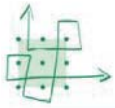


# ALLEGATO A

**PAM 3 – Allegato A al Rapporto esplicativo finale**



## Coordinamento transfrontaliero negli ambiti insediamenti e paesaggio

### 1. Situazione attuale

Il sistema insediativo del Cantone Ticino costituisce una propaggine della grande conurbazione che si estende al piede meridionale dell'arco alpino, da Venezia a Torino, e che ha il suo corrispettivo sul limite sud della Pianura Padana, ai piedi dell'Appennino, tra Torino e la costa romagnola dell'Adriatico. Il territorio del Mendrisiotto, posto a sud del Lago di Lugano, si incunea profondamente nel contesto collinare pedemontano lombardo e con i suoi 13 valichi doganali stradali in uno spazio ridotto è strettamente imbricato con il sistema insediativo della cosiddetta "Megalopoli Padana".

Questa si è sviluppata lungo i principali assi di transito, ferroviari in origine e in seguito affiancati da quelli autostradali (la Torino-Milano-Venezia e l'Autostrada del Sole). Le propaggini della conurbazione coincidono con le principali diramazioni ferroviarie e autostradali: verso Genova, verso Tarvisio, verso il Brennero e verso il Gottardo; su quest'ultima si è sviluppato il sistema degli agglomerati urbani ticinesi.

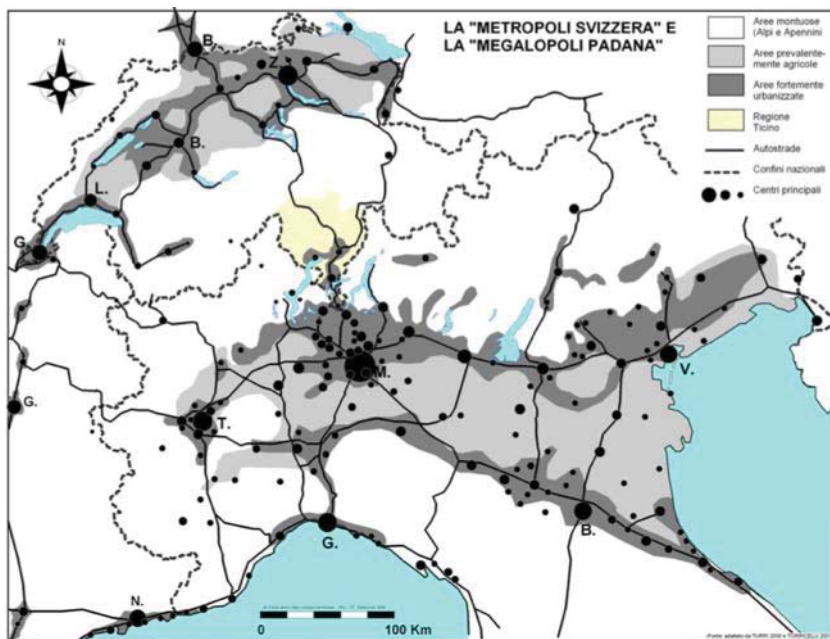


Figura 1: il Cantone Ticino inserito nella "Megalopoli padana" (fonte: Piano Direttore Cantonale, Rapporto esplicativo 2009, p.34)

Nell'area a nord di Milano si sovrappongono e si intersecano due trame spaziali (v. figura 2):

- una trama macrospaziale assiale con una condensazione lungo i due assi autostradali verso Como e verso Varese
- una trama microspaziale reticolare, determinata da una diffusione degli insediamenti sulla fitta rete stradale che congiunge i paesi e borghi antichi, resa possibile dalla morfologia pianeggiante e collinare del territorio.

Il territorio del Mendrisiotto riflette nella sua struttura insediativa questa doppia trama. La forte densificazione verificatasi nel Dopoguerra, al là e al di qua della frontiera, ha portato ad una crescita esponenziale del traffico automobilistico su un reticolo stradale minuto, rimasto sostanzialmente invariato; nel contempo, la struttura diffusa degli insediamenti pone grossi limiti all'implementazione di un efficiente servizio di trasporto pubblico.



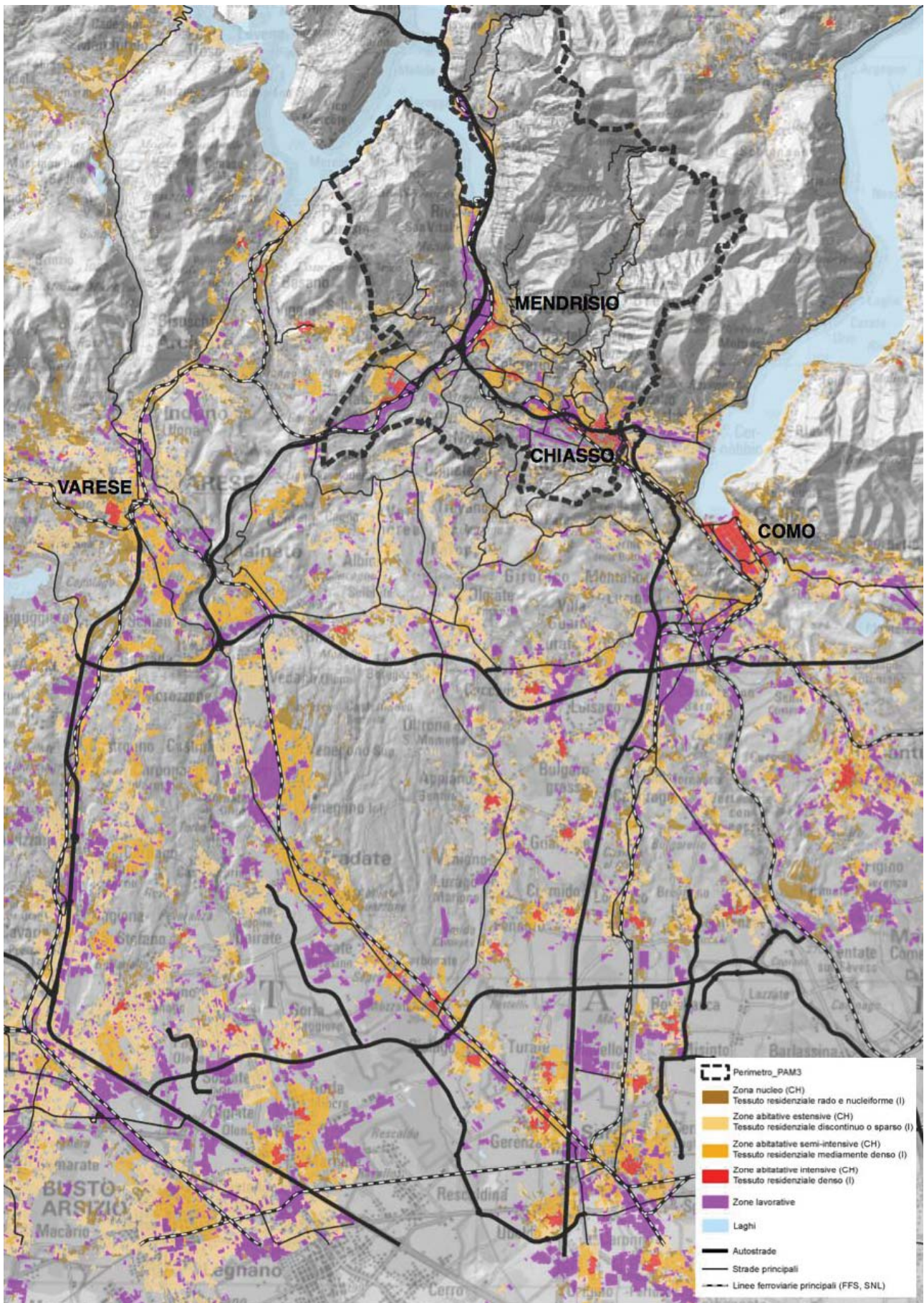


Figura 2: il sistema insediativo reticolare della Megalopoli Padana a nord di Milano e nel Mendrisioto (Fonte: elaborazione propria, sulla base dei dati DT-SST (CH) e della Regione Lombardia (I))

Le problematiche determinate da una struttura insediativa reticolare e diffusa sono rese ancor più acute dal contesto demografico e socio-economico.

