

COMMISSIONE
REGIONALE
DEI TRASPORTI
MENDRISIOTTO
E BASSO CERESIO



Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio

Architettura | Sviluppo territoriale | Traffico e mobilità | Paesaggio | Ambiente

metron



PAM2
Programma d'agglomerato del Mendrisiotto
di 2^a generazione
Trasporti e insediamenti
Parte II – Schede delle misure

*Repubblica e Cantone Ticino - Dipartimento del territorio
Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio*

giugno 2012

Direzione di progetto

Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio

<i>Mauro Carobbio</i>	<i>Presidente</i>
<i>Fabio Bianchi</i>	<i>Vice-presidente</i>
<i>Roberto Corsenca</i>	<i>Vice-presidente</i>
<i>Mattia Varisco</i>	<i>Gestore progetti mobilità</i>
<i>Sara Barella</i>	<i>Segretaria</i>

Dipartimento del territorio

<i>Martino Colombo</i>	<i>Sezione della mobilità</i>
<i>Stéphane Grounauer</i>	<i>Sezione della mobilità</i>
<i>Lorenzo Rosselli</i>	<i>Sezione dello sviluppo territoriale</i>
<i>Roberto Mossi</i>	<i>Sezione dello sviluppo territoriale</i>

Operatori

Metron Verkehrsplanung AG

Peter Marti
Francesco Gilardi
Ramona Domeniconi

MRS Partner

Hannes Müller

IRE Istituto di ricerche economiche

Valentina Mini
Alessandro Airaldi

Foto di copertina: veduta di Rancate da Somazzo (fonte: www.mendrisio.ch)

Indice

1	Introduzione e struttura delle schede delle misure	4
1.1	Introduzione	4
1.2	Struttura delle misure	4
1.2.1	Paesaggio e insediamenti	4
1.2.2	Mobilità	5
1.3	Struttura delle schede	5
2	Schede delle misure	6

1 Introduzione e struttura delle schede delle misure

1.1 Introduzione

Il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di 2^a generazione consiste di due parti: il rapporto finale e le schede misure. Questo volume racchiude le schede delle misure (o dei pacchetti di misure). Le misure sono state definite per mezzo delle analisi e dei concetti esposti nel rapporto finale.

Lo scopo delle schede è di garantire l'attuazione delle strategie d'intervento sulla base dello scenario auspicato, all'orizzonte 2025. Le strategie d'intervento sono state discusse nella Direzione di progetto e approvate dalla Commissione regionale dei trasporti.

Esse sono state pure presentate alla popolazione in occasione di diversi incontri (conferenza stampa, serata informativa, ecc.).

1.2 Struttura delle misure

Le misure sono strutturate secondo i soggetti trattati, ma sono facilmente suddivisibili in due gruppi principali: **paesaggio e insediamenti** e **mobilità**. Ogni soggetto è a sua volta suddiviso in misure singole o in pacchetti di misure.

1.2.1 Paesaggio e insediamenti

Paesaggio (PA)

Lo scopo principale dei programmi d'agglomerato mira alla conservazione e alla valorizzazione dei paesaggi e degli spazi naturali. Le misure presentate in questo ambito sono le seguenti:

- PA 1 Progetto di paesaggio comprensoriale Mendrisiotto;
- PA 2 Gestione paesaggio Monte San Giorgio;
- PA 3 Gestione paesaggio Valle di Muggio;
- PA 4 Riqualfica del Laveggio;
- PA 5 Area di svago nel comparto Valera (Comuni di Mendrisio- Ligornetto);
- PA 6 Valorizzazione area di svago a lago Riva San Vitale;
- PA 7 Area di svago a lago di importanza regionale nell'area ex Tannini a Melano.

Insediamenti (IN)

La base dei programmi d'agglomerato costituisce la riduzione del consumo di superficie. Le misure seguenti contribuiscono a diminuire il rischio di dispersione insediativa (*urban sprawl*) e a promuovere l'insediamento della popolazione e dei posti di lavoro in aree adeguate:

- IN 1 Aree centrali e intensive;
- IN 2 Aree semi-intensive;
- IN 3 Aree estensive;
- IN 4 Riqualfica urbanistica area relazionata al nodo intermodale FFS di Mendrisio con insediamento della SUPSI (Scuola universitaria professionale della Svizzera Italiana);
- IN 5 Riqualfica urbanistica e riconversione area relazionata al nodo intermodale FFS di Chiasso;
- IN 6 Aree multifunzionali commerciali (GGT - grandi generatori di traffico);
- IN 7 Aggiornamento dei PR in base alla gerarchia stradale.

1.2.2 Mobilità

Trasporto pubblico (TP)

L'aumento della ripartizione modale in favore del trasporto pubblico serve CHFa le altre cose alla riduzione dell'impatto ambientale dovuto alle emissioni del traffico individuale motorizzato. Le misure seguenti aspirano a rendere il trasporto pubblico più piacente e ad aumentare/favorire l'intermodalità:

- TP 1 Nuovo concetto TP per l'agglomerato (riorganizzazione linee e offerta) - (fase A - C);
- TP 2 Adeguamento e accessibilità fermate TP (fase A);
- TP 3-4 Infrastruttura in funzione del nuovo concetto TP (fase A-C);
- TP 5 Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma (fase A-B);
- TP 6 Riqualifica del nodo di Capolago (fase B).

Traffico pedonale e ciclistico (TL)

Per migliorare la qualità dei sistemi di trasporto nella loro globalità, si deve pensare soprattutto al traffico lento. Le misure proposte condividono questo modo di pensare:

- TL 1 Completamento della rete ciclabile regionale (fase A);
- TL 2 Completamento della rete ciclabile locale (fase A);
- TL 3 Completamento della rete pedonale locale (fase A);
- TL 4 Completamento della rete pedonale locale (fase B);
- TL 5 Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali (fase A);
- TL 6 Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali (fase B);
- TL 7 Risanamento punti critici del traffico lento: misure puntuali (fase A);
- TL 8 Risanamento punti critici del traffico lento: misure puntuali (fase B);
- TL 9 Segnaletica pedonale a Chiasso (fase A);
- TL 10 Rete di bikesharing -sistemi compatibili tra loro(fase A);
- TL 11 Parcheggi per cicli nell'agglomerato (attrattori, piazze, scuole, stazioni/fermate TP, ecc.) - (fase A).

Traffico individuale motorizzato (TIM)

Un punto centrale dei programmi d'agglomerato consiste nell'aumento della sicurezza del traffico, sia oggettiva che soggettiva. Le misure specificate servono soprattutto a diminuire punti con alta incidentalità e a raggiungere gli standard di sicurezza passiva:

- TIM 1 Moderazione del traffico e messa in sicurezza (fase A);
- TIM 2 Moderazione del traffico e messa in sicurezza (fase B);
- TIM 3 Gestione dei posteggi pubblici: attuazione del PSZC (fase A);
- TIM 4 Parcheggi di raccolta per il car-pooling presso le dogane (fase A).

1.3 Struttura delle schede

Le schede delle misure si orientano in funzione delle direttive dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE e contengono tutte le informazioni principali relative alle misure.

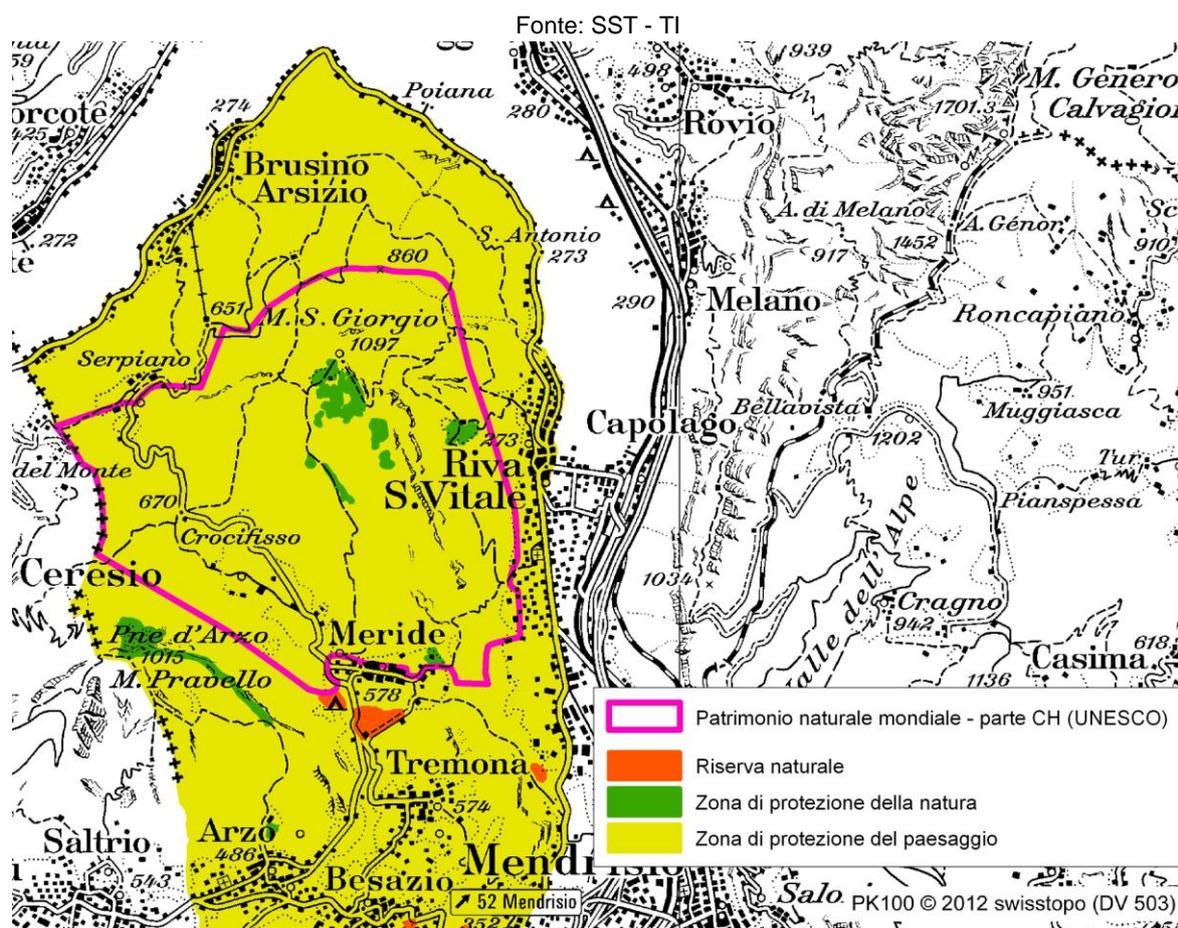
I costi delle misure sono indicati senza IVA e su base prezzi di dicembre 2011.

2 Schede delle misure

Paesaggio	Progetto di paesaggio comprensoriale Mendrisiotto	PA 1
Breve descrizione della misura	Il paesaggio del Mendrisiotto si presenta sotto molteplici aspetti: le parti più pittoresche e tipiche, l'urbanizzazione diffusa sulla piana, gli ambienti montani e le zone naturali, i nuclei. Ognuna di queste componenti è in continua trasformazione, determinata da dinamiche proprie. Per poter comprendere la complessità di questo paesaggio e adottare delle misure in grado di governare le trasformazioni è necessario adottare una visione di insieme e un programma d'azione coordinato. Lo strumento idoneo per lavorare a questa scala è il progetto di paesaggio comprensoriale (PPC) ai sensi della scheda P2 del Piano direttore (PD).	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Quadriennio 2015-2018	
<p>Temi riferiti al paesaggio del Mendrisiotto che il PPC dovrà tradurre in una serie di misure concrete:</p> <ul style="list-style-type: none"> – conservare e collegare tra loro gli spazi non costruiti che strutturano il paesaggio del fondovalle (aree agricole e forestali) e rafforzare il ruolo delle linee di forza; – sostenere l'agricoltura di montagna per salvaguardare la struttura a mosaico formata da aree boscate, prati e pascoli, a favore della varietà del paesaggio e della biodiversità; – sostenere progetti di recupero di elementi caratteristici (beni culturali, vie storiche, biotopi, corsi d'acqua, prati secchi); – sostenere progetti di gestione naturalistica dei boschi (ad es. selve); – valorizzare attivamente i centri storici ed i nuclei tradizionali dei paesi; – favorire progetti di fruizione del territorio attraverso l'offerta di percorsi che mettono in rete gli elementi caratteristici della regione (aree di svago di prossimità); – valorizzare la riva del lago e la sua fruizione. <p>Tutte queste misure sono interdipendenti, motivo per il quale devono essere parte di una visione di insieme e di un programma d'azione. Parte delle misure indicate sono già state attivate in forma di progetti di importanza locale, a medio-lungo termine è tuttavia necessario integrarli in un quadro complessivo. Nelle schede PA2, PA3 e PA4 vengono richiamati alcuni di questi progetti.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">Comprensorio Mendrisiotto (scheda P2 PD)</p>		

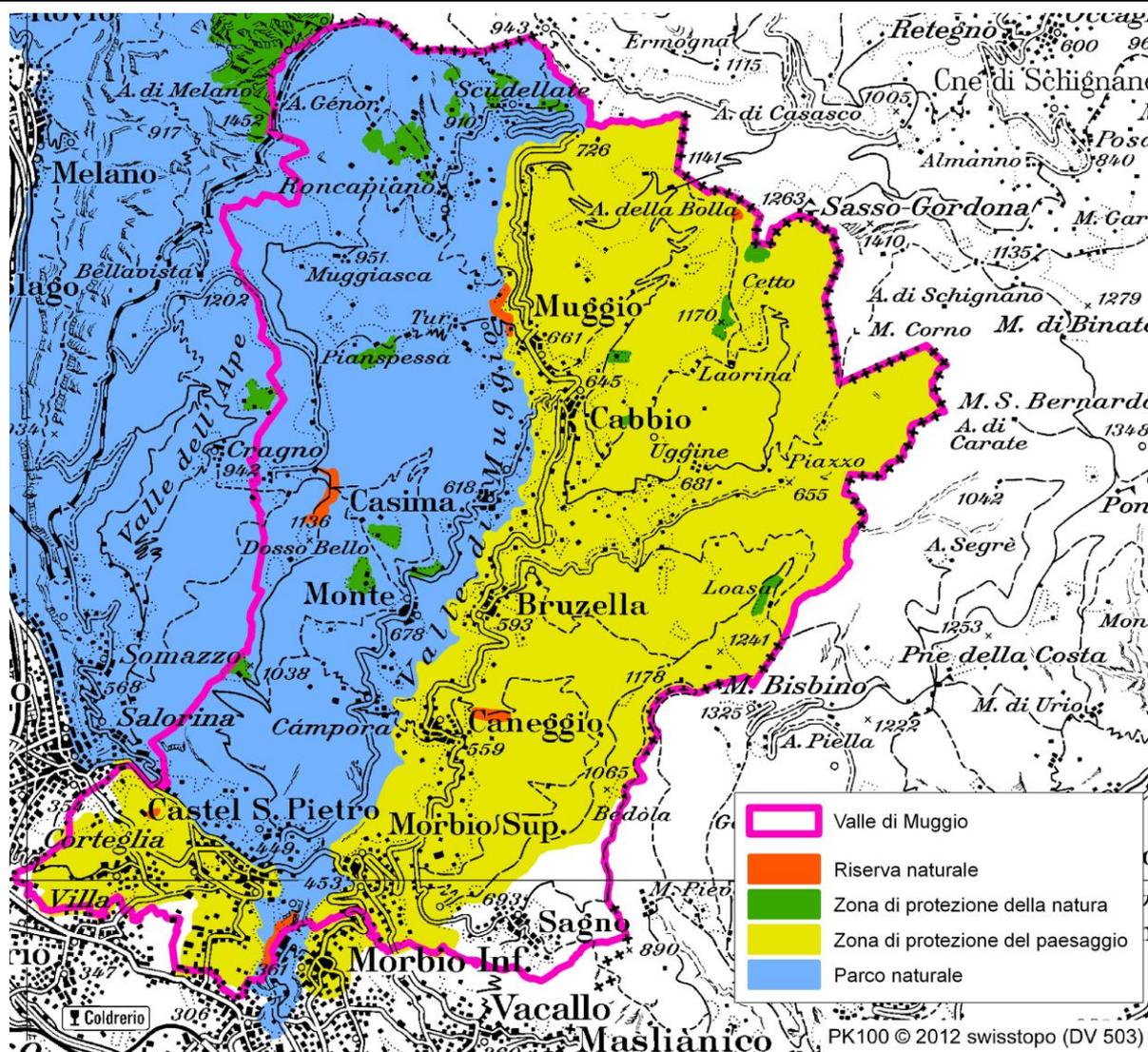
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> – fornire una lettura del paesaggio alla scala adeguata; – definire una visione condivisa; – individuare le dinamiche in corso; – coordinare progetti già in corso; – fornire un quadro di riferimento per future pianificazioni; – coinvolgere tutti gli attori; – attivare risorse finanziarie. 			
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> – attivazione di un processo partecipativo; – visione di insieme, adeguata al nuovo quadro politico (comuni aggregati); – gestione più efficiente dei progetti di paesaggio locali e impiego più efficiente delle risorse. 			
Fattibilità	Coinvolgimento degli attori e attivazione del progetto.			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input checked="" type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Paesaggio	Gestione paesaggio Monte San Giorgio	PA 2
Breve descrizione della misura	<p>Il Monte San Giorgio presenta una ricchezza naturalistica, ecologica, geologica e paesaggistica eccezionale tanto che il comparto è inserito nell'inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale ed i prati magri su calcare presenti sono catalogati quali singolarità nell'inventario federale dei prati e pascoli secchi anch'essi di importanza nazionale. Inoltre, per i suoi fossili del periodo del triassico, il Monte San Giorgio è riconosciuto anche patrimonio naturale mondiale dell'UNESCO.</p> <p>Il mantenimento e la valorizzazione di questo patrimonio, oltre agli aspetti legati ai fossili e alla fruizione del comprensorio, richiede l'attuazione di misure di intervento concrete e ricorrenti sulla vegetazione. A dipendenza dell'obiettivo da raggiungere vengono promossi sfalci annuali o biennali, pascoli, oppure sfoltimenti della vegetazione arborea e arbustiva."</p>	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Quadriennio 2015-2018	



Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> – Valorizzare le qualità paesaggistiche e naturalistiche del San Giorgio attraverso: – il mantenimento di ambienti semiaperti e strutturati risalenti agli anni '90, caratterizzati da un certo grado di abbandono e quindi da un mosaico di ambienti aperti e cespuglieti radi; – il recupero delle praterie legate alle attività agricole tradizionali praticate fino agli anni 50; – il controllo dell'evoluzione naturale della successione vegetazione nelle zone non gestite; – promuovere il Monte San Giorgio quale area di svago e quale componente dell'offerta turistica regionale; – promuovere sinergie tra natura, paesaggio, agricoltura e svago. 			
Benefici	<p>L'obiettivo del programma di intervento è mantenere un mosaico di ambienti, a favore della varietà paesaggistica e della biodiversità. I benefici che ne risultano sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> – un paesaggio variato, con zone aperte e radure, attrattivo in termini di svago e ricreazione; – una diversificazione dell'attività delle aziende agricole; – un potenziale rilancio del settore agricolo; – un ulteriore elemento positivo che qualifica il Monte San Giorgio, oltre al suo ruolo consolidato per quanto attiene alla presenza di fossili. 			
Fattibilità	Allestimento di un programma interventi			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comune	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Paesaggio	Gestione paesaggio Valle di Muggio	PA 3
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>La Valle di Muggio presenta una straordinaria alternanza di ambienti naturali e antropici; tra gli elementi più caratteristici vi sono le ampie superfici prative terrazzate, i boschi, i singoli villaggi e i numerosi manufatti sparsi in tutto il territorio.</p> <p>Il mutamento delle condizioni socio-economiche e più in particolare l'indebolimento del settore agricolo, generano una trasformazione nel paesaggio, con un aumento degli incolti e quindi avanzata dei boschi. Anche i numerosi manufatti (muri a secco, sentieri, terrazzamenti, pavimentazioni in selciato) se non regolarmente mantenuti si deteriorano.</p> <p>La conservazione del paesaggio della Valle di Muggio richiede pertanto un programma di interventi concreti di gestione e valorizzazione.</p>	
<p>Priorità (definita dall'agglomerato)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>	
<p>Orizzonte di realizzazione</p>	<p>Quadriennio 2015-2018</p>	

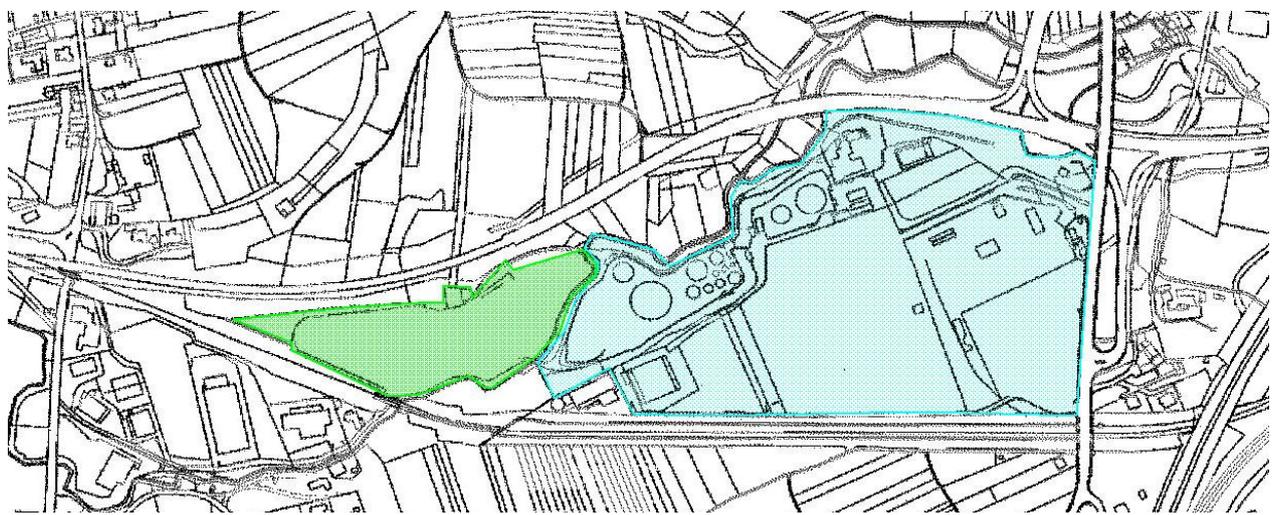


Fonte: SST - TI

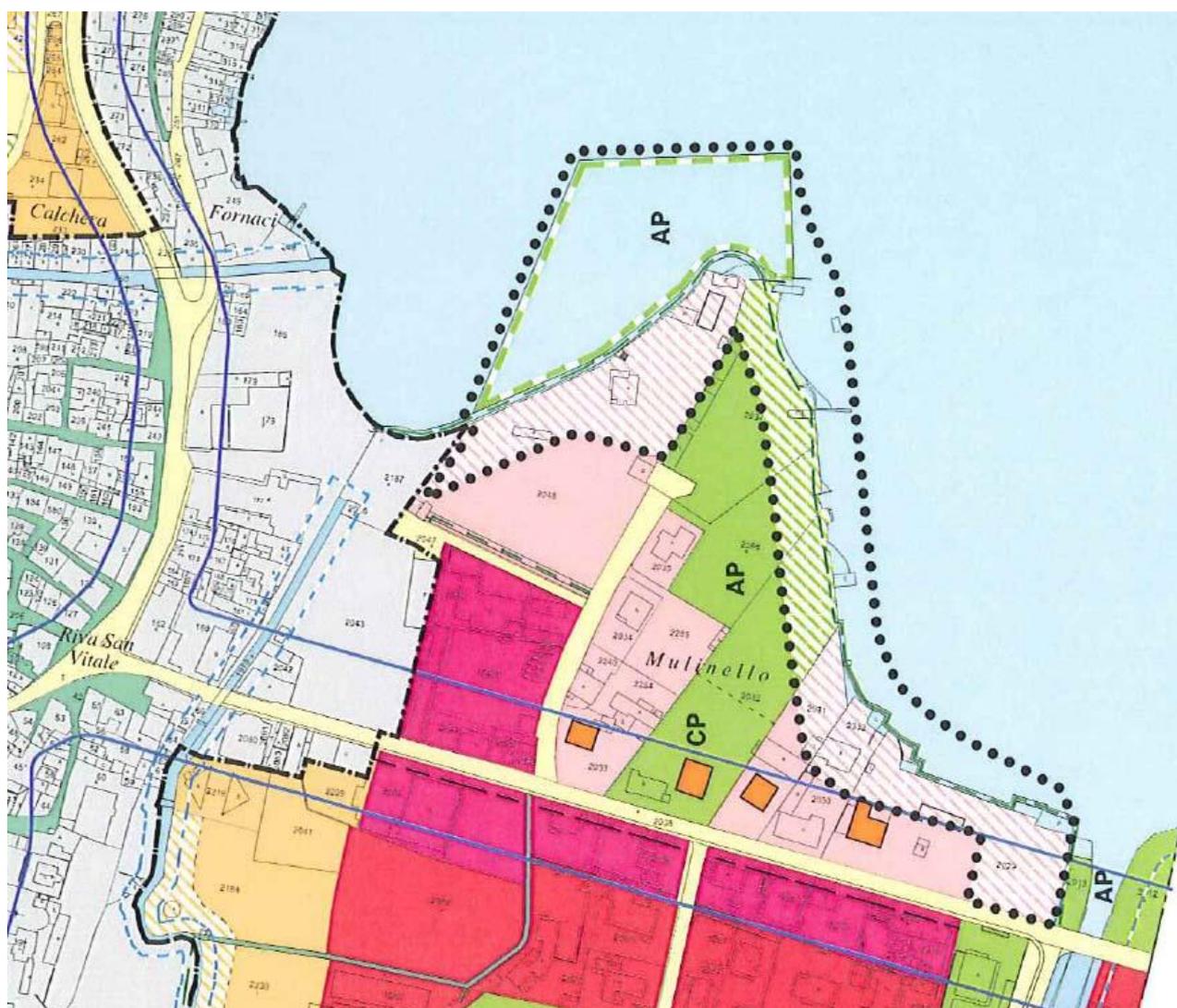
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> – Valorizzare le qualità paesaggistiche uniche della Valle di Muggio, promuovendone la varietà e la ricchezza; – contenere le trasformazioni in corso, governando l'avanzata del bosco, la diminuzione delle superfici prative, il degrado degli edifici rurali e delle testimonianze storiche e artistiche; – proteggere, gestire e valorizzare biotopi di importanza nazionale (prati secchi su calcare), a favore della biodiversità; – valorizzare la Valle di Muggio quale area di svago, ben connessa con altre aree di svago affermate (Monte Generoso, Monte Bisbino, Gole della Breggia); – sostegno all'attività agricola e promozione di prodotti con un chiaro riferimento al paesaggio; – sostegno agli enti che promuovono gli interventi, in particolare Museo etnografico Valle di Muggio. 			
Benefici	<p>L'obiettivo del programma di intervento è mantenere un mosaico di ambienti, a favore della varietà paesaggistica e della biodiversità. I benefici che ne risultano sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> – un paesaggio variato, con zone aperte e radure, attrattivo in termini di svago e ricreazione e di residenza; – una diversificazione dell'attività delle aziende agricole, coinvolte nelle attività di gestione del paesaggio; – un potenziale rilancio del settore agricolo; – sinergie con la promozione turistica. 			
Fattibilità	Allestimento di un programma interventi.			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input checked="" type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Paesaggio	Riqualifica del Laveggio	PA 4
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>Il fiume Laveggio percorre tutto il fondovalle del Mendrisiotto da sudovest a nord, per terminare il suo percorso nel Ceresio. Di fatto dovrebbe essere l'asse portante della valle, tuttavia le profonde trasformazioni del territorio e del fiume stesso lo hanno relegato in secondo piano, costretto tra zone edificabili, vie di traffico o addirittura in tratti sotterranei. Nondimeno il fiume su alcuni tratti percorre ambienti naturali e paesaggi di pregio, così come svolge un' importante funzione per lo svago. Il corso d'acqua quindi presenta un potenziale molto importante di riqualifica. Le misure da adottare per la riqualifica del Laveggio possono essere suddivise in:</p> <ul style="list-style-type: none"> – interventi di ripristino e rivalorizzazione degli elementi costitutivi del corso d'acqua (alveo, sponde e ambienti ripuali); – interventi di miglioramento dei percorsi lungo il fiume e collegamenti con altre aree di svago; – tutela e valorizzazione della natura e paesaggio nelle fasce lungo il fiume; – tutela degli spazi verdi e delle zone agricole esistenti e recupero di spazi verdi, con riferimento al comparto Valera; – verifica ed eventuale adeguamento dei PR con le finalità del progetto. 	
<p>Priorità (definita dall'agglomerato)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>	
<p>Orizzonte di realizzazione</p>	<p>Quadriennio 2015-2018</p>	
 <p>Fonte: SST</p>		

Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> – Recuperare un elemento strutturante del paesaggio di fondovalle; – recuperare valori naturalistici e funzioni ecologiche; – rafforzare i collegamenti tra le aree protette; – creare collegamenti con altre aree libere/di svago, in particolare verso il Monte San Giorgio; – rafforzare il ruolo del Laveggio per lo svago di prossimità; – innescare progetti di riqualifica valorizzazione lungo il fiume, quali il comparto Valera, e presso la foce (riqualifica riva lago); – attivare modifiche dell'assetto pianificatorio di fondovalle (piani regolatori). 			
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> – i quartieri di Mendrisio beneficiano di un'area di svago di prossimità; – la riqualifica del Laveggio consente di mettere in rete biotopi, zone protette e aree agricole estensive (rafforzamento del reticolo ecologico); – le parti di campagna tradizionale che lambiscono il fiume possono essere meglio tutelati nell'ambito di un progetto integrato; – recupero di un'identità paesaggistica in un comparto fortemente trasformato. 			
Fattibilità	Allestimento progetto intercomunale e programma interventi.			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

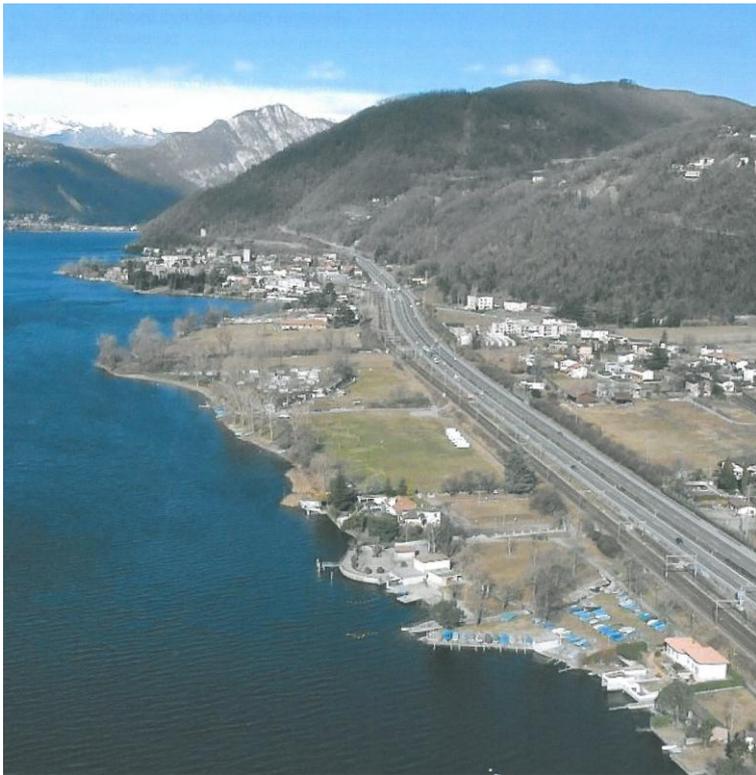
Paesaggio		Area di svago nel comparto Valera (Comuni di Mendrisio-Ligornetto)			PA 5
Breve descrizione della misura		<p>Riconversione di un'area di notevoli dimensioni (125'000 mq su Mendrisio-Rancate e 52'000 mq su Ligornetto), a suo tempo utilizzata per deposito idrocarburi (nel frattempo smantellati) e ora risanata. La nuova destinazione dell'area, oltre al commisurato e, previa giustificazione, insediamento di contenuti conformi alla scheda di PD R7 PSE, contemplerà la riqualifica del comparto in termini naturalistici, paesaggistici e di svago, relazionato al corso d'acqua del Laveggio, che lo attraversa.</p> <p>Implementazione con variante di PR.</p>			
Priorità (definita dall'agglomerato)		<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione		Quadriennio 2015-2018			
 <p style="text-align: center;"> Colore verde Colore celeste </p> <p style="text-align: center;"> zona di pianificazione comunale di Ligornetto zona di pianificazione comunale di Mendrisio (Rancate) </p>					
Opportunità	Inserimento dell'area di svago nel progetto di valorizzazione del corso d'acqua del Laveggio. Sull'area sono attualmente in vigore due zone di pianificazione comunali (Mendrisio-Rancate e Ligornetto) con l'obbligo di coordinazione. Ciò permette il conseguimento di un progetto pianificatorio unitario intercomunale.				
Benefici	Creazione di una nuova area per lo svago di prossimità in un comparto centrale del Mendrisiotto.				
Fattibilità	Modifica dei PR comunali di Mendrisio e Ligornetto. Pianificazione in atto.				
Costi	Non finanziabile tramite PA				
Dati quantitativi	-				
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro	
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro	

Paesaggio	Valorizzazione area di svago a lago Riva San Vitale	PA 6
Breve descrizione della misura	Valorizzazione di un tratto di riva lago, mediante miglioramento dell'accessibilità e dell'utenza, riordino degli attracchi e gestione dell'edificabilità dei comparti privati a lago. Le premesse della riqualifica sono date dalla variante di piano regolatore in corso.	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione	Quadriennio 2015-2018	



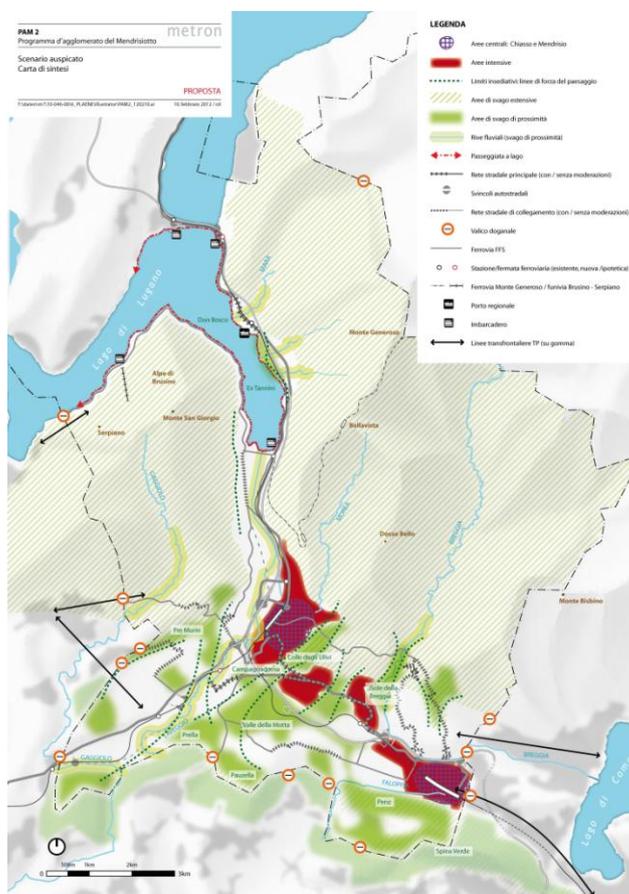
Estratto variante di Piano regolatore (in corso).

Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> – Collegamento alla passeggiata a lago dalla foce del Laveggio ai comparti di svago di Melano e Maroggia; – collegamento al progetto di riqualifica del Laveggio; – collegamento al comprensorio collinare e montano del San Giorgio; – integrazione nella rete delle aree di svago di prossimità del Mendrisiotto. 			
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> – miglioramento accessibilità pubblica alla riva; – miglioramento di un'area di svago di prossimità a lago in un comprensorio densamente abitato; – riordino degli attracchi e nuovi posti barca. 			
Fattibilità	Modifica del PR comunale, pianificazione in atto.			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Paesaggio	Area di svago a lago di importanza regionale nell'area ex Tannini a Melano	PA 7
Breve descrizione della misura	<p>Riconversione di un'area attribuita dal PR in vigore alla zona residua ed alla zona riva lago in un assetto pianificatorio multifunzionale che, oltre ad aspetti di valenza comunale (riorganizzazione del campeggio esistente e in limitata parte destinazione residenziale-turistica), integra i contenuti pubblici previsti dalla scheda di PD P7.</p> <p>In questo senso, oltre al porto di importanza regionale e alla passeggiata pubblica a lago, è definita una vasta area di svago a fruizione pubblica d'interesse cantonale.</p> <p>Il comparto territoriale risulterà allacciato alla rete ciclabile regionale mediante il completamento della rete ciclabile e pedonale locale (vedi scheda TL2).</p> <p>Implementazione con variante di PR.</p>	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Quadriennio 2015-2018	
 <p>Fonte: SST</p>		
Opportunità	<p>Nuova area di svago che si inserisce sulla tratta di passeggiata a lago tra Melide e Riva San Vitale.</p> <p>Progetto pianificatorio unitario che regola aspetti di valenza comunale ed altri di importanza cantonale.</p>	

Benefici	Riqualifica delle componenti naturali, con particolare riferimento alle rive lacustri e fluviali (Sovaglia). Promovimento dell'utenza pubblica dell'area. Creazione di una nuova area per lo svago in un comparto a lago.			
Fattibilità	Modifica del PR comunale di Melano. Pianificazione in atto. La pianificazione si basa su uno studio di fattibilità promosso dall'allora Divisione della pianificazione territoriale del DT, in accordo con il Comune. Lo studio, elaborato dal pianificatore incaricato, si è svolto in due fasi. L'ex Sezione della pianificazione urbanistica ha redatto due rapporti sul documento, in data 23 ottobre 2003 ed in data 10 febbraio 2005.			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

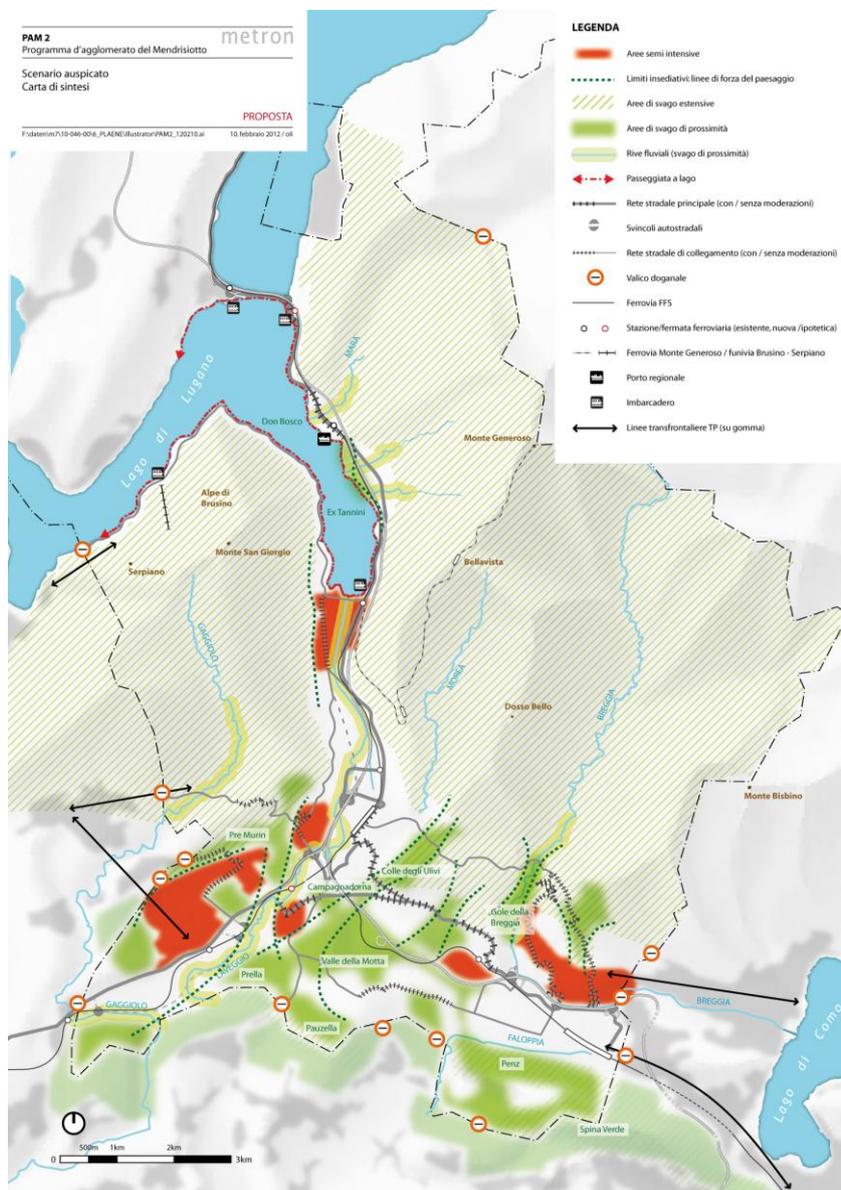
Insediamenti	Aree centrali e intensive	IN 1
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>Sviluppo delle aree centrali e intensive, in base al concetto insediamenti definito dallo scenario auspicato, con l'obiettivo di aumentare l'attrattività in queste aree attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • di principio la possibilità di aumentare l'IS nelle aree con qualità dell'allacciamento TP almeno di classe C; • per aree di grandi dimensioni (aree non edificate o in trasformazione): pianificazione globale, ad es. sotto forma di PP (piani particolareggiati) o vincolo di PQ (piani di quartiere), che accomunano i proprietari di fondi verso un'organizzazione territoriale-urbanistica concertata; • valorizzazione dei nuclei storici dei paesi; • densità minima: 120 ab./ha, vale a dire con un Indice di sfruttamento(IS) dello 0.6; • per gli edifici di 4 o più piani, una densità minima di 150 ab./ha; • qualità urbanistica degli spazi pubblici e delle aree aperte, per migliorare la vivibilità/qualità di vita; • politica attiva di sviluppo urbanistico da parte dei Comuni ("Arealpolitik" e "Bodenpolitik", cioè i Comuni acquistano fondi in queste aree). 	
<p>Priorità (definita dall'agglomerato)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>	
<p>Orizzonte di realizzazione</p>		



Fonte: Metron

Opportunità	Miglioramento della qualità di vita nelle aree centrali dell'agglomerato, le quali guadagnano in attrattività. Limitazione del fenomeno dell'urban sprawl a favore dello sviluppo centripeto degli insediamenti. In queste aree è incentivato il TP ed il TL con ripercussioni positive sulla qualità di vita.			
Benefici	Sviluppo delle aree centrali dell'agglomerato, ben servite dalla rete TP.			
Fattibilità	Modifica dei PR comunali. Le modifiche di PR devono dimostrare la sostenibilità paesaggistica e urbanistica degli interventi prospettati. Attività di sensibilizzazione degli attori del settore (autorità locali, pianificatori, architetti, proprietari dei fondi).			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

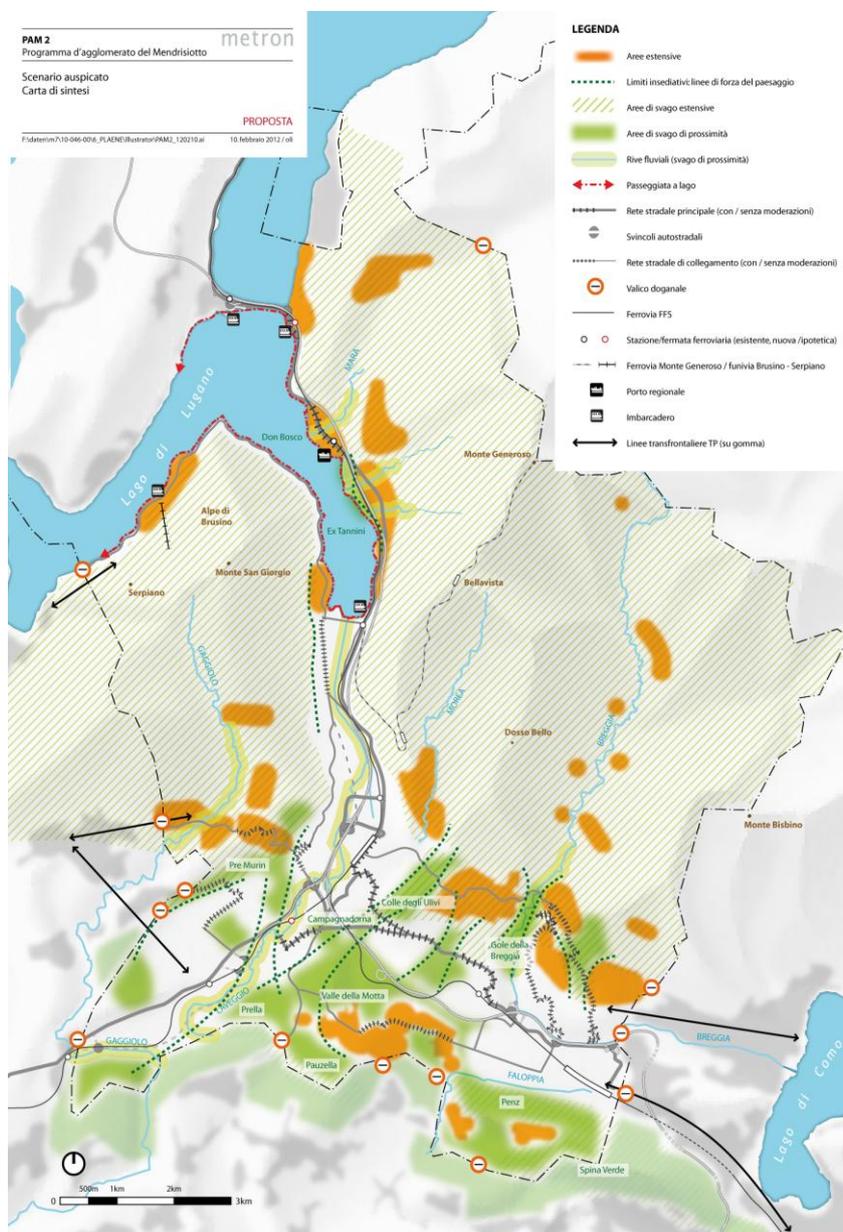
Insedimenti	Aree semi-intensive	IN 2
Breve descrizione della misura	Sviluppo delle aree semi-intensive dell'agglomerato, in base al concetto insediamenti definito dallo scenario auspicato: <ul style="list-style-type: none"> • densificazione all'interno degli azzonamenti (fondi liberi), ben allacciati al TP; • densità media minima: 100 ab./ha o Indice di sfruttamento (IS) dello 0.55; • sostegno da parte dei Comuni allo sviluppo di aree ben localizzate (ben allacciate al TP); • politica attiva allo sviluppo urbanistico da parte dei Comuni; • valorizzazione dei nuclei storici dei paesi. 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione		



Fonte: Metron

Opportunità	Miglioramento della qualità di vita nelle aree semi-intensive dell'agglomerato. Sviluppo controllato degli insediamenti. Densificazione degli stessi nelle aree ben allacciate dal TP. Potenziamento del TP e TL.			
Benefici	Sviluppo mirato delle aree semi-intensive dell'agglomerato.			
Fattibilità	Modifica dei PR comunali. Le modifiche di PR devono dimostrare la sostenibilità paesaggistica e urbanistica degli interventi prospettati. Attività di sensibilizzazione degli attori del settore (autorità locali, pianificatori, architetti, proprietari dei fondi).			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Insedimenti	Aree estensive	IN 3
Breve descrizione della misura	Sviluppo contenuto delle aree estensive, in base al concetto insediamenti definito dallo scenario auspicato: <ul style="list-style-type: none"> • mantenimento del carattere di residenza estensiva; • densificazione all'interno degli azzonamenti (fondi liberi); • valorizzazione dei nuclei storici dei paesi; • densità media massima (p.es.: 80 ab./ha, ovvero un Indice di sfruttamento (IS) di 0.5; • verifica da parte dei Comuni di possibili dezonamenti di aree esterne al perimetro edificabile se in presenza di forte sovradimensionamento della zona edificabile. 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione		



Fonte: Metron

Opportunità	Mantenimento della qualità di vita nelle aree estensive, evitando lo sviluppo eccessivo del territorio.			
Benefici	Sviluppo mirato delle aree estensive dell'agglomerato.			
Fattibilità	Modifica dei PR comunali. Le modifiche di PR devono dimostrare la sostenibilità paesaggistica e urbanistica degli interventi prospettati. Attività di sensibilizzazione degli attori del settore (autorità locali, pianificatori, architetti, proprietari dei fondi).			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

