



## Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio - PTM

### Mobilità



#### Grado di consolidamento

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

#### Stato della procedura

Progetto per la consultazione: 26.05-27.06.2008

Adozione del Consiglio di Stato: 20.05.2009

Entrata in vigore: 23.10.2009

Approvazione federale: 17.02.2011

Aggiornamento parti informative (cap. 1 e 5): 01.11.2013

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

#### Istanze responsabili

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

#### Istanze con compiti da svolgere

- Divisione delle costruzioni
- Divisione dell'ambiente
- Divisione dell'economia
- Servizi generali del DT
- i Comuni interessati (v. elenco al cap. 5)

#### Obiettivi del Piano direttore

17, 9, 11, 18, 20

#### Schede correlate

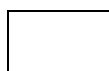
RI, R5, MI, M6, M8, M10, VI


#### Cartografia

Carta di base (foglio 5), Carta tematica Mobilità

#### Tempi e mezzi

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

 Sfondo bianco:  
testo informativo

 Sfondo grigio:  
testo vincolante



## I. Situazione, problemi, sfide

### Situazione generale

Il Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) si inserisce nel quadro di una strategia della mobilità avviata dal Consiglio di Stato negli anni '90 e integrata in una visione generale di organizzazione territoriale. Essa è elaborata per i principali agglomerati urbani del Ticino e per i relativi comprensori periferici.

Secondo la Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, del 12 marzo 1997, i Piani regionali dei trasporti (PRT) devono indicare:

- gli obiettivi della politica globale in materia di infrastrutture e di servizio di trasporto a livello interregionale e regionale;
- l'analisi attuale e la prevedibile evoluzione della domanda di infrastrutture e di servizi di trasporto idonei a soddisfarla;
- gli obiettivi di risanamento ambientale (inquinamento atmosferico e fonico) a livello interregionale e regionale con i relativi termini di attuazione;
- gli indirizzi di politica urbanistica;
- le priorità relative agli interventi;
- la ripartizione dei compiti tra Cantone, comuni ed altri enti interessati;
- la valutazione del quadro delle risorse da destinare alla politica in materia di infrastrutture di servizi di trasporto.

I PRT, con tutte le misure previste, sono adottati dal Consiglio di Stato quali componenti della pianificazione cantonale dei trasporti (PCT). Esso costituiscono gli studi di base delle relative schede di PD ai sensi dell'art. 6 LPT e fungono da commentari di riferimento delle stesse.

Nel 1995 il Dipartimento del territorio informa i Comuni interessati dell'intenzione di allestire il Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto (PTM). Nel mese di dicembre 1995 si riunisce l'Assemblea costituente della Commissione Intercomunale dei Trasporti (CIT). Il Consiglio di Stato incarica la CIT di eseguire lo studio preliminare del PTM, che viene presentato nel mese di aprile 1997. Nel 1998 il Gran Consiglio approva il Decreto legislativo con cui si stanziava il credito necessario all'elaborazione del PTM. Nel 1999 il Rapporto intermedio del PTM viene pubblicato per l'informazione, consultazione e partecipazione della popolazione giusta l'art. 15 LALPT. Nel 2000 la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) approva il Rapporto Progetto PTM, con la bozza dei contenuti definitivi del PTM e lo trasmette al Cantone e ai Comuni per consultazione. Nel 2001 la CRTM invia al DT la proposta di PTM definitiva per l'ultima verifica da parte dei servizi cantonali.

Il quadro socioeconomico del Mendrisiotto, la sua conformazione geografica e la dispersione degli insediamenti influenzano in modo determinante la quantità e la composizione dei flussi di traffico, che di rimando influiscono in modo importante sul territorio e sull'ambiente. In particolare si constata:

- una forte dipendenza dal mezzo motorizzato privato;
- difficoltà di organizzazione e di gestione del sistema di trasporto pubblico, in particolare per quanto riguarda il servizio capillare e la redditività;
- un'elevata componente di traffico di transito (sulla ferrovia, sull'autostrada e in parte anche sulle strade locali);
- un grande numero di spostamenti pendolari dal Mendrisiotto verso l'esterno (in particolare verso l'agglomerato luganese);

- un grande numero di spostamenti dall'esterno verso il Mendrisiotto per motivi di lavoro (frontalieri) e per il tempo libero (acquisti e svago);
- una forte presenza di traffico commerciale (in transito e locale) su autocarri pesanti; con mezzi spesso inadeguati alle caratteristiche delle strade utilizzate;
- una crescente presenza di veicoli pesanti sulla rete autostradale nord-sud;
- un'insufficiente dotazione di percorsi sicuri per il traffico ciclabile in tutto il comprensorio.

### **Mobilità pubblica**

La rete dei trasporti pubblici su strada è già stata oggetto nel 1993 di una importante ristrutturazione, con successivi adattamenti nel 1998. Nel 1997 è entrata in vigore la comunità tariffale per gli abbonamenti e per tutti i mezzi di trasporto pubblici del Cantone.

La linea ferroviaria internazionale nord-sud assume pure compiti di collegamento a livello regionale e costituisce l'asse portante del sistema dei trasporti pubblici. La rete su gomma garantisce il servizio di trasporto pubblico capillare e assume la funzione di raccolta e distribuzione per il sistema ferroviario.

La spina dorsale del servizio su gomma è rappresentata dalla linea urbana Mendrisio-Chiasso. Sulle altre tratte principali (Mendrisio-Gaggiolo, Mendrisio-Riva San Vitale, Chiasso-Novazzano-Mendrisio, Chiasso-Morbio Inf., Chiasso-Vacallo-Mendrisio) viene garantito un orario cadenzato, con coincidenze nelle stazioni di Chiasso e Mendrisio. Sulle altre linee le corse sono meno frequenti, ma comunque coordinate con la ferrovia. Per quanto concerne il servizio transfrontaliero, esiste unicamente una buona offerta tra la stazione di Chiasso e il centro di Como. Da Mendrisio è possibile raggiungere regolarmente Varese con l'autobus, tramite trasbordo al Gaggiolo o con la corsa Lugano-Varese.

La Società di Navigazione del Lago di Lugano svolge un servizio utilizzato soprattutto per lo svago. Occorre ricordare che essa effettua un servizio con autobus tra Lugano e Bissone-Campione.

