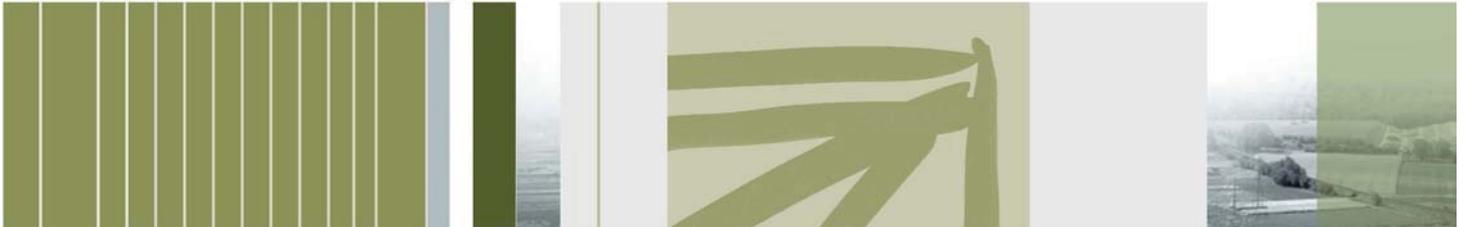




Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato



Piano direttore
cantonale



Piano direttore cantonale
Programmi d'agglomerato di III generazione

Modifiche del Piano direttore n. 11, Parte D – giugno 2018

Decisioni del Consiglio di Stato
ai sensi degli articoli 13, 14 e 17 Lst

Contenuto

Scheda R/M5 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 25 91
fax +41 91 814 25 99
e-mail dt-sst@ti.ch, www.ti.ch/pd

© Dipartimento del territorio, 2018

Sommario

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

Premessa

L'undicesimo pacchetto di modifiche del PD 09 interessa le seguenti schede:

- R/M 2 Agglomerato del Locarnese;
- R/M 3 Agglomerato del Luganese;
- R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese;
- R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto;
- R8 Grandi generatori di traffico;
- M7 Sistema ferroviario regionale;
- M8 Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto;
- M10 Mobilità lenta.

Il presente fascicolo (Parte D) illustra le modifiche della scheda **R/M 4 Agglomerato del Mendrisiotto**. Quelle delle altre schede sono presentate in altri 4 fascicoli che espongono l'insieme delle modifiche del pacchetto n. 11 (Parti A, B, C e E). I fascicoli sono accompagnati da un Rapporto sulla consultazione ed esplicativo.

Le schede sugli agglomerati sono modificate per integrarvi i risultati – limitatamente agli indirizzi e alle misure di rilevante incidenza territoriale – dei Programmi d'agglomerato di terza generazione (PA3). I PA3 sono stati approvati dal Consiglio di Stato e dalle Commissioni regionali dei trasporti alla fine del 2016. In seguito sono stati trasmessi alla Confederazione per l'approvazione federale (in corso). Quest'ultima è necessaria anche per accedere ai contributi finanziari che la Confederazione elargisce tramite il Programma Traffico d'agglomerato.

Si segnala che, parallelamente a questa pubblicazione, il Consiglio di Stato mette in consultazione alcune proposte di modifiche della scheda R9 Svago di prossimità (grado *Dato acquisito*).

L'insieme della documentazione, così come la versione in vigore di ogni scheda e la cartografia di base del Piano direttore, sono pubblicate su Internet all'indirizzo www.ti.ch/pd, dove è pure possibile reperire la documentazione riferita alle fasi procedurali precedenti. L'Ufficio del Piano direttore è a disposizione per chiarimenti e ulteriori informazioni.

Si ricorda che la Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) prevede la possibilità di adattare il Piano direttore in ogni momento e che le modifiche si distinguono in adattamenti e aggiornamenti. Gli **adattamenti** (art. 17 cpv. 2 Lst e art. 24 cpv. 1 RLst) sono modifiche importanti del PD e seguono la procedura prevista per l'adozione del piano, che si svolge in due fasi: consultazione (informazione e partecipazione, art. 11 Lst); adozione e pubblicazione (art. 13 Lst). Essi possono riguardare schede o singoli provvedimenti di Dato acquisito. In questo caso, i Comuni e gli altri enti interessati possono presentare ricorso al Gran Consiglio entro quindici giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione (art. 13 cpv. 3 Lst). Possono anche riguardare schede o singoli provvedimenti di Risultato intermedio o Informazione preliminare. In questo caso, sono adottati dal Consiglio di Stato senza possibilità di ricorso (art. 14 Lst).

Gli **aggiornamenti** (art. 17 cpv. 3 Lst e art. 24 cpv. 2 e 3 RLst) sono modifiche effettuate entro il margine operativo stabilito da indirizzi, misure o compiti delle schede. Essi sono decisi dal Consiglio di Stato.

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

I. Situazione

Dall'18 febbraio al 4 aprile 2016 è stato posto in consultazione il progetto di Programma d'agglomerato di terza generazione del Mendrisiotto. Il Consiglio di Stato (CdS) si è avvalso delle facoltà (concesse dalla Lst) di circoscrivere la consultazione ai Comuni e agli enti direttamente interessati, rispettivamente di delegare lo svolgimento alla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM). Per la consultazione è stato messo a disposizione il documento "Programma d'agglomerato di terza generazione del Mendrisiotto, rapporto per l'informazione e la partecipazione", comprensivo di un rapporto esplicativo, di schede sulle misure e di una cartografia dello scenario auspicato.

In base all'esito della consultazione il Consiglio di Stato ha deciso di modificare la scheda R/M 5 come indicato alle pagine successive. Gli adattamenti (modifiche importati) sono **evidenziati in celeste**. Il CdS ha anche apportato alcune modifiche meno importanti, trattate come aggiornamenti.

Uno specifico rapporto illustra in modo dettagliato l'esito della consultazione e le decisioni del CdS corredate dalle necessarie spiegazioni e motivazioni (Rapporto sulla consultazione ed esplicativo, giugno 2018). Insieme al presente fascicolo (e a quelli relativi agli altri agglomerati e ad altre schede), esso completa la documentazione relativa a questa fase procedurale.

Come per la documentazione posta in consultazione nel 2016, anche in questo caso il tutto è pure disponibile sul sito internet www.ti.ch/pd, dove è pure disponibile il Programma d'agglomerato di terza generazione del Mendrisiotto (PAM3 - 31 ottobre 2016).

L'Ufficio del Piano direttore rimane a disposizione per eventuali chiarimenti o complementi di informazione.