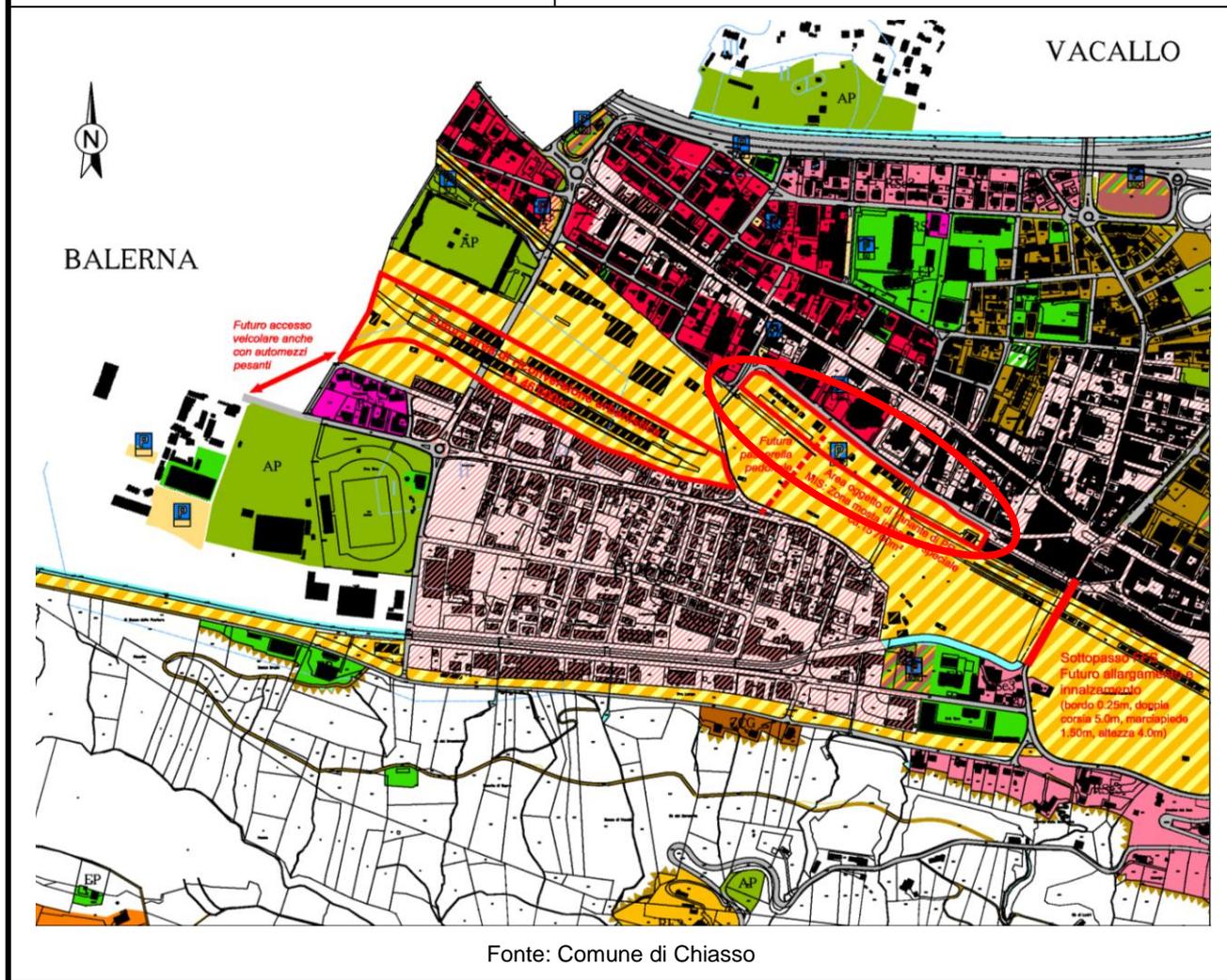
Insedimenti	Riqualfica urbanistica area relazio- nata al nodo intermodale FFS di Mendrisio con insediamento della SUPSI (Scuola universitaria profes- sionale della Svizzera italiana)	IN 4
Breve descrizione della misura	<p>Insedimento Campus della SUPSI lungo Via Catenazzi. Il disciplinamento pianificatorio sarà concretizzato mediante l'elaborazione di un Piano particolareggiato, nei limiti già approvati dal Consiglio di Stato con la decisione n.6050 del 30.11.2010. Il progetto della SUPSI sarà oggetto di un concorso d'architettura internazionale.</p> <p>Ridefinizione dell'assetto pianificatorio di Via Franscini, attribuito dal PR in vigore alla zona artigianale commerciale, mediante variante di PR.</p> <p>Questi interventi sono coordinati tra loro sulla base di un Piano d'indirizzo che funge da riferimento per le specifiche pianificazioni. Questo Piano, elaborato dal Comune in accordo con il Cantone e le FFS, ha lo scopo di sviluppare un concetto globale che permetta una visione e un'analisi d'insieme coordinata, comprensiva sia degli aspetti infrastrutturali da concretizzare subito ai sensi della Legge strade (adeguamento nodo intermodale FFS – misura prevista dal PAM1) sia degli aspetti pianificatori, in modo da ottenere un futuro disegno armonico del comparto allargato che si sviluppa attorno alla stazione.</p>	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Quadriennio 2015-2018	



Piano d'indirizzo
 Fonte: Sezione della mobilità

Opportunità	<p>Valorizzazione della vocazione di Mendrisio, dove è già presente l'Accademia d'architettura, quale polo per la formazione.</p> <p>Definizione dell'assetto urbanistico dell'area che si sviluppa attorno alla stazione mediante un progetto coordinato, con le potenzialità di creare una nuova centralità comunale in una posizione strategica che assumerà un'attrattività ancora maggiore con la messa in funzione della FMV.</p> <p>Sviluppo centripeto a Mendrisio in una zona dall'alto potenziale di riqualifica.</p>			
Benefici	<p>Nuovi posti di lavoro, attività, polo formativo e residenza nei pressi della stazione/del terminal dei bus, dunque in un'area ottimamente allacciata al trasporto pubblico, aumentando contemporaneamente l'attrattività del polo ferroviario regionale di Mendrisio.</p>			
Fattibilità	<p>Modifica del PR comunale di Mendrisio. Per il comparto della SUPSI la pianificazione è in atto.</p>			
Costi	<p>Non finanziabile tramite PA</p>			
Dati quantitativi	<p>-</p>			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

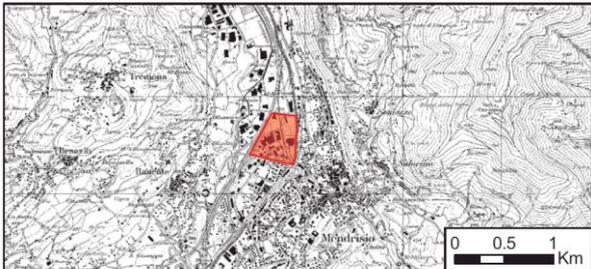
Insedimenti	Riqualifica urbanistica e riconversione area relazionata al nodo intermodale FFS di Chiasso	IN 5
Breve descrizione della misura	Riconversione di un'area ferroviaria situata lungo Viale Manzoni, dalle dimensioni di ca. 15'700 mq, in un polo amministrativo-residenziale-commerciale attrattivo nei pressi del nodo intermodale FFS di Chiasso. Implementazione con variante di PR.	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Quadriennio 2015-2018	



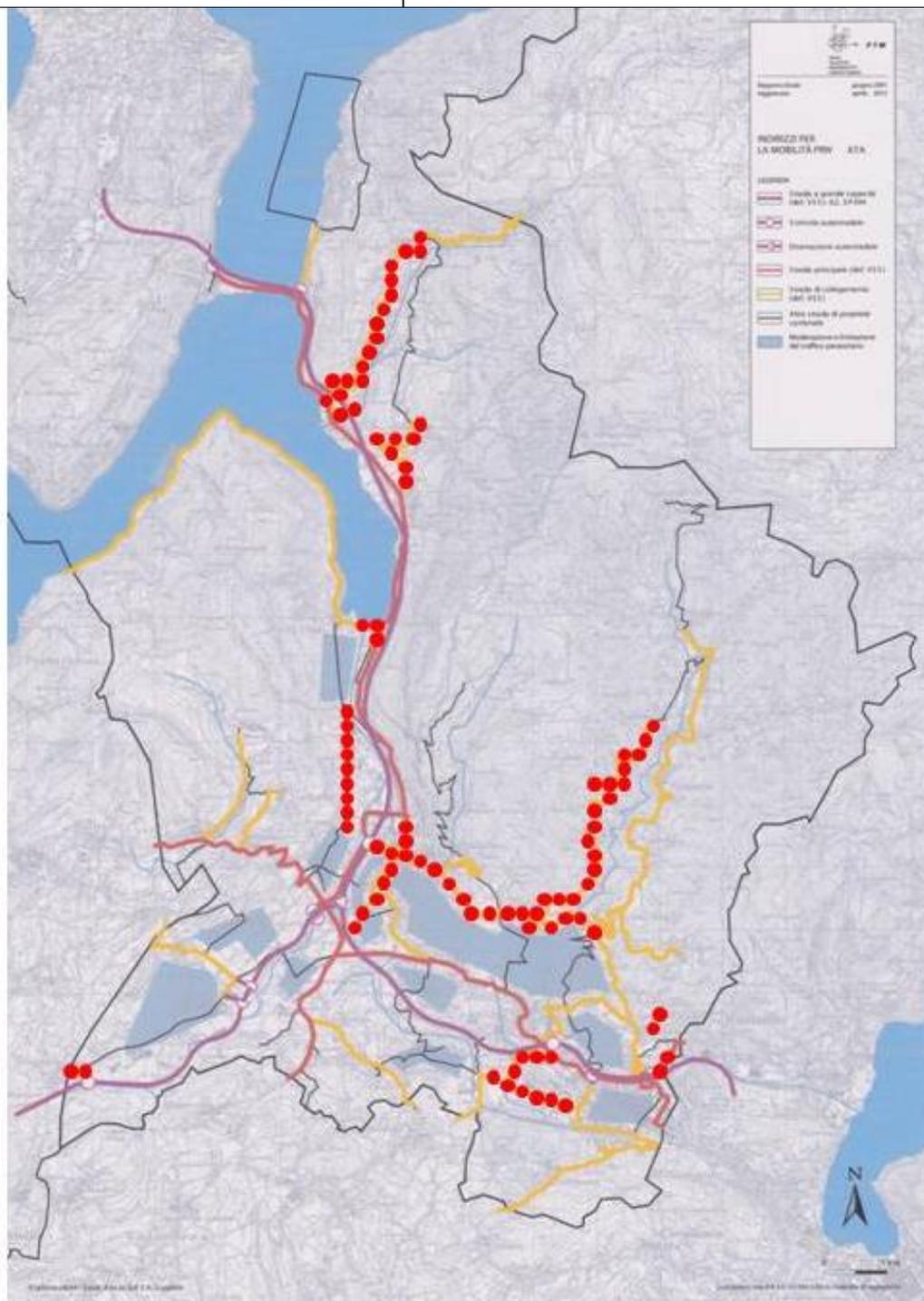
Fonte: Comune di Chiasso

Opportunità	<p>Sviluppo centripeto a Chiasso, dove molti comparti sono già densamente edificati.</p> <p>Riqualifica di un'area ferroviaria con densificazione di un comparto centrale del tessuto urbanistico di Chiasso, posto in prossimità del nodo intermodale FFS. Aumento dell'attrattività del polo ferroviario regionale di Chiasso.</p> <p>Nuovo collegamento pedonale tra Viale Manzoni e il quartiere Soldini mediante passerella.</p>
--------------------	---

Benefici	<p>Nuovi posti di lavoro, attività e residenza nei pressi della stazione/del terminal dei bus, dunque in un'area ottimamente allacciata al trasporto pubblico.</p> <p>Aumento attrattività comparto della stazione. Il rafforzamento della funzione strategica dell'area connessa alla piattaforma d'interscambio è caratterizzato pure dall'insediamento di due scuole cantonali in aree della stazione (terreno FFS stabili posta svizzera, posta italiana e magazzino VI), lungo Via Motta, già predisposte pianificatoriamente ad accogliere questi contenuti. Le scuole sono: "Scuola di arti e mestieri di sartoria (SAMS) del Sottoceneri" e "Scuola specializzata superiore di tecnica dell'abbigliamento (STA)".</p>			
Fattibilità	<p>Modifica del PR comunale di Chiasso.</p> <p>Pianificazione in atto. La variante di PR dovrà definire le adeguate premesse insediative, finalizzate al conseguimento di un intervento di qualità.</p> <p>Gli aspetti ambientali legati al rispetto della LPAmb e dell'OIF, così come l'aspetto relativo alla prevenzione degli incidenti rilevanti dovranno essere debitamente considerati nella fase pianificatoria.</p>			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Insedimenti		Aree multifunzionali commerciali (GGT)		IN 6
Breve descrizione della misura		Pianificazione mediante varianti di PR comunali delle utilizzazioni nei comparti identificati dal PD per accogliere GGT (schede R5, R8, M7). - Comparto San Martino (Mendrisio); - Comparto Bisio-Serfontana (Balerna – Morbio Inferiore).		
Priorità (definita dall'agglomerato)		<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
Orizzonte di realizzazione		Quadrennio 2015-2018		
 <p>Superficie di vendita (SV) indicativa per l'insieme del comparto: 60'000 m²</p> <p>Comparto Mendrisio San Martino Fonte : PD, scheda R8</p>		 <p>Superficie di vendita (SV) indicativa per l'insieme del comparto: 40'000 m²</p> <p>Comparto Bisio-Serfontana Fonte : PD, scheda R8</p>		
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> - Comparto San Martino: riorganizzazione funzionale della viabilità, con particolare riguardo alla gestione dei posteggi per i centri commerciali e nuovo disciplinamento delle possibilità insediative di grandi generatori di traffico. Riqualfica urbanistica con riorganizzazione della mobilità lenta e trasporto pubblico (TP). Posteggio P&R in prossimità della nuova stazione TILO. - Comparto Bisio-Serfontana: quantificazione, in stretta collaborazione con il Dipartimento del territorio, dello sviluppo ancora possibile di attività caratterizzate da un forte afflusso veicolare in quest'area prevalentemente artigianale-commerciale. Il disciplinamento previsto dai Piani regolatori appaiono eccessivi, o comunque non più attuali, e vanno verificati e adattati al fine di garantire un equilibrio sostenibile tra gli interessi economici locali, un'adeguata accessibilità alla zona, e le esigenze di protezione ambientale. 			
Benefici	Consolidamento delle funzioni e del dimensionamento dei comparti GGT dell'agglomerato, con lo scopo di limitare gli effetti negativi della dispersione dei grandi attrattori di traffico sul territorio, con negative ripercussioni dal profilo urbanistico e sull'ambiente (inquinamento fonico e atmosferico prodotto dal traffico).			
Fattibilità	San Martino (Mendrisio): la pianificazione è consolidata. La variante è stata approvata dal Consiglio di Stato il 30.11.2010. Bisio-Serfontana (Comuni di Balerna e Morbio Inferiore): è in vigore una zona di pianificazione congiunta, entrata in vigore il 18.06.2010 e della durata di 5 anni. In questo periodo sarà elaborata la variante di PR.			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Insedimenti	Aggiornamento dei PR in base alla gerarchia stradale	IN 7
Breve descrizione della misura	Aggiornamento dei PR (piano del traffico) in base alla gerarchia stradale del PTM.	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Quadriennio 2015-2018	

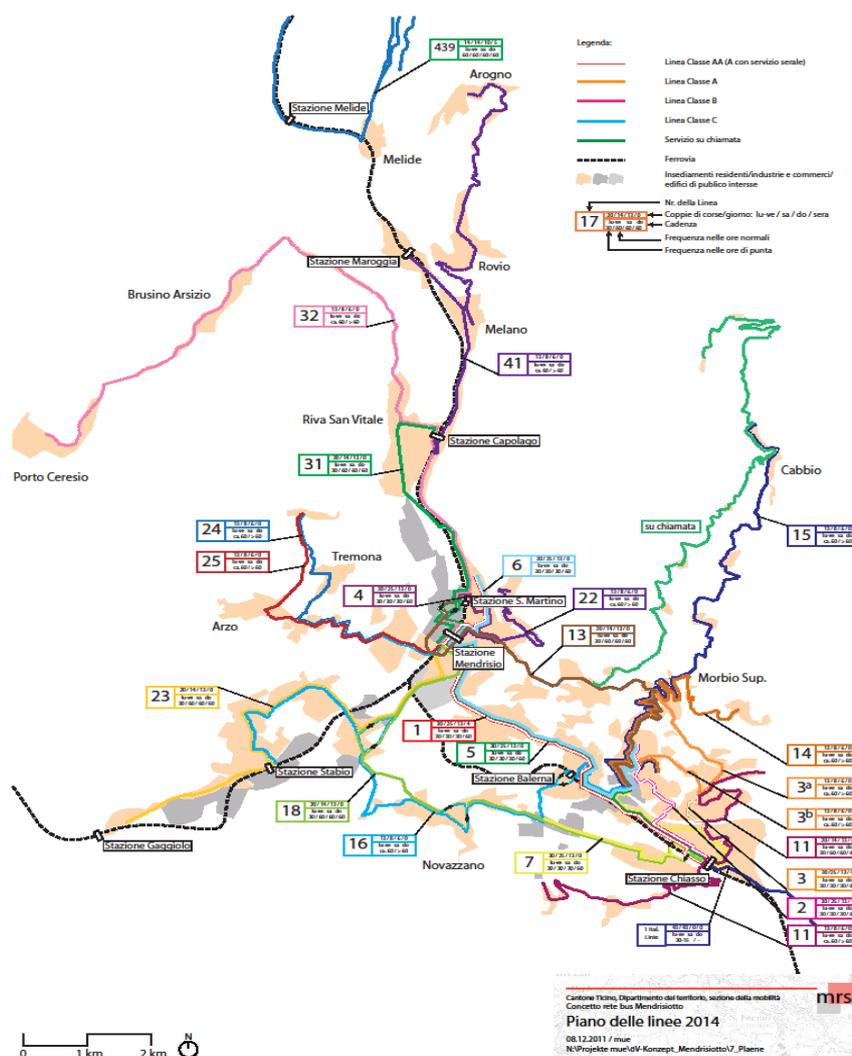


Fonte: PTM (Studi Associati SA; adattamenti: Metron - Sezione della Mobilità)

● Adattamenti PR comunali.

