi d'agglomerato avvengono secondo i disposti della *Legge sullo sviluppo territoriale* (Lst), la quale prevede in particolare:

- l'attuale fase di consultazione (art. 11 Lst);
- la successiva adozione da parte del CdS e la pubblicazione (art. 13 Lst).

Per la firma della convenzione sulle prestazioni è pure necessario che tali modifiche siano approvate dalla Confederazione.

Le schede di Piano direttore che in passato hanno recepito e codificato le misure concepite a livello regionale dalle Commissioni regionali dei trasporti (CRT), in collaborazione con il Cantone, sono quelle sui Piani regionali dei trasporti (PRT) e sui Concetti d'organizzazione territoriale (COT); in questo caso le schede M5 PTM e R5 COTAM. La verifica e adeguamento del PD in base ai risultati del PAM2 riguarda pertanto principalmente queste due schede.

I PRT e i COT, con le loro rispettive schede di PD, hanno costituito una sorta di politica degli agglomerati *ante litteram*, che il Canton Ticino, insieme alle CRT, ha costruito e attuato con circa un decennio di anticipo rispetto a quanto intrapreso dalla Confederazione a partire dagli anni 2000. Con l'avvento della politica federale degli agglomerati, a livello cantonale è apparso pertanto ovvio inserire i Programmi d'agglomerato nel solco già tracciato dai PRT e COT, facendo diventare i primi l'occasione per rivedere e aggiornare i secondi.

A livello di Piano direttore si è pertanto deciso di "fondere" le attuali schede M5 PTM e R5 COTAM, in un'unica scheda denominata "R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto" (ma il discorso è identico per gli altri agglomerati), in modo da avvicinarsi con più chiarezza e immediatezza ai concetti introdotti con la nuova politica federale degli agglomerati.

Questa "fusione" ha rappresentato nel contempo l'occasione per una necessaria revisione delle schede sui PRT e sui COT, in quanto nell'ambito della revisione del PD (adottata dal CdS nel 2009) erano state aggiornate solo puntualmente in attesa della conclusione dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione. In questo senso le modifiche in oggetto costituiscono l'ultima tappa della revisione del PD.

Oltre a riunire in un'unica scheda tutti gli elementi di un PA che necessitano di essere consolidati nel PD (limitatamente ai contenuti con rilevante incidenza territoriale), questo approccio rafforza pure l'idea di coordinamento tra mobilità e insediamenti alla base dei Programmi d'agglomerato. Inoltre, sempre allo scopo di rendere più immediata e chiara la relazione tra i PA e le nuove schede di PD sugli agglomerati, la struttura di queste ultime ripropone quella dei PA, esponendo nell'ordine lo *Scenario auspicato*, le *Strategie attuative* e le *Misure*.

I contenuti del PAM2 sono già stati posti in consultazione a più riprese nel corso della sua elaborazione. In questo senso, dal profilo dei contenuti, la procedura di adattamento del PD non considera nuove misure (rispetto al Programma d'agglomerato). È però un tassello indispensabile per dimostrare l'avvenuto coordi-

namento tra PA e PD e sbloccare i sussidi federali; inoltre porta cambiamenti significativi dal profilo formale, in particolare la transizione dalle schede sui PRT e sui COT a un'unica scheda relativa all'agglomerato.

II. Proposte di adattamenti e aggiornamenti (decisione del Consiglio di Stato del 17 ottobre 2013)

Considerata la situazione descritta al punto precedente, il Consiglio di Stato pone in consultazione ai sensi dell'art. 11 della *Legge cantonale sullo sviluppo territoriale* (Lst) le proposte di modifiche delle schede R5 Concetto di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e Basso Ceresio e M5 Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, per le quali si propone l'unificazione in un'unica scheda denominata R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto (Dato acquisito).

Le modifiche si distinguono in:

- **adattamenti**, ovvero modifiche importanti ai sensi dell'art. 17 cpv 2 Lst e dell'art. 24 cpv 1 del *Regolamento della Legge cantonale sullo sviluppo territoriale* (RLst), che limitatamente ai provvedimenti di grado *Dato acquisito* potranno essere impugnate nella successiva fase di adozione (art. 13 Lst); **queste modifiche sono evidenziate in celeste**;
- **aggiornamenti**, ovvero modifiche minori ai sensi dell'art. 17 cpv 3 Lst e dell'art. 24 cpv 3 RLst, che possono essere oggetto di osservazioni ma non potranno essere impugnate nella successiva fase di adozione.

Gli **aggiornamenti** riguardano in particolare i seguenti aspetti:

- lo **snellimento generale dei testi descrittivi su Indirizzi e Misure** al fine di adeguarli ai nuovi standard introdotti nel 2009 con la revisione del PD, come pure a seguito dell'unificazione delle schede R5 e M5 in un'unica scheda sull'agglomerato;
- la **riorganizzazione degli Indirizzi e delle Misure** (cap. 2 e 3), sia in funzione delle novità introdotte con il PAM2, sia a seguito della nuova impostazione della scheda. In particolare, sia gli *Indirizzi* che le *Misure* presentano una struttura che richiama quella dei Programmi d'agglomerato. Il capitolo *Indirizzi* è così strutturato in *Perimetro*, *Scenario auspicato* e *Strategie*. Il capitolo *Misure* è strutturato in *Natura e paesaggio*, *Insedimenti*, *Trasporti pubblici*, *Rete viaria e stazionamento* e *Mobilità lenta*. Questa riorganizzazione ha talvolta comportato l'accorpamento di alcune misure o il loro trasferimento al capitolo sugli *Indirizzi*, ritenuto più idoneo al caso;
- il **puntuale aggiornamento** di misure consolidate nelle precedenti pianificazioni regionali;
- l'**eliminazione** delle misure di **carattere locale** e senza rilevante incidenza territoriale;
- l'**eliminazione dei gradi di priorità delle misure**, la cui definizione non compete al Piano direttore (il quale definisce unicamente il grado di consolidamento: IP, RI o DA);
- il **trasferimento** delle misure concernenti le fermate del Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) e i relativi Park&Ride nella corrispettiva scheda M7 TILO (le schede sugli Agglomerati si limitano a un rimando a quest'ultima).

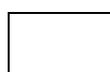
Considerate la grande quantità e la portata (si tratta come detto di modifiche minori), gli aggiornamenti non sono evidenziati. Per una loro valutazione è necessario confrontare la presente proposta di scheda con le schede R5 e M5 attualmente in vigore.

Il Rapporto esplicativo (documento a parte) fornisce ulteriori indicazioni utili alla comprensione delle proposte di modifiche oggetto della presente consultazione. I Programmi d'agglomerato su cui si fondano le modifiche del PD oggetto della presente consultazione sono considerati alla stregua di Studi di base e sono reperibili su Internet (www.ti.ch/pa) e presso l'Ufficio del Piano direttore.



Agglomerato del Mendrisiotto

Rete urbana e Mobilità

 Sfondo bianco:
testo informativo

 Sfondo grigio:
testo vincolante

Grado di consolidamento

- Informazione preliminare
- Risultato intermedio
- Dato acquisito (per le singole misure, v. cap. 3)

Stato della procedura

Progetto per la consultazione: ...
Adozione del Consiglio di Stato: ...
Entrata in vigore: ...
Approvazione federale: ...

Aggiornamento parti informative (cap. 1 e 5): ...

Le date si riferiscono all'ultima procedura. La cronologia completa di ogni scheda è consultabile sul sito Internet - www.ti.ch/pd - oppure presso l'Ufficio del Piano direttore.

Istanze responsabili

- Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, CRTM
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

Istanze con compiti da svolgere

- Divisione delle costruzioni
- Servizi generali del DT
- Divisione dell'ambiente
- - Sezione degli enti locali
- i Comuni interessati

Obiettivi del Piano direttore

17, 9, 11, 18, 20

Schede correlate

P2, P7, R1, R6, R7, R8, R9, M1, M7, M10

Cartografia

Carta di base, Carte tematiche

Tempi e mezzi

Il Programma d'attuazione - consultabile sul sito Internet, www.ti.ch/pd, oppure presso l'Ufficio del Piano direttore - informa sui tempi e sui mezzi.



I. Situazione, problemi, sfide

Forma e ruolo della scheda

Questa scheda esplicita e coordina i provvedimenti pianificatori con rilevante impatto territoriale riguardanti l'agglomerato del Mendrisiotto (comprendente i Comuni del Basso Ceresio) attraverso un approccio che considera in maniera integrata i settori della natura e del paesaggio, degli insediamenti e della mobilità. Il risultato è frutto del processo pianificatorio regionale riassunto di seguito.

Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) e Concetto di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e Basso Ceresio (COTAM)

Negli anni '90 il Consiglio di Stato avvia una politica di organizzazione territoriale a scala regionale finalizzata a gestire in maniera interdisciplinare le problematiche legate alla mobilità, agli insediamenti e all'ambiente. Questa politica sfocia nei Piani regionali dei trasporti (PRT) e nei Concetti di organizzazione territoriale (COT) dei quattro agglomerati ticinesi, elaborati dalle Commissioni regionali dei trasporti. Il PTM e il COTAM – elaborati dalla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) in collaborazione con il Cantone – sono stati sintetizzati in due omonime schede di Piano direttore, adottate dal Consiglio di Stato nel 2002.

Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di prima generazione (PAM1)

Negli anni 2000 la Confederazione decide di promuovere una politica di sostegno agli agglomerati, poiché questi non sono più in grado di risolvere i sempre più complessi problemi legati all'evoluzione degli insediamenti, dei trasporti e della protezione dell'ambiente. Nel 2006 le Camere federali approvano la *Legge sul fondo infrastrutturale* (LIFT) che istituisce un fondo destinato a finanziare infrastrutture per i trasporti privati e pubblici negli agglomerati.

La Confederazione concede i finanziamenti del fondo sulla base dei programmi d'agglomerato (PA), progetti territoriali di carattere programmatico da sviluppare secondo una visione globale della mobilità che include tutti i mezzi di trasporto e da la priorità a misure di gestione e organizzazione in maniera coordinata con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente.