A fronte di un territorio con 54'500 abitanti su una superficie di 127 Km<sup>2</sup> troviamo in un raggio di poche decine di chilometri due Province con un totale di poco meno di 1'500'000 abitanti (900'000 Provincia di Varese, 600'000 Provincia di Como). A pochi chilometri dal confine vi sono anche due storici poli urbani di oltre 80'000 abitanti come i due capoluoghi di provincia Como e Varese.

Dal 2001 ad oggi i tassi di crescita della popolazione sui due lati del confine sono stati simili, fra il 8% e il 10%.

Diversa è invece stata l'evoluzione degli addetti, che attesta il divario economico, salariale e di potere d'acquisto tra l'Italia e la Svizzera: nelle due Province italiane si è registrata una lieve diminuzione del -1% (addirittura -5% nella Provincia di Como a fronte di un +2% in quella di Varese). Per contro nello stesso periodo nel Mendrisiotto gli addetti sono cresciuti del +40%; è noto che oltre la metà dei posti di lavoro del Mendrisiotto sono occupati da frontalieri (ca. 22'600), che quotidianamente si riversano sulla rete stradale principale e locale del Mendrisiotto, cui va ad aggiungersi un numero paragonabile di frontalieri che attraversano il Mendrisiotto per recarsi nel Luganese.

Comprensorio	Sup. (Kmq)	Categorie	2001	Attuali	Variatz. % 2001-2012	Densità (ab./Kmq)	% addetti
Mendrisiotto (perimetro PAM3)	127	Abitanti	50'200	54'500	+8%	429	42%
		Addetti	29'000	40'200	+40%		
Provincia Como	1'288	Abitanti	538'000	592'500	+10%	460	24%
		Addetti	194'900	185'500	-5%		
Provincia Varese	1'199	Abitanti	813'000	877'000	+8%	731	23%
		Addetti	261'500	267'500	+2%		
Totale Province CO-VA	2'487	Abitanti	1'351'000	1'469'500	+9%	591	23.5%
		Addetti	456'400	453'000	-1%		

Tabella 1: Dati relativi agli abitanti e addetti nelle Province di Como e Varese e nel Mendrisiotto, evoluzione dal 2001 ad oggi e superficie (Fonte: elaborazione propria sulla base di dati UST Neuchâtel e ISTAT Roma)

Comprensorio	Sup. (Kmq)	Categorie	2001	Attuali	Variatz. % 2001-2012	Densità (ab./Kmq)	% addetti
Provincia Milano (con Monza) *	1'980	Abitanti	3'707'200	4'006'300	8%	2'023	32%
		Addetti	1'790'000	1'854'500	4%		
Lombardia	23'844	Abitanti	9'033'600	9'794'500	8%	411	28%
		Addetti	3'723'600	3'744'300	1%		

\*) La Provincia di Monza e della Brianza è stata scorporata nel 2009 dalla Provincia di Milano; i dati della situazione attuale comprendono le due Province.

Tabella 2: Dati di confronto relativi agli abitanti e addetti nella Provincia di Milano, evoluzione dal 2001 ad oggi e superficie e confronto (Fonte: elaborazione propria sulla base di dati ISTAT Roma)



Il forte aumento registrato dai frontalieri negli ultimi 10 anni si spiega con il crescente divario di reddito pro-capite fra il Ticino e le aree lombarde confinanti;

Comprensorio	2000	2006	2012
Ticino	31'820	33'695	34'639
Provincia Como	28'699	28'784	28'413
Provincia Varese	28'776	31'294	28'606
Provincia Milano	40'582	40'166	32'928
Regione Lombardia	34'025	34'874	30'234

Tabella 3: Real Gross Domestic Product (GDP) pro capite in USD, 2000, 2006 e 2012 in Ticino, nelle Province di Como, Varese e Milano e nella Regione Lombardia (Fonte: BAK Basel)

Come mostra anche il grafico seguente, se nei primi anni 2000 il reddito pro capite reale è stato costante nelle vicine Province lombarde per poi calare vistosamente dopo il 2006/2007, nello stesso periodo esso è costantemente cresciuto in Ticino; dopo il 2010 addirittura è stato superato quello di Milano. Naturalmente occorre considerare che nel dato ticinese pesa anche il reddito perseguito dai frontalieri, che non sono computati nella popolazione; lo stesso vale naturalmente anche per Milano, con i pendolari provenienti dalle Province vicine.

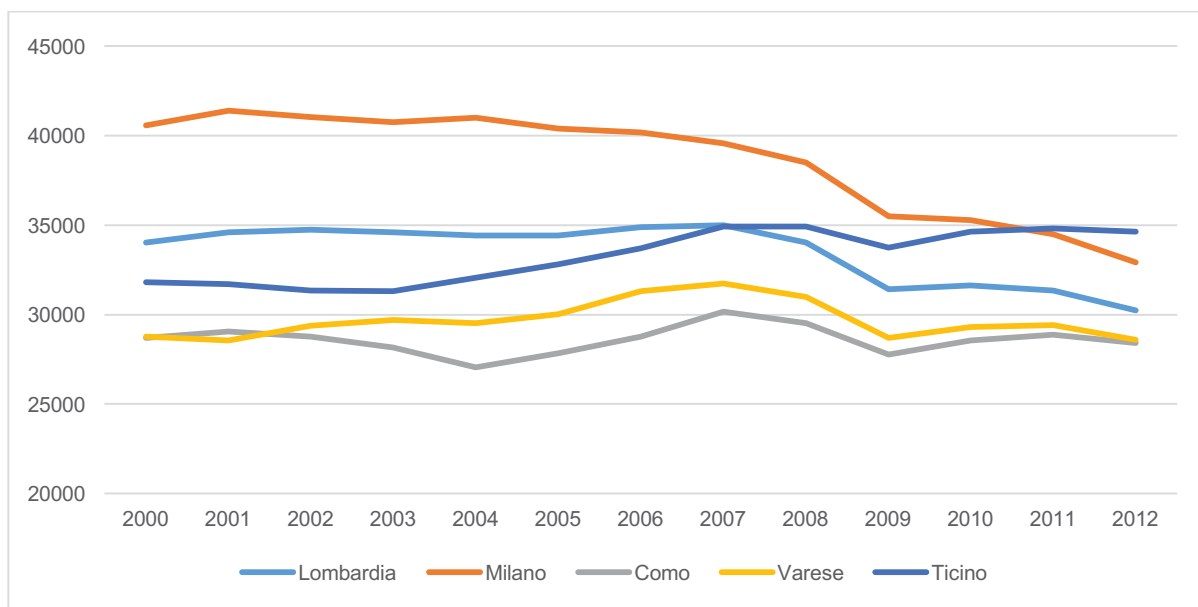


Figura 3: evoluzione del Real Gross Domestic Product (GDP) pro capite in USD dal 2000 al 2012 in Ticino, nelle Province di Como, Varese e Milano e nella Regione Lombardia (Fonte: BAK Basel)

Il mercato del lavoro sul versante italiano del confine, oltre a restringersi, offre salari equivalenti minori rispetto al Ticino; il persistere di una certa richiesta di personale sul mercato del lavoro ticinese e la disponibilità degli Italiani per salari inferiori rispetto agli Svizzeri, ma sempre maggiori rispetto a quelli italiani, ha portato il fenomeno del frontalierato ad allargarsi dall'ambito dei tradizionali rami economici (edilizia, industria e artigianato, ristorazione) a nuovi rami nel settore dei servizi e in ruoli più qualificati.