Opportunità	Necessità di coerenza tra gerarchia stradale (PD), PTM e pianificazione locale (PR).			
Benefici	Necessità di coerenza tra gerarchia stradale (PD) e pianificazione locale (PR).			
Fattibilità	Si tratta di adattare i PR.			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

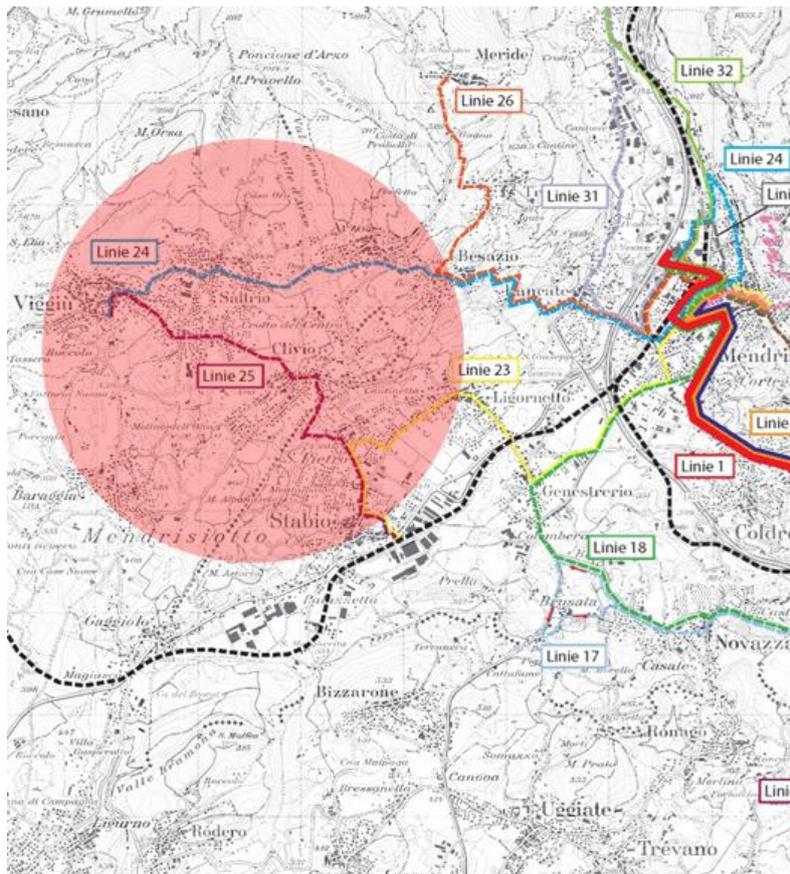
Trasporto pubblico	Nuovo concetto TP per l'agglomerato (riorganizzazione linee e offerta)	TP 1.1
Breve descrizione della misura	<ul style="list-style-type: none"> • Riorganizzazione e potenziamento delle linee di trasporto pubblico urbano in funzioni degli insediamenti; • frequenze ogni 15 min. sull'asse centrale dell'agglomerato (Mendrisio – Coldrerio – Balerna – Serfontana – Chiasso); • allacciamento della rete TP su gomma e al sistema regionale TILO (piattaforme d'interscambio: Chiasso e Mendrisio); • velocizzazione del trasporto pubblico, creazione di corsie preferenziali per migliorare l'affidabilità del servizio e il rispetto degli orari; • adattamento infrastrutturale delle fermate in funzione della nuova concezione del TP. 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	2014-2016	



Fonte: mrs partner ag

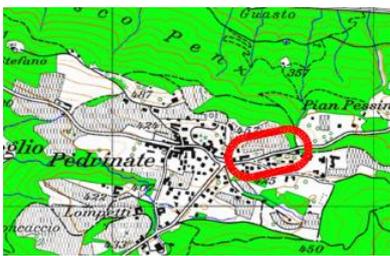
<u>Legenda linee (numerazione provvisoria):</u>				
1 Chiasso - Balerna - Coldrerio - Mendrisio				
2 Chiasso - Morbio Inferiore				
3a Chiasso - Vacallo - Morbio Superiore				
3b Chiasso - Vacallo - Morbio Inferiore				
4 Fox Town - Mendrisio Filanda				
5 Chiasso - Serfontana - Balerna - Coldrerio - Medrisio - Fox Town				
6 Morbio Inferiore - Serfontana - Balerna - Coldrerio - Mendrisio				
7 Pian Faloppia - Chiasso - Serfontana				
11 Vacallo - Chiasso - Pedrinata - Seseglio				
13 Fox Town - Mendrisio - Castel San Pietro - Morbio Sup. - Morbio Inf. - Serfontana				
14 Sagno - Morbio Inferiore (- Serfontana)				
15 Muggio - Morbio Inferiore (- Serfontana)				
16 Stabio - Ligornetto - Genestrerio - Novazzano - Balerna - Serfontana				
18 Mendrisio - Novazzano - Chiasso				
22 Mendrisio - Somazzo				
23 Mendrisio - Genestrerio - Ligornetto - Stabio - Gaggiolo				
24 Mendrisio - Rancate - Besazio - Tremona - Meride				
25 Mendrisio - Rancate - Besazio - Arzo - Meride				
31 Capolago - Riva S. Vitale - Fox Town - Mendrisio				
32 Porto Ceresio - Brusino - Riva S. Vitale - Capolago - Fox Town - Mendrisio				
41 Capolago - Melano/Maroggia - Rovio - Arognò				
Opportunità	Premessa per uno sviluppo centripeto/densificazione degli insediamenti. Miglioramento del sistema di trasporto pubblico; coerenza tra misure TP e strategia generale della mobilità nell'agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio. Armonizzazione in vista dell'apertura della FMV e delle fermate TILO di Stabio e Mendrisio San Martino (PAM1).			
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> • riduzione dei tempi di percorrenza medi del TP; • riduzione dei tempi di attesa e interscambio; • aumento mirato della capacità; • miglioramento della stabilità dell'orario e della puntualità; • miglioramento della leggibilità e dell'organizzazione del sistema per l'utente. 			
Fattibilità	La fattibilità è data (in funzione delle risorse).			
Costi	Costi di gestione: 15.6 mio CHF / anno (IVA esclusa) (non finanziabile tramite PA)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Trasporto pubblico	Nuovo concetto TP per l'agglomerato (riorganizzazione linee e offerta)	TP 1.2
Breve descrizione della misura	Collegamenti transfrontalieri (su gomma) con l'ovest dell'agglomerato (Viggiù, Clivio), fase C (da valutare nei prossimi anni dopo l'introduzione della FMV)	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione	Oltre 2022	



Fonte: mrs partner ag

Opportunità	Miglioramento del sistema di trasporto pubblico su gomma con le aree a ridosso della frontiera.			
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> • riduzione del bisogno di spostarsi in automobile; • diminuzione dell'impatto ambientale del traffico motorizzato nelle ore di punta. 			
Fattibilità	La fattibilità è data (in funzione della sostenibilità e delle risorse).			
Costi	(non finanziabile tramite PA)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Trasporto pubblico	Adeguamento e accessibilità fermate TP		TP 2 (2.1 - 2.6)
Breve descrizione della misura	Le misure sono condizioni per la realizzazione ottimale del nuovo concetto TP. Chiasso (3 fermate bus): • 2.1: fermata “Stadio”, Via 1° Agosto (45'000 CHF); • 2.2: fermata “Bellavista”, Pedrinate (65'000 CHF); • 2.3: prolungamento marciapiede fermata “Grotto Paradiso”, Pedrinate (610'000 CHF); Mendrisio (2 fermate bus): • 2.4: “FoxTown” (100'000 CHF); • 2.5: “Via Mola”, per studenti (800'000 CHF); Morbio Inferiore (1 fermata bus): • 2.6: “Serfontana” (600'000 CHF).		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2013	
	Inoltro progetto preliminare Conf.	2014	
	Inizio dei lavori previsto	2015	
	Entrata in servizio prevista	2015-2016	
			
2.1: Chiasso, fermata “Via 1° Agosto” Fonte: Comune di Chiasso	2.2: Chiasso, fermata “Bellavista” Fonte: Comune di Chiasso	2.3: Chiasso, prolungamento marciapiede fermata “Grotto Paradiso” Fonte: Comune di Chiasso	
			
2.4: Mendrisio, fermata “FoxTown” Fonte: maps.google.ch	2.5: Mendrisio, fermata “Via Mola” Fonte: maps.google.ch	2.6: Morbio Inferiore, fermata “Serfontana” Fonte: maps.google.ch	

Opportunità	Miglioramento delle fermate dell'offerta del TP in funzione del nuovo concetto TP. Permettere l'attuazione della nuova concezione TP.			
Benefici	Aumento dell'allacciamento e dell'accessibilità del TP, come pure della sicurezza, grazie alle nuove fermate e alla loro sistemazione / al loro accesso. Miglioramento della qualità degli spazi pubblici.			
Fattibilità	La fattibilità è data.			
Costi	2.22 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	misura 2.1 - no. linee 7 -18 // misura 2.2 - no. linea 11 // misura 2.3 - no. linea 11 misura 2.4 - no. linee 4 - 13 - 31 - 32 // misura 2.5 - no. linea 1 - 5 misura 2.6 - no. linee 5 - 6 - 7 - 13 - 14 - 15 -16			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Trasporto pubblico	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP (fase A)		TP 3 (3.1 - 3.5)												
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>Le misure sono condizioni per la realizzazione ottimale del nuovo concetto TP.</p> <p>Chiasso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3.1: nuovo impianto semaforico Via Dunant / Viale Manzoni / Via Livio; (440'000 CHF); • 3.2: posa di un dissuasore a scomparsa (pilomat) in Via degli Albrici (50'000 CHF); <p>Balerna – Morbio Inferiore:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3.3: corsie preferenziali complete in ambo le direzioni (tra rotonde Bellavista – Serfontana) (1'200'000 CHF); <p>Morbio Inferiore:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3.4: sistemazione nodo del nucleo (fermata "Posta") (2'000'000 CHF). <p>Mendrisio (Capolago):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3.5: messa in sicurezza capolinea (500'000 CHF) 														
<p>Priorità (definita dall'agglomerato)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>														
<p>Orizzonte di realizzazione</p>	<p>Lavori fino al progetto preliminare</p> <p>Inoltro progetto preliminare Conf.</p> <p>Inizio dei lavori previsto</p> <p>Entrata in servizio prevista</p>		<p>2013-2014</p> <p>2014-2015</p> <p>2015-2016</p> <p>2016-2017</p>												
<table border="0"> <tr> <td data-bbox="167 1146 550 1355">  </td> <td data-bbox="590 1146 970 1355">  </td> <td data-bbox="1013 1146 1393 1355">  </td> </tr> <tr> <td data-bbox="167 1370 550 1489"> <p>3.1: Chiasso, nuovo impianto semaforico Fonte: Comune di Chiasso</p> </td> <td data-bbox="590 1370 970 1489"> <p>3.2: Chiasso, posa di un dissuasore a scomparsa (pilomat) in Via degli Albrici Fonte: maps.google.ch</p> </td> <td data-bbox="1013 1370 1393 1489"> <p>3.3: Balerna – Morbio Inferiore, corsie preferenziali bus (Bellavista – Serfontana) Fonte: maps.google.ch</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="167 1518 550 1727">  </td> <td data-bbox="590 1518 970 1727">  </td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="167 1742 550 1861"> <p>3.4: Morbio Inferiore, sistemazione nodo del nucleo (fermata "Posta") Fonte: maps.google.ch</p> </td> <td data-bbox="590 1742 970 1861"> <p>3.5: Mendrisio (Capolago): messa in sicurezza capolinea Fonte: maps.google.ch</p> </td> <td></td> </tr> </table>							<p>3.1: Chiasso, nuovo impianto semaforico Fonte: Comune di Chiasso</p>	<p>3.2: Chiasso, posa di un dissuasore a scomparsa (pilomat) in Via degli Albrici Fonte: maps.google.ch</p>	<p>3.3: Balerna – Morbio Inferiore, corsie preferenziali bus (Bellavista – Serfontana) Fonte: maps.google.ch</p>				<p>3.4: Morbio Inferiore, sistemazione nodo del nucleo (fermata "Posta") Fonte: maps.google.ch</p>	<p>3.5: Mendrisio (Capolago): messa in sicurezza capolinea Fonte: maps.google.ch</p>	
															
<p>3.1: Chiasso, nuovo impianto semaforico Fonte: Comune di Chiasso</p>	<p>3.2: Chiasso, posa di un dissuasore a scomparsa (pilomat) in Via degli Albrici Fonte: maps.google.ch</p>	<p>3.3: Balerna – Morbio Inferiore, corsie preferenziali bus (Bellavista – Serfontana) Fonte: maps.google.ch</p>													
															
<p>3.4: Morbio Inferiore, sistemazione nodo del nucleo (fermata "Posta") Fonte: maps.google.ch</p>	<p>3.5: Mendrisio (Capolago): messa in sicurezza capolinea Fonte: maps.google.ch</p>														
<p>Opportunità</p>	<p>Permettere la realizzazione della nuova concezione TP.</p>														
<p>Benefici</p>	<p>Miglioramento del servizio TP. Rispetto degli orari.</p>														
<p>Fattibilità</p>	<p>La fattibilità è data.</p>														

Costi	4.19 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	misura 3.1 - linee 1 - 2 - 3a/3b - 5 - 7 -11 // misura 3.2 - linee 3a/3b - 7 -11 misura 3.3 - linee 5 - 6 - 7 - 13 - 14 - 15 - 16 // misura 3.4 - linee misura 3.5 - linee 31 - 32 - 41			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Trasporto pubblico		Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP (fase C)		TP 4
Breve descrizione della misura		Mendrisio (Genestrerio): • corsie preferenziale zona Boscherina – Canova		
Priorità (definita dall'agglomerato)		<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input checked="" type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione		Oltre il 2022		
 <p>Mendrisio (Genestrerio), corsie preferenziali Fonte: maps.google.ch</p>				
Opportunità	La proposta d'intervento sarà studiata dopo l'attuazione delle misure infrastrutturali previste dal PTM e dal PAM1, in fase di progettazione e realizzazione: incrocio di Croce Grande – nuova gerarchia stradale da e per il nuovo svincolo autostradale. Permettere la realizzazione della nuova concezione TP. Favorire la percorrenza del TP			
Benefici	Miglioramento del servizio TP. Rispetto degli orari.			
Fattibilità	La fattibilità è data.			
Costi				
Dati quantitativi	misura 4 - linee 16 -18.			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Trasporto pubblico	Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: standard di base		TP 5.1
Breve descrizione della misura	<ul style="list-style-type: none"> • miglioramento dell'informazione in tutte le fermate del TP (creazione di paline informative comprendenti indicazione delle linee che transitano, cartina delle linee, informazione sugli orari, cartina orientativa, altre informazioni), in particolare per le linee urbane; • adattamento dell'immagine delle fermate urbane del TP su gomma (caratterizzare e differenziare i veicoli dal servizio regionale); • applicazione di uno standard di sicurezza e di accessibilità per le fermate urbane del TP su gomma; • adattamenti/nuove fermate in funzione del nuovo concetto TP 2014 a Morbio Inferiore, "Pascuritt" e "Via Vela"; a Novazzano, "Pobbia"; a Chiasso, "Via Simen". 		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare Inoltro progetto preliminare Conf. Inizio dei lavori previsto Entrata in servizio prevista	2013-2014 2015 2016 2017	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>Sistemazione fermate bus – miglioramento dell'accessibilità</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 demarcazione superficie di fermata 2 bordo del marciapiede rialzato per facilitare l'accesso al bus 3 indicazione differenza di livello del marciapiede 4 demarcazione per l'accesso handicappati </div> <div style="width: 50%; text-align: right;">  </div> </div> <p style="text-align: center;">Fonte: PAB</p>			
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> • maggior sicurezza e confort per gli utenti del TP; • miglior percezione e attrattività del TP. 		
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> • sviluppo dell'accessibilità e della sicurezza del TP; • miglioramento dell'informazione; • miglioramento dell'immagine del TP. 		
Fattibilità	È necessario intraprendere un progetto specifico per catalogare, definire, monitorare e priorizzare gli interventi.		

