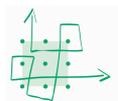




Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto
e Basso Ceresio

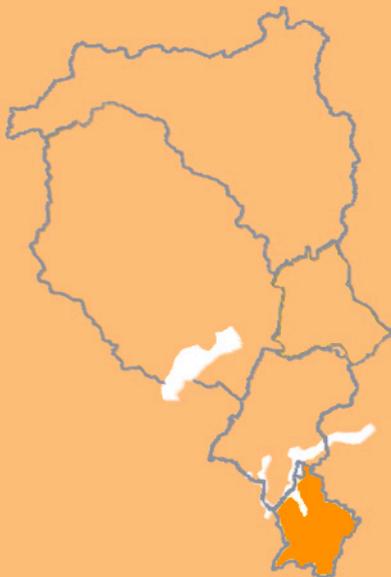
PAM



Programma di agglomerato del Mendrisiotto

Quinta Generazione

Schede delle misure
per l'informazione e la partecipazione
a norma dell'art. 11 LST



Mendrisio, 19 agosto 2024



Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Paesaggio

PARCO DEL LAVEGGIO - STRATEGIA GRANDE PAESAGGIO	
P 1.1	Riqualifica del fiume Lavaggio in località Grotto Valera e completamento al sentiero del Parco in località Meandri, Ligornetto
P 1.2	Completamento della riqualifica riale Morè in località Piscine, Parco del Lavaggio
SPAZI PUBBLICI VERDI URBANI - STRATEGIA CITTÀ SPUGNA	
P 2.1	Riqualifica paesaggistica del quartiere di Genestrerio: in aggiunta un nuovo bosco urbano reinterpreta il limite della zona edificabile con collegamento al Parco del Lavaggio
P 2.2	Riqualifica paesaggistica e ambientale di via Fontana da Sagno (proposta contenuta nello studio di misure elaborato dal comune per contrastare le isole di calore)
P 2.3	Riqualifica con estensione del parco Paolina Sala (proposta contenuta nello studio di misure elaborato dal comune per contrastare le isole di calore)
PAESAGGIO CENTRALE DEL FONDOVALLE - STRATEGIA GRANDE PAESAGGIO	
P 3.1	Recupero e tutela del paesaggio centrale del fondovalle
P 3.2	Copertura trincea autostradale e ferroviaria Campagna Adorna: intervento di riqualifica paesaggistica e naturalistica nel cuore del Paesaggio centrale del fondovalle
P 3.3	Tutela delle masserie quale bene culturale cantonale con rispettive aree libere agricole e altre di tutela comunale: tasselli d'importanza paesaggistica, agricola e ecologica
P 3.4	Recupero e tutela del Parco di Casvegno quale verde urbano oggetto dell'inventario ICOMOS adiacente al Paesaggio centrale del fondovalle
LUOGHI NATURALISTICI E DI BIODIVERSITÀ URBANA - STRATEGIA CITTÀ SPUGNA	
P 4.1	Completamento della rinaturazione del fiume Mara alla sua foce
P 4.2	Intervento di messa in sicurezza e riqualifica riale e valle Spinée (Vacallo e Morbio Inf.)
P 4.3	Riqualifica naturalistica della zona umida protetta del Nebbiano con contenuti didattici
MISURE TRANSFRONTALIERE - STRATEGIA GRANDE PAESAGGIO	
P 5.1	Parco urbano della Breggia (Centro Breggia - Lario, lago di Como)
P 5.2	Coordinamento transfrontaliero sulle interconnessioni ecologiche
AREA DI SVAGO DI PROSSIMITÀ - STRATEGIA GRANDE PAESAGGIO	
P 6.1	Valorizzazione naturalistica e paesaggistica di Punta Pojana quale area di svago a lago
P 6.2	Valorizzazione naturalistica del bosco Piangiovine e della mulattiera con nuove infrastrutture didattiche e di svago
P 6.3	Nuovo percorso culturale e naturalistico fra il comparto delle Fornaci e il porto comunale con area di svago in zona alla Battuta



Insedimenti

RIQUALIFICA ASSI URBANI - STRATEGIE CITTÀ SPUGNA & CITTÀ 15 MIN	
IN 1.1	Riqualifica paesaggistica e ambientale del Comparto Viale Stefano Franscini quale nuovo asse verde urbano
IN 1.2	Riqualifica urbana e ambientale di Via Lavizzari, via Zorzi e via Industria
IN 1.3	Riqualifica paesaggistica e ambientale del quartiere Rime-Brech attraverso la valorizzazione degli spazi stradali quali nuovi assi verdi
IN 1.4	Rafforzamento dell'accessibilità dei parchi cittadini di Chiasso
RIQUALIFICA SPAZIO PUBBLICO E QUALITÀ ABITATIVA - STRATEGIE CITTÀ SPUGNA & CITTÀ 15 MIN	
IN 2.1	Riqualifica urbana e ambientale del fronte lago del nucleo storico
IN 2.2	Riqualifica urbana di Piazza Sant'Anna (Morbio Superiore) quale spazio pubblico attrattivo e più sicuro con nuove fermate del trasporto pubblico
IN 2.3	Nuclei a misura d'anziano: riqualifica degli spazi pubblici e e dei percorsi con un arredo urbano adeguato
IN 2.4	Riqualifica urbana del nucleo e del suo contesto favorendo il collegamento fra la fascia montana e la riva del lago
IN 2.5	Riqualifica urbana e ambientale di Piazza Fontana (Rovio) nell'ambito
IN 2.6	Riqualifica urbana e ambientale dello spazio pubblico quale nuovo capolinea al centro del paese
IN 2.7	Nuovo parco dell'architettura e dello sport quale riqualifica paesaggistica di un comparto dedicato alle strutture scolastiche e sportive



Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale

RSS 1	Zone moderate nel borgo di Mendrisio (Mendrisio)
RIQUALIFICA URBANISTICA E AMBIENTALE ASSE ZORZI-LAVIZZARI-INDUSTRIA MENDRISIO	
RSS 2.1	Riqualifica via Zorzi (autosilo) (Mendrisio)
RSS 2.2	Riqualifica via Lavizzari (Mendrisio)
RSS 2.3	Riqualifica via Industria (Filanda) (Mendrisio)
ACCESSIBILITÀ DA NORD ALLA STAZIONE FFS DI MENDRISIO	
RSS 3	Riqualifica via Franscini (Mendrisio)
ACCESSIBILITÀ DA SUD ALLA STAZIONE FFS DI MENDRISIO	

- RSS 4.1** Riqualfica via G. Bernasconi (sottopasso - mercato coperto) (Mendrisio)
RSS 4.2 Riqualfica via Oldelli (intersezione Borromini) (Mendrisio)
RSS 5 Riqualfica urbanistica e ambientale intersezione Banchette (Mendrisio)



Traffico pedonale e ciclistico

- TPC 1** Passerella ciclopedonale stazione FFS Stabio (Stabio)
COLLEGAMENTO CICLABILE STABIO-MENDRISIO
- TPC 2.1** Collegamento ciclopedonale via Boff - via Pioppi (Stabio)
TPC 2.2 Collegamento ciclopedonale via Pioppi (Stabio) - via S. e G. Comi (Mendrisio Genestrerio)
- TPC 3** Attraversamento ciclabile intersezione Croce Grande (Mendrisio Genestrerio)
ASSE CICLABILE LUNGO BREGGIA
- TPC 4.1** Percorso ciclabile Serfontana (Morbio Inferiore) - Ponte Picio (Vacallo)
TPC 4.2 Percorso ciclabile Ponte Picio - dogana Pizzamiglio (Vacallo)
TPC 4.3 Sottopasso ciclabile via Al Ponte (Morbio Inf.)
- ACCESSIBILITA' DA NORD AL CENTRO DI CHIASSO**
- TPC 5.1** Collegamento ciclopedonale rotonda Bellavista - intersezione via Pereda (Balerna)
TPC 5.2 Collegamento ciclopedonale intersezione via Pereda - rotonde Kennedy (Balerna)
TPC 6.1 Nuovo collegamento Castel San Pietro-ponte di Castello (Castel San Pietro)
TPC 6.2 Nuovo collegamento Ponte di Castello-Morbio Superiore (Breggia)
- COMPLETAMENTO ASSE CICLABILE PARCO DEL LAVEGGIO**
- TPC 7.1** Collegamento ciclabile via Catenazzi - via Morée (sottopasso Zorzi) (Mendrisio)
TPC 7.2 Attraversamento ciclabile intersezione via Motta (Riva San Vitale)
TPC 8 Messa in sicurezza N3 sottopasso Capolago (Mendrisio)
ASSE URBANO BREGGIA-PENZ
- TPC 9.1** Collegamento ciclopedonale via Interlenghi (Chiasso)
TPC 9.2 Collegamento ciclopedonale via I. Agosto (Chiasso)
TPC 9.3 Passerella ciclopedonale rotonda via Soldini (Chiasso)
TPC 9.4 Attraversamento ciclabile intersezione Kennedy (Chiasso)
- ASSE CICLABILE DEL PENZ**
- TPC 10.1** Collegamento ciclopedonale via Résiga (Novazzano)
TPC 10.2 Passerella ciclopedonale sul Faloppia (Novazzano-Chiasso)
TPC 10.3 Asse ciclabile via Sottopenz (Chiasso)
TPC 10.4 Adeguamento ciclopedonale tunnel Favre (Chiasso)
TPC 11 Collegamento pedonale via Fontana da Sagno (Chiasso)
TPC 12 Messa in sicurezza percorso ciclabile via Valletta (Coldrerio)
TPC 13.1 Sottopasso Stazione FFS Mendrisio centrale (SUPSI) (Mendrisio)
TPC 13.2 Passerella pedonale FFS Mendrisio nord (Mendrisio)
TPC 13.3 Passerella ciclopedonale collegamento Rime Brecc-Rancate (Mendrisio)
TPC 14.1 Valico ciclopedonale San Pietro Stabio (Stabio)
TPC 14.2 Valico ciclopedonale Novazzano (Novazzano)
TPC 15 Potenziamento dei collegamenti ciclabili transfrontalieri



Infrastrutture per gli autobus e per il trasporto pubblico

- TP 1** Nuove fermate TP (Chiasso cimitero-Bissone-Brusino Arsizio-Ligornetto-Rancate)
TP 2 Accessibilità alla stazione ferroviaria di Balerna (Balerna)
VELOCIZZAZIONE DEL TP VERSO I NODI FERROVIARI ASSE BREGGIA
- TP 3.1** Allargamento stradale Ponte di Castello - Chiesa Sant'Anna (Breggia)
TP 3.2 Riqualfica nodo Chiesa Sant'Anna (fermata Morbio Superiore, Posta)
TP 3.3 Velocizzazione attraverso riqualfica via dal Pulisin (Breggia)
TP 3.4 Velocizzazione attraverso riqualfica via Bellavista (Breggia - Morbio Inf.)
- VELOCIZZAZIONE DEL TP VERSO I NODI FERROVIARI ASSE BRUSATA**
- TP 4.1** Velocizzazione TP tratto dogana Brusata - via al Pero e tratto Croce Grande - Al Ponte (Novazzano)
TP 4.2 Velocizzazione TP tratto via al Pero - Croce Grande (Novazzano)
- TP 5** Valorizzazione fermata TP Punta Pojana (Brusino Arsizio)
TP 6 Nuovo capolinea Arogno (Arogno)
TP 7 Interventi per inversione bus terminale (Capolago)
TP 8 Elettificazione TP su gomma (bus elettrici e stazioni di ricarica)
TP 9 Ottimizzazione del servizio TP su gomma sull'asse Chiasso-Mendrisio
TP 10 Linee TP su gomma transfrontaliere: ottimizzazione dell'offerta



Paesaggio

PARCO DEL LAVEGGIO - STRATEGIA GRANDE PAESAGGIO		
P 1.1	Riqualifica del fiume Laveggio in località Grotto Valera e completamento al sentiero del Parco in località Meandri, Ligornetto	1
P 1.2	Completamento della riqualifica riale Morè in località Piscine, Parco del Laveggio	3
SPAZI PUBBLICI VERDI URBANI - STRATEGIA CITTÀ SPUGNA		
P 2.1	Riqualifica paesaggistica del quartiere di Genestrerio: in aggiunta un nuovo bosco urbano reinterpreta il limite della zona edificabile con collegamento al Parco del Laveggio	5
P 2.2	Riqualifica paesaggistica e ambientale di via Fontana da Sagno (proposta contenuta nello studio di misure elaborato dal comune per contrastare le isole di calore)	8
P 2.3	Riqualifica con estensione del parco Paolina Sala (proposta contenuta nello studio di misure elaborato dal comune per contrastare le isole di calore)	11
PAESAGGIO CENTRALE DEL FONDOVALLE - STRATEGIA GRANDE PAESAGGIO		
P 3.1	Recupero e tutela del paesaggio centrale del fondovalle	13
P 3.2	Copertura trincea autostradale e ferroviaria Campagna Adorna: intervento di riqualifica paesaggistica e naturalistica nel cuore del Paesaggio centrale del fondovalle	16
P 3.3	Tutela delle masserie quale bene culturale cantonale con rispettive aree libere agricole e altre di tutela comunale: tasselli d'importanza paesaggistica, agricola e ecologica	18
P 3.4	Recupero e tutela del Parco di Casvegno quale verde urbano oggetto dell'inventario ICOMOS adiacente al Paesaggio centrale del fondovalle	20
LUOGHI NATURALISTICI E DI BIODIVERSITÀ URBANA - STRATEGIA CITTÀ SPUGNA		
P 4.1	Completamento della rinaturazione del fiume Mara alla sua foce	22
P 4.2	Intervento di messa in sicurezza e riqualifica riale e valle Spinée (Vacallo e Morbio Inf.)	24
P 4.3	Riqualifica naturalistica della zona umida protetta del Nebbiano con contenuti didattici	26
MISURE TRANSFRONTALIERE - STRATEGIA GRANDE PAESAGGIO		
P 5.1	Parco urbano della Breggia (Centro Breggia - Lario, lago di Como)	28
P 5.2	Coordinamento transfrontaliero sulle interconnessioni ecologiche	30
AREA DI SVAGO DI PROSSIMITÀ - STRATEGIA GRANDE PAESAGGIO		
P 6.1	Valorizzazione naturalistica e paesaggistica di Punta Pojana quale area di svago a lago	32
P 6.2	Valorizzazione naturalistica del bosco Piangiovine e della mulattiera con nuove infrastrutture didattiche e di svago	34
P 6.3	Nuovo percorso culturale e naturalistico fra il comparto delle Fornaci e il porto comunale con are di svago in zona alla Battuta	36



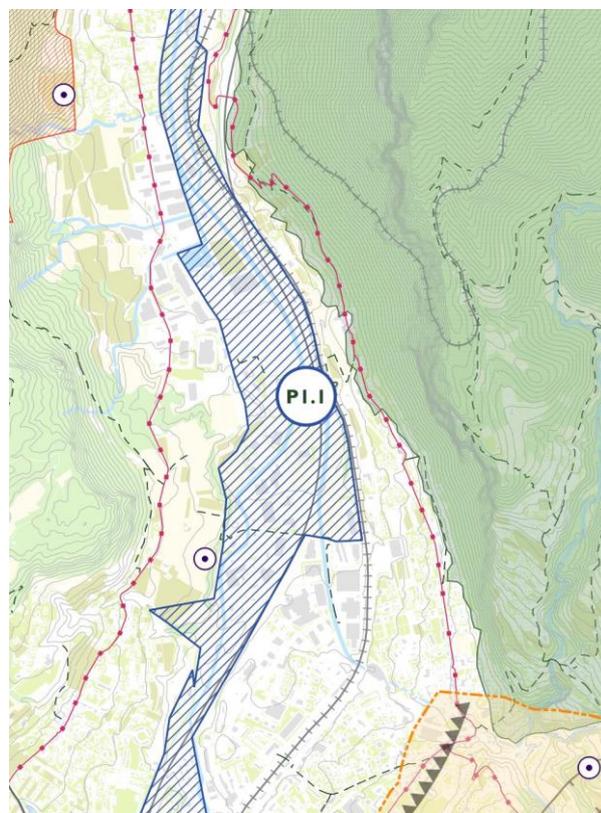
**Completamento della riqualifica
riale Morée in località Piscine,
Parco del Laveggio**

Codice ARE:	Codice PA:
-	P 1.1

Strategia settoriale d'intervento	Grande paesaggio
Pacchetto di misure	P 1 Parco del Laveggio
Correlazione con altre misure	TPC 2.2
Rapporto con PA precedente	PA 1.1-1.5
Ente responsabile	Mendrisio
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La riqualifica del Morée è stata trattata dalle generazioni precedenti di PAM, qui si intende circoscrivere l'intervento di completamento al sottopasso presso il tratto in località "Piscine".

Idea progettuale

Il completamento del sottopasso permetterebbe di collegare il fiume Laveggio (tratta piscina-foce), il cui progetto di riqualifica è stato oggetto di concorso di architettura ed ora è in fase di progettazione, e il progetto di riqualifica del comparto di San Martino (oggetto di PAM precedenti). Il collegamento si pone necessario al fine di permettere la connessione ciclopedonale in sicurezza dei due comparti.

Sviluppo dalla generazione precedente

Il Parco del Laveggio, per la gran parte dei progetti in esecuzione, non dovrebbe più essere ripreso dalla PAM 5 (nel PAM 2 è stato eseguito il progetto modello e nel PAM 3 sono stati designati i progetti vincitori e incaricati i rispettivi studi per la fase realizzativa). Si tratta qui di puntuali interventi di complemento.

Nuova misura PAM 5 oppure Sviluppo dalla generazione precedente
Con riferimento alla misura: P 1.1-1.5

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Mediante le misure P1.1 e P1.2 anche gli ultimi punti del Parco del Laveggio sono risolti e contribuiscono a rendere interessante la percorrenza trasversale e longitudinale del corso d'acqua. È aumentata la fruizione di tutto il Parco del Laveggio con la mobilità lenta grazie a connessioni e attraversamenti in sicurezza tra le frazioni di Mendrisio e i comuni adiacenti.

FASI DI ATTUAZIONE

Le misure PAM3 del Parco del Laveggio (PA1.1-1.5) erano in priorità A e si sono concluse. Il Comune di Mendrisio ha eseguito la progettazione di questa misura puntuale e complementare che verrà quindi realizzata nel PAM5.

IMPATTO AMBIENTALE**Consumo di superficie**

Sì No

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

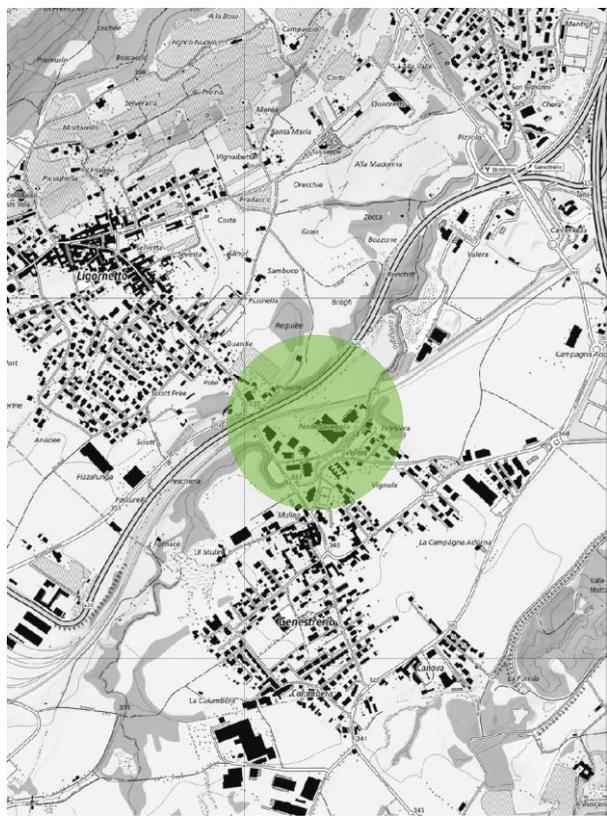
Progetto di massima Atelier Descombes Rampini, 6.4.2020



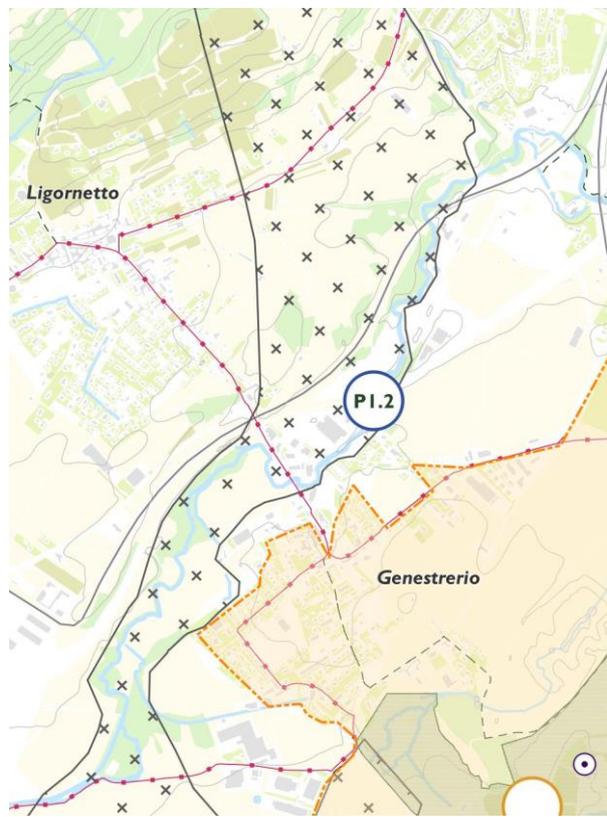
Riqualfica del fiume Laveggio in località Grotto Valera e completamento al sentiero del Parco in località Meandri, Ligornetto

Codice ARE: XXXX.X.XXX	Codice PA: P 1.2
----------------------------------	----------------------------

Strategia settoriale d'intervento	Grande paesaggio
Pacchetto di misure	P 1 Parco del Laveggio
Correlazione con altre misure	TPC 2.2
Rapporto con PA precedente	PA 1.1-1.5
Ente responsabile	Mendrisio
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura



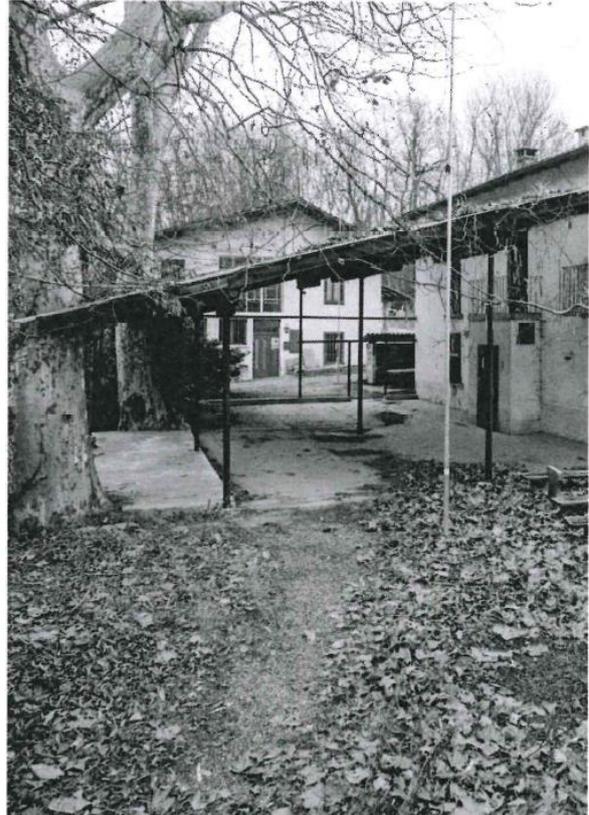
Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

In località "Grotto Valera" si permette l'allacciamento al sentiero del Parco del Laveggio.

Idea progettuale

Date le premesse che il fiume Laveggio è l'elemento paesaggistico considerato strategico per connettere la rete degli spazi pubblici della Città (PDc) e che è in corso il progetto di allargamento dell'alveo fiume Laveggio (domanda di costruzione in pubblicazione) per la messa in sicurezza del fiume, è stato elaborato uno studio di fattibilità per connettere il fiume Laveggio agli spazi pubblici del nucleo di Genestrerio (spazio retrostante la Chiesa, Piazza Baraini e adiacenze, asilo e sala polivalente) e per la riqualfica paesaggistica e fruitiva della tratta tra il ponte sulla strada cantonale (che collega Ligornetto a Genestrerio) e il ponte ferroviario (linea Mendrisio – Varese). In questo approfondimento è stato individuato il comparto sul quale sorge il grotto Valera quale punto di allaccio al sentiero del Parco del Laveggio.



Estratto studio di fattibilità, Officina del paesaggio, 6.12.2022 (1. Ex Grotto Valera, 2. Riva via Vallera)

Sviluppo dalla generazione precedente

Il Parco del Laveggio, per la gran parte dei progetti in esecuzione, non dovrebbe più essere ripreso nel PAM 5 (nel PAM 2 è stato eseguito il progetto modello e nel PAM 3 sono stati designati i progetti vincitori e incaricati i rispettivi studi per la fase realizzativa). Si tratta qui di puntuali interventi di complemento.

Nuova misura PAM 5

oppure

Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura: P 1.1-1.5

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Mediante le misure P1.1 e P1.2 anche gli ultimi punti del Parco del Laveggio sono risolti e contribuiscono a rendere interessante la percorrenza trasversale e longitudinale del corso d'acqua. È aumentata la fruizione di tutto il Parco del Laveggio con la mobilità lenta grazie a connessioni e attraversamenti in sicurezza tra le frazioni di Mendrisio e i comuni adiacenti.

FASI DI ATTUAZIONE

Le misure PAM3 del Parco del Laveggio (PA1.1-1.5) erano in priorità A e si sono concluse. Il Comune di Mendrisio ha eseguito la progettazione di questa misura puntuale e complementare che verrà quindi realizzata nel PAM5.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

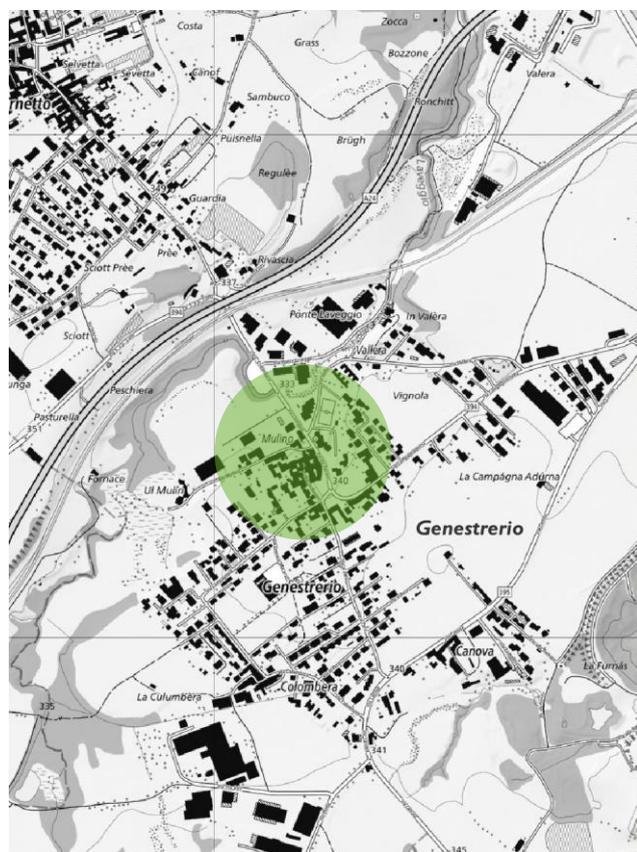
Studio di fattibilità "Accompagnamento paesaggistico area centro, piazza e collegamenti pubblici", Officina del paesaggio, 6.12.2022



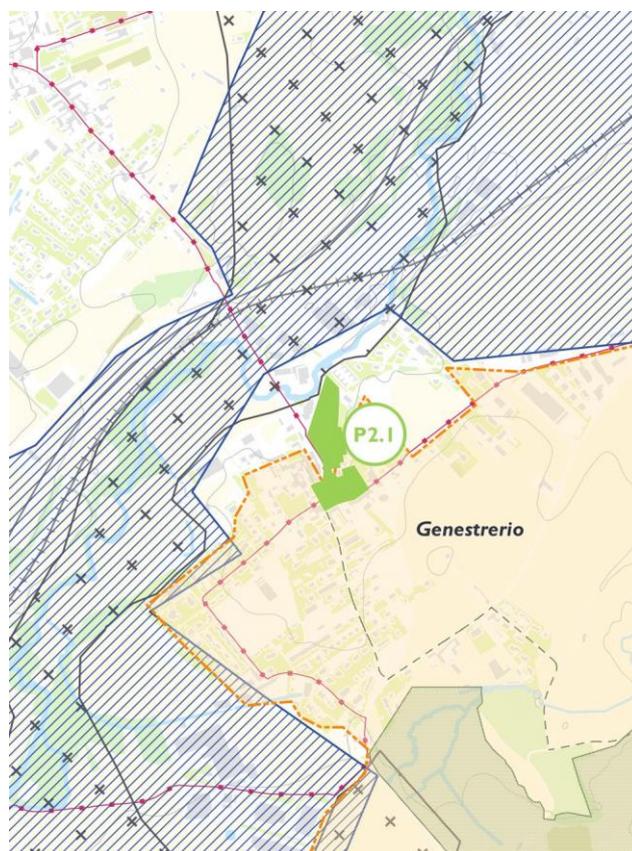
Riqualfica paesaggistica del quartiere di Genestrerio: nuovo bosco urbano

Codice ARE:	Codice PA:
-	P 2.1

Strategia settoriale d'intervento	Città spugna
Pacchetto di misure	P 2 Spazi pubblici verdi urbani
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Mendrisio
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032-2035



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il Municipio di Mendrisio ha maturato una visione progettuale presso la piazza Baraini secondo gli scopi del Piano Direttore comunale - Il fase catalogati nel tema "Intergenerazionalità (svago e spazi pubblici)". Si tratta di un progetto esemplare che affronta in modo concreto le sfide climatiche (raffrescamento) e sociale (spazio pubblico).

Idea progettuale

Piazza Baraini e i mappali posti all'interno della curva della strada cantonale (ex-posta e mappale ineditato) vengono convertiti a bosco urbano. Il progetto si estende fino al campo di calcio, collegandosi al fiume Laveggio mediante la misura P 1.1. L'idea progettuale del bosco urbano è quella di connettere il villaggio al Parco del Laveggio, riqualficando paesaggisticamente gli spazi pubblici con maggiore occupazione di suolo permeabile e alberi con altra vegetazione.



- | | | | |
|---|-------------------|---|-----------------------------------|
| ① | Grotto Valera | ⑤ | Piazza civica |
| ② | Riva via Vallera | ⑥ | Il bosco del futuro |
| ③ | Collina sacra | ⑦ | Scuola dell'infanzia e area gioco |
| ④ | Piazza S. Antonio | ⑧ | Polo sportivo |



Nuova misura PAM 5

oppure

 Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'importante arteria naturale di interconnessione dei quartieri rappresentata dal Parco del Lavaggio è valorizzata anche nelle diramazioni che penetrano nei cuori degli abitati. Questo è il caso di Genestrerio in cui un bosco urbano è il simbolo di una centralità riqualificata. Questa misura (P 2.1) è un esempio interessante di come intendere lo sviluppo centripeto insediativo di qualità e di come reinterpretare i limiti della zona edificabile dell'insediamento sensibile di Genestrerio nel rispetto del Paesaggio centrale del fondovalle.

FASI DI ATTUAZIONE

Sul concetto elaborato si fondano i prossimi passi a livello pianificatorio e di progettazione. Questa idea trova riscontro nel Piano direttore comunale. Una variante esemplare di come sia possibile ridurre la zona edificabile a favore di nuove zone per scopi pubblici e nuove aree verdi per migliorare la qualità di vita degli insediamenti.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

È previsto il rinverdimento di superfici impermeabilizzate.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità "Accompagnamento paesaggistico area centro, piazza e collegamenti pubblici", Officina del paesaggio, 6.12.2022



Riqualfica paesaggistica e ambientale di via Fontana da Sagno

Codice ARE:	Codice PA:
-	P 2.2

Strategia settoriale d'intervento	Città spugna
Pacchetto di misure	P 2 Spazi pubblici verdi urbani
Correlazione con altre misure	TPC 11
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Chiasso
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

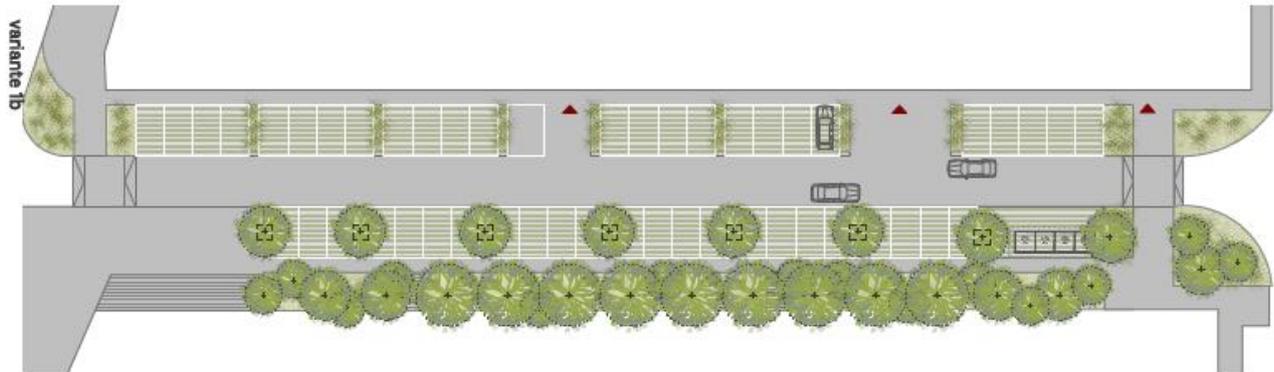
DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il Comune di Chiasso ha eseguito un approfondimento delle isole di calore attraverso un'analisi da cui sono scaturite diverse misure d'intervento. Fra queste proposte è stata identificata Via Fontana da Sagno, dove le superfici sigillate meriterebbero di essere inverdite. La decisione di trattare prioritariamente questa via è anche dettata dall'esigenza di rendere più sicuro l'utente che fa capo a questo posteggio essendo il luogo particolarmente sensibile poiché adiacente al comparto scolastico cittadino e in prossimità dell'area verde delle scuole.

Idea progettuale

Il progetto prevede la realizzazione di 2 marciapiedi, oggi non presenti, di larghezza m 1.50, su entrambi i lati della carreggiata. Il calibro stradale verrà dimensionato a m 5.00, i parcheggi posti a 90 gradi rispetto all'asse stradale avranno una larghezza di m 2.80 e una lunghezza di m 5.00 (norma VSS 40 291 - Parkieren). I posti auto verranno ridotti a 48

stalli (inclusi 1 per disabili e 2 per veicoli elettrici) e verrà proposta una pavimentazione drenante in grigliato e relative lastre di camminamento. Il parcheggio disabili di larghezza m 3.50 e lunghezza m 5.00 avrà una pavimentazione bituminosa. La superficie sigillata è così ridotta alla sola carreggiata e ai marciapiedi. Sulla scarpata est che delimita l'area scolastica, è allestito un boschetto con arbusti e alberi garantendo l'accessibilità puntualmente. Con la piantumazione di 8 alberi ad alto fusto su un lato dei posteggi e la realizzazione di vasche con arbusti sul lato opposto, dove sono presenti importanti sottostrutture, si permette l'ombreggiatura degli stalli e del marciapiede, oltre che un maggior raffrescamento generale.



- Nuova misura PAM 5
 - oppure
 - Sviluppo dalla generazione precedente
- Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

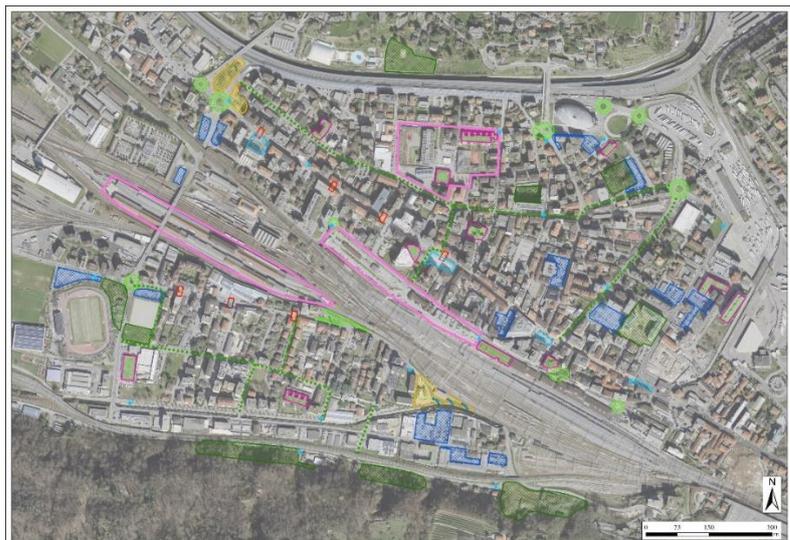
Negli insediamenti il cambiamento climatico rafforza il cosiddetto effetto "isola di calore", che è causato sia dalla sigillatura del suolo prodotta dalle sovrastrutture urbane che dalle emissioni di calore. La permeabilità del suolo permette di non sovraccaricare le canalizzazioni e quindi di risparmiare in investimenti per sottostrutture e, ancor più significativo, di contribuire al raffrescamento dell'aria contro i disagi provocati dalle isole di calore.

Estratto da "Analisi della problematica delle isole di calore e proposte di intervento":

Legenda

Interventi sistematici in zone tipo

- Nuove fontanelle
- Collegamenti verdi
- Aree dismesse da recuperare
- Nuovi tetti verdi o con copertura fotovoltaica
- Ombreggiamento dei passaggi pedonali
- Piazze e luoghi d'incontro da valorizzare
- Posteggi da riconvertire e valorizzare
- Riverdimento dell'incrocio stradale e ombreggiamento del passaggio pedonale
- Zone verdi da sviluppare
- Comparti speciali
- Accesso all'acqua



FASI DI ATTUAZIONE

Progetto definitivo e realizzazione sulla base dello studio di fattibilità.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

È previsto l'inverdimento di superfici impermeabilizzate.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Strategia di lotta alle isole di calore sviluppata a partire dalle analisi della problematica e proposte di intervento, CSDIngegneri, 10.05.2023

Progetto di massima, UTC Chiasso, 17.5.2024 e accompagnamento paesaggistico Maja Leonelli, 23.05.2024



Riqualifica con estensione del parco Paolina Sala

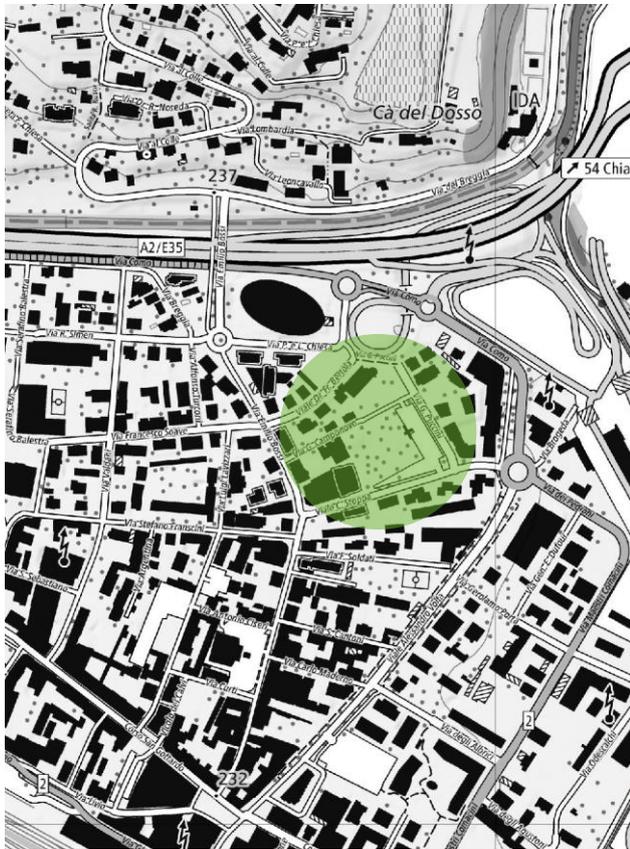
Codice ARE:

-

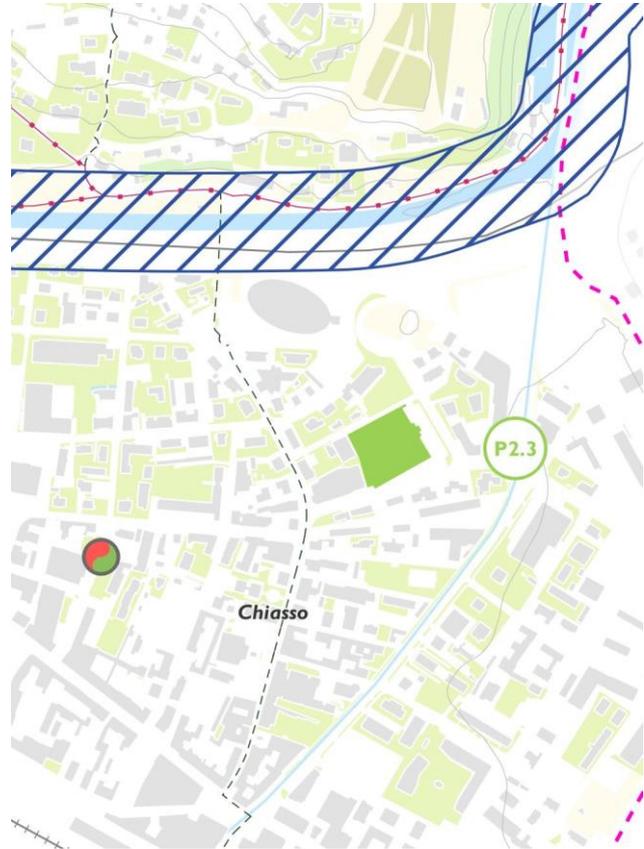
Codice PA:

P 2.3

Strategia settoriale d'intervento	Città spugna
Pacchetto di misure	P 2 Spazi pubblici verdi urbani
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Chiasso
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032-2035



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Si tratta di riqualificare il Parco Paolina Sala lungo Viale Stoppa (di proprietà comunale e inventariato come oggetto ICOMOS), che, con via Puccini, via G. Camponovo e via Stoppa, è inserito nel comparto 3 dei luoghi strategici individuati dal Piano di azione comunale (PAC) ed è stato oggetto di una procedura di Mandati di studio paralleli (MSP).

Idea progettuale

Il comparto di Viale Stoppa è reputato sensibile, per cui sono da rispettare e salvaguardare l'impianto insediativo e le stratificazioni edilizie per rafforzare i collegamenti della mobilità lenta e la definizione degli spazi liberi, come emerso dal rapporto della giuria del MSP e del PAC. Esso incoraggia piccoli interventi che definiscono l'ordine urbanistico del costruito e degli spazi liberi, valorizzando l'impianto urbanistico storico di sviluppo a ventaglio verso via Bossi in direzione est-ovest. Il Parco Paolina Sala dovrebbe essere ampliato riducendo i posteggi. Il nuovo spazio pubblico del

comparto ICR dovrebbe essere segnalato da elementi verticali (costruzioni simboliche e sculture urbane). Infine si ritiene suggestiva l'idea di recuperare l'area post-industriale con una struttura in vetro che si relaziona con viale Volta.

Nuova misura PAM 5

oppure

Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Per salvaguardare la biodiversità e garantire l'interconnessione ecologica, è necessario creare un paesaggio urbano allestito con spazi verdi e spazi riservati alle acque, come pure con margini di insediamento variegati e organizzati secondo criteri qualitativi. Possono rappresentare un'alternativa a quegli habitat, che sono scomparsi a seguito di uno sfruttamento intensivo del Paesaggio, giardini, parchi e cimiteri, singoli alberi e gruppi di alberi,La misura al Parco Paolina offre l'opportunità di valorizzare questi elementi naturalistici e ambientali nel tessuto densamente insediato di Chiasso.

Estratto da "Analisi della problematica delle isole di calore e proposte di intervento":

Legenda

Interventi sistematici in zone tipo

-  Nuove fontanelle
-  Collegamenti verdi
-  Aree dismesse da recuperare
-  Nuovi tetti verdi o con copertura fotovoltaica
-  Ombreggiamento dei passaggi pedonali
-  Piazze e luoghi d'incontro da valorizzare
-  Posteggi da riconvertire e valorizzare
-  Riverdimento dell'incrocio stradale e ombreggiamento del passaggio pedonale
-  Zone verdi da sviluppare
-  Comparti speciali
-  Accesso all'acqua



FASI DI ATTUAZIONE

Progetto definitivo e realizzazione sulla base dei risultati dei mandati di studio paralleli.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

È previsto l'inverdimento di superfici impermeabilizzate.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

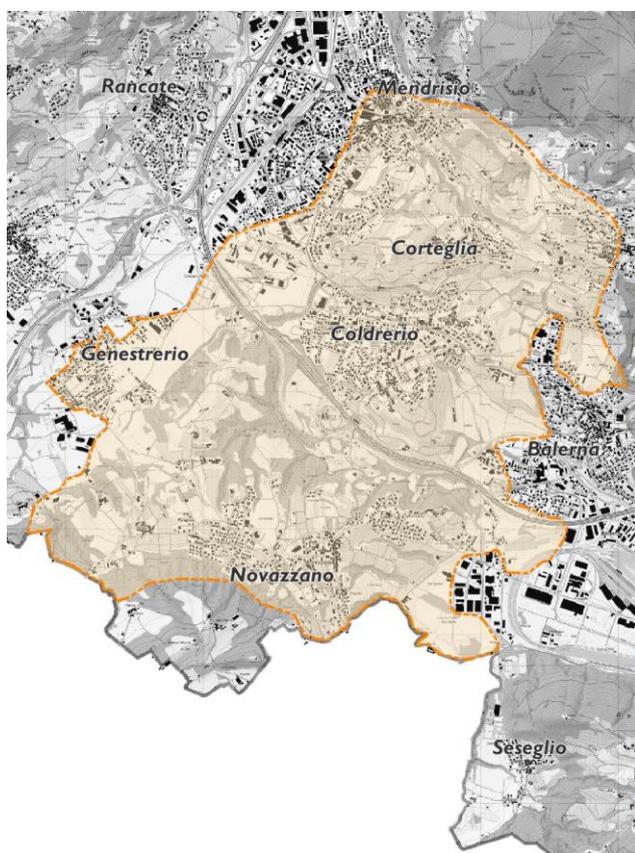
Mandati di studio paralleli (MSP) nell'ambito del Programma d'azione comunale (PAC).



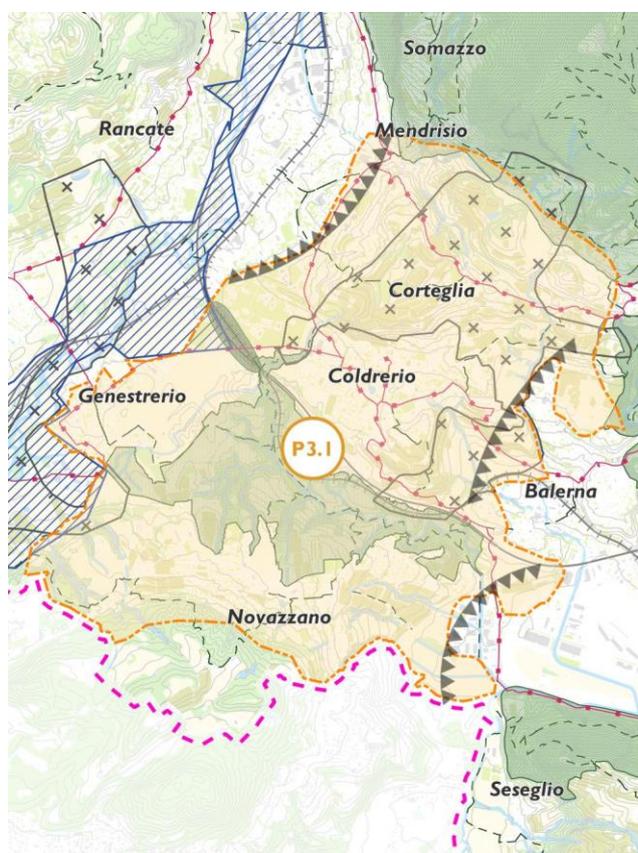
Recupero e tutela del paesaggio centrale del fondovalle

Codice ARE:	Codice PA:
-	P 3.1

Strategia settoriale d'intervento	Grande paesaggio
Pacchetto di misure	P 3 Paesaggio centrale del fondovalle
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Cantone e Comuni di Mendrisio, Castel San Pietro, Coldrerio, Novazzano, Balerna
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Si tratta di recuperare e tutelare il Paesaggio centrale del fondovalle, che viene identificato per le sue caratteristiche agricole, paesaggistiche e naturali di grande valore, che ha subito negli scorsi decenni la pressione delle infrastrutture, delle aree commerciali, industriali e residenziali. I contrapposti interessi sono da ponderare per uno sviluppo equilibrato in maniera da minimizzare la pressione sulle componenti naturali e culturali. Ad esercitare un'influenza negativa è l'edificazione sparsa, essa è quindi rimessa in discussione attribuendo il carattere sensibile agli insediamenti. In altre parole significa negli insediamenti situati all'interno dei comparti paesaggistici sopra citati, la crescita di unità insediative deve essere più contenuta e moderata rispetto alle aree strategiche, nonché tener conto degli elementi fragili del paesaggio.