Entro la prima scadenza per l'elaborazione dei PA e per la richiesta dei contributi federali (fine 2007), il Cantone e la CRTM hanno licenziato il PAM1 e nel 2011 hanno firmato la Convenzione sulle prestazioni con la Confederazione. In questo documento è stato fissato un contributo federale di 19.40 mio di fr. su un costo totale di 55.41 mio, per le opere da realizzarsi indicativamente nel periodo 2011-2014.

Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di seconda generazione (PAM2)

Entro la scadenza per la consegna di PA nuovi o aggiornati è stato allestito il PAM2. La firma della Convenzione sulle prestazioni è prevista per la fine del 2014 e il finanziamento delle misure a partire dal 2015 (credito-quadro 2015-2018).

Dal profilo dei contenuti, il PAM1 e il PAM2 possono essere considerati come la prosecuzione del PTM e del COTAM. Anche dal profilo formale, il consolidamento pianificatorio dei due tipi di documento avviene tramite lo stesso strumento: il Piano direttore (PD). Le misure del PTM e del COTAM sono state trasposte rispettivamente nelle schede M5 e R5 del PD, le quali hanno successivamente recepito pure le misure del PAM1 (limitatamente a quelle con rilevanti impatti territoriali). L'inclusione di tali misure dei PA nei piani direttori cantonali è infatti una delle condizioni per accedere ai finanziamenti federali.

La necessità di includere le misure del PAM2 con rilevanti impatti territoriali nel

PD09 è stata colta come occasione per riunire e semplificare i contenuti delle due schede tematiche R5 e M5, in modo da corrispondere meglio allo spirito dei PA, che propugnano una visione e trattazione congiunta dei temi legati a mobilità e insediamenti.

La struttura della presente scheda corrisponde dunque a quella dei PA: scenario auspicato, strategie e misure suddivise nei settori della natura e paesaggio, degli insediamenti e della mobilità. Questo modo di procedere permette una rapida verifica della coerenza fra lo strumento programmatico del PA e lo strumento destinato al suo consolidamento giuridico, cioè il PD, facilitando tra l'altro l'esame federale ai fini della concessione dei finanziamenti.

Dal PTM/PAMI al PAM2 – Situazione, problemi e sfide

Nell'ambito del PTM e del PAMI sono state pianificate molte grandi opere infrastrutturali di portata regionale, come ad esempio il collegamento ferroviario Mendrisio-Varese (FMV) e le nuove fermate ferroviarie di Mendrisio San Martino e Stabio. Il PAM2 si concentra maggiormente sui seguenti aspetti: sviluppo centripeto degli insediamenti, valorizzazione del paesaggio, riorganizzazione dei trasporti pubblici su gomma e miglioramento dell'infrastruttura e delle condizioni quadro per la mobilità lenta.

La situazione e i problemi dell'agglomerato del Mendrisiotto

L'agglomerato del Mendrisiotto è inserito in un ambito socio-economico e culturale transfrontaliero. La frontiera con l'Italia è lunga ben 58 km, mentre la separazione terrestre con l'agglomerato del Luganese è di soli 0.15 km. In un raggio di 25 km da Chiasso vivono 1.5 milioni di persone, che diventano 6 milioni prendendo un raggio di 50 km. Il baricentro economico italiano è la Regione Lombardia. Questi aspetti portano a una forte pressione sull'agglomerato del Mendrisiotto (v. anche allegato III).

Le dinamiche territoriali all'interno dell'agglomerato derivano dalle seguenti caratteristiche geopolitiche della regione:

- su un territorio relativamente ristretto (12'700 ha) si alternano elementi morfologici molto variegati: le vette del San Giorgio e del Monte Generoso, le strette pianure inframmezzate da colline e il comparto lacuale del Ceresio. Questa varietà paesaggistica è una ricchezza che rende il Mendrisiotto una regione attrattiva, ma è messa sotto pressione dall'estensione dispersiva di infrastrutture e insediamenti;
- la posizione a cavallo fra la città di Lugano e l'Hinterland milanese, in particolare le città di Como e di Varese, provoca importanti flussi di merci e di persone attraverso l'agglomerato. Il fenomeno del pendolarismo è molto accentuato, in particolare la componente dei frontalieri;
- la struttura insediativa è caratterizzata, da una parte, dalla polarizzazione di alcune attività produttive in pianura lungo i principali assi delle strade nazionali e della ferrovia: si tratta delle zone industriali e artigianali e dei centri commerciali. Dall'altra la residenza tende a occupare in maniera frammentata ed estensiva i pendii delle zone collinari e montagnose. Questa situazione porta a importanti movimenti di traffico individuale motorizzato su una rete di strade piuttosto fitta, incoraggiati da un servizio di trasporto pubblico su gomma non ancora abbastanza performante.

Questa situazione pone l'agglomerato del Mendrisiotto di fronte alle seguenti sfide.

Le sfide per il paesaggio e la natura

Nel fondovalle e nelle aree collinari caratterizzate dal fenomeno della

periurbanizzazione si tratta di tutelare gli elementi di pregio e di recuperare quelli in pericolo attraverso delle operazioni di riqualifica, riconversione o modifiche di destinazione d'uso. Per le restanti parti collinari e quelle montane, oltre alle operazioni di tutela è necessario gestire e valorizzare gli ambienti tradizionali.

Le sfide per gli insediamenti

È necessario riportare lo sviluppo degli insediamenti all'interno di una struttura urbanistica riconoscibile che rispecchi quella morfologica e paesaggistica. Va quindi bloccata la dispersione degli insediamenti a macchia di leopardo, fissando limiti chiari attraverso le linee di forza del paesaggio. D'altra parte gli insediamenti vanno densificati, ma non in maniera indiscriminata, bensì fissando degli obiettivi di sviluppo modulati in base alla posizione geografica (più forte nelle zone centrali e più moderato nelle zone periferiche) e ponderati sia in base alla qualità del trasporto pubblico che alla necessità di garantire una qualità del costruito e degli spazi pubblici. Sono inoltre individuate ubicazioni e regole del gioco specifiche per quei tipi di insediamenti particolarmente impattanti sul territorio: attività produttive e grandi superfici di vendita in primis.

Le sfide per la mobilità

Gli sforzi sono concentrati nel miglioramento dei colleganti ferroviari con Milano e la Svizzera interna, nei collegamenti ferroviari verso Como e Varese e nella realizzazione di una rete di trasporti su gomma performante che permetta di distribuire gli utenti del servizio ferroviario sul territorio in maniera efficiente, calibrata quindi sulla richiesta effettiva e sulla struttura insediativa propugnata dal PAM2.

Per quanto riguarda il trasporto individuale motorizzato, si tratta di ripartire il traffico secondo una gerarchia stradale che concentri il transito su determinati assi principali, sgravando quelli secondari. Questi possono quindi essere valorizzati a vantaggio di una maggiore convivenza fra veicoli, pedoni e ciclisti, migliorando notevolmente la qualità di vita all'interno degli insediamenti. In tema di posteggi pubblici si promuove una soluzione a livello sovracomunale che prevede una gestione coordinata di localizzazione, ubicazione, dimensionamento e tariffe, in modo da incoraggiare l'utilizzo dei trasporti pubblici e lo stazionamento periferico ai centri urbani. Per limitare il traffico dei frontalieri si ricercano soluzioni di posteggi per il car-pooling alla frontiera, in quanto la dispersione degli insediamenti sulla pianura padana non permette la creazione di una rete efficiente di trasporti pubblici su gomma in direzione del Ticino.

Per la mobilità lenta si mira a completare la rete regionale dei percorsi ciclabili, premessa indispensabile per innescare l'aumento del numero di possibili utenti. Parallelamente si sostengono le azioni per lo sviluppo della rete ciclabile e pedonale locale (di competenza comunale). Per invogliare questa modalità di spostamento è anche necessario realizzare misure per il miglioramento della fruizione dello spazio pubblico in generale (strade e piazze), diminuendo e moderando il traffico, realizzando le strutture necessarie per bici e pedoni e intervenendo con opere di riqualifica urbanistica.

2. Indirizzi

Questa scheda consolida i provvedimenti con rilevante incidenza territoriale del PAM2 (Programma d'agglomerato di seconda generazione del Mendrisiotto) e concretizza il coordinamento tra questi e le altre politiche territoriali del Piano direttore.

Il PAM2 ha aggiornato i contenuti del PAM1 e delle precedenti pianificazioni regionali, vale a dire il PTM (Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto) e il COTAM (Concetto d'organizzazione territoriale del Mendrisiotto), le cui schede sono pertanto sostituite da questa.

2.1 Perimetro

L'agglomerato del Mendrisiotto ai sensi della presente scheda è costituito dai Comuni posti fra il ponte-diga di Melide e il confine nazionale con l'Italia (v. anche Allegato I).

2.2 Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

Lo scenario qui descritto è visualizzato nell'Allegato II, il quale è parte integrante degli indirizzi di questa scheda.

Indirizzi generali

- valorizzare le peculiarità storiche e geografiche dell'agglomerato e le potenzialità date dalla situazione fra l'agglomerato di Lugano e la frontiera con l'Italia, con particolare riferimento a Como e Varese (v. anche Allegato III);
- perseguire uno sviluppo equilibrato e sostenibile, il miglioramento della qualità di vita e la tutela dell'ambiente;
- sviluppare nuove opportunità nei settori della tecnologia avanzata, della formazione, della cultura e del turismo (v. anche schede R1 e R7).

Indirizzi per la natura e il paesaggio

- le linee di forza del paesaggio preservano gli spazi liberi da insediamenti, assicurando una funzione strutturante e d'equilibrio (v. scheda P1);
- le componenti naturali e paesaggistiche emergenti e pregiate sono tutelate e valorizzate in quanto elementi strutturanti e d'identificazione dell'agglomerato (v. schede P1, P4, P5 e P7);
- i beni culturali, i nuclei storici e gli insediamenti tradizionali sono tutelati e valorizzati (v. scheda P10 e R10).

Indirizzi per gli insediamenti

- la struttura insediativa è organizzata nel rispetto delle caratteristiche geografiche, morfologiche, paesaggistiche e funzionali del Mendrisiotto;
- tale struttura è caratterizzata dalle seguenti aree funzionali – Aree centrali, Aree intensive, Aree semi-intensive, Aree estensive, Aree produttive, Aree multifunzionali-commerciali –, a cui corrispondono specifiche strategie di sviluppo centripeto dell'insediamento, coordinate con gli obiettivi di migliorare la qualità urbana e di vita e di ottimizzare l'offerta dei trasporti pubblici
- in genere sono esclusi nuovi azionamenti e si punta sia su un'adeguata attuazione degli indici di sfruttamento (IS), sia sull'introduzione di IS minimi;
- l'attrattiva delle Aree centrali è aumentata e la loro struttura urbana è migliorata; le Aree estensive pedemontane e collinari sono frenate nel loro sviluppo e mantenute nel loro carattere estensivo.

