



Agglomerato del Mendrisiotto

Rete urbana e Mobilità

Grado di consolidamento

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

Versione del 01.06.2023

La data si riferisce all'entrata in vigore delle ultime modifiche della scheda ai sensi della Legge sullo sviluppo territoriale. Complementi d'informazione sulla cronologia completa delle procedure relative alla scheda possono essere richiesti all'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.

 Sfondo bianco:
testo informativo

 Sfondo grigio:
testo vincolante



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

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

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 PAMI e nel 2011 hanno firmato la Convenzione sulle prestazioni con la Confederazione.

Programmi d'agglomerato del Mendrisiotto di seconda e di terza generazione (PAM2 e PAM3)

Dal profilo dei contenuti, il PAMI, il PAM2 e il PAM3 possono essere considerati come la prosecuzione del PTM e del COTAM. Anche dal profilo formale, il consolidamento pianificatorio avviene tramite il Piano direttore (PD) e in particolare la scheda R/M5 Agglomerato del Mendrisiotto. La struttura di questa 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, ora assicurati tramite il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) approvato da Popolo e Cantoni nel 2017.

II PAM3 – Situazione, problemi e sfide

L'agglomerato del Mendrisiotto è costituito da 17 Comuni nei quali risiedono circa 54'500 abitanti (2030: ca. 61'100) e lavorano circa 40'000 addetti (2030: ca. 44'200): un agglomerato di medio-piccole dimensioni che, durante il giorno, raddoppia quasi le sue presenze. Se la crescita degli insediamenti e della mobilità ha caratterizzato le dinamiche di sviluppo degli agglomerati ticinesi (e svizzeri) negli ultimi venti anni, nel caso del Mendrisiotto a questo trend si sono sovrapposti due fenomeni specifici:

- l'aumento dei frontalieri, passati dai 12'000 del 2000 agli attuali 22'600;
- l'aumento del pendolarismo verso l'agglomerato del Luganese, per cui il Mendrisiotto non è solamente destinazione del viaggio, ma anche segmento intermedio dello spostamento.

Il contesto internazionale, la pressione ai valichi doganali e la vicinanza con la metropoli milanese indirizzano le scelte del PAM3 verso una collaborazione transfrontaliera, senza la quale difficilmente si potranno ottenere risultati efficaci.

Attraverso il PAM3 ci si propone di orientare lo sviluppo insediativo previsto all'orizzonte 2030 (+9% per tutto il Mendrisiotto) in modo specifico per i diversi spazi funzionali, incrementando maggiormente la crescita degli spazi centrali dove vi è buon servizio di trasporto pubblico, portandola agli stessi livelli previsti negli spazi suburbani, e contenendola negli spazi periurbani.

Per quanto riguarda la mobilità l'obiettivo primario è la progressiva riduzione della ripartizione modale del trasporto individuale motorizzato a favore del trasporto pubblico e della mobilità lenta, specialmente per gli spostamenti di breve distanza nei centri cittadini.

In continuità con il PAM2, il PAM3 auspica, all'orizzonte 2030, un agglomerato che:

- favorisca insediamenti di qualità, impieghi e servizi nelle aree centrali (Chiasso e Mendrisio) e nei principali corridoi di sviluppo;
- tuteli e valorizzi le aree naturali e di svago di prossimità del fondovalle (il corso del Laveggio, il sistema collinare di Santa Margherita, il Monte Morello e il Penz, la Valle della Motta, i terrazzi vitivinicoli del Colle degli Ulivi, di Corteglia e Castel San Pietro e le Gole della Breggia), quali spazi ricreativi di prossimità, complementari alle aree insediative fortemente densificate;
- sia ben collegato agli altri centri del Cantone, della Confederazione e della vicina Italia attraverso un trasporto pubblico di qualità;
- punti su una migliore offerta del trasporto pubblico (su gomma e su ferro);
- favorisca la continuità della rete per la mobilità lenta regionale e locale per spronare gli spostamenti utilitari e quotidiani;
- dialoghi con le Autorità italiane preposte per garantire linee di trasporto pubblico transfrontaliero, una politica P+R ai principali nodi di interscambio italiani nonché la realizzazione di posteggi carpooling oltrefrontiera, quale principale filtro verso i valichi doganali.

Le principali misure presentate in lista A (orizzonte di realizzazione 2019-2022) sono:

Paesaggio e Insediamenti:

- Parco del Laveggio;
- Comparto di Valera;
- Riconversione dei comparti delle stazioni (Balerna e Maroggia in particolare);

Infrastrutture:

- Velocizzazione del trasporto pubblico su gomma e riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio;
- Velocizzazione del trasporto pubblico su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia;
- Miglioramento della permeabilità ciclopedonale e dell'accessibilità al trasporto pubblico nei comparti delle stazioni;
- Completamento della rete pedonale locale;
- Velocizzazione transiti carpooling sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia;
- Gestione regolamentata delle aree di parcheggio pubblico (attuazione PSZC);
- Sviluppo di piani di mobilità aziendale per i comparti strategici dell'agglomerato.

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 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 strutturanti 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 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;
- in genere sono esclusi nuovi azionamenti e si punta a favorire lo sfruttamento mirato delle riserve disponibili e all'introduzione degli indici di sfruttamento (IS) minimi.

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;
- 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 StrategieNatura e paesaggio (v. anche allegato III)*Fondovalle e aree collinari periurbane*

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

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 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 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 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 con valenza di polo transfrontaliero;
- 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 (car pooling, 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 COTAM) 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	Scheda R7
Grandi generatori di traffico e Centri dei poli urbani	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 Laveggio	Scheda R9
Piano cantonale dei trasporti	Scheda M1
AlpTransit: proseguimento a sud di Lugano	Scheda M6
Sistema ferroviario regionale e relative fermate: accessibilità e inserimento urbanistico delle fermate esistenti e delle nuove fermate	Scheda M7
Percorsi ciclabili nazionali, cantonali e regionali	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.
Area di svago di prossimità – Parco del Laveggio 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.	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).
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.