II. Adozione del Consiglio di Stato (decisione del 27.06.2018)

Considerata la situazione descritta al punto precedente, il Consiglio di Stato ha adottato (ai sensi degli articoli 13, 14 e 17 Lst), le modifiche della scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto (*Dato acquisito*) riportate di seguito. Gli adattamenti (ai sensi dell'art. 17 cpv. 2 Lst e dell'art. 24 cpv. 1 RLst) sono **evidenziati in celeste**. Gli aggiornamenti (ai sensi dell'art. 17 cpv. 3 Lst e dell'art. 24 cpv. 2 e 3 RLst) presentano una **sottolineatura tratteggiata** (v. anche legenda sotto). Le parti non evidenziate sono riportate allo scopo di contestualizzare e rendere comprensibili le modifiche.

La scheda completa nella versione in vigore può essere consultata al sito www.ti.ch/pd o richiesta all'Ufficio del Piano direttore.

LEGENDA dei tipi di modifiche:	
Adattamenti:	
Abcd	Testo stralciato
Abcd	Nuovo testo
Aggiornamenti:	
Abcd	Testo stralciato
Abcd	Nuovo testo

Scheda di Piano direttore

R/M 5**Agglomerato del Mendrisiotto****Rete urbana e Mobilità**

2. Indirizzi

Questa scheda consolida i provvedimenti con rilevante incidenza territoriale del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (di I.a, II.a e III.a generazione), che a sua volta ha aggiornato le precedenti pianificazioni regionali, vale a dire il PTM (Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto) e il COTAM (Concetto d'organizzazione territoriale del Mendrisiotto). Concretizza inoltre il coordinamento con le altre politiche territoriali del PD.

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, rafforzando l'approccio transfrontaliero con particolare riferimento a gli agglomerati di Como e Varese;
- perseguire uno sviluppo equilibrato e sostenibile, il miglioramento della qualità di vita e la tutela dell'ambiente;
- contenere la dispersione insediativa orientando la crescita della popolazione e dei posti lavoro in modo differenziato nei diversi spazi funzionali (v. scheda R1);
- riqualificare gli assi stradali urbani a favore di una maggiore vivibilità, fruibilità e accessibilità dei quartieri attraversati;
- 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 strutturali e d'identificazione dell'agglomerato (v. schede P1, P4, P5, P7 e R9);
- 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;
- in particolare si identificano due entità territoriali principali: da una parte le aree centrali e suburbane, dall'altra le aree periurbane e rurali; in entrambe è necessario frenare la dispersione insediativa, promuovendo in modo mirato lo sviluppo centripeto di qualità e migliorando la struttura urbana; nelle aree periurbane e rurali è in particolare prioritario promuovere i nuclei tradizionali quali luoghi strategici (v. scheda R6 punto 2) e sostenere lo sviluppo di tipologie residenziali in grado di coniugare i pregi dei modelli insediativi estensivi con le esigenze di una maggiore compattezza e di una più elevata qualità degli spazi pubblici;
- 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 azzonamenti e si punta a favorire lo sfruttamento mirato delle riserve disponibili e sia su un'adeguata attuazione degli indici di sfruttamento (IS), sia all'introduzione degli indici di sfruttamento (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; il riparto modale fra TIM e TP-ML è incrementato a favore di questi ultimi, che assumono un ruolo più importante;
- i TP assumono un ruolo importante;
- la ML è promossa quale valida alternativa al TIM;
- la rete dei diversi vettori di mobilità è coerente con la struttura e le strategie insediative e paesaggistiche;
- la politica dello stazionamento mira al contenimento del TIM nelle aree centrali dell'agglomerato;
- è promossa la mobilità aziendale e scolastica.

2.3 Strategie

Natura e paesaggio (v. anche allegato III)

Fondovalle e aree collinari, periurbane, periurbanizzate

La strategia generale verte sulla riqualifica, da realizzarsi in particolare tramite:

- la valorizzazione degli elementi di pregio paesaggistici, naturali e culturali;
- la ridefinizione dei limiti verso le zone edificabili;
- interventi concreti di riconversione e modifiche di destinazione d'uso all'interno della zona edificabile;
- la riqualifica delle rive del Ceresio e il miglioramento della loro accessibilità;
- la promozione delle aree di svago di prossimità.

Aree rurali e montane, 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 (v. anche allegato IV)

Prognosi di sviluppo (2011/2012-2030)

La contenibilità dei piani regolatori deve essere verificata secondo le indicazioni della scheda R6. Vanno individuate misure pianificatorie volte a influenzare la variazione prevista di abitanti e posti lavoro facendo riferimento ai parametri indicativi che seguono: aree centrali:

- incremento della crescita (indicativamente da 7% a 11%);
- aree suburbane: mantenimento della crescita e suo orientamento verso luoghi strategici ben serviti dal TP (indicativamente 11%);
- aree periurbane: contenimento della crescita e suo orientamento verso luoghi strategici ben serviti dal TP (indicativamente da 11% a 8%);
- aree del retroterra e della montagna: mantenimento del trend (indicativamente 2%).

Vale inoltre quanto segue.

Aree centrali e Aree edificabili intensive e semi-intensive

La strategia generale verte a:

- concentrare i servizi centrali nei centri urbani di Chiasso e Mendrisio, in forma complementare;
- promuovere lo sviluppo centripeto;
- completare l'edificazione in tali centri, presso le stazioni e lungo il corridoio urbano centrale Chiasso-Mendrisio;
- migliorare la valenza di spazio pubblico degli assi urbani agendo in particolare sui fronti stradali;
- 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 edificabili 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 lavorative e comparti per grandi generatori di traffico

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

Comparti attorno alle stazioni e fermate TILO (Maroggia-Melano, Capolago-Riva San Vitale, Mendrisio-San Martino, Mendrisio, Stabio, Balema e Chiasso)

La strategia generale verte a:

- incentivare l'uso delle riserve edificatorie per promuovere lo sviluppo centripeto;
- insediare strutture pubbliche; incrementare la qualità dell'edificato e degli spazi pubblici mediante progetti urbanistici.

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;
- sostenere il ruolo della stazione internazionale di Chiasso quale importante nodo del traffico merci e passeggeri;
- ~~garantire~~ rafforzare 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

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 attraverso la riorganizzazione e il completamento delle linee e la realizzazione di corsie di velocizzazione / preferenziali alle dogane;
- adattare la rete in funzione del potenziale e commisuratamente alla domanda.

Nodi e fermate del trasporto pubblico

La strategia generale è volta a migliorare l'offerta, le infrastrutture per il trasbordo (P&R e B&R), 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 VI, 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 (introduzione generalizzata del modello upi 50/30).