Lungo la linea principale Chiasso-Mendrisio-Capolago-Bissone ca. il 40% dei pendolari fa uso del mezzo pubblico. Questa quota scende a ca. il 10% da e per i Comuni periferici (dati del 1990). Dalla riorganizzazione dei trasporti pubblici nel 1993 al 1998 si è registrato un incremento dell'utenza del 25% ca. sulle linee urbane e del 15-18% ca. sulle linee extra-urbane.

Le maggiori problematiche relative alla rete di trasporto pubblico sono:

- la carenza di collegamenti transfrontalieri e la scarsa integrazione tra le linee di trasporto pubblico svizzere e italiane;
- la scarsa attrattività dei nodi intermodali, con spazi insufficienti per pedoni e automezzi, aree di posteggio insufficienti;
- la mancanza di un servizio serale capillare e la scarsità dell'offerta durante i fine settimana;
- la carenza del servizio nella zona industriale di S. Martino, nell'area dei centri commerciali presso lo svincolo autostradale di Mendrisio e la mancanza di corse dirette Stabio-Chiasso.

### **Mobilità privata e moderazioni del traffico**

Il contesto geopolitico della regione, caratterizzato da una forte dispersione degli insediamenti, dalla presenza del confine con l'Italia, del polo economico di Lugano, di alcuni grandi generatori di traffico e di importanti aree di svago di valenza sovrrregionale, determina una forte presenza dal mezzo motorizzato privato.

La rete viaria molto fitta permette di effettuare degli spostamenti tra ogni località senza determinare una chiara gerarchia di percorsi.

Questa costellazione di elementi determina carichi di traffico elevati (sia in transito che con origine e/o destinazione interna), la presenza di una quota importante di traffico pesante, genera traffico parassitario all'interno delle aree abitate e ha ripercussioni negative sulla qualità di vita dei quartieri e sulla sicurezza per gli utenti più deboli del sistema viario.

### **Mobilità lenta**

Il contesto morfologico del fondovalle del Mendrisiotto risulta assai favorevole agli spostamenti pedonali e con le due ruote. Localmente esistono alcuni tratti di percorsi ciclabili a Capolago, Chiasso, Mendrisio e Stabio. Inoltre esistono alcuni percorsi idonei alla pratica del ciclismo fuoristrada (rampichino).

La regione è dotata di una fitta rete di sentieri di pianura e di montagna, che include anche tratti di percorsi storici, come l'itinerario intercomunale del Mendrisiotto, i sentieri escursionistici del Monte Generoso, della Valle di Muggio e del Basso Ceresio, i sentieri naturalistici/didattici del Monte San Giorgio e del Parco naturale delle Gole del Breggia e tratte di percorsi sulle rive del lago.

L'*Itinerario ciclabile svizzero* è in buona parte esistente anche se necessita di essere sistemato in alcune sue tratte. È garantita la continuità di percorso tra Mendrisio e Capolago su tracciati di strade secondarie esistenti.

L'attuale sistema della mobilità lenta presenta comunque sia lacune dal profilo dell'offerta che conflitti per quanto riguarda la sicurezza, per esempio misure di protezione agli attraversamenti delle strade principali insufficienti, sovrapposizione di percorsi a strade con forte traffico. Diverse tratte di strade di collegamento principale, anche in zone abitate dove i rischi generati dal traffico motorizzato sono elevati, non sono dotate di marciapiedi.

### **Stazionamento e nodi intermodali**

La regione del Mendrisiotto denota una scarsa pianificazione nell'ubicazione, disposizione e gestione dei posteggi pubblici e aperti all'uso pubblico. Molti sono ubicati in prossimità di aree sensibili e distribuiti in una moltitudine di aree di stazionamento di modeste dimensioni. Non sono sfruttate le possibilità di decentrare i posteggi (soprattutto di lunga durata) all'esterno dei centri urbani. Le tariffe applicate non sono unitarie e non sono correlate alla vicinanza o meno del centro cittadino.

I centri commerciali, i centri per il tempo libero e lo svago, come pure le grandi aziende e le ditte con un grande numero di dipendenti dispongono generalmente di un elevato numero di posteggi e contribuiscono in maniera determinata alla generazione di traffico, soprattutto nelle ore di punta.

I posteggi di P+R in prossimità delle stazioni ferroviarie sono generalmente ritenuti insufficienti, sia per quanto riguarda l'offerta che per l'attrattività.

La regolamentazione dei posteggi privati disciplinata dalle Norme di attuazione dei

Piani regolatori comunali non assicurava un'applicazione corretta delle più recenti disposizioni tecniche in materia di stazionamento (norma VSS SN 640 290), che prevedono la possibilità di riduzione dei posteggi in presenza di una qualità di trasporto pubblico adeguata.

Al fine di migliorare le condizioni di mobilità e la qualità dell'ambiente, il Cantone ha emanato disposizioni che determinano il numero dei posteggi sui fondi privati attraverso l'adozione di un apposito Regolamento cantonale posteggi privati in vigore dal 1.1.2006.

Il regolamento stabilisce il fabbisogno massimo di riferimento, il numero dei posteggi privati necessari e il numero dei posteggi privati da realizzare per singoli edifici e impianti, in base alle norme dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS), tenuto conto delle circostanze locali e, in particolare della qualità del trasporto pubblico e del livello dell'inquinamento ambientale.

Le norme di attuazione di piano regolatore, di piano particolareggiato e di regolamenti dei Comuni interessati che definiscono il fabbisogno di posteggi privati sono decadute con l'entrata in vigore del regolamento cantonale, eccezion fatta per eventuali norme più restrittive volte alla tutela del paesaggio, del patrimonio architettonico o di altre esigenze specifiche.

## 2. Indirizzi

### 2.1 Indirizzi generali

- a. Salvaguardare e migliorare la qualità di vita dell'intera regione;
- b. valorizzare le peculiarità storiche e le potenzialità della regione, come la residenza, il commercio, lo svago e le attività legate al transito alle attività di frontiera;
- c. creare e sviluppare nuove opportunità nei settori della tecnologia avanzata, della logistica, della formazione, della cultura e del turismo;
- d. superare i confini amministrativi dei singoli comuni per avere un quadro di carattere regionale;
- e. proporre soluzioni atte a soddisfare la domanda di mobilità;
- f. coordinare l'offerta di mobilità allo sviluppo territoriale;
- g. coordinare i diversi vettori di trasporto da sviluppare in un quadro di complementarità;
- h. contribuire al risanamento ambientale, tutelare i valori naturali e preservare la salute e l'ambiente.