Costi	3.0 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Trasporto pubblico	Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: pannelli informativi dinamici ai principali nodi	TP 5.2
Breve descrizione della misura	<p>Sistema di gestione dell'esercizio e dell'informazione del TP in tempo reale coordinato con le imprese di trasporto pubblico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pannelli d'informazione ai principali nodi d'interscambio; • gestione della comunicazione tra veicoli e centrale; • centrale operativa. <p>I pannelli sono previsti alle stazioni/fermate di Chiasso, Mendrisio, Capolago e Stabio, presso le fermate dei centri commerciali Fox Town, Serfontana, Ovale e ad alcune fermate nei paesi (Balerna, Coldrerio, Riva San Vitale, Mendrisio: OBV- liceo, ecc.)</p>	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	<p>Lavori fino al progetto preliminare</p> <p>Inoltro progetto preliminare Conf.</p> <p>Inizio dei lavori previsto</p> <p>Entrata in servizio prevista</p>	<p>2014</p> <p>2016</p> <p>2018</p> <p>2019</p>

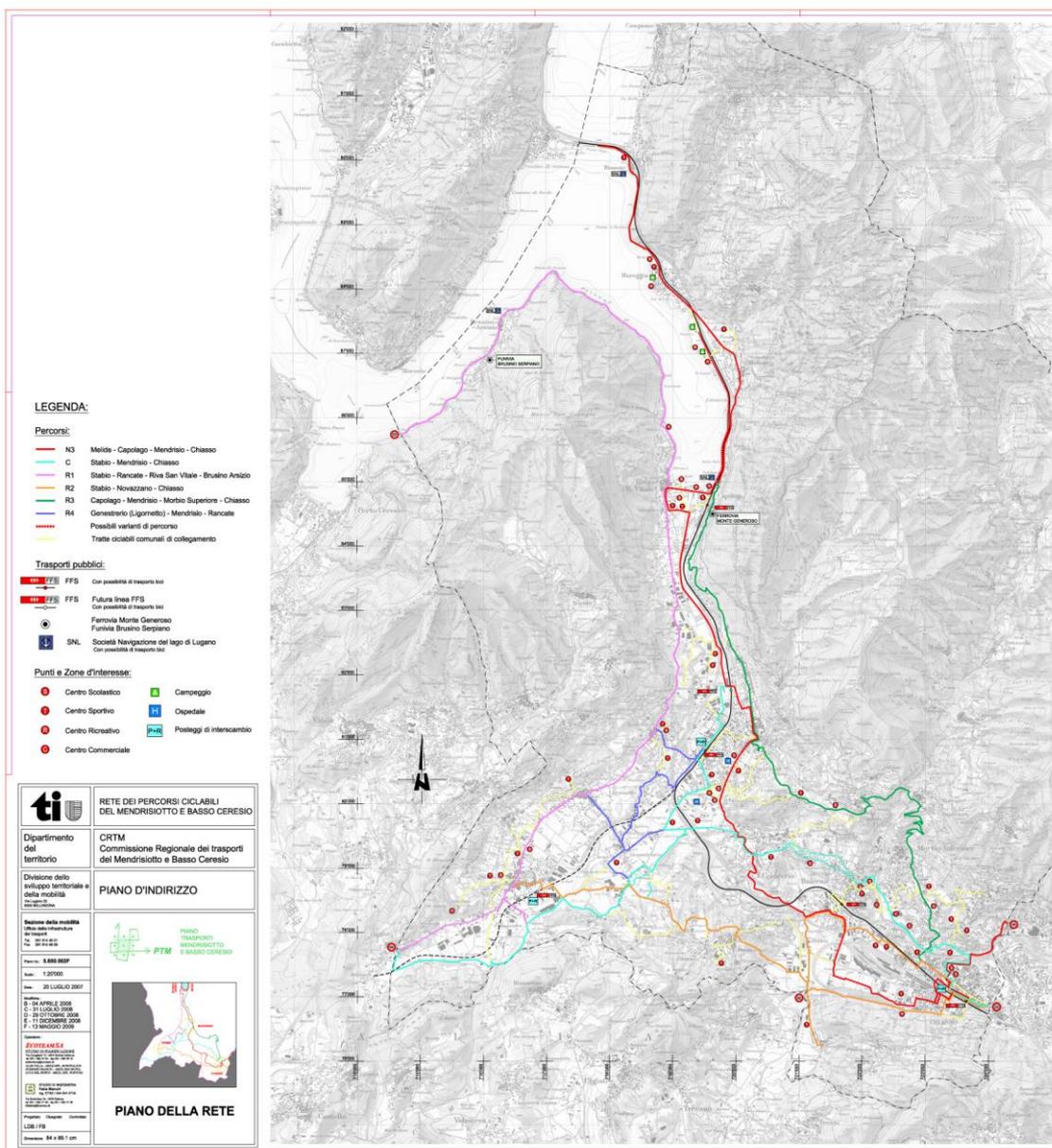


Fonte: www.wikimedia.org (pannello dinamico presso la pensilina della fermata bus Lugano Centro)

Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> • maggior confort per gli utenti del TP; • miglior percezione e attrattività del TP. 			
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> • miglioramento dell'informazione; • miglioramento dell'immagine del TP. 			
Fattibilità	La fattibilità è data.			
Costi	1.1 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

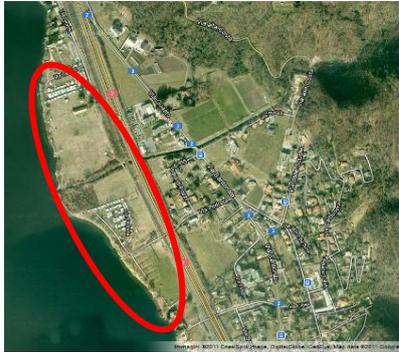
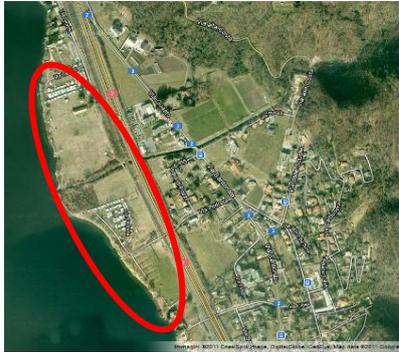
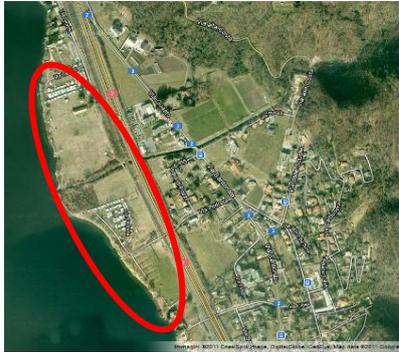
Trasporto pubblico		Riqualifica del nodo di Capolago		TP 6
Breve descrizione della misura		Riqualifica del nodo intermodale (treno – bus) presso la stazione di Capolago – Riva San Vitale.		
Priorità (definita dall'agglomerato)		<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione		Lavori fino al progetto preliminare	2015	
		Inoltre progetto preliminare Conf.	2018	
		Inizio dei lavori previsto	2020	
		Entrata in servizio prevista	2021	
 <p>Nodo della stazione di Capolago – Riva San Vitale Fonte: maps.google.ch</p>				
Opportunità	Miglioramento della sicurezza e dell'attrattività del nodo intermodale (treno – bus) e degli spazi pubblici.			
Benefici	Aumento della sicurezza e del confort per gli utenti del TP. Aumento dell'attrattività del nodo e della qualità di vita.			
Fattibilità	Fattibile ma la misura non è prioritaria secondo la nuova concezione del TP (2014): i bus si fermano ma non devono più sostare (attestamento) a Capolago.			
Costi	2.5 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

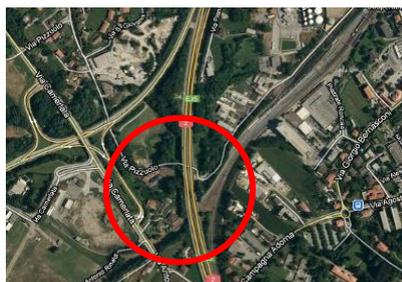
Traffico pedonale e ciclistico	Completamento della rete ciclabile regionale	TL 1
Breve descrizione della misura	Agglomerato, 2 ^a tappa della rete ciclabile regionale, circa il 50% restante del PAM1 (10'780'000 CHF).	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare Inoltro progetto preliminare Conf. Inizio dei lavori previsto Entrata in servizio prevista	2012 2014 2015 2018



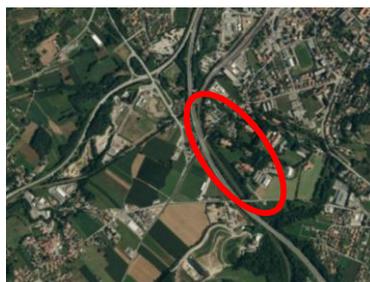
Piano d'indirizzo rete ciclabile regionale del Mendrisiotto
 (Fonte: PTM / PAM1)

Opportunità	<p>Completamento della rete pedonale e ciclabile nell'agglomerato.</p> <p>La Convenzione sulle prestazioni per il PAM1, sottoscritta il 2 marzo 2011 tra Confederazione, Cantone Ticino e CRTM, ha stipulato che una parte dei percorsi ciclabili (ca. il 50%) doveva essere giustificato nel PAM2.</p> <p>I progetti di massima di tutti gli itinerari sono stati completati.</p> <p>Si procede a completare la rete ciclabile nell'agglomerato con una seconda fase.</p>			
Benefici	<p>Miglioramento dell'attrattività e della sicurezza dei collegamenti ciclabili regionali.</p> <p>Aumento della ripartizione modale in favore del traffico lento.</p> <p>Diminuzione del carico di traffico stradale.</p> <p>Impatto positivo sull'ambiente (meno emissioni) e sulla salute della popolazione (movimento).</p> <p>Aumento della qualità di vita.</p>			
Fattibilità	La fattibilità è data.			
Costi	10.78 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Regione	<input type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Traffico pedonale e ciclistico	Completamento della rete ciclabile locale		TL 2 (2.1 - 2.6)			
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>Le misure di questo pacchetto permettono l'estensione della rete ciclabile regionale presentata alla scheda TL 1, alle quali si allacciano.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.1: Chiasso, passerella pedonale e ciclabile sul fiume Faloppia tra Via Cattaneo e Via Dunant (380'000 CHF); • 2.2: Riva San Vitale, nuovi percorsi pedonali e ciclabili; (1'330'000 CHF); • 2.3: Melano, percorso ciclopedonale in zona R3/PQ/campeggi (430'000 CHF, in conformità con PA 7); • 2.4: Mendrisio, pista ciclabile zona Tana (320'000 CHF); • 2.5: Mendrisio, percorso ciclabile OSC / Via Sant'Apollonia-Via Campagnadorna (450'000 CHF); • 2.6: Mendrisio (Rancate), sistemazione percorso pedonale/ciclabile Barozzo (1'500'000 CHF). 					
<p>Priorità (definita dall'agglomerato)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>					
<p>Orizzonte di realizzazione</p>	<p>Lavori fino al progetto preliminare Inoltro progetto preliminare Conf. Inizio dei lavori previsto Entrata in servizio prevista</p>	<p>2012-2013 2014 2015 2016-2017</p>				
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%; vertical-align: top;">  <p>2.1: Chiasso, passerella pedonale e ciclabile sul Faloppia tra via Cattaneo e via Dunant Fonte: Comune di Chiasso</p> </td> <td style="width: 33%; vertical-align: top;">  <p>2.2: Riva San Vitale, nuovi percorsi pedonali e ciclabili Fonte: Planidea SA</p> </td> <td style="width: 33%; vertical-align: top;">  <p>2.3: Melano, percorso ciclopedonale a Melano (zona R3/PQ/campeggi) Fonte: maps.google.ch</p> </td> </tr> </table>				 <p>2.1: Chiasso, passerella pedonale e ciclabile sul Faloppia tra via Cattaneo e via Dunant Fonte: Comune di Chiasso</p>	 <p>2.2: Riva San Vitale, nuovi percorsi pedonali e ciclabili Fonte: Planidea SA</p>	 <p>2.3: Melano, percorso ciclopedonale a Melano (zona R3/PQ/campeggi) Fonte: maps.google.ch</p>
 <p>2.1: Chiasso, passerella pedonale e ciclabile sul Faloppia tra via Cattaneo e via Dunant Fonte: Comune di Chiasso</p>	 <p>2.2: Riva San Vitale, nuovi percorsi pedonali e ciclabili Fonte: Planidea SA</p>	 <p>2.3: Melano, percorso ciclopedonale a Melano (zona R3/PQ/campeggi) Fonte: maps.google.ch</p>				



2.4: Mendrisio, pista ciclabile zona Tana-Adorna
 Fonte: maps.google.ch



2.5: Mendrisio, percorso ciclabile OSC / Via Sant'Apollonia-Via Campagnadorna
 Fonte: maps.google.ch



2.6: Mendrisio (Rancate), sistemazione percorso pedonale/ciclabile Barozzo
 Fonte: maps.google.ch

Opportunità	Completamento della rete pedonale e ciclabile nell'agglomerato. Eliminare i punti critici e pericolosi nell'agglomerato.			
Benefici	Miglioramento dell'attrattività e della sicurezza dei collegamenti pedonali e ciclabili. Aumento della ripartizione modale in favore del traffico lento. Diminuzione del carico di traffico stradale. Impatto positivo sull'ambiente (meno emissioni) e sulla salute della popolazione (movimento). Miglioramento della mobilità sostenibile per il tempo libero. Aumento della qualità di vita.			
Fattibilità	La fattibilità è data			
Costi	4.41 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

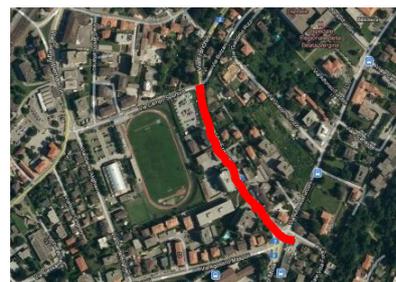
Traffico pedonale	Completamento rete pedonale locale (fase A)		TL 3 (3.1– 3.12)
Breve descrizione della misura	<ul style="list-style-type: none"> • 3.1: Balerna - Breggia, nuovo sentiero di collegamento tra il Parco (Balerna) e la Valle di Muggio; (400'000 CHF); • 3.2: Mendrisio, completamento marciapiede in Via Campo Sportivo (100'000 CHF); • 3.3: Mendrisio, completamento marciapiede in Via Franchini (300'000 CHF); • 3.4: Mendrisio, collegamento pedonale Villa Foresta - scuole / USI (50'000 CHF); • 3.5: Mendrisio (Arzo), percorso pedonale Linée e collegamento con sentiero per Meride (CHF 180'000 CHF); • 3.6: Mendrisio (Arzo), percorso pedonale via al Runch (50'000 CHF); • 3.7: Mendrisio (Rancate), marciapiede/attraversamento via Cercera (400'000 CHF); • 3.8: Mendrisio (Tremona), moderazione e sicurezza percorso casa-scuola Gurnaga (50'000 CHF); • 3.9: Novazzano, completare marciapiede nella zona scuole - centro del paese (220'000 CHF); • 3.10: Meride, nuovo sentiero Meride - Arzo (830'000 CHF); • 3.11: Stabio, Via Gaggiolo, marciapiede – passaggio pedonale (700'000 CHF); • 3.12: Balerna, nuova scalinata via Pusterla - via Stazione (120'000 CHF); • 3.13 Mendrisio, completamento del sottopasso pedonale alla stazione FFS per il collegamento della zona insediativa strategica a ovest dei binari (indispensabile per l'attuazione della misura IN4) (2'200'000 CHF); • 3.14 Mendrisio, riqualifica e sviluppo della permeabilità pedonale della Piazza antistante la Stazione FFS, regolazione della sosta breve (in relazione alla misura IN4) (3'300'000 CHF). 		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare Inoltre progetto preliminare Conf. Inizio dei lavori previsto Entrata in servizio prevista	2012-2013 2014 2015 2016-2018	



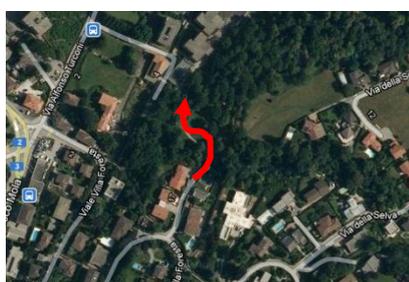
3.1: Balerna - Breggia, sentiero di collegamento tra il Parco Gole della Breggia e la Valle di Muggio
 Fonte: Bomio & Fürst SA



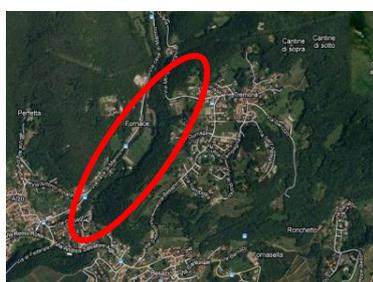
3.2: Mendrisio, completamento marciapiede in Via Campo Sportivo
 Fonte: maps.google.ch



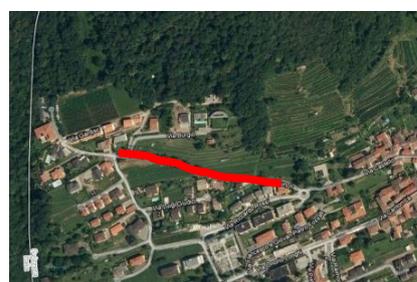
3.3: Mendrisio, completamento marciapiede in Via Franchini
 Fonte: maps.google.ch



3.4: Mendrisio, collegamento pedonale Villa Foresta - scuole / USI
 Fonte: maps.google.ch



3.5: Mendrisio (Arzo), percorso pedonale Linée e collegamento con sentiero per Meride
 Fonte: maps.google.ch



3.6: Mendrisio (Arzo), percorso pedonale via al Runch
 Fonte: maps.google.ch



3.7: Mendrisio (Rancate), marciapiede/attraversamento via Cercera
 Fonte: maps.google.ch



3.8: Mendrisio (Tremona), moderazione e sicurezza percorso casa-scuola Gurnaga
 Fonte: maps.google.ch



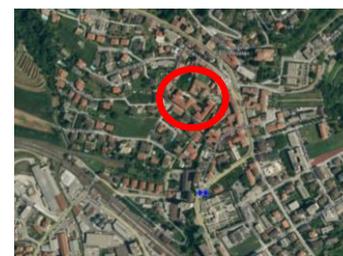
3.9: Novazzano, completamento marciapiede nella zona scuole – centro del paese
 Fonte: maps.google.ch



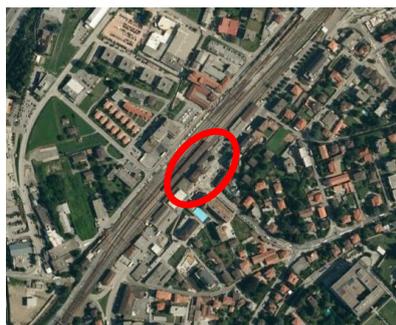
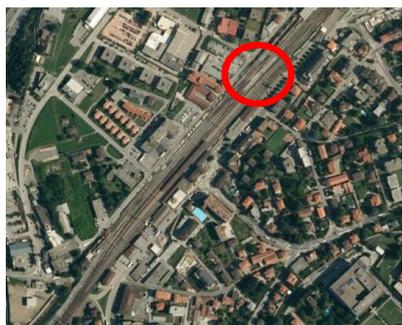
3.10: Meride, nuovo sentiero Meride - Arzo
 Fonte: Planidea SA