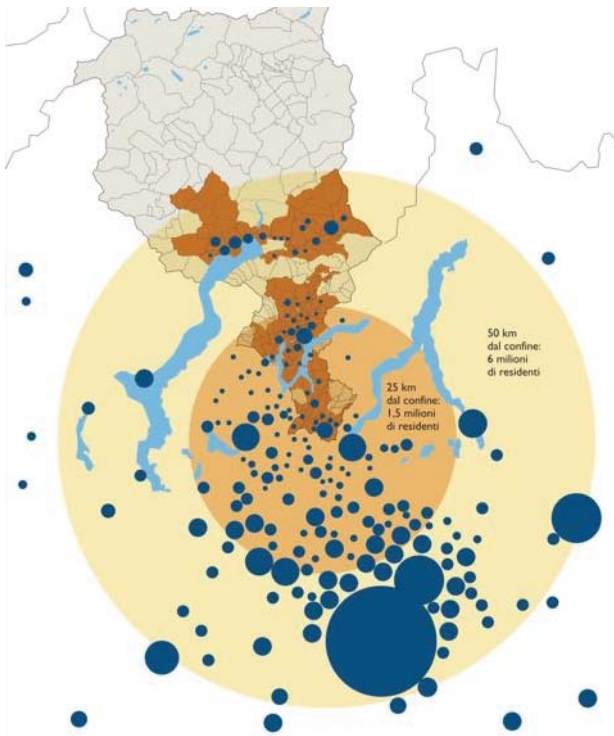


Figura 4: Distribuzione degli abitanti nello spazio metropolitano tra Milano e il Canton Ticino (fonte: Piano Direttore Cantonale, Rapporto esplicativo 2009, p.35)

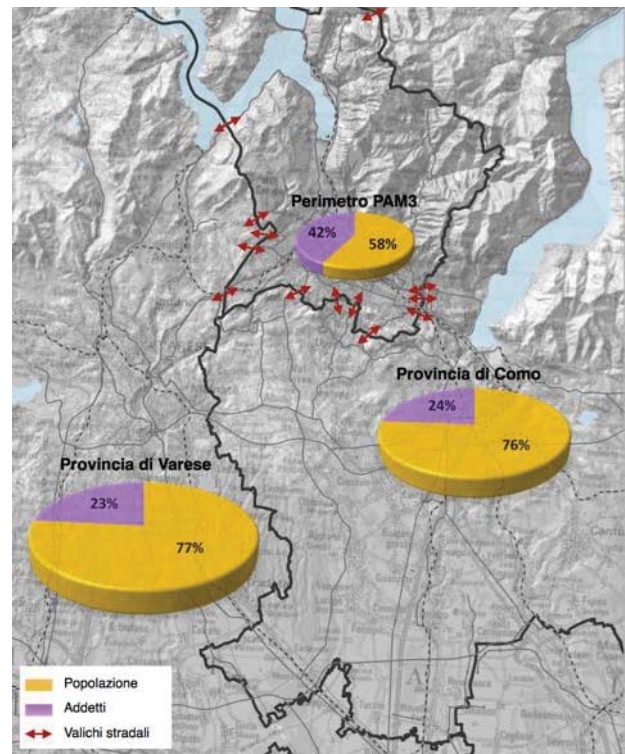


Figura 5: Rapporto tra abitanti e addetti nelle Province di Como e Varese e nel Mendrisioto (fonte: elaborazione propria sulla base di dati UST Neuchâtel e ISTAT Roma)

## 2. Il Piano territoriale regionale della Lombardia

Lo strumento di gestione dello sviluppo territoriale della Regione Lombardia è il Piano territoriale regionale (PTR) del 2010, di cui di seguito proponiamo un estratto.

### 2.2 LE LINEE DI SVILUPPO DEL TERRITORIO

Il PTR individua le linee di sviluppo prioritarie per la Lombardia (rif. DDP par.1.5).

#### Sistema rurale-paesistico-ambientale

Il punto di partenza per la pianificazione del territorio regionale (dettata dalla complementarità delle scelte di PGT, PTCP e PTR stesso, cui si aggiungono gli altri piani con ricadute urbanistiche) è posto nel riconoscimento, anche da parte della l.r. 12/05, che gli ambiti del "non edificato" sono di primaria attenzione a qualunque livello, con particolare riferimento all'obiettivo di contenere il consumo di suolo, ulteriormente sottolineato dalle recenti modifiche di norma. L'attenzione deve essere orientata a favorire un equilibrato rapporto fra tutela ambientale ed esigenze insediative, considerando il territorio non edificato non come sommatoria di aree destinate a funzioni differenti (agricola colturale, naturalistica, di risulta,...), ma come **sistema unitario** di fondamentale importanza anche per la sussistenza e la funzionalità degli ambiti urbani (qualità della vita, bilancio ambientale, funzioni primarie,...). Ciò richiede una forte crescita culturale rispetto alla passata stagione di piani prioritariamente incentrata sulla pianificazione delle aree urbanizzate o da urbanizzare. In tale sistema vengono individuati gli ambiti destinati all'attività agricola, quelli già tutelati da norme (aree pro-

tette, vincoli paesistici, idrogeologici,...), quelli di valenza paesistica, i sistemi della rete verde e della rete ecologica e gli altri ambiti rinviati alla pianificazione comunale; questi ambiti sono tra loro reciprocamente connessi.

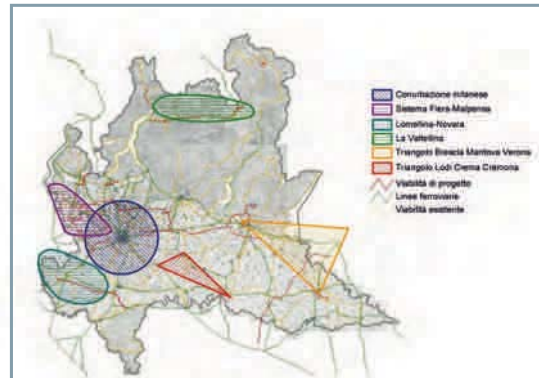
#### Polarità in Lombardia

Accanto alle polarità storiche, vengono individuate le nuove polarità che rappresentano gli ambiti di particolare "fermento" e trasformazione: l'asse Malpensa-Fiera (e area EXPO) che si estende anche verso Novara, il triangolo Brescia (Montichiari)-Mantova-Verona, la conurbazione milanese (sviluppo delle tangenziali e connessioni con Pedemontana e BreBeMi), i grandi laghi, la Valtellina, Lodi-Cremona-Mantova, Lomellina-Novara. Tali polarità generalmente sono relazionate con il potenziamento dell'accessibilità dei corridoi europei (corridoio V, Genova-Rotterdam, Berlino-Palermo attraverso il Brennero), del sistema aeroportuale (tra cui Malpensa e Montichiari), con le autostrade regionali (Pedemontana, BreBeMi, Varese-Como-Lecco, Cremona-Mantova, Broni-Mortara).

Gli ambiti identificati come polarità regionale sono quelli di prioritaria attenzione per la pianificazione regionale e hanno un collegamento diretto con la proposta di Piani Territoriali Regionali d'Area (v. successivo paragrafo 2.6)



Le polarità storiche della Lombardia (Fonte: IReR 2005B048)



Le polarità emergenti (Fonte: IReR 2005B048)

Il PTR individua in Milano e nei capoluoghi di provincia i Poli di Sviluppo Regionale (art.19 comma 2 b)1) e promuove una procedura bottom-up, mediante il confronto con le realtà locali, per la definizione di ulteriori poli. Per tali comuni è previsto il preventivo inoltro alla Regione del PGT.