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:*
attraverso la riqualificazione multimodale degli assi urbani principali: garantire la capacità, sgravare le zone centrali dal traffico di transito, moderare la velocità e garantire gli attraversamenti della ML nelle zone intensive e semi-intensive, favorire la fluidità del TP e i collegamenti della ML; migliorare la qualità urbana dello spazio stradale;
- *altre strade:*
impedire o scoraggiare il traffico di transito, moderare la velocità (30 o 20 km/h) e promuovere la convivenza fra i diversi utenti della strada; migliorare la qualità urbana dello spazio stradale;
- *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 (in particolare presso i P&R);
- *posteggi per pendolari:*
migliorare l'offerta di posteggi in prossimità delle dogane e oltre frontiera favorendo l'intermodalità con altre forme di mobilità precisare le necessità di creare posteggi per il (car pooling, car sharing, passaggio su bus di linea o aziendali ecc.);
- *posteggi per il tempo libero:*
limitare il traffico nelle aree di svago e captare il flusso di utenti ai punti di accesso;
- *posteggi privati:*
attuare la strategia cantonale volta a contenere l'aumento del numero di posteggi.

Mobilità lenta

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

- favorire la ML negli spostamenti utilitari e per il tempo libero;
- creare una rete completa, sicura, attrattiva ed efficiente, integrando anche i collegamenti verso l'Italia;
- 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;
- introdurre il sistema di bike-sharing.

3. Misure

Questo capitolo riprende quelle misure del PAM3 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 (PAM1 e 2, PTM e CO-TAM) già consolidate nel PD.

Per una visione più completa, la tabella sottostante riporta anche altre misure del PD (e le relative schede) che concorrono, oltre al PAM, 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; 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, Penz e Fiume Lavaggio	Scheda R9
Piano cantonale dei trasporti	Scheda M1
AlpTransit: proseguimento a sud di Lugano	Scheda M6
Sistema TILO e relative fermate: accessibilità e inserimento urbanistico delle fermate esistenti	Scheda M7
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.
Riquifica dell'Area di svago di prossimità - Parco del Lavaggio Misura volta a ridare al fiume il ruolo di elemento strutturante del paesaggio di fondovalle; valorizzazione dell'area soprattutto in un'ottica naturalistica e ricreativa.	PAM2 (PA4) PAM3 (PA1)	Dato acquisito Misura definita dal PAM2, aggiornata dal PAM3 e correlata ai temi del paesaggio (schede P1 e P2), delle componenti naturali (scheda P4) e dello svago di prossimità (scheda R9).

3. Misure

Area di svago di prossimità Corteglia Castello	PAM3 (PA6.1)	Misura già contemplata dal PD – scheda R9 – e qui solo richiamata.
Area di svago di prossimità Santa Margherita – Pauzzella – Valle della Motta	PAM3 (PA6.2)	Misura già contemplata dal PD – scheda R9 – e qui solo richiamata.
<p>Riqualfica dell'area di svago nel comparto Valera</p> <p>Valorizzazione naturalistica e di svago del comparto Valera</p> <p>La misura interessa il comparto di Valera. L'obiettivo è una sua riqualfica in termini naturalistici, agricoli e ricreativi, in relazione alla vicina presenza del Laveggio.</p> <p>Il Cantone assume l'onere di concretizzare questa misura attraverso un Piano di utilizzazione cantonale.</p>	<p>PAM2 (PA5)</p> <p>PAM3 (PA2)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PAM2, ripresa dal PAM3 e correlata ai temi dello svago di prossimità (scheda R9), del paesaggio (schede P1 e P2), del territorio agricolo (scheda P8) e delle componenti naturali (scheda P4).</p>
<p>Valorizzazione area di svago a lago di Riva San Vitale</p> <p>Percorrenza e accessibilità del tratto di riva tra Riva San Vitale e Capolago</p>	<p>PAM2 (PA6)</p> <p>PAM3 (PA3)</p>	<p>Misura già contemplata dal PD – scheda P7 – e qui solo richiamata.</p>
<p>Valorizzazione area di svago a lago nell'area ex Tannini a Melano</p> <p>Valorizzazione naturalistica e di svago della riva lacustre e della foce del Sovaglia a Melano</p>	<p>PAM2 (PA7)</p> <p>PAM3 (PA4)</p>	<p>Misura definita dal PAM2, aggiornata dal PAM3; già contemplata dal PD – scheda P7 – e qui solo richiamata.</p>
<p>Valorizzazione del tratto di riva tra Capolago e Melano:</p> <p>- tratto Santa Lucia-Panico</p> <p>- tratto Panico-Capolago</p> <p>valorizzazione ecologica della riva e realizzazione di un nuovo percorso a lago mediante il deposito di materiale di scavo pulito. Il Cantone assume l'onere di concretizzare questa misura attraverso un Piano di utilizzazione cantonale.</p>	<p>PAM3 (PA5.1)</p> <p>PAM3 (PA5.2)</p>	<p>Misure definite dal PAM3, correlate ai temi laghi e rive lacustri (scheda P7), componenti naturali (scheda P4) e mobilità lenta (scheda M10).</p> <p>Misura già contemplata dal PD – scheda P7 – e qui solo richiamata.</p> <p>Dato acquisito</p>

3. Misure

3.2 Insediamenti

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

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Aree centrali e intensive</p> <p>Di principio:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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.
<p>Aree semi intensive</p> <p>Di principio:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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.
<p>Aree estensive</p> <p>Di principio:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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.
<p>Verifica della contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve nelle aree centrali ben servite dal trasporto pubblico:</p> <p>– Chiasco</p> <p>– Mendrisio</p>	PAM3	Misura definita dal PAM3 e correlata agli indirizzi e misure delle schede R1 Modello territoriale cantonale, R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili e R10 Qualità degli insediamenti.
	(IN1.1)	Dato acquisito
	(IN1.2)	Dato acquisito
<p>Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane</p> <p>Comuni di Bissone, Breggia, Brusino Arsizio, Castel San Pietro, Maroggia, Melano, Mendrisio, Riva San Vitale e Rovio.</p>	PAM3 (IN2)	Dato acquisito Misura definita dal PAM3 e correlata agli indirizzi e misure delle schede R1 Modello territoriale cantonale, R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili e R10 Qualità degli insediamenti.
<p>Aree multifunzionali-commerciali (GGT di Bisio-Serfontana e San Martino)</p>	PAM2 (IN6)	Misura già contemplata dal PD – scheda R8 – e qui solo richiamata.