3. Misure

Valorizzazione naturalistica e di svago del comparto Valera La misura interessa il comparto di Valera. L'obiettivo è una sua riqualifica in termini naturalistici, agricoli e ricreativi, in relazione alla vicina presenza del Laveggio. Il Cantone assume l'onere di concretizzare questa misura attraverso un Piano di utilizzazione cantonale.	PAM3 (PA2)	Dato acquisito 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).
Percomenza e accessibilità del tratto di riva tra Riva San Vitale e Capolago	PAM3 (PA3)	Misura già contemplata dal PD – scheda P7 – e qui solo richiamata.
Valorizzazione naturalistica e di svago della riva lacustre e della foce del Sovaglia a Melano	PAM3 (PA4)	Misura definita dal PAM2, aggiornata dal PAM3; già contemplata dal PD – scheda P7 – e qui solo richiamata.
Valorizzazione del tratto di riva tra Capolago e Melano:		Misure definite dal PAM3, correlate ai temi laghi e rive lacustri (scheda P7), componenti naturali (scheda P4) e mobilità lenta (scheda M10).
- tratto Santa Lucia-Panico	PAM3 (PA5.1)	Misura già contemplata dal PD – scheda P7 – e qui solo richiamata.
- tratto Panico-Capolago 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.	PAM3 (PA5.2)	Dato acquisito

3.2 Insediamenti

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

Misura	Fonte	Situazione a PD
Verifica della contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve nelle aree centrali ben servite dal trasporto pubblico:	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.
- Chiasso	(IN1.1)	Dato acquisito
- Mendrisio	(IN1.2)	Dato acquisito
Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane Comuni di Bissonne, Breggia, Brusino Arsizio, Castel San Pietro, Maroggia, Melano, Mendrisio, Riva San Vitale e Rovio.	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.
Aree multifunzionali-commerciali (GGT di Bisio-Serfontana e San Martino)	PAM2 (IN6)	Misura già contemplata dal PD – scheda R8 – e qui solo richiamata.

3. Misure

Comparti delle stazioni e fermate FFS/TILO:		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.
- 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
- Riqualifica 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.	PAM2 (IN4)	Dato acquisito
- Sviluppo centripeto del quartiere della fermata ferroviaria TILO di Stabio;	PAM3 (IN4.1)	Risultato intermedio
- Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Fornaci in prossimità della fermata ferroviaria TILO di Balema;	PAM3 (IN4.2)	Dato acquisito
- Sviluppo centripeto e riqualifica del corridoio insediativo in prossimità della fermata ferroviaria TILO di Capolago-Riva San Vitale;	PAM3 (IN4.3)	Risultato intermedio
- Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Mulino in prossimità della fermata ferroviaria di Maroggia-Melano.	PAM3 (IN4.4)	Dato acquisito
Riconversione di terreni nelle aree ferroviarie Comuni di Chiasso, Balema e Novazzano.	PAM3 (IN3)	Risultato intermedio
Assi urbani – riqualifica dei fronti stradali: 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". V. anche misure TP1 e TIM5 del PAM3.	PAM3	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.
- asse principale a Coldrerio (Via San Gottardo)	(IN5.1)	Dato acquisito
- 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 agli indirizzi e misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili e R10 Qualità degli insediamenti.

3. Misure

3.3 Trasporti pubblici: reti e nodiReti 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>	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>Linee TP su gomma transfrontaliere: potenziamento dell'offerta</p> <p>Collegamenti transfrontalieri con Saltrio, Viggiù, Clivio, l'Alto Olgiatese, Como, Maslianico e Cernobbio.</p>	PAM3 (TP2)	
<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 Brusata</p> <p>(V. anche misura TIM2 del PAM3.)</p>	PAM3 (TP3)	
<p>Terminale per trasbordo strada-ferrovia</p> <p>Progetto FFS per un nuovo terminale a Chiasso-Balema.</p>	PTM	Dato acquisito Misura definita dal PTM.
<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 "Concezione dello spazio stradale all'interno delle località".</p> <p>V. anche misure IN5 e IN6 del PAM3 (punto3.2).</p>	PAM3 (TP1)	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>- Via Mola a Mendrisio (tratta 2)</p> <p>- Via San Gottardo a Coldrerio (tratta 2)</p>	(TP1.1)	Dato acquisito
<p>- Via San Gottardo a Balema (tratta 9)</p>	(TP1.2)	Dato acquisito
<p>- Incrocio Via San Gottardo Via Generoso a Balema (tratta 5)</p> <p>- Via San Gottardo a Balema (tratta 8)</p>	(TP1.3)	Dato acquisito
<p>- Via San Gottardo a Coldrerio (tratta 3)</p> <p>- Via San Gottardo a Balema (tratta 4 e 6)</p>	(TP1.4)	Risultato intermedio
<p>- Via San Gottardo a Coldrerio</p>	(TP1.5)	Informazione preliminare

3. Misure

NB: la numerazione delle tratte fa riferimento alla figura che illustra la misura TPI del PAM3 (p. 107 delle Schede sulle misure).

Nodi e fermate del trasporto pubblico

Misura	Fonte	Situazione a PD
Nodo di Mendrisio FFS Potenziamento e adeguamento, con una migliore integrazione delle linee bus e dell'accessibilità a piedi e in auto.	PAMI	Dato acquisito Misura definita dal PAMI e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, M7 Sistema ferroviario regionale e M10 Mobilità lenta.
Nodo di Chiasso FFS Riorganizzazione dell'accessibilità veicolare, nuovo terminale bus e nuovi posteggi P&R, K&R e B&R.	PAMI	Dato acquisito Misura definita dal PAMI e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, M7 e M10 Mobilità lenta.
Nuova fermata ferroviaria a Stabio Sistemazione dell'area per l'accesso alla fermata TILO.	PAMI	Misura già contemplata dal PD – scheda M7 SISTEMA FERROVIARIO REGIONALE – e qui solo richiamata.

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
Fase 1 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.		✓
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.		✓
Fase 3 Completamento della diramazione A2/A394 in località Tana con bretella Chiasso-Stabio e viceversa.		Informazione preliminare
Completamento della A394 da Stabio est al Gaggiolo e nuova dogana turistica,	PTM	Dato acquisito Misura definita dal PTM.