Il PTR conferma le tradizionali polarità storiche della Lombardia, le quali si situano oltre che – evidentemente a Milano – nei poli posti sulla direttrice autostradale verso Venezia (Bergamo e Brescia) e nell'area tra Milano e i Laghi, a ridosso quindi del confine svizzero; nel contempo il PTR evidenzia i nuovi spazi funzionali che si stanno formando a partire dalle polarità storiche ma travalicando le stesse, principalmente la crescita della conurbazione di Milano, che sta assorbendo le aree suburbane limitrofe. Tra questi nuovi spazi funzionali emergenti va sottolineato il sistema Fiera-Malpensa, che proietta la conurbazione di Milano verso Varese. Pur



indicando nuove polarità decentrate (Lomellina-Novara, Valtellina, Triangolo Brescia-Mantova-Verona, Triangolo Lodi-Crema-Cremona) il PTR situa il baricentro insediativo ed economico della Lombardia sempre ancora attorno a Milano e nel settore nord-ovest, verso il confine svizzero.

### 3. Il paesaggio

I due principali elementi morfologici transfrontalieri che caratterizzano la fascia pedemontana tra il Verbano e il Lario sono i rilievi prealpini, fra i quali emergono il San Giorgio e il Generoso, e il sistema collinare che fa da transizione fra i rilievi prealpini e la Pianura padana.

Questi elementi paesaggistici e naturalistici sono riconosciuti dagli strumenti pianificatori e di tutela svizzeri e italiani, anche se nel dettaglio le caratteristiche delle disposizioni giuridiche possono differire.

Di particolare interesse nell'ottica della strategia PAM 3, incentrata sulle aree di svago di prossimità a contatto diretto con le aree insediative dell'agglomerato, sono le relazioni con il Parco regionale della Spina Verde e i parchi locali d'interesse sovracomunale (PLIS) della Valle del Lanza e del Zocc del Pericc, direttamente contigui con la fascia collinare con interessi di svago naturale tra il Penz a Chiasso e Santa Margherita a Stabio.

Il Parco regionale lombardo della **Spina Verde** (nella provincia di Como) si estende da Como al territorio ticinese congiungendosi alla Collina del Penz (Chiasso) ed all'omonimo parco inserito quale area di svago di prossimità nella scheda R9 del PD. Il parco Spina Verde ha importanti valenze naturalistiche e paesaggistiche, nonché archeologiche e storiche. Può essere considerato un parco transfrontaliero in quanto la maggior parte dei 13 sentieri tematici si collegano direttamente al Mendrisiotto tramite il Parco del Penz.

La sinergia tra i gestori dei parchi è comprovata dalla creazione della carta escursionistica "Parchi senza confine", che raggruppa in una sola mappa gli itinerari del Parco delle Gole della Breggia, del Parco del Penz e del Parco della Spina Verde.

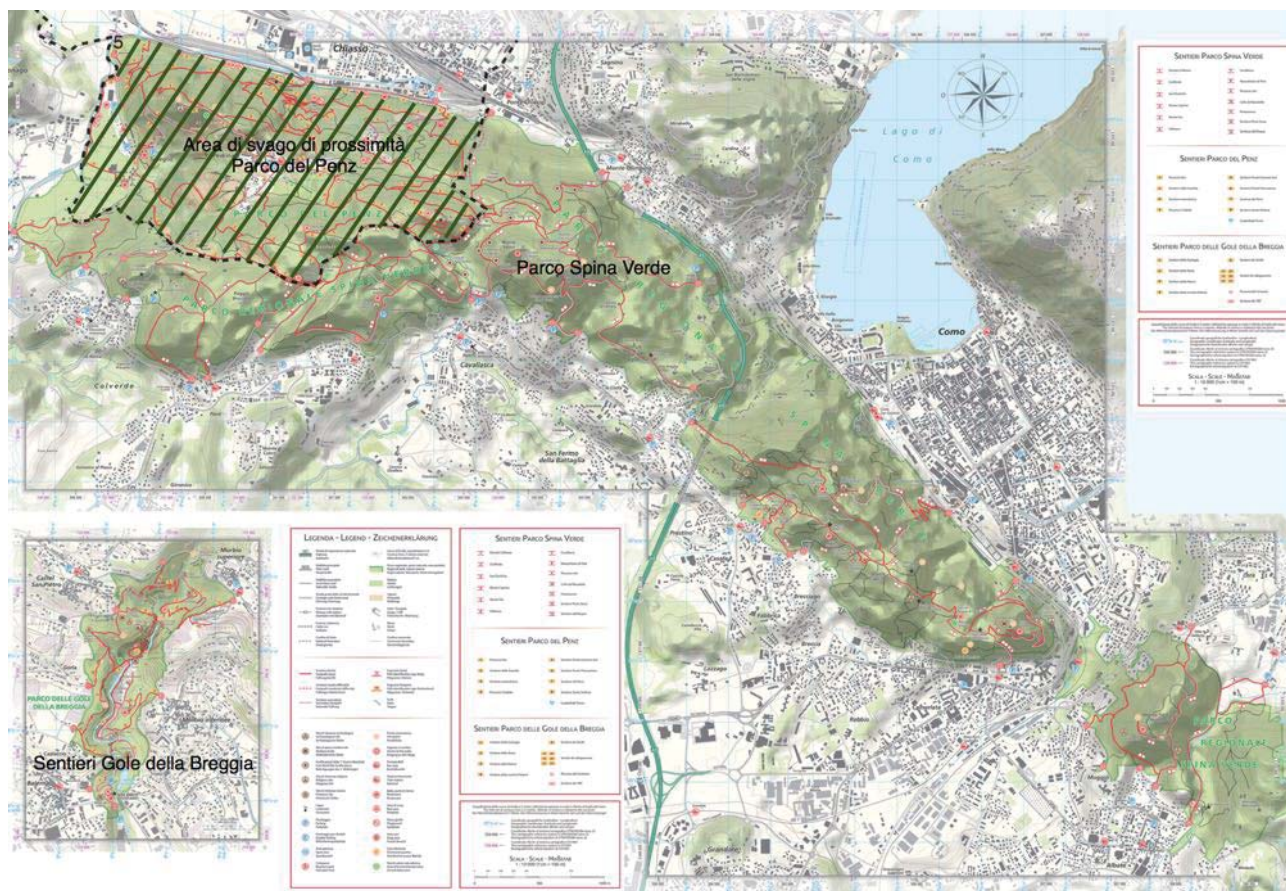


Figura 6: Il Parco Spina Verde su territorio italiano con il Parco del Penz su territorio svizzero

Il **Parco Valle del Lanza** è un'area protetta d'interesse sovracomunale che si sviluppa intorno alla valle del torrente Lanza (conosciuto anche come Gaggiolo o Ranza), che nasce sul Monte San Giorgio nel Canton Ticino e confluisce a Malnate (provincia di Varese) nel fiume Olona. È caratterizzato da una ricca fauna, zone umide, costruzioni rurali,



chiese ed edifici di interesse culturale. Il parco è attraversato dalla ferrovia della Valmorea (che collegava Mendrisio con Castellanza). Ad oggi la ferrovia è in funzione a scopo turistico, sulla tratta Mendrisio-Malnate<sup>1</sup>.

Il Parco Valle del Lanza, pur avendo un itinerario confinale ed altre possibilità di allacciamento, non presenta un consolidamento avanzato come la sinergia creata tra il Parco della Spina Verde e il Parco del Penz; ha però una serie di possibilità di collegamento con l'area di svago di prossimità inserita nella scheda R9 del PD della zona "Boschi" del Comune di Stabio, estremità sud della più ampia area di svago di prossimità del Laveggio.