Indirizzi per la mobilità

- la mobilità fa capo a diversi vettori – trasporto individuale motorizzato (TIM), trasporti pubblici (TP) e mobilità lenta (ML) – coordinati fra loro;
- la rete dei diversi vettori di mobilità è coerente con la struttura e le strategie insediative e paesaggistiche;
- i TP assumono un ruolo importante;
- la ML è promossa quale valida alternativa al TIM;

- la politica dello stazionamento mira al contenimento del TIM nelle aree centrali dell'agglomerato.

2.3 Strategie

Natura e paesaggio

Fondovalle e aree collinari periurbanizzate

La strategia generale verte sulla riqualifica, da realizzarsi in particolare tramite la valorizzazione degli elementi di pregio paesaggistici, naturali e culturali, come pure attraverso interventi concreti di riconversione e modifiche di destinazione d'uso all'interno della zona edificabile.

Restanti aree collinari e zona montana

La strategia generale verte sulla tutela e sulla valorizzazione, da realizzarsi attraverso interventi concreti di gestione di ambienti tradizionali e pregiati a favore della biodiversità e il ripristino di manufatti.

Insedimenti

Aree centrali e Aree intensive

La strategia generale verte a:

- concentrare i servizi centrali nei centri urbani di Chiasso e Mendrisio, in forma complementare;
- migliorare l'attrattiva tramite un aumento mirato degli indici in zone adatte e ben allacciate al TP; riqualificare le aree dismesse o mal strutturate e promuovere nuove pianificazioni in aree con forte potenziale;
- creare e promuovere le aree di svago di prossimità (v. scheda R9).

Aree semi-intensive

La strategia generale è simile a quella delle aree centrali e intensive (v. sopra). L'aumento della densità insediativa deve privilegiare le aree edificabili che concorrono, su una scala più ampia, a concretizzare lo scenario (cfr. punto 2.2).

Aree estensive

La strategia generale è volta a frenare la dispersione degli insediamenti nelle zone collinari, pedemontane e montane, a mantenere le caratteristiche di insediamento estensivo e a rivedere i perimetri delle zone edificabili in caso di importante sovradimensionamento.

Aree produttive e comparti per grandi generatori di traffico

La strategia generale è quella definita nelle schede R7 (PSE) e R8 (GGT).

Trasporti pubblici: reti e nodi (v. anche Allegato V)

Rete ferroviaria e TILO

Il quadro di riferimento a livello superiore è rappresentato dal completamento di AlpTransit a sud di Lugano, in particolare del corridoio merci internazionale.

La strategia generale verte a:

- garantire e potenziare i collegamenti veloci col resto del Ticino (con frequenza almeno semioraria tra i principali centri del Cantone), con la Lombardia (Como, Varese e Malpensa) e con la Svizzera interna;
- garantire la capacità del sistema regionale e assicurare coincidenze con il traffico di lunga percorrenza e con i servizi su gomma.

Rete dei trasporti pubblici su gomma (v. anche Allegato VI)

La strategia generale verte a:

- promuovere la rete dei bus come distributore dell'utenza ferroviaria, assicurando buone coincidenze alle stazioni;
- orientare l'organizzazione delle linee sulle principali relazioni e le destinazioni centrali, scegliendo possibilmente il percorso più diretto e stabilendo frequenze adeguate secondo le tipologie insediative;
- attuare un coordinamento con le linee italiane.

Nodi e fermate del trasporto pubblico

La strategia generale è volta a migliorare l'offerta, le infrastrutture per il trasbordo (P&R, B&R ecc.), l'accessibilità, l'attrattiva, l'inserimento urbanistico e la sicurezza dei nodi e delle fermate del TP.

Rete viaria e stazionamento

In generale, la strategia verte ad applicare la gerarchia stradale visualizzata nell'Allegato IV, che è parte integrante degli indirizzi di questa scheda. Lo scopo è garantire un buon funzionamento della rete e favorire la convivenza e la complementarietà di TIM, TP e ML. Ciò attraverso la concentrazione del traffico di transito su determinati assi principali e la riqualifica, la messa in sicurezza e la moderazione delle strade.

Più in particolare, valgono le seguenti strategie:

- *autostrada:*
Cantone e attori regionali s'impegnano per garantire la capacità dell'autostrada, la quale assume un ruolo fondamentale anche per il traffico d'agglomerato;
- *svincoli autostradali:*
garantire il loro funzionamento evitando edificazioni troppo intense a ridosso degli stessi in assenza di una sufficiente rete locale;
- *strade principali e di collegamento:*
garantire la capacità, sgravare le zone centrali dal traffico di transito, moderare la velocità (50 km/h) e garantire gli attraversamenti della ML nelle zone intensive e semi-intensive, favorire la fluidità del TP e i collegamenti della ML;
- *altre strade:*
impedire o scoraggiare il traffico di transito, moderare la velocità (30 o 20 km/h) e promuovere la convivenza fra i diversi vettori di trasporto;
- *posteggi pubblici:*
attuare una politica selettiva e coordinata, riducendo progressivamente i posti auto di lunga durata nei centri urbani e concentrandoli nei punti strategici di accesso alla rete dei TP;
- *posteggi per pendolari:*
precisare le necessità di creare posteggi per il car pooling, il car sharing o per il passaggio su bus di linea o aziendali;
- *posteggi per il tempo libero:*
limitare il traffico nelle aree di svago e captare il flusso di utenti ai punti di accesso.

Mobilità lenta

La strategia generale verte a migliorare le condizioni della ML, segnatamente:

- favorire la ML negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero;
- creare una rete completa, sicura, attrattiva ed efficiente;
- migliorare l'interfaccia con i TP;
- completare la rete di stalli coperti e sicuri;
- garantire una buona accessibilità alle aree centrali, intensive e semi-intensive, alle scuole e altri edifici pubblici e alle aree di svago di prossimità;
- mettere in sicurezza i punti critici della rete (moderazioni del traffico e zone 30 km/h) e creare ambienti in cui sia piacevole spostarsi e intrattenersi, sia sulle strade che negli altri spazi pubblici.

3. Misure

Questo capitolo riprende quelle misure del PAM2 che, in ragione della loro rilevante incidenza territoriale, richiedono un consolidamento nel PD (v. sotto, parte su sfondo grigio). Esso contiene pure le misure maturate nelle pianificazioni regionali precedenti (PAMI, PTM e COTAM) e già consolidate a suo tempo nel PD.

Per una visione più completa, la tabella sottostante riporta anche altre misure importanti del PD (e le relative schede) che concorrono, oltre al PAM2, a definire lo sviluppo dell'agglomerato.

Provvedimenti del PD	Schede del PD
Linee di forza del paesaggio Paesaggi di importanza nazionale del Monte Generoso (IFP 1803) e del Monte San Giorgio (IFP 1804)	Scheda P1
Zone di protezione del paesaggio del Monte Generoso e del Monte San Giorgio; corridoi ecologici	Scheda P4
Parchi naturali: Monte Generoso; Breggia; Valle della Motta; Penz	Scheda P5
Passeggiata a lago Basso Ceresio e Sentiero a lago Riva San Vitale - Brusino Arsizio	Scheda P7
Valorizzazione dei nuclei, degli insediamenti tradizionali e dei loro spazi pubblici	Schede P10 e R10
Poli di sviluppo economico: Mendrisio; Valera; Stabio; Pian Faloppia	Scheda R7
Grandi generatori di traffico: Centri dei poli urbani di Mendrisio e Chiasso	Scheda R8
Aree di svago di prossimità: aree principali di Tremona-Besazio, Corteglia Castello, Valle della Breggia, Santa Margherita - Valle della Motta e Penz	Scheda R9
Piano cantonale dei trasporti	Scheda M1
AlpTransit: proseguimento a sud di Lugano	Scheda M6
TILO e relative fermate: accessibilità e inserimento urbanistico delle fermate esistenti; nuove fermate allo studio o in fase di realizzazione a Gaggiolo, Stabio e San Martino; ipotesi di nuove fermate anche a Valera e Bissone	Scheda M7
Collegamento ferroviario Mendrisio-Varese (in costruzione); polo d'interscambio transfrontaliero Como-Chiasso (ipotesi di lavoro)	Scheda M8
Percorso ciclabile nazionale San Gottardo - Chiasso Percorso ciclabile cantonale Stabio - Mendrisio - Chiasso Percorsi ciclabili regionali Stabio - Rancate - Riva San Vitale - Brusino Arsizio; Stabio - Novazzano - Chiasso; Capolago - Mendrisio - Morbio Superiore - Chiasso; Genestrerio (Ligometto) - Mendrisio - Rancate	Scheda M10

Per una visione completa e di dettaglio delle misure di PD che interessano il Mendrisiotto è necessario riferirsi alla carta di base e all'insieme delle schede del Piano direttore.

3.1 Natura e paesaggio

Misura	Fonte	Situazione a PD
Progetto di paesaggio comprensoriale del Mendrisiotto Elementi di progetto: conservazione e collegamento degli spazi non costruiti che strutturano il paesaggio del fondovalle e rafforzamento del ruolo delle linee di forza del paesaggio (scheda P1); salvaguardia della struttura a mosaico formata da aree boscate, prati e pascoli, a favore della varietà del paesaggio e della biodiversità; recupero di elementi caratteristici (beni culturali, vie storiche, biotopi, corsi d'acqua, prati secchi ecc.); progetti di gestione naturalistica dei boschi (es. selve).	PAM2 (PA1)	Misura già contemplata dal PD – scheda P2 – e qui solo richiamata.
Riqualifica del Laveggio La misura è volta a ridare al fiume il ruolo di elemento strutturante del paesaggio di fondovalle, soprattutto in un'ottica naturalistica e ricreativa.	PAM2 (PA4)	Dato acquisito Misura definita dal PAM2 e correlata ai temi del paesaggio (schede P1 e P2), delle componenti naturali (scheda P4) e dello svago di prossimità (scheda R9).
Riqualifica dell'area di svago nel comparto Valera	PAM2 (PA5)	Dato acquisito Misura definita dal PAM2 e correlata al PSE di Valera (scheda R7) e ai temi dello svago di

3. Misure

La misura interessa il comparto del PSE di Valera (scheda R7) ed è strettamente correlata a quest'ultimo. L'obiettivo è una riqualifica del comparto anche in termini naturalistici e ricreativi, in relazione alla vicina presenza del Laveggio.		prossimità (scheda R9), del paesaggio (schede P1 e P2) e delle componenti naturali (scheda P4).
Valorizzazione area di svago a lago di Riva San Vitale	PAM2 (PA6)	Misura già contemplata dal PD – scheda P7 – e qui solo richiamata.
Valorizzazione area di svago a lago nell'area ex-Tannini a Melano	PAM2 (PA7)	Misura già contemplata dal PD – scheda P7 – e qui solo richiamata.