Il Paesaggio centrale del fondovalle nel cuore del Mendrisiotto comprende la valle della Motta, i corridoi ecologici di Coldrerio e Lignetto-Genestrerio, l'area di svago Corteglia-Castello fino alle pendici del Paesaggio del Monte

Generoso, la nota campagna Adorna e il giardino dell'ospedale psichiatrico (oggetto dell'elenco dei giardini storici icomos), l'area di svago di prossimità della Pauzella e si estende fino al Parco del Laveggio.

Questo paesaggio in posizione centrale è attraversato da un sistema idrico molto fitto e comprende diverse aree umide; fra i corsi principali troviamo il Roncaglia che si immette nel Faloppia.

Dal Paesaggio centrale del fondovalle si sviluppano ben tre connessioni ecologiche e funge da tassello che completa tra il Paesaggio montano e il Paesaggio collinare, che mettono ben in risalto la sua importanza quale cuore di questo magnifico patrimonio paesaggistico del Mendrisiotto.

Obiettivi

Lo scopo è un domani osservare un'edificazione che si manifesta con equilibrio e in dialogo alle diverse componenti naturali, senza prevalere ad esse. Come poter ritrovare il Paesaggio centrale del fondovalle?

Il Paesaggio centrale del fondovalle costituisce un elemento nuovo rispetto al PAM3 che invece proponeva uno sviluppo insediativo lineare lungo l'asse tra i tre poli di Chiasso e Mendrisio.

Ciò significa che in futuro le estensioni del tessuto urbano non dovranno svilupparsi in modo lineare seguendo gli assi viari principali, soprattutto nel tratto fra Balerna e Mendrisio, ma dovranno invece essere meglio ponderati e orientati ai principi dello sviluppo centripeto di qualità.

Quindi tutti gli insediamenti compresi nel Paesaggio centrale del fondovalle sono da ritenersi sensibili; a questi comparti è opportuno dare carattere estensivo. I bordi degli insediamenti devono assumere una cesura più chiara al limite della zona agricola evitando di intaccare ed erodere ulteriore suolo. Deve emergere lo spazio riservato alla coltivazione e alla natura rispetto a quello occupato dall'essere umano. In altre parole l'impatto degli insediamenti deve essere contenuto, permettendo l'esistenza di aree di contorno e di rispetto attorno all'edificato che perciò aumenta il valore e migliora la percezione del patrimonio architettonico, sorto in sintonia con le attività agricole.

Nonostante vi siano definite solo aree edificabili estensive, si prende atto dell'esistenza di un quartiere sorto a Coldrerio negli anni '60 che si è sviluppato in altezza, proponendo di accogliere nei palazzi un numero importante di residenti limitando però l'occupazione del suolo, che in futuro potrebbe essere oggetto di riqualifica.

Per dar seguito a questi obiettivi paesaggistici in un tessuto insediativo sensibile può essere vincente la collaborazione pubblico-privato raggiunta attraverso regolamentazioni di zona per gli spazi liberi che promuovano superfici a prato, orto o area piantumata, aree libere all'interno e ai margini dell'insediamento da valorizzare quali aree verdi e/o alberate.

Quest'impostazione basata sul concetto di insediamenti sensibili permette di ridurre la necessità di definire le linee di forza del paesaggio, misura vigente nel PD cantonale per porre i limiti all'edificazione. Tre soltanto sono tracciate nello scenario auspicato e sono laddove le aree edificabili semi-intensive si affacciano sul Paesaggio centrale del fondovalle, una si trova sul lato di Mendrisio e l'altra di Balerna.

Oltre ad agire sugli insediamenti, occorre intervenire anche sul paesaggio agricolo la cui ricchezza, che contraddistinse a lungo la campagna del Mendrisiotto si è impoverita di elementi laddove ad esempio si è imposta la campicoltura e l'agricoltura intensiva, su terreni profondi e pregiati della Campagna Adorna, del Pian San Martino e 'Ul Castellasc'. In questo paesaggio agricolo pianiziale il progetto di qualità del paesaggio agricolo del Mendrisiotto rende attenti alla riduzione e frammentazione degli spazi liberi (non solo a causa di grandi opere infrastrutturali ma anche quale conseguenza della somma di piccole trasformazioni!), perdita e banalizzazione di beni culturali costitutivi del paesaggio, non soltanto monumentali ma anche singoli elementi significativi, come le vestigie della bachicoltura quali i gelsi, una mappatura ne ha verificato la presenza di antichi esemplari nel Mendrisiotto. La diffusione transfrontaliera di questa pratica è documentata dal Museo della seta di Como e rappresenta uno dei tanti elementi di pregio paesaggistici, naturali e culturali, che sottolineano la continuità del paesaggio agricolo in Lombardia che condivideva la stessa biodiversità agricola con piante ad alto fusto funzionali come frangivento, per l'erosione del suolo e l'ombreggiatura. Attingendo anche dal passato occorre ricostruire la ricchezza del paesaggio agricolo.

Nuova misura PAM 5

oppure

Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Il Paesaggio centrale del fondovalle è di stimolo allo sviluppo equilibrato e consapevole degli insediamenti nei comparti sensibili. Questa consapevolezza porta a privilegiare le connessioni ecologiche dei parchi sia all'interno sia a cavallo del confine nazionale.

Ne beneficia la biodiversità coniugando la cura per la funzione produttiva del Paesaggio centrale del fondovalle - data la componente agricola, vitivinicola e le nuove forme interne alle aree insediate quali le foreste produttive urbane e gli orti condivisi – con la funzione protettiva delle componenti naturalistiche del territorio.

Il Paesaggio centrale del fondovalle crea le premesse per lo svilupparsi di altre misure al suo interno, quali la copertura presso la trincea (Campagna Adorna, misura P 3.2) e la valorizzazione dell'adiacente Parco di Casvegno (misura P

3.4). Si dipana in questo perimetro una rete di piste ciclabili che conferiranno maggiore accessibilità al grande paesaggio.

FASI DI ATTUAZIONE

Ancoraggio della definizione nell'aggiornamento della scheda PD R/M5

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

Tutela delle aree verdi esistenti.

Conflitti con la legislazione ambientale

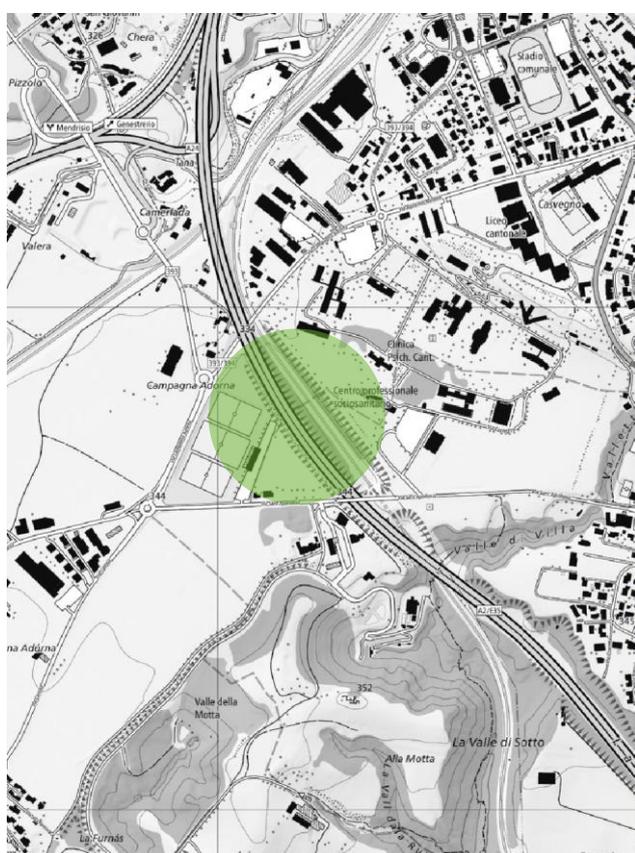
Sì No



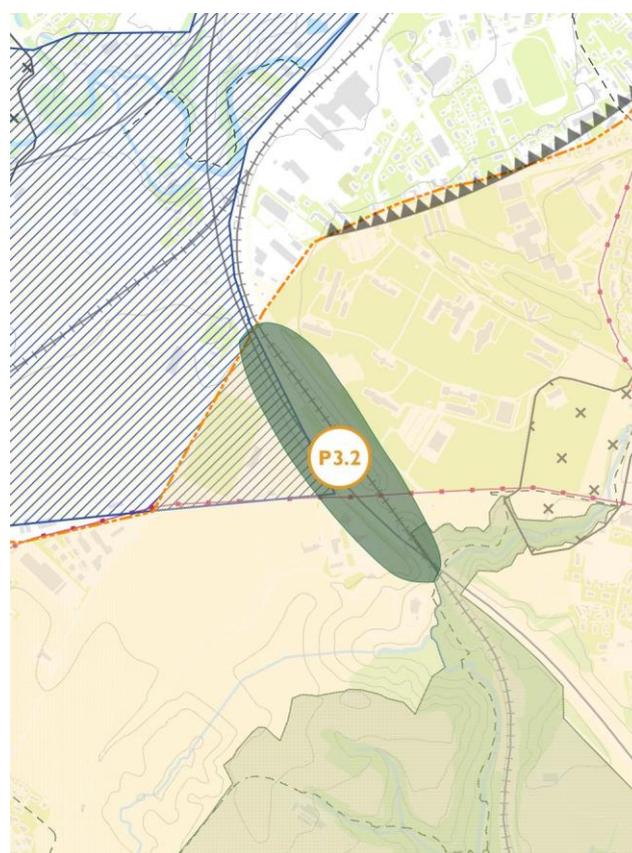
Copertura trincea autostradale e ferroviaria Campagna Adorna

Codice ARE:	Codice PA:
-	P 3.2

Strategia settoriale d'intervento	Grande paesaggio
Pacchetto di misure	P 3 Paesaggio centrale del fondovalle
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comuni (Mendrisio e Coldrerio)
Altri Enti coinvolti	
Priorità	C
Orizzonte di realizzazione	>2035



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura mira alla copertura di un tratto tra Mendrisio e Coldrerio in cui l'autostrada e la ferrovia corrono parallele. Dopo la ferrovia, la più invasiva infrastruttura sul fondovalle è stata l'autostrada. Con questa ricucitura si otterrebbe la messa in rete degli spazi verdi pubblici tra il fiume Laveggio e Villa Argentina, collegando Valera, la Campagna Adorna, la Valle della Motta e il Parco di Casvegno. Non di meno si pone quale tassello di complemento nel paesaggio centrale del fondovalle ed estensione del corridoio ecologico.

Idea progettuale

La proposta di copertura della trincea, e in modo più allargato, anche di alcune infrastrutture circostanti (parte di Via Campagna Adorna, di Via S. Apollonia, della trincea ferroviaria Mendrisio-Varese e puntualmente della superstrada A24), permetterebbe la rimozione di tutte le cesure presenti nel comparto e di ricreare una continuità territoriale ad ampia scala tra il Monte San Giorgio, il Monte Generoso e la Valle della Motta. A una scala più ridotta, la parte di pianura coinvolta è caratterizzata da diverse zone d'interesse (Parco Casvegno, Parco Villa Argentina, Parco della Valle della

Motta, Parco del Laveggio, Parco Pre Murin) che, con le loro caratteristiche e peculiarità naturalistiche e di svago, trovano il loro punto di incontro esattamente nella Campagna Adorna, elevando quest'ultimo a punto cardine di incontro e scambio tra le tre zone pregiate del Mendrisiotto. Questo approccio mira a promuovere una continuità territoriale e a ridurre le principali cesure dovute alla presenza di diverse vie di comunicazione, favorendo così il traffico pedonale, ciclabile e la fauna.

Nuova misura PAM 5

oppure

Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Per far passare le infrastrutture viarie è stata scavata questa trincea. A quel tempo si è intervenuti sulla morfologia del terreno con evidenti ripercussioni sugli ecosistemi circostanti, mentre in futuro si desidera agire diversamente, mitigando l'impatto delle necessarie vie di comunicazione e ricostituendo in questo modo un collegamento paesaggistico e faunistico importante che potrà essere un tassello anche della mobilità lenta. Questa operazione potrebbe inserirsi in coordinamento all'allocazione di materiale generato da PoLuMe. Si è consapevoli della sua complessità per cui è garantito un tempo di progettazione in più fasi sul lungo periodo.

FASI DI ATTUAZIONE

Sviluppo del concetto con studio di fattibilità ed eventuale concorso ingegneristico e paesaggistico.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

La copertura dell'autostrada e della ferrovia costituisce un inverdimento di un'ampia superficie.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità degli ingegneri Felber e Lurati



Tutela delle masserie quale bene culturale cantonale con rispettive aree libere agricole e altre di tutela comunale: tasselli d'importanza paesaggistica, agricola e ecologica

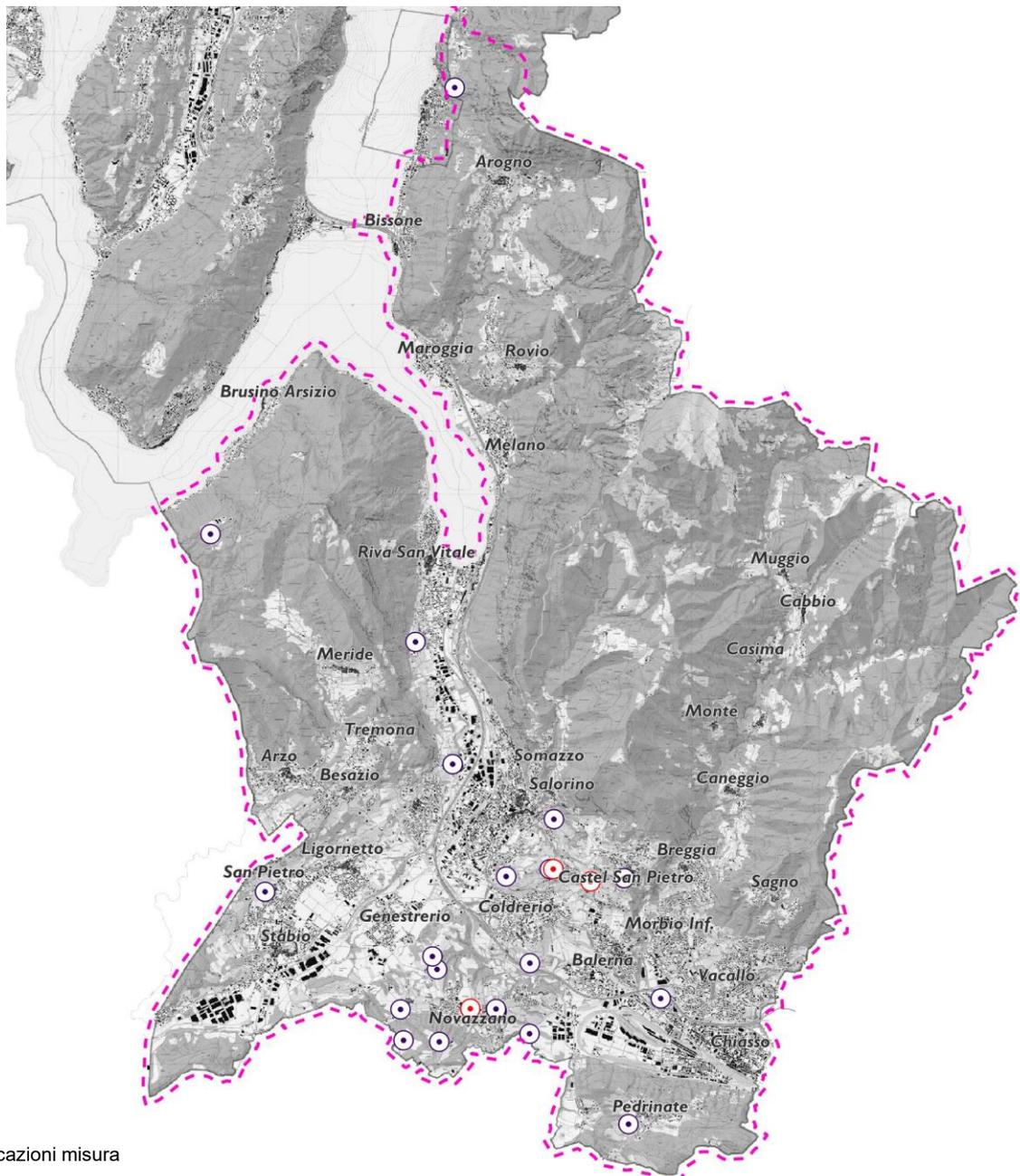
Codice ARE:

-

Codice PA:

P 3.3

Strategia settoriale d'intervento	Grande paesaggio
Pacchetto di misure	P 3 Paesaggio centrale del fondovalle
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Cantone e Comuni
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazioni misura

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Si tratta di conservare la tipologia costruttiva e produttiva della “masseria”: un elemento caratterizzante e strutturante del Paesaggio centrale del fondovalle del Mendrisiotto. La masseria è definita come quell’edificio con più funzioni, con una tipologia a corte ed edificato tra il XVI secolo e il 1950/1960 con carattere prevalentemente agricolo e pertanto ancor oggi inserito in una situazione paesaggistica rurale. La misura è volta alla tutela e la conservazione delle masserie quale tipologia costruttiva caratteristica del paesaggio (e del passato) del Mendrisiotto.

Le masserie meritevoli devono essere tutelate come tasselli di una rete d’importanza paesaggistica, agricola ed ecologica quale bene culturale.

Nel 2012 la Commissione beni culturali ha rilevato in 34 casi degli edifici storicamente e architettonicamente interessanti che sorgono in un contesto paesaggistico meritevole, di questi 13 erano già tutelati e 21 meritevoli di essere protetti quali beni culturali locali. Dopo una recente valutazione coordinata con l’UBC sono emersi 12 oggetti proposti per una tutela che comprende anche l’area agricola di pertinenza (laddove è presente).

Meritano una tutela locale i seguenti oggetti: a Castel San Pietro la masseria Cuntitt (fmn 107), la Tenuta Colle d’Avra (fmn 656), la Tenuta Colle degli Ulivi II (fmn 582) e la masseria già Brenni (fmn 278); a Meride la masseria al Serpiano; a Novazzano la masseria al fmn 101 e l’azienda agricola La Costa (fmn 492), la casa e fienile (fmn 1401, 1170); a Riva S. Vitale la vecchia masseria (fmn 1594); a Stabio la masseria ProSpecieRara (al fmn 298). La masseria di Corteglia (fmn 517), l’azienda agricola Frieden di Novazzano (fmn 492) e la masseria di Casate sono proposti come bene culturale cantonale (BCC).

Per tutti i fondi menzionati è da considerare l’area agricola libera di pertinenza della masseria, componente fondamentale per preservarne il contesto di pregio storico-culturale. Ciò tocca anche gli oggetti oggi tutelati, ovvero: la masseria al fmn 771 a Balerna; la Fattoria Vigino al fmn 549 a Castel San Pietro; la masseria ex-Lompetti sui fmn 306-536-537 a Chiasso; la masseria di Casate (fmn 415), Villa Riva (fmn 635-1318), la masseria in località Boscherina (fmn 386), la masseria in località Bizzarone (fmn 28). la masseria in località Puzella (fmn 295), la masseria in località Pignora (fmn 337) a Novazzano; ad Arogno la masseria S. Evasio (fmn 933).

Nuova misura PAM 5

oppure

Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L’AGGLOMERATO

La misura permette di preservare e recuperare la ricchezza del paesaggio agricolo che contraddistinse a lungo la campagna del Mendrisiotto, in questo modo si contrasta la banalizzazione imposta dalla campicoltura e dall’agricoltura intensiva su terreni profondi e pregiati del Paesaggio centrale del fondovalle.

FASI DI ATTUAZIONE

Procedura pianificatoria.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

Tutela dell’area agricola libera di pertinenza della masseria.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

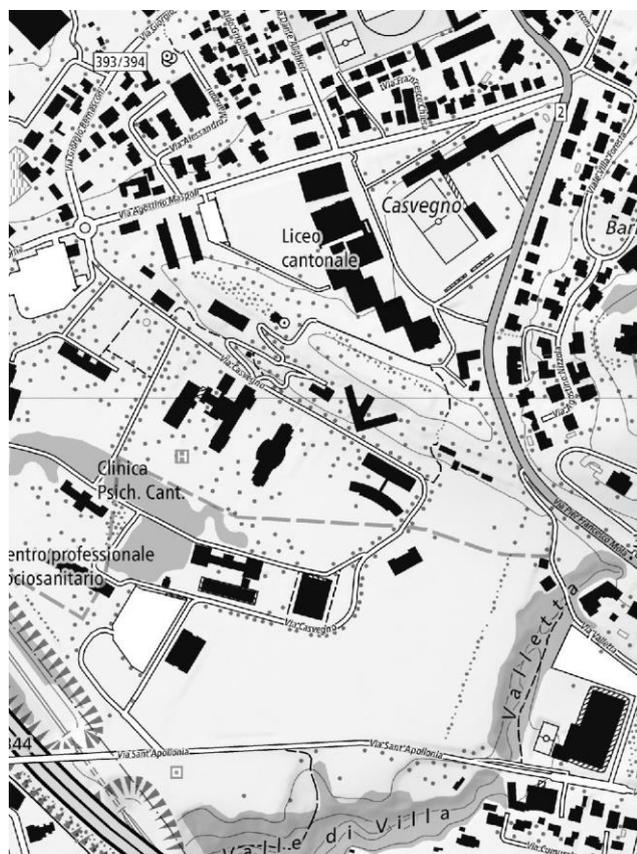
Rapporto CBC 2012 e aggiornamento 2024



Recupero e tutela del Parco di Casvegno

Codice ARE:	Codice PA:
-	P 3.4

Strategia settoriale d'intervento	Grande paesaggio
Pacchetto di misure	P 3 Paesaggio centrale del fondovalle
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032-2035



Ubicazione misura



Estratto dalla Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Si mira a intervenire con un progetto di conservazione del Parco di Casvegno, di proprietà del Cantone. Uno spunto per affrontare la problematica può derivare dalla tutela e valorizzazione del verde urbano esistente che spesso è su suolo privato presso ville dell'inventario ICOMOS. Il Municipio si sta occupando della Villa Argentina di sua proprietà, un polmone verde di grande pregio che dovrebbe poter essere interconnesso con il resto della maglia permeabile, sia essa pubblica o privata. Invece il Parco dell'OSC - oltre a contribuire a stemperare le isole di calore - potrebbe trovarsi in un punto di cerniera della visione futura del PAM5 che prevede la copertura dell'autostrada e della ferrovia (trincea), nel cuore del Paesaggio centrale del fondovalle.

Idea progettuale

Il complesso del Parco di Casvegno, in cui è situata la clinica psichiatrica di Mendrisio, è stato inaugurato nel 1898 ed è di proprietà del Cantone. Le caratteristiche principali di un "manicomio villaggio" con i differenti padiglioni di cura e un'azienda agricola sono state nel tempo intaccate da nuove strutture. Ciononostante la sua importanza è confermata

dall'inventario ICOMOS, per cui il Parco di Casvegno può ambire a tutti gli effetti ad essere un tassello della rete del paesaggio interno agli insediamenti. Inoltre si troverà in un luogo di grande potenziale al momento in cui si realizzerà la copertura dei binari e dell'autostrada presso la "trincea".

- Nuova misura PAM 5 oppure Sviluppo dalla generazione precedente
 Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Per salvaguardare la biodiversità e garantire l'interconnessione ecologica, è necessario creare un Paesaggio urbano allestito con spazi verdi e spazi riservati alle acque, o con margini di insediamento variegati e organizzati secondo criteri qualitativi. Sono un'alternativa a quegli habitat scomparsi a seguito di uno sfruttamento intensivo del paesaggio, giardini, parchi e cimiteri, singoli alberi e gruppi di alberi, Il recupero e la tutela del Parco di Casvegno offre opportunità interessanti quale parco urbano che contribuisce alla concretizzazione di uno sviluppo insediativo centripeto di qualità e che funge da transizione fra il costruito e il Paesaggio centrale del fondovalle.

FASI DI ATTUAZIONE

Approfondimento della Sezione della Logistica per la progettazione e la seguente realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

Tutela delle aree verdi.

Conflitti con la legislazione ambientale

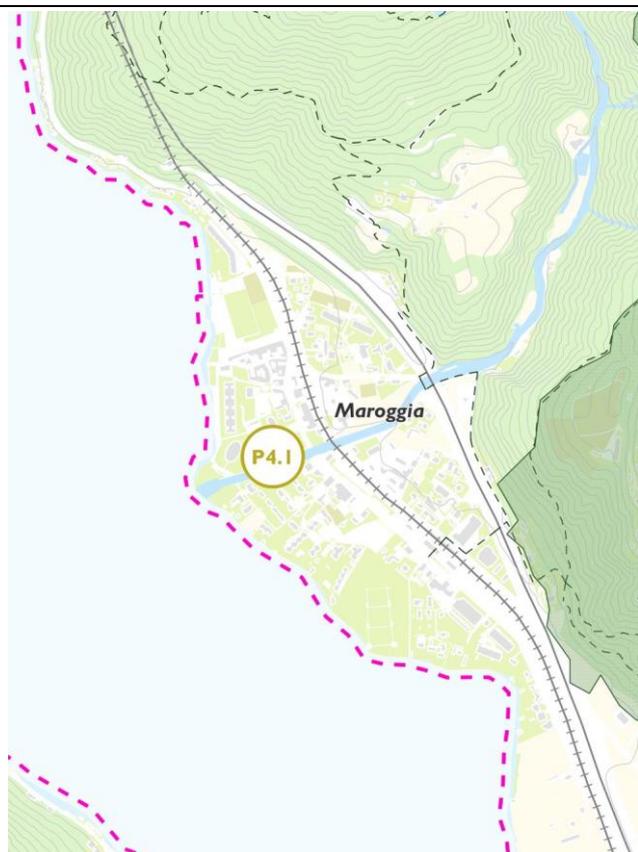
Sì No



Rinaturazione del fiume Mara alla sua foce

Codice ARE:	Codice PA:
-	P 4.1

Strategia settoriale d'intervento	Città spugna
Pacchetto di misure	P 4 Luoghi naturalistici - biodiversità urbana
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Val Mara
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura

Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura consiste nella rinaturazione del fiume Mara nel suo tratto terminale (foce), con l'obiettivo di ripristinare la dinamica deltizia mirando al raggiungimento del maggior grado di naturalità possibile e mitigando gli impatti legati agli interventi di consolidamento e rettificazione spondale operati negli scorsi decenni. In questo modo si completa la rinaturazione del fiume Mara nel suo tratto terminale verso il lago.

Idea progettuale

Tutti i muri perimetrali lungo il lido, sia fronte lago sia lato fiume, saranno rimossi. In sostituzione di essi saranno ripristinate delle rive naturali, delle gradonate fruibili oppure dei pendii rocciosi. I muri sono elementi in pietra fuggata. Dopo il riporto di sedimenti, il risultato sarà quello di un lido con un affaccio diretto alla superficie lacustre, senza strutture di cesura. Questa situazione la si trova già in parte sul sedime del lido in sponda sinistra del torrente Mara. Il ripristino

delle sponde avverrà con una gradonata fruibile a sinistra e una riva naturale a destra. Un nuovo canneto sarà realizzato alla base del percorso pedonale nella fascia lacustre che si sviluppa tra la darsena e il pontile del CDAM (Consorzio depurazione acque Mendrisiotto).



Foto della foce al termine della rinaturazione del torrente (UTC Val Mara)

Nuova misura PAM 5

oppure

Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La biodiversità potrà riprendere lo spazio che in passato le è stato sottratto dall'elevato grado di artificializzazione che caratterizza le sponde del lago Ceresio e, in particolare, la fascia litorale in prossimità della foce del torrente Mara. Nel tempo si è notata una progressiva riduzione degli eventi di rinnovo dei substrati, utili soprattutto a fornire elementi strutturanti per la biodiversità, con questa misura P 4.1 sono ripristinate in buona parte delle condizioni più favorevoli all'insediamento di flora e fauna ripuale e ittica.

FASI DI ATTUAZIONE

Dopo la progettazione definitiva si passerà alla realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

Avviene con la sostituzione di argini da parte di rive naturali.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Progetto di massima Passera&Associati 21.02.2020; beffa tognacca 17.2.2020



Intervento di messa in sicurezza e riqualifica riale e valle Spinée

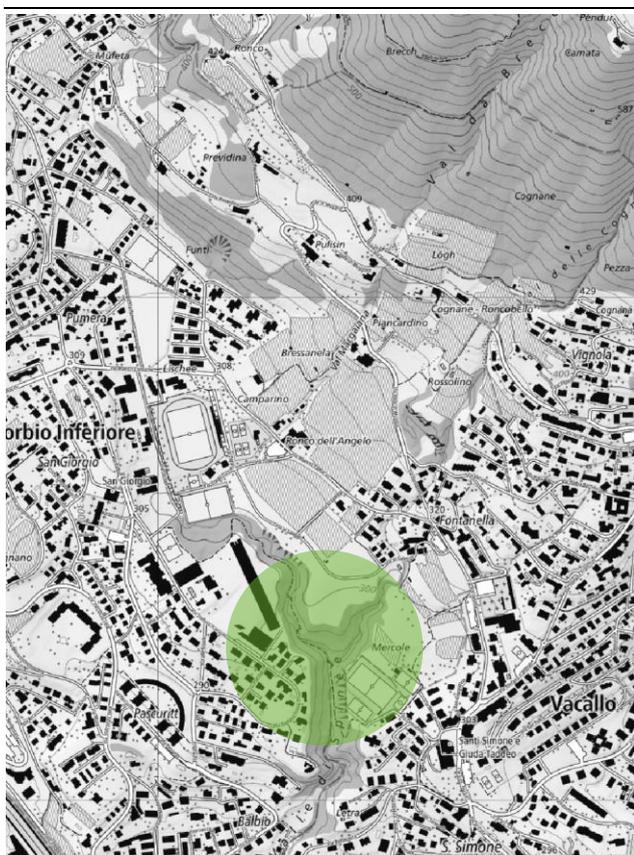
Codice ARE:

-

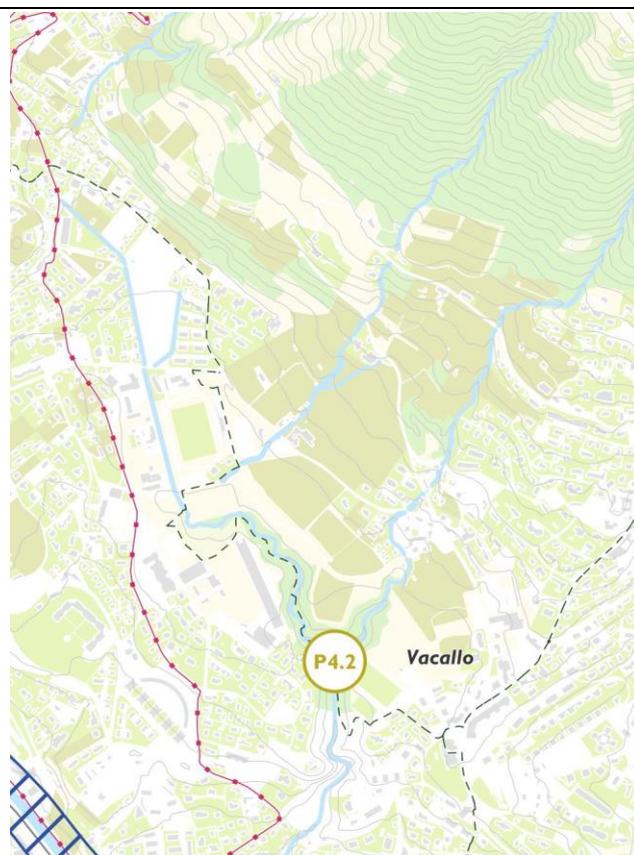
Codice PA:

P 4.2

Strategia settoriale d'intervento	Città spugna
Pacchetto di misure	P 4 Luoghi naturalistici - biodiversità urbana
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comuni di Vacallo e Morbio Inf.
Altri Enti coinvolti	Consorzio Manutenzione Arginatura del Basso Mendrisiotto (CMABM)
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Intervento volto a mettere in sicurezza il riale e a migliorare l'ecomorfologia del riale. Parallelamente s'intende realizzare interventi di cura del bosco di protezione e ricreativo, migliorare le condizioni di percorribilità pedonale e migliorare la fruibilità delle aree di svago presenti nel comparto.

Idea progettuale

Gli obiettivi principali del progetto sono:

- Stabilizzare il fondo del riale tramite eliminazione di salti di fondo e sostituzione di traverse in legno.

- Stabilizzare gli argini e le scarpate tramite eliminazione di gabbioni ammalorati, sistemazione di scogliere e palificate in cattivo stato o cedute, creazione di sponde naturali laddove possibile e sistemazione degli scarichi presenti.
- Migliorare l'ecomorfologia del riale.
- Interventi di cura del bosco di protezione e lotta alle neofite: queste misure fanno parte di un progetto parallelo che andrà in esecuzione a tappe tra il 2025 e il 2028.
- Migliorare la fruizione del comparto e favorire l'educazione ambientale tramite sistemazione del sentiero esistente, realizzazione di aree di sosta, didattiche e di punti di contatto con gli ambienti caratteristici, realizzazione di accessi al corso d'acqua e attraversamenti a contatto con l'acqua.

Per il raggiungimento degli obiettivi è auspicato il coordinamento con il CDACD, gestore del collettore consortile che attraversa l'intero comparto.



Nuova misura PAM 5

oppure

Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La Valle di Spinée è una componente paesaggistica e ecologica importante per i Comuni di Vacallo e Morbio Inferiore. Nella collina insediata riguarda un tratto significativo del versante naturale, che conserva biodiversità e convoglia aria fresca della montagna nell'abitato. È anche un luogo ricreativo dove passeggiare.

FASI DI ATTUAZIONE

Realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Conflitti con la legislazione ambientale

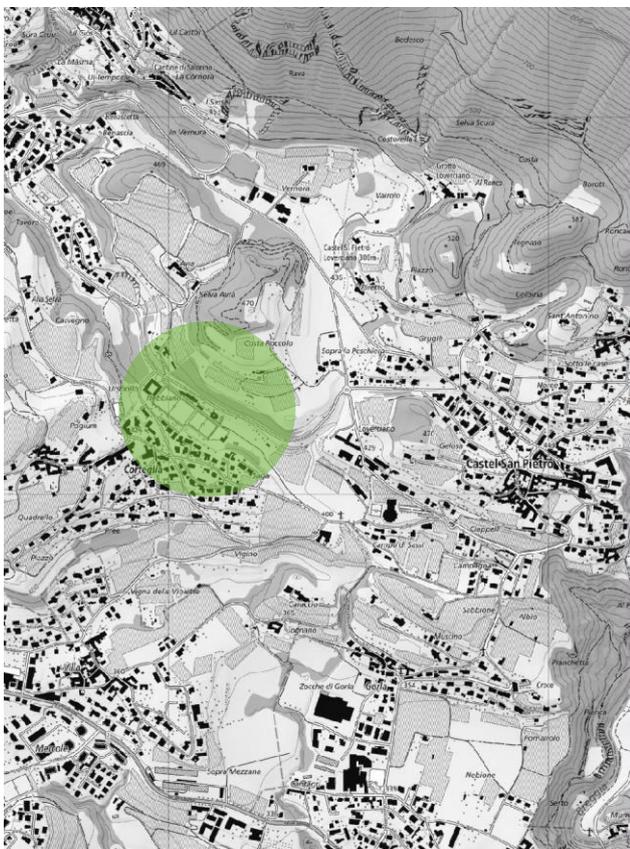
Sì No



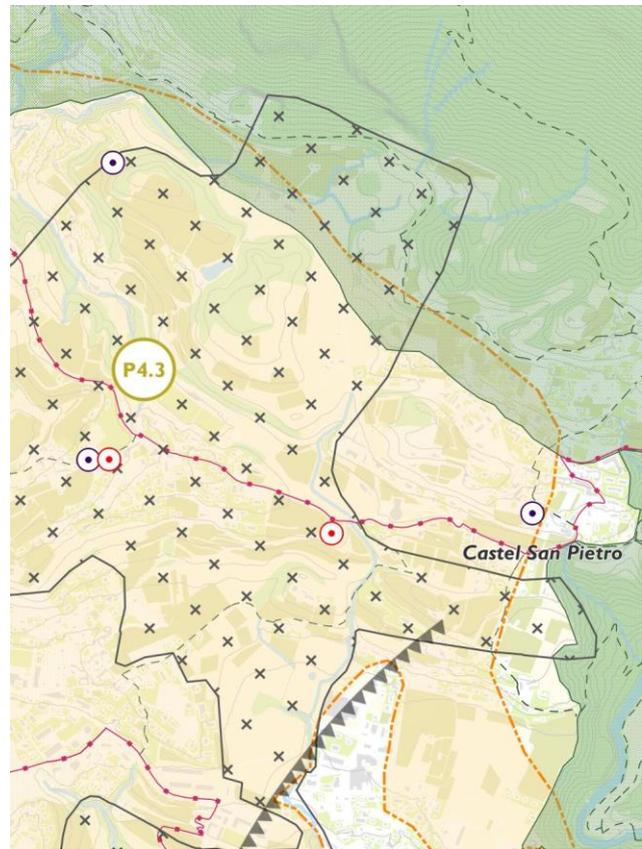
Riqualfica naturalistica della zona umida protetta del Nebbiano con contenuti didattici

Codice ARE:	Codice PA:
-	P 4.3

Strategia settoriale d'intervento	Città spugna
Pacchetto di misure	P 4 Luoghi naturalistici - biodiversità urbana
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Castel San Pietro
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Si desiderano attuare degli interventi di valorizzazione naturalistica, di didattica a beneficio dei fruitori e di manutenzione. La zona interessata da questa misura si estende a valle del centro sportivo del Nebbiano verso Mendrisio (direzione nord/ovest) ed è tutelata dal PR in vigore.

- Nuova misura PAM 5 oppure Sviluppo dalla generazione precedente
 Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Le aree di biodiversità all'interno dell'insediamento o nei suoi pressi sono particolarmente benvenute perché sono multifunzionali: rappresentano un prezioso recupero della natura dove difficilmente trova spazio, diventano luogo di svago per la popolazione nonché espletano un compito educativo e di cittadinanza per una coscienza ecologica.

FASI DI ATTUAZIONE

Realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No



**Parco urbano della Breggia
(Centro Breggia - Lario, lago di
Como)**

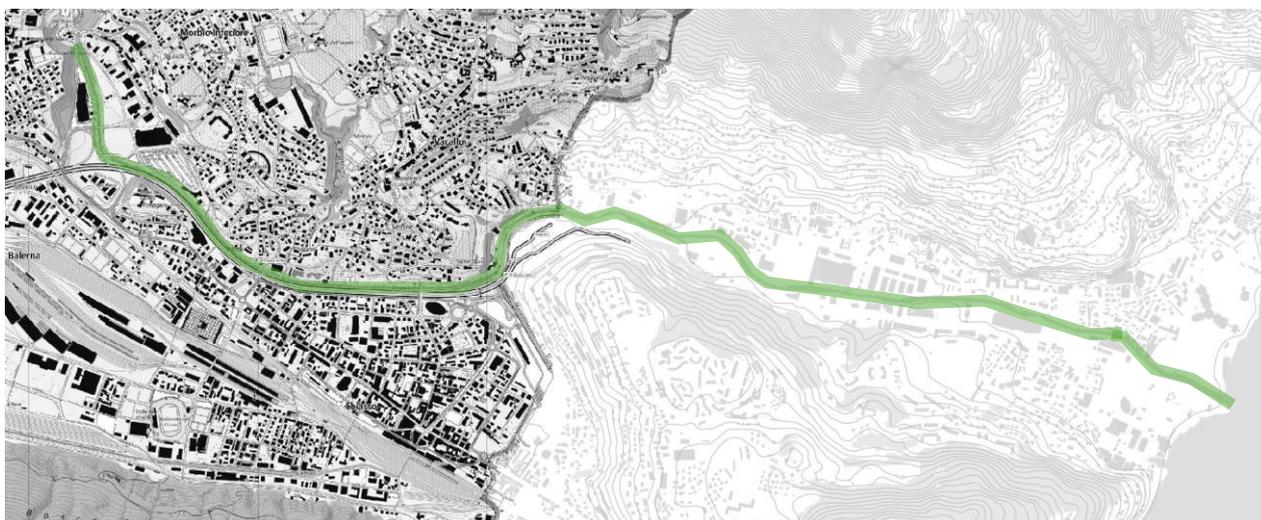
Codice ARE:

-

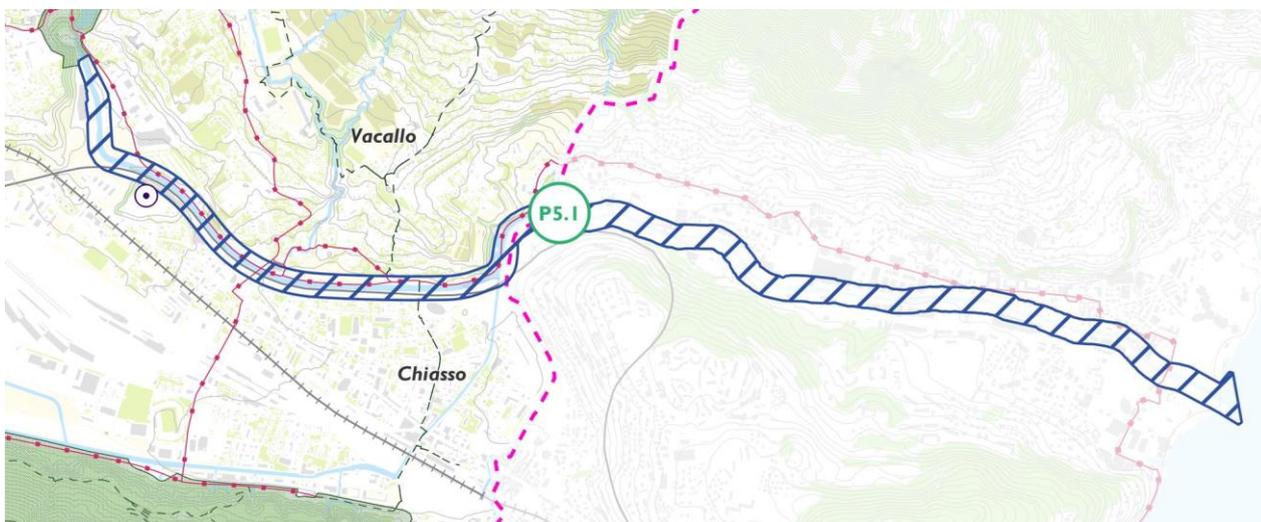
Codice PA:

P 5.1

Strategia settoriale d'intervento	Grande paesaggio
Pacchetto di misure	P 5 Misure transfrontaliere
Correlazione con altre misure	TPC 4.1
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comuni di Balerna, Morbio Inf., Chiasso, Vacallo, Maslianico, Cernobbio, Como, Provincia di Como, Cantone Ticino
Altri Enti coinvolti	
Priorità	C
Orizzonte di realizzazione	>2035



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

A partire da nuovi percorsi ciclopedonali lungo le sponde del fiume, di cui si riconosce l'importanza ad esempio presso la briglia alla dogana, scaturisce la possibilità di valutare l'idea di un Parco urbano della Breggia, forte del successo del Parco del Laveggio.

L'idea è quella di creare un Parco urbano che dalle Gole della Breggia si estende fino alla sua foce a Cernobbio, quindi fino al Lario, quale progetto di valenza transfrontaliera. Infatti il corso d'acqua è fortemente antropizzato e attraversa delle aree insediate collegando la Svizzera e l'Italia. La realizzazione di un parco unitamente alla rinaturazione del corso d'acqua permetterebbe di creare degli spazi di qualità all'interno delle aree insediate lungo il fiume Breggia.

Oltre alla rinaturazione del fiume dove possibile, questo è lo stimolo di riqualificare gli insediamenti e le zone per il lavoro adiacenti, invertendo la tendenza passata di collocare presso gli argini antropizzati dei contenuti di poco interesse come magazzini ed estesi piazzali asfaltati oggi utilizzati come posteggio. Si predilige quindi l'accessibilità e il camminamento delle sponde, l'inverdimento delle superfici sigillate, la fruibilità ampia di una preziosa fonte di raffrescamento che convoglia l'aria montana all'abitato.

Questa idea si realizzerà compiutamente quando si troverà una nuova prospettiva per l'autostrada verso la dogana di Chiasso. Diversi sono i progetti proposti per una soluzione di ricucitura. Sulla parte italiana il Parco della Breggia può diventare un Parco locale d'interesse sovracomunale (PLIS). Ad incoraggiare questa progettazione è la certificazione di un tratto del Breggia con il label "Perle d'acqua PLUS" (2025-30) conseguito dai Comuni di Breggia e Castel San Pietro.

Nuova misura PAM 5

oppure

Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Mediante il nuovo Parco urbano della Breggia la natura ritorna in un insediamento denso portando con sé raffrescamento, incanalando l'aria del versante, la rivalorizzazione di percorsi marginali, l'attrattiva per una mobilità dolce in sicurezza. In questo modo si porrebbero le basi per una pianificazione transfrontaliera in un ambito molto sensibile come quello del fiume Breggia, che lambisce diverse zone con il potenziale di sviluppare una confortevole "autostrada" ciclabile dalle Gole della Breggia fino alla foce del lago di Como.

FASI DI ATTUAZIONE

Sviluppo del concetto e delle relazioni con la parte italiana. Pianificazione e progettazione. Ev. fase esecutiva a tappe.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

Rinaturazione delle sponde idonee della Breggia, eventuale allargamento dell'alveo e realizzazione di un camminamento naturale ai bordi.

Conflitti con la legislazione ambientale

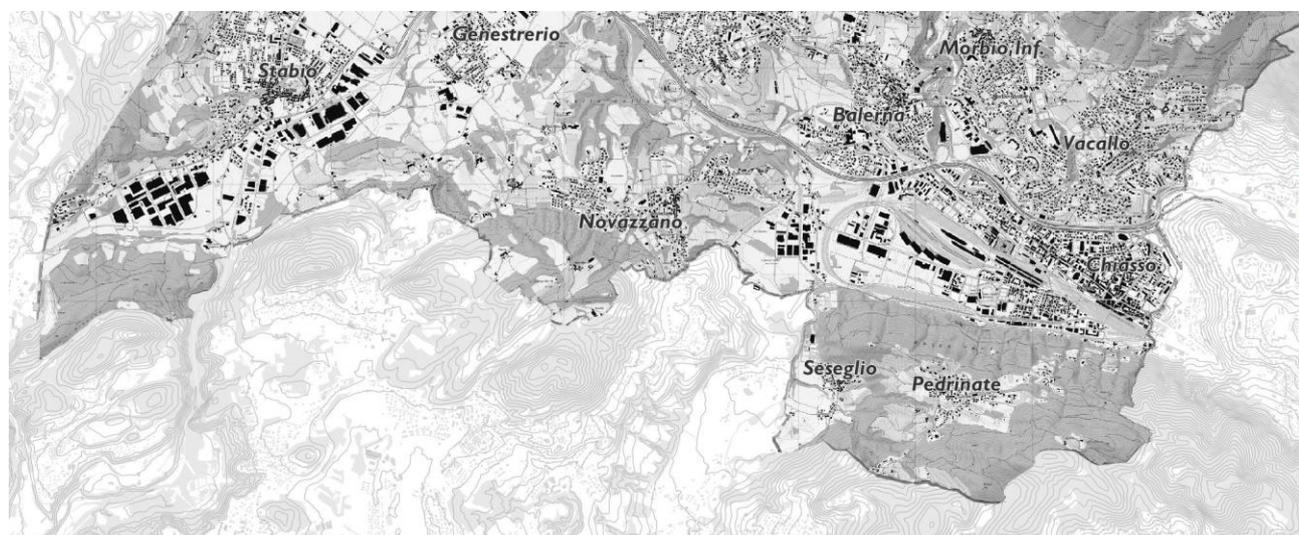
Sì No



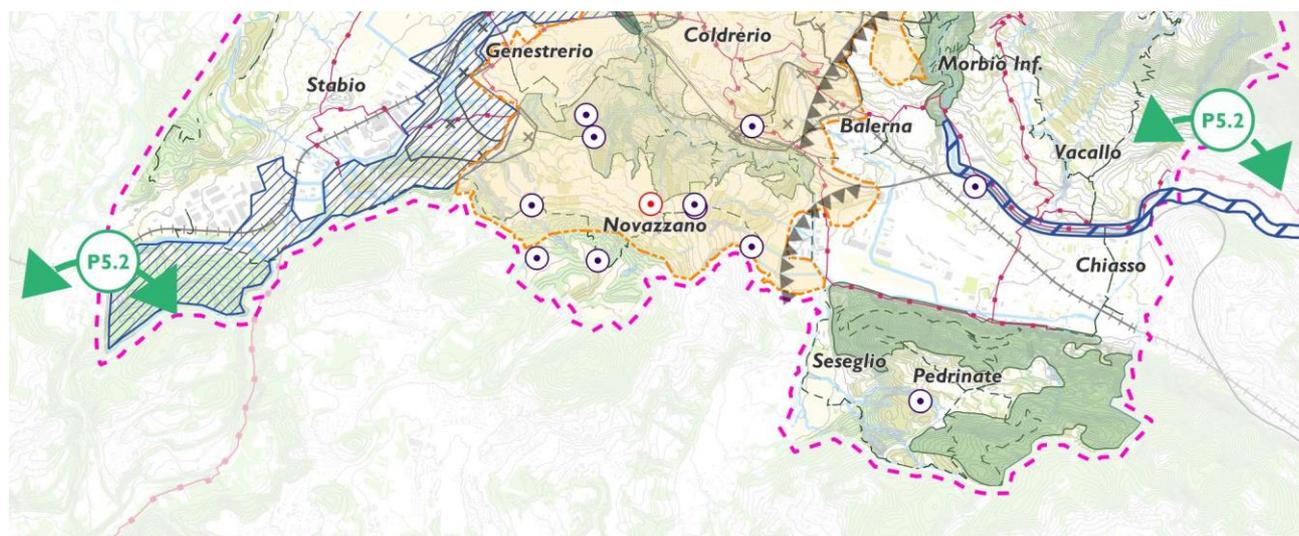
**Coordinamento transfrontaliero
per le interconnessioni
ecologiche**

Codice ARE:	Codice PA:
-	P 5.2

Strategia settoriale d'intervento	Grande paesaggio
Pacchetto di misure	P 5 Misure transfrontaliere
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Cantone, Provincia di Como, Provincia di Varese
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032-2035



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Lo scopo è avviare un tavolo di lavoro transfrontaliero sulle interconnessioni ecologiche che permetta di dare continuità e rafforzare l'infrastruttura ecologica cantonale oltre il confine nazionale. Si tende quindi ad armonizzare gli interventi e trovare una collaborazione con la parte italiana a beneficio della natura.