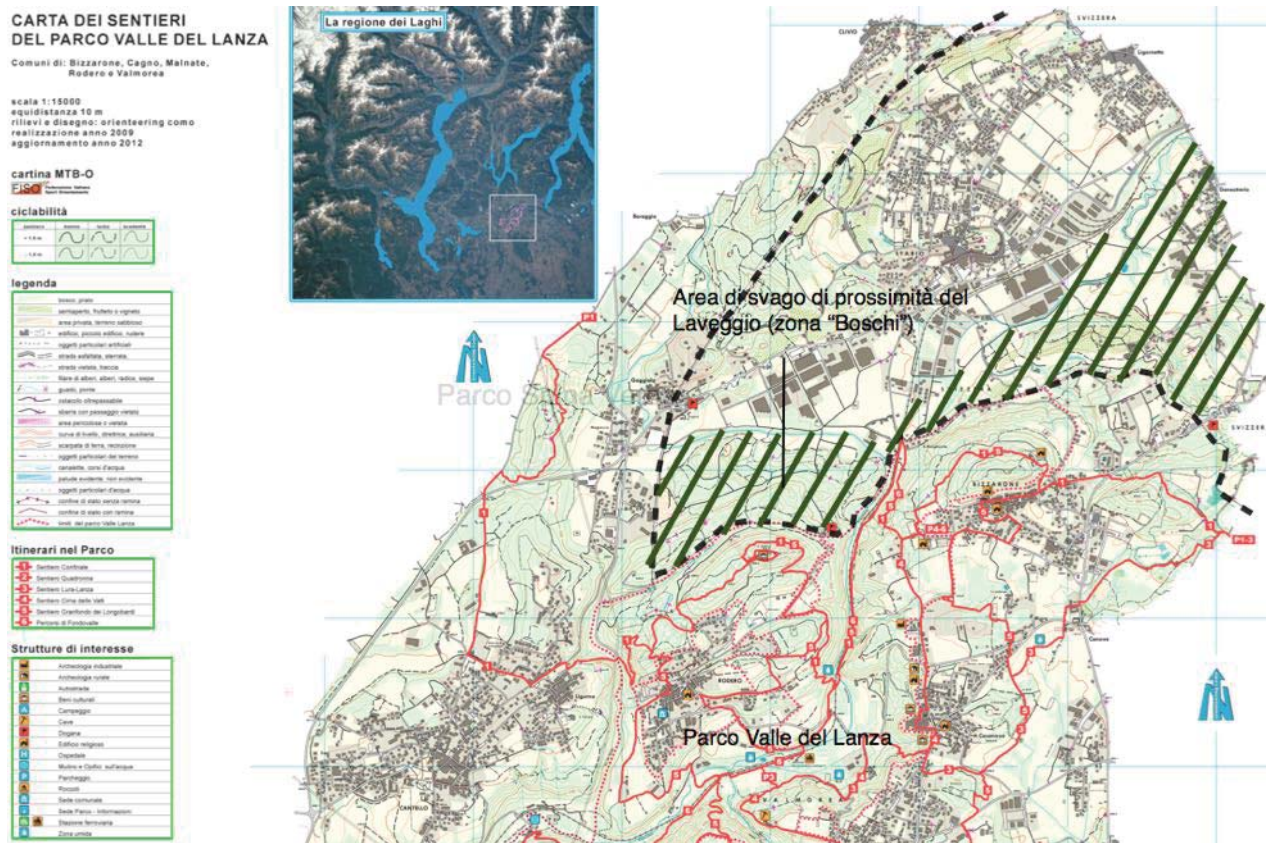


Figura 7: Il Parco Valle del Lanza su territorio italiano con l'area di svago di prossimità di Santa Margherita - Pauzzella – Valle della Motta su territorio svizzero

Con delibera di Giunta Provinciale del 2009 è stato inoltre riconosciuto il PLIS "Zocc del Peric" nei Comuni di Alzate Brianza e Lurago d'Erba, che presenta elementi rilevanti quali zona agricole produttive, zone umide, aree di svago ed una buona rete di sentieri. Pur non essendo direttamente a contatto con il territorio svizzero, questo PLIS rappresenta un secondo transetto, più meridionale, di collegamenti ecologici e naturali fra La Spina Verde e la Valle del Lanza.

<sup>1</sup> Programma di agglomerato del Mendrisiotto PAM2 nota al cap. 5.2.5.



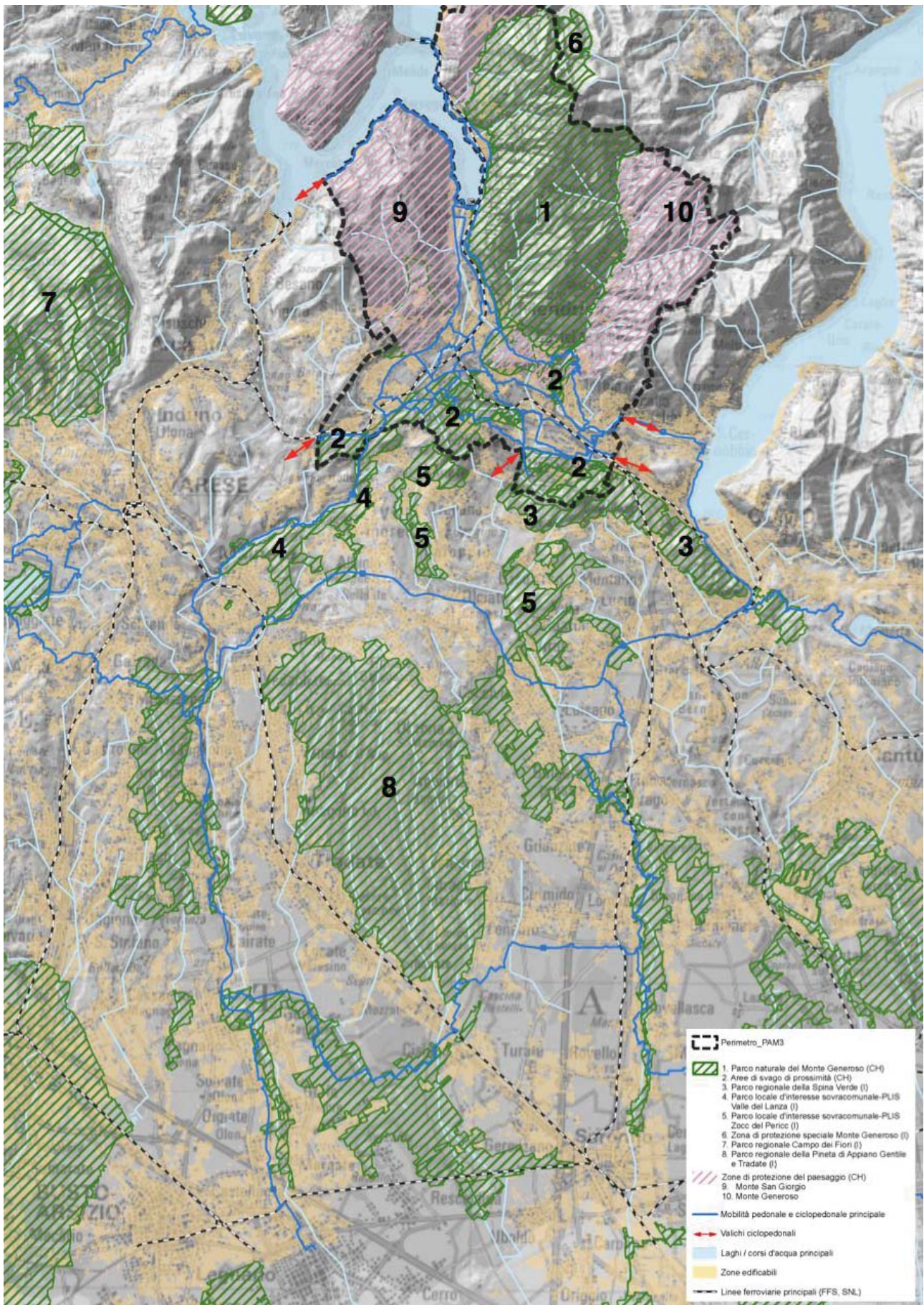


Figura 8: le principali aree di tutela naturalistica e paesaggistica nell'area tra Milano e il Canton Ticino (Fonte: elaborazione propria, sulla base dei dati DT-SST (CH) e della Regione Lombardia (I))