### 2.2 Mobilità pubblica

- a. Aumentare la qualità delle prestazioni fornite all'interno della regione e verso l'esterno, estendendo la capillarità e le fasce orarie di servizio;
- b. ottimizzare la catena di trasporto per allacciare il trasporto pubblico su gomma in modo ottimale alla rete di trasporto superiore (coincidenze, nodi intermodali);
- c. offrire un sistema complementare e il più possibile competitivo nei confronti del mezzo privato;
- d. ridurre gli impatti sull'ambiente (riduzione traffico privato);
- e. istituire nuovi collegamenti transfrontalieri verso Como e Varese e potenziare quelli verso Lugano;

## 2. Indirizzi

- f. consentire una circolazione più fluida dei mezzi pubblici.

### 2.3 Mobilità privata e moderazioni del traffico

- a. Trasferire il traffico di transito all'esterno delle zone sensibili (aree residenziali e aree di svago), o moderarlo, dove ciò non sia possibile;
- b. garantire l'accessibilità diretta dal sistema autostradale alle aree strategiche (San Martino, Pian Faloppia e Bisio, zone industriali Stabio);
- c. assegnare alla rete viaria una gerarchia stradale coerente con gli obiettivi territoriali e ambientali;
- d. concentrare il traffico privato sul sistema autostradale e su un numero limitato di strade principali;
- e. collegare direttamente ogni Comune alla rete stradale superiore evitando il transito in altri abitati, servire in modo adeguato i vari comparti territoriali in funzione delle loro esigenze e ridurre l'inquinamento atmosferico e fonico nelle aree sensibili;
- f. garantire la sicurezza per tutti gli utenti delle strade principali e delle strade di collegamento all'interno dell'area urbana;
- g. riorganizzare la struttura dello svincolo di Mendrisio, assegnandogli la sola funzione di accesso autostradale e realizzando la diramazione A2 / SPA394 più a sud;
- h. permettere l'accesso diretto all'autostrada dalle direzioni di Brusata, Coldrerio e dalla Montagna;
- i. diminuire gli impatti ambientali nelle aree sensibili attraverso la concentrazione del traffico su pochi assi e tramite moderazioni di moderazione del traffico;
- j. contenere e ridurre i conflitti con le esigenze di protezione della natura, in particolare per quanto riguarda i corridoi faunistici.

### 2.4 Mobilità lenta

- a. Realizzare una rete efficiente e completa di percorsi per il traffico lento nei comparti territoriali densamente abitati, dove la morfologia è favorevole;
- b. mettere in rete le principali sedi scolastiche e le fermate dei mezzi pubblici con i quartieri residenziali;
- c. completare l'itinerario ciclabile svizzero e raccordare la rete dei percorsi ciclabili urbani ai percorsi turistici regionali;
- d. migliorare le condizioni di sicurezza per pedoni e ciclisti, sia nelle aree residenziali che alle intersezioni con i principali assi di transito del traffico motorizzato;
- e. pedonalizzare i centri urbani e storici e le vie commerciali (progetti di competenza comunale);
- f. offrire una valida alternativa al trasporto privato diminuendo così gli impatti sull'ambiente.

### 2.5 Stazionamento e nodi intermodali

- a. Migliorare la qualità dell'aria promuovendo un uso più razionale dell'automobile (aumento del grado di occupazione);

## 2. Indirizzi

- b. attuare una politica selettiva e coordinata dei posteggi pubblici, riducendo progressivamente i posti auto di lunga durata nei centri urbani, concentrandoli nei punti strategici dell'agglomerato e in prossimità delle fermate dei mezzi pubblici, uniformando le tariffe, ecc.;
- c. favorire le possibilità di accesso alternative al mezzo privato nelle aree dotate di contenuti di interesse regionale che necessitano di un elevato numero di posteggi;
- d. pianificare e regolamentare in modo specifico la dotazione di posteggi pubblici e privati delle aree con funzioni regionali (centri commerciali, aree di svago, grandi aziende) p.es. con posteggi di drenaggio, l'attribuzione di un limite massimo di posteggi e una penale per chi ne richiede di più, l'allacciamento alla rete dei trasporti pubblici, i contributi per mezzi pubblici, ecc. ( v. anche scheda R8);
- e. promuovere l'uso combinato dei posteggi pubblici per residenti (zone blu con vignetta per residenti);
- f. armonizzare la regolamentazione dei posteggi privati con determinazione dei fabbisogni secondo la zona di utilizzazione, la dotazione di mezzi pubblici, la capacità della rete stradale, conformemente al Regolamento cantonale posteggi privati del 14.6.2005;
- g. stabilire il numero dei posteggi privati da realizzare per singoli edifici e impianti tenuto conto delle circostanze locali e, in particolare della qualità del trasporto pubblico e del livello dell'inquinamento ambientale, applicando il Regolamento cantonale posteggi privati del 14.6.2005;
- h. ottimizzare i posteggi presso i nodi intermodali e per lo scambio auto/auto per frontalieri (da vie di accesso brevi, notevole sensazione di sicurezza, offerte complementari standardizzate per acquisti, manutenzione di biciclette, ecc.).

## 3. Misure

### 3.1 Indirizzi generali

Nessuna misura. Vedi punti successivi.