Nuova misura PAM 5

oppure

Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Sulla fascia di confine sono riconosciute molte aree d'importanza naturalistica che subiscono degli effetti negativi dalla mancata coordinazione di progetti che possano oltrepassare la linea di demarcazione tra una nazione e l'altra. Lo sviluppo dell'infrastruttura ecologica cantonale non può prescindere da considerare le interconnessioni esistenti, da consolidare e da ripristinare dei parchi della Valle della Bevera, dei boschi della Val Morea, della Spina Verde e del fiume Breggia.

FASI DI ATTUAZIONE

Sviluppo delle relazioni con le istituzioni italiane attorno al tema delle interconnessioni ecologiche.

IMPATTO AMBIENTALE**Consumo di superficie**

Sì

No

Aumento della permeabilità

È previsto di dare continuità e rafforzare l'infrastruttura ecologica sulla fascia di confine.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì

No



Valorizzazione paesaggistica e naturalistica dell'area di svago a lago a Punta Pojana

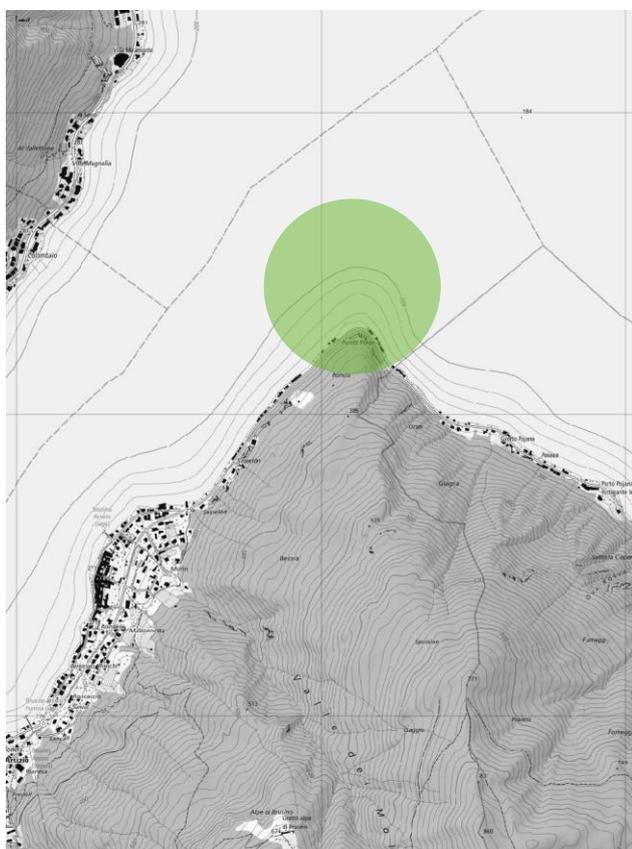
Codice ARE:

-

Codice PA:

P 6.1

Strategia settoriale d'intervento	Grande paesaggio
Pacchetto di misure	P 6 Area di svago di prossimità
Correlazione con altre misure	TP 5
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Brusino Arsizio
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032-2035



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

L'area di svago a lago in corrispondenza di una fermata del trasporto pubblico su gomma sarà riqualificata a tappe in continuità dell'impegno profuso dal Comune per la valorizzazione del lungolago.

Idea progettuale

Si procederà a riconfigurare la riva a lago con la scarpata subacquea atta a favorire lo sviluppo ittico coordinata ad una strutturazione del fondo con duplice finalità didattica e biologica. In aggiunta si individuerrebbe un'area per spiaggia libera e svago, riordinando i posteggi.

Nuova misura PAM 5

oppure

 Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Il caratteristico luogo spartiacque naturale del Ceresio merita un intervento di riqualifica naturalistica e paesaggistica tramite l'apporto di materiale pulito generato dal trasporto fluviale di zona, giunto naturalmente a lago.

FASI DI ATTUAZIONE

Realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

Rinaturazione della riva lago.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Progetto preliminare "Riqualifica naturalistica e paesaggistica di Punta Poiana", CMABM, CMAMM, ASSORETI, FTAP, 12.3.2015



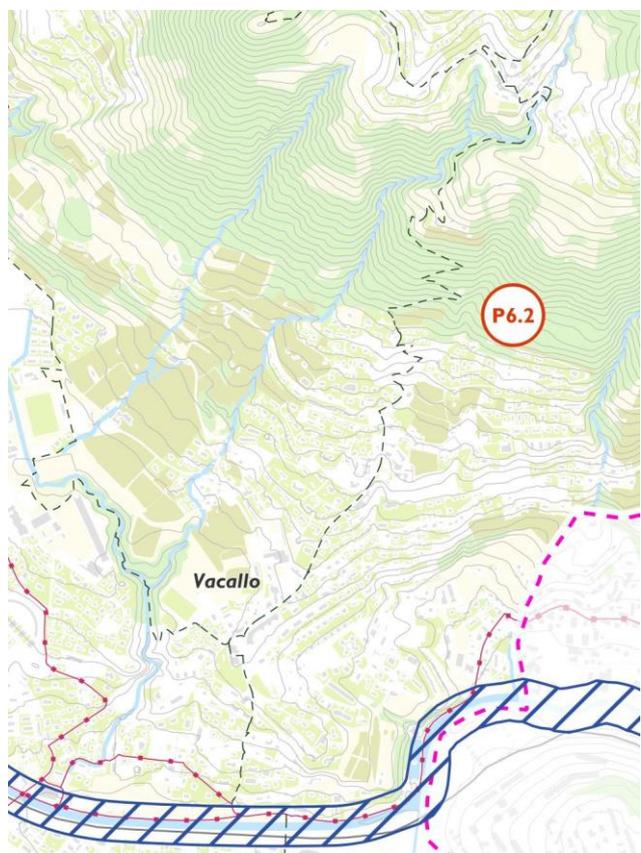
Valorizzazione naturalistica del bosco Piangiovine e della mulattiera con nuove installazioni didattiche e di svago

Codice ARE:	Codice PA:
-	P 6.2

Strategia settoriale d'intervento	Città spugna
Pacchetto di misure	P 6 Area di svago di prossimità
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Vacallo
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura



Estratto dalla Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Presso il bosco "Piangiovine" il Comune configura interventi mirati a salvaguardare le testimonianze storiche esistenti.

Idea progettuale

Si prevedono il ripristino della mulattiera e dei muri a secco che sostengono i terrazzamenti e i castagni da selva. Inoltre si vogliono realizzare infrastrutture didattiche e di svago e una migliore accessibilità attraverso la sistemazione del sentiero esistente che da Piangiovine conduce a Rensce e un nuovo sentiero di collegamento tra Piangiovine e Guasto.

Nuova misura PAM 5 oppure Sviluppo dalla generazione precedente
Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La popolazione può godere di un nuovo spazio di svago e frescura in prossimità dell'insediamento che può fungere da spunto per nuove interconnessioni per la biodiversità e la penetrazione della natura nell'insediamento.

FASI DI ATTUAZIONE

Realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Si No

Conflitti con la legislazione ambientale

Si No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

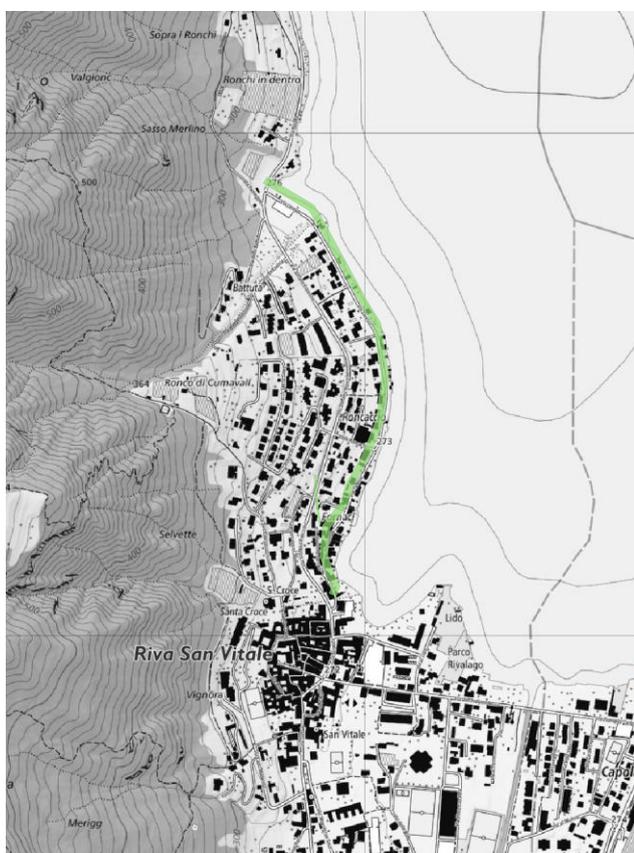
Messaggio Municipale del 23.05.23



Nuovo percorso culturale e naturalistico fra il comparto delle Fornaci e l'area di svago in zona alla Battuta

Codice ARE:	Codice PA:
-	P 6.3

Strategia settoriale d'intervento	Grande paesaggio
Pacchetto di misure	P 6 Area di svago di prossimità
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Riva San Vitale
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il Comune di Riva San Vitale si prefigge di creare un centro regionale per la lavorazione della ceramica all'interno del comparto delle Fornaci. Parallelamente è in procedura di approvazione una variante di piano regolatore per istituire un vincolo di porto comunale con area di svago in zona alla Battuta.

Idea progettuale

Si intendono adottare misure per incentivare il transito di pedoni e ciclisti e creare dei punti di sosta di qualità lungo tutto l'asse di collegamento esistente, che ad oggi non favorisce la mobilità lenta a causa dell'intenso traffico veicolare (via Ceresio e via delle Fornaci).

Nuova misura PAM 5

oppure

 Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

I due futuri punti di interesse pubblico sono ad oggi collegati da strade con traffico veicolare (via Ceresio e via delle Fornaci) che non favoriscono la mobilità lenta. Si intende pertanto adottare delle misure per incentivare il transito di pedoni e ciclisti e creare dei punti di sosta di qualità lungo tutto l'asse di collegamento esistente.

FASI DI ATTUAZIONE

Procedura di variante di PR in corso, al cui termine si entrerà nella progettazione di dettaglio e nell'esecuzione dei lavori.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

Inverdimento di aree impermeabilizzate.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Progetto "Comparto Fornaci", architetto Enrico Sassi, www.lefornaci.ch.

Variante di PR presso la Battuta.



Insedimenti

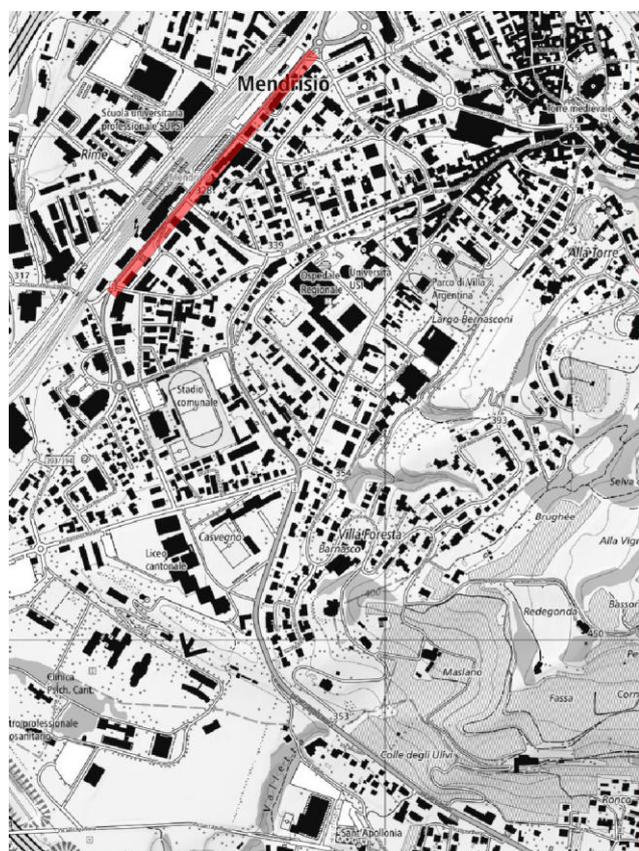
RIQUALIFICA ASSI URBANI - STRATEGIE CITTÀ SPUGNA & CITTÀ 15 MIN		
IN 1.1	Riqualifica paesaggistica e ambientale del Comparto Viale Stefano Franscini quale nuovo asse verde urbano	1
IN 1.2	Riqualifica urbana e ambientale di Via Lavizzari, via Zorzi e via Industria	4
IN 1.3	Riqualifica paesaggistica e ambientale del quartiere Rime-Brech attraverso la valorizzazione degli spazi stradali quali nuovi assi verdi	8
IN 1.4	Rafforzamento dell'accessibilità dei parchi cittadini di Chiasso	11
RIQUALIFICA SPAZIO PUBBLICO E QUALITÀ ABITATIVA - STRATEGIE CITTÀ SPUGNA & CITTÀ 15 MIN		
IN 2.1	Riqualifica urbana e ambientale del fronte lago del nucleo storico	13
IN 2.2	Riqualifica urbana di Piazza Sant'Anna (Morbio Superiore) quale spazio pubblico attrattivo e più sicuro con nuove fermate del trasporto pubblico	15
IN 2.3	Nuclei a misura d'anziano: riqualifica degli spazi pubblici e e dei percorsi con un arredo urbano adeguato	17
IN 2.4	Riqualifica urbana del nucleo e del suo contesto favorendo il collegamento fra la fascia montana e la riva del lago	19
IN 2.5	Riqualifica urbana e ambientale di Piazza Fontana (Rovio) nell'ambito	21
IN 2.6	Riqualifica urbana e ambientale dello spazio pubblico quale nuovo capolinea al centro del paese	23
IN 2.7	Nuovo parco dell'architettura e dello sport quale riqualifica paesaggistica di un comparto dedicato alle strutture scolastiche e sportive	25



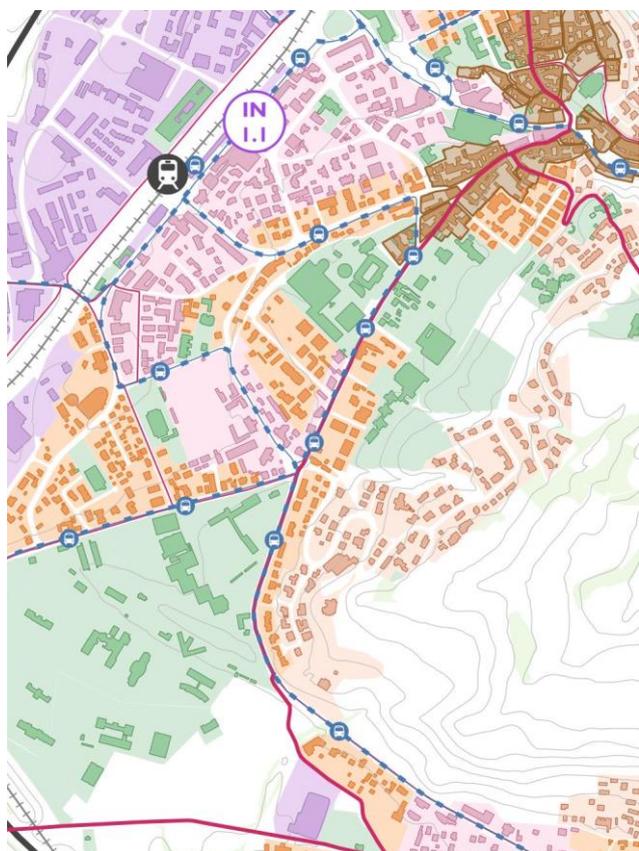
Riqualifica paesaggistica e ambientale del Comparto Viale Stefano Franscini quale nuovo asse verde urbano

Codice ARE:	Codice PA:
-	IN 1.1

Pacchetto di misure	IN 1 Riqualifica assi urbani – città dei 15'/città spugna
Correlazione con altre misure	RSS 3, TPC 13.2
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Mendrisio
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032-2035



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Nell'ambito della valorizzazione del "quartiere della Stazione FFS / Rime-Brech" proposta nella scheda IN 1.3, ritenuto settore strategico dal Piano direttore comunale, è centrale la funzione di Via Franscini, che contribuisce a creare le premesse per uno sviluppo insediativo centripeto di qualità. Via Franscini è parte importante dell'ossatura identificata nella rete degli spazi pubblici e nella maglia delle aree verdi. In questo senso risulta necessario affrontare la riqualifica di Via Franscini secondo i principi di città spugna e città dei 15 minuti e in maniera coordinata con i contenuti della Variante di PR "Stazione/Rime-Brech" in fase di procedura di esame preliminare presso i servizi del Cantone.

Idea progettuale

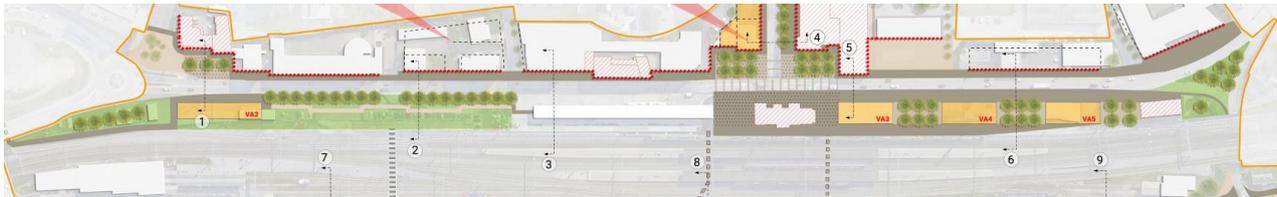
Dalla piazza della Stazione verso nord si propone un percorso pedonale passando sotto l'ombra della pensilina degli autobus per poi attraversare il futuro parco pubblico, laddove oggi esiste il P+R che verrà ubicato altrove. Questo nuovo spazio pubblico è da intendere quale oasi verde che va a valorizzare i tigli esistenti e si offre quale terrazza per le attività di ristorazione e commercio situate dall'altra parte della strada. Il parco termina verso un nuovo edificio che ha la

funzione urbanistica di marcare l'ingresso di Via S. Franscini. Da qui il marciapiede prosegue lungo la carreggiata per raggiungere il sottopasso che permette di collegarsi con il nuovo skate park. Sul lato opposto, dopo gli edifici rappresentativi ad opera dell'arch. Mario Botta, l'ingresso è marcato da una nuova piazzetta con pavimentazione permeabile che mette in risalto l'edificio modernista, oggetto proposto in tutela a livello comunale. Sul lato est di Via Franscini dalla rotonda fino alla piazza della Stazione si prevede un marciapiede più largo rispetto alla situazione attuale, rendendo più sicuro e a suo agio il pedone.

Dalla piazza della Stazione scendendo verso sud un ampio marciapiede invita il flusso di gente che si sposta per raggiungere il centro scolastico. Lungo il percorso fra l'edificio della Posta e i nuovi volumi, che costeggiano la linea ferroviaria, il pedone può trovare ristoro nelle tre zone alberate, fino al magazzino ex-FOFT animato quale centro giovanile. Rinunciando al transito veicolare attraverso il sottopasso Cercera, il progetto propone un'ulteriore zona verde con piante ad alto fusto, che valorizzano la visione prospettica sulla Cantina sociale. Attraversando in questo punto la strada e ritornando alla Piazza l'idea urbanistica prevede un marciapiede comodo che costeggia dapprima un nuovo edificio e, poi, uno spazio aperto verso un'area verde, il cui vuoto apre la vista sull'albergo Milano e il corpo aggettante del terrazzo.

La rinnovata Via Franscini si presenterà quindi come asse urbano caratterizzato da una generosa presenza di aree verdi alberate che andranno ad arredare i luoghi d'incontro, la piazza della Stazione e il nuovo parco. I marciapiedi saranno più larghi per meglio servire l'affluenza dei pedoni di passaggio in questa nuova zona nevralgica di Mendrisio servita dal trasporto pubblico. Gli edifici nuovi rafforzeranno il carattere urbano del viale e gli ampi spazi aperti fra di loro permetteranno di creare un dialogo con via Flora Roncati Ruchat che costeggia l'altro lato della ferrovia e con la quale si prevede di ottimizzare il collegamento mediante una nuova passerella sopra i binari prevista a nord di Via Franscini.

Concludendo è possibile dire che questa misura sarà d'esempio per molte altre dimostrando come lo spazio pubblico della strada ben si presta per promuovere lo sviluppo insediativo centripeto di qualità in termini urbanistici, paesaggistici, sociali e ambientali.



Estratto del Piano di edificabilità e risanamento ambientale, Variante di PR "Stazione/Rime-Brecch", febbraio 2024

- Nuova misura PAM 5 oppure Sviluppo dalla generazione precedente
con riferimento alla misura: PAM 2 IN 4

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

L'area è contraddistinta dalla classe di qualità A del trasporto pubblico.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Le unità insediative sono ca. 2'400 (70% posti di lavoro e 30% abitanti). Con la variante di PR la contenibilità è leggermente aumentata per i posti di lavoro in sintonia con la conversione da settore secondario a terziario della tipologia di aziende.

Tipi di utilizzo

Nella variante di PR in corso di procedura è prevista una zona mista con limitazione alla residenza al posto dell'attuale R5 (lato est) e della zona artigianale (lato ovest).

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

La capacità attuale del trasporto pubblico è importante grazie al nodo intermodale e alla linea Stabio-Arcisate.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Nella misura prevale il verde e le alberature pensati per la loro funzione di arredo, per il loro impatto significativo sull'ambiente e sulla biodiversità. Anche le indicazioni sulle pavimentazioni sono rilevanti e per garantire un insieme unitario, restando solo a livello di principio, si propone laddove prevedere una pavimentazione impermeabile pregiata – un asfalto con rifiniture di valore può rientrare in questa categoria - oppure un'area permeabile utilizzando ad esempio ghiaia stabilizzata, calcestruzzo, prato verde ecc. La permeabilità ricopre un'importanza ecologica ed è determinante per il

raffrescamento, nonché di beneficio anche per le strutture di smaltimento delle acque che verrebbero in tal modo meno sovraccaricate. Questi interventi stradali su Via Franscini sono l'anticipo di una proposta urbanistica per tutto il comparto.

FASI DI ATTUAZIONE

La variante di PR "Stazione/Rime-Brecch" è stata sottoposta alla SST per l'esame preliminare. Nel contempo per Via Franscini è stato commissionato uno studio di fattibilità che tiene conto delle indicazioni della citata Variante di PR. Nel PAM5 è prevista la riqualifica di Via Franscini con l'introduzione di una zona 30 su tutta la tratta, ad eccezione dello spazio antistante la stazione FFS sulla quale verrà inserita una zona d'incontro e prosegue come misura di PAM3.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

Un nuovo parco urbano dove ora si trova una superficie asfaltata del posteggio, nuove alberature e indicazioni per l'utilizzo di materiali che favoriscono la permeabilità.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Variante di PR "Stazione / Rime-Brecch"

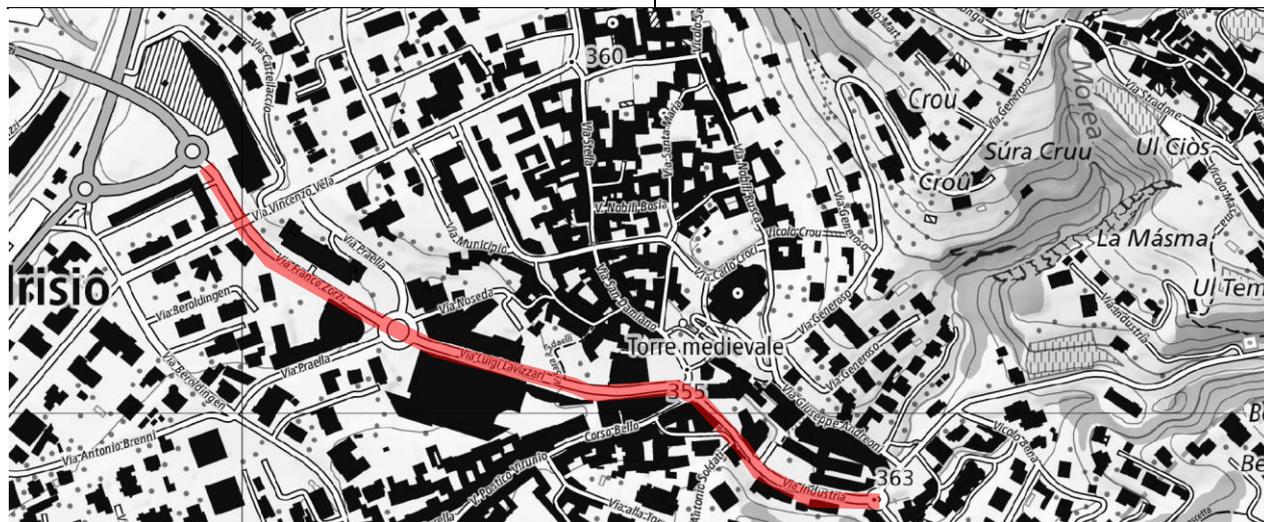
Studio di fattibilità, Comal.ch, 10.07.2024



Riqualfica urbanistica e ambientale di Via Lavizzari, via Zorzi e via Industria

Codice ARE:	Codice PA:
-	IN 1.2

Pacchetto di misure	IN 1 Riqualfica assi urbani – città dei 15'/città spugna
Correlazione con altre misure	RSS 2.1, 2.2, 2.3
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Mendrisio
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

L'asse stradale di Via Zorzi, Via Lavizzari e Largo Soldini, da elemento di separazione e di cesura deve diventare l'elemento di "cerniera" sul quale si innestano gli spazi liberi ad esso subordinati, permettendo così di collegare i comparti urbani posti a lato dello stesso. In sintesi il rapporto tra lo spazio dedicato all'automobile e quello dedicato al pedone, dovrà essere rivalutato in favore di quest'ultimo e in particolare tramite: arredo urbano, corsie veicolari minime, alberature, illuminazione, materiali, ...; il contenimento del numero dei posteggi e l'inserimento di una zona 30 lungo tutto l'asse stradale. La riqualfica urbana sarà mirata a combattere il rischio idrogeologico e migliorare la qualità delle acque con l'implementazione di

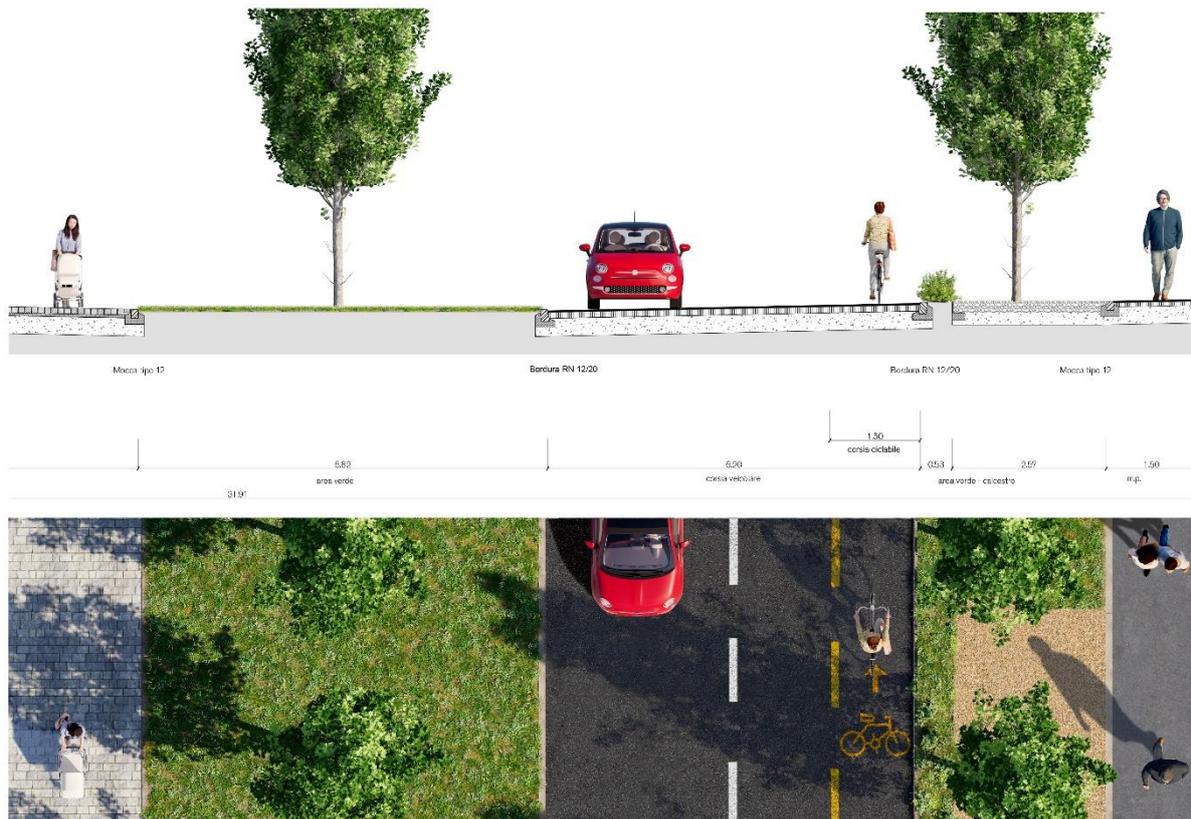
tecniche di drenaggio sostenibile e la creazione di spazi verdi permeabili, mentre la riduzione dei posteggi e l'introduzione di corsie ciclabili promuoveranno una mobilità più sostenibile e una qualità dell'impatto ambientale delle infrastrutture.

Idea progettuale

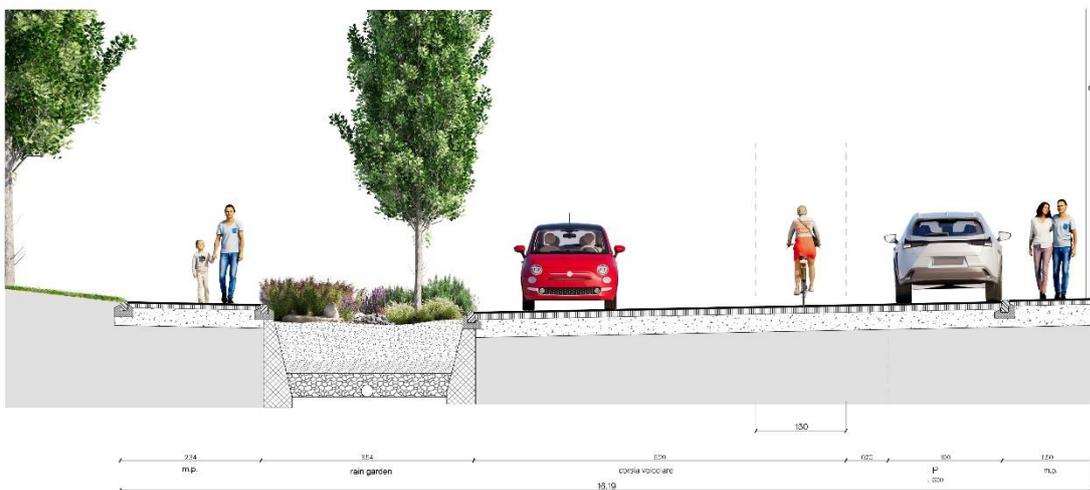
Lo studio eseguito dal team arch. Sergison, Zurigo e completato da parte dell'Ufficio Tecnico Comunale di Mendrisio ha permesso di verificare la fattibilità del progetto. In particolare questo include:

- la creazione di corsie veicolari minime, l'aggiunta di alberature, illuminazione adeguata e l'utilizzo di materiali appropriati;
- la riduzione del numero dei posteggi attualmente presenti a favore di spazi pedonali e/o ciclabili, promuovendo la mobilità sostenibile;
- la valutazione dell'introduzione di una corsia dedicata esclusivamente alle biciclette, per favorire e incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto;
- la definizione di comparti adiacenti all'asse stradale che potrebbero essere oggetto di un concorso di progettazione, ad esempio per la realizzazione in Piazza del Ponte di una struttura di copertura da utilizzare per mercati o manifestazioni. Inoltre, il concepimento di spazi flessibili per consentire e promuovere l'organizzazione di eventi locali, come mercati e feste di quartiere, negli spazi circostanti;
- creare le premesse per giustificare l'introduzione di una zona 30 lungo l'asse stradale come conseguenza dell'assetto della strada e non un obiettivo principale.

SETTORE FILANDA



SETTORE PIAZZALE ALLA VALLE



Nuova misura PAM 5

oppure

 Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Invariato.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Attualmente lungo la strada (in una fascia di ca. 100 m dall'asse) si stimano ca. 600 abitanti e ca. 800 posti di lavoro. La contenibilità non è toccata.

Tipi di utilizzo

Non specifico.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Riduzione della conflittualità tra mobilità lenta e automobili su una delle arterie più trafficate di accesso a Mendrisio.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'attenzione posta sulle strade per integrarle in un progetto di "Città spugna", allo scopo di contrastare gli effetti indesiderati delle isole di calore e favorire la biodiversità urbana, è portata avanti da Mendrisio in diversi tratti nevralgici, in cui diventa fondamentale coordinare tutte le tipologie di mobilità con particolare riguardo per la mobilità lenta.

FASI DI ATTUAZIONE

È prevista la sistemazione stradale.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

È previsto il rinverdimento di superfici impermeabilizzate.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

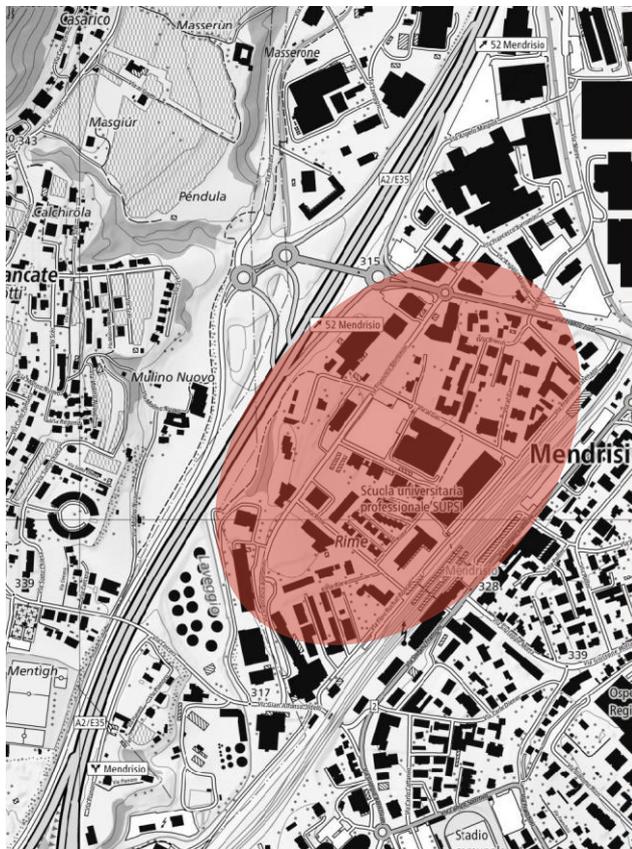
Studio di fattibilità, UTC Mendrisio 23.08.2023



Riqualifica paesaggistica e ambientale del quartiere Rime-Brech attraverso la valorizzazione degli spazi stradali quali nuovi assi verdi

Codice ARE:	Codice PA:
-	IN 1.3

Pacchetto di misure	IN 1 Riqualifica assi urbani – città dei 15'/città spugna
Correlazione con altre misure	TPC 13.3
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Mendrisio
Altri Enti coinvolti	
Priorità	C
Orizzonte di realizzazione	>2035



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

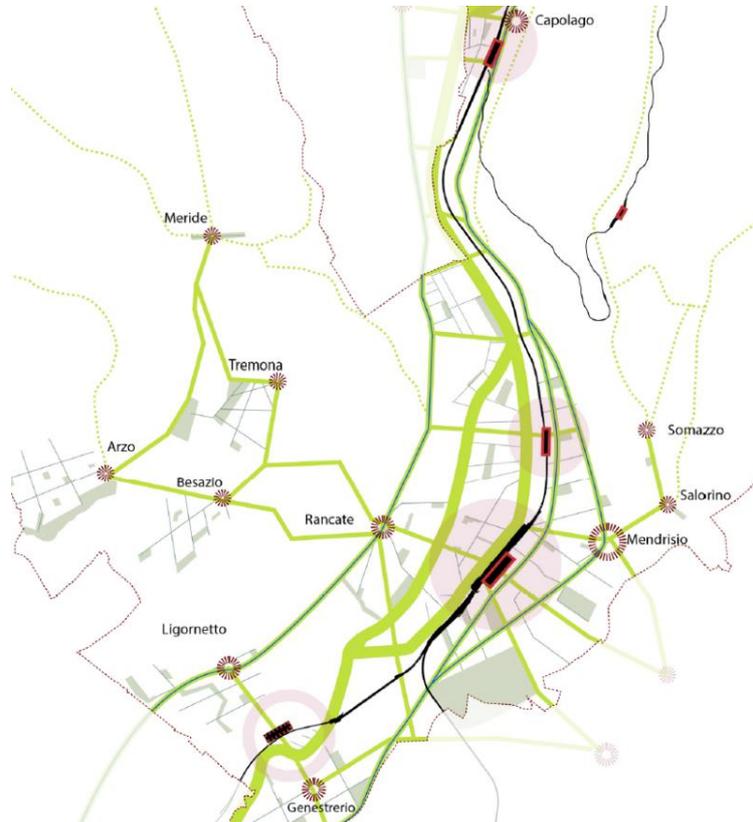
DESCRIZIONE DELLA MISURA

Questa misura intende concretizzare il concetto di assi verdi proposto dal Piano direttore comunale di Mendrisio, la cui analisi ha individuato cinque “progetti urbani per applicare la strategia territoriale”, di cui il Parco del Laveggio, con la ristrutturazione ecomorfologica, il miglioramento delle continuità naturali, ecologiche e paesaggistiche. Tra i progetti urbani è proposto anche quello del quartiere Stazione FFS, che qui viene rinominato come quartiere Rime-Brech/Stazione per meglio evocare la dimensione del comparto a cui si fa riferimento nel Piano direttore comunale.

L’idea di riqualifica contenuta nel documento strategico è affrontata sotto diversi aspetti:

- nell’ambito degli insediamenti è identificata una centralità attorno alla stazione e in prossimità del nodo del trasporto pubblico. Ne consegue l’idea di conferire un carattere più rappresentativo alla piazza della Stazione e analogamente a Viale Stefano Franscini che deve assumere una dimensione a misura d’uomo ed essere meglio vivibile, grazie a nuovi spazi pubblici arredati a verde e con pavimentazione permeabile. Quest’ultimo intervento è proposto nel PAM5 nelle misure IN 1.1 di priorità B e RSS 3 di priorità A.

- a livello di mobilità lenta e paesaggio si propone di innestare nel tessuto edificato delle “traverse verdi” che si connettono con le due vie verdi principali, come ben si può vedere nel piano sottostante. Concretamente la visione propone di valorizzare lo spazio pubblico delle strade in assi urbani verdi dove accogliere nuova vegetazione con pavimentazione permeabile e riservare a pedoni e ciclisti un ambiente più accogliente e sicuro;
- in ottica di una città dei 15 min è inserito nella maglia verde un nuovo collegamento pedonale e ciclabile per facilitare gli spostamenti fra il quartiere di Rancate e il centro di Mendrisio passando dalla stazione. In particolare il Piano direttore comunale propone di prolungare l’asse urbano verde di Via Rime in una passerella che sormonta tutte le infrastrutture viarie e il Parco del Laveggio. Questa proposta è ripresa nel PAM5 nella misura TPC 13.3 di priorità C.



Mendrisio - 1a fase del Piano Direttore comunale - Una città in riva al fiume, urbaplan, ADR e LRS, gennaio 2021

- Nuova misura PAM 5 oppure Sviluppo dalla generazione precedente
con riferimento alla misura:

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Il quartiere "Stazione/Rime-Brecch" è contraddistinto dalla classe di qualità A del trasporto pubblico.

Dalla frazione di Rancate per raggiungere la stazione ferroviaria e il nodo intermodale di Mendrisio ci si muove con il bus e l'auto. In futuro la zona residenziale semi-intensiva e quella estensiva di Rancate beneficeranno di un collegamento diretto con il trasporto pubblico attraverso la passerella.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

A Rancate si contano 1567 residenti. Nel quartiere "Stazione/Rime-Brecch" le unità insediative sono ca. 2'400 (70% posti di lavoro e 30% abitanti). Con la variante di PR la contenibilità è leggermente aumentata per i posti di lavoro in sintonia con la conversione da settore secondario a terziario della tipologia di aziende

Tipi di utilizzo

Zona residenziale semi-intensiva ed estensiva a Rancate e nuova zona mista a Mendrisio

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Collegamento diretto per la mobilità lenta verso la stazione di Mendrisio.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Attraversamento delle cesure infrastrutturali (FFS, autostrada A2, assi stradali), contrastare le isole di calore e aumentare la permeabilità e la qualità di vita attorno agli assi verdi.

FASI DI ATTUAZIONE

È necessario promuovere le trattative con FFS e avviare la progettazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Piano direttore comunale

Variante di PR "Stazione / Rime-Brecch"



Rafforzamento dell'accessibilità dei parchi cittadini di Chiasso

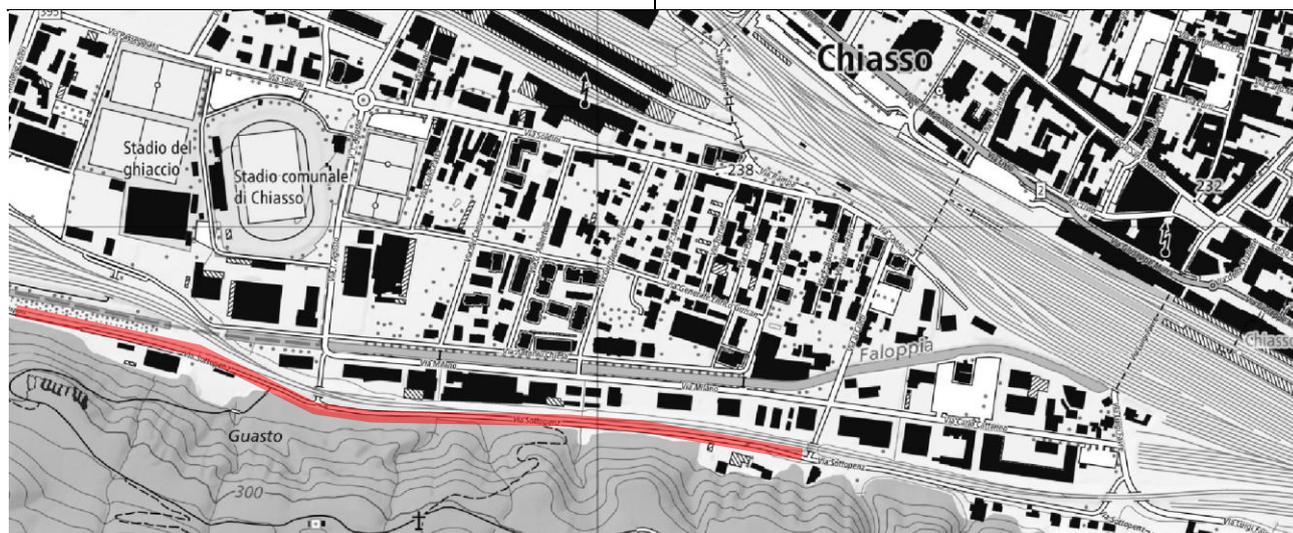
Codice ARE:

-

Codice PA:

IN 1.4

Pacchetto di misure	IN 1 Riqualfica assi urbani – città dei 15'/città spugna
Correlazione con altre misure	TPC 9.1, 9.3, 10.3
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Chiasso
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Si tratta di agevolare i collegamenti che attraversano Chiasso e permettono di unire i quartieri superando le barriere infrastrutturali: questa misura riguarda il risanamento di via Sottopenz come accesso principale al Parco del Penz, ma sono anche da menzionare il cavalcavia di proprietà FFS di via Interlenghi e la passerella di congiunzione tra i quartieri Soldini e Boffalora.

Il Parco del Penz fa parte dei 5 parchi inseriti nel progetto Insubriparks (progetto Interreg Italia-Svizzera 2014-2020), volto alla messa in rete dei parchi insubrici. Il Parco del Penz si estende su una superficie di ca. 245 ettari, comprende i 2 quartieri collinari di Chiasso, Pedrinata e Seseglio ed è il polmone verde di Chiasso. Vi scorrono numerosi ruscelli, che sfociano nel torrente Faloppia. Sono presenti 3 biotopi (zone umide), quali siti privilegiati per la riproduzione d'anfibi d'importanza nazionale (via Sottopenz, località Campagna a Seseglio e zona Moreggi). Via Sottopenz è una strada che costeggia ai suoi piedi la collina del Parco del Penz a Chiasso.

Idea progettuale

L'obiettivo è di rendere unitario questo tratto di strada rendendolo più attrattivo e fruibile, desigillando dove possibile con la rimozione dell'asfalto e con la posa di una pavimentazione unitaria (calcestre rosso o terra stabilizzata), e garantendo una migliore accessibilità pedonale e ciclabile dall'ambito cittadino, identificando dei veri e propri accessi al parco e affiancando un progetto di paesaggio che dialoghi con il verde urbano e l'ambito boschivo.

Nuova misura PAM 5

oppure

Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Invariato.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Invariato.

Tipi di utilizzo

Zone per scopi pubblici.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Potenziamento di percorsi alternativi per la mobilità lenta allo scopo di dissuadere dall'uso dell'automobile sia per gli spostamenti interni al Comune di Chiasso che per i collegamenti dei parchi a livello regionale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Con interventi infrastrutturali di potenziamento dei collegamenti ciclopedonali tra i parchi già previsti in altre misure si intende trattare il tema dell'accessibilità dei parchi nell'ambito cittadino, con l'obiettivo di rendere più fruibile e riconoscibile l'accesso ai parchi e il collegamento tra di essi.