3. Misure

<p>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>		
<p>Nuova strada cantonale di aggiramento del nucleo storico di Bissone</p> <p>e relative misure fiancheggiatrici (sistemazione/moderazione del traffico / pedonalizzazione della strada esistente e di Piazza Borromini).</p>	PTM	Dato acquisito Misura definita dal PTM.
Collegamento diretto del Pian Faloppia all'A2	PTM	Informazione preliminare Misura definita dal PTM.
<p>Moderazione del traffico e messa in sicurezza</p> <p>Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici. Aumento della qualità di vita.</p>	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.
<ul style="list-style-type: none"> - via Motta (Mendrisio) - via Turconi - largo Bemaconi (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
<ul style="list-style-type: none"> - via Arca (Stabio) - via Montalbano (Stabio) 	(TIM 2)	Risultato intermedio
<p>Riqualifica multimodale dell'asse urbano secondario Stabio-Mendrisio (Via Gaggiolo)</p> <p>(V. anche misura IN6 del PAM3, punto 3.2)</p>	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
<p>Gestione dei posteggi pubblici</p> <p>Coordinamento regionale dell'offerta per contenere il TIM nelle aree centrali.</p>	PAM3 (TIM 1)	Dato acquisito Misura definita dal PTM, aggiornata con il PAM2 e con il PAM3.

3. Misure

Promozione del car pooling:	PAM3	Misure che non necessitano un consolidamento nel PD. Vengono riportate allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
- Velocizzazione transiti car pooling sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (v. anche misura TP3 del PAM3, punto 3.3)	(TIM2)	
- Posteggi filtro per car pooling, navette aziendali e trasporto pubblico nelle Province di Como e Varese	(TIM4)	

3.5 Mobilità lenta

Vedere anche Allegato VII

Misura	Fonte	Situazione a PD
Completamento della rete ciclabile regionale	PAM2 (TL1) e PAM3 (ML2.3, ML7)	Misura definita dal PAM2, aggiornata nel PAM3 e già contemplata dal PD – scheda M10 – e qui solo richiamata.
Posteggi per biciclette presso i principali poli di attrazione e le principali fermate del TP su gomma	PAM3 (ML6)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD. Viene riportata allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.

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.

4. Compiti

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;

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

4. Compiti

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.

4.3 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)

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, CRTM: PAM3 *Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di terza generazione*, Mendrisio 2016.

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

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

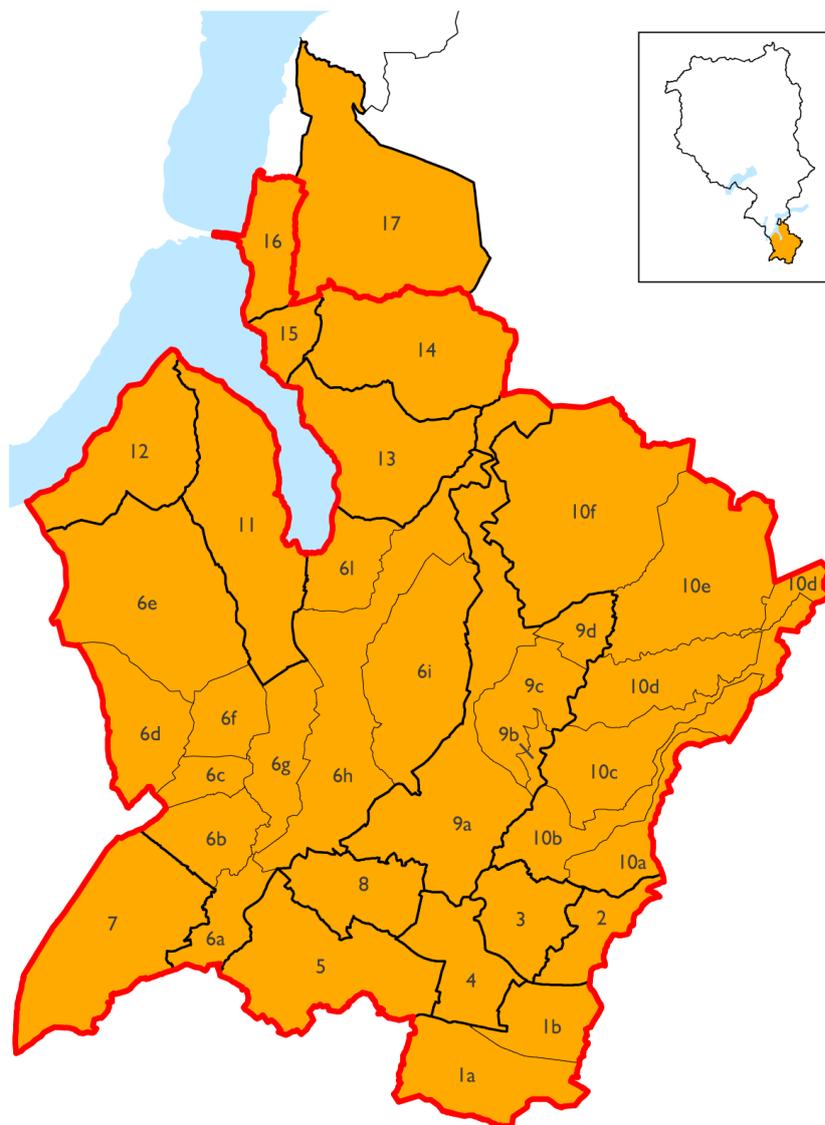
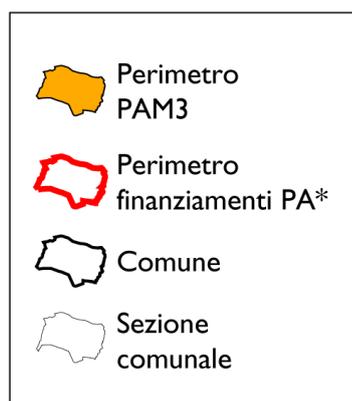
Sui Programmi d'agglomerato della Confederazione:

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

Allegato I

Perimetro del PAM 3

Perimetro PAM3



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

1 Chiasso

1a Pedrinatte
1b Chiasso

2 Vacallo

3 Morbio Inferiore

4 Balerna

5 Novazzano

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

6 Mendrisio

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

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

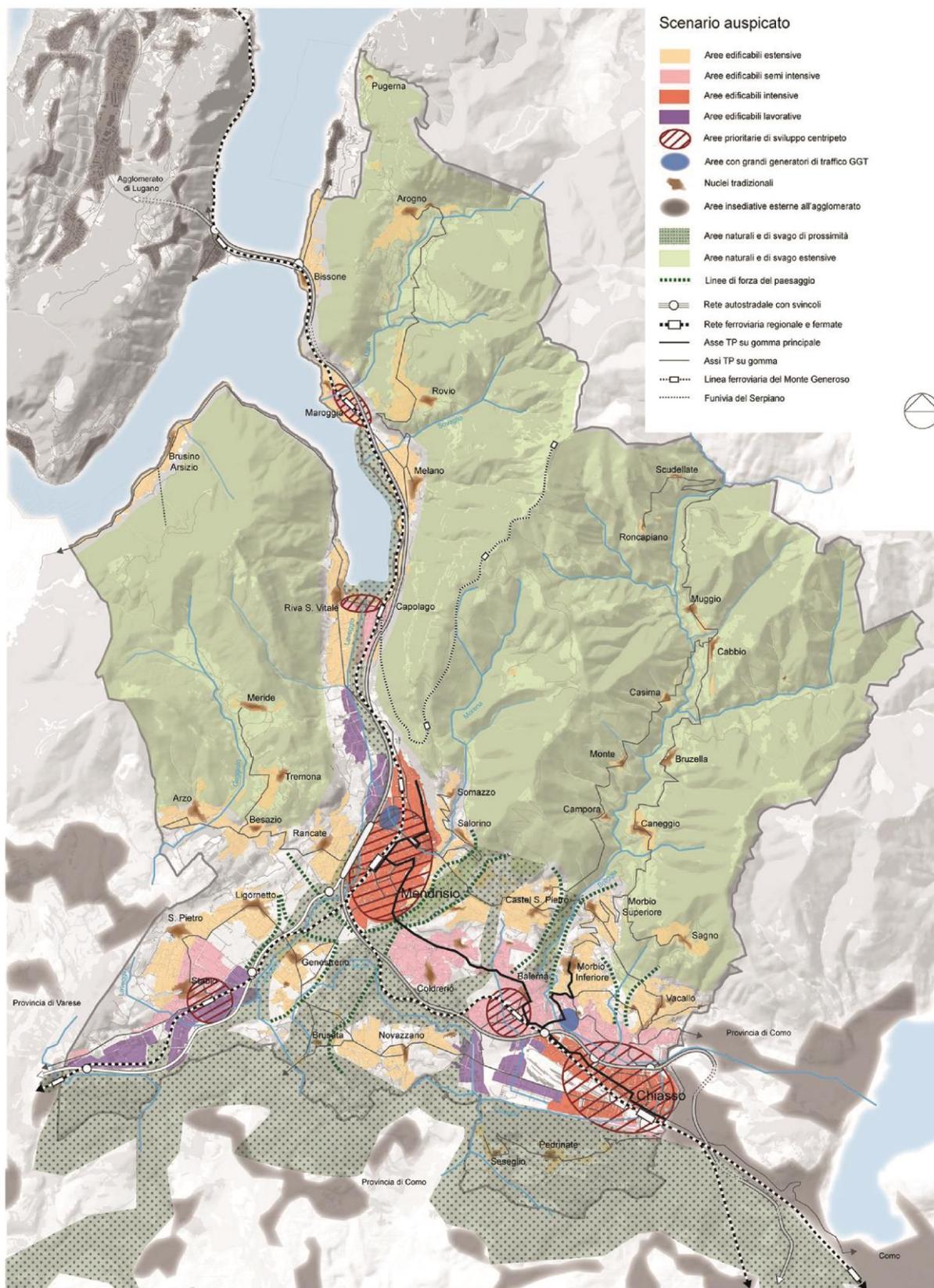
16 Bissone

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.