### 3.2 Mobilità pubblica

Vedi cartina allegato I

#### a. Sistema ferroviario

3.2	Oggetto	Prior.	Cons.
a.1	Stazione comune Como-Chiasso: integrazione dei servizi pubblici regionali e transfrontalieri e integrazione del servizio ferroviario nell'agglomerato di Como (Rif. PTM: C.43)		v. scheda M8
a.2	Realizzazione del nuovo tratto ferroviario Stabio-Arcisate per il completamento del collegamento ferroviario Mendrisio-Varese-Malpensa (Rif. PTM: C.1)		v. scheda M8
a.3	Nuove stazioni al Gaggiolo, Stabio e Campagna Adorna o Genestrerio/Ligornetto		v. scheda M7

## 3. Misure

a.4	Realizzare un sistema ferroviario regionale Ticino-Como-Varese , v. scheda M7 (Rif. PTM: C.56) - integrazione dell'agglomerato di Como nel servizio ferroviario	2	Ri
a.5	- collegamenti rapidi Bellinzona/Locarno/Lugano-Como-Mendrisio-Varese-Malpensa	2	
a.6	- servizio regionale con frequenza almeno semioraria tra i principali centri del Cantone e miglioramento delle coincidenze con i collegamenti a lunga percorrenza e con i servizi su gomma;	2	
a.7	- nuova fermata automatizzata a Bissone	3	

## b. Traffico delle merci

3.2	Oggetto	Prior.	Cons.
b.1	Progetto FFS per un terminale per il traffico huckepack a Chiasso/Balerna (trasbordo strada-ferrovia) (Rif. PTM: I.53)	I	Da

## c. Traffico pubblico su gomma / offerta

3.2	Oggetto	Prior.	Cons.
c.1	Potenziamento e miglioramento del servizio pubblico tramite nuove offerte, estensione degli orari di servizio, aumento delle frequenze, ottimizzazione delle coincidenze, misure di agevolazione e accelerazioni puntuali	1-2	Da

## 3.3 Mobilità privata e moderazioni del traffico

Vedi cartina allegato II

## a. Interventi infrastrutturali

3.3	Oggetto	Prior.	Cons.
a.1	Riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio (Strada Nazionale A2/A394) - Fase I (Rif. PTM: I.1): - diramazione parziale A2/A394 con bretelle Lugano-Gaggiolo e Gaggiolo-Lugano in località Tana; - realizzazione della 3 <sup>a</sup> 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.	I	Da



## 3. Misure

a.2	Riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio (Strada Nazionale A2/A394) - Fase 2 (Rif. PTM: I.1b): 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.	1	Da
a.3	Riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio (strada nazionale A2/A394) - Fase 3 (Rif. PTM: I.1c): completamento della diramazione A2/A394 in località Tana con bretella Chiasso-Stabio e viceversa.	3	lp
a.4	Collegamento diretto del Pian Faloppia all'A2 (Rif. PTM: I.6)	3	lp
a.5	Spostamento della dogana di Ponte Chiasso da Piazza Elvezia verso via Comacini (Rif. PTM: I.48)	3	lp
a.6	Adeguamento alla nuova gerarchia stradale a Chiasso con (Rif. PTM: I.10): - gestione del traffico lungo viale Galli e via Comacini; - spazi per pedoni e ciclisti da Boffalora a Piazza Elvezia; - pedonalizzazione parziale del centro; - modifica della rotonda Largo Kennedy; - modifica della rotonde Viale Galli e studi per altri incroci (via Como/via Volta/via Stoppa/via Pedroni); - doppia corsia dir. Italia in via Comacini; - sistemazione Piazza Elvezia	1	Da
a.7	Adattamento di via S. Apollonia quale strada principale per il traffico leggero, modifica degli accessi su via S.Gottardo e via Mola (rotonde), sovrappasso pedonale-ciclabile e misure di moderazione di via S. Gottardo e via Mola (verso Mendrisio) (Rif. PTM: I.52). La misura dev'essere coordinata con la realizzazione degli interventi (riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio). (v. punto 3.3.a.1 e 3.3.a.2).	1	Da
a.8	Sistemazione definitiva dell'incrocio Croce Grande (Rif. PTM: I.3). La misura è subordinata alla realizzazione della riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio (v. punto 3.3.a.1) e all'adattamento di Via S. Apollonia (v. punto 3.3.a.7).	2	Da
a.9	Completamento della A394 da Stabio est al Gaggiolo e nuova dogana turistica, accompagnate da (Rif. PTM: I.21): - 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.	1	Da

## 3. Misure

	Il completamento della A394 deve essere in ogni caso accompagnato dalle misure fiancheggiatrici citate, già definite quali misure di accompagnamento ambientale (cfr. L.42, L.43, L.83 e L.26).		
a.10	Ampliamento e adattamento del sottopasso ferroviario di via Penate / via Vignalunga in funzione dell'adeguamento alla nuova gerarchia stradale (completamento dell'anello di strada principale di via Penate) e per il servizio alla zona industriale (Rif. PTM: I.44).  La realizzazione dev'essere coordinata con la riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio (v. punto 3.3.a.2).	I	Da
a.11	Sistemazione incrocio di Fontanella (rotonda) in funzione dell'adeguamento alla nuova gerarchia stradale (Rif. PTM: I.51).  Correzione stradale da Fontanella verso la Valle di Muggio, per ca. 800m (adattamento quale strada di collegamento verso la Valle di Muggio).  La realizzazione delle misure L.48, L.18 e L.52 (messa in sicurezza e moderazioni a Morbio Inf.) è subordinata a questo intervento.	I	Da

## b. Proposte gestionali e di politica del traffico, sistemazioni puntuali e moderazioni del traffico

3.3	Oggetto	Prior.	Cons.
b.1	Realizzazione di misure di gestione del traffico, di sistemazioni puntuali, di messa in sicurezza e di moderazione del traffico	I-2	Da
b.2	Nuova strada cantonale di aggiramento del nucleo storico di Bissonne e relative misure fiancheggiatrici (sistemazione/moderazione del traffico / pedonalizzazione della strada esistente e di Piazza Borromini) (Rif. PTM: I.56 e L.9).  Quest'opera dev'essere coordinata con la messa in opera dei ripari fonici lungo la A2 e la linea ferroviaria.	I	Da

## 3.4 Mobilità lenta

Vedi cartina allegato III

3.4	Oggetto	Prior.	Cons.
a.	Itinerario ciclabile svizzero ponte-diga di Melide-Chiasso (- Pizzamiglio) (Rif. PTM: L.2)	v. scheda M10	
b.	Percorso ciclabile Balerna (S.Antonio)-Morbio Inf. (Serfontana)-Vacallo (Rif. PTM: L.3)	v. scheda M10	
c.	Percorso ciclabile Mendrisio-Rancate-Ligornetto-Stabio-Gaggiolo (con raccordo all'Italia) (Rif. PTM: L.29)	v. scheda M10	
d.	Rete di percorsi ciclabili di rilevanza regionale (v. anche scheda M10)	I-2	Da