FASI DI ATTUAZIONE

Progettazione e realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

Si predilige l'uso di materiali permeabili.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

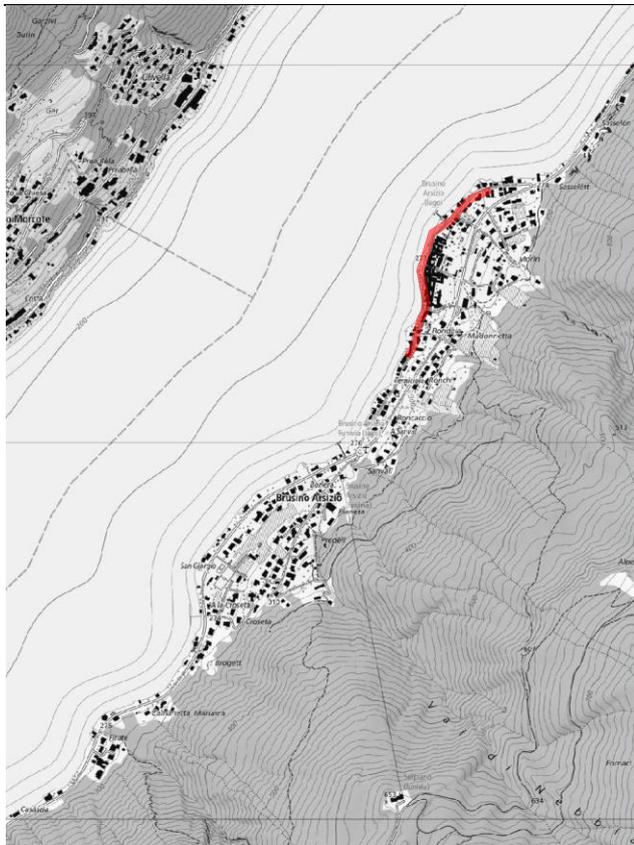
Studio di fattibilità, UTC Chiasso 23.11.2023



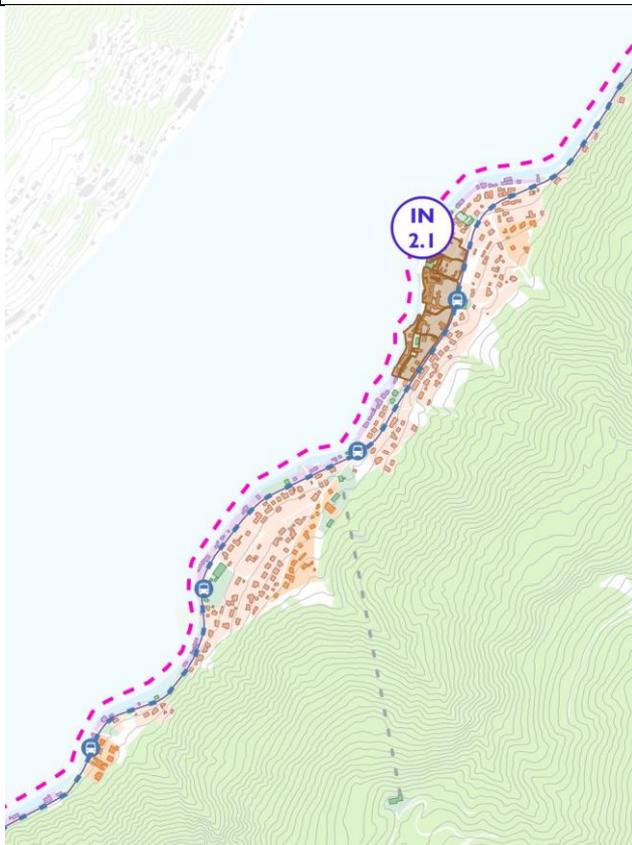
Riqualifica urbana e ambientale del fronte lago del nucleo storico

Codice ARE:	Codice PA:
-	IN 2.1

Pacchetto di misure	IN3 Riqualifica spazio pubblico – qualità abitativa e città dei 15'
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Brusino Arsizio
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032-2035



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il Municipio intende riqualificare il lungolago del Nucleo (che diventerà presto zona 30km/h e successivamente zona incontro), il che apporterà anche delle migliorie viarie in materia di sicurezza ciclopedonale nel tratto interessato in cui passa il tracciato del percorso ciclabile transfrontaliero Mendrisio-Varese.

Idea progettuale

Il progetto coniuga tradizione e innovazione, tramite una sistemazione minima che prevede l'uso di soli tre materiali (l'asfalto per il manto stradale, il granito per la pavimentazione pregiata ed il calcestre per la zona verso il Lago Ceresio). Per limitare gli effetti nefasti delle isole di calore e per valorizzare al contempo il fronte lago del Nucleo storico del villaggio (iscritto nell'inventario degli insediamenti ISOS), si provvederà a piantumare alcune alberature laddove oggi esistono posteggi.

- Nuova misura PAM 5
- oppure
- Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI**Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)**

Invariato.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

La contenibilità non è toccata.

Tipi di utilizzo

Zona nucleo.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Attenua il conflitto tra pedoni, ciclisti e automobilisti sulla strada.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Si presenta l'opportunità di un piano per contrastare le isole di calore ed il surriscaldamento estivo tramite l'uso di materiali naturali che si inseriscono nella cornice del Nucleo tradizionale di Brusino, iscritto nel patrimonio ISOS della Confederazione.

FASI DI ATTUAZIONE

Progettazione di dettaglio e realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE**Consumo di superficie**Sì No **Aumento della permeabilità**

È previsto l'uso di materiali che favoriscono la permeabilità.

Conflitti con la legislazione ambientaleSì No **DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ**

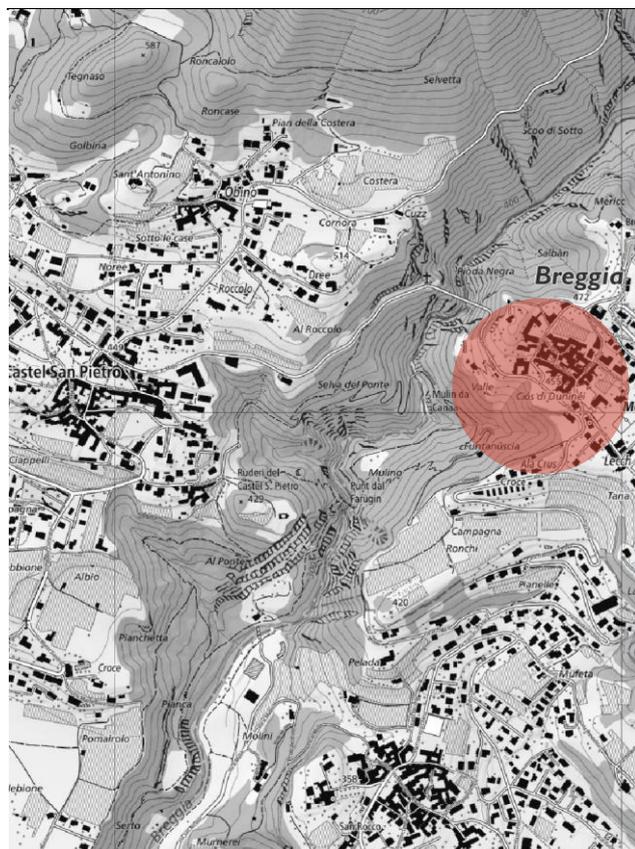
Masterplan del lungolago, briccola aguiar architetti 28.09.2021



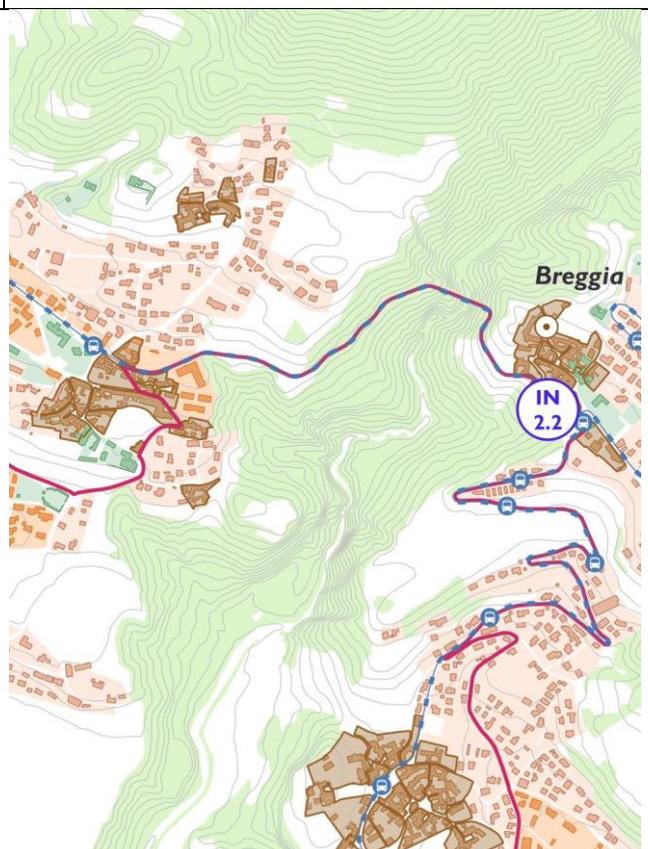
Riqualifica urbana di Piazza Sant'Anna quale spazio pubblico attrattivo e più sicuro con nuove fermate del trasporto pubblico

Codice ARE:	Codice PA:
-	IN 2.2

Pacchetto di misure	IN3 Riqualifica spazio pubblico – qualità abitativa e città dei 15'
Correlazione con altre misure	TP 3.1, 3.2
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Breggia
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Ci si pone l'obiettivo di sviluppare delle proposte per dare maggiore valore alla piazza dall'aspetto urbanistico, in sintonia con gli aspetti di mobilità come gli attraversamenti pedonali più sicuri e dei flussi di traffico più ordinati. Infatti non si tratta solo di un nodo di mobilità, bensì attorno a Piazza Sant'Anna vi sono numerosi punti di attrazione. Lo studio preliminare ha sortito i seguenti possibili campi d'azione: creazione di uno spazio d'incontro intergenerazionale presso l'ex magazzino, valorizzazione del patrimonio storico-architettonico, valorizzazione della presenza dell'artista Rolf Brem, interventi puntuali per il miglioramento della connessione tra nucleo e zone residenziali, riuso degli stabili nella zona della biblioteca.

Idea progettuale

Le nuove fermate del trasporto pubblico con la continuità dei marciapiedi e la definizione di un percorso che consente di attraversare le strade tra il nucleo e il nuovo magazzino comunale in sicurezza, necessitano di un accompagnamento architettonico e paesaggistico allo scopo di dare la giusta cura e attenzione all'integrazione della Chiesa di Sant'Anna,

alla facciata dell'ex-asilo, al nuovo magazzino comunale e al muro della sopraelevata piazza della Casa comunale, che delimitano e contraddistinguono lo snodo viario.

- Nuova misura PAM 5 oppure Sviluppo dalla generazione precedente
 Con riferimento alla misura:

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Migliore fruibilità della fermata autobus rispetto alla situazione attuale.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

La contenibilità non è toccata.

Tipi di utilizzo

Zona per scopi pubblici.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Connessioni autobus e raggiungibilità per pedoni e biciclette migliorate grazie alla sistemazione della fermata e ad una riorganizzazione della rotonda a favore della mobilità lenta.

- Nuova misura PAM 5 oppure Sviluppo dalla generazione precedente
 Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La valorizzazione di Piazza Sant'Anna a Morbio Superiore è un tassello non risolto tuttora, la cui realizzazione apporterà benefici alle costruzioni di valore come la chiesa, l'ex asilo e l'ex Osteria del Sole, per i quali occorre un concetto di riuso, e ad altri due progetti che il Comune di Breggia si fa promotore in questo comparto che sono, segnatamente, il nuovo magazzino comunale e la riqualifica della piazza sopraelevata della casa comunale.

FASI DI ATTUAZIONE

Accompagnamento paesaggistico alla progettazione stradale e realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

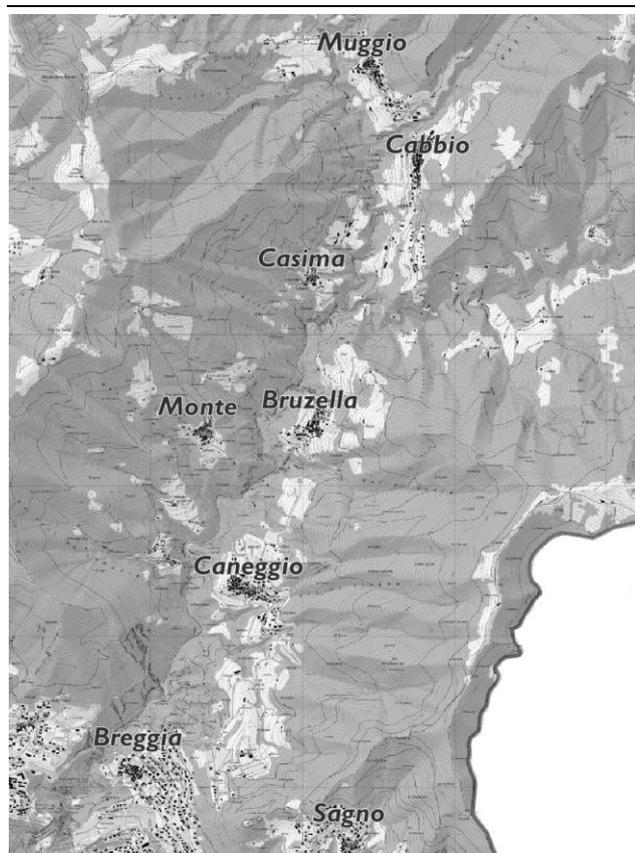
Progetto preliminare, "Morbio Superiore – Ridisegnare il territorio sociale", studioser, agosto 2021.



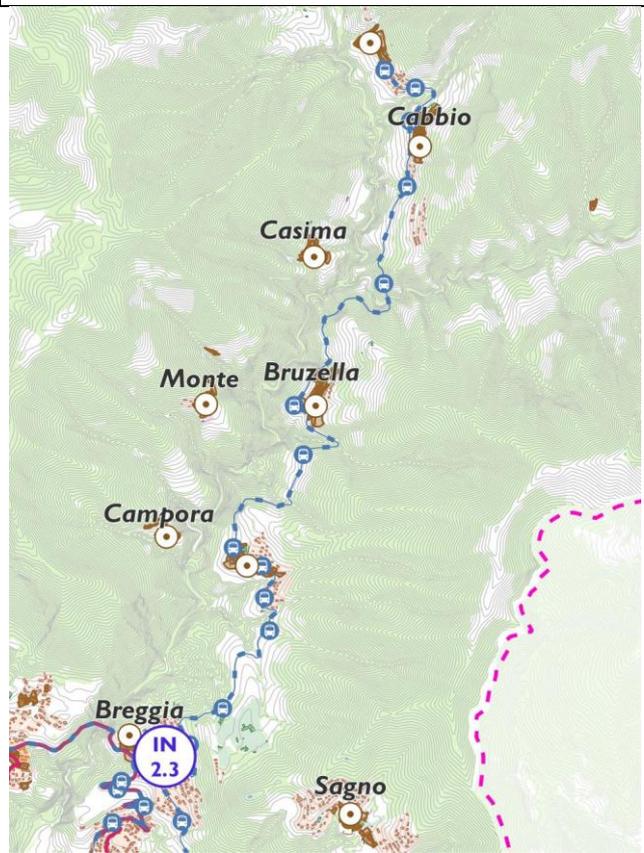
**Nuclei a misura d'anziano:
riqualifica degli spazi pubblici e
e dei percorsi con un arredo
urbano adeguato**

Codice ARE:	Codice PA:
-	IN 2.3

Pacchetto di misure	IN3 Riqualifica spazio pubblico – qualità abitativa e città dei 15'
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Breggia
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032-2035



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Si intendono valutare e progettare una serie d'interventi per rendere più accessibili i nuclei.

I preziosi nuclei del Comune di Breggia: Morbio Superiore, Sagno, Caneggio, Bruzella, Cabbio registrano l'invecchiamento della popolazione che induce a ripensare degli interventi dove la sostanza storica pone degli ostacoli alle persone con mobilità limitata. La sfida è integrare delle misure di agevolazione senza intaccare il valore architettonico.

Idea progettuale

Nel concreto si possono considerare i seguenti interventi compatibili con la sostanza storica dei nuclei: installazione di corrimani, parapetti, sedute e sostituzione della pavimentazione, come si può oggi ammirare nel nucleo di Monte (Castel San Pietro).

Nuova misura PAM 5

oppure

 Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Invariato.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

La contenibilità non è toccata.

Tipi di utilizzo

Zona nucleo.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Non direttamente.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Dall'esempio di Monte - frazione di Castel San Pietro, Breggia coglie l'opportunità di riconoscere il grande valore dei nuclei e renderli accessibili anche alle persone più anziane.

FASI DI ATTUAZIONE

Progettazione e realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No



Riqualifica urbana del nucleo e del suo contesto favorendo il collegamento fra la fascia montana e la riva del lago

Codice ARE:	Codice PA:
-	IN 2.4

Pacchetto di misure	IN3 Riqualifica spazio pubblico – qualità abitativa e città dei 15'
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Bissone
Altri Enti coinvolti	
Priorità	C
Orizzonte di realizzazione	>2035



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Le opere comunali su cui si sta riflettendo all'orizzonte del PoLuMe sono: l'autosilo del nucleo storico, la riqualifica del nucleo storico, la riorganizzazione viaria e l'accesso alla riva del lago. Si tratta di concetti preliminari di cui la variante di PR per l'autosilo configura un primo passo concreto compiendo l'esame preliminare presso i servizi cantonali.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Invariato.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

La contenibilità non è toccata.

Tipi di utilizzo

Non specifico.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Rientra nel quadro del progetto PoLuMe.

Nuova misura PAM 5

oppure

Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Il progetto PoLuMe propone una deviazione in galleria per riqualificare l'antico nucleo di Bissone e ricucire il legame fra i quartieri residenziali della fascia pedemontana con la riva del lago.

FASI DI ATTUAZIONE

Consolidare le procedure pianificatore in corso e approfondire la progettazione.

IMPATTO AMBIENTALE**Consumo di superficie**

Sì No

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Variante di PR comparto USTRA (fmn 727) con esame preliminare cantonale

Studio fruibilità riva lago, Galfetti, 18.06.2019

Variante di PR "nucleo storico" (in corso l'esame preliminare cantonale)

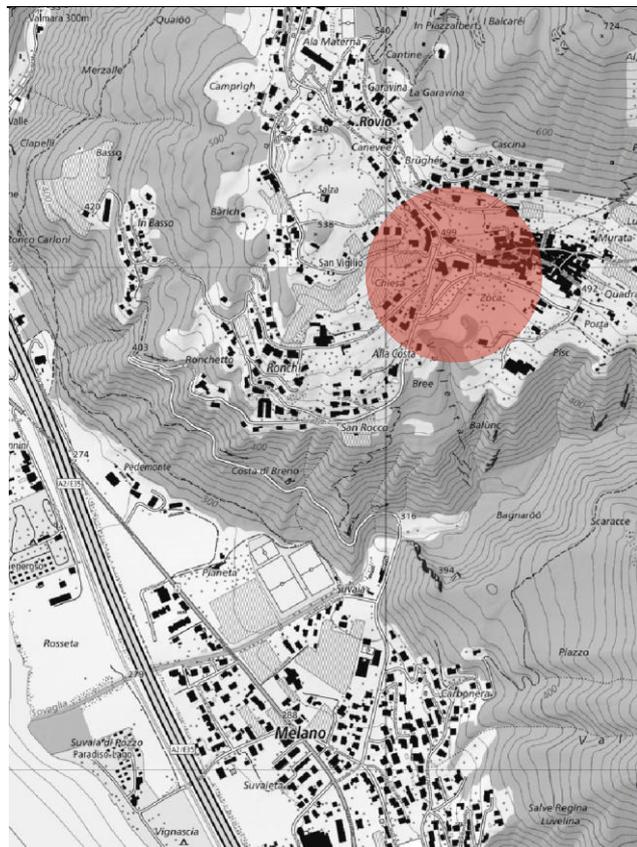
Concetto autosilo del nucleo storico, porto comunale e posteggi coordinato con PoLuMe, Lucchini e Canepa, 29.04.2022



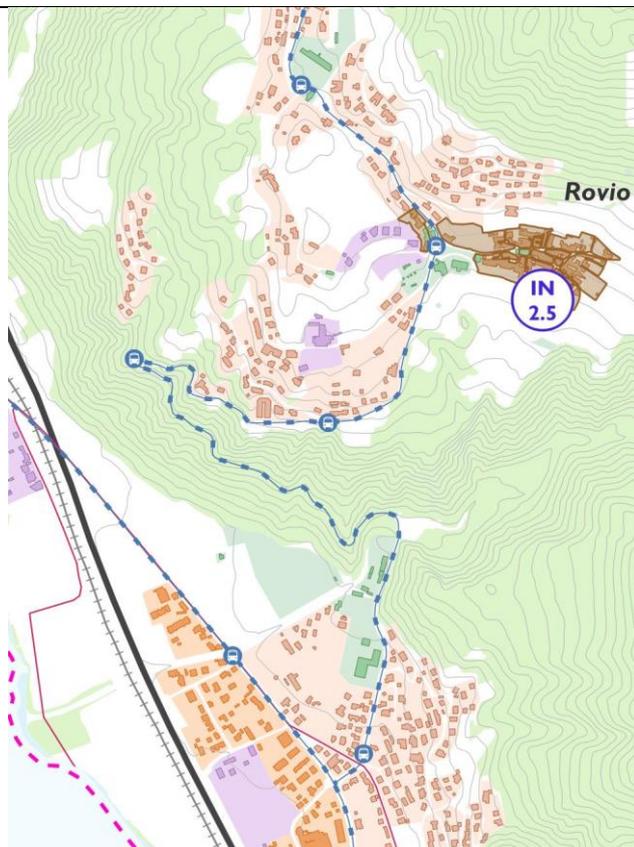
Riqualifica urbana e ambientale di Piazza Fontana (Rovio)

Codice ARE:	Codice PA:
-	IN 2.5

Pacchetto di misure	IN3 Riqualifica spazio pubblico – qualità abitativa e città dei 15'
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Val Mara
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Vi è la volontà di armonizzare le misure tecniche che regolamentano gli interventi stradali con il contesto architettonico esistente. L'area interessata al progetto infatti è caratterizzata non solo dalla presenza di beni tutelati ai sensi della legge sulla protezione dei beni culturali (LBC), ma anche da una serie di testimonianze che fanno parte della storia urbana e culturale del “quartiere”.

Idea progettuale

Il progetto di sistemazione stradale e moderazione del traffico del comparto tra la Piazza Fontana e la Chiesa dei SS. Vitale e Agata comprende una nuova segnaletica, il dimensionamento e posizionamento delle fermate del bus, la scelta di bordure e elementi di arredo urbano consoni, un'illuminazione pubblica che accompagna il percorso pedonale tra il cimitero e la fermata, una nuova alberatura verso piazza Fontana, dove è previsto di ridisegnare la pavimentazione prestando attenzione alla permeabilità con strisce minerali alternate a calcestruzzo. In questa cornice si integrano con nuovo lustro la pergola arricchita con vegetazione autoctona, la fontana e la strada di ingresso al nucleo antico.

- Nuova misura PAM 5 oppure Sviluppo dalla generazione precedente
Con riferimento alla misura:

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Invariato.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

La contenibilità non è toccata: per la frazione di Rovio si attesta a 1'372 unità insediative.

Tipi di utilizzo

Zona per scopi pubblici.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Riordino dei posteggi che servono il nucleo. Accessibilità migliorata al trasporto pubblico.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Questa centralità periferica riferita ad un insediamento sensibile svolge un ruolo importante nel ridefinire lo spazio pubblico, consolidando l'ossatura di tutto il perimetro del Programma d'agglomerato.

FASI DI ATTUAZIONE

Realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

Inverdimento di superfici sigillate.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

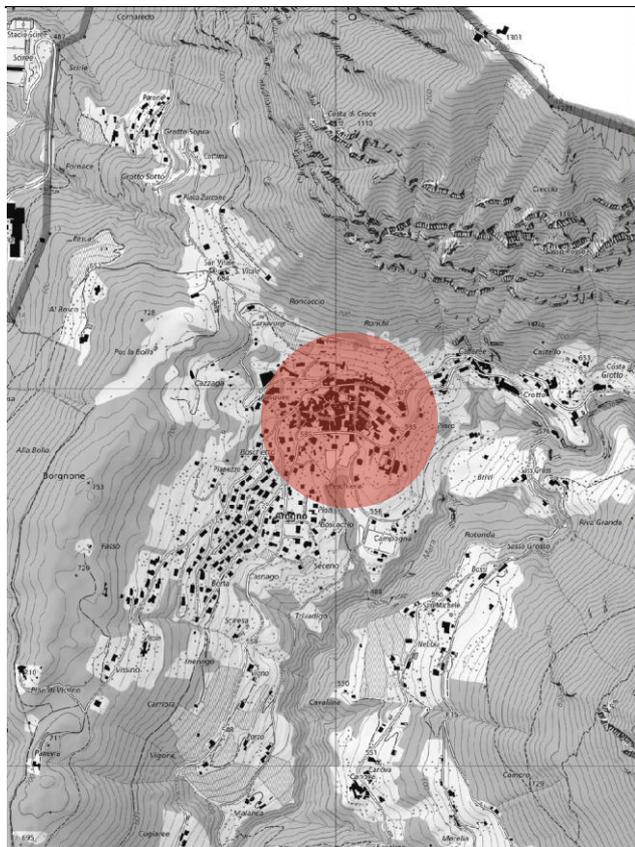
Progetto di massima, Bianchi e Lamanuzzi, 20.10.2023



Riqualifica urbana e ambientale dello spazio pubblico quale nuovo capolinea

Codice ARE:	Codice PA:
-	IN 2.6

Pacchetto di misure	IN3 Riqualifica spazio pubblico – qualità abitativa e città dei 15'
Correlazione con altre misure	TP 4.5
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Arogno
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032-2035



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione

Si realizza il nuovo piazzale che funge da capolinea per la linea Arogno-Rovio-Maroggia.

Idea progettuale

L'occasione di miglioramento delle coincidenze e dei collegamenti del trasporto pubblico è da cogliere per valorizzare un'area centrale del comune, renderla attrattiva per la sosta e attesa del bus con ombreggiature e sedute. Il punto di accoglienza per visitatori e visitatrici è anche un luogo di incontro per la popolazione, gradevole e allestito in modo dignitoso.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

È migliorata la frequenza dei bus e reso più accogliente il capolinea.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

La contenibilità non è toccata.

Tipi di utilizzo

Area di posteggio esistente.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Miglioramento qualitativo per la sistemazione di una gradevole e funzionale fermata e quantitativo rispetto al collegamento del Comune di montagna con il piano.

Nuova misura PAM 5

oppure

Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Il miglioramento del trasporto pubblico non passa solo da linee dirette e maggiori frequenze bensì anche dalla centralità, attrattiva e accessibilità delle fermate.

FASI DI ATTUAZIONE

Progettazione e realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE**Consumo di superficie**

Sì No

Conflitti con la legislazione ambientale

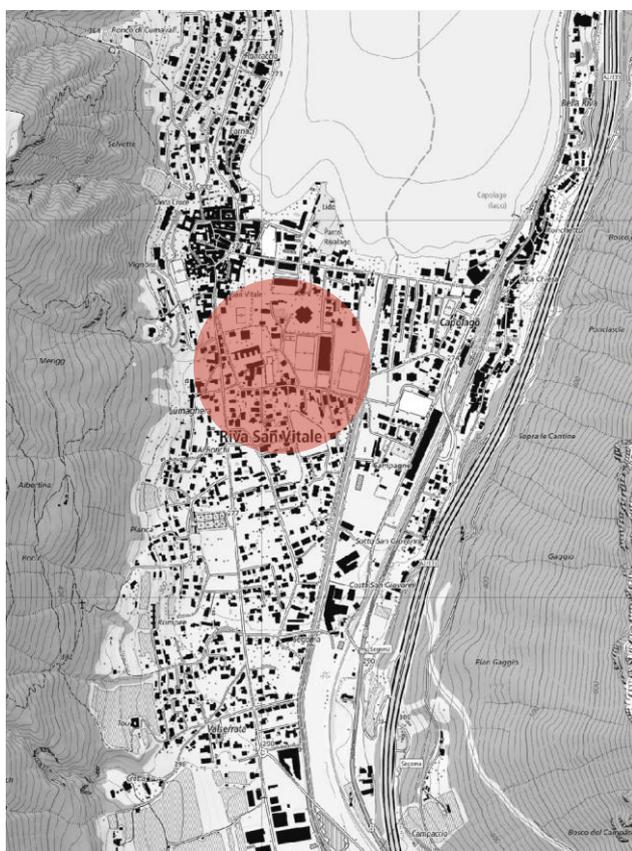
Sì No



Nuovo parco dell'architettura e dello sport quale riqualifica paesaggistica che include le strutture scolastiche e sportive

Codice ARE:	Codice PA:
-	IN 2.7

Pacchetto di misure	IN3 Riqualifica spazio pubblico – qualità abitativa e città dei 15'
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAM5
Ente responsabile	Comune di Riva San Vitale
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028-2031



Ubicazione misura



Estratto della Carta tematica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Si intende migliorare l'accesso e i percorsi interni del comparto scolastico sul quale si trovano tre edifici protetti ai sensi della legge sulla protezione dei beni culturali e quello sportivo che ospita varie attrezzature per lo svolgimento di attività fisiche all'aperto. In questo modo l'area si presenterà come un parco grazie ad un riordino dei vari elementi interni e ad una sistemazione armonica.

Idea progettuale

Visto l'interesse che questo luogo suscita al pubblico dell'intera regione si vogliono creare nuove percorrenze che permettano di realizzare un unico parco dedicato al patrimonio architettonico scolastico ed agli impianti sportivi. Ad oggi gli edifici e i punti di attrazione risultano scollegati a causa della mancanza di percorsi pedonali chiari e a causa della presenza di barriere costituite principalmente da recinzioni, dislivelli e strade veicolari. Così facendo si procede ad un rinverdimento di alcune superfici impermeabilizzate, in modo da mitigare l'effetto delle isole di calore.

Nuova misura PAM 5

oppure

 Sviluppo dalla generazione precedente

Con riferimento alla misura:

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

In prossimità della stazione di Capolago-Riva San Vitale (classe di qualità B del trasporto pubblico).

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

La contenibilità non è toccata.

Tipi di utilizzo

Zona per scopi pubblici

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

La limitrofa stazione ferroviaria ha la capacità di soddisfare le esigenze di questo comparto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Questa misura rientra nei terreni pubblici che hanno valore storico e culturale che possono altresì mitigare l'isola di calore identificata nel comparto procedendo ad un parziale rinverdimento delle superfici impermeabilizzate.

FASI DI ATTUAZIONE

Progettazione da avviare.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Sì No

Aumento della permeabilità

È previsto il rinverdimento di superfici impermeabilizzate.

Conflitti con la legislazione ambientale

Sì No



Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale

Priorità A		
RSS I	Zone moderate nel borgo di Mendrisio (Mendrisio)	3
RSS 2.1	Riqualifica via Zorzi (autosilo) (Mendrisio)	4
RSS 3	Riqualifica via Franscini (Mendrisio)	5
RSS 4.1	Riqualifica via G. Bernasconi (sottopasso - mercato coperto) (Mendrisio)	6
RSS 5	Riqualifica urbanistica e ambientale intersezione Banchette (Mendrisio)	7
Priorità B		
RSS 2.2	Riqualifica via Lavizzari (Mendrisio)	2
RSS 2.3	Riqualifica via Industria (Filanda) (Mendrisio)	3
RSS 4.2	Riqualifica via Oldelli (intersezione Borromini) (Mendrisio)	4
Priorità C		
RSS 4.3	Riqualifica via G. Bernasconi (mercato coperto - OSC) (Mendrisio)	2
RSS 6	Riqualifica urbanistica e ambientale via A. Maspoli (Mendrisio)	3
RSS 7	Riqualifica via C. Maderno (attraversamento nucleo) (Mendrisio Capolago)	4
RSS 8	Interventi di declassamento via Chiesa (Morbio Inferiore)	5
RSS 9	Riqualifica nodo di via Dunant e piazza Bernasconi (Chiasso)	6

RELAZIONE DEL PACCHETTO DI MISURE CON LA STRATEGIA SETTORIALE

La strategia settoriale TIM verte sul proseguire l'attuazione dell'impostazione viaria stabilita con le prime tre generazioni del PA che prevede di canalizzare il traffico su assi ben delimitati e sviluppare sulle altre strade un regime di circolazione orientato all'insediamento. Con le misure dei precedenti programmi questo concetto è stato attuato in particolare con la creazione dei nuovi assi di aggiramento delle aree centrali di Mendrisio e di Chiasso, oltre che all'introduzione diffusa delle Zone 30 nei quartieri. Ora che queste opere sono in funzione, la strategia si concentra sul rafforzamento del concetto tramite misure di disincentivo e declassamento della rete di rango inferiore, non più chiamata a convogliare il traffico di transito ma che deve servire unicamente quale maglia di distribuzione all'interno dei centri abitati.

In particolare, si tratta di convertire la rete stradale del centro di Mendrisio, tuttora fortemente orientata al traffico, in una rete di strade orientate all'insediamento, con maggiore attenzione alle esigenze della mobilità pedonale, ciclistica e, dove necessario, del trasporto pubblico.

L'occasione è anche quella di incrementare la sicurezza percepita per gli utenti della mobilità dolce, con l'introduzione di marciapiedi passanti che ne evidenzino la priorità e la separazione fisica, anche mediante elementi a verde, di infrastrutture dedicate. Da ultimo, la riduzione di velocità contribuisce al disincentivo dei transiti di attraversamento, con riduzione del volume dei flussi veicolari e incremento della sicurezza generale.

Queste misure concorrono anche in maniera sostanziale all'attuazione della strategia settoriale insediamenti e in particolare del concetto di città spugna e di lotta alle isole di calore, con una nuova attenzione allo smaltimento in loco delle acque meteoriche e l'aumento della vegetazione ombreggiante.

Le misure individuate nel presente pacchetto concorrono in particolare a dare attuazione alle seguenti strategie:

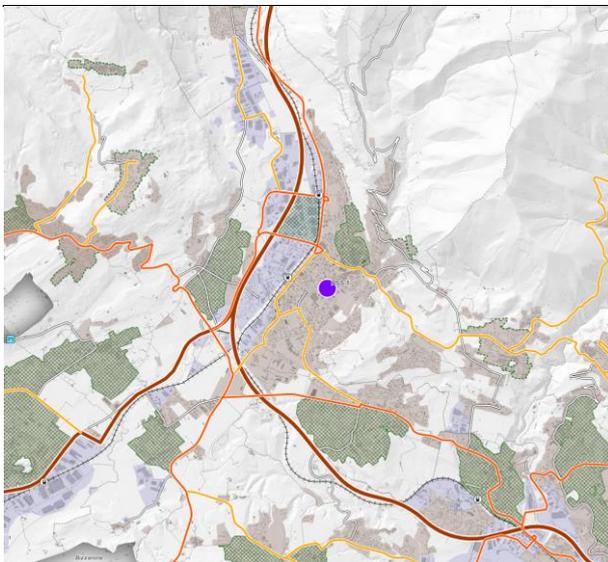
- Riqualfica multimodale per gli assi principali, garantendo adeguate condizioni a tutte le componenti di traffico. L'occasione è quella di migliorare le relazioni con il fronte insediativo, ricercando soluzioni in grado di contenere anche le più recenti problematiche connesse alle isole di calore e alla permeabilità dei suoli;
- Declassamento, mediante attuazione di interventi infrastrutturali concreti (es. chiusura al traffico veicolare), per le strade che la gerarchia stradale individua quali secondarie, così da consolidare l'indirizzamento dell'utenza verso le strade definite e guadagnare spazio fisico da dedicare a pedoni e ciclisti;
- Salvaguardia degli abitati: con il completamento di zone moderate (Z30, zone di incontro).



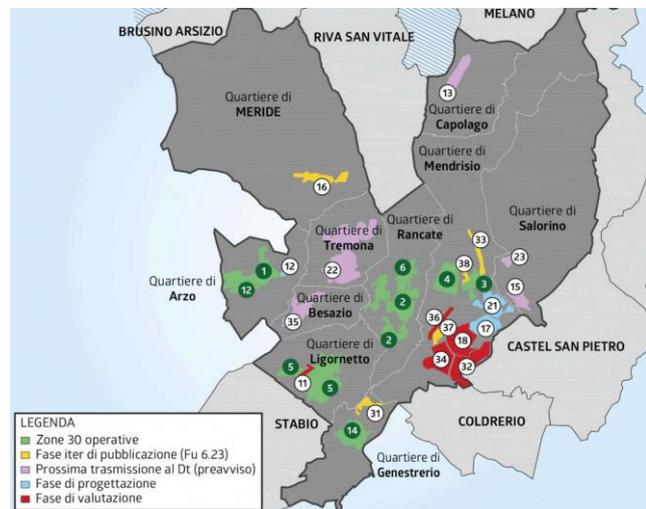
Misura parziale
Zone moderate nel borgo di Mendrisio (Mendrisio)

Codice ARE:	Codice PA:
-	RSS 1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure	RSS 2.1 (A) – RSS 2.2 (B) – RSS 2.3 (B) – RSS 3 (A)		
Ente responsabile	Comune di Mendrisio		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Costi computabili	700'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Nel comune di Mendrisio sono attualmente in vigore otto Z30, presenti in particolare nei quartieri di Arzo, Ligornetto, Genestrerio, Rancate e nella zona industriale di Mendrisio. Cinque ulteriori interventi di moderazione sono previsti nei nuclei di Tremona, Capolago, Salorino, Somazzo e Besazio. In fase di progettazione ci sono infine tre zone; una ad Arzo e due a Mendrisio, nel comparto via alla Torre e via Gismonda e nella parte di nucleo a est del Municipio.

In questo quadro complessivo, il comparto centrale di Mendrisio è quello che necessita ancora di maggiori misure. Il completamento della circonvallazione di Mendrisio, con le opere incluse nei PA precedenti, consente attualmente di disporre delle infrastrutture necessarie per convogliare il traffico di transito fuori dal comparto centrale. Il loro potenziale in tal senso tuttavia rimane sotto sfruttato, in quanto la grande attrattività per il traffico veicolare delle strade che attraversano Mendrisio ne fanno tuttora alternative interessanti per il transito. Obiettivo della misura è operare sulle strade sgravate dal traffico per riequilibrare i rapporti tra le diverse modalità di trasporto, attuando misure di moderazione del traffico veicolare, riducendo la differenza di velocità tra pedoni, ciclisti e traffico individuale motorizzato, al fine di permetterne una migliore convivenza. Inoltre, il traffico di transito dovrebbe essere per quanto possibile scoraggiato e così indotto ad utilizzare le opere di circonvallazione, salvaguardando le zone residenziali.

DATI QUANTITATIVI

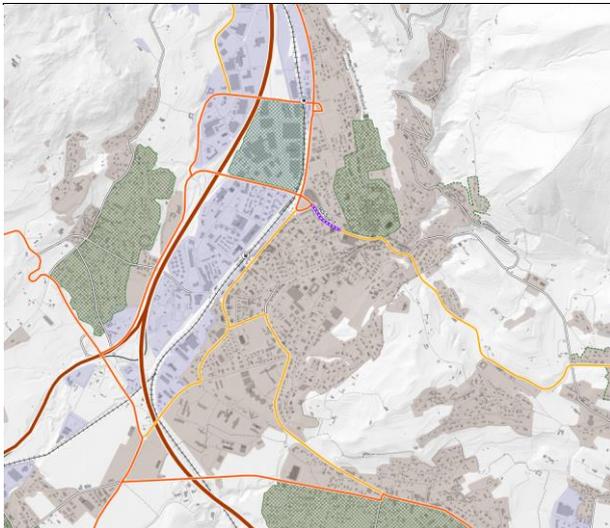
Da valutare.



Misura parziale
**Riqualifica via Zorzi (autosilo)
(Mendrisio)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	RSS 2.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure	RSS 1 (A) – RSS 2.2 (B) – RSS 2.3 (B) – IN 1.2		
Ente responsabile	Comune di Mendrisio		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	A		
Costi computabili	1'500'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura interessa il primo di tre tratti di intervento sulle vie Zorzi, Lavizzari e Industria, che insieme costituiscono l'asse di accesso a Mendrisio per gli abitati della zona collinare (Castel San Pietro, Breggia, Vacallo). La strada, che attraversa il centro del borgo, si caratterizza per essere contornata da numerose attività. Per questo primo segmento (ca. 240ml) compreso tra le rotonde Zorzi e Piazzale alla Valle si propone il restringimento del calibro stradale, un marciapiede sul lato autosilo, la creazione di una fascia drenante e un filare alberato, una pista ciclabile e un marciapiede adiacente in salita. La riqualifica mira a migliorare la qualità dell'ambiente urbano e promuovere una città più vivibile, rispondendo alla necessità di convivenza tra i flussi pedonali e ciclabili e il traffico veicolare. Si ricerca inoltre un miglioramento delle relazioni con il fronte insediativo, l'incremento delle superfici permeabili e il contrasto alle isole di calore. Per i tratti 2 e 3 (vedi misure RSS 2.2 – RSS 2.3 in lista B) si prevede un intervento di riqualifica ancora più marcato, così che gli automobilisti in accesso a Mendrisio leggano il contesto urbano di passaggio. Per lo sviluppo della misura la Città di Mendrisio ha predisposto un Pmax (SIA 103) con stima dei costi +/-20%.

DATI QUANTITATIVI

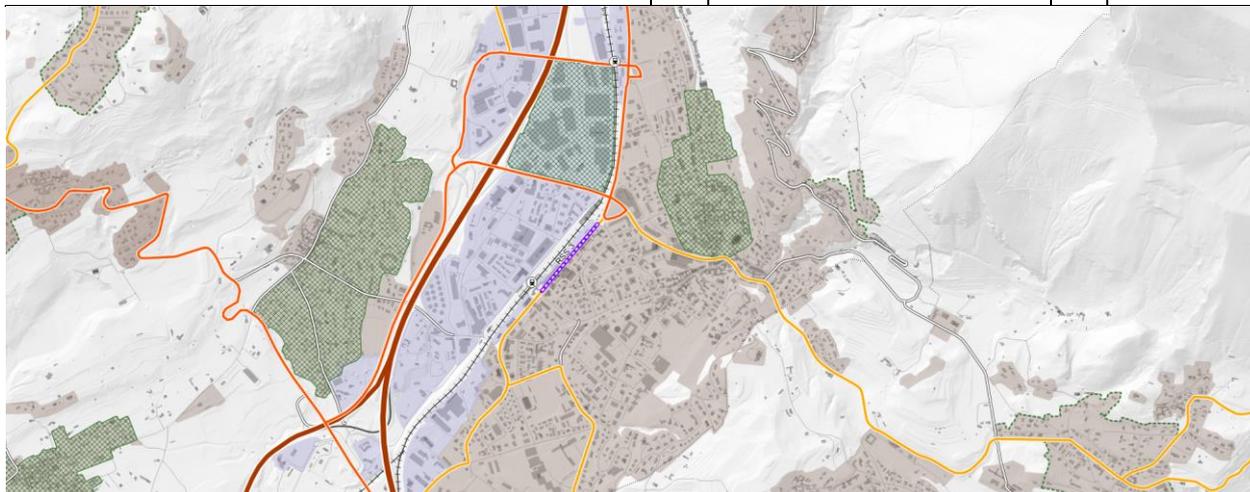
Da valutare.



Misura parziale
**Riqualifica via Franscini
(Mendrisio)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	RSS 3

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure	RSS 4.1 (A) – RSS 4.2 (B) – RSS 4.3 (C) – IN 1.1		
Ente responsabile	Comune di Mendrisio		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	A		
Costi computabili	1'000'000 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
		Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Si prevede la realizzazione di un marciapiede di collegamento tra il futuro skate-park e il terminale bus di Mendrisio, sfruttando l'opportunità di recuperare il sottopasso esistente. Viene creata una nuova fascia verde di separazione dalle corsie veicolari con mantenimento del filare alberato esistente.

Vengono eliminati circa 40 posteggi sul sedime FFS. Si ricerca inoltre un miglioramento delle relazioni con il fronte insediativo, l'incremento delle superfici permeabili e il contrasto alle isole di calore

DATI QUANTITATIVI

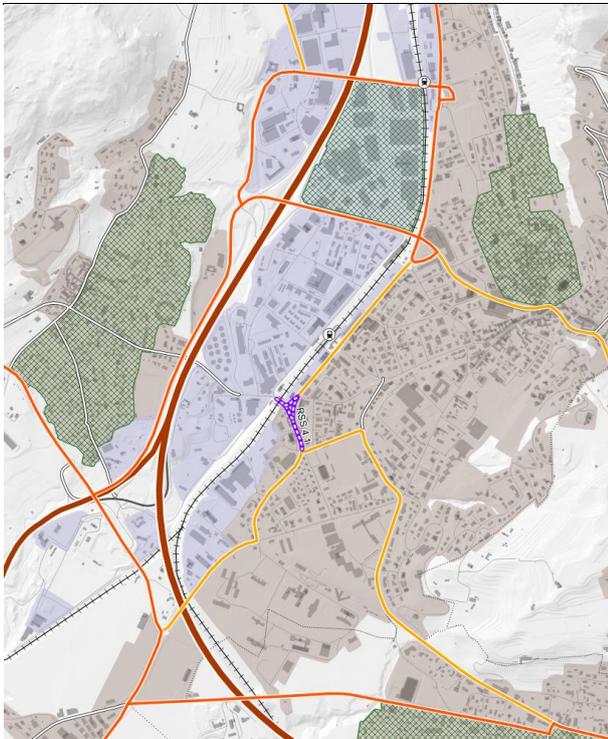
Da valutare.



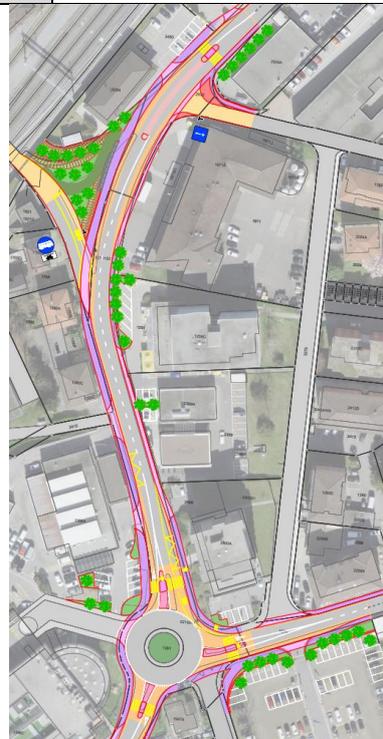
Misura parziale
Riqualifica via G. Bernasconi
 (sottopasso - mercato coperto)
 (Mendrisio)

Codice ARE:	Codice PA:
-	RSS 4.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale			
Correlazione con altre misure	RSS 3 (A) – RSS 4.2 (B) – RSS 4.3 (C)			
Ente responsabile	Comune di Mendrisio			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	A			
Costi computabili	2'800'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura persegue una riqualifica di via Bernasconi che possa:

- Favorire la realizzazione degli intenti della variante di PR in corso per quanto riguarda il recupero e la valorizzazione dell'area di fronte alla cantina sociale.
- Potenziare significativamente il collegamento pedonale tra la stazione FFS, il centro studi, il comparto della clinica psichiatrica e altri contenuti pubblici quali il Mercato Coperto e lo stadio.
- Riorganizzare il traffico dedicando il sottopasso Cercera unicamente al traffico ciclistico e al transito dei bus (inibizione del traffico privato veicolare) riducendo le situazioni pericolose in questo punto.
- Favorire i collegamenti ciclabili tra i diversi percorsi della rete regionale dai due lati della ferrovia (asse forte Stabio-Mendrisio e Chiasso Mendrisio).
- Favorire l'attuazione del concetto di città spugna secondo la strategia PAM5, e più concretamente permettere la formazione di alberature sul tratto tra la cantina sociale e la rotonda Mercato Coperto.

DATI QUANTITATIVI

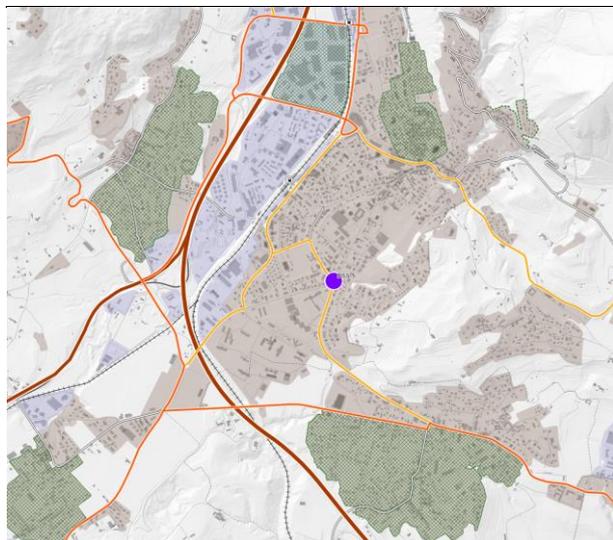
Da valutare.



Misura parziale
Riqualifica urbanistica e ambientale intersezione Banchette (Mendrisio)

Codice ARE:	Codice PA:
-	RSS 5

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale			
Correlazione con altre misure	RSS 1 (A)			
Ente responsabile	Comune di Mendrisio			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	A			
Costi computabili	1'700'000.00 (IVA esclusa) (di cui selciato 243'000. -)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	X	Comune/i
	X	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

L'ambito di studio sarà oggetto, nei prossimi anni, di importanti interventi di trasformazione. Il comparto scolastico, compreso tra le vie Mola e Maspoli vedrà l'edificazione del nuovo liceo, l'ampliamento delle scuole medie, la realizzazione di 5 palestre e piscine, oltre ad un nuovo autosilo in sostituzione dell'esistente. Anche la via Mola, che collega Mendrisio e Coldrerio, è oggetto di progettazione per interventi che migliorerebbero la fruibilità per bus, pedoni e ciclisti. Obiettivo della misura è la riqualifica del nodo di Banchette, che oggi presenta una configurazione dedicata unicamente alle necessità del traffico veicolare ma poco compatibile con il contesto e con le funzioni pubbliche insediate nelle immediate vicinanze. Gli importanti flussi pedonali e ciclabili (percorso nazionale N3), in particolare nelle ore di arrivo e uscita degli allievi del comparto scolastico, necessitano di maggiori spazi, sia per il transito che in termini di permeabilità dell'intersezione. Il progetto prevede la completa riqualifica dell'incrocio con una diversa geometria e calibro per le corsie veicolari, così che possa assumere l'immagine di una piccola piazza, dove prestare attenzione alle diverse componenti di mobilità in transito. L'occasione è anche quella di potenziare la dotazione verde e le superfici permeabili, in linea con le strategie di PA in tema di paesaggio e insediamenti.