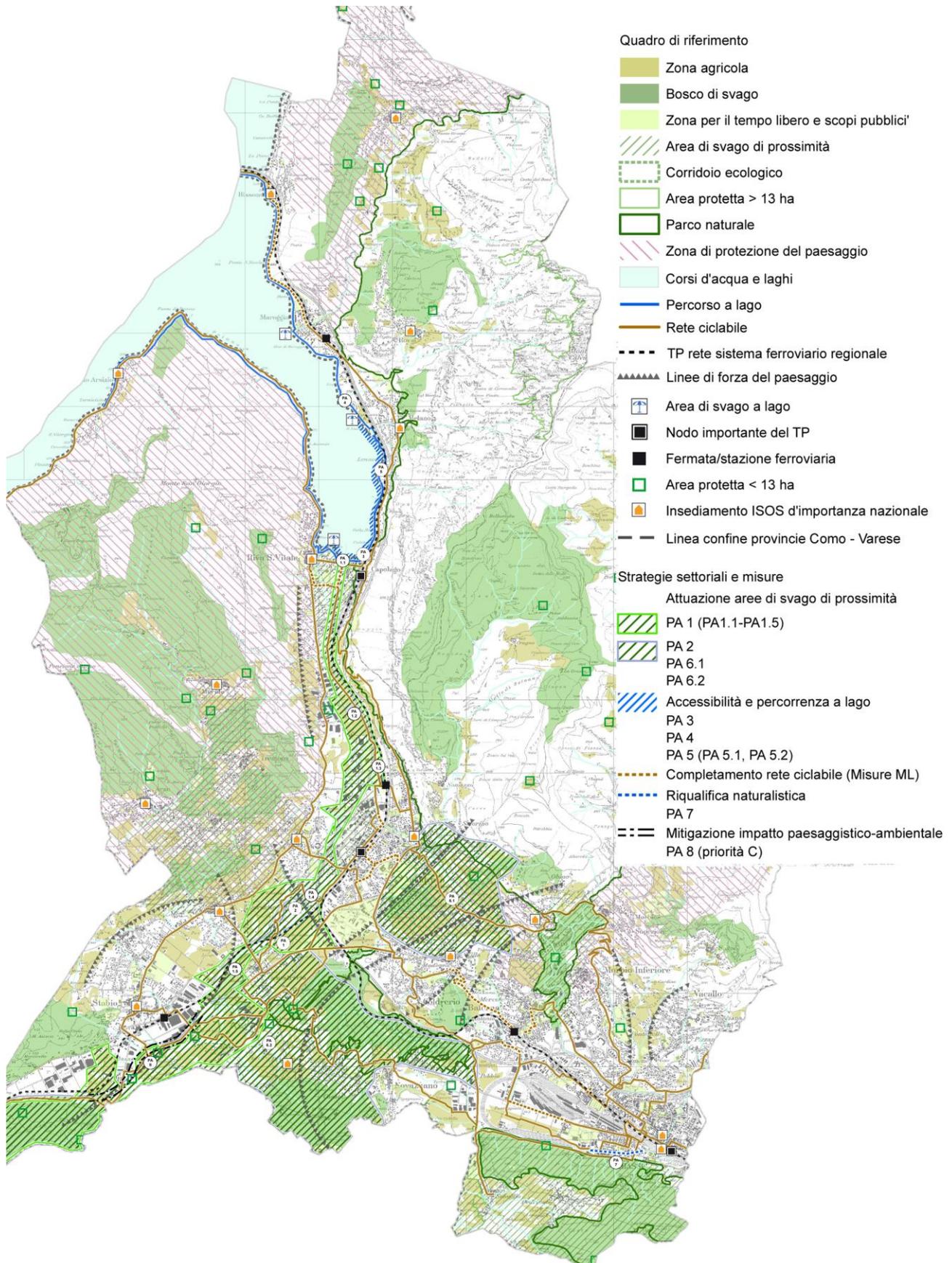
Allegato II

Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale



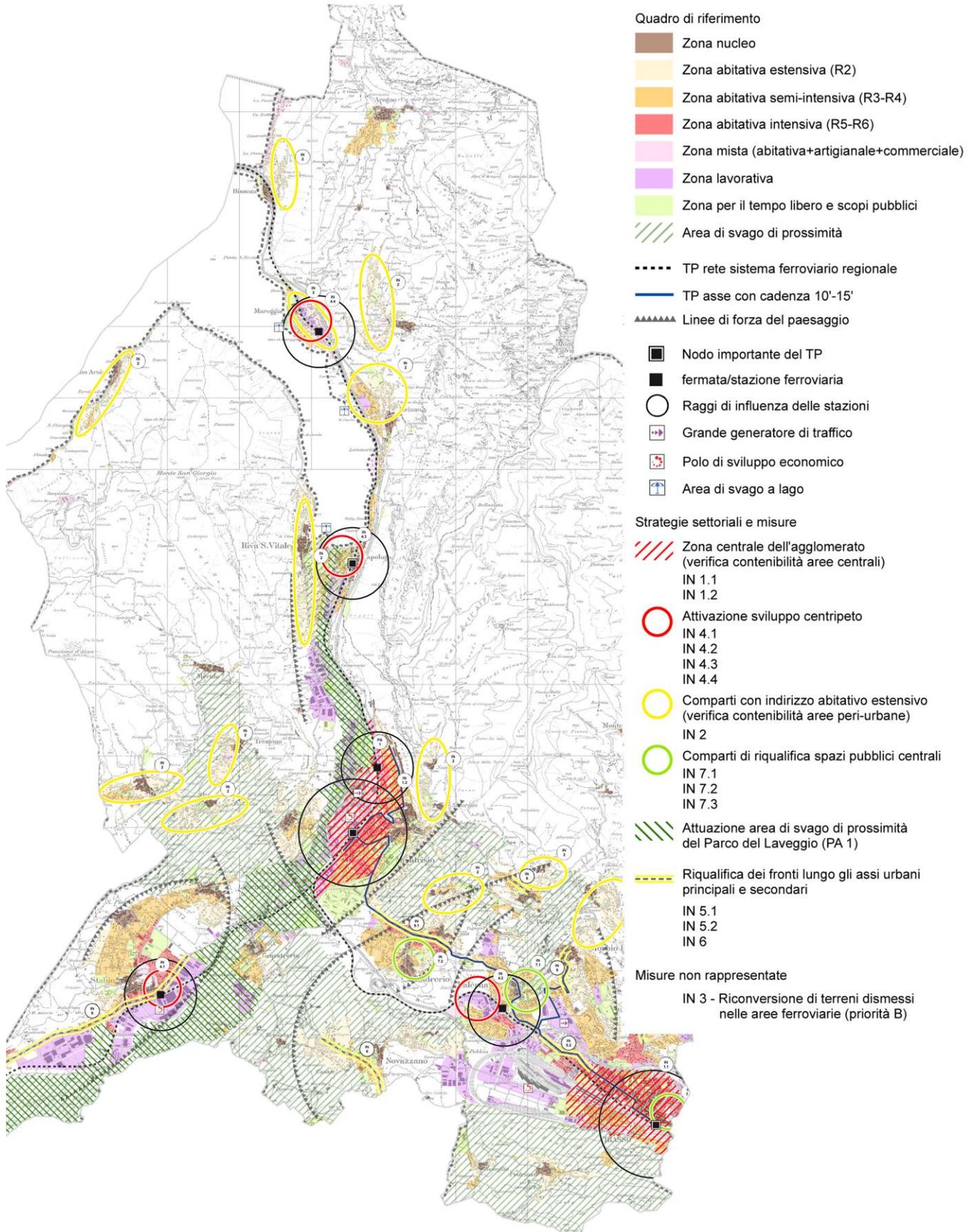
Allegato III

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