3.2 Insediamenti

Riferirsi anche alla cartina relativa allo scenario auspicato: Allegato II.

Misura	Fonte	Situazione a PD
Aree centrali e intensive Di principio: - possibilità di aumentare l'IS nelle aree con allacciamento al TP almeno di classe C (ai sensi dell'art. 59 RLst); tale principio va commisurato all'effettivo fabbisogno e perseguito in un'ottica di mantenimento e miglioramento della qualità urbanistica, nonché di tutela dei tessuti storici pregiati (v. anche schede R10 e P10); - per aree di grandi dimensioni (non edificate o in trasformazione): privilegiare misure che garantiscano interventi complessivi di qualità (es.: Piani particolareggiati o Piani di quartiere).	PAM2 (IN1)	Dato acquisito Misura definita dal PAM2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR e R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.
Aree semi-intensive Di principio: - pieno sfruttamento dei fondi edificabili liberi ben allacciati al TP; - sostegno da parte dei Comuni allo sviluppo delle aree ben allacciate al TP.	PAM2 (IN2)	Dato acquisito Misura definita dal PAM2 e correlata agli indirizzi e alle misure della scheda R6 Sviluppo e contenibilità dei PR e della scheda R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.
Aree estensive Di principio: - mantenimento del carattere di residenza estensiva attraverso la verifica dei parametri quantitativi e qualitativi; - sfruttamento adeguato e razionale dei fondi edificabili liberi o sottosfruttati; - riduzione delle zone edificabili periferiche in caso di forte sovradimensionamento, di problemi di urbanizzazione e/o di inserimento armonioso nel paesaggio.	PAM2 (IN3)	Dato acquisito Misura definita dal PAM2 e correlata agli indirizzi e alle misure della scheda R6 Sviluppo e contenibilità dei PR e della scheda R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.
Aree multifunzionali-commerciali (GGT di Bisio-Serfontana e San Martino)	PAM2 (IN6)	Misura già contemplata dal PD – scheda R8 – e qui solo richiamata.
Riqualifica urbanistica del comparto della stazione di Mendrisio FFS - creazione di una nuova centralità in posizione strategica, rafforzata dalla costruzione della FMV - definizione dell'assetto urbanistico dell'area attorno alla stazione	PAM2 (IN4)	Dato acquisito Misura definita dal PAM2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R7 Poli di sviluppo economico (PSE di Mendrisio), R6 Sviluppo e contenibilità dei PR e M7 TILO.
Riqualifica e riconversione del comparto della stazione di Chiasso FFS - riconversione di un'area ferroviaria situata lungo Viale Manzoni in un polo attrattivo nei pressi del nodo FFS di Chiasso	PAM2 (IN5)	Dato acquisito Misura definita dal PAM2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR e M7 TILO.

3. Misure

3.3 Trasporti pubblici: reti e nodi

Reti del trasporto pubblico

Vedere anche Allegati V e VI.

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Nuovo concetto TP per l'agglomerato</p> <p>Riorganizzazione e potenziamento delle linee di trasporto pubblico urbano in funzione degli insediamenti.</p> <p>Frequenze ogni 15 minuti sull'asse centrale Mendrisio-Coldrerio-Balerna-Chiasso.</p> <p>Allacciamento al sistema regionale TILO.</p> <p>Velocizzazione del TP (corsie preferenziali).</p> <p>Adattamento infrastrutturale delle fermate in funzione della nuova concezione del TP.</p>	PAM2 (TP1.1)	Misure che non necessitano un consolidamento nel PD. Vengono riportate allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
<p>Nuovo concetto TP per l'agglomerato</p> <p>Collegamenti transfrontalieri con l'ovest dell'agglomerato (Viggiù, Clivio).</p>	PAM2 (TP1.2)	
<p>Terminale per trasbordo strada-ferrovia</p> <p>Progetto FFS per un nuovo terminale a Chiasso-Balerna.</p>	PTM	Dato acquisito Misura definita dal PTM.

Nodi e fermate del trasporto pubblico

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Nodo di Mendrisio FFS</p> <p>Potenziamento e adeguamento, con una migliore integrazione delle linee bus e dell'accessibilità a piedi e in auto.</p>	PAM1	Dato acquisito Misura definita dal PAM1 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, M7 TILO e M10 Mobilità lenta.
<p>Nodo di Chiasso FFS</p> <p>Riorganizzazione dell'accessibilità veicolare, nuovo terminale bus e nuovi posteggi P&R, K&R e B&R.</p>	PAM1	Dato acquisito Misura definita dal PAM1 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, M7 TILO e M10 Mobilità lenta.
<p>Nuova fermata ferroviaria a Stabio</p> <p>Sistemazione dell'area per l'accesso alla fermata TILO.</p>	PAM1	Dato acquisito Misura definita dal PAM1 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, M7 TILO e M10 Mobilità lenta.
<p>Nodo di Capolago-Riva San Vitale</p> <p>Messa in sicurezza della fermata TILO e riqualifica del nodo.</p>	PAM2 (TP 6)	<p>Informazione preliminare</p> <p>Risultato intermedio</p> <p>Misura definita dal PAM1, aggiornata con il PAM2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, M7 TILO e M10 Mobilità lenta.</p>

3.4 Rete viaria e stazionamento

Vedere anche Allegato IV.

Rete viaria

Misura	Fonte	Situazione a PD
Riorganizzazione svincolo di Mendrisio	PTM	Misura definita dal PTM
Fase I		Dato acquisito

3. Misure

<p>Diramazione parziale A2/A394 con bretelle Lugano-Gaggiolo e Gaggiolo-Lugano in località Tana; Realizzazione della 3 corsia tra lo svincolo e il Pizzö per lo svolgimento degli intrecci; Formazione di rotonde sul viadotto Pizzö; Declassamento del primo tratto della A394 a strada principale; Semplificazione del lato ovest dello svincolo. Il progetto deve definire adeguate misure fiancheggiatrici atte a impedire o comunque ridurre eventuali effetti negativi sull'ambiente.</p>		
<p>Fase 2 Allacciamento di via Penate al lato ovest dello svincolo (rotonda ovest). Il progetto deve definire adeguate misure fiancheggiatrici atte a impedire o comunque ridurre eventuali effetti negativi sull'ambiente.</p>		Dato acquisito
<p>Fase 3 Completamento della diramazione A2/A394 in località Tana con bretella Chiasso-Stabio e viceversa.</p>		Informazione preliminare
<p>Completamento della A394 da Stabio est al Gaggiolo e nuova dogana turistica, accompagnate da: - declassamento di via Gaggiolo, moderazione del traffico, sistemazione della geometria stradale; - moderazioni del traffico in via Falcette, a S. Pietro, nel nucleo di Ligometto e nel nucleo di Genestrerio; - chiusura al traffico pesante dei valichi secondari di Arzo e Cantinetta); - misure di gestione del traffico sulla A394. Il completamento della A394 deve essere in ogni caso accompagnato dalle misure fiancheggiatrici citate, già definite quali misure di accompagnamento ambientale.</p>	PTM	Dato acquisito Misura definita dal PTM.
<p>Nuova strada cantonale di aggiramento del nucleo storico di Bissone e relative misure fiancheggiatrici (sistemazione/moderazione del traffico / pedonalizzazione della strada esistente e di Piazza Borromini).</p>	PTM	Dato acquisito Misura definita dal PTM.
<p>Collegamento diretto del Pian Faloppia all'A2</p>	PTM	Informazione preliminare Misura definita dal PTM.
<p>Moderazione del traffico e messa in sicurezza Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici. Aumento della qualità di vita.</p>	PAM2	Misure definite dal PAM2 e correlate agli indirizzi e alle misure delle schede R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito e M10 Mobilità lenta.
<p>- via Motta (Mendrisio) - via Turconi - largo Bernaconi (Mendrisio) - via Rossi - via Vidisin (Arzo) - quartieri residenziali a Riva San Vitale - rotonda Segeno - valico di San Pietro (Stabio) - via Campagnola (Stabio) - via alle Scuole (Melano) - via Guisan - piazza San Simone (Vacallo) - viale Tarchini (Balerna)</p>	TIM 1	Dato acquisito
<p>- via Arca (Stabio) - via Montalbano (Stabio)</p>	TIM 2	Risultato intermedio
<p>Spostamento della dogana di Ponte Chiasso da Piazza Elvezia verso via Comacini (Rif. PTM: I.48)</p>		Informazione preliminare

3. Misure

Stazionamento

Misura	Fonte	Situazione a PD
Gestione dei posteggi pubblici Coordinamento regionale dell'offerta per contenere il TIM nelle aree centrali.	PAM2 (TIM 3)	Dato acquisito Misura definita dal PTM e aggiornata con il PAM2.
Parcheggi per car-pooling Messa a disposizione di parcheggi per lavoratori pendolari (in particolare frontalieri) presso le dogane del Gaggiolo e di Chiasso/Vacallo.	PAM2 (TIM 4)	Dato acquisito Misura definita dal PAM2.

3.5 Mobilità lenta

Vedere anche Allegato VII

Misura	Fonte	Situazione a PD
Completamento della rete ciclabile regionale 2a tappa della rete ciclabile regionale, circa il 50% restante del PAMI	PAM2 (TLI)	Misura già contemplata dal PD – scheda M10 – e qui solo richiamata.