## 3. Misure

e.	Rete di percorsi ciclabili e pedonali locali/comunali (v. anche scheda M10)	I-2	Da
f.	Passeggiata a lago Basso Ceresio (Rif. PTM: L.12, L.70 e L.16)	v. scheda P7	

**3.5 Stazionamento e nodi intermodali**

Vedi cartina allegato IV

**a. Regolamentazione dello stazionamento**

3.5	Oggetto	Prior.	Cons.
a.1	Posteggi privati: - applicare il Regolamento cantonale sui posteggi privati del 14 giugno 2005.	---	Da
a.2	Gestione regionale dei posteggi per: - regolamentare la disponibilità di posteggi privati e pubblici all'interno delle aree di attività (produttive e commerciali); - uniformare il sistema tariffale dei posteggi pubblici; - favorire l'uso combinato dei posteggi pubblici per i residenti (zone blu con vignetta). (vedi anche scheda R8)	I	Da

**b. Nodi intermodali e posteggi**

3.5	Oggetto	Prior.	Cons.
b.1	Potenziamento e adeguamento del nodo intermodale presso la Stazione FFS di Chiasso (Rif. PTM: C.10): - ampliamento del terminale di bus via Motta (o adiacente) con eliminazione corsia stradale per l'Italia; - sottopasso pedonale sud e prolungamento della banchina ferroviaria per i treni da/per l'Italia (vedi anche scheda M8, punti 2.2 e 3.2); - potenziamento dei posteggi P&R; - miglioramento dei collegamenti tra linee SPT, stazione e P&R	I	Da
b.2	Potenziamento e adeguamento del nodo intermodale presso la stazione FFS di Mendrisio (Rif. PTM: C.13): - riorganizzazione del terminale autobus (miglioramento degli accessi e ev. nuova ubicazione); - potenziamento dei posteggi P&R; - miglioramento degli spazi pedonali; - corsia di preferenziale per autobus e misure di accelerazione al semaforo di via Franscini.	I	Da
b.3	Formazione di un terminale comune per il trasporto pubblico AMSA/ATM a Capolago (Rif. PTM: C.47). Creazione di una piazza di giro presso la stazione FFS. Migliorare le vie d'accesso per i ciclisti e i pedoni. Provvedimento da coordinare con le misure C.2 e C.3 (modifica delle linee 31, 32 e 41).	I	Ip

### 3. Misure

b.4	Potenziamento del P&R di Maroggia per l'utenza locale (Rif. PTM: C.22)	I	lp
b.5	Potenziamento del P&R di Balerna (Rif. PTM: C.61). Migliorare l'accessibilità pedonale e ciclabile (ev. tramite passerella e mezzi meccanici)	I	lp
b.6	Nuovo nodo intermodale presso la stazione di Stabio, lungo il binario Mendrisio-Varese (v. anche scheda M8) (Rif. PTM: C.1b)	I	Da
b.7	Nuovo nodo intermodale presso il Gaggiolo, lungo il binario Mendrisio-Varese (v. anche scheda M8) (Rif. PTM: C.1c)	I	Da
b.8	Nuovo P&R "Campagna Adoma" abbinato all'eventuale stazione del binario Mendrisio-Varese. (v. anche scheda M8) (Rif. PTM: C.23) Realizzazione di una nuova fermata autobus. Combinazione con un posteggio di interscambio auto-auto (frontalieri)	2	lp
b.9	Realizzazione di stalli coperti per biciclette e di posteggi-filtro per veicoli motorizzati presso i principali comparti di svago, onde favorire l'accesso con mezzi non inquinanti e evitarne l'attraversamento veicolare: - Monte S.Giorgio; - Monte Generoso; - gole della Breggia; - collina del Penz	I	Da

### 4. Compiti

#### 4.1 Livello cantonale

Il Cantone:

in accordo con le Autorità federali competenti, la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM), i Comuni e le aziende di trasporto per quanto di loro competenza:

- a. progetta le opere di categoria "dato acquisito" e "risultato intermedio" in vista delle loro attuazione, in ossequio alla legislazione vigente; il passaggio al livello "dato acquisito" avviene, di regola, dopo una verifica della compatibilità territoriale e ambientale del singolo intervento, rispettivamente del suo corretto inserimento in una strategia di attuazione per fasi;
- b. allestisce gli studi pianificatori per la verifica dell'opportunità e della fattibilità delle opere di categoria "risultato intermedio" e "informazione preliminare";
- c. allestisce un programma di realizzazione del PTM, in collaborazione con la CRTM, la Divisione delle costruzioni e i Servizi generali del DT.

## 4. Compiti

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

per il tramite della Sezione della mobilità (SM):

- d. rappresenta il partner di riferimento della CRTM per l'elaborazione del PTM;
- e. promuove e coordina le opere di valenza cantonale e regionale in collaborazione con la Divisione delle costruzioni;
- f. assicura – con la Sezione dello sviluppo territoriale - i contatti con le Autorità federali che esaminano e decidono le richieste di finanziamento dei Programmi d'agglomerato;
- g. elabora il Piano dei percorsi ciclabili d'interesse cantonale, con la collaborazione della CRTM;
- h. promuove la realizzazione degli interventi di potenziamento e il miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico conformemente ai disposti del PTM e della Legge sui trasporti pubblici, in collaborazione con la CRTM e le aziende di trasporto;
- i. coordina i propri interventi in materia di mobilità con quelli della confinante Regione Lombardia, e con quelli delle province di Como e di Varese, in collaborazione con la CRTM.

per il tramite della Sezione dello sviluppo territoriale (SST):

- j. verifica la conformità dei Piani regolatori comunali (PR) con i contenuti del PD e fornisce ai Comuni le indicazioni per l'adattamento dei PR;
- k. accompagna la progettazione delle opere e verifica il coordinamento tra gli interventi a favore della mobilità e l'organizzazione degli insediamenti;
- l. assicura – con la Sezione della mobilità – i contatti con le Autorità federali che esaminano e decidono le richieste di finanziamento dei Programmi d'agglomerato;
- m. per il tramite dell'Ufficio della pianificazione locale, veglia affinché i Comuni adeguino i loro PR conformemente alle indicazioni della presente scheda.