DATI QUANTITATIVI

Da valutare.



**Titolo del pacchetto di misure
che beneficiano di contributi
federali forfettari**

Pacchetto misure forfettarie

RSS B

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale
Priorità	B
Costi computabili	3'110'000. - (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

- RSS 2.2 Riqualifica via Lavizzari (Mendrisio) (CHF 1'500'000)
- RSS 2.3 Riqualifica via Industria (Filanda) (Mendrisio) (CHF 1'000'000)
- RSS 4.2 Riqualifica via Oldelli (intersezione Borromini) (Mendrisio) (CHF 610'000)



Ubicazione delle misure in lista B

RELAZIONE DEL PACCHETTO DI MISURE CON LA STRATEGIA SETTORIALE

L'attuazione della gerarchia stradale prevista nel PTM e che ha trovato completamento con le prime tre generazioni di PA pone le basi per intervenire adesso con misure di disincentivo e declassamento della rete di rango inferiore, non più chiamata a convogliare il traffico di transito ma unicamente quale maglia di distribuzione all'interno dei centri abitati.

Le misure individuate nel presente pacchetto concorrono in particolare a dare attuazione alle seguenti strategie:

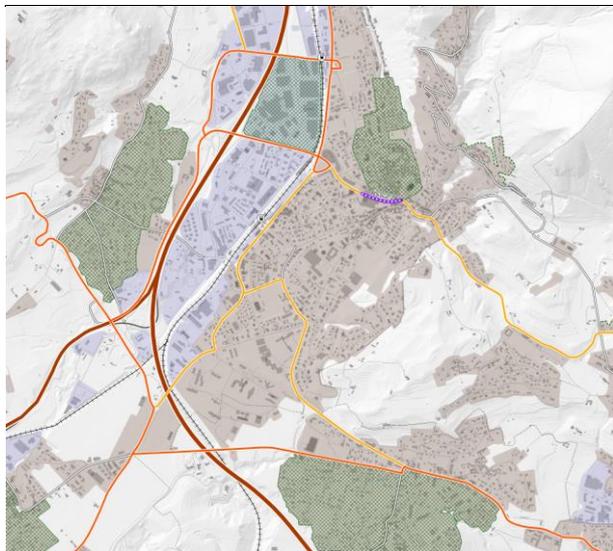
- Riqualifica multimodale per gli assi principali, garantendo adeguate condizioni a tutte le componenti di traffico. L'occasione è quella di migliorare le relazioni con il fronte insediativo, ricercando soluzioni in grado di contenere anche le più recenti problematiche connesse alle isole di calore e alla permeabilità dei suoli;
- Declassamento, mediante attuazione di interventi infrastrutturali concreti (es. chiusura al traffico veicolare), per le strade che la gerarchia stradale individua quali secondari, così da consolidare l'indirizzamento dell'utenza verso le strade definite e guadagnare spazio fisico da dedicare a pedoni e ciclisti.



Misura parziale
**Riqualifica via Lavizzari
(Mendrisio)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	RSS 2.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure	RSS 1 (A) – RSS 2.1 (A) – RSS 2.3 (B) – IN 1.2		
Ente responsabile	Comune di Mendrisio		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	B		
Costi computabili	1'500'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il comparto rappresenta una delle nuove zone centrali della Città di Mendrisio, con un aumento dei servizi e attività pubbliche per la popolazione. L'obiettivo è trasformare l'asse stradale da semplice collegamento automobilistico a spazio urbano condiviso e attrattivo per l'utenza. Nello specifico, la misura rappresenta il secondo tratto (ca. 240m) dell'intervento previsto con la scheda RSS 2.1, in lista A. LA riqualifica prevede il restringimento del calibro stradale e la predisposizione di marciapiedi ambo i lati, oltre ad una corsia ciclabile e di una fascia drenante e un filare alberato. I punti di attraversamento sono mantenuti ed evidenziati, nell'ottica di ricucitura dei due fronti edificati per l'utenza pedonale. La riqualifica consente anche di riorganizzare la fermata bus, rendendola maggiormente accessibile, sicura ed attrattiva.

STRATEGIA SETTORIALE

Riqualifica multimodale per gli assi principali, garantendo adeguate condizioni a tutte le componenti di traffico. Miglioramento delle relazioni con il fronte insediativo. Interventi connessi alle isole di calore e alla permeabilità dei suoli. Introduzione di zone 30 e zone di incontro a salvaguardia degli abitati.

DATI QUANTITATIVI

Da valutare.



Misura parziale
**Riqualifica via Industria (Filanda)
(Mendrisio)**

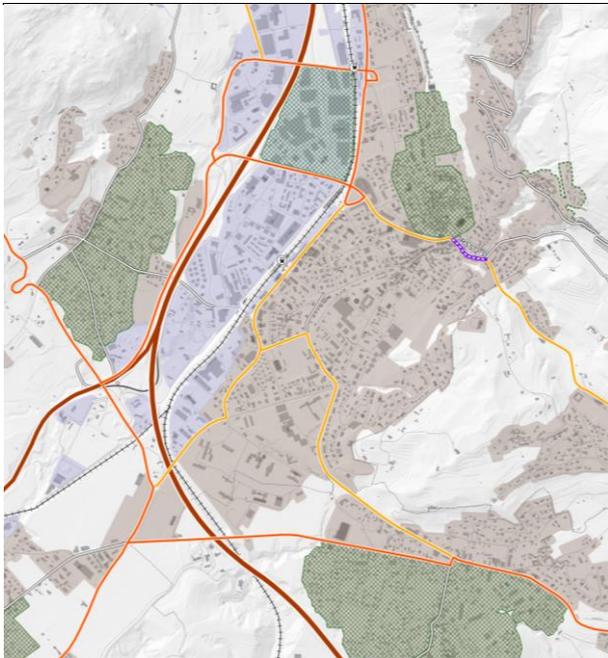
Codice ARE:

-

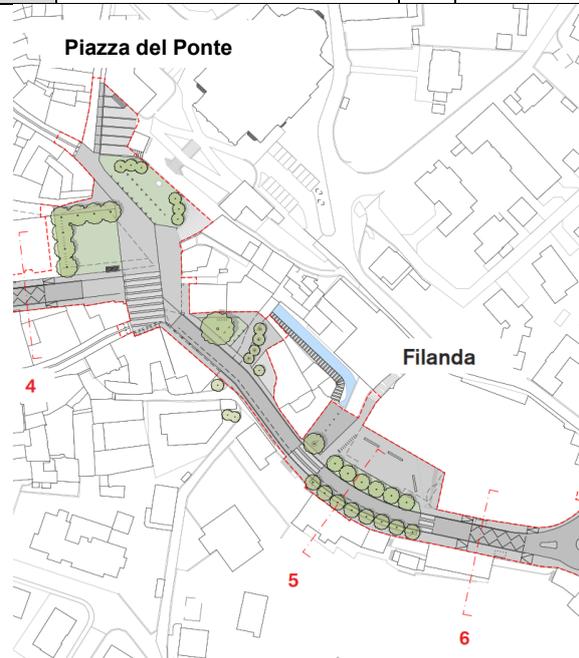
Codice PA:

RSS 2.3

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure	RSS 1 (A) – RSS 2.1 (A) – RSS 2.2 (B) – IN 1.2		
Ente responsabile	Comune di Mendrisio		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	B		
Costi computabili	1'000'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il terzo tratto (ca. 180ml) di riqualifica dell'asse di accesso da est a Mendrisio interessa il fronte del centro culturale La Filanda. In continuità con le altre due misure correlate l'intervento propone la realizzazione di una fascia verde alberata e con aiuole su ambo i lati, il restringimento del calibro stradale oltre alla valorizzazione degli spazi pedonali. Anche per la fermata bus si prevede un miglioramento dell'infrastruttura.

STRATEGIA SETTORIALE

Riqualifica multimodale per gli assi principali, garantendo adeguate condizioni a tutte le componenti di traffico. Miglioramento delle relazioni con il fronte insediativo. Interventi connessi alle isole di calore e alla permeabilità dei suoli. Introduzione di zone 30 e zone di incontro a salvaguardia degli abitati.

DATI QUANTITATIVI

Da valutare.



Misura parziale
**Riqualifica via Oldelli
(intersezione Borromini)
(Mendrisio)**

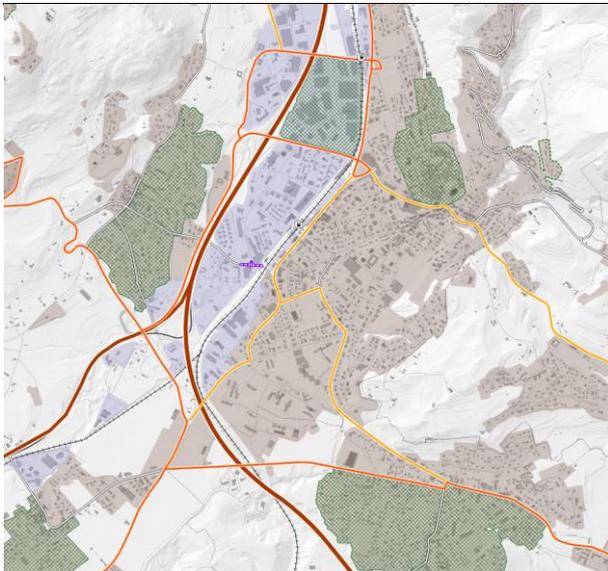
Codice ARE:

-

Codice PA:

RSS 4.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure	RSS 3 (A) – RSS 4.1 (A) – RSS 4.3 (C)		
Ente responsabile	Comune di Mendrisio		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	B		
Costi computabili	610'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

In continuità con la misura RSS 4.1 (A), si procede ad una riorganizzazione del sedime stradale per le strade di accesso al sottopasso Cercera, volto a migliorare la fruibilità per tutte le componenti di traffico e la messa in sicurezza dei percorsi ciclabili. L'incrocio tra le vie Borromini e Oldelli allaccia la S114 tramite la via Cercera. Per garantire una migliore gestione delle priorità di precedenza tra quello veicolare e i percorsi della mobilità lenta che si diramano verso i tracciati delle R Me4 e C Me delle zone di Tana e di Rime, si propone di realizzare un nuovo marciapiede lato sinistro in direzione della stazione e di creare una zona rialzata per l'incrocio dei flussi.

La nuova rotonda con anello semi carrabile consente di creare un'area di manovra in testa alla via Borromini, al quale rimane un ruolo essenzialmente di servizio alla zona Rime/Brecch. Con questa configurazione l'incrocio si presenta maggiormente favorevole alla gestione delle diverse tipologie di traffico rispetto alla poco chiara situazione attuale.

STRATEGIA SETTORIALE

Riqualifica multimodale di nodi e assi veicolari a favore di tutte le componenti di traffico. Gestione del traffico veicolare coerentemente con la gerarchia stradale individuata. Potenziamento dei collegamenti da e verso i nodi del trasporto su ferro.

DATI QUANTITATIVI

Da valutare.



Titolo del pacchetto di misure che beneficiano di contributi federali forfettari

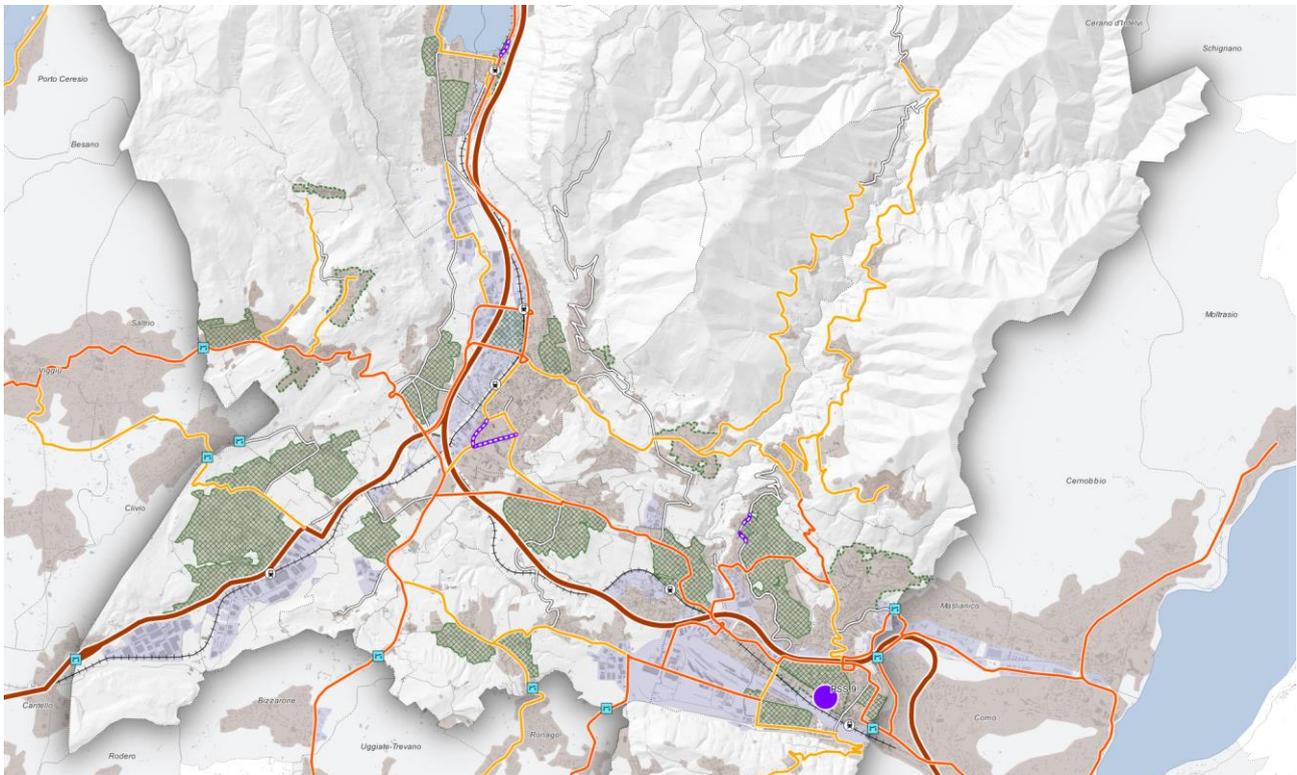
Pacchetto misure forfettarie

RSS C

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale
Priorità	C
Costi computabili	-

ELENCO MISURE PACCHETTO

- RSS 4.3 Riqualifica via G. Bernasconi (mercato coperto - OSC) (Mendrisio)
- RSS 6 Riqualifica urbanistica e ambientale via A. Maspoli (Mendrisio)
- RSS 7 Riqualifica via C. Maderno (attraversamento nucleo) (Mendrisio Capolago)
- RSS 8 Interventi di declassamento via Chiesa (Morbio Inferiore)
- RSS 9 Riqualifica nodo di via Dunant e piazza Bernasconi (Chiasso)



Ubicazione delle misure in lista C

RELAZIONE DEL PACCHETTO DI MISURE CON LA STRATEGIA SETTORIALE

L'attuazione della gerarchia stradale prevista nel PTM e che ha trovato completamente con le prime tre generazioni di PA pone le basi per intervenire adesso con misure di disincentivo e declassamento della rete di rango inferiore, non più chiamata a convogliare il traffico di transito ma unicamente quale maglia di distribuzione all'interno dei centri abitati.

Le misure individuate nel presente pacchetto concorrono in particolare a dare attuazione alle seguenti strategie:

- Riqualifica multimodale per gli assi principali, garantendo adeguate condizioni a tutte le componenti di traffico. L'occasione è quella di migliorare le relazioni con il fronte insediativo, ricercando soluzioni in grado di contenere anche le più recenti problematiche connesse alle isole di calore e alla permeabilità dei suoli;
- Declassamento, mediante attuazione di interventi infrastrutturali concreti (es. chiusura al traffico veicolare), per le strade che la gerarchia stradale individua quali secondari, così da consolidare l'indirizzamento dell'utenza verso le strade definite e guadagnare spazio fisico da dedicare a pedoni e ciclisti.



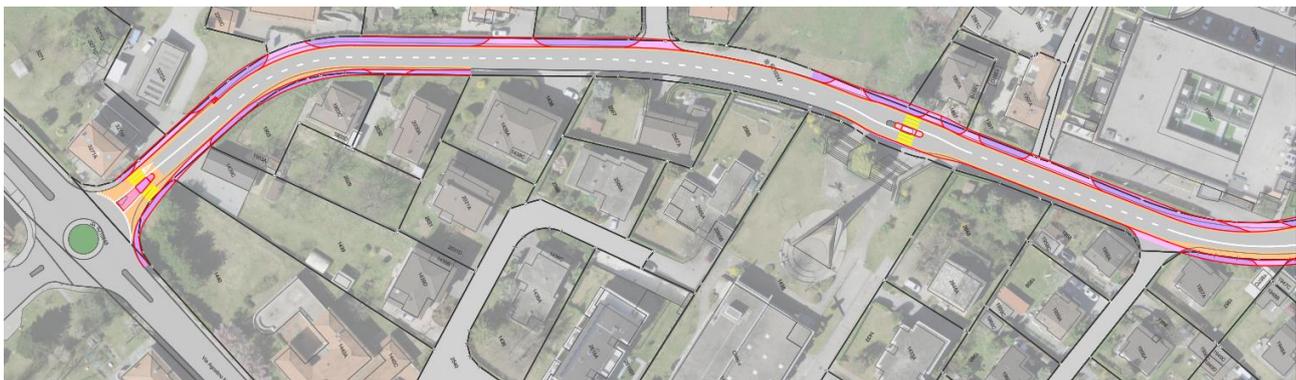
Misura parziale
Riqualifica via G. Bernasconi
 (mercato coperto - OSC)
 (Mendrisio)

Codice ARE:	Codice PA:
-	RSS 4.3

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale			
Correlazione con altre misure	RSS 3 (A) – RSS 4.1 (A) – RSS 4.2 (B)			
Ente responsabile	Comune di Mendrisio			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	C			
Costi computabili	-			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
		Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

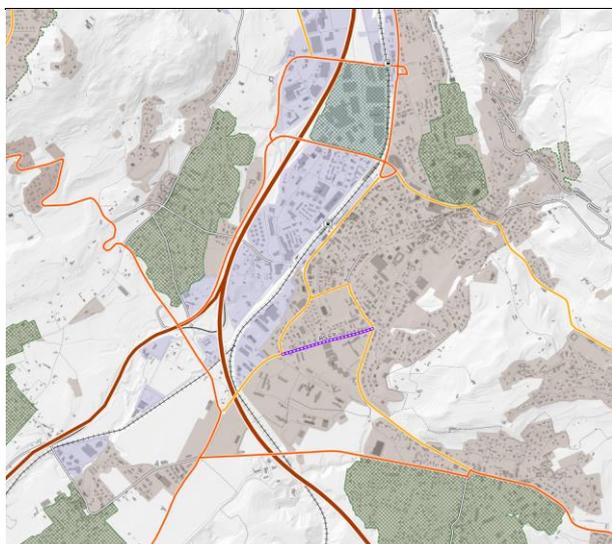
La misura costituisce il terzo tratto dell'intervento volto a migliorare i collegamenti ciclopedonali in accesso alla stazione ferroviaria di Mendrisio. Il progetto prevede di completare in direzione sud il tratto che allaccia la zona del Mercato Coperto al percorso ciclabile cantonale C Me realizzato recentemente fino alla rotonda zona Casvegno, come alternativa migliore alle corsie demarcate ai bordi della carreggiata della via Dante Alighieri che possiede una pendenza di circa l'8%. Si propone di realizzare un marciapiede ciclopedonale largo 2.50m lungo il bordo della corsia in direzione di Genestrerio e di mettere in sicurezza con un marciapiede passante la strada laterale della zona artigianale Roncaa. La nuova sezione della carreggiata con un marciapiede allargato richiede alcune procedure d'espropriazione della proprietà confinanti.



Misura parziale
Riqualifica urbanistica e ambientale via A. Maspoli (Mendrisio)

Codice ARE:	Codice PA:
-	RSS 6

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure	RSS 5 (A)		
Ente responsabile	Comune di Mendrisio		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	C		
Costi computabili	-		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	X Comune/i
	X	Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Ambito di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

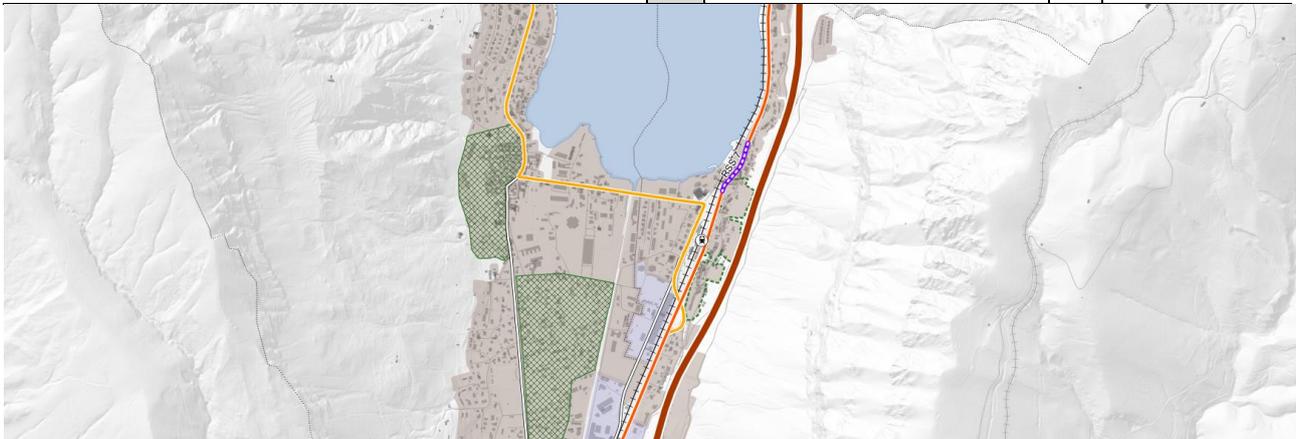
Si prevede la riqualifica stradale di via Maspoli, a favore dell'attuazione del masterplan che interessa il comparto scolastico di Mendrisio. Di particolare rilevanza all'interno della rete ciclabile regionale, l'asse in oggetto vede la convivenza di importanti flussi pedonali e ciclabili legati agli allievi di Liceo, SM e CPT, l'attestazione di diverse linee bus e la presenza dell'accesso all'autosilo. L'occasione sarà anche quella di incrementare le superfici permeabili e la dotazione verde, oggi praticamente assente anche se a fronte di un calibro stradale molto generoso.



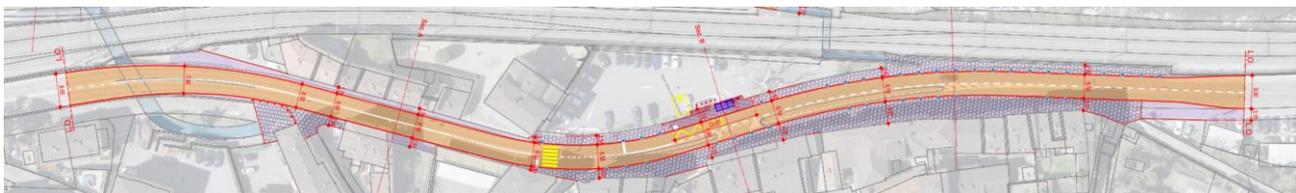
Misura parziale
**Riqualifica via C. Maderno
 (attraversamento nucleo)
 (Mendrisio Capolago)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	RSS 7

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale			
Correlazione con altre misure	TPC 8 (A)			
Ente responsabile	Comune di Mendrisio			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	C			
Costi computabili	-			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La proposta consta nella riduzione del calibro stradale a 6.50 m nel tratto compreso tra via Calchera e il semaforo, con un conseguente allargamento dello spazio riservato ai marciapiedi, che vede attuazione principalmente sul lato est dove è presente il nucleo. Il restringimento, contestualmente all'eliminazione dello spartitraffico centrale, permette quindi di ottenere un ambiente riqualificato e maggiormente sicuro per qualunque categoria di utenza.

Il marciapiede lato ovest può avere una larghezza di 2.50 m, mentre quello lato est può raggiungere larghezze decisamente superiori alle attuali. Si propone di pavimentare i marciapiedi con materiale pregiato (cubetti lapidei) e di posizionare una serie di dissuasori in pietra per evitare la sosta non autorizzata. Le intersezioni con via Calchera e via alla Chiesa (semaforo) saranno trattate alla stregua di marciapiedi passanti. Il camminamento pedonale sul lato est si svolge parzialmente su fondi privati (portici); saranno risanate le porzioni restanti, una delle quali interessa la zona d'intersezione con via L. Dottesio e via Municipio. Questa sarà pavimentata in cubetti lapidei e andrà a formare una sorta di piazzetta, accogliendo anche la proposta dell'ufficio tecnico comunale di chiudere l'ultimo tratto di via Municipio al traffico motorizzato così da favorire la mobilità dolce. Anche sul lato sud della strada principale si propone la rimozione dello spartitraffico attualmente presente. La careggiata si raccorderà all'esistente fino a raggiungere la larghezza di 9.00 m ca. nel tratto più a sud.

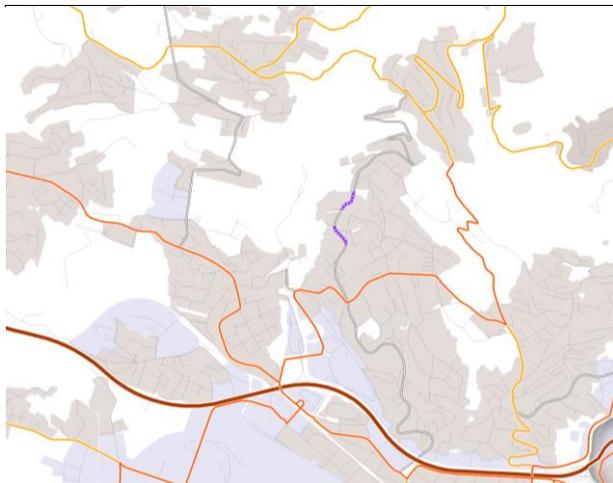
La riqualificazione della strada cantonale (via C. Maderno) impone la sistemazione anche della fermata bus nei pressi del posteggio. In tal modo si migliora l'accessibilità da parte di tutti gli utenti.



Misura parziale
**Interventi di declassamento via
 Chiesa (Morbio Inferiore)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	RSS 8

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualfica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure			
Ente responsabile	Comune di Morbio Inferiore		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	C		
Costi computabili	-		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Ambito di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Via Chiesa rappresenta l'asse di attraversamento del nucleo di Morbio Inferiore. In diversi tratti il suo calibro risulta particolarmente ridotto, in ragione della cortina edilizia tipica dei nuclei storici. Sebbene negli anni passati sia già stata oggetto di interventi di moderazione e messa in sicurezza, il suo utilizzo quale alternativa nei collegamenti tra Chiasso e Mendrisio nelle situazioni di congestione dell'asse autostradale e della strada cantonale tra Balerna e Coldrerio ne mina la vocazione di strada di servizio. Il traffico parassitario presente, in termini di volumi e a volte di velocità, contrasta con le necessità dell'abitato e con la presenza in strada di bambini e ciclisti (fermate bus scolastico, accessi ai servizi del Comune, ecc.). La valutazione in corso sulla possibile riqualfica della casa anziani presente lascia inoltre spazio alla possibilità di rivitalizzazione di una delle piazze centrali del comune, oggi posteggio pubblico, per creare nuovi spazi ad uso degli abitanti, con ricollocazione degli stalli in autorimessa. La misura ha quale obiettivo di ripensare complessivamente la viabilità di attraversamento del nucleo, unitamente alla piazza del Municipio, nell'ottica di un declassamento generale a salvaguardia del nucleo e quale disincentivo al traffico parassitario di attraversamento.



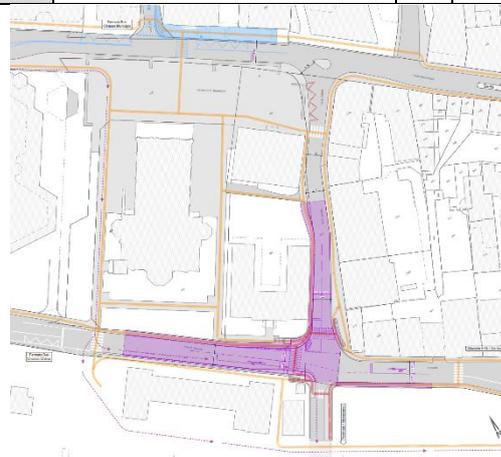
Misura parziale
Riqualifica nodo di via Dunant e piazza Bernasconi (Chiasso)

Codice ARE:	Codice PA:
-	RSS 9

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure			
Ente responsabile	Comune di Chiasso		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	C		
Costi computabili	-		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il contesto di piazza Bernasconi e via Dunant è da diversi anni oggetto di studi e approfondimenti volti all'ottimizzazione del funzionamento delle linee bus interessate e alla riqualifica delle relative fermate. Il concetto di intervento attuato con la misura TP 3.1 (PAM2) ha visto l'inserimento di un doppio senso di percorrenza per il TP e il TIM lungo viale Manzoni, via Livio e via Dunant e l'introduzione di un semaforo dedicato al TP su corso San Gottardo al fine di escludere l'incrocio di due bus lungo via Dunant (che presenta un calibro insufficiente e non consente ampliamenti in ragione dell'edificato esistente).

Se dal lato funzionale l'attuazione della misura consente il transito delle linee bus secondo il grafo ideato, dal punto di vista della qualità dell'offerta all'utenza il contesto in generale presenta ancora alcune lacune, in particolare legate agli spazi di fermata e ai collegamenti pedonali di questo importante nodo. Anche la vicina piazza Bernasconi (oggi per buona parte circondata da muri) meriterebbe una migliore messa in relazione con la maglia stradale e pedonale circostante, per incrementarne la fruibilità e la qualità urbana. La misura mira ad un ripensamento generale del contesto in oggetto, agendo su più piani: efficienza per tutte le componenti di mobilità (offerta infrastrutturale alle linee TP, continuità dei collegamenti pedonali), aspetti ambientali di potenziamento del verde, incremento delle superfici permeabili.



Traffico pedonale e ciclistico

Priorità A		
TPC 1	Passerella ciclopedonale stazione FFS Stabio (Stabio)	3
TPC 2.1	Collegamento ciclopedonale via Boff - via Pioppi (Stabio)	4
TPC 2.2	Collegamento ciclopedonale via Pioppi (Stabio) - via S. e G. Comi (Mendrisio Genestrerio)	5
TPC 3	Attraversamento ciclabile intersezione Croce Grande (Mendrisio Genestrerio)	6
TPC 4.1	Percorso ciclabile Serfontana (Morbio Inferiore) - Ponte Picio (Vacallo)	7
TPC 6.1	Nuovo collegamento Castel San Pietro-ponte di Castello (Castel San Pietro)	8
TPC 7.1	Collegamento ciclabile via Catenazzi - via Morée (sottopasso Zorzi) (Mendrisio)	9
TPC 7.2	Attraversamento ciclabile intersezione via Motta (Riva San Vitale)	10
TPC 8	Messa in sicurezza N3 sottopasso Capolago (Mendrisio)	11
TCP 9.1	Collegamento ciclopedonale via Interlenghi (Chiasso)	12
TPC 9.2	Collegamento ciclopedonale via I. Agosto (Chiasso)	13
TPC 10.3	Asse ciclabile via Sottopenz (Chiasso)	14
TPC 10.4	Adeguamento ciclopedonale tunnel Favre (Chiasso)	15
TPC 11	Collegamento pedonale via Fontana da Sagno (Chiasso)	16
TPC 15	Potenziamento dei collegamenti ciclabili transfrontalieri	17
Priorità B		
TPC 5.1	Collegamento ciclopedonale rotonda Bellavista - intersezione via Pereda (Balerna)	3
TPC 6.2	Nuovo collegamento Ponte di Castello-Morbio Superiore (Breggia)	4
TPC 10.2	Passerella ciclopedonale sul Faloppia (Novazzano-Chiasso)	5
TPC 12	Messa in sicurezza percorso ciclabile via Valletta (Coldrerio)	6
Priorità C		
TPC 4.2	Percorso ciclabile Ponte Picio - dogana Pizzamiglio (Vacallo)	3
TPC 4.3	Sottopasso ciclabile via Al Ponte (Morbio Inf.)	4
TPC 5.2	Collegamento ciclopedonale intersezione via Pereda - rotonde Kennedy (Balerna)	5
TPC 9.3	Passerella ciclopedonale rotonda via Soldini (Chiasso)	6
TPC 9.4	Attraversamento ciclabile intersezione Kennedy (Chiasso)	7
TPC 10.1	Collegamento ciclopedonale via Résiga (Novazzano)	8
TPC 13.1	Sottopasso Stazione FFS Mendrisio centrale (SUPSI) (Mendrisio)	9
TPC 13.2	Passerella pedonale FFS Mendrisio nord (Mendrisio)	10
TPC 13.3	Passerella ciclopedonale collegamento Rime Brecch-Rancate (Mendrisio)	11
TPC 14.1	Valico ciclopedonale San Pietro Stabio (Stabio)	12
TPC 14.2	Valico ciclopedonale Novazzano (Novazzano)	13



Completamento della rete di agglomerato e messa in sicurezza dei percorsi

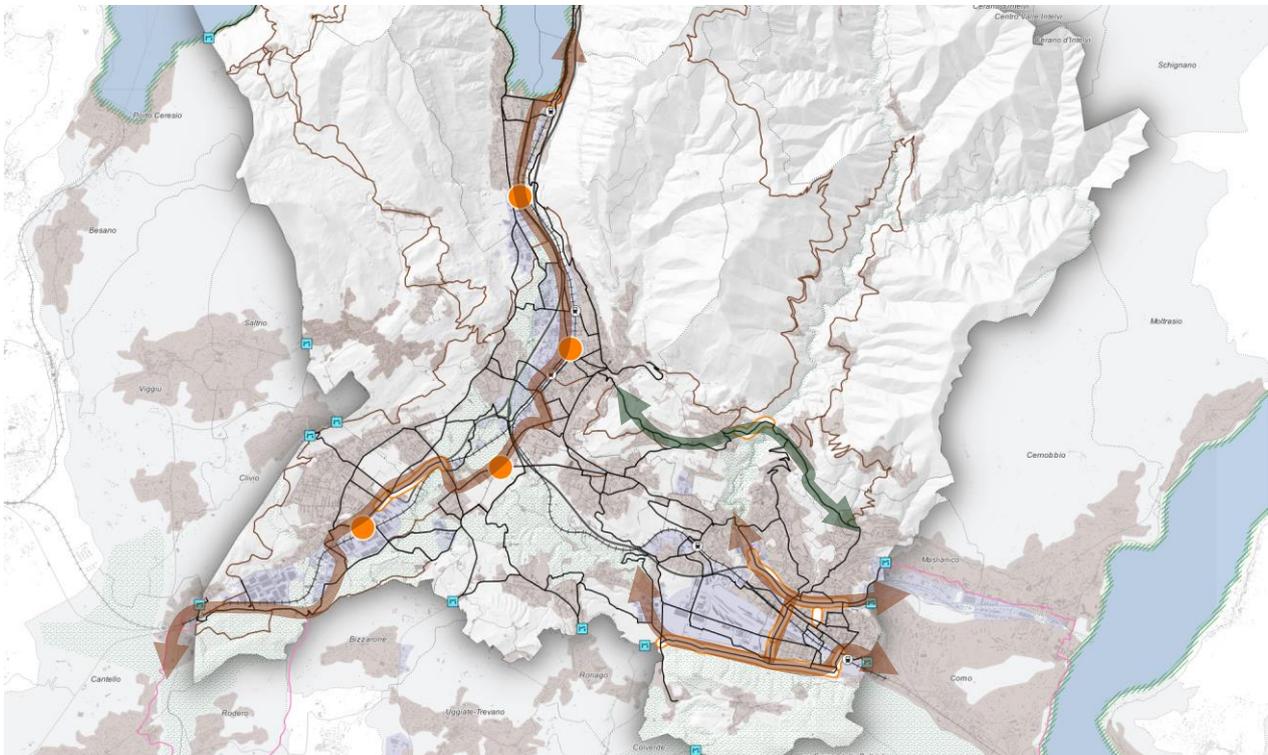
Pacchetto misure forfettarie

TPC A

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Priorità	A
Costi computabili	23'235'000. - (IVA esclusa) di cui USTRA in altri ambiti 2'995'000. -

ELENCO MISURE PACCHETTO

- TPC 1 Passerella ciclopedonale stazione FFS Stabio (Stabio) (CHF 2'000'000)
- TPC 2.1 Collegamento ciclopedonale via Boff - via Pioppi (Stabio) (CHF 995'000)
- TPC 2.2 Collegamento ciclopedonale via Pioppi (Stabio)-via Comi (Genestrerio) (CHF 500'000)
- TPC 3 Attraversamento ciclabile intersezione Croce Grande (Genestrerio) (CHF 4'000'000)
- TPC 4.1 Percorso ciclabile Serfontana (Morbio Inferiore) - Ponte Picio (Vacallo) (CHF 3'500'000)
- TPC 6.1 Nuovo collegamento Castel San Pietro-ponte di Castello (CHF 1'150'000)
- TPC 7.1 Collegamento ciclabile via Catenazzi - via Morée (Mendrisio) (CHF 2'800'000)
- TPC 7.2 Attraversamento ciclabile int. via Motta (Riva San Vitale) (CHF 750'000)
- TPC 8 Messa in sicurezza N3 sottopasso Capolago (Mendrisio) (CHF 750'000)
- TCP 9.1 Collegamento ciclopedonale via Interlenghi (Chiasso) (CHF 1'750'000)
- TPC 9.2 Collegamento ciclopedonale via 1. Agosto (Chiasso) (CHF 700'000)
- TPC 10.3 Asse ciclabile via Sottopenz (Chiasso) (CHF 750'000)
- TPC 10.4 Adeguamento ciclopedonale tunnel Favre (Chiasso) (CHF 3'440'000)
- TPC 11 Collegamento pedonale via Fontana da Sagno (Chiasso) (CHF 150'000)



RELAZIONE DEL PACCHETTO DI MISURE CON LA STRATEGIA SETTORIALE

La strategia settoriale per la mobilità ciclabile ha portato ad un aggiornamento della rete ciclabile regionale del Mendrisiotto compatibilmente con la Strategia Cantonale Bici 2045.

Su questa rete, che si è notevolmente sviluppata nelle precedenti generazioni del PAM, sono state individuate le più importanti lacune di continuità, rilevando che singoli colli di bottiglia compromettono in modo significativo l'attrattività generale della stessa. La strategia complessiva persegue quindi:

- Il completamento del disegno di rete per quei tratti che tutt'oggi presentano importanti lacune in termini di infrastruttura ciclopedonale
- La messa in sicurezza puntuale, su itinerari già consolidati, per quei punti di interferenza con la maglia veicolare ancora irrisolti.

Quella che ne emerge è una maglia più articolata, dove trovano spazio due tipi di classificazione:

- Una di tipo gerarchico, con assi portanti cui si innesta la rete ciclo pedonale principale e secondaria
- Una per tipologia di utenza, con la distinzione tra percorsi utilitaristici (spostamenti di tipo quotidiano, per casa-lavoro e a servizio della rete di TP e dei servizi cittadini) e di svago (che ambiscono a caratteristiche qualitative più elevate, dove gioca un ruolo anche il contesto paesistico di inserimento e dove è meno importante che il collegamento avvenga sull'itinerario più diretto).

Si viene così a completare il disegno di rete a "Y" rovesciata degli assi strutturanti del Mendrisiotto, costituiti:

- Dall'itinerario Stabio-Mendrisio
- Dall'itinerario Chiasso-Mendrisio
- Dall'itinerario Mendrisio-Bissone (-Lugano), concretizzato con il PA di terza generazione (asse ciclabile del parco del Laveggio) e che trova puntuali ottimizzazioni e soluzione di alcune lacune con questa quinta generazione.

Le misure di questo pacchetto pongono la priorità su due assi:

- Lungo il fiume Laveggio, collegamento Stabio – Mendrisio – Maroggia (- Lugano) con le misure TPC 1,2,3,7 e 8
- Nel Basso Mendrisiotto, collegamento urbano tra i parchi del Breggia, del Penz e della Valle della Motta con le misure 4, 9 e 10

Inoltre, trovano posto in questo pacchetto due misure prioritarie volte a colmare le lacune di collegamento pedonale all'interno dell'agglomerato:

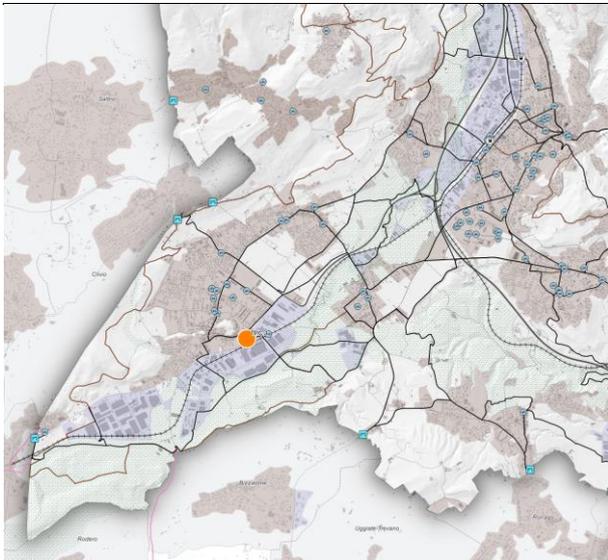
- Una prima tappa dello sviluppo anche pedonale dell'asse Mendrisio – Castel San Pietro – Morbio Superiore – Vacallo, sul quale peraltro si sviluppano anche altre misure funzionali alla strategia per la mobilità pedonale (RSS 2, TP3), con la misura TPC 6.1
- L'eliminazione di un'importante lacuna di sicurezza in ambito urbano nella zona scolastica di Chiasso, con misura TPC 11.



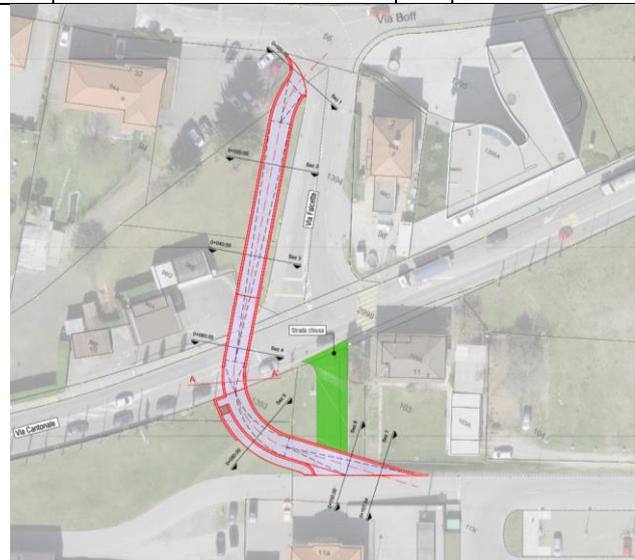
Misura parziale
**Passerella ciclopedonale
 stazione FFS Stabio (Stabio)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Correlazione con altre misure	-		
Ente responsabile	Comune di Stabio		
Altri Enti coinvolti	USTRA - Cantone		
Priorità	A		
Costi computabili	2'000'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	Agglomerato
	X	Confederazione in altri ambiti	Comune/i
		Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Via Cantonale a Stabio, recentemente rilevata da USTRA e gerarchicamente individuata quale strada di grande capacità (collegamento A2-Italia attraverso la dogana di Stabio-Gaggiolo) costituisce un'importante cesura nelle relazioni tra il centro di Stabio e la sua rinnovata stazione ferroviaria. Attualmente la stazione si raggiunge, sia per i pedoni che per i ciclisti, con l'incrocio semaforizzato di via Falcette. Specialmente durante gli orari di maggiore affluenza si denota già oggi una situazione non ottimale, con spazi d'attesa sui marciapiedi non confacenti e intervalli brevi per l'attraversamento. L'asse e di conseguenza il nodo subiranno ancora maggiore pressione dal traffico a seguito del PoLuMe.

L'intervento prevede la realizzazione di una passerella ciclopedonale di larghezza 4,20m per pedoni e ciclisti tra l'abitato di Stabio e la stazione FFS (ma anche sull'asse strutturante della mobilità ciclabile del Laveggio tra Stabio e Mendrisio). Gli obiettivi sono: aumentare la qualità e la sicurezza del collegamento pedonale e ciclabile e ridurre la sollecitazione del nodo semaforico, aumentando la capacità della strada nazionale, grazie all'estromissione di questa componente di traffico.

DATI QUANTITATIVI

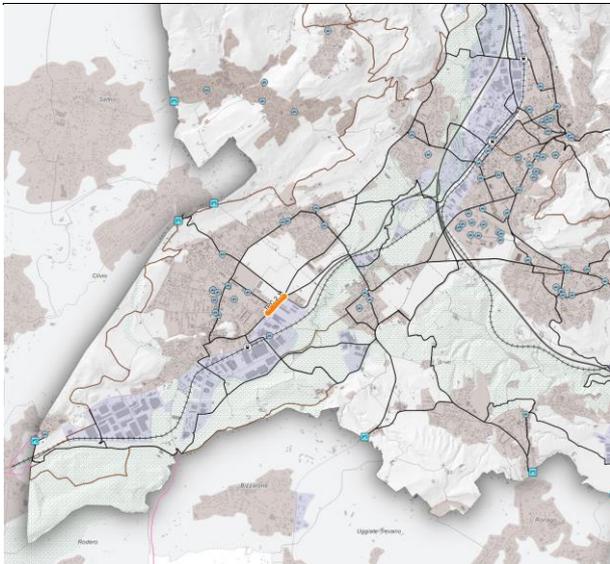
Da completare.



Misura parziale
**Collegamento ciclopedonale
 via Boff - via Pioppi (Stabio)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 2.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 2.2 (A) – TPC 3 (A)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	USTRA			
Priorità	A			
Costi computabili	995'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Sull'itinerario del Lavaggio tra Stabio e Mendrisio attualmente esiste unicamente un percorso di svago poco attrattivo per la mobilità quotidiana. La strategia settoriale prevede la formazione di un nuovo asse strutturante diretto e attrattivo passando da Genestrerio. Una particolare lacuna è data dall'assenza di collegamento tra lo sbocco di via Boff e l'intersezione "Croce Campagna" con via Ai Pioppi, lungo la strada principale nazionale.

La misura prevede la creazione di un'infrastruttura ciclopedonale bidirezionale su sedime proprio di larghezza 3.50m, da via Boff all'intersezione semaforizzata di via Pioppi. La strada principale mantiene un calibro di almeno 7.00m, che consente l'incrocio tra veicoli pesanti alla velocità segnalata di 60 km/h. La ciclopista è separata da un'aiuola <2m e mantiene la precedenza sulle strade e gli accessi laterali. Inoltre si prevede l'attraversamento dell'intersezione Croce Campagna attraverso una ristrutturazione dello stesso e del suo impianto semaforico affinché il percorso prosegua per verso Ligornetto / Genestrerio (misura TPC 2.2). Per il suo sviluppo è stato allestito uno studio di fattibilità con stima dei costi +/-30%.

DATI QUANTITATIVI

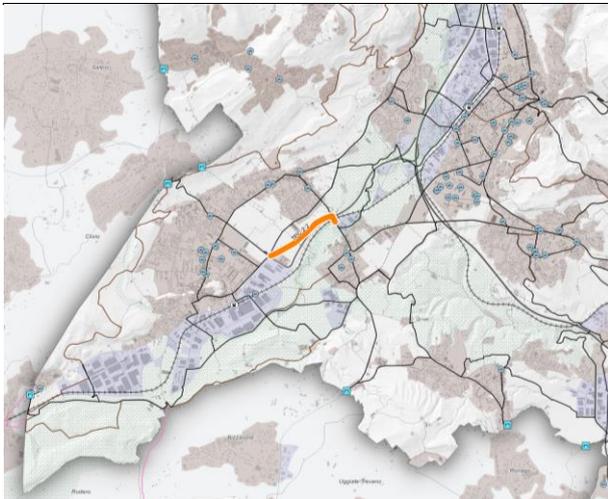
Da completare.



Misura parziale
Collegamento ciclopedonale via Pioppi (Stabio) - via S. e G. Comi (Mendrisio Genestrerio)

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 2.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 2.1 (A) – TPC 3 (A) – P 1.1 – P 1.2			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	500'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Sull'itinerario del Laveggio tra Stabio e Mendrisio attualmente esiste unicamente un percorso di svago poco attrattivo per la mobilità quotidiana. La strategia settoriale prevede la formazione di un nuovo asse strutturante diretto e attrattivo passando da Genestrerio. A proseguimento della misura TPC 2.1 si prevede quindi la formazione di un collegamento tra l'intersezione "Croce Campagna" e Genestrerio (innesto sul marciapiede ciclopedonale esistente), da realizzarsi attraverso il declassamento dell'esistente strada cantonale o lungo la strada agricola esistente.