# ALLEGATO B

**PAM 3 – Allegato B al Rapporto esplicativo finale**

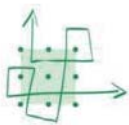




**Jodar + Partners**  
Mobility and urban planning

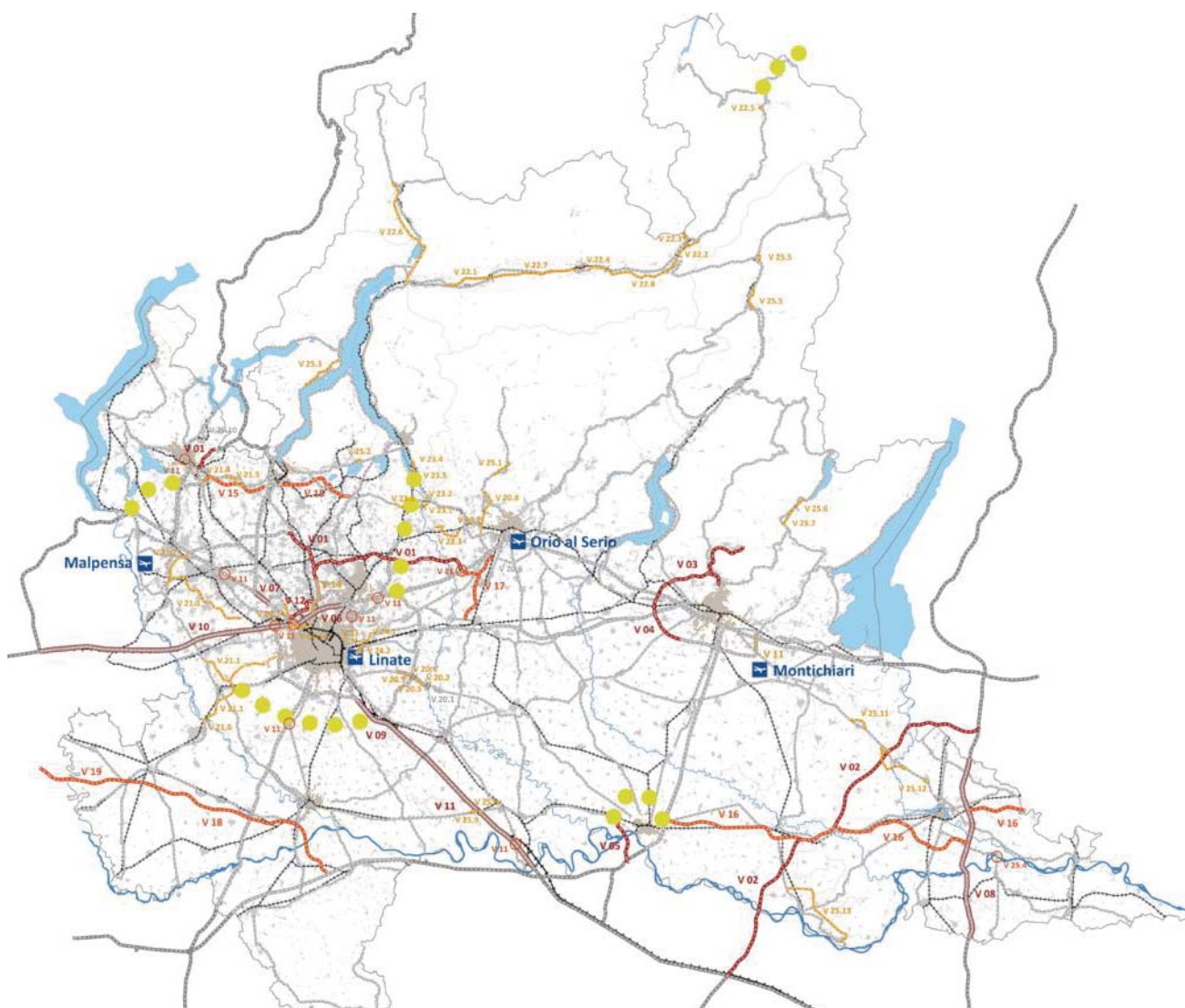


**Repubblica e Cantone Ticino**  
Dipartimento del territorio



Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto

# RETI DEI TRASPORTI NELLA REGIONE LOMBARDBIA



31 ottobre 2016

N/ref. 750027 / JOD

# Indice

---

PROLOGO .....	2
1. INTRODUZIONE.....	4
2. IL PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI (PRMT) .....	5
2.1 Il PRMT ed il suo processo di formazione .....	5
2.2 Gli obiettivi generali del PRMT .....	6
2.3 Gli obiettivi specifici e le strategie di intervento del PRMT .....	6
3. LA MOBILITA' PRIVATA .....	9
3.1 Competenze e gestione della viabilità regionale.....	9
3.2 Potenziamento del sistema autostradale .....	9
4. IL TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO E SU GOMMA .....	15
4.1 Competenze e gestione del trasporto ferroviario .....	15
4.2 Infrastrutture ferroviarie e Servizio Ferroviario Regionale (SFR) .....	15
4.3 Il Trasporto Pubblico su gomma.....	20
5. LA MOBILITA' CICLABILE .....	22
6. CONCLUSIONI .....	26

## PROLOGO

La situazione geografica del Mendrisiotto richiede un approfondimento delle reti di mobilità esistenti e previste nella Regione Lombardia, al fine di identificare potenzialità e/o barriere allo sviluppo della strategia di mobilità del PAM3.

Bisogna qui ricordare la situazione particolare del Mendrisiotto dove, a causa del differenziale del mercato del lavoro esistente tra Svizzera e Italia, attrae un numero importante di lavoratori frontalieri.

La Lombardia è la Regione d'Italia maggiormente abitata, con un'area metropolitana densamente conurbata in termini di popolazione. I poli di Chiasso e Mendrisio sono fortemente relazionati con i poli della Lombardia ed il suo capoluogo, Milano: basti pensare che a 25 km dal confine i residenti in Lombardia sono 1.5 mio, mentre a 50 km dal confine (ricomprendendo il capoluogo lombardo) i residenti sono 6 mio. Il Mendrisiotto, con i suoi 56'000 abitanti circa, è percentualmente pari solo al 9 % dei residenti in Lombardia entro un raggio di 50 km dal confine: questo sottolinea la forte pressione che la Lombardia esercita sul Mendrisiotto in termini di popolazione.