4. Compiti

4.1 Livello cantonale

Il Cantone:

- a. promuove l'elaborazione dei Programmi d'agglomerato e li coordina tra loro al fine di realizzare la visione di Città-Ticino veicolata dal Piano direttore;
- b. persegue un ottimale coordinamento tra sviluppo degli insediamenti e della mobilità al fine di promuovere la qualità della vita in un quadro di sostenibilità;
- c. integra nel processo pianificatorio i principi di prevenzione, protezione e risanamento coordinato dello stato ambientale (v. scheda VI).

in collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti:

- d. allestisce e aggiorna i Programmi d'agglomerato degli agglomerati ticinesi e garantisce il coordinamento con il Piano direttore;
- e. approfondisce e realizza le opere infrastrutturali di valenza cantonale e regionale;
- f. sostiene l'attuazione delle misure per lo sviluppo degli insediamenti.

La Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (DSTM):

- g. è il partner di riferimento della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) per l'elaborazione del PAM;

in collaborazione con la CRTM:

- h. assicura i contatti con le Autorità federali che esaminano i Programmi d'agglomerato e decidono le richieste di finanziamento;

4. Compiti

- i. allestisce un programma di attuazione del PAM2;
 - j. assicura il coordinamento con le confinanti Regione Lombardia e Province di Como e di Varese;
- per il tramite della Sezione della mobilità (SM) e in collaborazione con la CRTM:
- k. approfondisce le opere infrastrutturali di valenza cantonale e regionale;
 - l. pianifica i percorsi ciclabili di importanza cantonale e regionale;
 - m. promuove la realizzazione degli interventi di potenziamento e il miglioramento dell'offerta del TP conformemente ai disposti del PAM2 e della Legge sui TP;
 - n. allestisce gli studi per la verifica dell'opportunità e della fattibilità delle opere di grado RI e IP.

per il tramite della Sezione dello sviluppo territoriale (SST) e in collaborazione con la CRTM:

- o. promuove il coordinamento fra le pianificazioni comunali;
- p. laddove opportuno, promuove con i Comuni interessati studi pianificatori per singoli comparti territoriali;
- q. verifica la conformità dei PR con i contenuti di questa scheda e del PAM2 e fornisce ai Comuni le indicazioni per il loro adattamento; veglia inoltre a che non vengano adottate misure in contrasto con gli obiettivi del PD e del PAM2;
- r. accompagna la progettazione delle opere infrastrutturali.

La Divisione delle costruzioni (DC):

- s. progetta le opere infrastrutturali di valenza cantonale e regionale di grado DA e RI ed è responsabile della loro realizzazione.

I seguenti Servizi cantonali, nell'ambito delle loro mansioni, collaborano con la DSTM nell'attuazione di questa scheda:

- Servizi generali del DT;
- Divisione dell'ambiente;
- Divisione dell'economia;
- Sezione degli enti locali.

4.2 Livello intercomunale

La Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM), su delega del CdS e in stretta collaborazione con il Cantone, allestisce il PAM e ne assicura l'aggiornamento. Inoltre affianca il Cantone (DSTM e la DC) nel promuovere l'attuazione del PAM2 e della presente scheda. In particolare:

- a. promuove il loro consolidamento politico e la collaborazione tra i Comuni dell'agglomerato;
- b. verifica il rispetto del programma di attuazione;
- c. accompagna l'approfondimento e la progettazione delle opere infrastrutturali.

4. Compiti

4.3 Livello comunale

I Comuni:

- a. partecipano all'allestimento del PAM per il tramite della CRTM;
- b. nell'ambito delle loro competenze, contribuiscono a perseguire un ottimale coordinamento tra sviluppo degli insediamenti e della mobilità;
- c. adeguano i PR alle indicazioni della presente scheda e del PAM2 e tengono conto dell'esigenza di coordinare le rispettive pianificazioni;
- d. intraprendono tempestivamente i passi necessari per la realizzazione degli interventi di loro competenza indicati nella presente scheda e nel PAM2;
- e. pianificano e realizzano la rete ciclabile e pedonale di interesse locale;
- f. in accordo con la CRTM e con la collaborazione del Cantone, progettano e realizzano le opere di categoria "dato acquisito" previste su strade comunali;
- g. attuano le misure di pianificazione regionale dei posteggi;
- h. laddove opportuno, collaborano con la DSTM, con la CRTM e con gli altri Comuni interessati alla realizzazione di approfondimenti pianificatori.

4.4 Altri

Svizzera: Ente regionale di sviluppo del Mendrisiotto e Basso Ceresio, Aziende di trasporto regionali, Commissione regionale dei trasporti del Luganese, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Ufficio federale dei trasporti, Ufficio federale dell'ambiente, Ufficio federale delle strade, FFS, Direzione generale delle dogane.

Italia: regione Lombardia, province di Como e di Varese, FS SpA, Ferrovie lombarde, Ferrovie Nord Milano (FNM), Circostrizioni doganali di Como e di Varese.

5. Documenti di riferimento e allegati

Norme legislative principali

Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), 22.6.1979.

Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), 21.6.2011.

Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst), 20.12.2011.

Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (Legge sul fondo infrastrutturale, LFIT), 6.10.2006.

Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, 12.3.1997.

Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti, 10.7.2001.

Legge sulle strade (LS), 23.3.1983.

Legge sui trasporti pubblici, 6.12.1994.

Legge sui percorsi pedonali ed i sentieri escursionistici (LCPS), 9.2.1994.

Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp), 14.6.2005

Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb), 7.10.1983.

Documenti di riferimento

Rapporti esplicativi (in ordine cronologico decrescente)

REPUBBLICA E CANTONE TICINO (DT) E COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL MENDRISIOTTO E BASSO CERESIO, *Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di 2. generazione, Trasporti e insediamenti – Rapporto (parte I) e Schede delle misure (parte II)*, 2012.

REPUBBLICA E CANTONE TICINO E COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL MENDRISIOTTO, *Programma d'agglomerato del Mendrisiotto*, Bellinzona, 2007.

COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI, *Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio* (a cura di Studi Associati SA, Lugano), 2002.

Altri documenti (in ordine cronologico decrescente)

SEZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE: *Comparti delle stazioni: una sfida urbanistica. Opportunità di sviluppo economico e territoriale attorno alle stazioni del sistema ferroviario regionale*, Bellinzona, 2013

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, DIVISIONE DELL'AMBIENTE, SEZIONE PROTEZIONE ARIA ACQUA E SUOLO, UFFICIO PROTEZIONE ARIA, *Piano di risanamento dell'aria 2007-2016*, Bellinzona, giugno 2007.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, DIVISIONE DELL'AMBIENTE, SEZIONE PROTEZIONE ARIA ACQUA E SUOLO, UFFICIO PROTEZIONE ARIA, *Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto. Piano dei trasporti del Mendrisiotto. Provvedimenti riguardanti il traffico* (a cura di Gianmario Medici, Studi Associati SA, Lugano), Bellinzona, febbraio 2005.

STUDI ASSOCIATI SA, *Piano dei trasporti del Mendrisiotto - Rapporto intermedio, Documento per l'informazione e la consultazione*, giugno 1999.

STUDI ASSOCIATI SA, *Piano dei trasporti del Mendrisiotto - Studio preliminare - Rapporto definitivo*, aprile 1997.

Link utili

Sul Programma d'agglomerato del Mendrisiotto: www.crtm.ch

Sui Programmi d'agglomerato ticinesi: www.ti.ch/pa

Sui Programmi d'agglomerato della Confederazione:

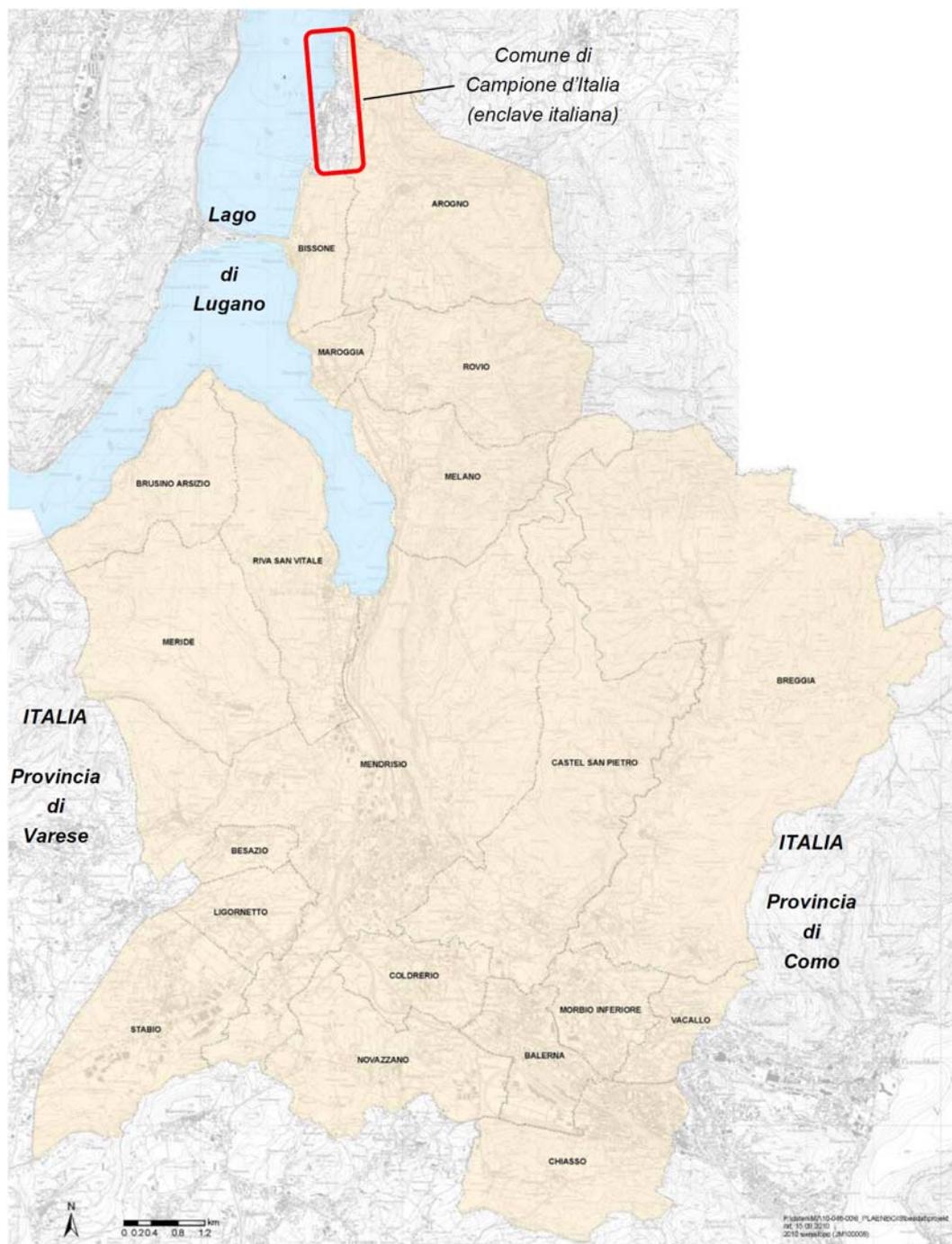
www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=it

Sul Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato:

www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=it

Allegato I

Perimetro del PAM2



Il perimetro del PAM2 si differenzia da quello UST (definizione 2000) per il fatto che comprende anche i Comuni di Bissone, Melano, Maroggia e Rogio (i quali appartengono all'agglomerato statistico del Luganese), quelli di Arogno e Meride nonché tutta la Valle di Muggio (Comune di Breggia). Questi Comuni sono inclusi nel PAM poiché interagiscono in maniera importante con il resto del territorio del Mendrisiotto.