3.11: Stabio, Via Gaggiolo, marciapiede – passaggio pedonale
 Fonte: maps.google.ch



3.12: Balerna, nuova scalinata via Pusterla - via Stazione
 Fonte: maps.google.ch



3.13 Mendrisio, completamento del sottopasso pedonale alla stazione FFS per il collegamento della zona insediativa strategica a ovest dei binari

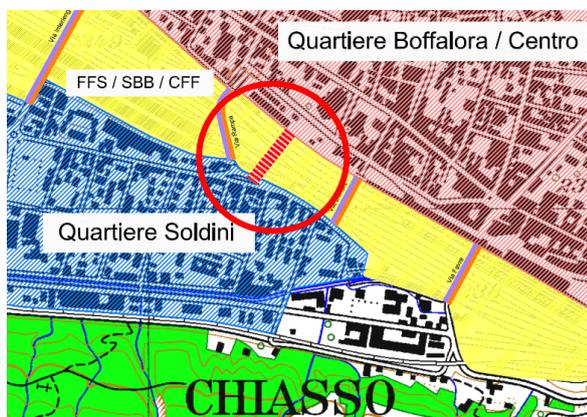
Fonte: maps.google.ch

3.14 Mendrisio, riqualifica e sviluppo della permeabilità pedonale della Piazza antistante la Stazione FFS, regolazione della sosta breve

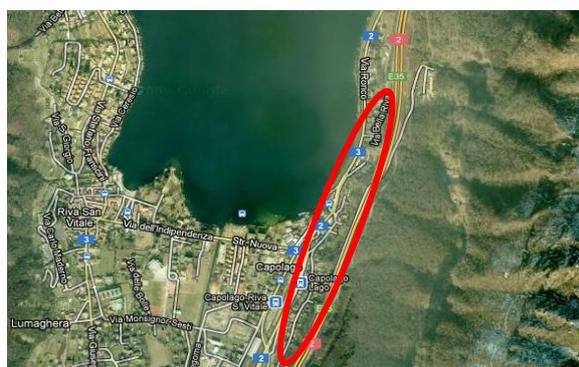
Fonte: maps.google.ch

Opportunità	Completamento della rete pedonale nell'agglomerato. Riqualifica di punti importanti della rete pedonale con attuali evidenti lacune al TL, segnalazioni scaturite dalla analisi dei punti deboli.			
Benefici	Miglioramento dell'attrattività e della sicurezza dei collegamenti pedonali e ciclabili. Aumento della ripartizione modale in favore del traffico lento. Diminuzione del carico di traffico stradale. Impatto positivo sull'ambiente (meno emissioni) e sulla salute della popolazione (movimento). Miglioramento della mobilità sostenibile per il tempo libero. Aumento della qualità di vita.			
Fattibilità	La fattibilità è data			
Costi	8.90 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Regione TL 3.14	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

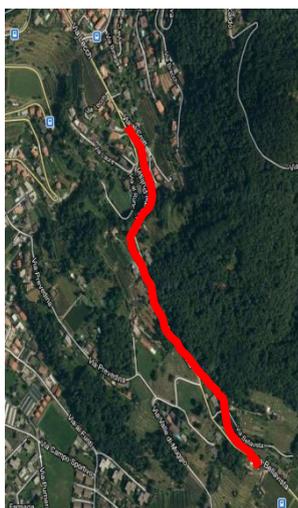
Traffico pedonale e ciclistico	Completamento rete pedonale locale (fase B)	TL 4 (4.1 - 4.3)
Breve descrizione della misura	<ul style="list-style-type: none"> • 4.1: Chiasso, passerella pedonale sopraelevata (sopra la ferrovia) quale collegamento tra il Quartiere Soldini e i quartieri Boffalora / Centro (1'900'000 CHF); • 4.2: Mendrisio (Capolago), riscatto per uso pedonale strada servizio Ustra (300'000 CHF). • 4.3: Morbio Inferiore – Breggia, marciapiede tra Morbio Inferiore/Vacallo e Morbio Superiore (1'300'000 CHF). 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Quadriennio 2019-2022	



4.1: Chiasso, passerella pedonale tra il Quartiere Soldini e il Centro / Quartiere Boffalora, sopra la ferrovia
 Fonte: Comune di Chiasso



4.2: Mendrisio (Capolago), riscatto per uso pedonale strada servizio Ustra
 Fonte: maps.google.ch



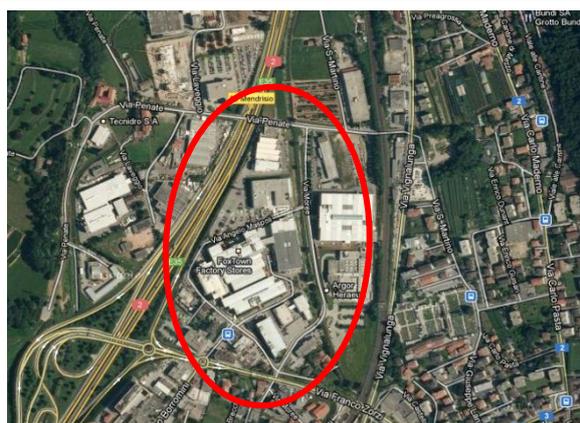
4.3: Morbio Inferiore –Breggia, marciapiede tra Morbio Inferiore/Vacallo e Morbio Superiore
 Fonte: maps.google.ch

Opportunità	Completamento della rete pedonale nell'agglomerato.			
Benefici	Miglioramento dell'attrattività e della sicurezza dei collegamenti pedonali e ciclabili. Aumento della ripartizione modale in favore del traffico lento. Diminuzione del carico di traffico stradale. Impatto positivo sull'ambiente (meno emissioni) e sulla salute della popolazione (movimento). Aumento della qualità di vita.			
Fattibilità	Principio di fattibilità dato (la passerella a Chiasso è attualmente in pianificazione).			
Costi	3.50 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni.	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Traffico pedonale e ciclistico	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali (fase A)		TL 5 (5.1 - 5.6)
Breve descrizione della misura	<ul style="list-style-type: none"> • 5.1: Chiasso, messa in sicurezza incrocio stradale via Cattaneo/via Milano/via ai Crotti (460'000 CHF); • 5.2: Mendrisio, messa in sicurezza e riqualifica spazi pubblici a San Martino e pista ciclabile Via Morée (450'000 CHF); • 5.3: Coldrerio, messa in sicurezza e riqualifica del centro civico (1'700'000 CHF); • 5.4: Novazzano, messa in sicurezza e riqualifica di Via Indipendenza (480'000 CHF); • 5.5: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica Piazza Col. Bernasconi (3'000'000 CHF); • 5.6: Mendrisio (Genesterio), messa in sicurezza e riqualifica Piazza Baraini (2'000'000 CHF). 		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2012-2013	
	Inoltre progetto preliminare Conf.	2014-2015	
	Inizio dei lavori previsto	2015-2016	
	Entrata in servizio prevista	2016-2018	



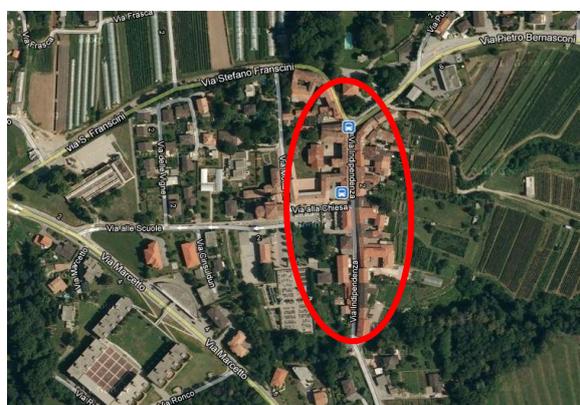
5.1: Chiasso, messa in sicurezza incrocio stradale via Cattaneo/via Milano/via ai Crotti
 Fonte: Comune di Chiasso



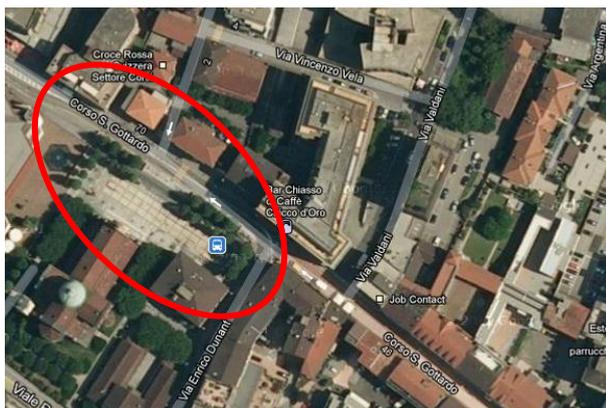
5.2 Mendrisio: messa in sicurezza e riqualifica spazi pubblici a San Martino
 Fonte: maps.google.ch



5.3: Coldrerio, messa in sicurezza e riqualifica del centro civico
 Fonte: urbass



5.4: Novazzano, messa in sicurezza e riqualifica di Via Indipendenza
 Fonte: maps.google.ch



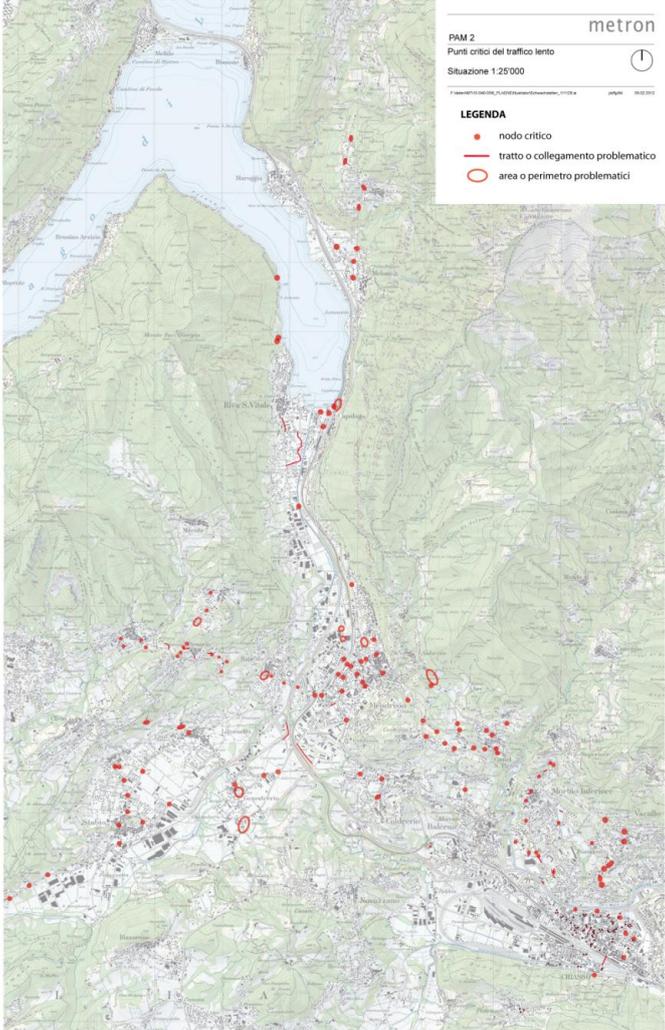
5.5: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Col. Bernasconi
 Fonte: maps.google.ch



5.6: Mendrisio (Genestrerio), messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Baraini
 Fonte: maps.google.ch

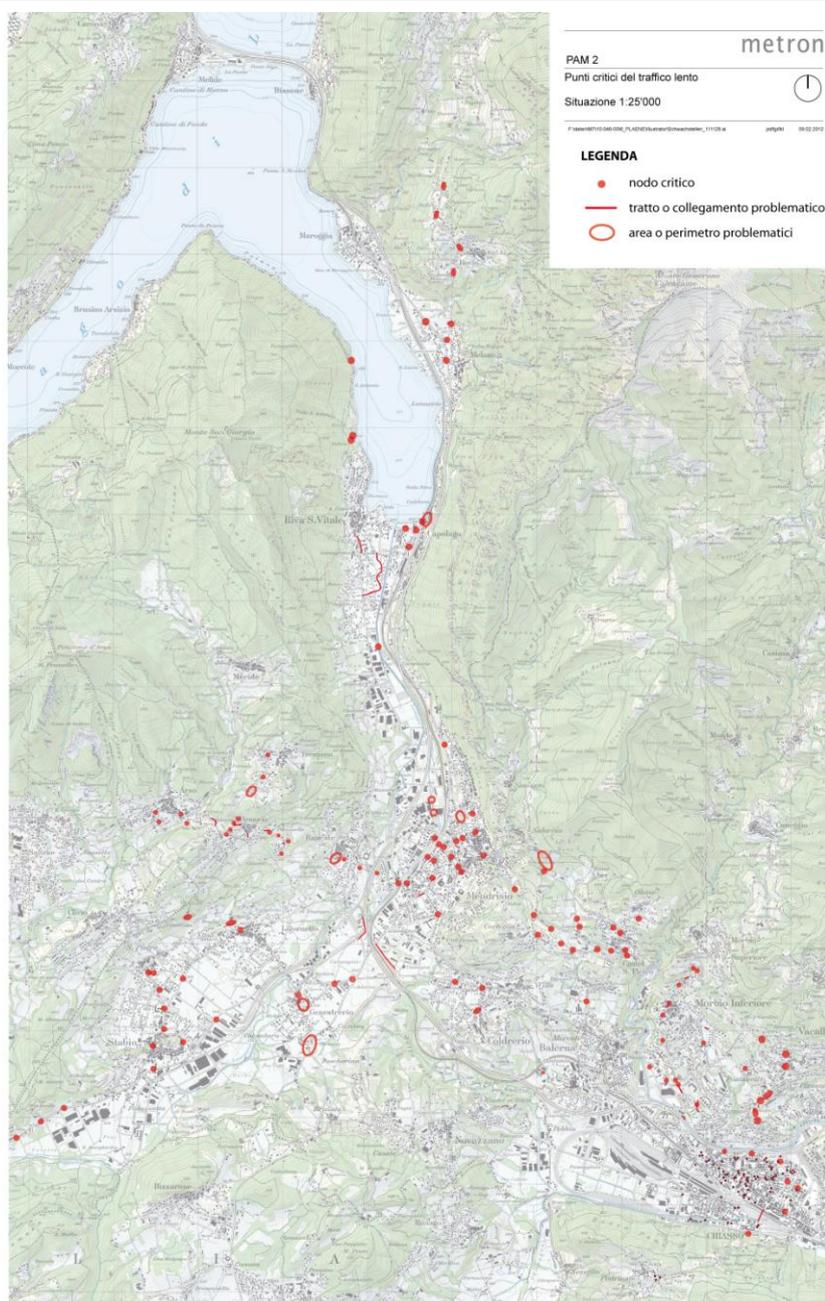
Opportunità	L'opportunità consiste nella messa in sicurezza di tratti stradali in favore dei collegamenti pedonali – ciclabili. Riqualifica di punti importanti della rete pedonale-ciclabile con attuali evidenti lacune, segnalazioni scaturite dalla analisi dei punti deboli.			
Benefici	Aumento della sicurezza del traffico. Riqualifica degli spazi pubblici per mezzo di misure di messa in sicurezza. Aumento della qualità di vita.			
Fattibilità	La fattibilità è data.			
Costi	8.09 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Traffico pedonale e ciclistico		Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali (fase B)		TL 6
Breve descrizione della misura		Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Elvezia (1'000'000 CHF)		
Priorità (definita dall'agglomerato)		<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione		Quadriennio 2019-2022		
 <p>Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Elvezia Fonte: maps.google.ch</p>				
Opportunità	L'opportunità consiste nella messa in sicurezza di tratti stradali in favore dei collegamenti pedonali – ciclabili.			
Benefici	Aumento della sicurezza del traffico. Riqualifica degli spazi pubblici per mezzo di misure di messa in sicurezza. Aumento della qualità di vita.			
Fattibilità	La fattibilità è data, dopo i le opere di PAM1 – nuova gestione del traffico e nuovo terminale dei mezzi pubblici.			
Costi	1.0 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Traffico pedonale e ciclistico	Risanamento dei punti critici del traffico lento: misure puntuali (fase A)		TL 7
Breve descrizione della misura	<ul style="list-style-type: none"> • Risanamento dei punti critici del traffico lento a livello locale molto importanti per favorire l'uso della bicicletta o andare a piedi. Questa misura intende ridurre piccoli ma molteplici ostacoli puntuali per il TL; • Pacchetto di misure puntuali, la cui realizzazione non richiede lunghi tempi di realizzazione; • 3/4 dei punti critici riscontrati (fase A); • Altri interventi prioritari sono inclusi nelle misure TL 2, TL 3, L 4 e TL 5. 		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare Inoltro progetto preliminare Conf. Inizio dei lavori previsto Entrata in servizio prevista	2013 2014-2015 2015-2016 2015-2018	
			