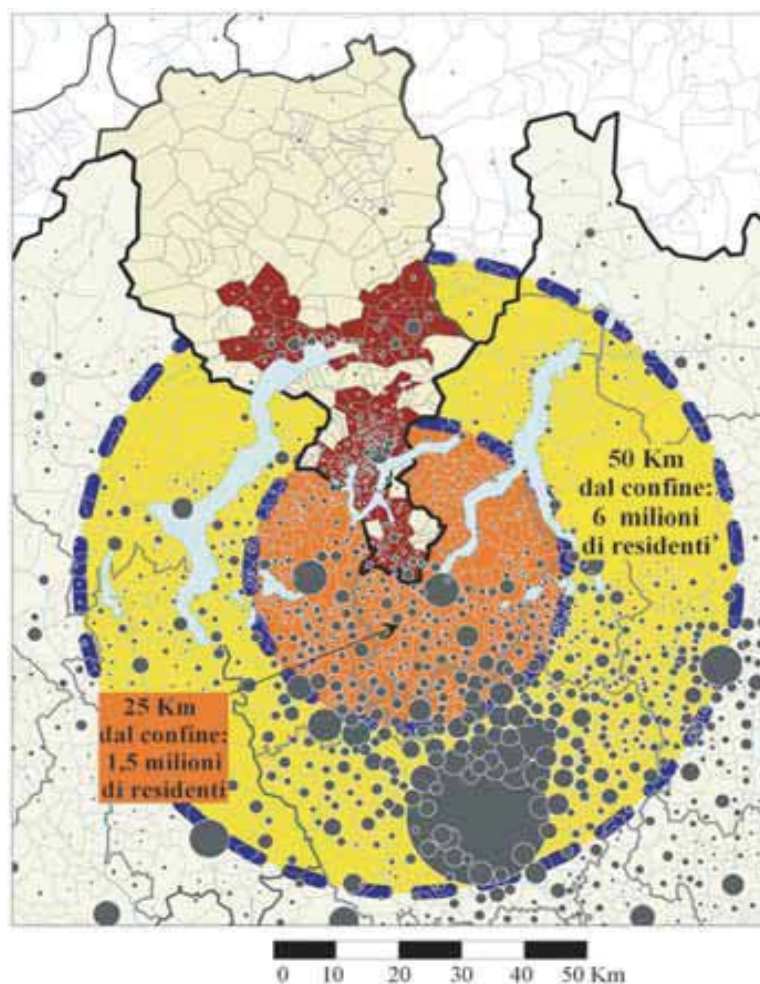


Figura 1: Influenza della Lombardia sul Mendrisiotto in termini di popolazione

Nel presente documento si sintetizzano i principali strumenti di pianificazione della Regione Lombardia:

- Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT, approvazione prevista 2016);
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC, 2014).



Sul piano delle intenzioni, essi rappresentano una volontà di stabilire una politica della mobilità multimodale, con l'obiettivo di razionalizzare gli spostamenti interni e da/verso la Lombardia.

Come segnalato dal PRMT la direttrice "Ticino" ha avuto una crescita del +4.9% nel periodo 2002-2014 secondo i dati forniti dall'AISCAT<sup>1</sup>.

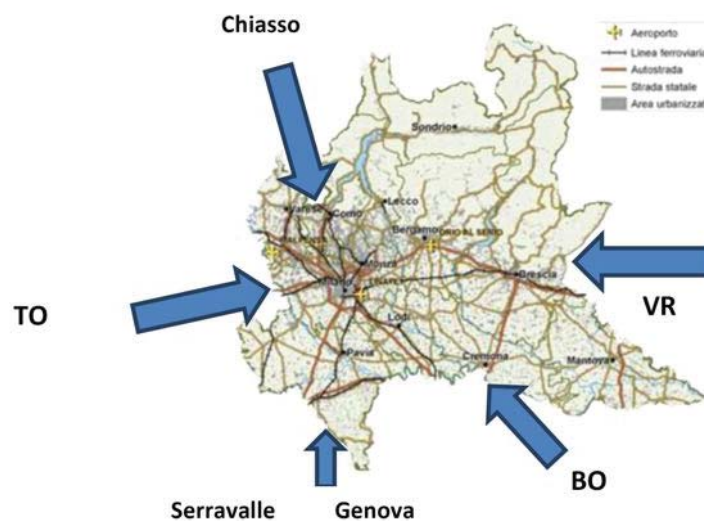


Figura 2: Principali direttrici di entrata al cordone stradale della Regione Lombardia (fonte: PRMT)

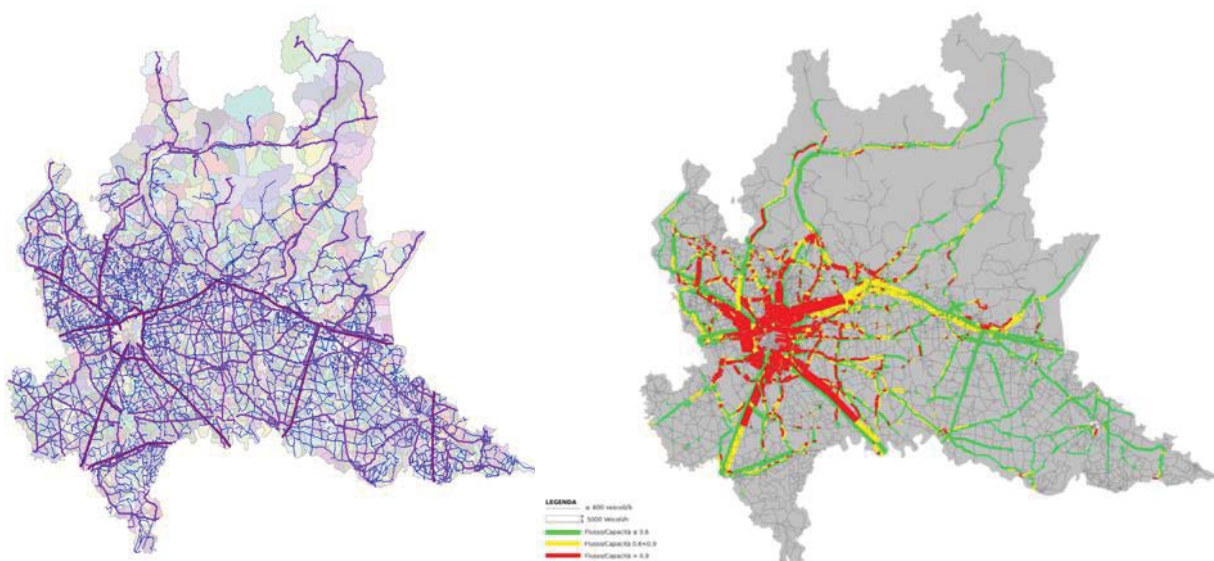


Figura 3: Grafo e simulazione carico veicolare 2014 della Regione Lombardia (fonte: PRMT)

<sup>1</sup> Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Tราfori.

## 1. INTRODUZIONE

La posizione geografica del Mendrisiotto, appendice terminale del Cantone Ticino che confina con le Province italiane di Como e Varese, e la sua vicinanza a Milano e alla sua area metropolitana milanese ha esercitato, specialmente negli ultimi 10-15 anni, una crescente attrazione sotto l'aspetto occupazionale per tanti italiani residenti oltrefrontiera.

La pressione principale in questo senso è esercitata dalle località delle Province di Como e Varese, maggiormente a ridosso del confine, che ancora godono di benefici fiscali; ma ormai la componente italiana degli addetti nel Mendrisiotto e nel Cantone Ticino in genere si è andata via via estendendo anche alle località delle Province meno vicine alla frontiera, date le maggiori opportunità di impiego che Mendrisiotto e Luganese *in primis* riescono ad offrire ad un sempre maggior numero di lavoratori italiani, anche a seguito di una situazione economica in Italia ancora particolarmente difficile.

Per quanto concerne la ripartizione modale degli spostamenti tra l'Italia e la Svizzera, seppur esista un ottimo trasporto pubblico offerto dal servizio ferroviario regionale TILO, che ha visto un progressivo incremento dell'utenza, specialmente con riferimento all'ultimo quinquennio, la sua incidenza è inferiore all'1%, di fronte al 99% degli spostamenti realizzati con veicolo privato con un coefficiente di occupazione pari a 1,14.