DATI QUANTITATIVI

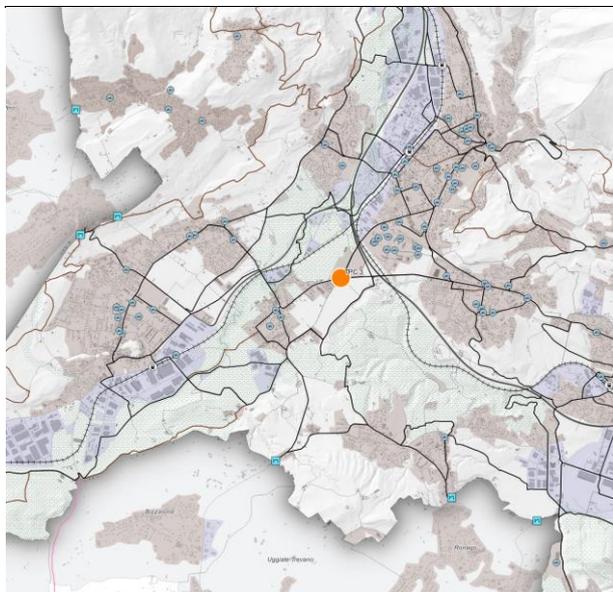
Da completare.



Misura parziale
**Attraversamento ciclabile
 intersezione Croce Grande
 (Mendrisio Genestrerio)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 3

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Correlazione con altre misure	TPC 2.1 (A) – TPC 2.2 (A) – IN 3.2		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Costi computabili	4'000'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Sull'asse strutturante del Laveggio (Stabio-Mendrisio-Capolago) è stata identificata una particolare lacuna di collegamento tra le diverse piste ciclabili recentemente realizzate presso l'intersezione Croce Grande a Genestrerio, caratterizzata da forti volumi di traffico veicolare e velocità relativamente elevate.

La misura consiste nella formazione di un sottopasso ciclabile che collega le piste esistenti verso Mendrisio, Coldrerio e Genestrerio, in un punto strategico di giuntura al centro della regione. È stato realizzato uno studio di fattibilità e una stima dei costi. Il tracciato insiste prevalentemente su sedimi pubblici. La geometria del manufatto è concepita per limitare l'impatto in fase d'attuazione e i costi di intervento.

La misura ha lo scopo di realizzare collegamenti ciclabili diretti sull'asse strutturante e in relazione alle connessioni verso Coldrerio/Novazzano, separandolo dal traffico veicolare con un importante valore aggiunto in termini di sicurezza e di attrattività.

L'intervento è parzialmente situato all'interno del perimetro di protezione delle acque (settore Au) e sul segmento lato Genestrerio prevede l'occupazione definitiva nella zona marginale della superficie agricola.

DATI QUANTITATIVI

Da completare.



Misura parziale
**Percorso ciclabile Serfontana
 (Morbio Inferiore) - Ponte Picio
 (Vacallo)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 4.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 4.2 (C) – TPC 4.3 (C)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	3'500'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura persegue la realizzazione di un asse forte ciclabile lungo il Breggia tra Balerna, Morbio Inferiore (zona centri commerciali), Chiasso e Vacallo (Pizzamiglio), che costituisce un collegamento fondamentale per la messa in sicurezza della mobilità ciclistica utilitaristica del Basso Mendrisiotto. Allo stesso tempo, insieme all'asse urbano tra i parchi Breggia-Penz (misure TPC 9) e all'asse ciclabile del Penz (misure TPC 10) mette in rete le aree di svago di prossimità del Basso Mendrisiotto. La misura consiste nella creazione di un percorso ciclabile continuo, diretto e riconoscibile grazie alla sua caratteristica unitaria. A ovest il nuovo percorso si ricollega al marciapiede ciclopedonale di Via Ghitello a Morbio Inferiore, in corso di realizzazione. A est si raggiunge il ponte ciclopedonale del Picio, che porta nel cuore di Chiasso. Qui è prevista in una seconda fase (misura TPC 4.2) il proseguimento verso il lago di Como attraverso il valico di Pizzamiglio. Il collegamento, che si vuole costituisca un segno riconoscibile nel territorio grazie ad esempio ad una pavimentazione pigmentata unitaria, attraversa quattro distinte situazioni territoriali per le quali sono previste soluzioni tecniche differenziate (da ovest verso est):

- Viale Serfontana tra la rotonda Polenta e il parcheggio ovest Serfontana: marciapiede ciclopedonale di 285m.
- Viale Lungo Breggia, tra il Serfontana e il retro della piscina comunale di Chiasso: messa in sicurezza con segnaletica, cambio pavimentazione, moderazione, doppio senso ciclabile sul tratto a senso unico di 780m.
- Sedime piscina comunale (Chiasso) e del fondo privato fino via al Colle (Vacallo): pista ciclopedonale di 455m.
- Via al Colle: adeguamento delle rampe pedonali esistenti e sistemazione del marciapiede in corrispondenza della fermata bus.

È stato allestito uno studio di fattibilità con stima dei costi.

DATI QUANTITATIVI

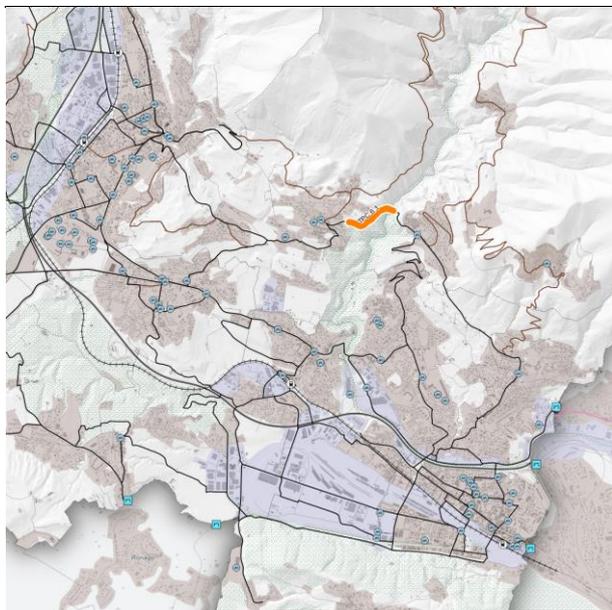
Da completare.



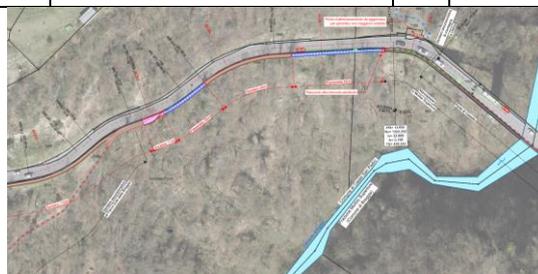
Misura parziale
Nuovo collegamento Castel San Pietro-ponte di Castello (Castel San Pietro)

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 6.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 6.2 (B) - TP 3.1 (B) – TP 3.2 (A) – TP 3.3 (B) – TP 3.4 (A)			
Ente responsabile	Comune di Castel San Pietro			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	1'150'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	X	Comune/i
		Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura si prefigge di intervenire sul tratto di strada cantonale S106 per realizzare un collegamento pedonale sicuro, oggi completamente assente, tra gli abitati di Castel San Pietro e Breggia. Sull'asse è presente anche un itinerario iscritto nel PCSE. Per evitare gli spostamenti sul sedime stradale, nel tratto tra Castel San Pietro e il ponte sul Breggia (ponte già dotato di marciapiede) si prevede quindi la realizzazione di un percorso misto a valle della carreggiata: un sentiero sulla banchina esterna e una passerella in acciaio ancorata al muro di sostegno nelle zone dove si presenta forte pendio verso valle. Oltre a dare maggiore attrattività al percorso pedonali, l'intervento mira, riducendo i conflitti, a favorire la percorribilità della tratta da parte dei mezzi del trasporto pubblico. Il tratto tra il ponte e il centro di Morbio Superiore sarà completato attraverso la formazione di un camminamento su mensola sospesa in carpenteria metallica e un tratto di marciapiede asfaltato laddove la riprofilatura del terreno lo consente. Per lo sviluppo del concetto sono stati allestiti studi di fattibilità da parte dei due comuni (Castel San Pietro – Breggia) con stima dei costi +/-30%.

DATI QUANTITATIVI

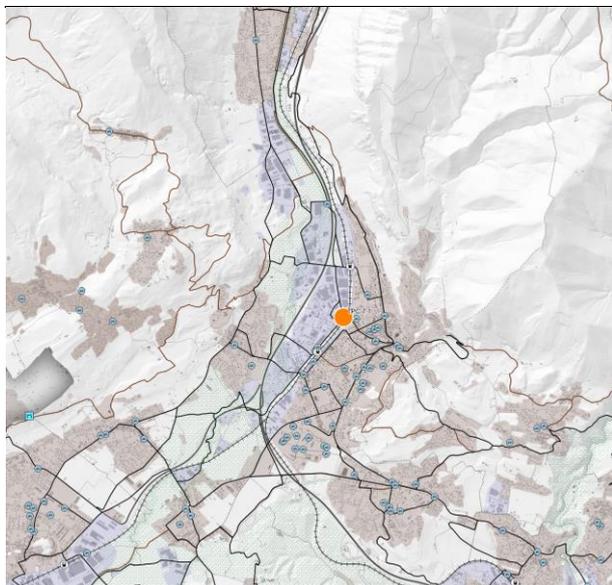
Completare dati geometrici intervento.



Misura parziale
Collegamento ciclabile via Catenazzi - via Morée (sottopasso Zorzi) (Mendrisio)

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 7.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 7.2 (A)			
Ente responsabile	Comune di Mendrisio			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	A			
Costi computabili	2'800'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	X	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Si tratta di colmare un'importante cesura sull'asse ciclabile del Laveggio. La misura consente un collegamento diretto tra la zona centrale di Mendrisio e l'asta ciclabile del parco del Laveggio, attualmente possibile unicamente utilizzando il sottopasso di via Morée in commistione con il traffico veicolare.

All'incrocio compreso tra via Catenazzi e via Morée il tracciato del percorso ciclopedonale è realizzato a confine con il mappale 381 (via Morée) e poi tramite la costruzione del nuovo sottopasso in via Zorzi sarà possibile raggiungere il percorso ciclopedonale costruito lungo il riale Morée.

DATI QUANTITATIVI

Larghezza del percorso ciclopedonale in via Catenazzi: 3.65 metri, elementi di delimitazione inclusi.

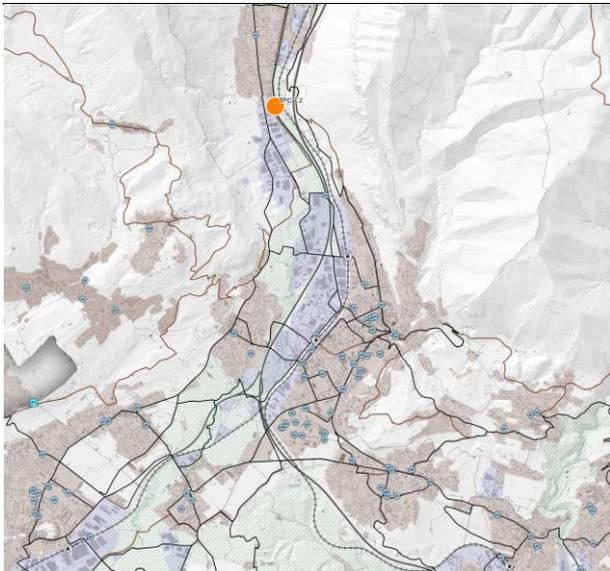
Larghezza del percorso ciclopedonale tra via Morée, via Zorzi e la passerella pedonale: variabile da 2.60 metri a 3.20 metri, elementi di delimitazione esclusi. Descrizione del sottopasso: profilo per sottopasso tipo Sytec T 200 serie TWB tipo 8, larghezza 4.63 metri e altezza 3.69 metri. Pendenza longitudinale del percorso ciclopedonale: massimo 10%.



Misura parziale
**Attraversamento ciclabile
 intersezione via Motta (Riva San
 Vitale)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 7.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 7.1 (A) – misura ML 1 (PAM3)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	750'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

L'area di intervento è situata nel comune di Mendrisio, al confine con il comune di Riva San Vitale e interessa l'intersezione tra il percorso ciclabile nazionale N3 e la via Giuseppe Motta (strada cantonale secondaria). Obiettivo dell'intervento è la messa in sicurezza del percorso ciclopedonale sull'asse strutturante del Laveggio, garantendone la sua continuità. In base all'attuale configurazione, la percezione dell'incrocio è quasi assente sia per pedoni-ciclisti che per i veicoli a motore che circolano a velocità sostenuta.

Si prevede di intervenire con un elemento di arredo tridimensionale che introduce a una moderazione del traffico veicolare sulla strada, la quale riveste nella gerarchia unicamente il ruolo di strada secondaria.

La zona d'intersezione sarà trasformata in una piazza di dimensioni generose e con caratteristiche particolari, allo scopo di rendere evidente l'utilizzo promiscuo dell'area.

Negli spazi di risulta ricavati dalla rettifica del percorso ciclabile si prevede la piantumazione di alcuni alberi e la posa di illuminazione. Nell'area compresa tra la strada il nuovo tracciato del ramo nord del percorso N3 si propone l'allestimento di un'area di sosta / ricreativa, attrezzata con tavoli per pic-nic, panchine, cestini portarifiuti, rastrelliere per biciclette, e una zona giochi.

DATI QUANTITATIVI

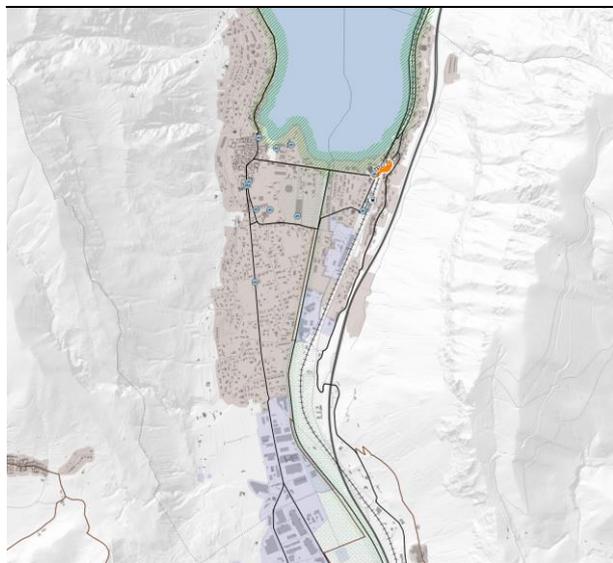
Da completare



Misura parziale
Messa in sicurezza N3 sottopasso Capolago (Mendrisio)

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 8

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	RSS 7 (C)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Comune di Mendrisio			
Priorità	A			
Costi computabili	750'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	X	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Stato di fatto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Si tratta di eliminare un punto debole sull'asse strutturante Nord-Sud.

La continuità dell'itinerario ciclabile (percorso nazionale N3) verso il Basso Ceresio è in parte limitata dalla situazione dei sottopassi della linea ferroviaria, che si presentano inadeguati al traffico ciclabile (v. figure sopra). In direzione sud è disponibile un piccolo sottopasso pedonale, il cui utilizzo per i ciclisti risulta pericoloso. In direzione nord vi è un sottopasso generosamente dimensionato che tuttavia presenta gravi conflitti con il traffico pedonale, ciò che ha imposto in passato la chiusura al traffico ciclistico (bici a mano).

In questa prima fase si prevede la messa in sicurezza del sottopasso principale tra il deposito della Ferrovia Monte Generoso (FMG) e l'ex Municipio di Capolago con misure volte ad eliminare i conflitti tra pedoni e ciclisti. Questo allo scopo di ripristinare un livello minimo di sicurezza e rendere così nuovamente percorribile l'itinerario.

L'intervento prevede la chiusura di almeno una delle scale pedonali che entrano in conflitto con i ciclisti, lo spostamento fuori dalla luce libera delle infrastrutture che attualmente la limitano, il risanamento della pavimentazione e la conseguente formazione di percorsi separati per pedoni e biciclette sulle rampe e nel tunnel.

Un ulteriore miglioramento anche per il traffico ciclistico potrà essere conseguito con una riqualifica della strada cantonale nel nucleo di Capolago, misura prevista in un orizzonte successivo (RSS 7).

DATI QUANTITATIVI

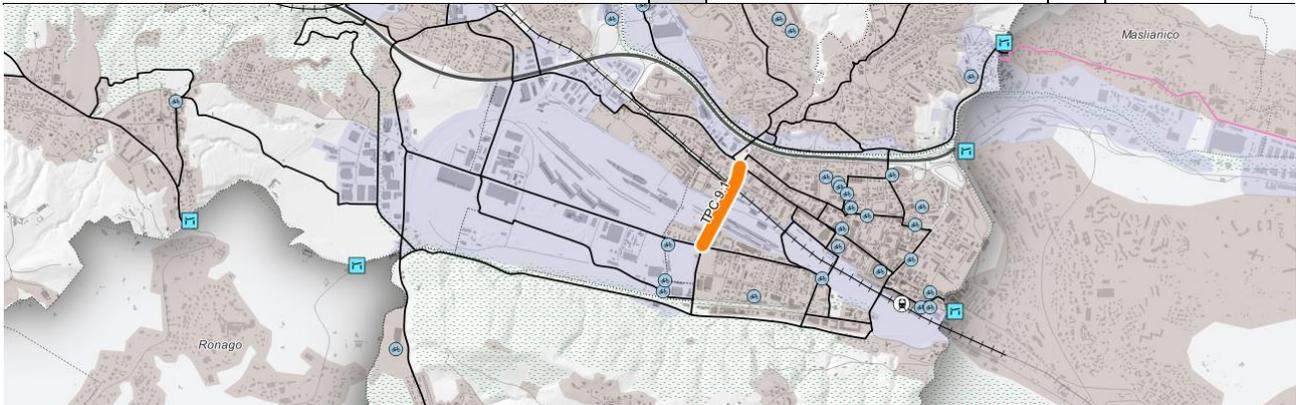
Da completare



Misura parziale
Collegamento ciclopedonale via Interlenghi (Chiasso)

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 9.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Correlazione con altre misure	TPC 9.2 (A) – TPC 9.3 (C) – TPC 9.4 (C) – IN 1.5		
Ente responsabile	Comune di Chiasso		
Altri Enti coinvolti	Cantone, FFS		
Priorità	A		
Costi computabili	1'750'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura concorre al completamento della rete di mobilità lenta dell'agglomerato, facilitando gli spostamenti quotidiani tra i diversi abitati del fondo valle e mettendo in rete al contempo le aree di svago di prossimità rappresentate dai principali parchi urbani. Obiettivo della misura è la creazione di un percorso ciclabile sicuro, comodo e continuo che colleghi il percorso in via Sottopenz (parte della Tappa 8 Agno - Chiasso della Ciclopista nazionale Nr. 3 Basel - Chiasso) con la parte nord dell'abitato di Chiasso. Questo progetto si inserisce nel concetto di collegamento dei centri abitati del Basso Mendrisiotto e dei 3 parchi (Valle della Motta, Penz, Gole delle Breggia).

Il progetto prevede l'allargamento del marciapiede per ottenere un marciapiede ciclabile separato dal traffico veicolare. La carreggiata mantiene una larghezza di 6,30m che corrisponde al minimo necessario per garantire il transito su un asse piuttosto importante per il traffico pesante (collegamento alla zona industriale / polo di sviluppo economico). È stato allestito un progetto preliminare con stima dei costi +/-30%.

DATI QUANTITATIVI

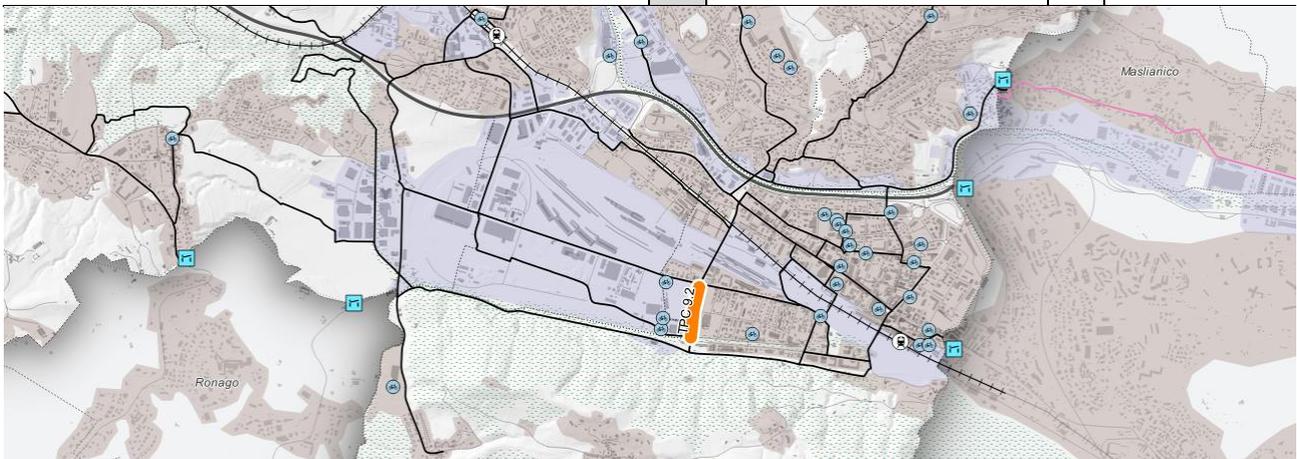
Da completare



Misura parziale
**Collegamento ciclopedonale via
1. Agosto (Chiasso)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 9.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 9.1 (A) – TPC 9.3 (C) – TPC 9.4 (C) – IN 1.5			
Ente responsabile	Comune di Chiasso			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	A			
Costi computabili	700'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il collegamento completa l'itinerario introdotto con la misura TPC 9.1. A partire dalla rotonda Penz, il percorso della ciclopista prosegue su via 1°Agosto per consentire un collegamento efficace alle attività sportive presenti e agli altri rami della rete. Il marciapiede ciclopedonale dovrà mettere in sicurezza anche il transito in corrispondenza dei posteggi pubblici, per i quali si valuta l'eventuale spostamento. Per lo sviluppo del concetto è stato allestito un progetto preliminare (SIA 103) con stima dei costi +/-30%.

DATI QUANTITATIVI

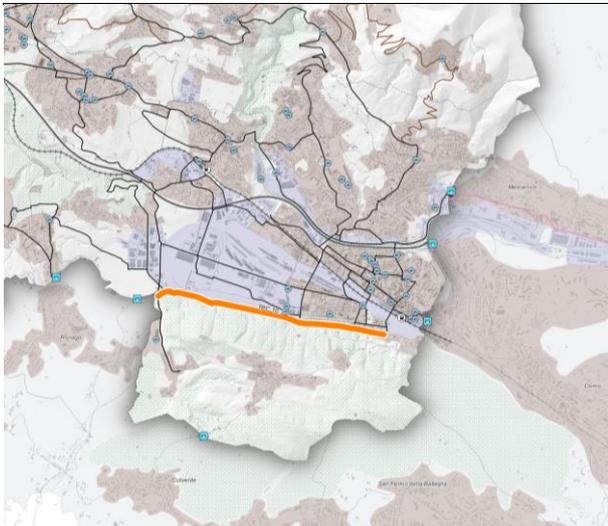
Da completare



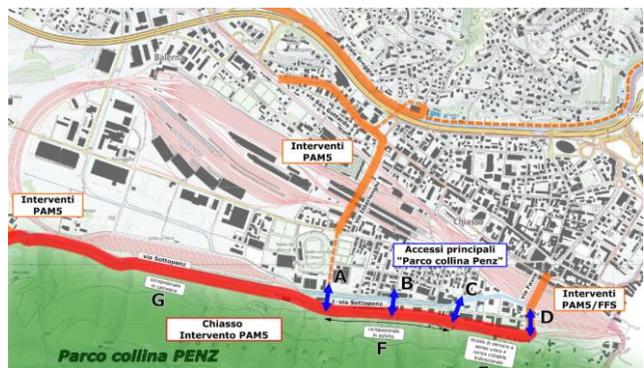
Misura parziale
**Asse ciclabile via Sottopenz
(Chiasso)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 10.3

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 10.1 (C) – TPC 10.2 (B) – 10.4 (A) – IN 1.5			
Ente responsabile	Comune di Chiasso			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	A			
Costi computabili	750'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Questo tratto è parte delle connessioni strategiche del Basso Mendrisiotto (v. collegamento Novazzano-Chiasso nella rete ciclabile regionale). Via Sottopenz costeggia la collina del Parco del Penz ai suoi piedi. L'obiettivo è di rendere unitario questo tratto di strada rendendolo più attrattivo e fruibile, desigillando dove possibile con la rimozione dell'asfalto e con la posa di una pavimentazione unitaria (calcestruzzo rosso o terra stabilizzata), e garantendo una migliore accessibilità pedonale e ciclabile dall'ambito cittadino, identificando dei veri e propri accessi al parco e affiancando un progetto di paesaggio che dialoghi con il verde urbano e l'ambito boschivo. La via Sottopenz è suddivisa in 3 tratte: un primo tratto ad est di ca 400m che rimane trafficabile con veicoli; un secondo tratto intermedio di ca 500m, prettamente pedonale attualmente asfaltato, da rinnovare e il tratto restante di ca 2km che affianca il torrente Faloppia nella parte extra urbana, da rendere più fruibile con una pavimentazione consona alla mobilità lenta, che rispetti le esigenze di carattere paesaggistico.

DATI QUANTITATIVI

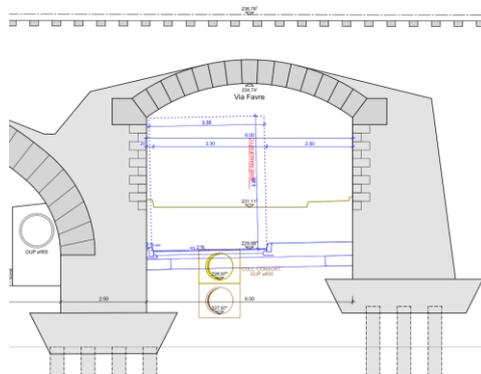
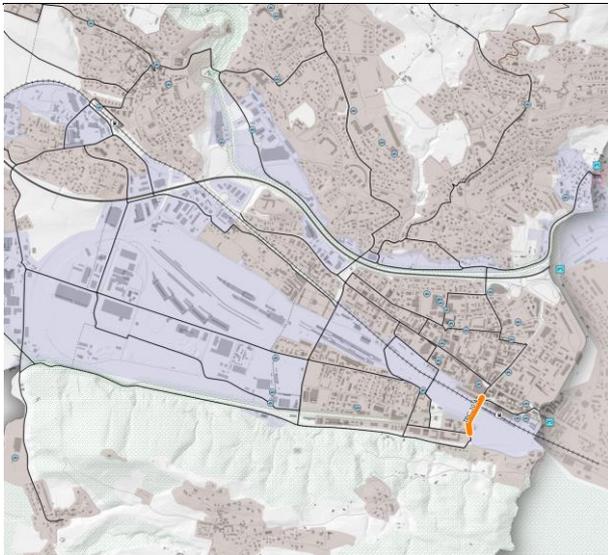
Da completare



Misura parziale
**Adeguamento ciclopedonale
tunnel Favre (Chiasso)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 10.4

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 10.1 (C) – TPC 10.2 (B) – TPC 10.3 (A)			
Ente responsabile	Comune di Chiasso			
Altri Enti coinvolti	Cantone, FFS			
Priorità	A			
Costi computabili	3'440'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input checked="" type="checkbox"/>	Terzi



Ubicazione misura

Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

L'intervento si inserisce nella strategia di collegamenti strutturanti per il Basso Mendrisiotto. L'analisi scaturita dai Mandati di studio in parallelo (MSP) su alcuni comparti cittadini ritenuti prioritari all'interno del Programma d'azione comunale (PAC), propone una modifica della rete viaria di accesso al centro di Chiasso, con l'inserimento del senso unico in direzione di P.zza Indipendenza e viale Volta, provenendo da Pedrinate per quanto riguarda il traffico individuale motorizzato (TIM). A complemento dell'intervento TPC 10.3, questa modifica, che interessa il tunnel sotto il comparto ferroviario di via Favre, permette di migliorare i collegamenti ciclabili ma anche del TP. L'opera comporta una riduzione del calibro stradale (3,50m) per prevedere un marciapiede di ca 2,5 m dedicato al transito dei pedoni e dei ciclisti in direzione sud-nord. In direzione opposta la bici utilizzerà la corsia veicolare, in condivisione. Lo spostamento della careggiata verso ovest, implica la necessità di abbassare il fondo stradale per consentire il passaggio del TP considerando una sagoma di 3.35m di larghezza e di 3.90m di altezza, compatibile con le esigenze dei futuri bus elettrici. Il trasporto pubblico su gomma viene mantenuto bidirezionale, regolato con la semaforizzazione ai 2 portali (come già oggi). FFS sta provvedendo parallelamente al risanamento della volta del manufatto del torrente Faloppia, affiancato al tunnel stradale.

DATI QUANTITATIVI

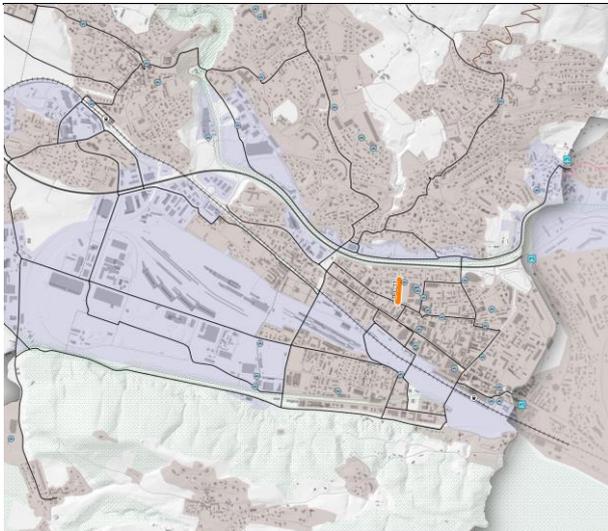
Da completare



Misura parziale
**Collegamento pedonale via
Fontana da Sagno (Chiasso)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 11

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Correlazione con altre misure	IN XXX (Isole di calore)		
Ente responsabile	Comune di Chiasso		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Costi computabili	150'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
		Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il progetto interessa la strada comunale di via Fontana da Sagno, tratto da via Dante Alighieri a via Rinaldo Simen (mappale 1681 RFD, Chiasso). È una strada di servizio in zona 30, adiacente il comparto scolastico. Su ambo i lati della carreggiata sono demarcati 56 parcheggi, inclusi un parcheggio per disabili e 2 parcheggi per ricarica veicoli elettrici. La misura ha diversi obiettivi: in primo luogo la messa in sicurezza per la mobilità pedonale del tratto di strada in quanto ad oggi è privo di marciapiedi. In secondo luogo, la volontà di ridurre l'impatto delle isole di calore. Il progetto prevede la desigillazione delle superfici, permettendo l'infiltrazione dell'acqua piovana e l'inserimento di alberature e verde urbano per l'abbassamento delle temperature oltre all'esecuzione di 2 marciapiedi di larghezza m 1.50, su entrambi i lati della carreggiata. Il calibro stradale verrà dimensionato a m 5.00, i parcheggi posti a 90 gradi rispetto all'asse stradale avranno una larghezza di m 2.80 e una lunghezza di m 5.00. Verranno ricavati 48 parcheggi (inclusi 1 per disabili e 2 per veicoli elettrici) su pavimentazione drenante in grigliato e relative lastre di camminamento. Il parcheggio disabili di larghezza m 3.50 e lunghezza m 5.00 avrà una pavimentazione bituminosa.

DATI QUANTITATIVI

Completare dati geometrici intervento.



Potenziamento dei collegamenti ciclabili transfrontalieri

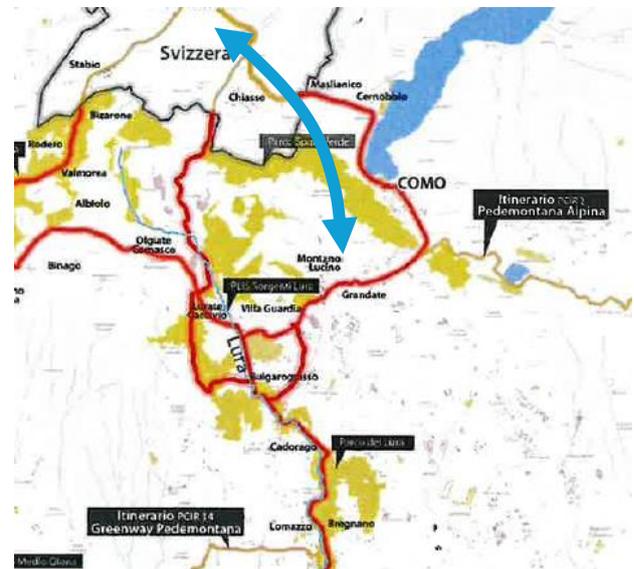
Codice ARE:	-
Codice PA:	TPC 15

Categoria e sottocategoria della misura	5.1	Traffico pedonale e ciclistico
Correlazione con altre misure	TPC 4.2, TPC 14.1, TPC 14.2	
Rapporto con PA precedente	-	
Ente responsabile	Cantone	
Altri Enti coinvolti	Comune Como, CRTM, Province di Como e Varese	
Priorità	A	
Stato della pianificazione	1	2 3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031	

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	1'750'000 (IVA inclusa)
Enti finanziatori	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato
	Comune/i
	X Terzi



Rete ML VA



Rete ML CO

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il progetto SMILE (Sviluppo della mobilità leggera transfrontaliera) interessa l'area di confine tra le province di Varese e Como e il Cantone Ticino, nelle quali intende realizzare azioni rivolte a incrementare l'offerta e la domanda di mobilità leggera principalmente utilitaria. Il progetto coinvolge i principali attori istituzionali della mobilità leggera, ovvero le Amministrazioni provinciali di Varese e Como, il Cantone Ticino e la Commissione Regionale dei Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, il Comune di Como e numerose altre municipalità, quali organizzazioni associate.

Nonostante molteplici iniziative di potenziamento della rete di mobilità leggera siano già in corso in quest'area, gli interventi finora sviluppati rispondono solo parzialmente e in modo via via più riduttivo alla sempre crescente richiesta di soluzioni per consolidare tale forma di mobilità. I partner, consapevoli di tale limite, intendono pertanto affrontare

concretamente e in modo sistemico le sfide legate all'incremento dell'offerta mobilità leggera, sia in termini di creazione di processi di *governance* che possano portare al consolidamento di percorsi e di servizi per la mobilità sistematica/utilitaria, sia in termini di creazione di una maggiore sensibilità, cultura e propensione alla mobilità leggera e più in generale, ad adottare stili di vita e comportamenti più sostenibili da parte dei cittadini.

SMILE, capitalizzando lezioni apprese dalle precedenti iniziative e a partire da attente analisi dello stato di fatto, nonché della domanda (attuale e potenziale) e dei trend di sviluppo della mobilità leggera, definisce un Piano d'azione transfrontaliero per lo sviluppo della mobilità leggera che promuove una visione, obiettivi e le azioni necessarie per incrementare la mobilità dolce nell'area di confine.

Fra i contenuti previsti figurano i seguenti elementi, già individuati nel corso della preparazione del progetto:

- Realizzazione percorsi a completamento della rete ciclabile attuale (Provincia di Varese)
- Progettazione interventi di facilitazione del transito dei ciclisti alle dogane (Cantone)
- Progettazione percorsi ciclabili Como-Camerlata e Como-Maslianico-Cernobbio (Comune di Como)
- Sensibilizzazione e comunicazione (eventi, campagne, incontri *ad hoc*, ecc.)
- Creazione di un tavolo di lavoro transfrontaliero permanente per sviluppare i temi legati alla mobilità leggera

Relazione con altre misure

La misura agevola il completamento della rete sul versante svizzero, nei pressi dei valichi doganali.

Impatto ambientale

-

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Considerando specialmente le biciclette elettriche, il potenziale della ML a livello transfrontaliero è significativo. Tuttavia, nonostante i principali bacini di utenti su suolo italiano si trovino nelle immediate vicinanze della frontiera, gli spostamenti in bicicletta per scopi utilitari risultano limitati.

Lo sviluppo coordinato delle reti di ML, identificando i principali "punti di contatto" e completando/sistemando di conseguenza l'infrastruttura, risulta quindi una necessità per migliorare le condizioni di viabilità del Mendrisiotto.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato Mendrisiotto e M10-Mobilità Lenta.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessun aggiornamento necessario.

SCADENZIARIO

Avvio delle analisi preliminari nel corso del 2024/2025.



Completamento della rete di agglomerato e messa in sicurezza dei percorsi

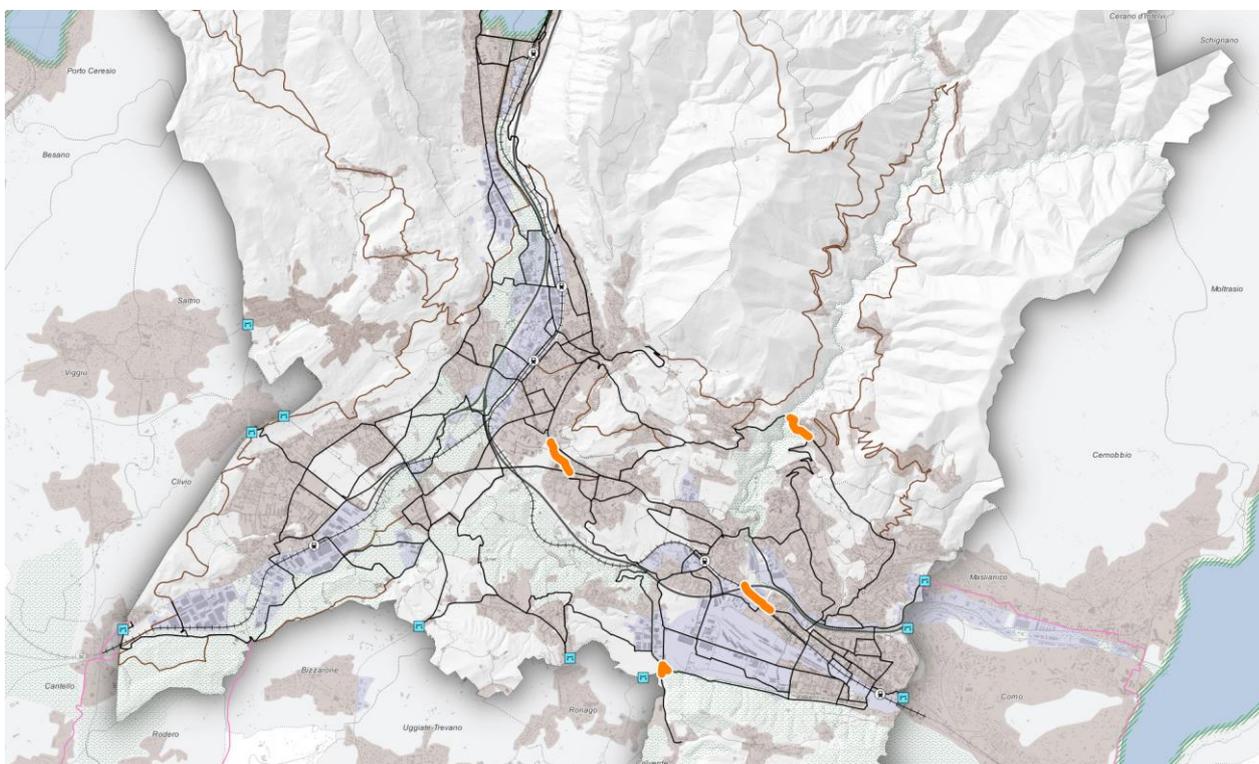
Pacchetto misure forfettarie

TPC B

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Priorità	B
Costi computabili	3'000'000. - (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

- TPC 5.1 Collegamento ciclopedonale rot. Bellavista – int. via Pereda (Balerna) (CHF 700'000)
- TPC 6.2 Nuovo collegamento Ponte di Castello-Morbio Superiore (Breggia) (CHF 950'000)
- TPC 10.2 Passerella ciclopedonale sul Faloppia (Novazzano-Chiasso) (CHF 1'200'000)
- TPC 12 Messa in sicurezza percorso ciclabile via Valletta (Coldrerio) (CHF 150'000)



Ubicazione delle misure in lista B

RELAZIONE DEL PACCHETTO DI MISURE CON LA STRATEGIA SETTORIALE

La strategia settoriale per la mobilità ciclabile ha portato ad un aggiornamento della rete ciclabile regionale del Mendrisiotto compatibilmente con la Strategia Cantonale Bici 2045. Essa mira a coniugare le esigenze di spostamento utilitaristico con quelle legate allo svago di prossimità (anche in ragione del fatto che la maggior parte degli spostamenti della popolazione sono legati al tempo libero).

Su questa rete, che si è notevolmente sviluppata nelle precedenti generazioni del PAM, sono state individuate le più importanti lacune di continuità, rilevando che singoli colli di bottiglia compromettono in modo significativo l'attrattività generale della rete. Con il pacchetto di misure in priorità A si punta al completamento della rete laddove non sono ancora disponibili adeguate infrastrutture ciclopedonali e all'eliminazione delle più importanti lacune, con particolare attenzione agli assi strutturanti.

Questo ulteriore pacchetto di misure a cui è assegnata la priorità B mira a proseguire la strategia intrapresa e vi sono elencate le misure non meno importanti che per precise ragioni non possono essere realizzate nell'orizzonte temporale 2028-31.

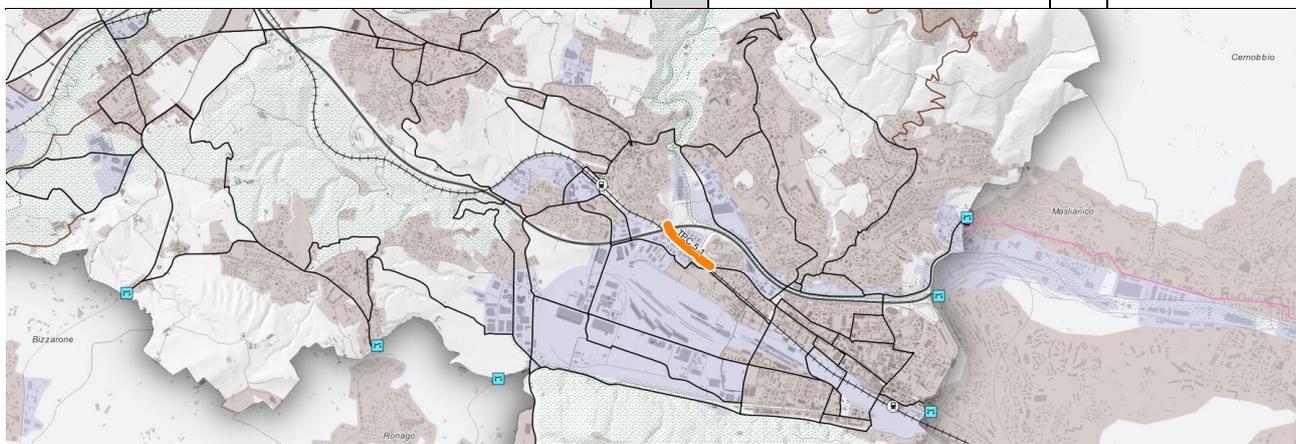
- La misura TPC 5.1 connette Balerna-Pontegana-Boffalora alla rete strutturante. Questo intervento necessita tuttavia ancora di chiarimenti e coordinazione con il proprietario della strada USTRA e del confinante FFS per poter essere chiaramente definito.
- La misura TPC 6.2 è la seconda tappa naturale del collegamento pedonale Castel San Pietro – Morbio Superiore avviato in priorità A (vedi misura TPC 6.1). L'intervento è suddiviso in due tappe per motivi finanziari e di gestione del traffico durante il cantiere sull'asse in questione.
- La misura TPC 10.2 è anch'essa la naturale continuazione delle misure 10.4 e 10.3 di priorità A. È previsto di realizzarla una volta concluse le tappe prioritarie affinché possa essere compiutamente progettata nel prossimo quadriennio.
- La misura TPC 12 consiste nella messa in sicurezza di via Valletta, ma la tipologia dell'intervento deve ancora essere compiutamente definita.



Misura parziale
**Collegamento ciclopedonale
 rotonda Bellavista - intersezione
 via Pereda (Balerna)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 5.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 5.2 (C)			
Ente responsabile	Comune di Balerna			
Altri Enti coinvolti	Cantone, USTRA			
Priorità	B			
Costi computabili	700'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	X	Comune/i
	X	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura consiste nel creare un percorso ciclabile più attrattivo che permetta di evitare il transito in carreggiata nella trafficata zona dello svincolo autostradale di Chiasso/Balerna attraverso la formazione di un marciapiede ciclopedonale lungo la strada principale sul tratto tra la Rotonda Bellavista e l'imbocco di viale Pereda ai piedi della collina di Pontegana. Attualmente vi sono corsie ciclabili demarcate sul campo stradale che a causa del forte traffico, dell'ampiezza del campo stradale, della pendenza e del forte calore risultano scoraggianti per gli utenti. Sebbene l'asse portante tra Balerna e Chiasso sia previsto lungo il Breggia, il presente collegamento consente di collegare zone residenziali e produttive di un certo rilievo. Nonostante alcune prime valutazioni preliminari i contorni di questa misura devono ancora essere definiti con precisione, in particolare gli innesti a monte e a valle nonché i rapporti con il proprietario della strada USTRA e le confinanti FFS.

DATI QUANTITATIVI

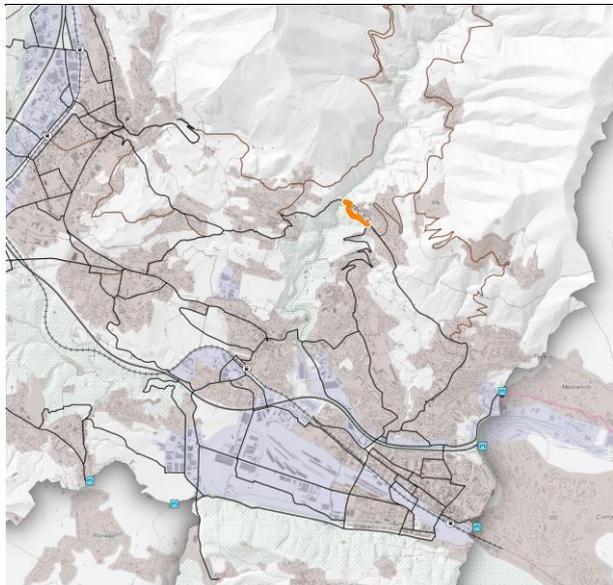
Non disponibili al momento.



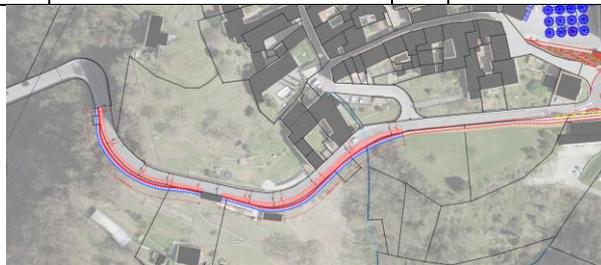
Misura parziale
**Nuovo collegamento Ponte di
 Castello-Morbio Superiore
 (Breggia)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 6.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 6.1 (A) - TP 3.1 (B) – TP 3.2 (A) – TP 3.3 (B) – TP 3.4 (A)			
Ente responsabile	Comune di Breggia			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	B			
Costi computabili	950'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	X	Comune/i
		Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura si prefigge di intervenire sul tratto di strada cantonale S106 per realizzare un collegamento pedonale sicuro, oggi completamente assente, tra gli abitati di Castel San Pietro e Breggia. Sull'asse è presente anche un itinerario iscritto nel PCSE. Nel tratto tra Castel San Pietro e il ponte sul Breggia (ponte già dotato di marciapiede) si prevede la realizzazione di un percorso misto a valle della carreggiata: un sentiero sulla banchina esterna e una passerella in acciaio ancorata al muro di sostegno nelle zone dove si presenta forte pendio verso valle. Il tratto tra il ponte e il centro di Morbio Superiore sarà completato attraverso la formazione di un camminamento su mensola sospesa in carpenteria metallica e un tratto di marciapiede asfaltato laddove la riprofilatura del terreno lo consente. Per lo sviluppo del concetto sono stati allestiti studi di fattibilità da parte dei due comuni (Castel San Pietro – Breggia) con stima dei costi +/-30%.

DATI QUANTITATIVI

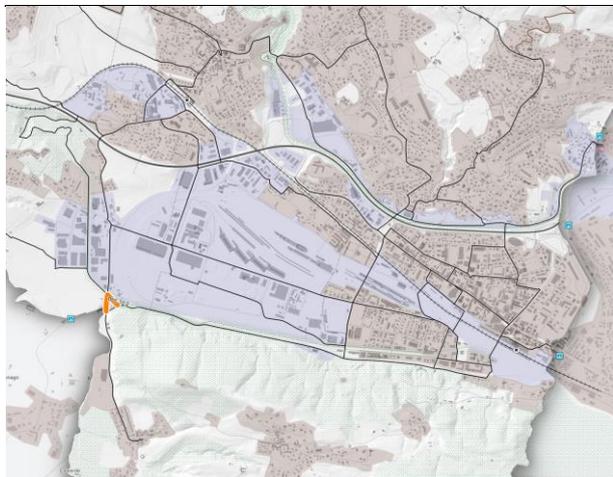
Completare dati geometrici intervento.