3. Misure

<p>Comparti delle stazioni e fermate FFS/TILO:</p>		<p>Misure definite dal PAM2 e dal PAM3 e correlate agli indirizzi e misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R10 Qualità degli insediamenti e M7 TILO.</p>
<p>– Riquilifica 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.</p>	<p>PAM2 (IN5)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>– Riquilifica urbanistica del comparto della stazione di Mendrisio FFS. Creazione di una nuova centralità in posizione strategica, rafforzata dalla costruzione della FMV e definizione dell'assetto urbanistico dell'area attorno alla stazione.</p>	<p>PAM2 (IN4)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>– Sviluppo centripeto del quartiere della fermata ferroviaria TILO di Stabio;</p>	<p>PAM3 (IN4.1)</p>	<p>Risultato intermedio</p>
<p>– Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Fornaci in prossimità della fermata ferroviaria TILO di Balema;</p>	<p>PAM3 (IN4.2)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>– Sviluppo centripeto e riquilifica del corridoio insediativo in prossimità della fermata ferroviaria TILO di Capolago-Riva San Vitale;</p>	<p>PAM3 (IN4.3)</p>	<p>Risultato intermedio</p>
<p>– Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Mulino in prossimità della fermata ferroviaria di Maroggia-Melano.</p>	<p>PAM3 (IN4.4)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>Riconversione di terreni nelle aree ferroviarie</p> <p>Comuni di Chiasso, Balema e Novazzano.</p>	<p>PAM3 (IN3)</p>	<p>Risultato intermedio</p>
<p>Assi urbani – riquilifica dei fronti stradali:</p> <p>Misura volta a migliorare la valenza di spazio pubblico degli assi urbani agendo in particolare sui fronti stradali (altezze e allineamenti degli edifici, giardini, misure di compattazione qualitativa dell'edificazione, verifica delle destinazioni d'uso ecc.); v. anche Linea guida cantonale "Concezione dello spazio stradale all'interno delle località".</p> <p>V. anche misure TPI (punto 3.3) e TIM5 (punto 3.4) del PAM3.</p>	<p>PAM3</p>	<p>Misure definite dal PAM3 e correlate agli indirizzi e misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R10 Qualità degli insediamenti e M10 Mobilità lenta.</p>
<p>– asse principale a Coldrerio (Via San Gottardo)</p>	<p>(IN5.1)</p>	<p>Dato acquisito</p>

3. Misure

- asse principale a Chiasso e Balema (tronco Bisio-Boffalora)	(IN5.2)	Dato acquisito
- assi secondari a Stabio, Novazzano, Castel San Pietro, Morbio e Vacallo	(IN6)	Risultato intermedio
Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico e nucleo di Balema	PAM3 (IN7.1)	Dato acquisito Misura definita dal PAM3 e correlata gli indirizzi e misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili e R10 Qualità degli insediamenti

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-Balema-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> <p>La misura è stata in buona parte attuata con i cambi di orario 2016 (nel dicembre 2015) e 2017 (nel dicembre 2016).</p>	<p>PAM2 (TP1.1)</p>	<p>Misure che non necessitano un consolidamento nel PD. Vengono riportate allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.</p>
<p>Linee TP su gomma transfrontaliere: potenziamento dell'offerta</p> <p>Nuovo concetto TP per l'agglomerato</p> <p>Collegamenti transfrontalieri con le vest, dell'agglomerato Saltrio, Viggiù, Clivio, l'Alto Olgiatese, Como, Maslianico e Gerobbio.</p>	<p>PAM2 (TP1.2)</p> <p>PAM3 (TP2)</p>	
<p>Velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia</p> <p>Stabio (Via Gaggiolo) - dogana Gaggiolo; Novazzano/Mendrisio (Via Cios/via Canova) - dogana Bruseta</p> <p>(V. anche misura TIM2 del PAM3.)</p>	<p>PAM3 (TP3)</p>	
<p>Terminale per trasbordo strada-ferrovia</p> <p>Progetto FFS per un nuovo terminale a Chiasso-Balema.</p>	<p>PTM</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTM.</p>
<p>Assi urbani – riqualifica multimodale:</p> <p>Misura volta a migliorare la valenza di spazio pubblico degli assi urbani agendo in particolare sul campo stradale allo scopo di garantire la sicurezza, la fluidità del traffico e l'attrattiva della strada per tutti gli utenti; v. anche Linea guida cantonale</p>	<p>PAM3 (TP1)</p>	<p>Misure definite dal PAM3 e correlate agli indirizzi e misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R10 Qualità degli insediamenti e M10 Mobilità lenta.</p>

3. Misure

<p>“Concezione dello spazio stradale all'interno delle località”.</p> <p>V. anche misure IN5 e IN6 del PAM3 (punto 3.2).</p>		
- Via Mola a Mendriso (tratta 2)	(TPI.1)	Dato acquisito
- Via San Gottardo a Coldrerio (tratta 2)		
- Via San Gottardo a Balema (tratta 9)	(TPI.2)	Dato acquisito
- Incrocio Via San Gottardo Via Generoso a Balema (tratta 5)	(TPI.3)	Dato acquisito
- Via San Gottardo a Balema (tratta 8)		
- Via San Gottardo a Coldrerio (tratta 3)	(TPI.4)	Risultato intermedio
- Via San Gottardo a Balema (tratta 4 e 6)		
- Via San Gottardo a Coldrerio	(TPI.5)	Informazione preliminare
<p>NB: la numerazione delle tratte fa riferimento alla figura che illustra la misura TPI del PAM3 (p. 107 delle Schede sulle misure).</p>		

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>	PAMI	Dato acquisito
<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>	PAMI	Dato acquisito
<p>Nuova fermata ferroviaria a Stabio</p> <p>Sistemazione dell'area per l'accesso alla fermata TILO.</p>	PAMI	Misura già contemplata dal PD – scheda M7 TILO – e qui solo richiamata.
<p>Nodo di Capolago Riva San Vitale</p> <p>Messa in sicurezza della fermata TILO e riqualifica del nodo.</p>	<p>PAM2</p> <p>(TP 6)</p>	<p>Risultato intermedio</p> <p>Misura definita dal PAMI, aggiornata con il PAM2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, M7 TILO e M10 Mobilità lenta.</p>

3. Misure

3.4 Rete viaria e stazionamento

Vedere anche Allegato VI.

Rete viaria

Misura	Fonte	Situazione a PD
Riorganizzazione svincolo di Mendrisio	PTM	Misura definita dal PTM
<p>Fase 1</p> <p>Diramazione parziale A2/A394 con bretelle Lugano-Gaggiolo e Gaggiolo-Lugano in località Tana;</p> <p>Realizzazione della 3 corsia tra lo svincolo e il Pizzö per lo svolgimento degli intrecci;</p> <p>Formazione di rotonde sul viadotto Pizzö;</p> <p>Declassamento del primo tratto della A394 a strada principale;</p> <p>Semplificazione del lato ovest dello svincolo.</p> <p>Il progetto deve definire adeguate misure fiancheggiatrici atte a impedire o comunque ridurre eventuali effetti negativi sull'ambiente.</p>		<p>Dato acquisito</p> <p>✓</p>
<p>Fase 2</p> <p>Allacciamento di via Penate al lato ovest dello svincolo (rotonda ovest).</p> <p>Il progetto deve definire adeguate misure fiancheggiatrici atte a impedire o comunque ridurre eventuali effetti negativi sull'ambiente.</p>		<p>Dato acquisito</p> <p>✓</p>
<p>Fase 3</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - declassamento di via Gaggiolo, moderazione del traffico, sistemazione della geometria stradale; - moderazioni del traffico in via Falcette, a S. Pietro, nel nucleo di Ligornetto e nel nucleo di Genestrerio; - chiusura al traffico pesante dei valichi secondari di Arzo e Cantinetta); - misure di gestione del traffico sulla A394. <p>Il completamento della A394 deve essere in ogni caso accompagnato dalle misure fiancheggiatrici citate, già definite quali misure di accompagnamento ambientale.</p>	PTM	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTM.</p>
<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	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTM.</p>
Collegamento diretto del Pian Faloppia all'A2	PTM	Informazione preliminare