Fonte: Metron			

Opportunità	L'opportunità consiste nel risanamento dei punti critici del traffico lento, che tuttavia non richiedono investimenti particolarmente onerosi.			
Benefici	Aumento della sicurezza del traffico. Riqualifica degli spazi pubblici per mezzo di misure di messa in sicurezza. Aumento della qualità di vita e del confort degli utenti.			
Fattibilità	La fattibilità è data dai rilievi dei Comuni.			
Costi	1.80 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Traffico pedonale e ciclistico	Risanamento dei punti critici del traffico lento: misure puntuali (fase B)	TL 8
Breve descrizione della misura	<ul style="list-style-type: none"> • Risanamento dei punti critici del traffico lento a livello locale molto importanti per favorire l'uso della bicicletta o andare a piedi. Questa misura intende ridurre piccoli ma molteplici ostacoli puntuali per il TL; • Pacchetto di misure puntuali, la cui realizzazione non richiede lunghi tempi di realizzazione; • 1/4 dei punti critici riscontrati (fase B). 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Quadriennio 2019-2022	



Fonte: Metron

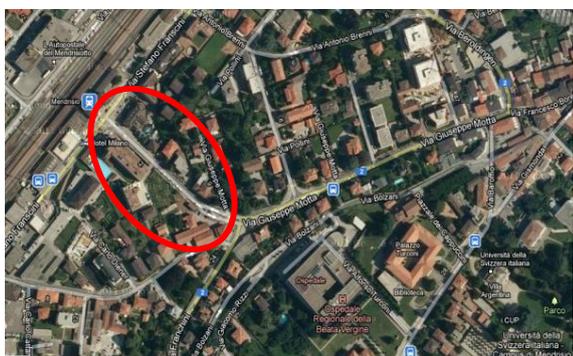
Opportunità	L'opportunità consiste nel risanamento dei punti critici del traffico lento, che tuttavia non richiedono investimenti particolarmente onerosi.			
Benefici	Aumento della sicurezza del traffico. Riqualifica degli spazi pubblici per mezzo di misure di messa in sicurezza. Aumento della qualità di vita e del confort degli utenti.			
Fattibilità	(da approfondire)			
Costi	0.60 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Traffico pedonale e ciclistico		Segnaletica pedonale a Chiasso		TL 9
Breve descrizione della misura		Chiasso: sistema di orientamento per pedoni nel comprensorio cittadino (110'000 CHF)		
Priorità (definita dall'agglomerato)		<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione		Lavori fino al progetto preliminare	2012-2013	
		Inoltro progetto preliminare Conf.	2014	
		Inizio dei lavori previsto	2015	
		Entrata in servizio prevista	2015	
 <p style="text-align: center;">Progetto di cartellonistica pedonale del Comune di Chiasso</p>				
Opportunità	Migliorare la conoscenza del territorio per favorire e incitare gli spostamenti del traffico lento.			
Benefici	Aumentare la ripartizione modale in favore del traffico lento per gli spostamenti utilitari e di svago. Migliorare la qualità di vita (impatto positivo sul traffico, sull'ambiente e sulla salute personale)			
Fattibilità	La fattibilità è data.			
Costi	0.11 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

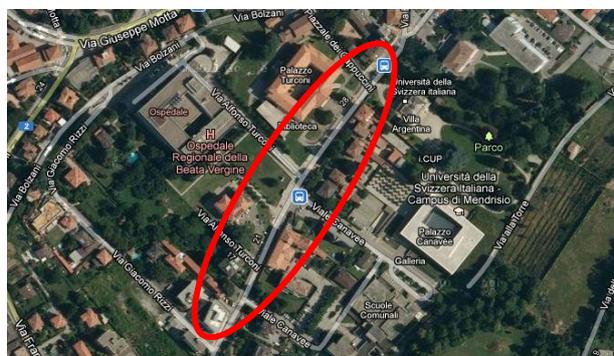
Traffico pedonale e ciclistico		Rete di bikesharing (sistemi compatibili tra loro)		TL 10
Breve descrizione della misura		<p>Messa in funzione di un sistema di postazioni di bikesharing (utilizzo in comune di biciclette) in alcuni Comuni dell'agglomerato.</p> <p>La prima fase prevede delle postazioni nei principali centri del fondovalle. In una seconda fase sarà possibile ampliare l'offerta con ulteriori postazioni.</p>		
Priorità (definita dall'agglomerato)		<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione		Lavori fino al progetto preliminare	2013-2014	
		Inoltro progetto preliminare Conf.	2015	
		Inizio dei lavori previsto	2016	
		Entrata in servizio prevista	2016-2017	
 <p>Postazione bikesharing presso l'Università di Losanna (fonte: PRO VELO Svizzera)</p>				
Opportunità	Attualmente si osserva in tutto il Paese e in tutta Europa una "rinascita" della bicicletta. Anche il Mendrisiotto e Basso Ceresio desidera rimanere al passo coi tempi e consentire uno sviluppo della mobilità ciclabile. Un concetto di rete bikesharing è complementare all'aumento dell'offerta di infrastrutture ciclabili (percorsi ciclabili).			
Benefici	<p>Grazie ad un'offerta di bikesharing si migliora l'intermodalità.</p> <p>Il bikesharing contribuisce inoltre a migliorare la domanda di mobilità e può incitare più persone ad utilizzare la bicicletta come mezzo di locomozione per gli spostamenti utilitari e per lo svago</p>			
Fattibilità	Il principio di fattibilità è a data. Da approfondire.			
Costi	Tot. 0.30 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione)	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro Comuni e sponsor privati

Traffico pedonale e ciclistico		Parcheggi per cicli nell'agglomerato (attrattori, piazze, scuole, stazioni/fermate TP, ecc.)		TL 11
Breve descrizione della misura		Realizzazione di parcheggi per cicli nei Comuni dell'agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio, presso gli attrattori principali.		
Priorità (definita dall'agglomerato)		<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione		Lavori fino al progetto preliminare	2013	
		Inoltro progetto preliminare Conf.	2014	
		Inizio dei lavori previsto	2015	
		Entrata in servizio prevista	2016-2017	
 <p>Infrastruttura per i parcheggi pubblici per cicli coperti / scoperti a Bienne (fonte: Ustra)</p>				
Opportunità	Incitamento agli spostamenti in bicicletta.			
Benefici	Aumento dell'intermodalità Aumento dell'utilizzo della bicicletta Aumento della sicurezza (diminuzione dei furti di bicicletta grazie a un'infrastruttura adeguatamente sicura e concepita) Miglioramento dell'immagine comune della bicicletta come mezzo di trasporto attrattivo, economico e sicuro, non solo per lo svago, bensì anche per gli spostamenti quotidiani.			
Fattibilità	La fattibilità è da approfondire (ubicazioni, tipologia e quantità stalli, ecc.)			
Costi	Decisione di competenza dei Comuni (non finanziabile tramite PA)			
Dati quantitativi	Censimento parcheggi per cicli negli agglomerati ticinesi (metodologia Ustra), estate 2011			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

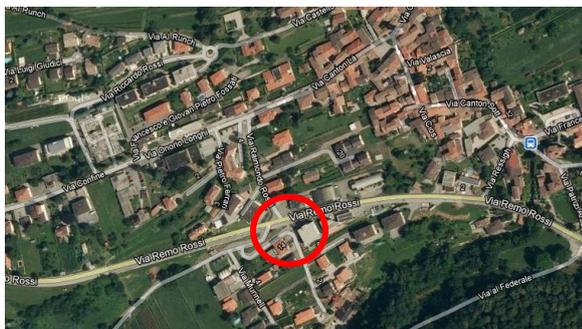
Traffico individuale motorizzato	Moderazione del traffico e messa in sicurezza (fase A)		TIM 1 (1.1 - 1.9)
Breve descrizione della misura	<ul style="list-style-type: none"> • 1.1: Mendrisio, moderazione del traffico e riqualifica di Via Motta (1'200'000 CHF); • 1.2: Mendrisio, moderazione e sicurezza Via Turconi - Largo Bernasconi (1'500'000 CHF); • 1.3: Mendrisio (Arzo), moderazione e sicurezza incrocio Via R. Rossi - Via Vidisin (500'000 CHF); • 1.4: Riva San Vitale, moderazione del traffico nei quartieri residenziali (2'400'000 CHF); • 1.5: Stabio, moderazione del traffico: rotonda Segeno - valico di San Pietro (120'000 CHF); • 1.6: Stabio, Zona 30 Via Campagnola (2'530'000 CHF); • 1.7: Melano, moderazione di Via alle Scuole (120'000 CHF); • 1.8: Vacallo, moderazioni Via Guisan – Piazza San Simone (2'000'000 CHF); • 1.9: Balerna, Viale Tarchini (490'000 CHF). 		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare Inoltro progetto preliminare Conf. Inizio dei lavori previsto Entrata in servizio prevista	2012-2013 2014 2015 2017-2018	



1.1: Mendrisio, moderazione del traffico e riqualifica di Via Motta
 Fonte: maps.google.ch



1.2: Mendrisio, moderazione e sicurezza Via Turconi - Largo Bernasconi
 Fonte: maps.google.ch



1.3: Mendrisio (Arzo), moderazione e sicurezza incrocio Via R. Rossi - Via Vidisin
 Fonte: maps.google.ch



1.4: Riva San Vitale, moderazione del traffico nei quartieri residenziali
 Fonte: Planidea SA



1.5: Stabio, moderazione del traffico: rotonda Segeno - valico di San Pietro
 Fonte: maps.google.ch



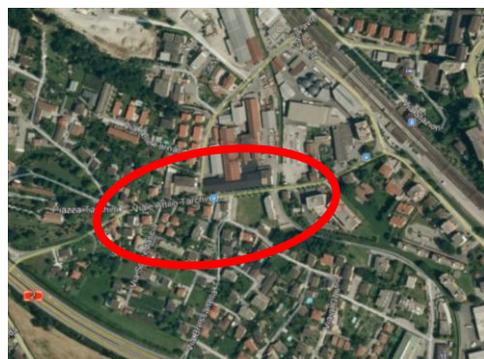
1.6: Stabio, Zona 30 Via Campagnola
 Fonte: maps.google.ch



1.7: Melano, moderazione Via alle Scuole
 Fonte: maps.google.ch

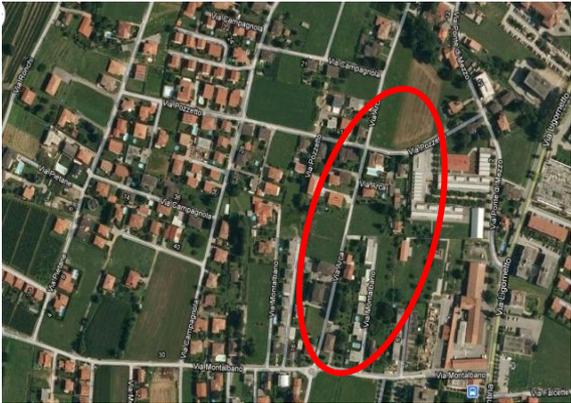


1.8: Vacallo, moderazioni Via Guisan – Piazza San Simone
 Fonte: maps.google.ch

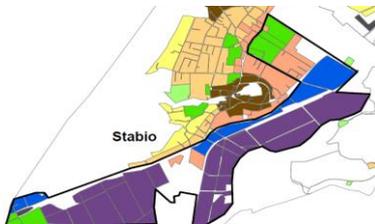
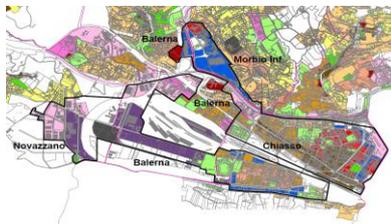
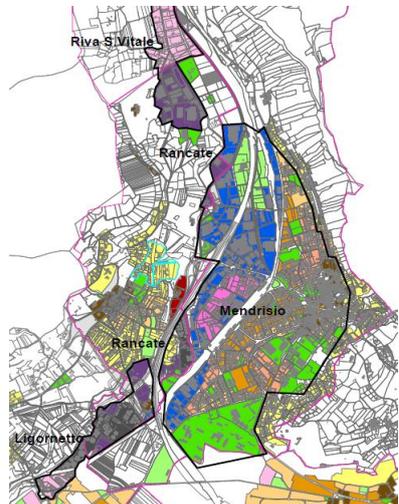


1.9: Balerna, Viale Tarchini
 Fonte: maps.google.ch

Opportunità	Moderazione del traffico, aumento della sicurezza stradale e riqualifica degli spazi pubblici.			
Benefici	Aumento della sicurezza stradale. Riqualifica degli spazi pubblici. Aumento della qualità di vita.			
Fattibilità	La fattibilità è data.			
Costi	10.86 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone) Solo strade cantonali	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Traffico individuale motorizzato	Moderazione del traffico e messa in sicurezza (fase B)	TIM 2 (2.1 - 2.2)
Breve descrizione della misura	<ul style="list-style-type: none"> • 2.1: Stabio, Zona 30 Via Arca (2'500'000 CHF); • 2.2: Stabio, Zona 30 Via Montalbano (2'200'000 CHF) 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>2.1: Stabio, Zona 30 Via Arca Fonte: maps.google.ch</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>2.2: Stabio, Zona 30 Via Montalbano Fonte: maps.google.ch</p> </div> </div>		

Opportunità	Moderazione del traffico, aumento della sicurezza stradale e riqualifica degli spazi pubblici.			
Benefici	Aumento della sicurezza stradale Riqualifica degli spazi pubblici. Aumento della qualità di vita.			
Fattibilità	La fattibilità è data.			
Costi	4.70 mio CHF (IVA esclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

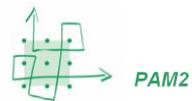
Traffico individuale motorizzato		Gestione dei posteggi pubblici: attuazione del PSZC		TIM 3
Breve descrizione della misura		<p>Negli ultimi anni è stato realizzato uno studio per la gestione e il calcolo del fabbisogno dello stazionamento delle zone centrali. È stato preparato un Piano dello stazionamento delle zone centrali (PSZC).</p> <p>La gestione dei posteggi pubblici, la durata, la tariffa di stazionamento (zone blu o a pagamento) è definita in funzione della pianificazione del territorio.</p> <p>La misura prevede l'attuazione del PSZC e interessa i Comuni di: Stabio, Chiasso, Balerna, Novazzano, Morbio Inferiore, Mendrisio, Mendrisio (Rancate), Ligornetto e Riva San Vitale.</p>		
Priorità (definita dall'agglomerato)		<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione		Quadriennio 2015-2018		
 <p>Stabio</p>		 <p>Chiasso, Balerna, Novazzano, Morbio Inferiore</p>		 <p>Mendrisio, Rancate, Ligornetto, Riva San Vitale</p>
Fonte immagini: PSZC, SAsa				
Opportunità	Gestire meglio lo stazionamento nelle aree urbanizzate del fondovalle dell'agglomerato.			
Benefici	Evitare il parcheggio selvaggio.			
Fattibilità	La fattibilità è data.			
Costi	Misura non infrastrutturale, non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro

Traffico individuale motorizzato	Parcheggi per il car-pooling presso le dogane		TIM 4
Breve descrizione della misura	<p>Realizzazione e messa a disposizione di parcheggi “di raccolta” per il car-pooling.</p> <p>La misura consiste nel proporre ai lavoratori pendolari (frontalieri in modo particolare) di parcheggiare la propria auto presso questi parcheggi, nei pressi delle dogane. I lavoratori, tramite un’adeguata piattaforma, si organizzano per effettuare lo spostamento verso il luogo di lavoro posto ad una distanza di almeno 5 km dal posteggio dell’azienda o in un altro agglomerato con una sola auto o con il pulman aziendale, anziché ciascuno con la propria auto in modo da procurare un’effettiva riduzione del numero di veicoli in circolazione.</p> <p>Ubicazioni previste: dogane di Chiasso/Vacallo, Stabio-Gaggiolo e fuori dal Confine di Stato.</p>		
Priorità (definita dall’agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2012-2013	
	Inoltro progetto preliminare Conf.	2014	
	Inizio dei lavori previsto	2015	
	Entrata in servizio prevista	2015	



Parcheggio per car-pooling nei pressi di uno svincolo dell’autostrada A1 a Sullens (VD), alle porte di Losanna
 (fonte: Le Matin, 23.02.2009)

Opportunità	Favorire il car-pooling per gli spostamenti utilitari (casa – lavoro), al fine di ridurre il numero di autoveicoli nella rete stradale e autostradale dell'agglomerato, sia per i movimenti origine-destinazione nell'agglomerato che per i movimenti di transito (p.es. verso l'agglomerato del Luganese).			
Benefici	<p>Questa misura permette di ridurre drasticamente i costi per i lavoratori (carburante, ecc.) ma anche per i datori di lavoro (riduzione del fabbisogno di parcheggi per i dipendenti).</p> <p>Diminuzione del numero di veicoli sulla rete stradale e autostradale (vicine alla saturazione, soprattutto nelle ore di punta).</p> <p>Riduzione dell'impatto ambientale delle emissioni (gas di scarico).</p>			
Fattibilità	Da approfondire.			
Costi	0.3 mio CHF (IVA esclusa) (non finanziabile tramite PA)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input checked="" type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni / Altro



* * * * *