Misura parziale
Passerella ciclopedonale sul Faloppia (Novazzano-Chiasso)

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 10.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 10.1 (C) – TPC 10.3 (A) – TPC 10.4 (A)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	CDACD			
Priorità	B			
Costi computabili	1'200'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Questo intervento sopperisce a una lacuna di attrattività del percorso tra Novazzano e Chiasso, che mette in relazione anche il Parco del Penz con il Parco della Valle della Motta e si inserisce nel contesto della misura 10, da realizzarsi a tappe. In concreto si tratta di utilizzare il terreno oggi recintato del CDACD per realizzare una nuova passerella che superi il Faloppia evitando così il transito dal ponte della strada cantonale in prossimità del valico doganale. Contestualmente, si prevede la messa in sicurezza del ponte di via Résiga sul Faloppia nell'ambito delle opere di manutenzione del manufatto stradale.

DATI QUANTITATIVI

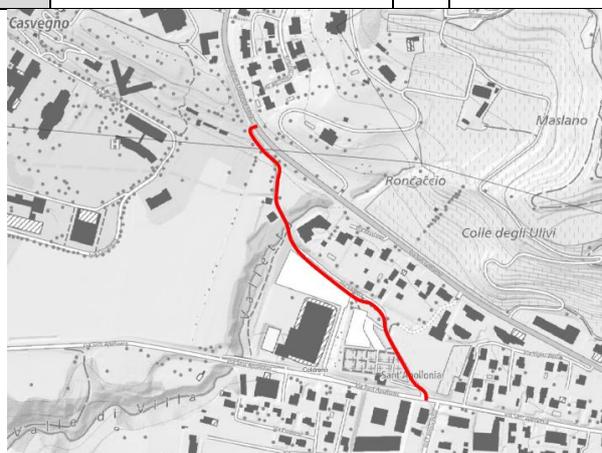
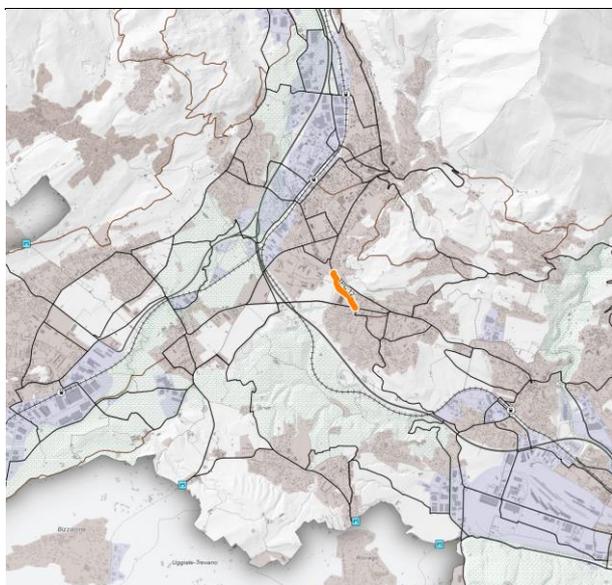
Completare dati geometrici intervento.



Misura parziale
**Messa in sicurezza percorso
 ciclabile via Valletta (Coldrerio)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 12

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	RSS 5 (A)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	B			
Costi computabili	150'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



Ubicazione misura

Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Via Valletta costituisce un tratto del percorso ciclabile nazionale e dell'asse che unisce l'Alto e il Basso Mendrisiotto. Il collegamento è di per sé lineare e attrattivo, se non che la piccola strada di origine agricola si presenta stretta e soprattutto priva di visibilità in alcuni punti. Seppur i veicoli a motore che circolano sul senso unico siano pochi, queste condizioni generano situazioni di pericolo per il traffico ciclistico in discesa

L'intervento consiste nel riprofilare puntualmente le scarpate dei terreni agricoli circostanti in modo da creare adeguate condizioni di visibilità reciproca. Si potrà inoltre valutare la sistemazione dell'asfalto ormai deteriorato in più punti.

DATI QUANTITATIVI

Intervento sulle scarpate in terra vegetale in 3 punti.



Completamento della rete di agglomerato e messa in sicurezza dei percorsi

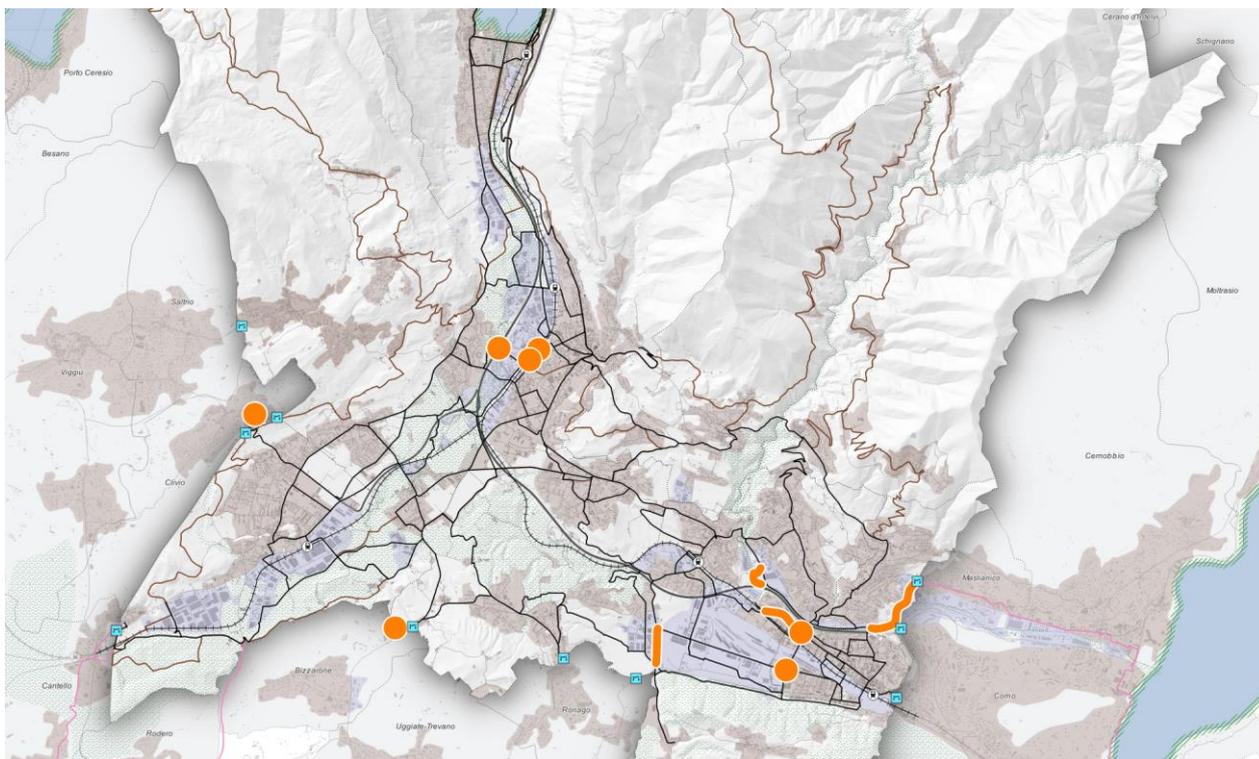
Pacchetto misure forfettarie

TPC C

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Priorità	C
Costi computabili	-

ELENCO MISURE PACCHETTO

- TPC 4.2 Percorso ciclabile Ponte Picio - dogana Pizzamiglio (Vacallo)
- TPC 4.3 Sottopasso ciclabile via Al Ponte (Morbio Inf.)
- TPC 5.2 Collegamento ciclopedonale intersezione via Pereda - rotonde Kennedy (Balerna)
- TPC 9.3 Passerella ciclopedonale rotonda via Soldini (Chiasso)
- TPC 9.4 Attraversamento ciclabile intersezione Kennedy (Chiasso)
- TPC 10.1 Collegamento ciclopedonale via Résiga (Novazzano)
- TPC 13.1 Sottopasso Stazione FFS Mendrisio centrale (SUPSI) (Mendrisio)
- TPC 13.2 Passerella pedonale FFS Mendrisio nord (Mendrisio)
- TPC 13.3 Passerella ciclopedonale collegamento Rime Brecch-Rancate (Mendrisio)
- TPC 14.1 Valico ciclopedonale San Pietro Stabio (Stabio)
- TPC 14.2 Valico ciclopedonale Novazzano (Novazzano)



Ubicazione delle misure in lista C

RELAZIONE DEL PACCHETTO DI MISURE CON LA STRATEGIA SETTORIALE

Le analisi condotte per la redazione del PA hanno portato a rimettere in discussione la rete pianificata a livello cantonale, forti anche del processo di revisione che il Dipartimento del territorio del Canton Ticino ha condotto nel corso del 2024 per delineare la Strategia Bici Cantonale al 2045.

Quella che emerge è una maglia più articolata, dove trovano spazio due tipi di classificazione:

- Una di tipo gerarchico, con assi portanti cui si innesta la rete ciclo pedonale principale e secondaria
- Una per tipologia di utenza, con la distinzione tra percorsi utilitaristici (spostamenti di tipo quotidiano, per casa-lavoro e a servizio della rete di TP e dei servizi cittadini) e di svago (che ambiscono a caratteristiche qualitative più elevate, dove gioca un ruolo anche il contesto paesistico di inserimento e dove è meno importante che il collegamento avvenga sull'itinerario più diretto).

Sulla base della nuova rete, la strategia complessiva persegue:

- Il completamento del disegno di rete per quei tratti che tutt'oggi presentano importanti lacune in termini di infrastruttura ciclopedonale;
- L'incremento di qualità per i tratti in commistione. Questo passa in particolare da misure di riqualifica stradale, dove le azioni a favore della mobilità lenta devono sposarsi con gli obiettivi di qualità insediativa e di declassamento di alcuni assi;
- L'individuazione e promozione di 3 corridoi ciclabili diretti ad uso utilitaristico, di facile lettura da parte della popolazione;
- Il completamento di dorsali per la mobilità lenta di connessione tra i parchi e le aree di svago dell'agglomerato, principalmente su itinerari non interessati dal traffico motorizzato;
- L'integrazione della rete MTB e di fruizione di valli e montagne. Sotto questo aspetto, il disegno di rete integra e garantisce le connessioni con la rete di svago, considerata la conformazione territoriale dell'agglomerato e l'importanza che quest'ultima assume in termini di promozione e sviluppo per numerosi nuclei.

Questo terzo pacchetto di misure, in lista C, contiene gli interventi atti a fornire valore aggiunto ai progetti proposti negli orizzonti A e B, oltre ad arricchire la rete pedonale di nuove connessioni. In particolare:

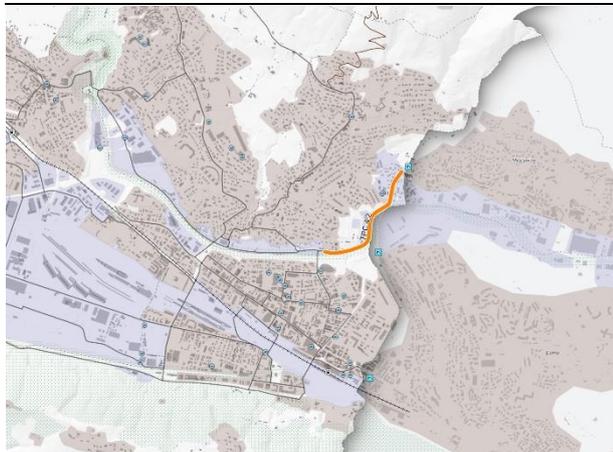
- Completamento delle proposte in lista A-B: rientrano l'estensione del percorso ciclabile del Breggia fino al confine italiano (TPC 4.2) ed il miglioramento della sua connessione in zona centri commerciali (TPC 4.3), il potenziamento della rete di Chiasso verso nord (TPC 5.2), la realizzazione di passerelle ciclopedonali per il superamento della rotonda Soldini e delle rotonde Kennedy a Chiasso (TPC 9.3 – TPC 9.4), l'allargamento del marciapiede su via Résiga a Novazzano per migliorare la ciclabilità verso il parco del Penz (TPC 10.1), la realizzazione di un collegamento dedicato tra Rancate ed il centro di Mendrisio attraverso una passerella ciclopedonale (TPC 13.3)
- L'incremento di collegamenti pedonali in corrispondenza delle cesure costituite dalla rete stradale e ferroviaria: rientrano i sottopassi e passerelle previste alla stazione FFS di Mendrisio (TPC 13.1 – TPC 13.2)
- L'ampliamento delle relazioni ciclabili con l'Italia, previste in lista C perché funzionali laddove risultino completi anche gli itinerari ciclabili sul territorio italiano, da coordinare anche con progetti INTERREG (TPC 14.1 – TPC 14.2).



Misura parziale
**Percorso ciclabile Ponte Picio -
 dogana Pizzamiglio (Vacallo)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 4.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 4.1 (A) – TPC 4.3 (C)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	C			
Costi computabili	-			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

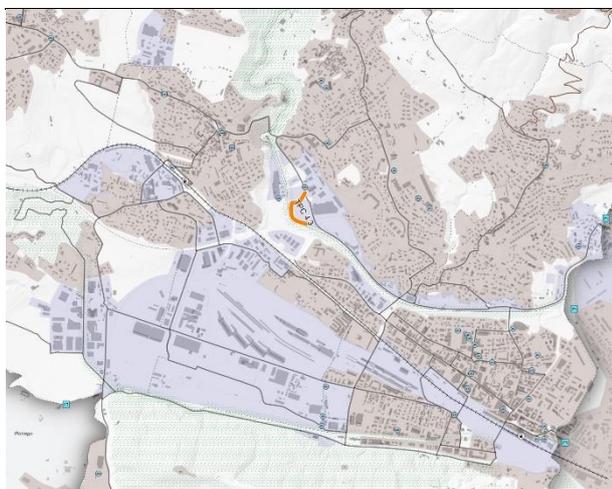
Le misure TP 4.1 e TP 4.2 permettono la realizzazione di un percorso ciclopedonale lungo il Breggia, costituendo una nuova direttrice continua tra Balerna/Morbio Inferiore, Vacallo e Chiasso. Da Ponte Picio, punto finale della misura TP 4.2, attualmente le connessioni con la dogana di Pizzamiglio e con gli itinerari ciclabili sul territorio italiano avvengono in strada. Obiettivo della misura in esame è l'allargamento del marciapiede esistente per completare la dorsale del Breggia fino al valico doganale, risolvendo anche i numerosi conflitti presenti con le diverse stazioni di servizio e commerci di confine. Dalla dogana, sul territorio italiano si intende proseguire fino a collegarsi alla pista ciclabile che costeggia il lago di Como, collegando gli abitati del basso Mendrisiotto a Maslianico, Cernobbio e Como.



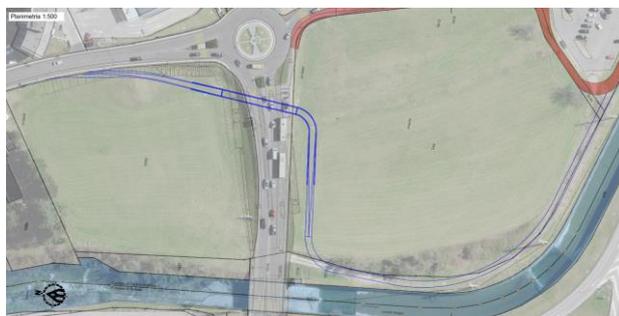
Misura parziale
Sottopasso ciclabile via Al Ponte (Morbio Inf.)

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 4.3

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 4.1 (A) – TPC 4.2 (C)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	C			
Costi computabili	-			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

L'asse ciclabile del Breggia, concepito nel PAM5, prevede il collegamento a Morbio Inferiore in prossimità della rotonda di accesso al centro commerciale Serfontana. La misura in esame indaga la possibile creazione di un sottopasso in corrispondenza del ponte Polenta e la separazione del percorso ciclabile dal sedime stradale. In questo modo verrebbe ottimizzata anche la connessione con il parco delle Gole della Breggia, garantendo maggiore sicurezza sulla tratta Chiasso-Vacallo-Morbio Inferiore/Balerna.

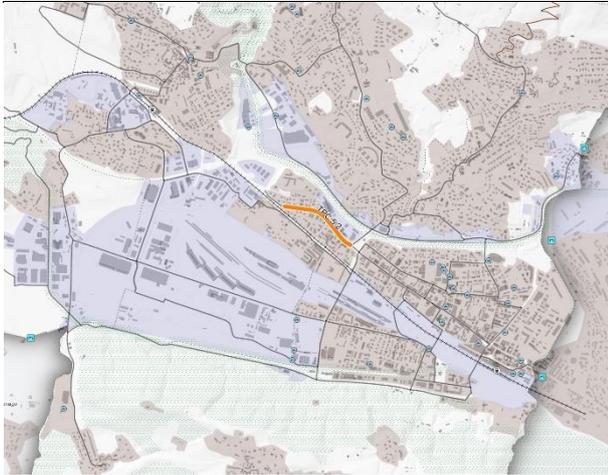


Misura parziale
**Collegamento ciclopedonale
 intersezione via Pereda - rotonde
 Kennedy (Balerna)**

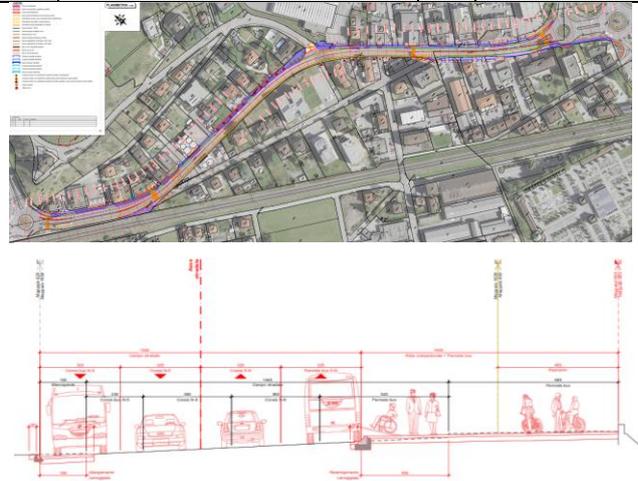
Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 5.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Correlazione con altre misure	TPC 5.1 (B) – TPC 9.4 (C)
Ente responsabile	Comuni di Balerna - Chiasso
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	C
Costi computabili	-

Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	X	Comune/i
	X	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura vuole esaminare la fattibilità di una pista ciclabile a lato della strada cantonale Chiasso – Balerna (via San Gottardo) adiacente alla corsia sud-nord. La pista ciclabile è prevista sia attuando il restringimento e riposizionamento dell'attuale carreggiata, sia inglobando il marciapiede relativo. Il progetto si raccorda con la pista ciclabile in direzione nord-sud che insiste su via Pereda (misura locale PAM3 in fase di attuazione), con i relativi raccordi di accesso.

L'ultimo tratto, sulla strada cantonale, vede il completamento dell'itinerario verso Chiasso fino alla rotonda di via Vincenzo Vela (tratto nel Comune di Chiasso).

Obiettivo del progetto è l'inserimento di un percorso di viabilità dolce su via San Gottardo, e la sua riqualifica come viale alberato, per consentire al quartiere più a nord di Chiasso di migliorare le sue connessioni con i servizi del centro cittadino e con la stazione ferroviaria.



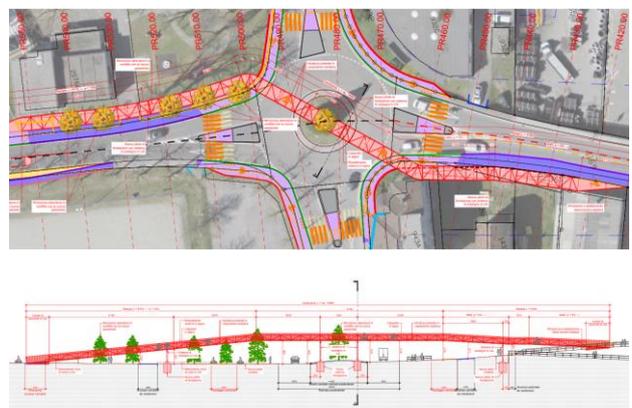
Misura parziale
**Passerella ciclopedonale
 rotonda via Soldini (Chiasso)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 9.3

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 9.1 (A) – TPC 9.2 (A) – TPC 9.4 (C)			
Ente responsabile	Comune di Chiasso			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	C			
Costi computabili	-			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il nuovo percorso ciclopedonale concepito con le misure TPC 9.1 – TPC 9.2 prevede l'attraversamento della rotonda di via Soldini a raso. La misura in esame è la realizzazione di una passerella che permetta il superamento del nodo viario senza interferenza con il traffico veicolare. L'intervento, sviluppato a livello di progetti di massima, prevede un manufatto con larghezza 3.30m e sopraelevazione di poco inferiore a 5.00m. Il piano di calpestio e le barriere laterali sono previsti in legno. Le pendenze longitudinali delle rampe di accesso sono di poco inferiori al 10%, per contenere al massimo lo sviluppo.



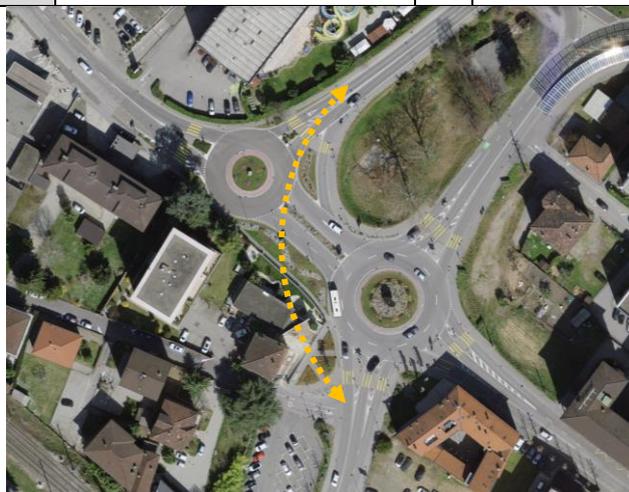
Misura parziale
**Attraversamento ciclabile
 intersezione Kennedy (Chiasso)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 9.4

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 9.1 (A) – TPC 9.2 (A) – TPC 9.3 (C)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Comune di Chiasso, USTRA			
Priorità	C			
Costi computabili	-			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

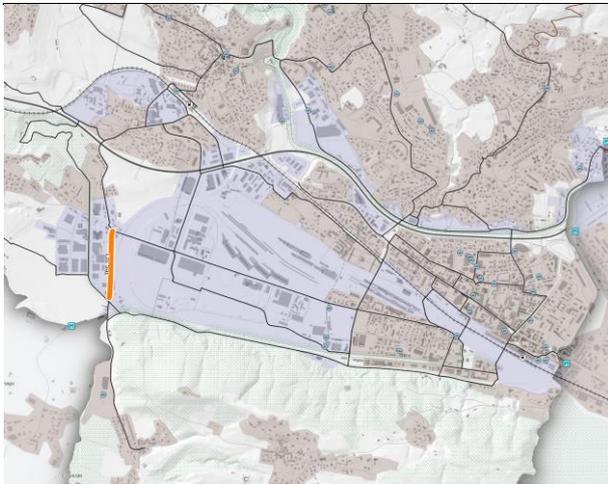
Il nodo costituito dalle due rotonde di via Kennedy rappresenta un elemento di forte criticità e rottura per la continuità dei collegamenti ciclabili tra i quartieri di Chiasso e verso Vacallo. Gli elevati volumi veicolari che insistono su via S. Gottardo e la prossimità dell'uscita autostradale comportano, in particolare nelle ore di punta, evidenti situazioni di criticità per l'utenza debole in transito dal nodo. La misura ha quale obiettivo la ricucitura dei due versanti di Chiasso, attraverso un manufatto ciclopedonale che separi le diverse componenti di traffico.



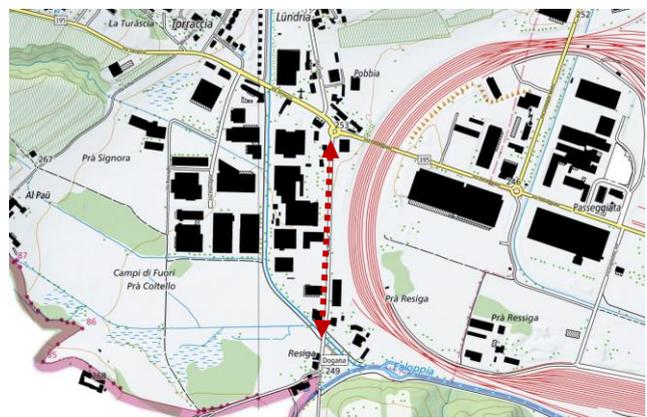
Misura parziale
Collegamento ciclopedonale via Résiga (Novazzano)

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 10.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 10.2 (B) – TPC 10.3 (A) – TPC 10.4 (A)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	C			
Costi computabili	-			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

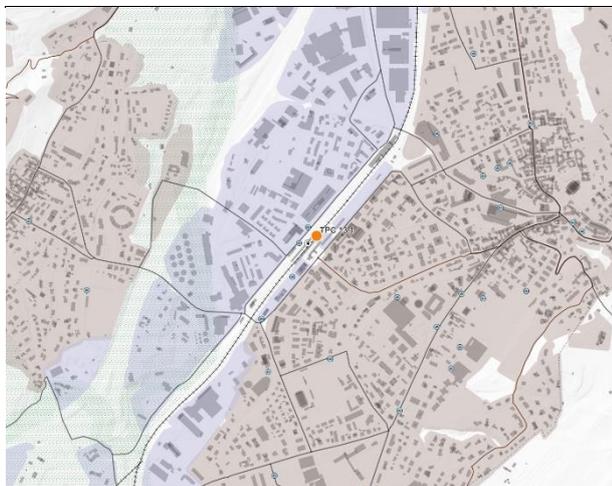
Via Résiga, unitamente a via Cereda, costituisce l'asse ciclopedonale nord-sud di connessione tra il centro di Balerna e la zona industriale di Chiasso. Funge inoltre da innesto per le vie Passeggiata e Sottopenz, attraverso le quali raggiungere il centro di Chiasso. Allo stesso tempo consente la messa in rete del parco della Valle della Motta e del parco del Penz, aree di svago di prossimità e polmoni verdi per il basso Mendrisiotto. Obiettivo della misura è la riorganizzazione della carreggiata, con la realizzazione di un marciapiede ciclopedonale. Saranno altresì messi in sicurezza i punti di accesso dei sedimi privati, al fine di garantire continuità e precedenza all'itinerario ciclopedonale. Da ultimo, il percorso consente di raggiungere la dogana di via Mulini (Novazzano-Ronago), ponendosi a servizio di un potenziale bacino di utenza transfrontaliero per gli addetti che dall'olgiatese hanno necessità di raggiungere le attività di Chiasso.



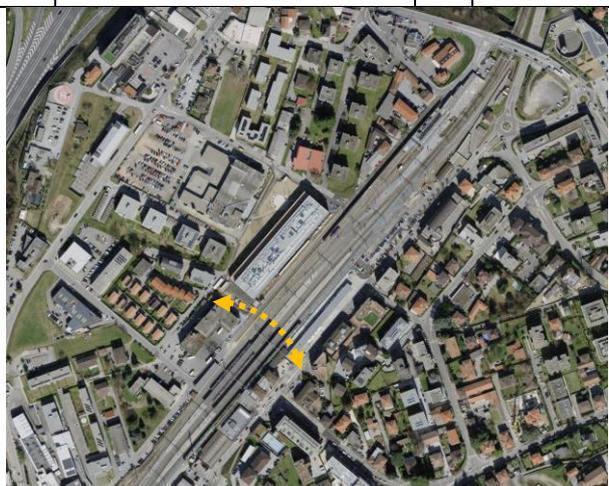
Misura parziale
**Sottopasso Stazione FFS
 Mendrisio centrale (SUPSI)
 (Mendrisio)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 13.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Correlazione con altre misure	TPC 13.2 (C) – TPC 13.3 (C)		
Ente responsabile	Comune di Mendrisio		
Altri Enti coinvolti	FFS		
Priorità	C		
Costi computabili	-		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	X Comune/i
		Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura, supportata dalle valutazioni condotte per la variante di PR “Stazione/Rime-Brecch” (Comune di Mendrisio – febb.2024), mira alla valorizzazione del comparto Rime/Brecch, con la costituzione dei due assi portanti di via al Gas e via Rime e il potenziamento dei collegamenti verso il fronte opposto dei binari su via Franscini. Il sottopasso in oggetto migliorerà inoltre la fruibilità pedonale al Campus SUPSI e la sua connessione con le zone centrali di Mendrisio.



Misura parziale
**Passerella pedonale FFS
 Mendrisio nord (Mendrisio)**

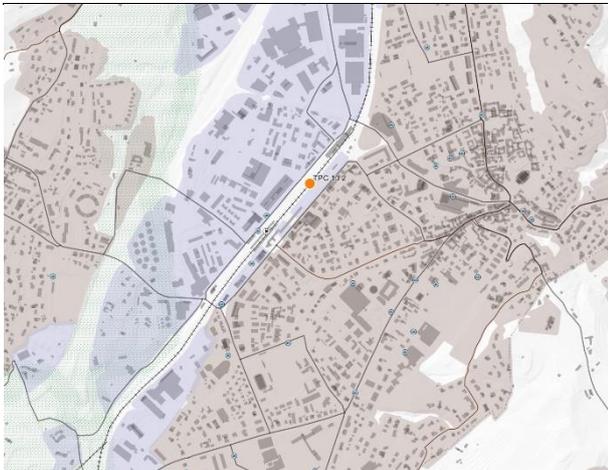
Codice ARE:

-

Codice PA:

TPC 13.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Correlazione con altre misure	TPC 13.1 (C) – TPC 13.3 (C)		
Ente responsabile	Comune di Mendrisio		
Altri Enti coinvolti	FFS		
Priorità	C		
Costi computabili	-		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	X Comune/i
		Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

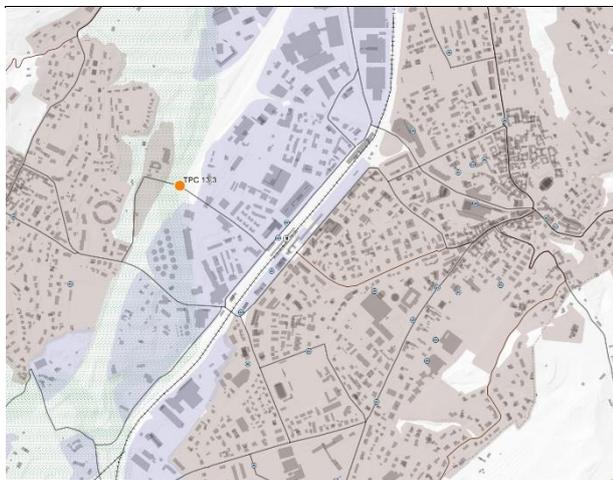
La misura, supportata dalle valutazioni condotte per la variante di PR “Stazione/Rime-Brecch” (Comune di Mendrisio – febb.2024), mira alla valorizzazione del comparto Rime/Brecch, con la costituzione dei due assi portanti di via al Gas e via Rime e il potenziamento dei collegamenti verso il fronte opposto dei binari su via Franscini. Il manufatto in oggetto migliorerà inoltre la fruibilità pedonale al Campus SUPSI e la sua connessione con le zone centrali di Mendrisio.



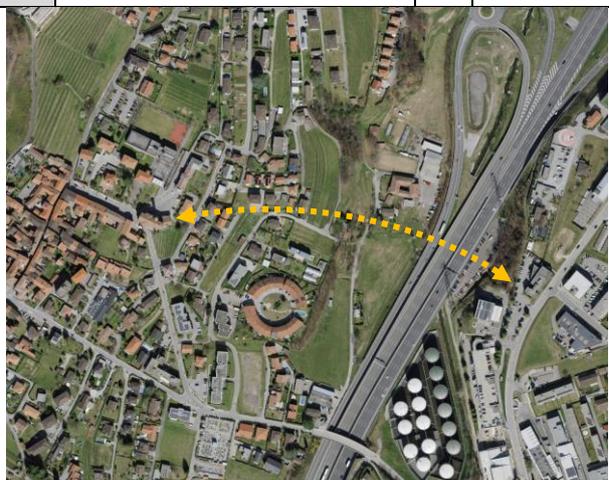
Misura parziale
**Passerella ciclopedonale
 collegamento Rime Brech-
 Rancate (Mendrisio)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TPC 13.3

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Correlazione con altre misure	TPC 13.1 (C) – TPC 13.2 (C)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Mendrisio, USTRA		
Priorità	C		
Costi computabili	-		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	X	Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il quartiere di Rancate, in linea d'aria prossimo al centro cittadino di Mendrisio, sconta delle lacune di collegamento connesse con il dislivello altimetrico tra i due abitati, che disincentiva l'utilizzo della bicicletta anche per spostamenti di breve distanza. La variante di PR "Stazione/Rime Brech" del comune di Mendrisio contempla, tra le diverse misure, azioni di miglioramento dei collegamenti con la stazione FFS anche per il quartiere di Rancate, attraverso la realizzazione di una passerella ciclopedonale che si raccordi alle viabilità cittadine scavalcando l'asse autostradale.



Misura parziale
Valico ciclopedonale San Pietro Stabio (Stabio)

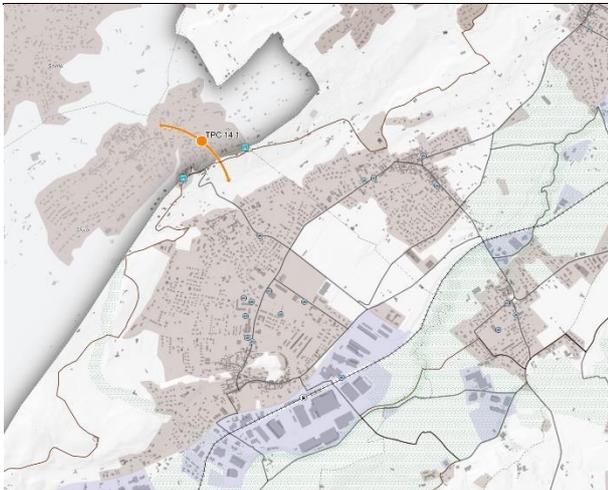
Codice ARE:

-

Codice PA:

TPC 14.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 14.2 (C)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	C			
Costi computabili	-			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura da seguito alla strategia di potenziamento dei corridoi ciclabili transfrontalieri verso sud. Si prevede di migliorare il collegamento tra Clivio e Stabio, attraverso il valico di Castel San Pietro. Questo consentirebbe di allacciare anche i comuni di frontiera italiani all'itinerario Stabio-Mendrisio, in ragione di distanze contenute e delle possibilità offerte dalle biciclette elettriche. Al contempo si amplierebbe il raggio di attrazione di utenza della stazione ferroviaria di Stabio, offrendo una valida alternativa all'uso del mezzo privato.



Misura parziale
Valico ciclopedonale Novazzano (Novazzano)

Codice ARE:

-

Codice PA:

TPC 14.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Correlazione con altre misure	TPC 14.1 (C)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	C			
Costi computabili	-			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone		Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il valico di Novazzano-Bizzarone costituisce l'asse principale di accesso per tutti i comuni di frontiera dell'olgiatese. L'assenza di un'alternativa sul mezzo pubblico (linee ferroviarie su Gaggiolo/Stabio o su Como/Chiasso) e l'impossibilità fino ad oggi di implementare linee su gomma transfrontaliere portano quale unica alternativa l'utilizzo del veicolo privato, a volte anche per spostamenti sotto i 10km per le direttrici tra i comuni prossimi alla dogana e le attività produttive del basso Mendrisiotto. La misura prevede un potenziamento dell'offerta infrastrutturale ciclabile a cavallo della dogana, da coordinare con progetti di sviluppo dell'itinerario anche sul lato italiano (progetti INTERREG). L'intervento si inserisce nella strategia di potenziamento dei collegamenti ciclabili transfrontalieri, anche alla luce dei promettenti risultati emersi dalle fasi iniziali di attuazione del progetto BikeCoin.



Infrastrutture per gli autobus e per il trasporto pubblico

TP 1	Nuove fermate TP (Chiasso cimitero-Bissone-Brusino Arsizio-Ligornetto-Rancate)	1
TP 2	Accessibilità alla stazione ferroviaria di Balerna (Balerna)	3
VELOCIZZAZIONE DEL TP VERSO I NODI FERROVIARI ASSE BREGGIA		5
TP 3.1	Allargamento stradale Ponte di Castello - Chiesa Sant'Anna (Breggia)	6
TP 3.2	Riqualifica nodo Chiesa Sant'Anna (fermata Morbio Superiore, Posta)	8
TP 3.3	Velocizzazione attraverso riqualifica via dal Pulisin (Breggia)	9
TP 3.4	Velocizzazione attraverso riqualifica via Bellavista (Breggia - Morbio Inf.)	10
VELOCIZZAZIONE DEL TP VERSO I NODI FERROVIARI ASSE BRUSATA		11
TP 4.1	Velocizzazione TP tratto dogana Brusata - via al Pero e tratto Croce Grande - Al Ponte (Novazzano)	12
TP 4.2	Velocizzazione TP tratto via al Pero - Croce Grande (Novazzano)	14
TP 5	Valorizzazione fermata TP Punta Pojana (Brusino Arsizio)	15
TP 6	Nuovo capolinea Arogno (Arogno)	16
TP 7	Interventi per inversione bus terminale (Capolago)	17
TP 8	Elettrificazione TP su gomma (bus elettrici e stazioni di ricarica)	19
TP 9	Ottimizzazione del servizio TP su gomma sull'asse Chiasso-Mendrisio	21
TP 10	Linee TP su gomma transfrontaliere: ottimizzazione dell'offerta	23



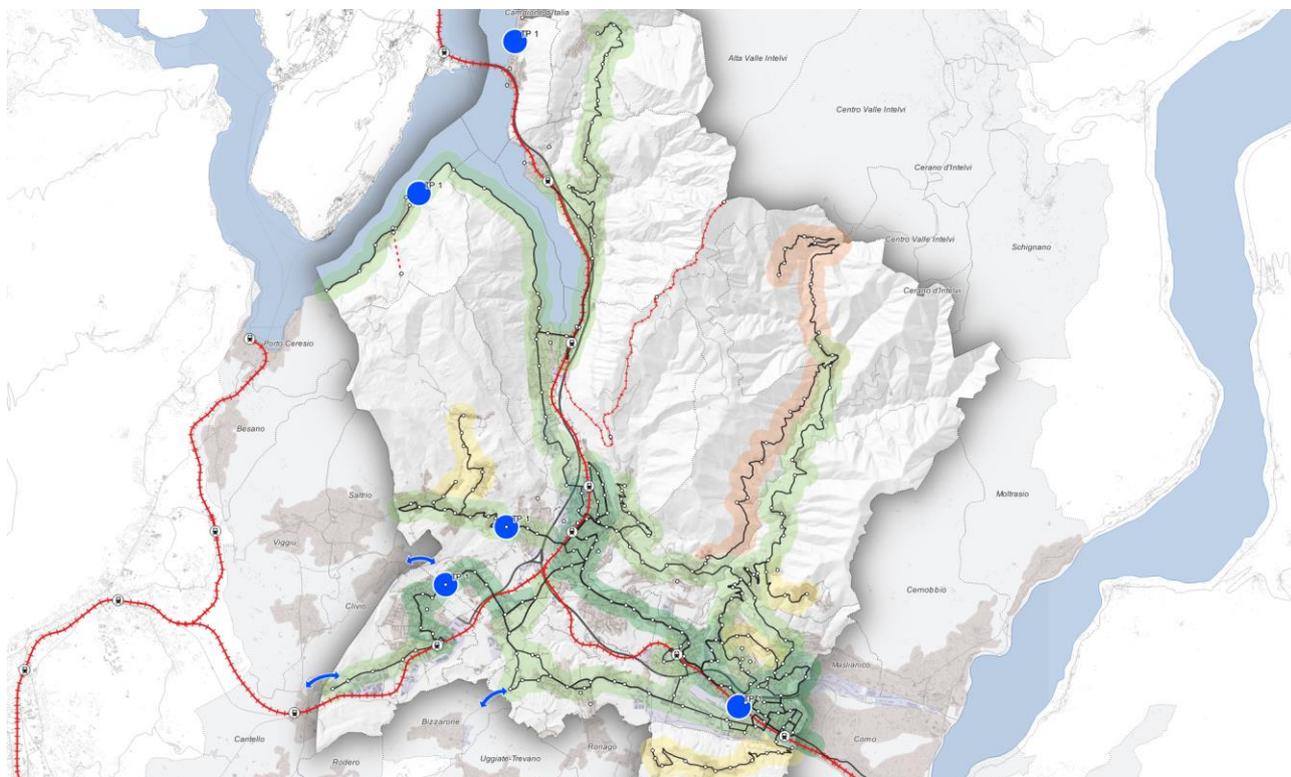
Potenziamento dei bacini di utenza, nuove fermate TP su gomma

Codice pacchetto misure
TP 1

Categoria e sottocategoria della misura	7.1: Nuova fermata di autobus / riqualifica di una fermata		
Correlazione con altre misure			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	AMSA – Autopostale, Comuni		
Priorità	A		
Costi computabili	1'000'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
		Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	

ELENCO MISURE PACCHETTO

- TP 1.1 Nuova fermata Chiasso cimitero (Chiasso) (CHF 200'000)
- TP 1.2 Nuove fermate intermedie via Campione (Bissone) (CHF 200'000)
- TP 1.3 Nuova fermata TP (Brusino Arsizio) (CHF 200'000)
- TP 1.4 Nuova fermata TP (Ligornetto) (CHF 200'000)
- TP 1.5 Nuova fermata TP (Rancate) (CHF 200'000)



Ubicazione delle misure del pacchetto TP 1

RELAZIONE DEL PACCHETTO DI MISURE CON LA STRATEGIA SETTORIALE

L'analisi condotta sulla rete TP gomma attuale ha evidenziato in generale una buona copertura territoriale del grafo di rete in esercizio, con circa il 94% degli addetti e l'89% de residenti dell'agglomerato che dispongono di una fermata bus entro un raggio di 300m. La valutazione ha permesso di evidenziare alcuni specifici punti nei quali l'aggiunta di una fermata consentirebbe una migliore copertura ed un possibile aumento del bacino di utenza, anche a beneficio della sostenibilità economica della linea interessata.

La strategia specifica di questo pacchetto di misure guarda a questo potenziale di utenza, con la predisposizione di 5 nuove fermate. Gli interventi, i cui costi sono valutati sulla base di esperienze analoghe, prevedono anche l'implementazione di adeguate infrastrutture per l'utenza (pensiline, arredo urbano, ecc.) in grado di valorizzare il nuovo punto di accesso al trasporto pubblico.



Accessibilità alla stazione ferroviaria di Balerna (Balerna)

Codice ARE:

-

Codice PA:

TP 2

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TL 2.2 PAM3		
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Comune di Balerna / Cantone		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	250'000.00 (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

L'attuale configurazione delle linee bus vede nel terminale dei centri commerciali a Morbio Inferiore uno dei punti di attestazione. Si propone il prolungo di queste linee fino alla fermata Balerna Bellavista, dove è in fase di attuazione la misura ML 2.2 (PAM3) per la realizzazione di un ascensore inclinato che permetterà a pedoni e ciclisti di superare il

dislivello tra la stazione ferroviaria FFS e la fermata bus su via San Gottardo. Il prolungamento delle linee comporta la necessità di spazi adeguati atti ad invertire la marcia in zona Balerna Piazza. La misura e i relativi costi sono conteggiati per le modifiche alla viabilità tra le vie S. Gottardo e via Stazione, per garantire l'iscrizione in curva dei bus che invertiranno la marcia in quel punto.

La valorizzazione del nodo ferroviario di Balerna è ricercata anche attraverso il prolungamento della linea 521 che proviene dalla sponda sinistra della valle di Muggio e atterra attualmente a Castel San Pietro. I tempi di attesa consentono di proseguire la corsa servendo la frazione di Gorla e portando l'utenza in stazione.

Relazione con altre misure

La misura mira ad ampliare il bacino di utenza della stazione FFS di Balerna e l'utilizzo dell'ascensore inclinato previsto nella misura PAM3 ML 2.2.

Impatto ambientale

Nessun impatto previsto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Miglioramento delle condizioni di accessibilità alle stazioni ferroviarie attraverso le linee bus, in particolare per gli abitati della Valle di Muggio e per Castel San Pietro, attraverso piccole estensioni di percorso delle linee esistenti.

DATI QUANTITATIVI

-

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

-

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Necessità di aggiornamento del PD

In fase di verifica

SCADENZIARIO

Elencare tappe progettuali

Da definire



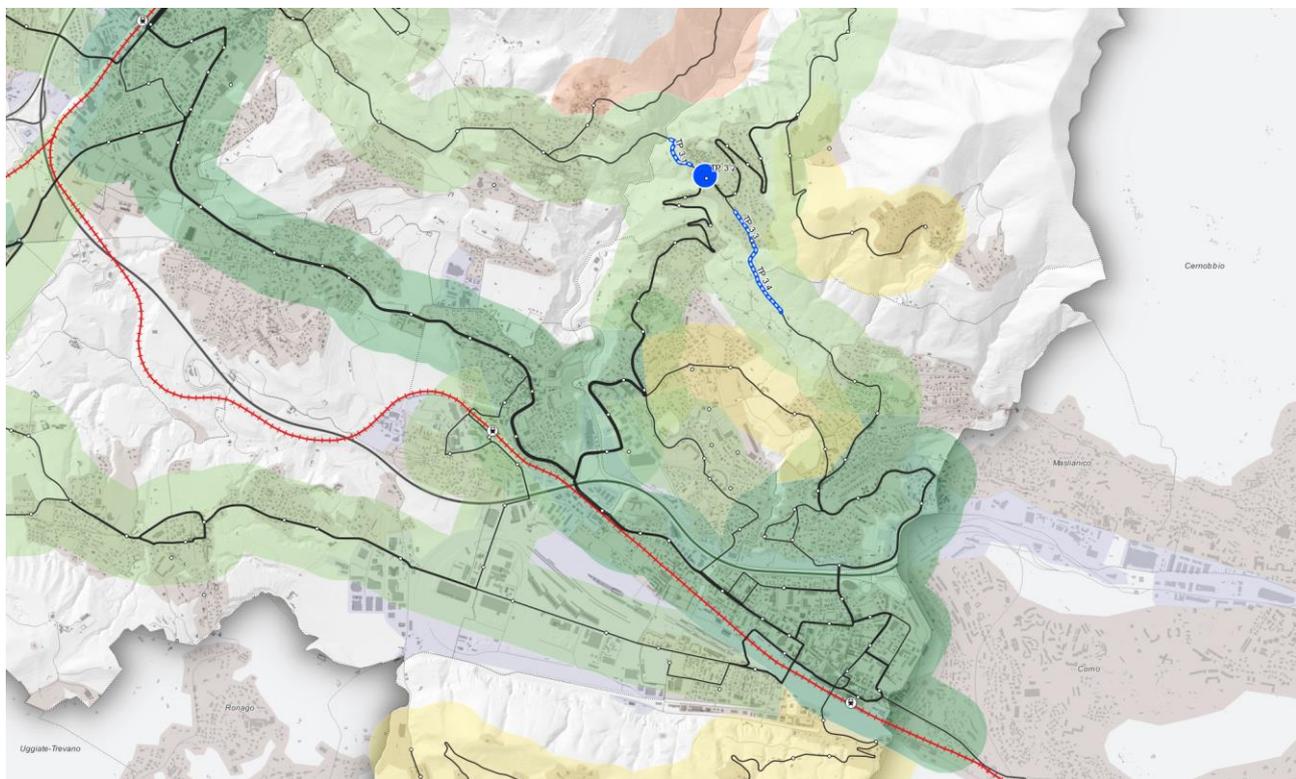
Velocizzazione del TP verso i nodi ferroviari Asse Breggia

Codice pacchetto misure
TP 3

Categoria e sottocategoria della misura	7.1: Nuova fermata di autobus / riqualifica di una fermata 7.2: Nuova infrastruttura per gli autobus
Priorità	A / B
Costi computabili	9'150'000.00 (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

- TP 3.1 Allargamento Ponte di Castello - Chiesa Sant'Anna (Breggia) (CHF 2'000'000)
- TP 3.2 Riqualifica nodo Chiesa Sant'Anna (fermata Morbio Sup., Posta) (CHF 2'150'000)
- TP 3.3 Velocizzazione attraverso riqualifica via dal Pulisin (Breggia) (CHF 1'500'000)
- TP 3.4 Velocizzazione attraverso riqualifica via Bellavista (Breggia-Morbio Inf.)(CHF 3'500'000)



Ubicazione delle misure del pacchetto TP 3

RELAZIONE DEL PACCHETTO DI MISURE CON LA STRATEGIA SETTORIALE

La riqualifica dei terminali di Chiasso, Stabio e Mendrisio, di recente realizzazione, ne hanno rafforzato il ruolo quali punti di attrazione degli abitanti che dalle zone più collinari dell'agglomerato possono raggiungere il fondovalle per avvalersi di una rete ferroviaria efficiente nelle relazioni verso le altre regioni del cantone e oltre Gottardo.