La Divisione delle costruzioni (DC):

- n. progetta le opere di valenza cantonale e regionale - di categoria "dato acquisito" e "risultato intermedio";
- o. è responsabile della realizzazione delle opere.

La Divisione dell'ambiente:

- p. per i provvedimenti a valenza ambientale previsti dal PTM, allestisce e aggiorna un *Piano dei provvedimenti* ai sensi della Legge federale sulla protezione dell'ambiente (art. 44) e dell'Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (art. 31 e ss.), nella fattispecie il *Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto* (PRAM).
- q. I seguenti Servizi cantonali, nell'ambito delle loro mansioni, collaborano con la Sezione della mobilità e con la Sezione dello sviluppo territoriale nell'applicazione degli indirizzi di questa scheda:
  - Divisione dell'economia;
  - Servizi generali del DT.

## 4. Compiti

### 4.2 Livello intercomunale

La Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) su delega del Consiglio di Stato, allestisce il PTM in stretta collaborazione con i Servizi cantonali. Inoltre:

- a. assicura la base di consenso per la realizzazione delle opere;
- b. verifica il rispetto dei programmi di realizzazione;
- c. completa e aggiorna il PTM;
- d. accompagna la DSTM e la DC nell'attuazione del PTM;
- e. elabora il Piano dei percorsi ciclabili d'interesse regionale, con la collaborazione della Sezione della mobilità;
- f. allestisce il Piano dello stazionamento delle zone centrali che da le indicazioni ai Comuni per la gestione armonizzata dei posteggi, in sintonia con gli obiettivi di mobilità del PTM e del Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto, in collaborazione con i comuni interessati;
- g. promuove gli studi pianificatori per la verifica dell'opportunità e della fattibilità delle opere di categoria "risultato intermedio" e "informazione preliminare".

### 4.3 Livello comunale

I Comuni:

- a. partecipano all'allestimento del PTM per il tramite della CRTM;
- b. adeguano i loro piani regolatori alle indicazioni scaturite dal PTM (azzonamenti, politica dei posteggi, ...);
- c. si adoperano per intraprendere tempestivamente i passi necessari per la realizzazione degli interventi di loro competenza (moderazione del traffico, gestione della circolazione, segnaletica, piste ciclabili, ...);
- d. nel quadro dei loro strumenti di intervento, armonizzano gli indirizzi in materia di organizzazione del territorio con le impostazioni e i provvedimenti stabiliti per i trasporti, secondo le indicazioni della presente scheda;
- e. elaborano il Piano della 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. I Comuni di Chiasso e di Mendrisio promuovono l'allestimento di uno studio pianificatorio di dettaglio per la sistemazione dell'area della stazione FFS, coordinandolo con il Cantone e con le FFS.

### 4.4 Altri

Svizzera: Regione Valle di Muggio, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Ufficio federale dei trasporti, Ufficio federale dell'ambiente, Ufficio federale delle strade, Ferrovie federali svizzere, Direzione generale delle dogane, Commissione regionale dei trasporti del Luganese, Aziende di trasporto regionali.

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

## 5. Documenti di riferimento e allegati

### Delimitazione del comprensorio di riferimento per il PTM

#### Elenco dei Comuni

Settore Ceresio sud: Arogno, Bissone, Brusino Arsizio, Maroggia, Melano, Riva San Vitale, Rovio

Settore Valle di Muggio: Breggia, Castel S. Pietro

Settore Frontiera ovest: Stabio

Settore Centro: Balerna, Chiasso, Coldrerio, Mendrisio, Morbio Inferiore, Novazzano, Vacallo

### 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.

Decreto legislativo concernente l'adozione degli Obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore, 26.6.2007.

Legge sulle strade (LS), 23.3.1983.

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

Legge sui trasporti pubblici, 6.12.1994.

Decreto legislativo concernente l'istituzione di una Comunità tariffale nel Cantone Ticino e nel Moesano, 17.12.1996.

Decreto legislativo concernente la realizzazione della Comunità tariffale integrale Ticino e Moesano per tutti i servizi di trasporto pubblico (estensione dell'esistente Comunità per abbonamenti Arcobaleno ai biglietti singoli, alle carte per più corse, alle carte giornaliere e ai biglietti di gruppo), 22.2.2006.

Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp), 14.6.2005

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

Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIAt), 16.12.1985.

### Documenti di riferimento

#### Rapporti esplicativi

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

#### Altri documenti

ARE, *Rapporto d'esame per l'approvazione delle schede di coordinamento*, 8 marzo 2005.

BORELLA-LEPORI-ROVELLI / DPC, *Studio dell'impatto sull'ambiente delle opere concernenti il tratto stradale Stabio est-Confini di stato al Gaggiolo*, 1990.

BRUGNOLI G., *Sistemazione incrocio Croce Grande - Rapporto tecnico*, settembre 2000 (disponibile presso la CRTM).

CONSIGLIO DI STATO, *Messaggio 4668 concernente lo stanziamento del credito necessario all'elaborazione del PTM*, 15 luglio 1997.

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.

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, *Preavviso sul Rapporto intermedio del PTM*, novembre 1999.

ISOS: Inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere.

ISTITUTO RICERCHE ECONOMICHE, *La stazione Comune Como-Chiasso nel contesto dei trasporti della regione Mendrisiotto*, maggio 1999.

IVT-ETH / DPC, *Concezione dei trasporti pubblici nel Mendrisiotto*, marzo 1991.

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

STUDI ASSOCIATI SA, *Confronto di varianti - Strada principale Coldrerio - Croce Grande - Svincolo di Mendrisio*, aprile 2001.

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.

STUDI ASSOCIATI SA, *Piano di pronto intervento - Opere di rilevanza locale*, giugno 2000.

UFFICIO FEDERALE DELLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO, *Osservazioni sul Rapporto intermedio del PTM*, novembre 1999.

UFPT/UFAPP, *Misure di pianificazione territoriale per la protezione dell'aria e l'uso razionale dell'energia*, 1998.

USI/Facoltà di scienze della comunicazione, *Inchiesta presso la popolazione, Rapporto finale*, 1999.