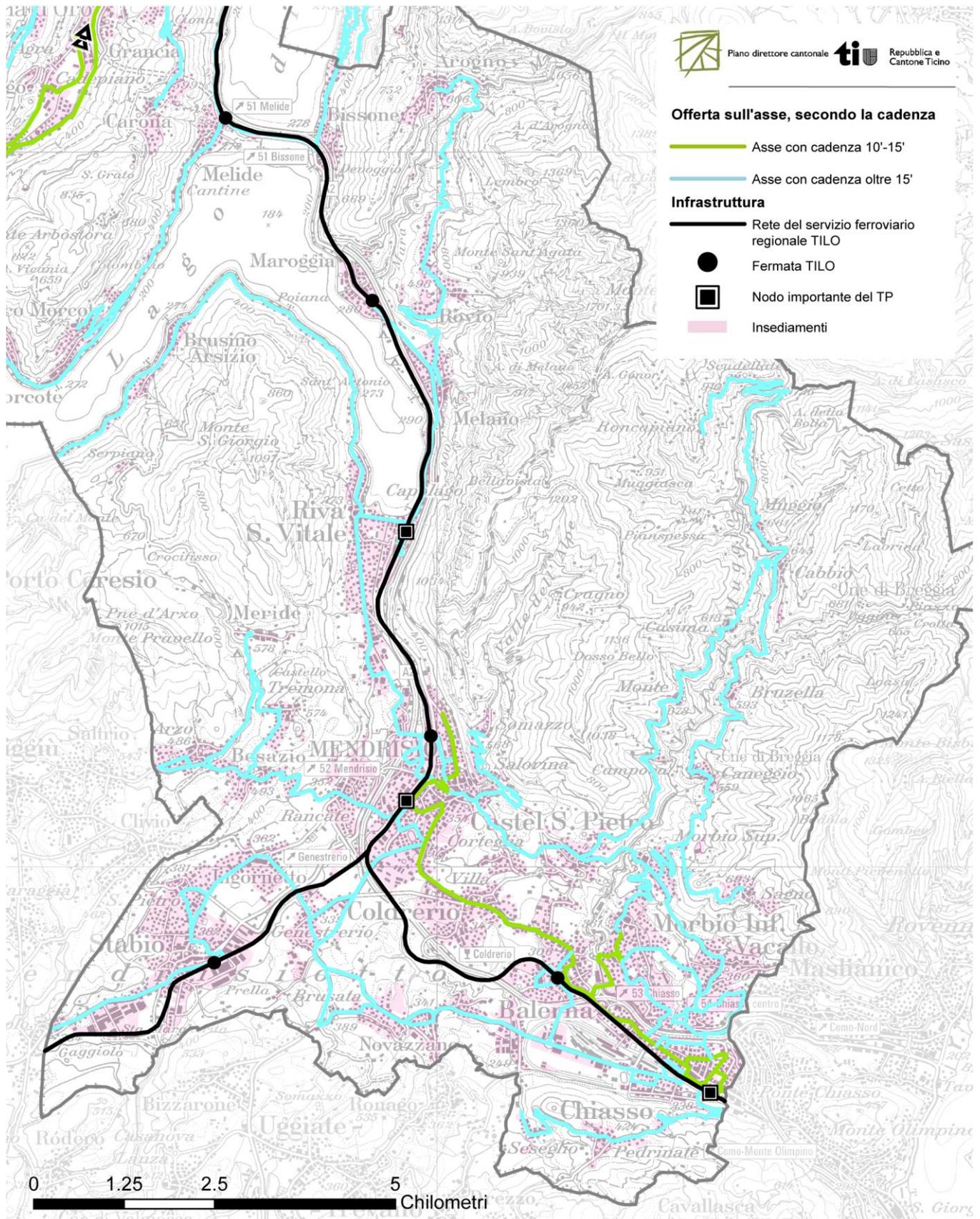
Allegato IV

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



Allegato V

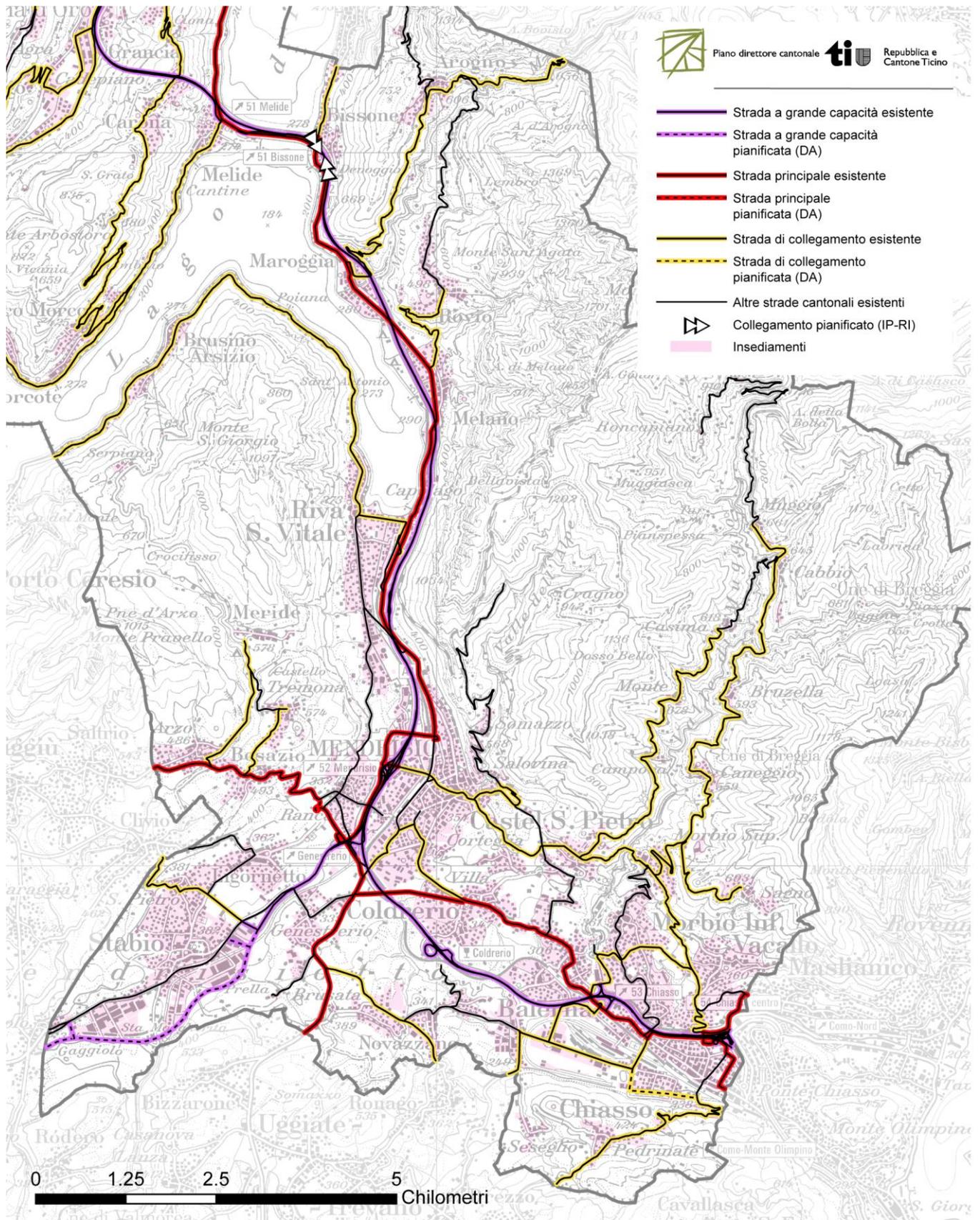
Rete del trasporto pubblico all'orizzonte 2030