3. Misure

		Misura definita dal PTM.
Moderazione del traffico e messa in sicurezza Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici. Aumento della qualità di vita.	PAM2	Misure definite dal PAM2 e correlate agli indirizzi e misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R10 Qualità degli insediamenti e M10 Mobilità lenta.
- 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 (Balema)	(TIM 1)	Dato acquisito
- via Arca (Stabio) - via Montalbano (Stabio)	(TIM 2)	Risultato intermedio
Riqualifica multimodale dell'asse urbano secondario Stabio-Mendrisio (Via Gaggiolo) (V. anche misura IN6 del PAM3, punto 3.2)	PAM3 (TIM5)	Informazione preliminare Misura definita dal PAM3 e correlata agli indirizzi e misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R10 Qualità degli insediamenti e M10 Mobilità lenta.

✓ = realizzato / in costruzione / ripreso nelle pianificazioni delle utilizzazioni

Stazionamento

Misura	Fonte	Situazione a PD
Gestione dei posteggi pubblici Coordinamento regionale dell'offerta per contenere il TIM nelle aree centrali.	PAM2 (TIM 3) PAM3 (TIM 1)	Dato acquisito Misura definita dal PTM, aggiornata con il PAM2 e con il PAM3.
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.
Promozione del car pooling: - Velocizzazione transiti car pooling sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (V. anche misura TP3 del PAM3 punto 3.3)	PAM3 (TIM2)	Misure che non necessitano un consolidamento nel PD. Vengono riportate allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
- Posteggi filtro per car pooling, navette aziendali e trasporto pubblico nelle Province di Como e Varese	(TIM4)	

3. Misure

3.5 Mobilità lenta

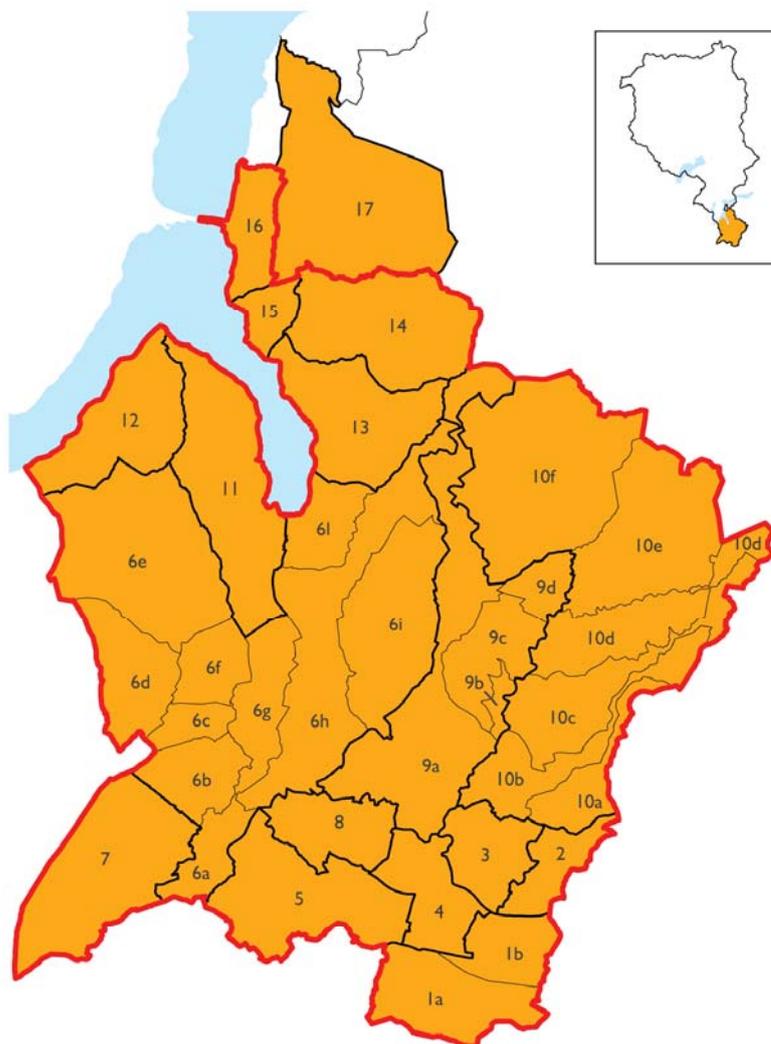
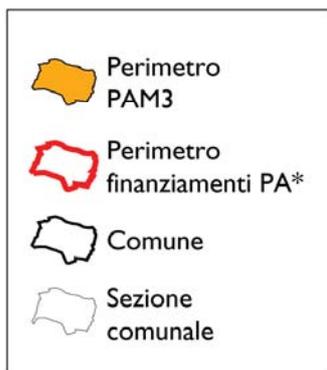
Vedere anche Allegato VII

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Completamento della rete ciclabile regionale</p> <p>2a tappa della rete ciclabile regionale, circa il 50% restante del PAM1</p>	<p>PAM2 (TL1) e PAM3 (ML2.3, ML7)</p>	<p>Misura definita dal PAB2, aggiornata nel PAB3 e già contemplata dal PD – scheda M10 – e qui solo richiamata.</p>
<p>Posteggi per biciclette presso i principali poli di attrazione e le principali fermate del TP su gomma</p>	<p>PAM3 (ML7)</p>	<p>Misura che non necessita un consolidamento nel PD. Viene riportata allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.</p>