#### Link utili

[www.ti.ch/DT/DSTM/SM](http://www.ti.ch/DT/DSTM/SM)

[www.ti.ch/dt/dstm/Temi/Portale/default.asp?Temi=SM](http://www.ti.ch/dt/dstm/Temi/Portale/default.asp?Temi=SM)

[www.ti.ch/dt/dstm/sm/Temi/Mobilita](http://www.ti.ch/dt/dstm/sm/Temi/Mobilita)

Sui Programmi d'agglomerato della Confederazione:

[www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=it](http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=it)

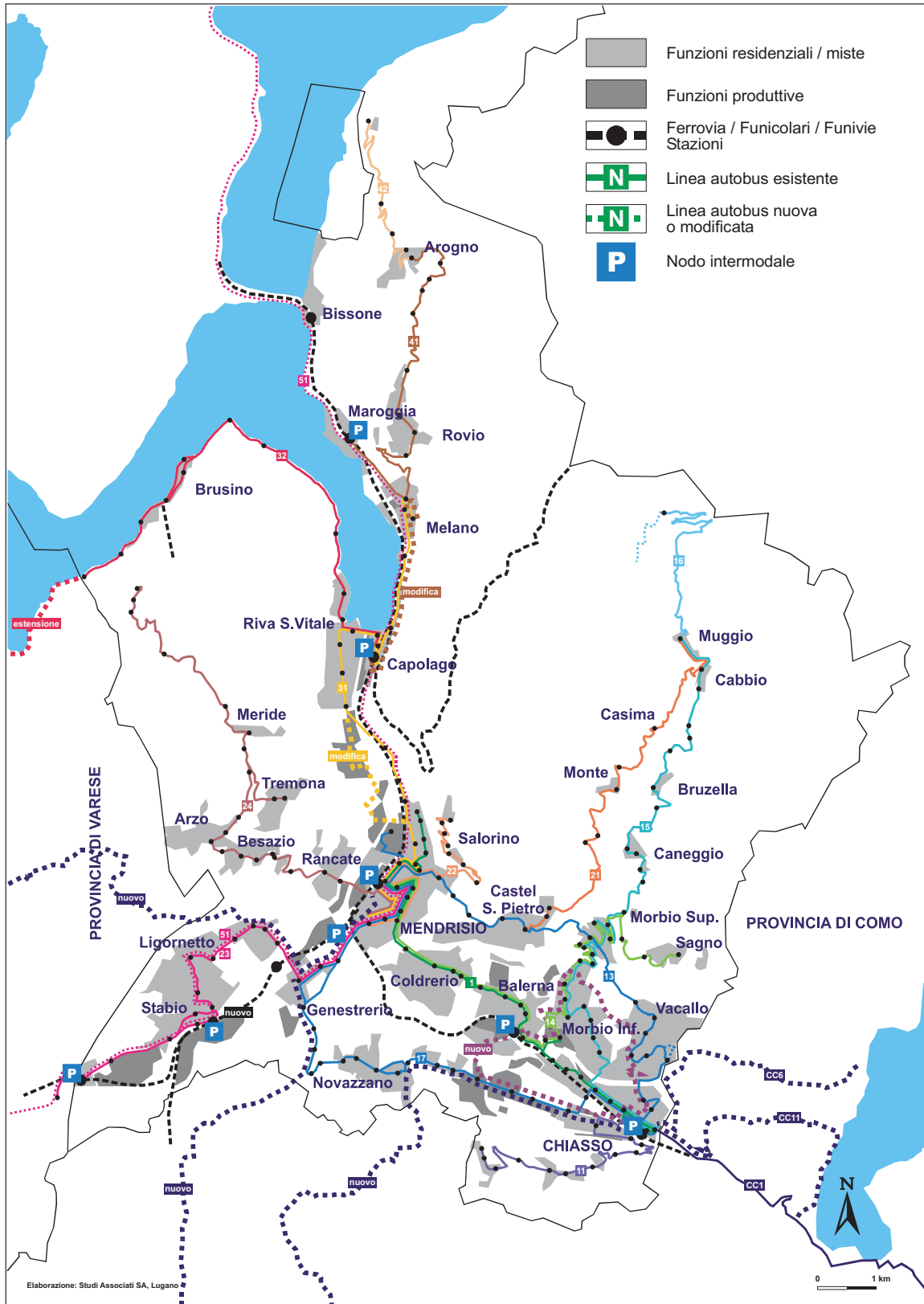
Sul Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato:

[www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=it](http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=it)