La strada cantonale S106 che da Castel San Pietro collega Morbio Superiore ha acquisito negli ultimi anni grande importanza per il trasporto pubblico rappresentando l'asse su cui confluiscono le linee che collegano il territorio di Breggia, Vacallo e Morbio Inferiore ai diversi centri di formazione e di servizio oltre che alle stazioni FFS di Chiasso e Mendrisio, dove è possibile fruire delle coincidenze ferroviarie sia verso nord che verso sud.

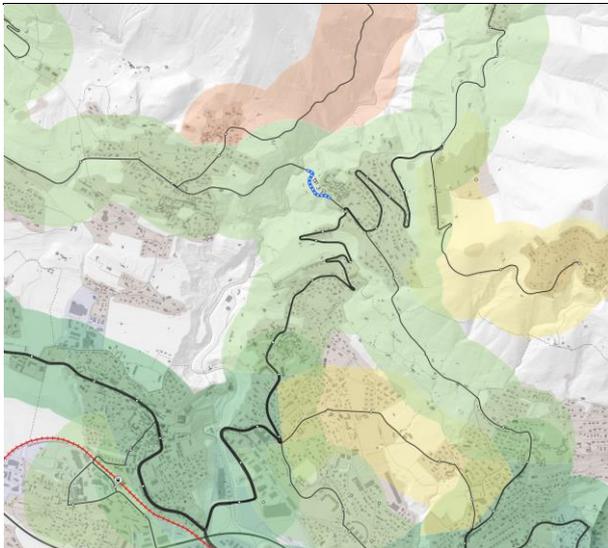
In continuità con i PA precedente, le misure del pacchetto TP 3 ricercano l'affidabilità dei tempi del TP su gomma per garantire le coincidenze del servizio ferroviario, attraverso alcuni interventi di velocizzazione del TP.



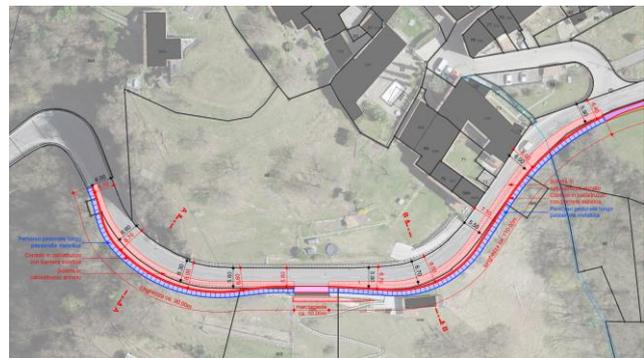
Misura parziale
Allargamento stradale Ponte di Castello - Chiesa Sant'Anna (Breggia)

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 3.1

Categoria e sottocategoria della misura	7.2: Nuova infrastruttura per gli autobus			
Correlazione con altre misure	TP 3.2 (A) – TP 3.3 (B) – TP 3.4 (A)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	B			
Costi computabili	2'000'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il tratto di strada che va dal ponte di Castello fino al nodo Sant'Anna è caratterizzato da una larghezza ridotta della carreggiata e da curve strette, che rendono particolarmente complesso l'incrocio tra veicoli e autobus, e ancora più problematico l'incrocio tra due autobus. Questa situazione, oltre a causare in alcuni casi congestione nel traffico, impatta negativamente sul servizio del trasporto pubblico, richiedendo una coordinazione tra gli autisti che devono aspettare il passaggio della corsa in senso inverso in zone che permettono l'incrocio, ad esempio fermanosi sul ponte o sulla carreggiata in zona Sant'Anna. Questo blocca la circolazione veicolare e, causa talvolta ritardi nei tempi di percorrenza, con ripercussioni sulle coincidenze. L'orario stesso delle linee è rallentato da questa situazione, tant'è che la linea 513, per poter mantenere l'orario, deve terminare la corsa in via Volta anziché raggiungere la stazione FFS di Chiasso, dove potrebbe garantire migliori condizioni di interscambio.

A livello costruttivo la misura prevede la possibilità di allargare la carreggiata verso valle su due tratti specifici, demolendo il cordolo esistente e realizzando una mensola in calcestruzzo appoggiata su costoloni in calcestruzzo ancorati al muro di sostegno esistente, con un interasse di circa 4 metri. L'intervento è compatibile e coerente con la misura TPC 6 a favore della mobilità lenta.

DATI QUANTITATIVI

- Popolazione nel bacino d'influenza lato Castel San Pietro: 1'174 abitanti
- Popolazione nel bacino d'influenza lato Morbio Superiore: 688 abitanti
- Posti di lavoro (UTP) nel bacino d'influenza lato Castel San Pietro: 343 ETP
- Posti di lavoro (UTP) nel bacino d'influenza lato Morbio Superiore: 94 ETP
- Traffico feriale medio sulla S106 al Ponte di Castello: 5500 veic/giorno (TFM annuale – conteggio SM gennaio 2024 ponderato con media mensile)

- Linee di trasporto pubblico interessate direttamente: linee 513 e 515
- Passeggeri delle linee interessate: 146'054 pax/anno (2022 in sezione Ponte di Castello)

Linee di trasporto pubblico interessate dalle coincidenze:

- linea 514 a Morbio Superiore
- linea 521 a Castel San Pietro
- tutte le direzioni a Chiasso FFS



Misura parziale
**Riqualifica nodo Chiesa
 Sant'Anna (fermata Morbio
 Superiore, Posta)**

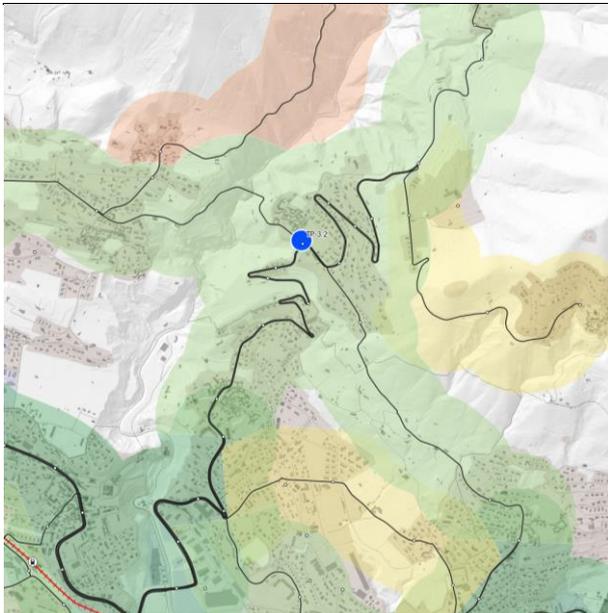
Codice ARE:

-

Codice PA:

TP 3.2

Categoria e sottocategoria della misura	7.1: Nuova fermata di autobus / riqualifica di una fermata		
Correlazione con altre misure	TP 3.1 (B) – TP 3.3 (B) – TP 3.4 (A)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Breggia		
Priorità	A		
Costi computabili	2'150'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	X	Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

A fronte di una situazione attualmente problematica sotto vari aspetti, obiettivo della misura è dotare il nodo Sant'Anna, fermata Morbio Superiore Posta, delle infrastrutture necessarie per eseguire l'interscambio in coincidenza per le tre linee bus presenti. Il progetto prevede la formazione dei sei punti di fermata necessari all'esterno della carreggiata, la formazione di marciapiedi e la definizione di un percorso che consenta di attraversare le strade tra il nucleo e il nuovo magazzino comunale in sicurezza.

Il nodo così sviluppato è compatibile con la LDis, offre adeguati spazi ai pedoni, garantisce funzionalità e comfort necessari e si inserisce armoniosamente nel contesto contribuendo in modo sostanziale ad una riqualifica del comparto. La funzionalità del nodo è propedeutica a garantire le coincidenze e la messa a sistema delle tre linee interessate (linea 513 tra Chiasso e Mendrisio, linee 514-515 a servizio della valle di Muggio), ricercando un incremento di utenza proprio tra gli abitanti degli abitati collinari, che attualmente faticano ad usufruire in maniera efficace dei collegamenti con le linee ferroviarie sia a Chiasso che a Mendrisio.

DATI QUANTITATIVI

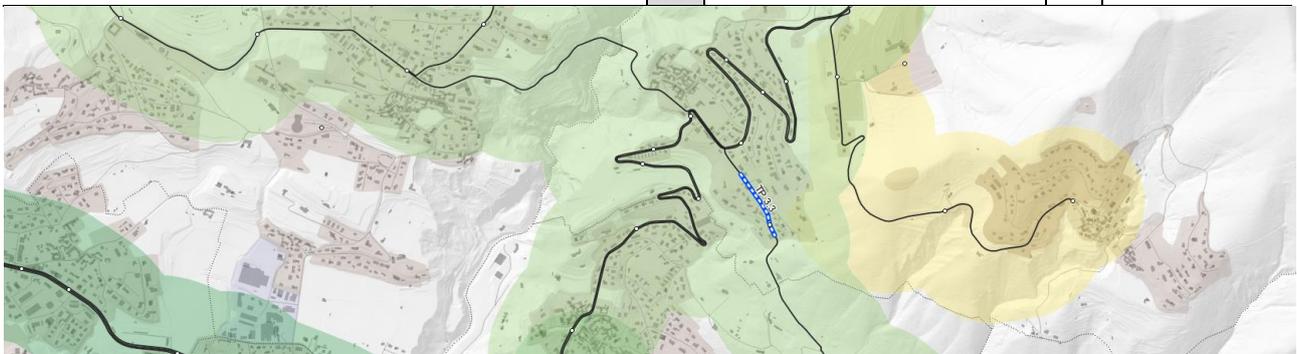
Da completare.



Misura parziale
**Velocizzazione attraverso
riqualifica via dal Pulisin
(Breggia)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 3.3

Categoria e sottocategoria della misura	7.2: Nuova infrastruttura per gli autobus		
Correlazione con altre misure	TP 3.1 (B) – TP 3.2 (A) – TP 3.4 (A)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Autopostale		
Priorità	B		
Costi computabili	1'500'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	X	Cantone	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La strada in questione ha assunto negli anni sempre più una funzione di collegamento tra la valle di Muggio e il fondovalle, sia per il traffico veicolare che per le relazioni di mobilità lenta. È inoltre l'itinerario della linea TP 513, che serve gli abitati di collina collegandoli ai due nodi di Chiasso e Mendrisio. Le situazioni di perditempo lungo il tracciato inficiano tuttavia le coincidenze alle stazioni FFS, rendendo poco attrattivo l'utilizzo del mezzo pubblico da parte delle zone collinari per gli spostamenti casa-lavoro. L'intervento in questione mira ad una velocizzazione della tratta per il mezzo pubblico attraverso un miglioramento delle condizioni del tracciato e lo spostamento dei flussi pedonali esternamente alla carreggiata. Il progetto complessivo interessa due tratte: la prima oggetto della presente scheda. La seconda ripresa nella misura TP 3.4 (A). Per la misura è stato sviluppato un Pmax (SIA 103) con stima dei costi +/-20%.

DATI QUANTITATIVI

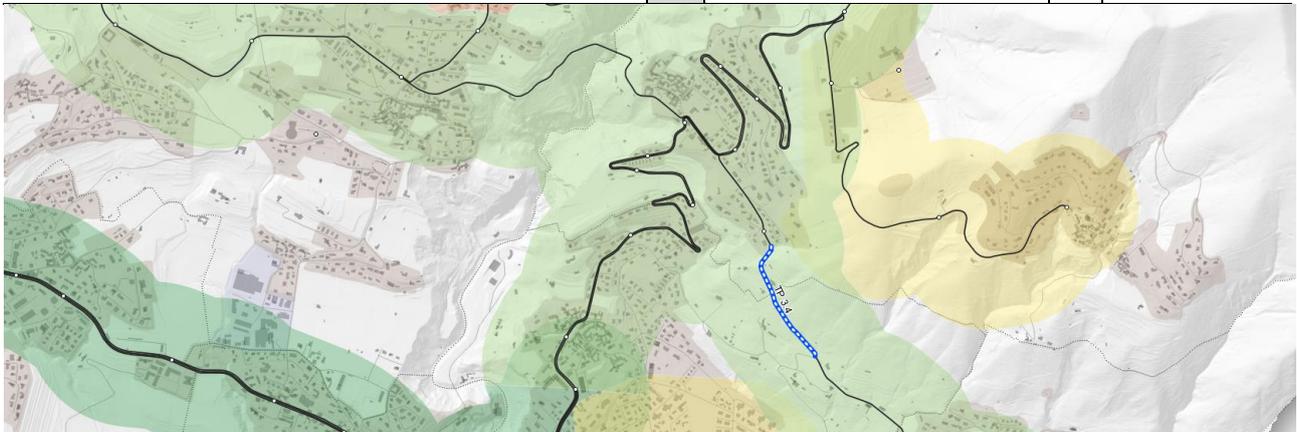
Da completare.



Misura parziale
**Velocizzazione attraverso
 riqualifica via Bellavista (Breggia
 - Morbio Inf.)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 3.4

Categoria e sottocategoria della misura	7.2: Nuova infrastruttura per gli autobus			
Correlazione con altre misure	TP 3.1 (B) – TP 3.2 (A) – TP 3.3 (B)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Autopostale			
Priorità	A			
Costi computabili	3'500'000.00 (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



Ubicazione misura



Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Le caratteristiche del tracciato rendono la percorrenza della tratta su via Bellavista difficoltosa per i mezzi del trasporto pubblico. Per perseguire l'obiettivo di velocizzare le corse del TP sulla dorsale Chiasso-Mendrisio a servizio degli abitati collinari, si prevede l'ampliamento del campo stradale per eliminare le situazioni di conflitto che interessano il traffico veicolare, nonché lo spostamento dei flussi pedonali all'esterno della carreggiata. Per la misura è stato sviluppato un Pmax (SIA 103) con stima dei costi +/-20%.

DATI QUANTITATIVI

Da completare.



Velocizzazione del TP verso i nodi ferroviari Asse Brusata

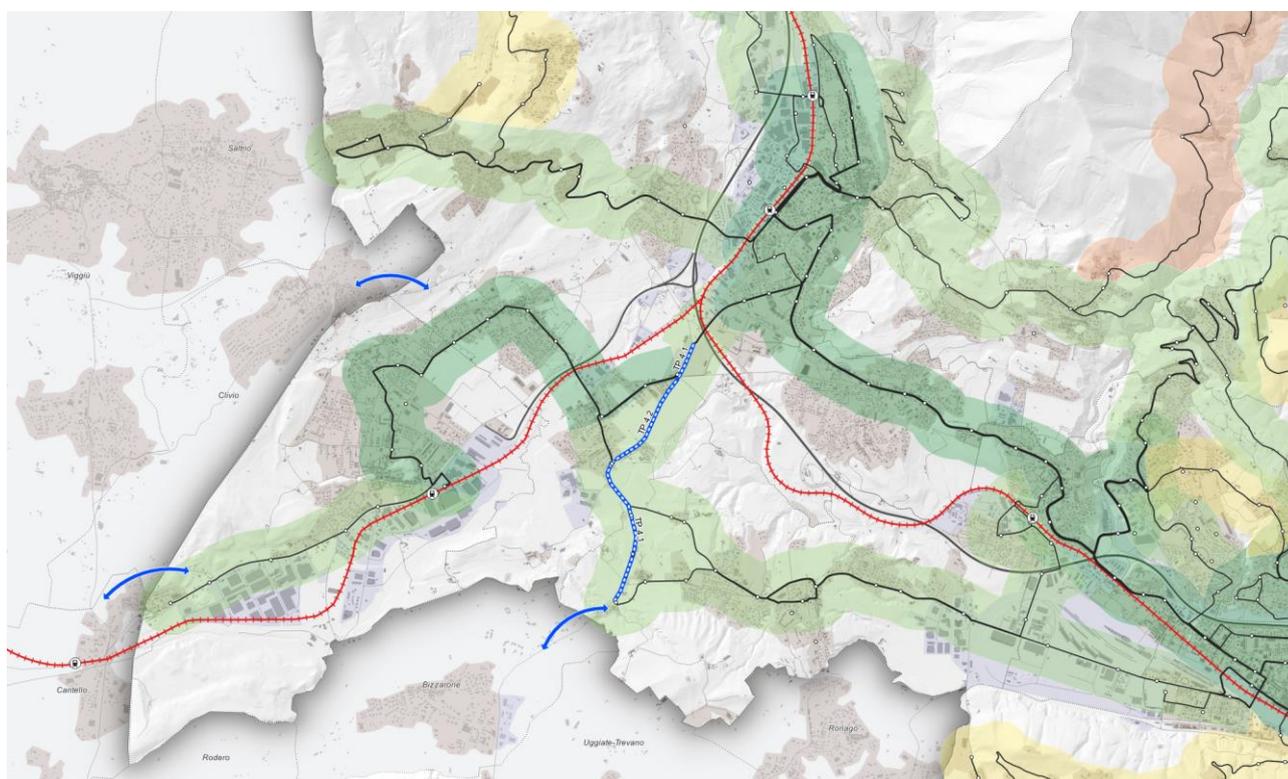
Codice pacchetto misure

TP 4

Categoria e sottocategoria della misura	7.2: Nuova infrastruttura per gli autobus
Priorità	A / B
Costi computabili	6'326'000.00 (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

- TP 4.1 Velocizzazione TP tratto dogana Brusata - via al Pero e tratto Croce Grande - Al Ponte (Novazzano) (CHF 2'626'000)
- TP 4.2 Velocizzazione TP tratto via al Pero - Croce Grande (Novazzano) (CHF 3'700'000)



Ubicazione delle misure del pacchetto TP 4

RELAZIONE DEL PACCHETTO DI MISURE CON LA STRATEGIA SETTORIALE

L'asse costituito dalle vie Cios, Canova e Campagna Adorna a Novazzano rappresenta la direttrice di accesso a Mendrisio per i comuni di frontiera dell'Olgiatese, con conseguenti carichi veicolari di rilievo che portano a volte a situazioni di saturazione. Lo stesso itinerario è quello utilizzato dalle linee bus che collegano Chiasso-Novazzano-Mendrisio, per le quali è importante garantire puntualità nell'interscambio ai nodi ferroviari di Chiasso e Mendrisio.

Obiettivo del pacchetto di misure in esame è la velocizzazione del TP su questa tratta, attraverso l'inserimento di corsie riservate al bus e alla mobilità lenta, così da garantire affidabilità al servizio. Si prevede la suddivisione in tre tratte, in relazione alla disponibilità di spazi a lato carreggiata per eseguire gli ampliamenti necessari.

In continuità con i PA precedente, le misure del pacchetto TP 4 ricercano l'affidabilità dei tempi del TP su gomma per garantire le coincidenze del servizio ferroviario, attraverso alcuni interventi di velocizzazione del TP.

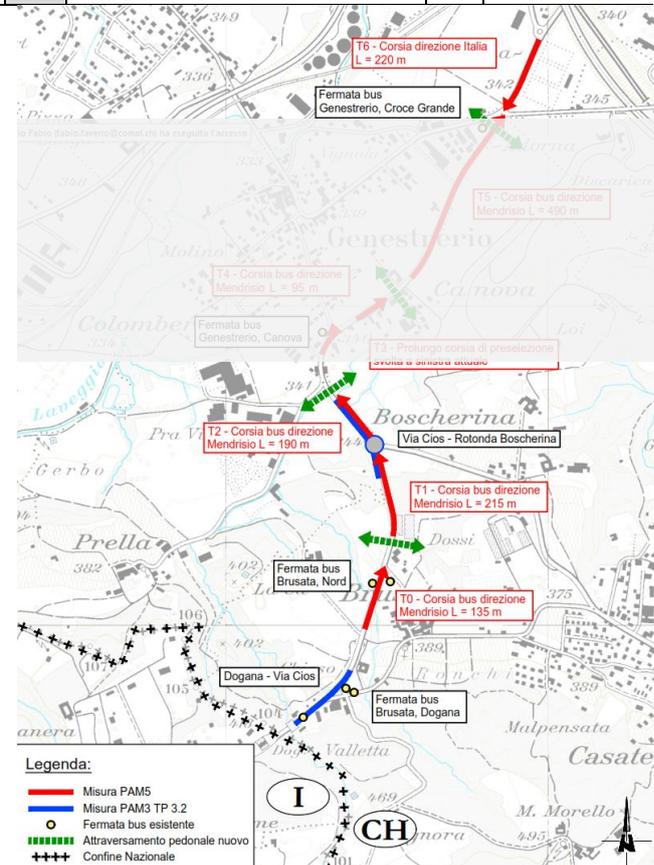
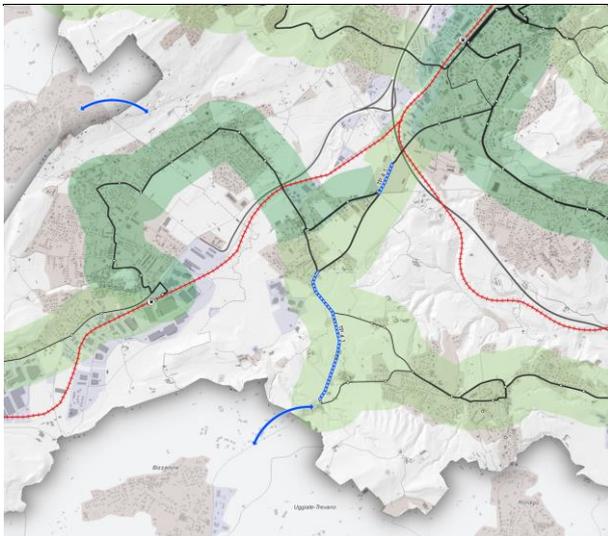
Gli interventi otterranno ulteriore forza quando troverà attuazione anche la linea bus transfrontaliera verso Olgiate Comasco, che attraverso il valico di Novazzano-Bizzarone offrirà un'alternativa di trasporto nei collegamenti con Mendrisio e con le zone lavorative dell'agglomerato. Come per il PAM3, la nuova infrastruttura verrà valutata anche in chiave car pooling.



Misura parziale
**Velocizzazione TP tratto dogana
 Brusata - via al Pero e tratto
 Croce Grande - Al Ponte
 (Novazzano)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 4.1

Categoria e sottocategoria della misura	7.2: Nuova infrastruttura per gli autobus		
Correlazione con altre misure	TP 4.2 (B)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Costi computabili	2'626'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X Agglomerato
	X	Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	X	Cantone	Terzi



Ubicazione misura

Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

L'intervento interessa le tratte 1 e 3 della tratta stradale compresa tra la dogana di Brusata Novazzano e la rotonda Croce AMAG a Mendrisio.

Si prevede, per la tratta 1:

- La realizzazione di una corsia bus nel tratto in ingresso in CH dalla dogana
- La realizzazione di una corsia bus in direzione Mendrisio di lunghezza 215m per evitare gli incolonnamenti veicolari cui è soggetta nelle ore di punta della mattina la rotonda Boscherina a Novazzano
- La realizzazione di una corsia bus in direzione Mendrisio di lunghezza 190m di avvicinamento alla corsia di preselezione per la svolta del bus verso Genestrerio (ottimizzata), evitando i perditempo legati agli incolonnamenti in accesso a Mendrisio durante l'OPM

La tratta numero 3, lato Mendrisio, prevede invece:

- La realizzazione di una corsia supplementare in direzione dell'Italia, lunghezza 220m, da Mendrisio in avvicinamento alla rotonda Croce Grande di Genestrerio.

L'attuazione del progetto consentirà alle linee bus interessate di avvalersi, dove più necessario, di un'infrastruttura dedicata per limitare la perdita di tempo connessa alla formazione di colonne che interessano l'asse viario nelle ore di punta.

Il tratto centrale dell'itinerario (tratta 2) presenta maggiori difficoltà realizzative in ragione dell'edificato presente e delle necessità di espropri, con relativi tempi e costi maggiori. Se ne prevede il completamento con la misura TP 4.2 in orizzonte temporale B, cui si rimanda per i dettagli.

DATI QUANTITATIVI

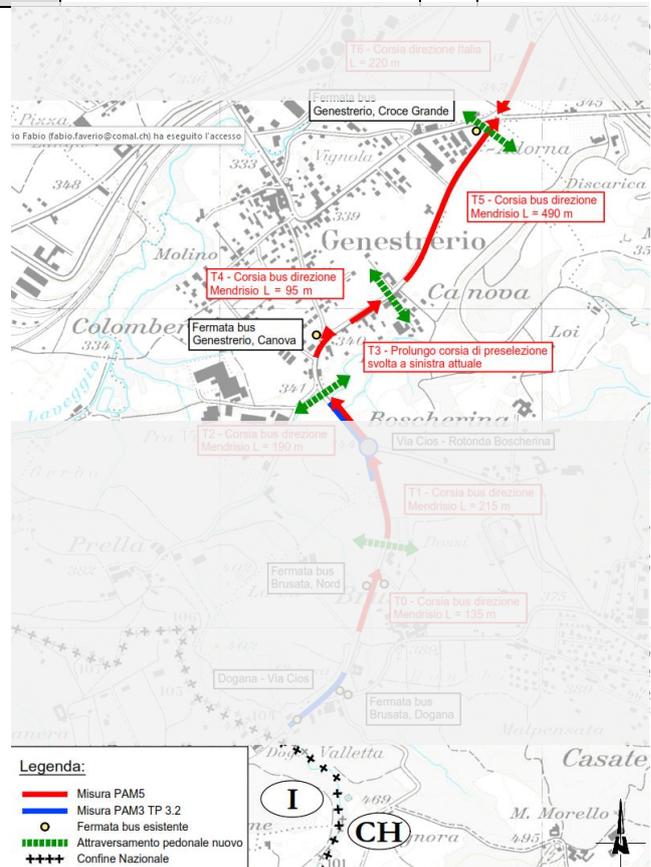
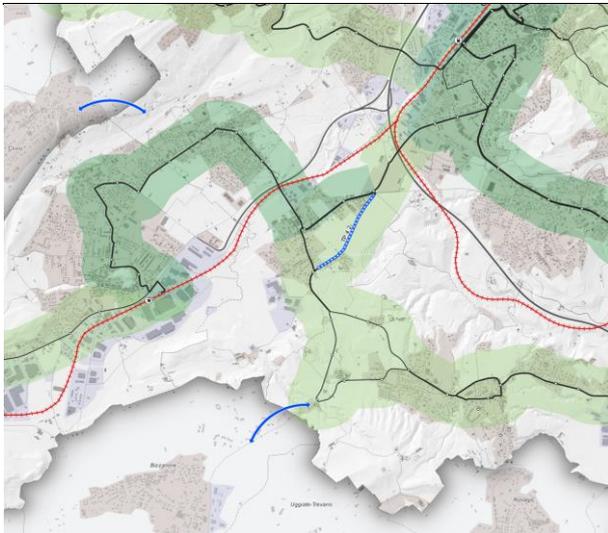
Da completare.



Misura parziale
**Velocizzazione TP tratto via al
Pero - Croce Grande
(Novazzano)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 4.2

Categoria e sottocategoria della misura	7.2: Nuova infrastruttura per gli autobus		
Correlazione con altre misure	TP 4.1 (A)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	B		
Costi computabili	3'700'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X Agglomerato
	X	Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	X	Cantone	Terzi



Ubicazione misura

Progetto

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura interessa la tratta stradale in corrispondenza della zona Canova di Genestrerio, dove le possibilità di allargamento della strada sul lato destro in direzione Mendrisio sono limitate dell'edificato presente. Gli interventi proposti completano l'ottimizzazione della tratta tra la dogana di Brusata e la rotonda AMAG in accesso a Mendrisio, al fine di garantire il transito delle linee bus attuali e della futura linea di TP su gomma transfrontaliera senza perditempo legati alle situazioni di congestione delle ore di punta.

DATI QUANTITATIVI

Da completare.

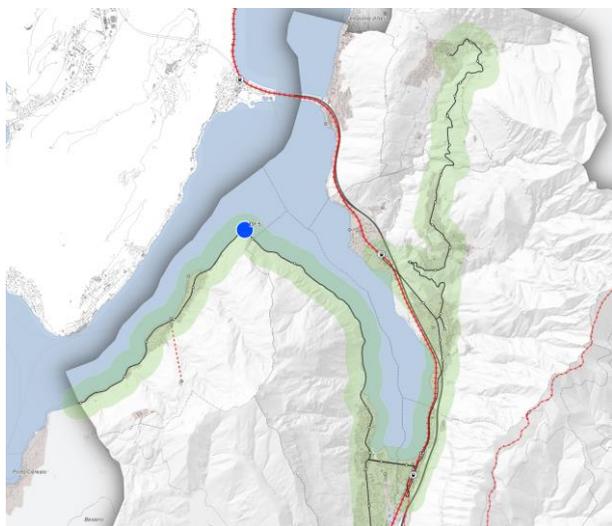


**Valorizzazione Punta Pojana
(Brusino Arsizio)**

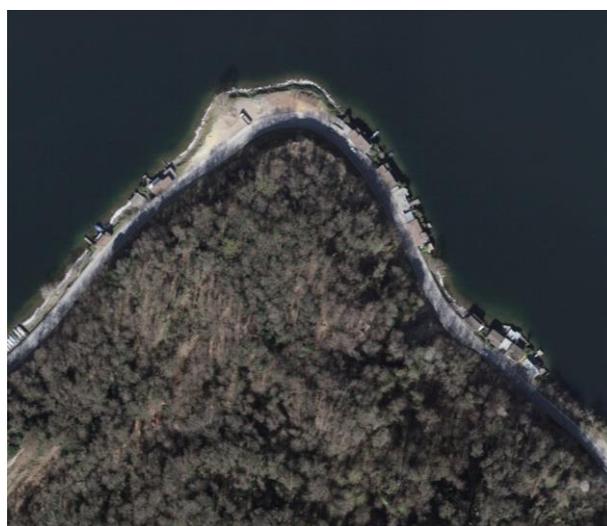
Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 5

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP		
	7.2	Nuova infrastruttura per gli autobus		
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA precedente				
Ente responsabile	Comune di Brusino Arsizio			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	C			
Stato della pianificazione	1	2	3	
Orizzonte di realizzazione	> 2035			

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	-
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



Ubicazione misura



Ambito di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

L'area a lago denominata Punta Pojana è un sedime pubblico di ca. 1'900mq che presenta caratteristiche paesaggistiche notevoli sul lago Ceresio. Lo spazio in questione, oggetto in passato di diversi studi di riqualifica da parte dell'OTRMBC e del Consorzio Manutenzione Arginature Medio Mendrisiotto (CMAMM), rappresenta la porta di ingresso del Comune di Brusino Arsizio per chi arriva da Riva San Vitale e dispone di un enorme potenziale inespresso a livello paesaggistico e di fruibilità pubblica. A causa della sua singolare collocazione e della totale assenza di stalli di posteggio per auto nelle immediate vicinanze (e l'impossibilità di crearne), il suo raggiungimento è possibile unicamente con il TP, che dispone di una fermata (Brusino Arsizio, Punta Pojana). L'area potrebbe ospitare una postazione panoramica del Grand Tour della Svizzera e la sua riqualifica avrebbe influssi positivi su tutto il Distretto, offrendo al contempo un invidiabile biglietto da visita per l'offerta del TP regionale nel resto del Cantone. La misura in esame prevede la riqualifica dell'area di fermata, sia per il TP che con la formazione di un punto di sosta altamente qualitativo per gli utenti della mobilità lenta.

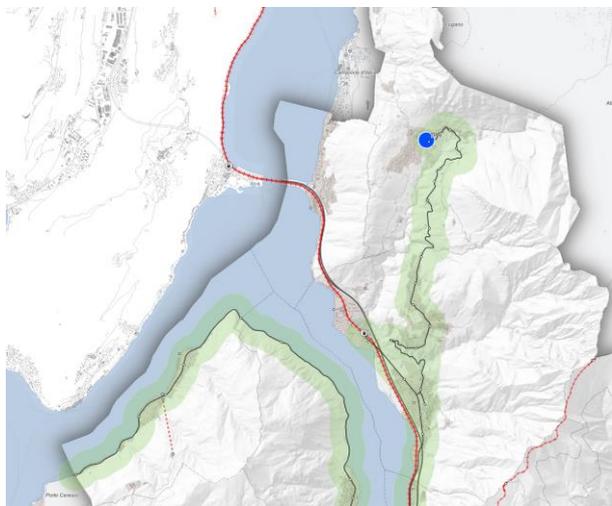


Nuovo capolinea Arogno (Arogno)

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 6

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP		
	7.2	Nuova infrastruttura per gli autobus		
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA precedente				
Ente responsabile	Comune di Arogno			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	C			
Stato della pianificazione	1	2	3	
Orizzonte di realizzazione	> 2035			

COSTI E FINANZIAMENTO				
Costi totali	-			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA		
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti		
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone		
	<input type="checkbox"/>	Agglomerato		
	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i		
	<input type="checkbox"/>	Terzi		



Ubicazione misura



Ambito di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La linea 541 garantisce i collegamenti tra l'abitato di Arogno e la linea ferroviaria alle stazioni di Maroggia-Melano e di Capolago e alle restanti direttrici del Mendrisiotto dal capolinea di Capolago. L'offerta attuale vede due aspetti penalizzanti: dal punto di vista dell'esercizio connesso a tempi di percorso influenzati dalla necessità di servire anche Rovio lungo il tragitto. Dal punto di vista dell'infrastruttura dall'assenza di un capolinea di qualità ad Arogno. Se per il primo aspetto le ev. ottimizzazioni sono perseguibili nelle modifiche di rete che man mano possono trovare affinamento, la misura in esame cerca di dare risposta all'aspetto infrastrutturale, prevedendo la realizzazione di un vero capolinea per il nucleo, opportunamente attrezzato e che possa dare nuovo slancio alla scelta di trasporto pubblico anche per le zone più discoste dal fondovalle.



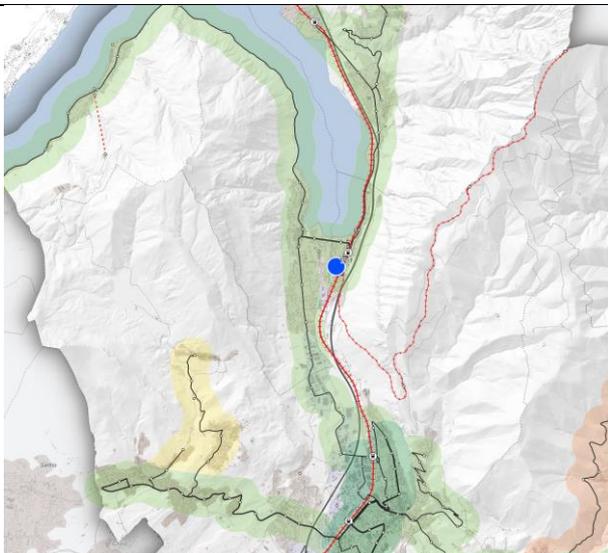
Interventi per inversione bus terminale (Capolago)

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 7

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e per il TP	
	7.2	Nuova infrastruttura per gli autobus	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	PAM2 TP3.5		
Ente responsabile	Comune di Mendrisio		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1		3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	350'000.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato	
		Comune/i	
	Terzi		



Ubicazione misura



Concetto di intervento

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

I bus in attestazione presso il nuovo terminal di Capolago devono successivamente raggiungere la rotonda Segoma in prossimità della strada cantonale per poter invertire e proseguire con la linea in direzione contraria (ca. 2km di percorrenza a vuoto). La misura è volta a realizzare un possibile anello per i bus sfruttando spazi esistenti nelle vicinanze del terminale, favorendo così ulteriori sviluppi futuri del nodo. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova strada lungo il limite sud del mappale no. 439 di proprietà del Comune di Mendrisio, in modo da creare un anello stradale lungo il perimetro dell'attuale posteggio riservato alla Ferrovia del Monte Generoso. L'anello permetterebbe l'inversione di marcia dei bus di linea utilizzando la strada esistente di via Monsignor Sesti.

La creazione dell'anello e l'introduzione del senso unico di marcia andranno a migliorare anche l'accesso al quartiere residenziale di Capolago ora servito da via Monsignor Sesti con traffico bidirezionale difficoltoso, visto il calibro della strada esistente.

Relazione con altre misure

L'intervento si configura quale sviluppo della misura PAM2 TP 3.5 che ha consentito la messa in sicurezza della stazione. La sua realizzazione consentirà di dotare Capolago di un terminale più funzionale e con maggiori margini di ottimizzazione nella definizione degli orari di linea, per garantire coincidenze e ridurre tempi e costi per gli assuntori del servizio.

Impatto ambientale

Nessun impatto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

-

DATI QUANTITATIVI

-

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Complemento per inversione dei bus – studio di varianti (Dipartimento del territorio, SM, 24 aprile 2020)

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE**Conformità con il PD****Necessità di aggiornamento del PD**

In fase di verifica

SCADENZIARIO**Elencare tappe progettuali**

Da definire



Elettificazione TP su gomma (bus elettrici e stazioni di ricarica)

Codice ARE:

-

Codice PA:

TP 8

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Correlazione con altre misure			
Ente responsabile	Autolinea Mendrisiense SA (AMSA)		
Altri Enti coinvolti	Cantone, Comuni		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	Maggiori costi per i veicoli elettrici: Impianti di ricarica:	CHF 2'750'000. - (IVA esclusa) CHF 1'200'000. - (IVA esclusa)	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	
	<input type="checkbox"/>	Cantone	
	<input type="checkbox"/>	Agglomerato	
	<input type="checkbox"/>	Comune/i	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Terzi	

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura ha l'obiettivo di elettrificare la rete del TP su gomma, al fine di offrire una mobilità innovativa, a basse emissioni foniche e atmosferiche. Si prevede di investire in nuovi veicoli a trazione elettrica in ed impianti di ricarica in deposito. Attualmente le linee del trasporto pubblico del Mendrisiotto vengono interamente gestite con una flotta con motore termico.

La concretizzazione della prima tappa di elettrificazione è prevista a dicembre 2026 (orario 2027), prima degli orizzonti PAM5. Di conseguenza nella scheda figurano esclusivamente gli investimenti ancora necessari a partire dal 2028. Di seguito è riportata la descrizione indicativa della strategia che introduce progressivamente la nuova tecnologia

- Bus elettrici a batteria con ricarica esclusivamente in rimessa (deposito risp. officina AMSA Balerna)
- Prima fase *pre-PAM5*: AMSA prevede di introdurre dall'orario 2027 4 autobus elettrici midi sulle linee 7 e 8 e dall'orario 2028 4 autobus elettrici standard sulle linee 2, 3 e 4.
- Seconda fase *PAM5-Priorità A*: AMSA prevede la sostituzione di 11 autobus a diesel con modelli elettrici a dicembre 2029 (orario 2030)
- Terza fase *PAM5-Priorità B*: AMSA prevede la sostituzione di 3 autobus a diesel con modelli elettrici a dicembre 2032 (orario 2033, non considerati nell'importo)

Relazione con altre misure

La misura è fortemente correlata a quanto auspicato dalle strategie di elettrificazione promosse dalla Confederazione, dal Cantone e dalle imprese di trasporto.

Impatto ambientale

Non sono previsti conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente federale e cantonale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Basse emissioni foniche e atmosferiche
- Comfort accresciuto per gli utenti del TP

DATI QUANTITATIVI

-

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Documentazione AMSA "Introduzione progressiva della trazione elettrica nel trasporto pubblico del Mendrisiotto", aggiornamento 31.01.2024

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Necessità di modifica del PD

In fase di verifica

SCADENZARIO

V. descrizione della misura.



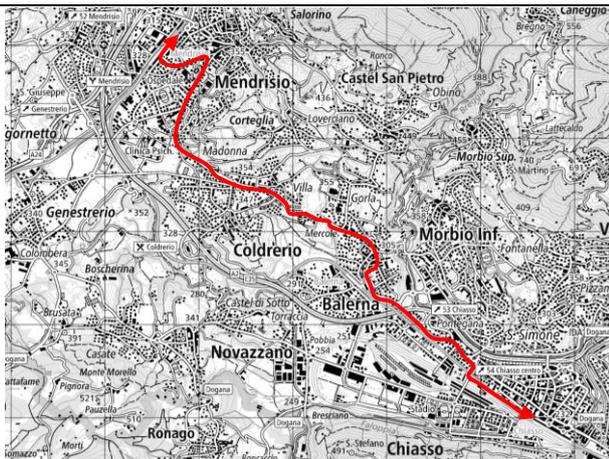
Ottimizzazione del servizio TP su gomma sull'asse Chiasso-Mendrisio

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 9

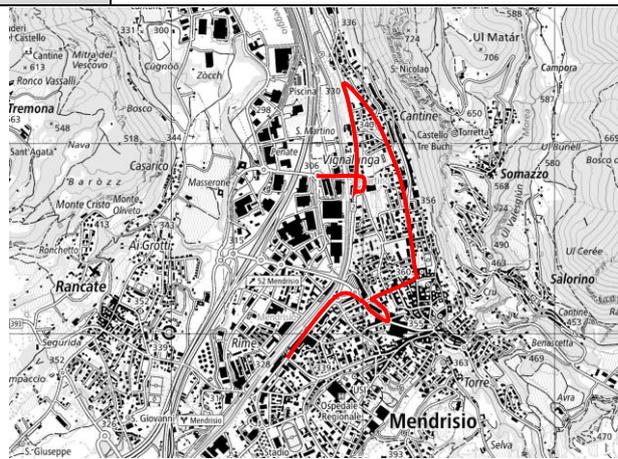
Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Correlazione con altre misure			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Cantone, Comuni, AMSA		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	-		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
		Cantone	
		Agglomerato	
	X	Terzi	



Ubicazione misura



Ubicazione misura

DESCRIZIONE DELLA MISURA

L'asse Chiasso-Mendrisio, attraverso la strada cantonale che interessa i comuni di Balerna e Coldrerio, rappresenta indubbiamente la spina centrale della rete TP su gomma dell'agglomerato, sia in termini di bacini di utenza raggiunta (35% dell'utenza complessiva) che in caratteristiche di tracciato (collegamento diretto nord-sud che affianca il sedime autostradale e ferroviario). L'attuale servizio, attraverso 3 distinte linee (2-3-4) denominate così per le lievi differenze di percorso, in sovrapposizione garantiscono un cadenzamento frequente per gli abitati che insistono su questa direttrice. Di fronte a questo quadro, l'ambizione di questa misura è proporre un'ulteriore ottimizzazione, che passa attraverso due punti chiave:

- l'accorpamento delle linee per migliorare la gestione e l'attrattività del servizio
- una comunicazione più chiara all'utenza

Il primo punto passa dalla revisione del tratto di linee tra la stazione FFS di Mendrisio e la zona cantine più a nord, per fornire collegamenti migliori verso la zona centrale del Borgo, oltre alle connessioni da garantire con la zona industriale e dei commerci.

Relazione con altre misure

-

Impatto ambientale

Non sono previsti conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente federale e cantonale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Attrattività del servizio TP su gomma

-

DATI QUANTITATIVI

-

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Valutazioni preliminari SM – Dipartimento del territorio del Canton Ticino

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Necessità di modifica del PD

In fase di verifica

SCADENZARIO

-

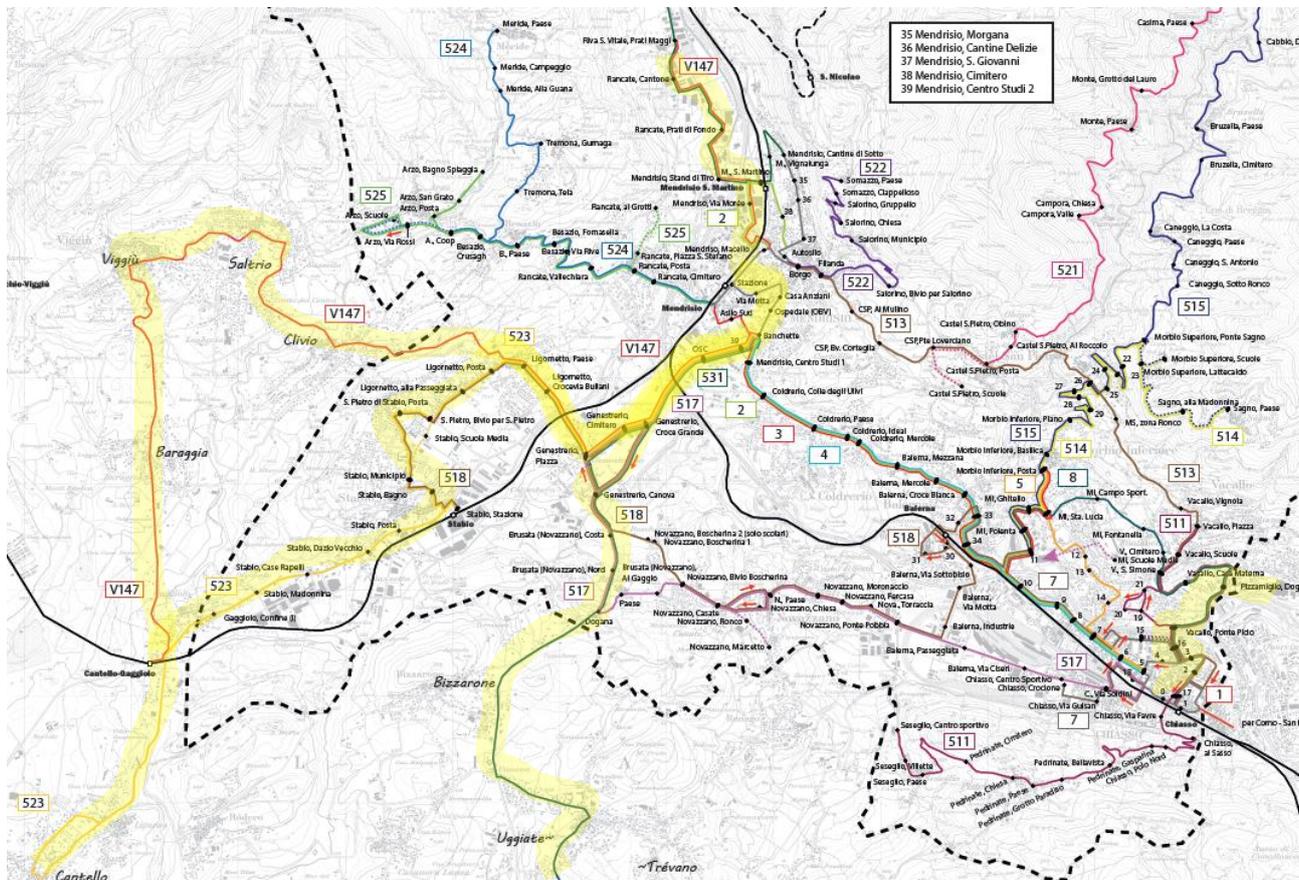


**Linee TP su gomma
transfrontaliere:
ottimizzazione dell'offerta**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 10

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP		
Correlazione con altre misure	TP 4			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Comuni, Imprese di trasporto (CH), Regione Lombardia, Agenzia per il TPL (I)			
Priorità	A			
Stato della pianificazione	1	2	3	
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031			

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	-
Enti finanziatori	<input type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/> Terzi



Rete TP su gomma

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La rete principale di trasporto pubblico transfrontaliero è data dalla rete TILO, A fine 2014 ha preso il via il servizio regionale sulla tratta svizzera della nuova linea Mendrisio-Varese, ciò che ha posato una pietra miliare nella realizzazione della rete regionale Ticino-Lombardia. Il completamento del collegamento fino all'aeroporto internazionale di Malpensa nel 2018 e la galleria di base del Monte Ceneri nel 2020 hanno permesso di ampliare la capillare rete di collegamenti ferroviari regionali transfrontalieri tra il Ticino e la Lombardia.

La misura TP 3 del PAM3 (lista B) aveva lo scopo di identificare possibili nuovi collegamenti transfrontalieri per il trasporto pubblico su gomma a complemento delle linee esistenti da/per l'Italia (1 Como-Chiasso, 532 Porto Ceresio-Brusino Arsizio).

Lo studio condotto nell'ambito di un progetto "Interreg" ha confermato il potenziale di nuovi collegamenti con le regioni di frontiera prive di alternative al TIM, ovvero verso Ovest (Viggiù, Saltrio e Clivio) e verso Sud (Olgiatese). Da approfondire le relazioni verso Est (Maslianico e Cernobbio).

È verosimile che queste linee possano essere istituite nei prossimi anni. Su questa base, s'intende analizzare la situazione e implementare le soluzioni per ottenere un servizio attrattivo e competitivo.

Relazione con altre misure

La misura è strettamente correlata alla strategia che mira a migliorare l'intermodalità e alle misure di velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri (TP 4).

Impatto ambientale

Non sono previsti conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente federale e cantonale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Favorire il transfer modale al fine di ridurre la pressione di trasporto individuale motorizzato che quotidianamente entra in Svizzera attraverso i valichi con l'Italia
- Aumento dell'attrattività dell'intero sistema di trasporto pubblico dell'agglomerato

DATI QUANTITATIVI

-

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

-

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Necessità di modifica del PD

In fase di verifica

SCADENZARIO

-