I territori di Como e di Varese non sono stati formalmente integrati nel perimetro del PAM2. Gli effetti della vicinanza di questi due agglomerati italiani sono tuttavia stati considerati nell'analisi e nello sviluppo delle strategie e delle misure. Va pure segnalato che nel 2013 i Comuni di Meride, Besazio e Ligornetto si sono aggregati alla Città di Mendrisio.

Nota: Per la versione definitiva di questa scheda verrà realizzata una nuova cartografia del perimetro PAM2 che tenga conto delle recenti aggregazioni comunali.

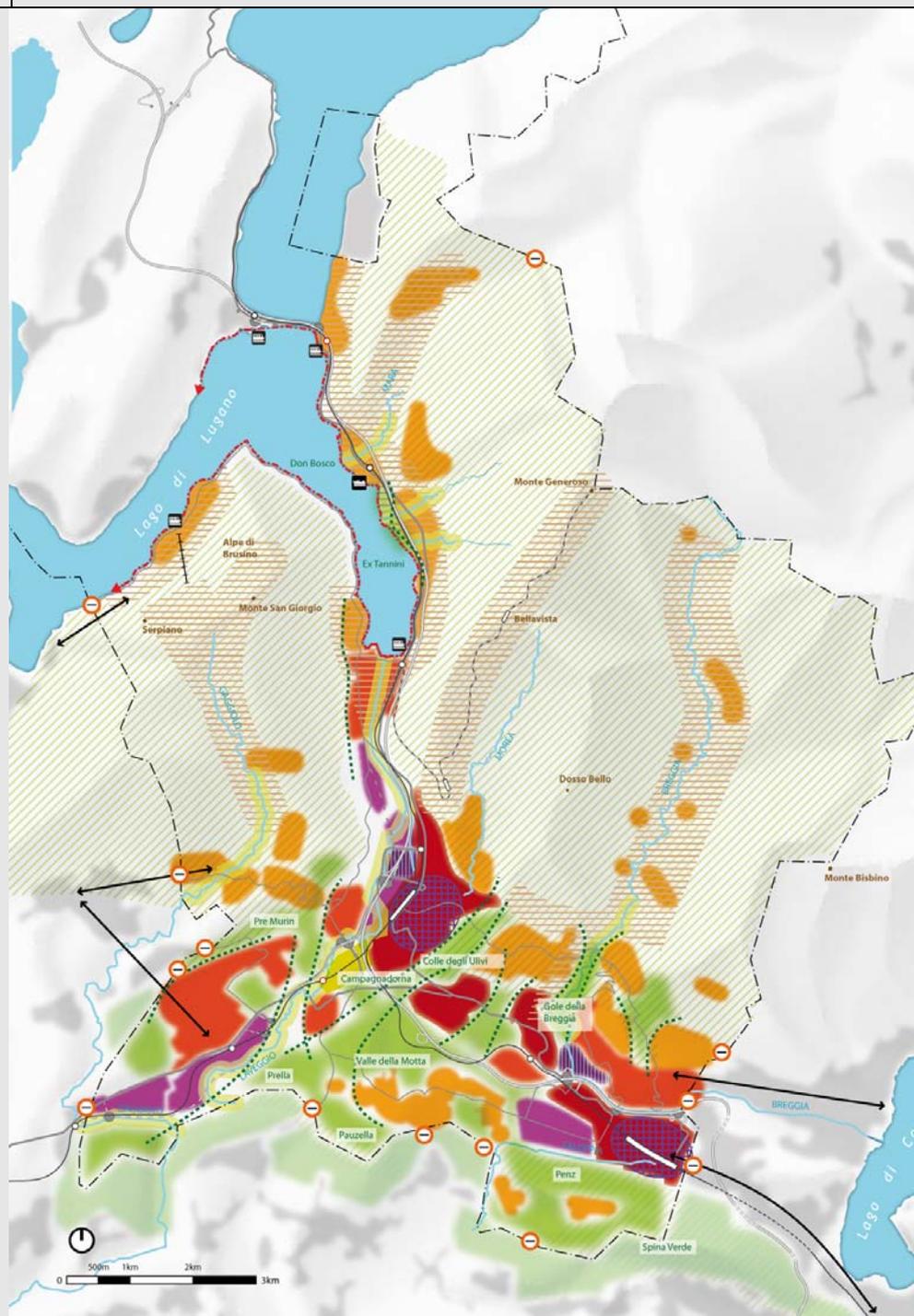
Allegato II

Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

LEGENDA

-  Aree centrali: Chiasso e Mendrisio
-  Aree intensive
-  Aree semi intensive
-  Aree estensive
-  Aree produttive
-  Aree GGT
-  Zona strategica
-  Limiti insediativi: linee di forza del paesaggio
-  Aree di svago estensive
-  Aree di svago di prossimità
-  Rive fluviali (svago di prossimità)
-  Area con potenziale di sviluppo turistico

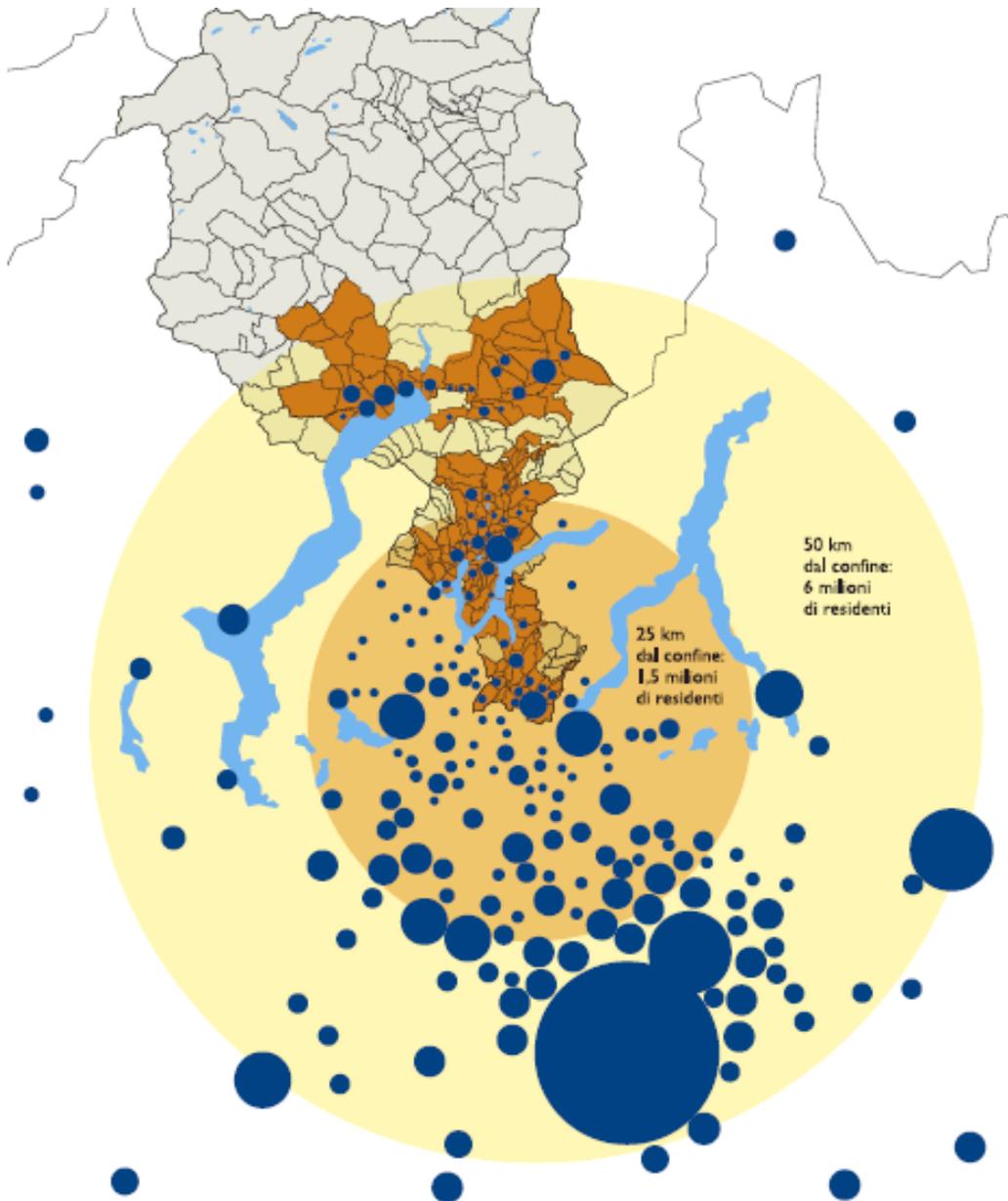
-  Passeggiata a lago
-  Rete stradale principale (con / senza moderazioni)
-  Svincoli autostradali
-  Rete stradale di collegamento (con / senza moderazioni)
-  Valico doganale
-  Ferrovia FFS
-  Stazione/fermata ferroviaria (esistente, nuova /ipotetica)
-  Ferrovia Monte Generoso / funivia Brusino - Serpiano
-  Porto regionale
-  Imbarcadere
-  Linee transfrontaliere TP (su gomma)



L'allegato II è parte integrante degli indirizzi di questa scheda (cap. 2) ed ha carattere vincolante.