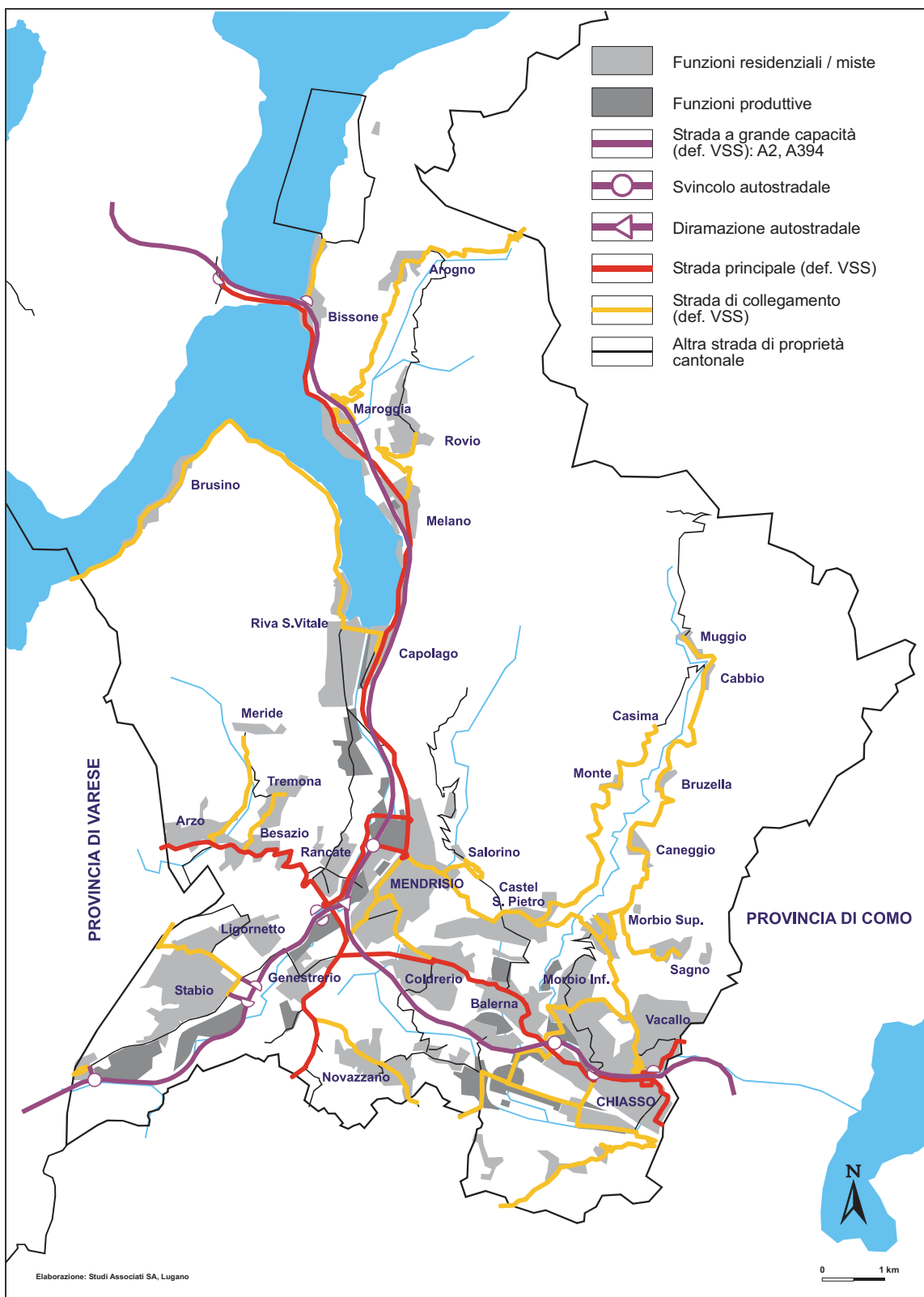
Allegato I

Mobilità pubblica  
Schema delle reti dei trasporti pubblici



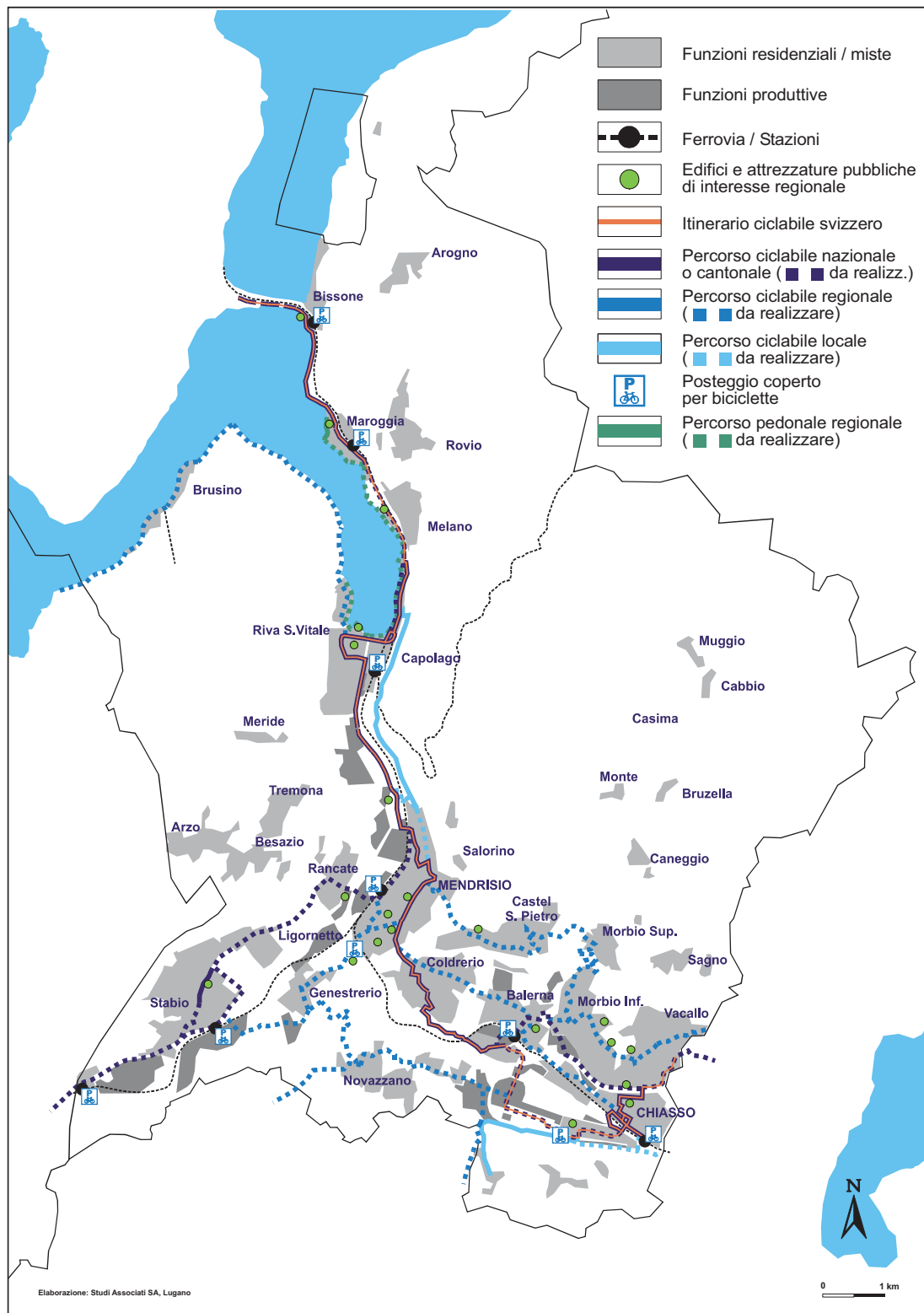
Allegato II

Mobilità privata e moderazioni del traffico  
Schema della gerarchia stradale



Allegato III

Mobilità lenta  
Rete dei percorsi ciclabili nazionali, cantonali e regionali del  
Mendrisiotto



Allegato IV

Stazionamento e nodi intermodali  
**Concetto per lo stazionamento e per i nodi intermodali**