Allegato I

Perimetro del PAM 3

Perimetro PAM3



Comuni (e sezioni comunali) compresi nel perimetro del PAM3 stato maggio 2018

1 Chiasso
1a Pedrinate
1b Chiasso

2 Vacallo

3 Morbio Inferiore

4 Balerna

5 Novazzano

6 Mendrisio
6a Genestrerio
6b Ligornetto
6c Besazio
6d Arzo
6e Meride
6f Tremona

6g Rancate
6h Mendrisio
6i Salorino
6l Capolago

7 Stabio

8 Coldrerio

9 Castel San Pietro
9a Castel San Pietro
9b Campora
9c Monte
9d Casima

10 Breggia

10a Sagno
10b Morbio Superiore

10c Caneggio
10d Bruzella
10e Cabbio
10f Muggio

11 Riva San Vitale

12 Brusino Arsizio

13 Melano

14 Rovio

15 Maroggia

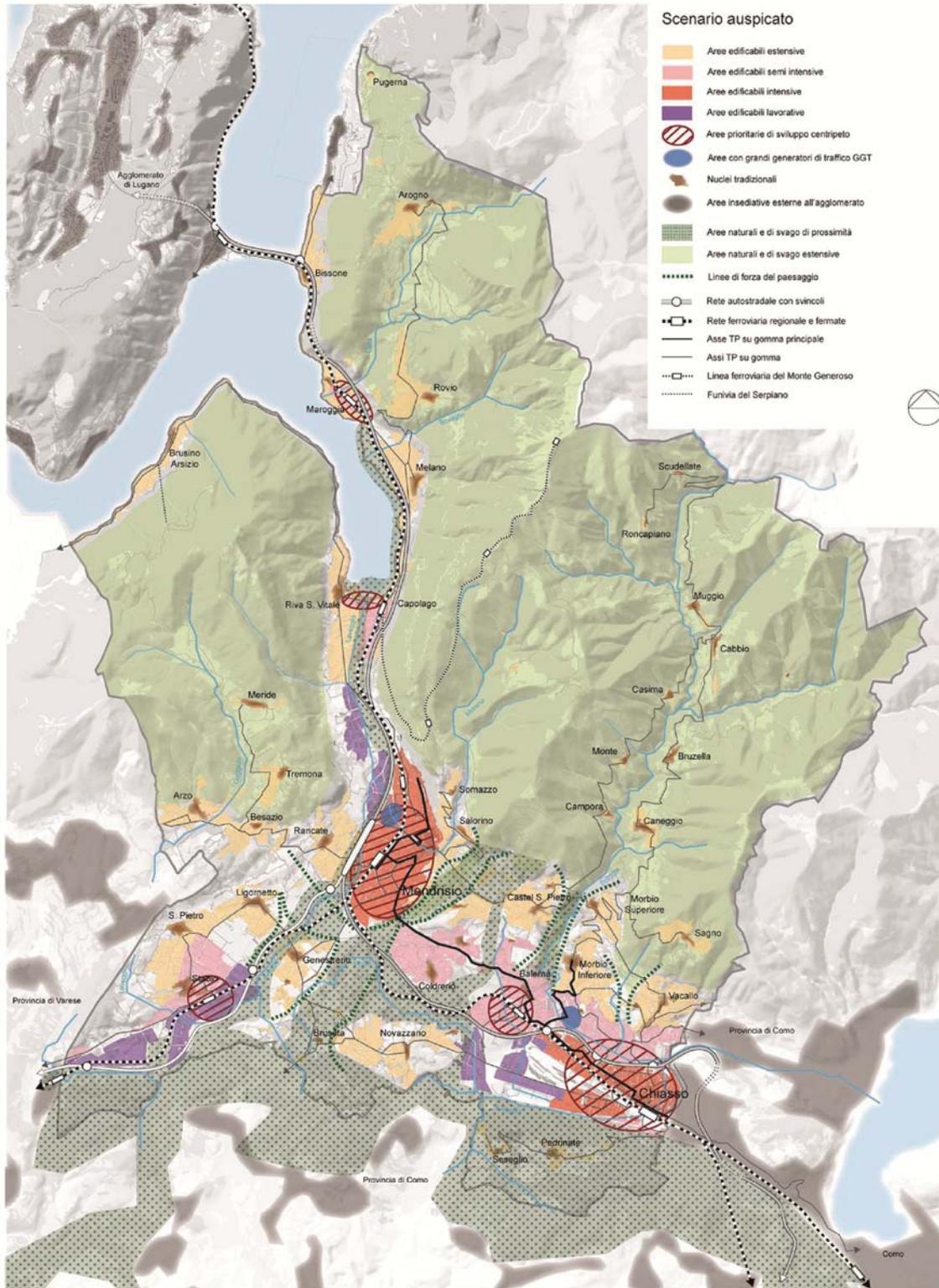
16 Bissone

17 Arogno

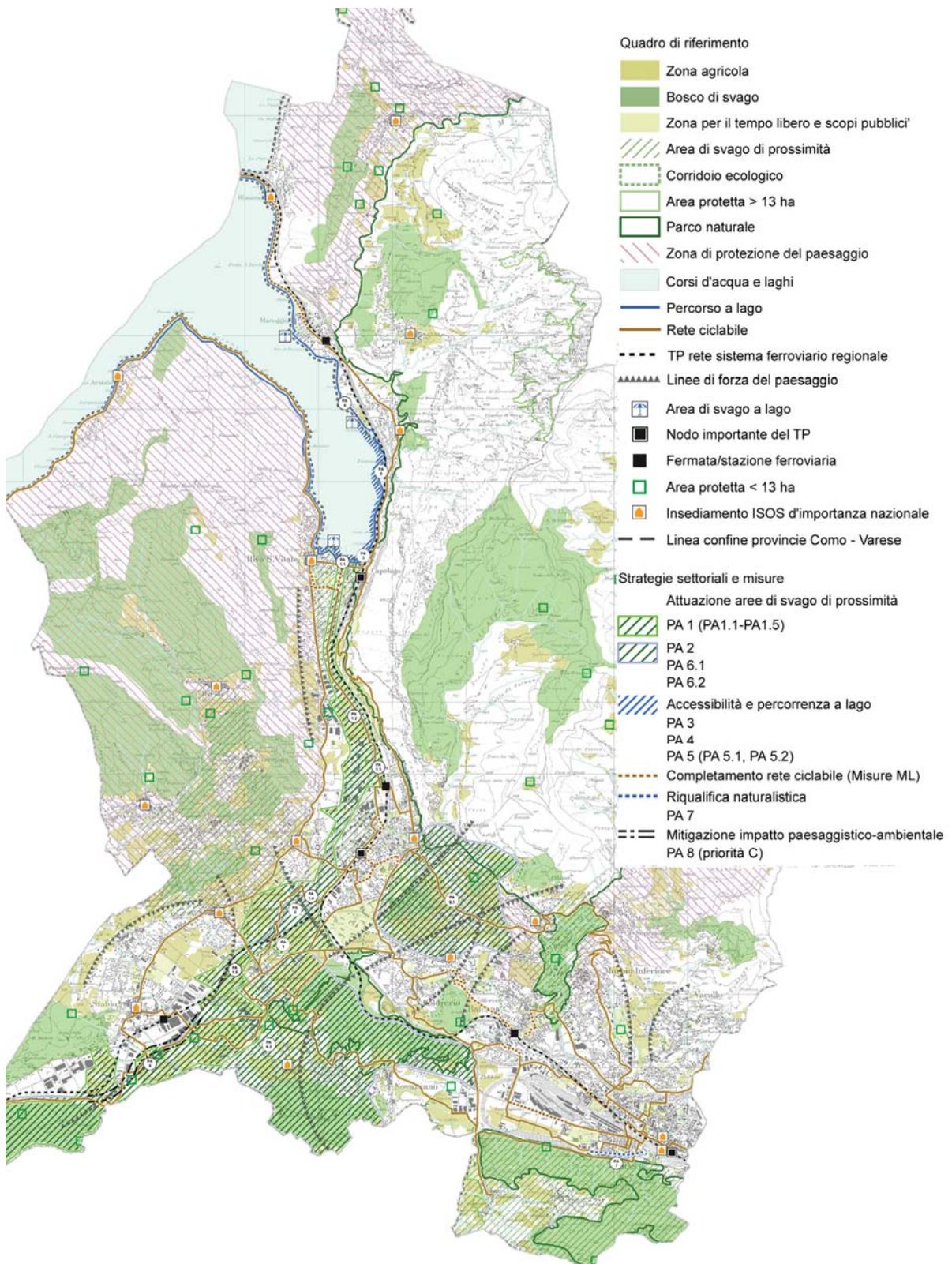
* Comuni che possono beneficiare dei finanziamenti PA ai sensi dell'art. 19 dell'Ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (OUMin). L'allegato 4 OUMin elenca per ogni agglomerato i Comuni che hanno diritto ai contributi basandosi sulla classificazione dell'Ufficio federale di statistica (definizione 2000). I comuni che si sono aggregati a un comune avente diritto a un contributo hanno acquisito a loro volta il diritto (vedi lettera ARE del 4.3.2015). Per i Programmi d'agglomerato di terza generazione fa stato la versione dell'Ordinanza e del suo allegato 4 in vigore prima della modifica entrata in vigore dal 1.1.2018.