Allegato III

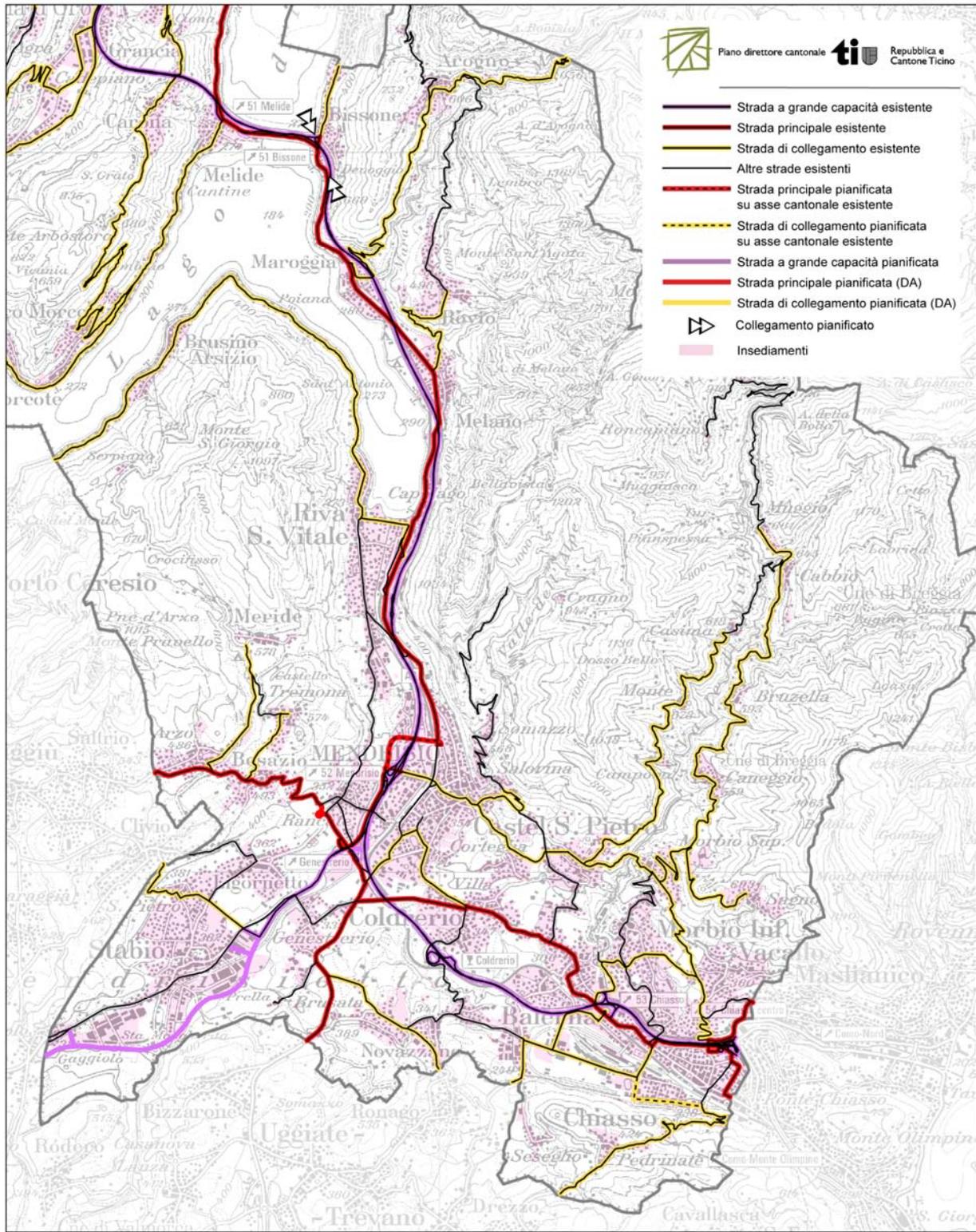
Gli agglomerati ticinesi nel contesto insubrico



L'agglomerato del Mendrisiotto si trova al centro di un sistema territoriale e socioeconomico caratterizzato dalla presenza del polo di Lugano a nord e di quelli di Como e Varese a sud. In un raggio di 25 km da Chiasso vivono ca. 1.5 mio di persone, ovvero una popolazione 30 volte più grande di quella del Mendrisiotto.

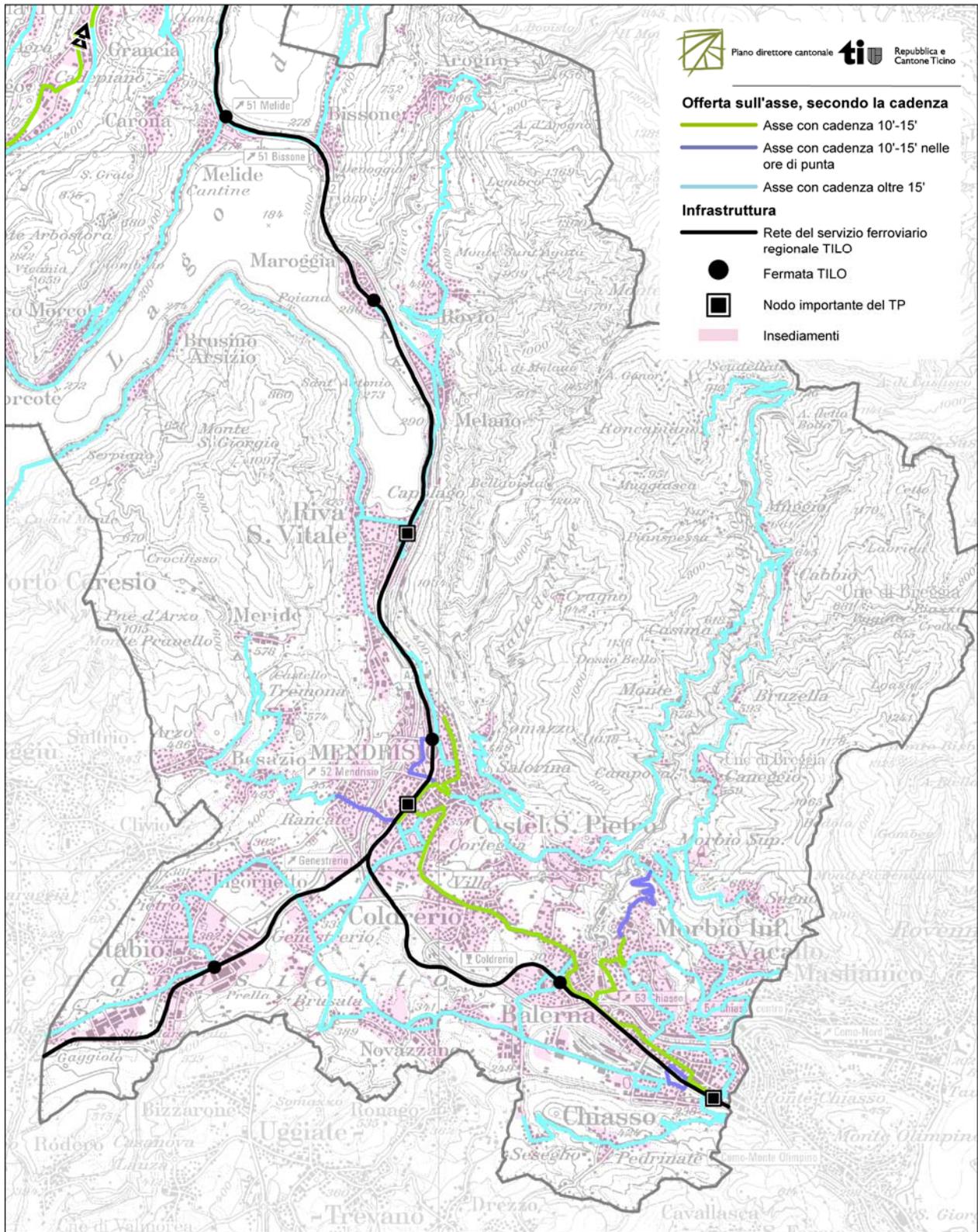
Allegato IV

Rete viaria e stationamento (strade cantonali e nazionali)