Dati dei fondi cartografici PK100 © Ufficio federale di topografia

Allegato VI

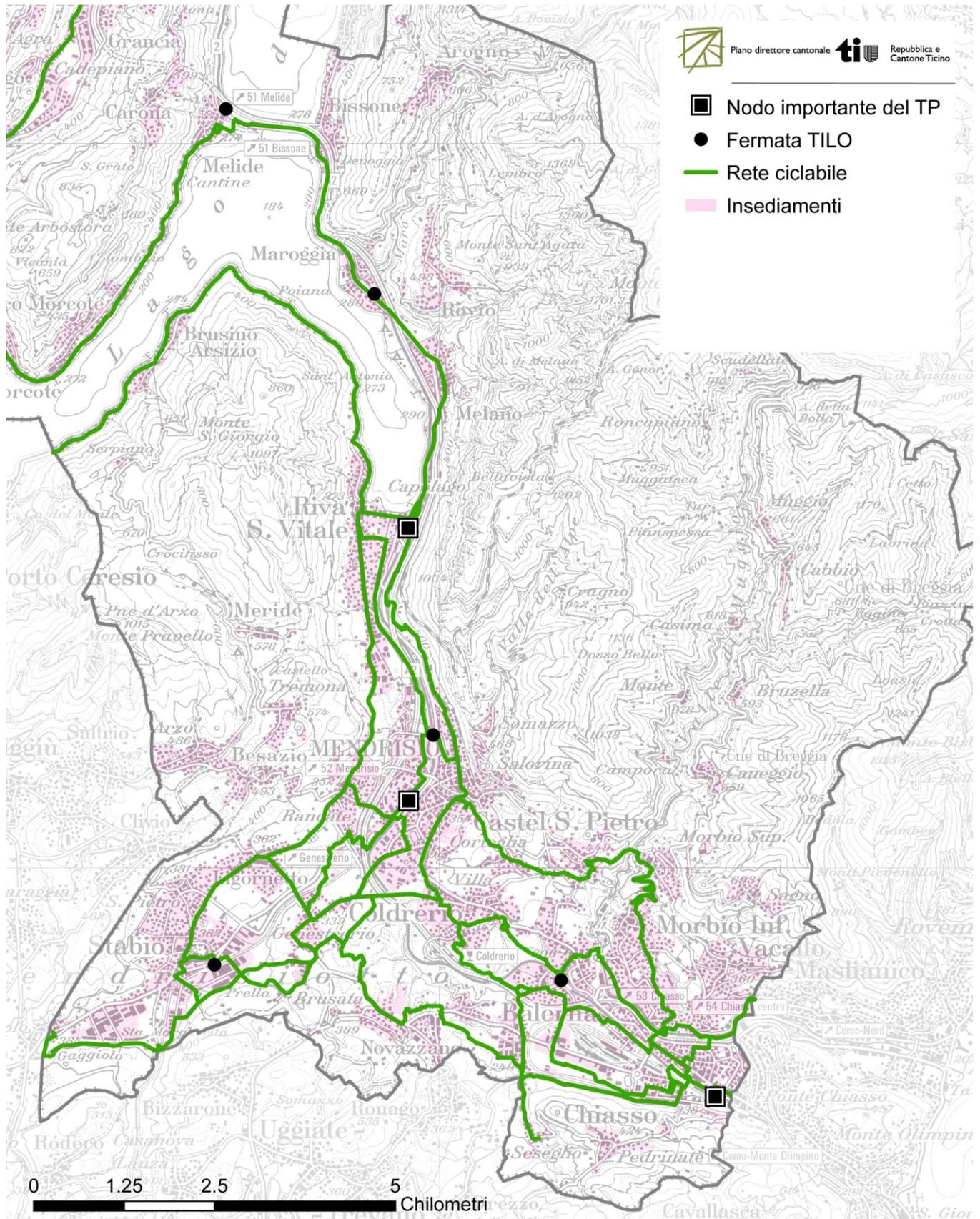
Rete viaria e stazione (strade cantonali e nazionali) all'orizzonte 2030



Dati dei fondi cartografici PK100 © Ufficio federale di topografia

Allegato VII

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



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 Riqualfica del Laveggio	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 Riqualfica urbanistica area relazionata al nodo intermodale FFS di Mendrisio con insediamento della SUPSI	Misura inserita nella presente scheda.
IN 5 Riqualfica 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 III 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 Riqualfica 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.