Allegato II

Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

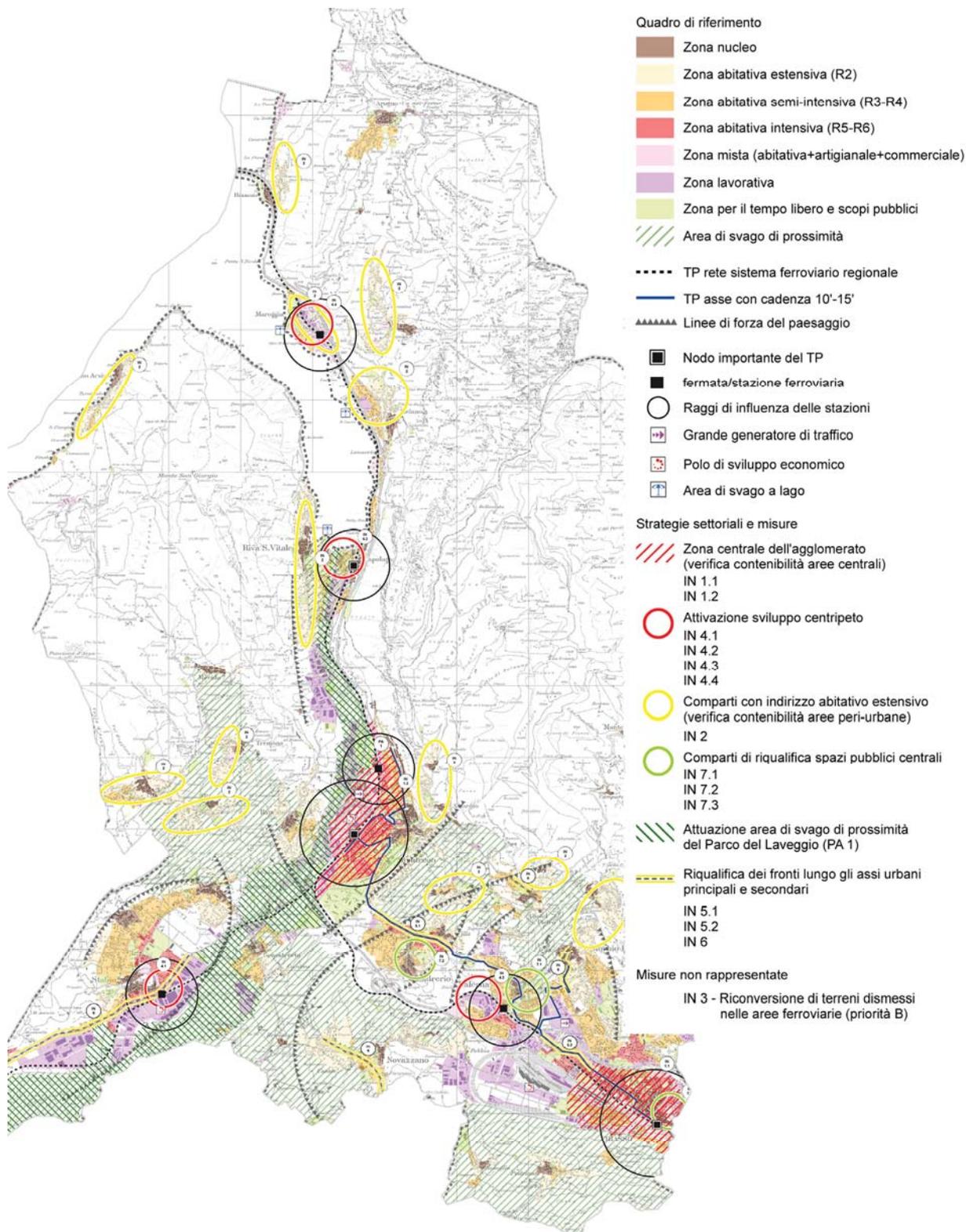


Allegato III Natura e Paesaggio: situazione esistente e proposte del PA all'orizzonte 2030