Allegato V

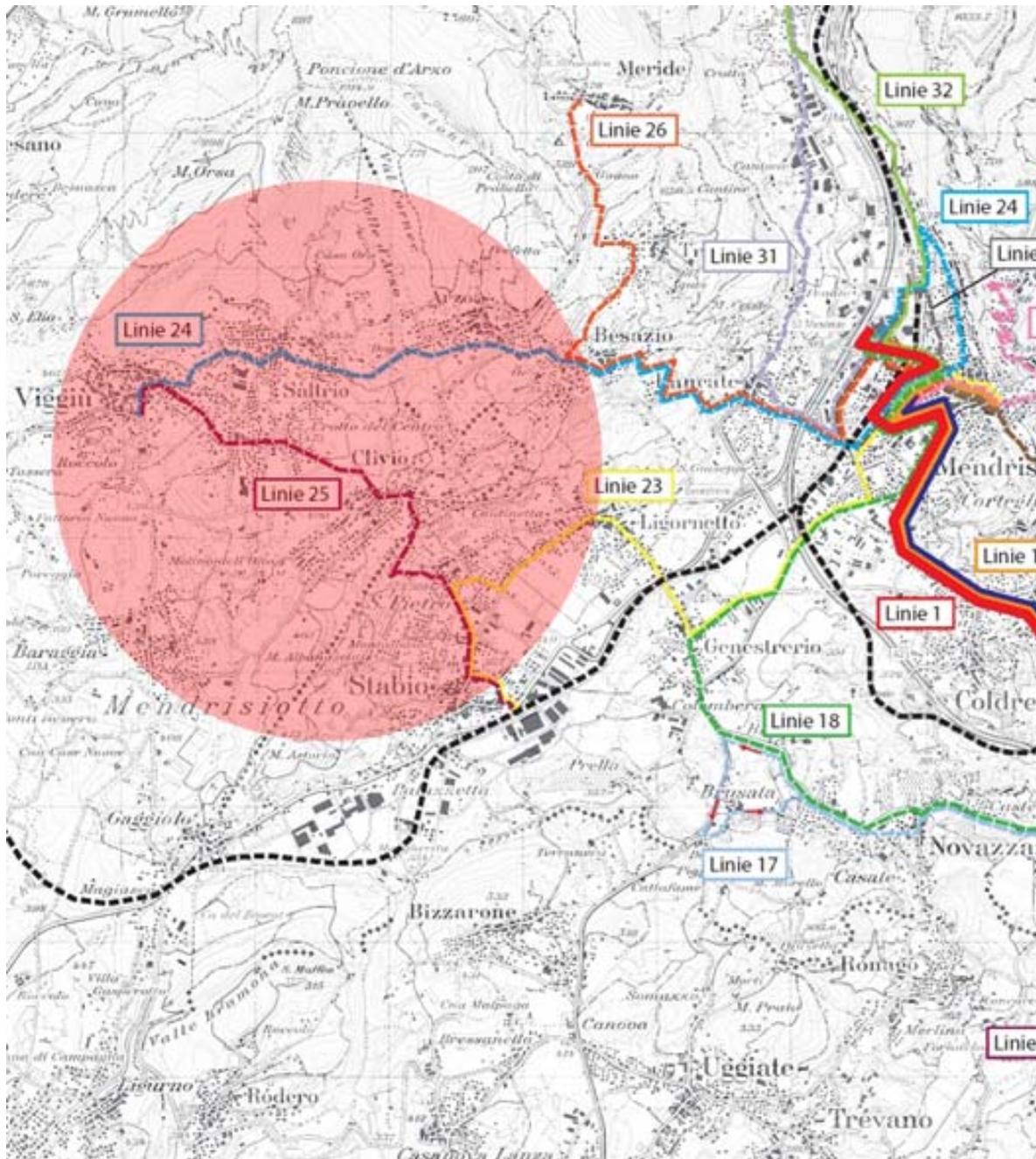
Rete del trasporto pubblico



Dati dei fondi cartografici PK100 © Ufficio federale di topografia

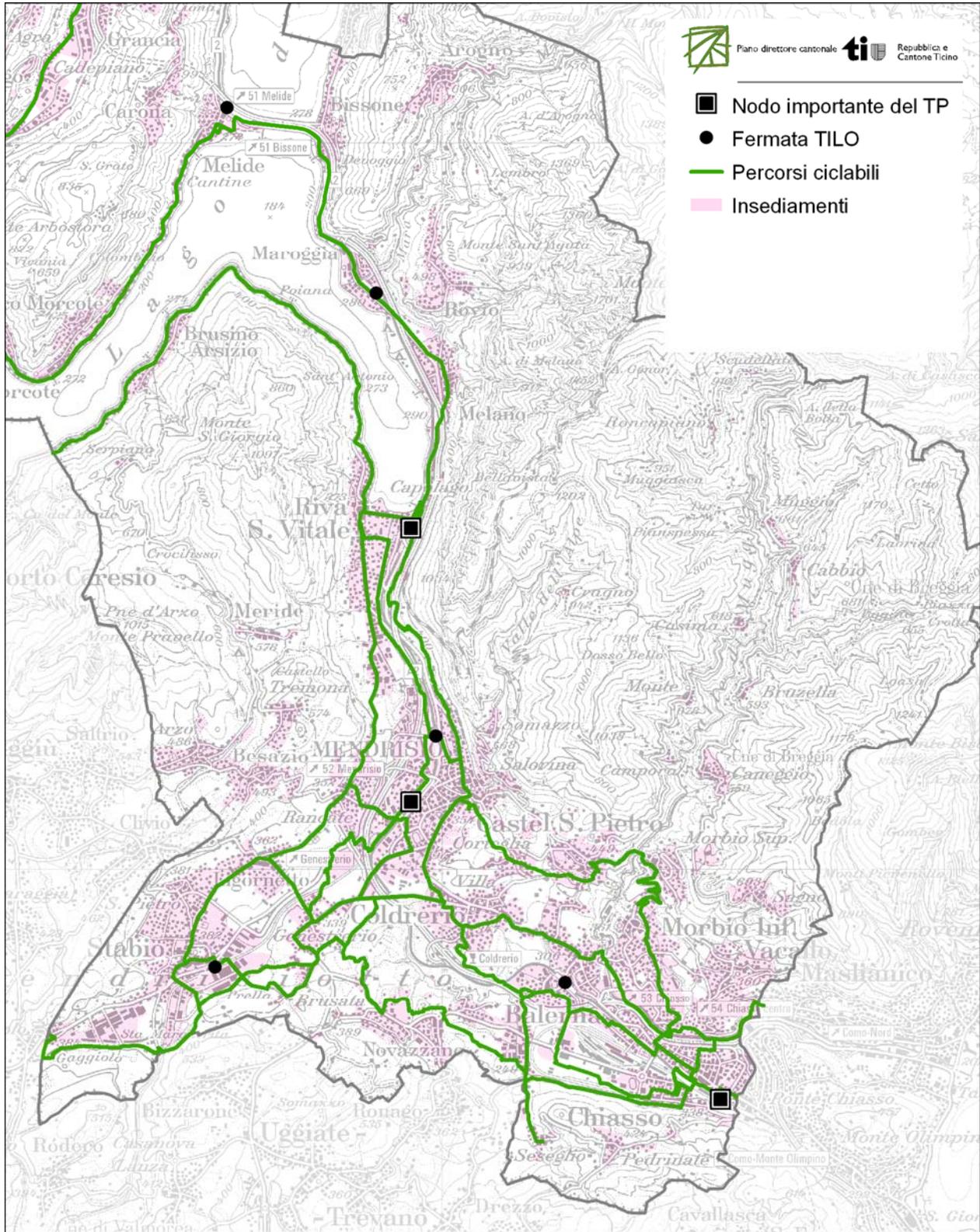
Allegato VI

Trasporti pubblici su gomma – Nuovo concetto per l'agglomerato – Collegamenti transfrontalieri



Allegato VII

Rete dei percorsi ciclabili (percorsi nazionali, cantonali e regionali)



Dati dei fondi cartografici PK100 © Ufficio federale di topografia

Allegato VIII	Elenco completo delle misure del PAM2 e coordinamento con il Piano direttore
----------------------	--

Misura PAM2	Situazione a PD
PA 1 Progetto di paesaggio comprensoriale Mendrisiotto	Misura già contemplata dal PD (scheda P2) e solo richiamata in questa scheda.
PA 2 Gestione paesaggio Monte San Giorgio	Misura di tipo gestionale che non necessita un consolidamento nel PD. Il Monte San Giorgio è inoltre già un'area protetta (v. scheda P4).
PA 3 Gestione paesaggio Valle di Muggio	Misura di tipo gestionale che non necessita un consolidamento nel PD. La Valle di Muggio è inoltre già un'area protetta (v. schede P4 e P5).
PA 4 Riqualifica del Lavaggio	Misura inserita nella presente scheda.
PA 5 Area di svago nel comparto Valera	Misura inserita nella presente scheda.
PA 6 Valorizzazione area di svago a lago Riva San Vitale	Misura già contemplata dal PD (scheda P7) e solo richiamata in questa scheda.
PA 7 Area di svago a lago di importanza regionale nell'area ex-Tannini a Melano	Misura già contemplata dal PD (scheda P7) e solo richiamata in questa scheda.
IN 1 Aree centrali e intensive	Misura inserita nella presente scheda.
IN 2 Aree semi-intensive	Misura inserita nella presente scheda.
IN 3 Aree estensive	Misura inserita nella presente scheda.
IN 4 Riqualifica urbanistica area relazionata al nodo intermodale FFS di Mendrisio con insediamento della SUPSI	Misura inserita nella presente scheda.
IN 5 Riqualifica urbanistica e riconversione area relazionata al nodo intermodale FFS di Chiasso	Misura inserita nella presente scheda.
IN 6 Aree multifunzionali commerciali (GGT - grandi generatori di traffico)	Misura già contemplata dal PD (scheda R8) e solo richiamata in questa scheda.
IN 7 Aggiornamento dei PR in base alla gerarchia stradale	Misura inserita nella presente scheda (v. allegato IV e cap. 4 Compiti).
TP 1.1 e 1.2 Nuovo concetto TP per l'agglomerato (riorganizzazione linee e offerta) - (fase A - C)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD. Viene riportata allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
TP 2 Adeguamento e accessibilità fermate TP (fase A)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TP 3-4 Infrastruttura in funzione del nuovo concetto TP (fase A-C)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TP 5 Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma (fase A-B)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TP 6 Riqualifica del nodo di Capolago (fase B)	Misura inserita nella presente scheda.
TL 1 Completamento della rete ciclabile regionale (fase A)	Misura già contemplata dal PD (scheda M10) e solo richiamata in questa scheda.
TL 2 Completamento della rete ciclabile locale (fase A)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TL 3 Completamento della rete pedonale locale (fase A)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TL 4 Completamento della rete pedonale locale (fase B)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TL 5 Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali (fase A)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TL 6 Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali (fase B)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TL 7 Risanamento punti critici del traffico lento: misure puntuali (fase A)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TL 8 Risanamento punti critici del traffico lento: misure puntuali (fase B)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TL 9 Segnaletica pedonale a Chiasso (fase A)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TL 10 Rete di bikesharing -sistemi compatibili tra loro(fase A)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TL 11 Parcheggi per cicli nell'agglomerato (attrattori, piazze, scuole, stazioni/fermate TP, ecc.) - (fase A)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TIM 1 Moderazione del traffico e messa in sicurezza (fase A)	Misura inserita nella presente scheda.
TIM 2 Moderazione del traffico e messa in sicurezza (fase B)	Misura inserita nella presente scheda.
TIM 3 Gestione dei posteggi pubblici: attuazione del PSZC (fase A)	Misura inserita nella presente scheda.
TIM 4 Parcheggi di raccolta per il car-pooling presso le dogane (fase A)	Misura inserita nella presente scheda.