Allegato IX

Elenco completo delle misure del PAM3 e coordinamento con il Piano direttore

Codice PAM3	Nome misura PAM3	Situazione a PD
PA1	Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio (progetto modello)	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura PA4 del PAM2).
PA 1.1	Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: la foce	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura PA4 del PAM2).
PA 1.2	Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: Prati Maggi	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura PA4 del PAM2).
PA 1.3	Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: S. Martino	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura PA4 del PAM2).
PA 1.4	Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: Tana e Pizzuolo	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura PA4 del PAM2).
PA 1.5	Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: meandri del Laveggio	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura PA4 del PAM2).
PA 2	Valorizzazione naturalistica e di svago del comparto Valera	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura PA5 del PAM2).
PA 3	Percorrenza e accessibilità del tratto di riva tra Riva San Vitale e Capolago	Misura già contemplata dal PD (scheda P7) e solo richiamata in questa scheda (ripresa da misura PA6 del PAM2)
PA 4	Valorizzazione naturalistica e di svago della riva lacustre e della foce del Sovaglia	Misura già contemplata dal PD (scheda P7) e solo richiamata in questa scheda (ripresa da misura PA7 del PAM2)
PA 5	Valorizzazione del tratto di riva tra Capolago e Melano	-
PA 5.1	Valorizzazione naturalistica e di svago del tratto di riva tra Capolago e Melano: tratto Santa Lucia-Panico	Misura inserita nella scheda R9 e solo richiamata in questa scheda.
PA 5.2	Valorizzazione naturalistica e di svago del tratto di riva tra Capolago e Melano: tratto Panico-Capolago	Misura inserita nella presente scheda.
PA 6.1	Area di svago di prossimità di Corteglia Castello	Misura inserita nella scheda R9 e solo richiamata in questa scheda.
PA 6.2	Area di svago di prossimità di Santa Margherita - Pauzella - Valle della Motta	Misura inserita nella scheda R9 e solo richiamata in questa scheda.
PA 7	Riqualifica naturalistica torrente Faloppia a Chiasso	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
PA 8	Mitigazione dell'impatto territoriale, paesaggistico e ambientale del tracciato della superstrada PA394	-
IN1.1	Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP a Chiasso	Misura inserita nella presente scheda.
IN1.2	Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP a Mendrisio	Misura inserita nella presente scheda.
IN2	Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane	Misura inserita nella presente scheda.
IN3	Riconversione di terreni nelle aree ferroviarie	Misura inserita nella presente scheda.
IN 4.1	Sviluppo centripeto del quartiere della fermata ferroviaria di Stabio	Misura inserita nella presente scheda.
IN4.2	Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Fornaci in prossimità della fermata ferroviaria di Balerna	Misura inserita nella presente scheda.
IN 4.3	Sviluppo centripeto e riqualifica del corridoio insediativo in prossimità della fermata ferroviaria di Capolago - Riva San Vitale	Misura inserita nella presente scheda.
IN4.4	Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Mulino in prossimità della fermata ferroviaria di Maroggia-Melano	Misura inserita nella presente scheda.
IN5	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale tra Mendrisio, Coldrerio, Balerna e Chiasso (Via San Gottardo)	-
IN 5.1	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Coldrerio (Via San Gottardo)	Misura inserita nella presente scheda.
IN 5.2	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Chiasso e Balerna (tronco Bisio-Boffalora)	Misura inserita nella presente scheda.
IN6	Riqualifica dei fronti lungo gli assi urbani secondari a Stabio, Novazzano, Castel San Pietro, Morbio e Vacallo	Misura inserita nella presente scheda.
IN7.1	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico e nucleo di Balerna	Misura inserita nella presente scheda.
IN7.2	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: quartiere intergenerazionale Coldrerio	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
IN 7.3	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: area pubblica per riposo e svago in Via Comacini/Via degli Albrici a Chiasso	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TP 1	Velocizzazione del TP su gomma e riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio (Via Mola, Via San Gottardo) (5 sottomisure)	Misura inserita nella presente scheda.
TP 2	Linee TP su gomma transfrontaliere: potenziamento dell'offerta (3 sottomisure)	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD. Viene riportata allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.

Codice PAM3	Nome misura PAM3	Situazione a PD
TP 3	Velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (2 sottomisure)	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD. Viene riportata allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
TP 4	Integrazione tariffaria transfrontaliera	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TP 5	Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: pannelli informativi dinamici ai principali nodi	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TP 6	Aumento della capacità dei convogli sulla rete ferroviaria strutturante dell'agglomerato	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TP 7	Sistemazione stradale a favore del trasporto pubblico e messa in sicurezza fermata TP a Meride (Mendrisio)	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TIM 1	Gestione dei parcheggi pubblici: attuazione del PSZC	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura TIM3 del PAM2).
TIM 2	Velocizzazione transiti car-pooling sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (VAO 3+) (3 sottomisure)	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD. Viene riportata allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
TIM 3	Piani di mobilità aziendale comprensoriali	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TIM 4	Posteggi filtro per car pooling, navette aziendali e trasporto pubblico nelle province di Como e di Varese	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD. Viene riportata allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
TIM 5	Riqualifica multimodale dell'asse urbano secondario Stabio-Mendrisio (Via Gaggiolo)	Misura inserita nella presente scheda.
TIM 6	Risoluzione e monitoraggio dei punti critici	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TIM 7	Moderazione del traffico e messa in sicurezza	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TIM 7.1	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Melano, comparto A	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TIM 7.2	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Melano, comparto B	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TIM 7.3	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Melano, comparto C	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 1	Percorso ciclabile del Parco del Laveggio (2 sottomisure)	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 2	Miglioramento della permeabilità ciclo-pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni (5 sottomisure)	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 3	Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni (8 sottomisure)	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 3.1	Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni: Balerna, percorso pedonale a collegamento della stazione FFS con Via San Gottardo	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 3.2	Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni: Chiasso, passerella pedonale sopra la ferrovia tra i quartieri Soldini e Boffalora	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 3.3	Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni: Chiasso, marciapiede continuo su Via Crotti per l'attraversamento di Via Soldini, abbinato all'allargamento marciapiedi esistenti di Via Dunant sottopasso FFS	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 3.4	Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni: Chiasso, nuovo marciapiede e riqualificazione di Via Franscini	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 3.5	Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni: Chiasso, marciapiede Via Lavizzari	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 3.6	Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni: Chiasso, percorso pedonale sul torrente Faloppia Via Milano	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 3.7	Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni: Mendrisio, riscatto per uso pedonale di strada di servizio USTRA a Capolago	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 3.8	Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni: Stabio, Piano dei percorsi pedonali	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4	Completamento della rete ciclabile locale (6 sottomisure)	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.1	Completamento della rete ciclabile locale: Balerna, messa in sicurezza del percorso ciclo-pedonale utilitario in Via Magazzini generali, sottopassaggio ferroviario	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.2	Completamento della rete ciclabile locale: Balerna, percorso ciclo-pedonale Via Passeggiata	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.3	Completamento della rete ciclabile locale: Riva San Vitale, ampliamento dell'asse di Via Mons. Sesti tra la cantonale e il posteggio scolastico, con inserimento degli spazi per pedoni e per ciclisti	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.4	Completamento della rete ciclabile locale: Riva San Vitale, definizione di un ambito ad uso pedonale e ciclabile in prosecuzione di Via Mons. Sesti	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.5	Completamento della rete ciclabile locale: Riva San Vitale, messa in sicurezza dell'attraversamento ciclo-pedonale all'incrocio tra le vie G. Motta e Mons. Sesti	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.6	Completamento della rete ciclabile locale: Stabio, Piano Bike-Park: il giro del Monte Asturo	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 5	Completamento della rete pedonale locale (13 sottomisure)	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 6	Posteggi per biciclette presso i principali poli di attrazione e le principali fermate del TP su gomma	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD. Viene riportata allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.

Codice PAM3	Nome misura PAM3	Situazione a PD
ML 7	Completamento della rete ciclabile regionale	Misura inserita nella scheda M10 e solo richiamata in questa scheda.
ML 8	Pista ciclabile Valle dell'Olona (PCIR 16) e sua connessione alla rete ciclabile del Mendrisiotto (TI-CICLO-VIA)	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.