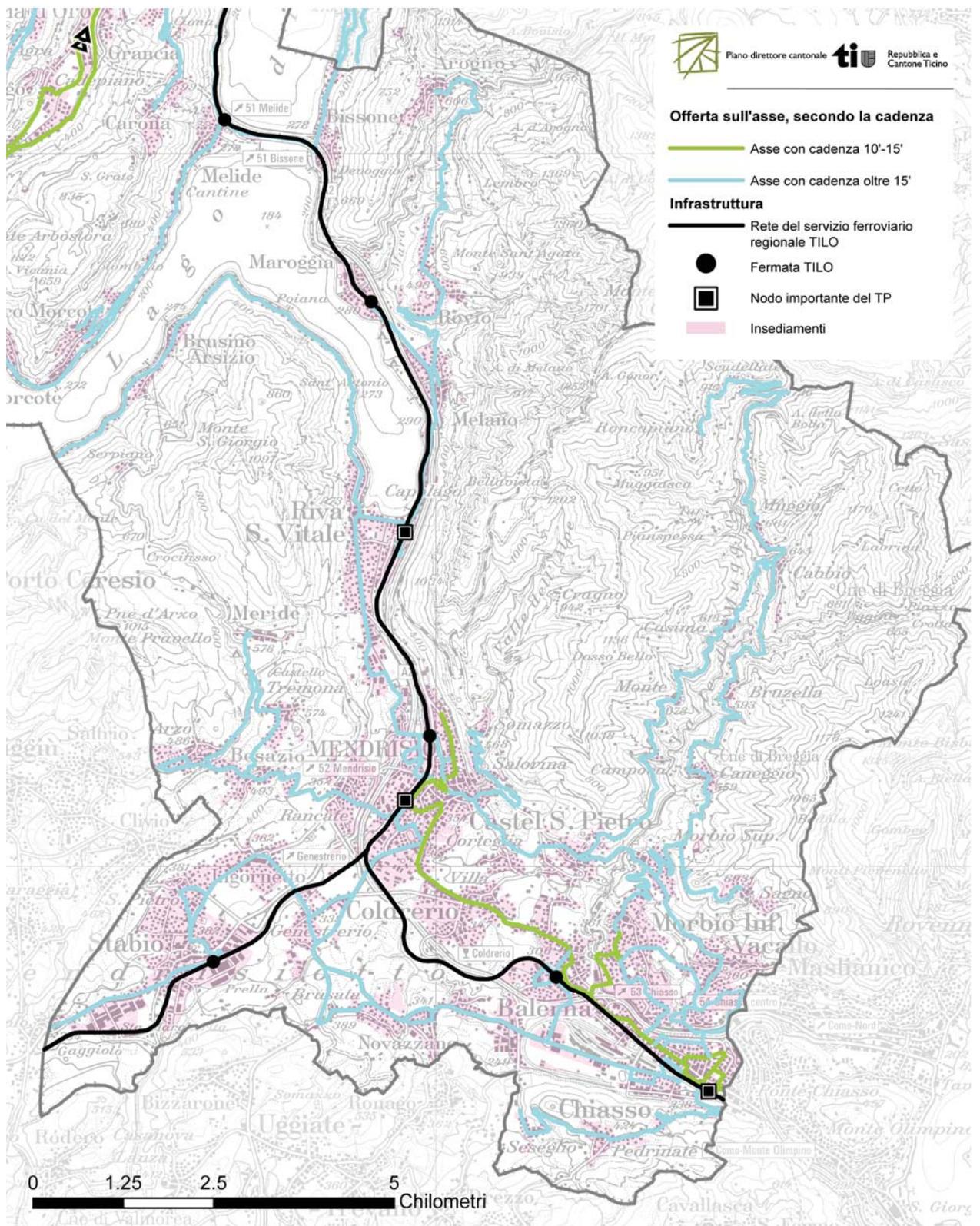


Allegato IV

Insedimenti: situazione esistente e proposte del PA all'orizzonte 2030

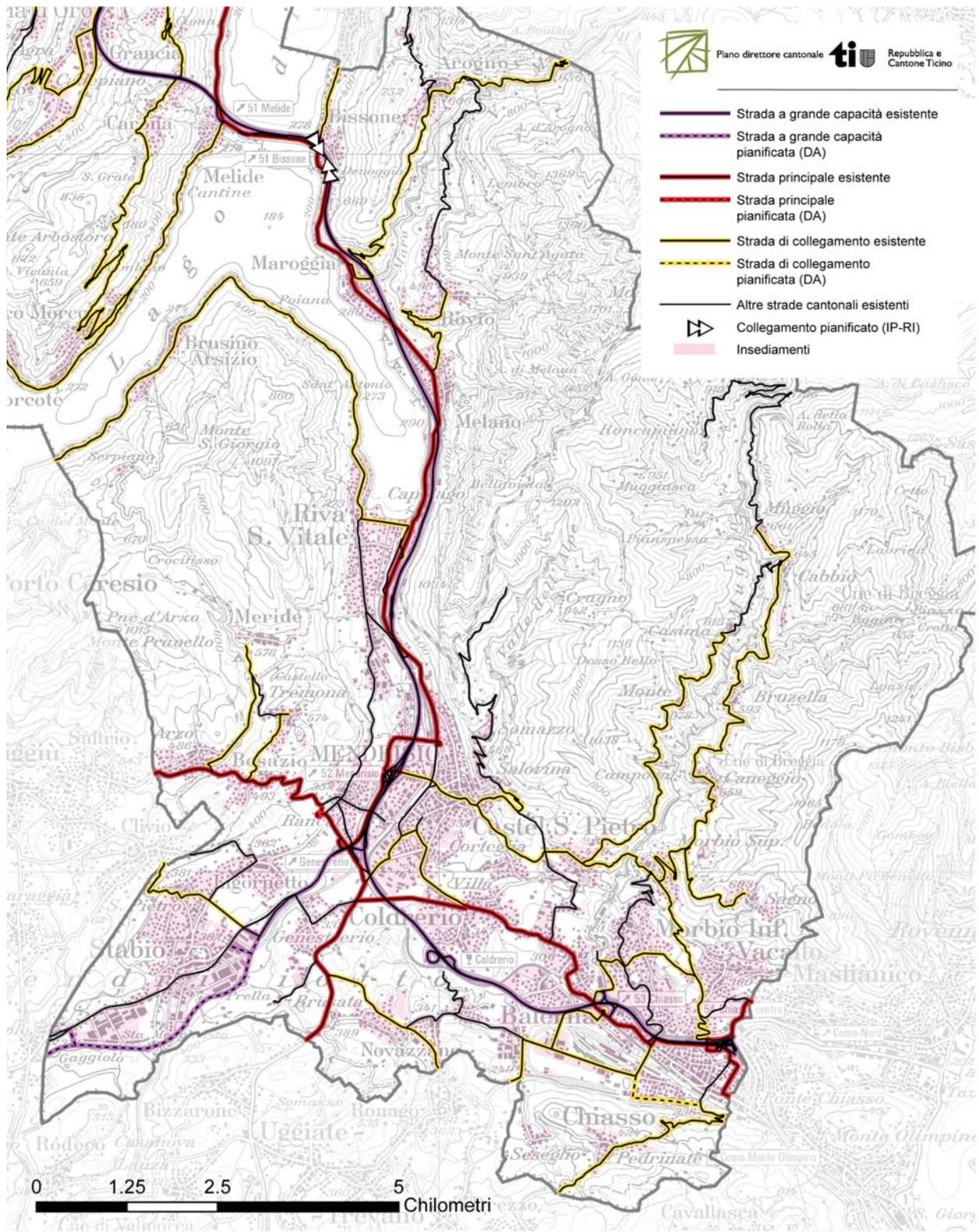


Allegato V	Rete del trasporto pubblico all'orizzonte 2030
------------	--



Allegato VI

Rete viaria e stationamento (strade cantonali e nazionali) all'orizzonte 2030



Allegato VII	Rete dei percorsi ciclabili (nazionali, cantonali e regionali) all'orizzonte 2030
--------------	---