Questa situazione ha comportato un progressivo aumento del traffico individuale motorizzato dall'Italia nel Mendrisiotto e verso il resto del Cantone: sotto questo aspetto, si rimarca il carattere di "terra di passaggio" che contraddistingue il Mendrisiotto, non solo tra la Lombardia ed il Luganese, ma anche tra località italiane appartenenti alle Province di Como e di Varese, per cui in qualche caso può essere più conveniente attraversare il "cuneo" del Mendrisiotto piuttosto che effettuare lunghi giri rimanendo sulla rete stradale italiana. Si è verificato che quote di traffico non trascurabili sono anche quelle che provengono dalla Provincia di Milano, Monza e Brianza.

Alla luce di queste considerazioni, appare opportuno dare uno sguardo alle reti dei trasporti e della mobilità della vicina Regione Lombardia, passando in rassegna le recenti realizzazioni infrastrutturali e gli interventi previsti, sia sotto l'aspetto stradale che sotto del trasporto pubblico (su ferro e su gomma) e quello ciclabile.

**L'analisi che segue mostra il maggiore impulso che la Regione Lombardia ha dato alla realizzazione di opere viarie (principalmente autostradali) a favore del trasporto privato rispetto al trasporto pubblico e alla mobilità lenta.**

## 2. IL PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI (PRMT)

### 2.1 Il PRMT ed il suo processo di formazione

Dopo il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), rimasto in vigore per oltre 30 anni dal lontano 1982, la Regione Lombardia ha adottato il nuovo Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), previsto dalla L.R. 6/2012, che orienterà le scelte infrastrutturali negli anni a venire e rafforzerà la programmazione integrata di tutti i servizi (dal trasporto su ferro e su gomma alla navigazione e alla mobilità ciclistica) con l'obiettivo di migliorare la qualità dell'offerta ed ottimizzare il rapporto costi/benefici. Con questo strumento la Regione Lombardia indica l'assetto fondamentale delle reti infrastrutturali prioritarie ed individua il sistema degli interventi da attuare, sulla base della domanda di mobilità e degli obiettivi di programmazione socio-economica e di governo del territorio.

Il Programma è sviluppato in coerenza con le politiche dei trasporti, territoriali ed economico-sociali europee, nazionali e regionali, ed è supportato da un sistema di monitoraggio. Nel documento sono rese esplicite le esigenze di mobilità e di trasporto del territorio, con un riferimento temporale di breve-medio periodo (2020), considerando comunque una prospettiva di analisi di medio-lungo periodo.

Il PRMT, attualmente in fase di approvazione del Consiglio Regionale, si caratterizza per un approccio integrato dei trasporti e delle relazioni esistenti tra mobilità e territorio, tra ambiente e sistema economico: esso nasce dal desiderio di porre al centro dell'attenzione il soggetto che si muove, cioè l'individuo che si sposta per motivi di lavoro, studio o tempo libero e/o l'impresa che necessita di distribuire le proprie merci.

I passaggi che, nell'ambito del percorso di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), hanno portato all'attuale proposta di PRMT sono stati:

- la prima conferenza ed il primo forum pubblico, che hanno avuto luogo il 2 luglio 2014, cui hanno partecipato enti ed associazioni territorialmente interessati, con illustrazione del documento tecnico preliminare e del documento di *scoping*;
- tre specifici *workshop* funzionali (settembre-ottobre 2014), con discussione delle strategie e delle linee di azione proposte nei documenti preliminari del PRMT e della VAS, dedicati a temi di interesse per la costruzione del Programma, quali:
  - l'integrazione tra tipologie di servizio e di reti differenti (i corridoi europei ed il sistema regionale-locale, le linee Alta Velocità/Alta Capacità AV/AC ed il servizio ferroviario regionale, il trasporto pubblico e quello privato);
  - l'efficienza della rete trasportistica lombarda, in relazione con la possibilità di adeguamento, ottimizzazione e manutenzione della rete infrastrutturale esistente;
  - il trasporto merci e la logistica per lo sviluppo del territorio lombardo, con approfondimenti sull'integrazione tra diversi modi di trasporto per una distribuzione delle merci più sostenibile sulle medie-lunghe distanze.
- la seconda conferenza ed il secondo forum pubblico, tenutisi il 22 luglio 2015, con conclusione del percorso di partecipazione alla predisposizione del PRMT tra enti ed associazioni interessate;
- l'adozione del PRMT con Delibera di Giunta Regionale n° X / 4665 del 23 dicembre 2015.

In parallelo a queste attività, il grande interesse dimostrato nei confronti della domanda di trasporto ha portato a sviluppare e definire la Matrice Regione Lombardia (RL) Origine/Destinazione 2014, in aggiornamento alla matrice Regione Lombardia (RL) Origine/ Destinazione 2002 sviluppata dalla stessa Regione ed utilizzata fino a quel momento: uno strumento complesso, tuttavia fondamentale, pubblicato in Open Data nell'aprile 2015.



## 2.2 Gli obiettivi generali del PRMT

Con le finalità di migliorare le connessioni della Regione Lombardia, rendendola più competitiva e garantendo un maggior grado di qualità, sicurezza e sostenibilità nel trasporto di persone e merci, il PRMT si pone come **obiettivi generali** di:

- ridurre la congestione stradale, specie nelle aree e lungo gli assi più trafficati;
- migliorare i servizi del trasporto collettivo;
- incrementare l'offerta di trasporto intermodale;
- contribuire a ridurre gli impatti sull'ambiente;
- favorire la riduzione dell'incidentalità stradale rispettando gli obiettivi posti dalla CE.

## 2.3 Gli obiettivi specifici e le strategie di intervento del PRMT

Entrando nel dettaglio, la proposta di PRMT si sintetizza in **7 obiettivi specifici**, a ciascuno dei quali sono associate le **strategie** più opportune volte al perseguimento di ogni obiettivo:

- a) migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macro-regionale, nazionale ed internazionale: rete primaria;
- b) migliorare i collegamenti su scala regionale: rete regionale integrata;
- c) sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto;
- d) realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile;
- e) migliorare le connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo;
- f) sviluppare ulteriori iniziative di promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda;
- g) intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti.

Con i **primi due obiettivi** ci si propone di inquadrare il tema delle infrastrutture introducendo una gerarchia delle reti, analogamente alle politiche comunitarie in materia di rete TEN-T.

La realizzazione delle infrastrutture strategiche deve essere fatta in una logica di integrazione a vari livelli, avendo come strategie:

- il completamento delle opere già avviate e l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, all'interno del quadro europeo e nazionale delle grandi infrastrutture;
- la realizzazione di nuove infrastrutture, in accordo con le priorità del sistema, tenendo conto della sostenibilità ambientale, economica e finanziaria e di un utilizzo efficiente delle risorse e dei tempi;
- il miglioramento della competitività del sistema aeroportuale, elicotteristico, portuale ed interportuale;
- la connessione fisica ed operativa nei nodi di interscambio;
- il completamento della rete ciclabile integrata, con particolare attenzione alla rete regionale.

Nei capitoli che seguono viene presentato un quadro il più esaustivo possibile delle infrastrutture in via di completamento e/o di prossima realizzazione, per ciascuna componente di mobilità.

In particolare, con riferimento ai collegamenti ferroviari, lo sviluppo di infrastrutture funzionali al potenziamento dei collegamenti lungo il corridoio Reno-Alpino rappresenta un'occasione fondamentale per la Lombardia e per il Nord Italia per crescere in termini di competitività territoriale e sostenibilità dei trasporti, specie in relazione agli scenari che nel breve-medio periodo si andranno a configurare con la prossima entrata in esercizio di AlpTransit, con l'apertura del traforo del Gottardo (2016) e del Ceneri (2019).

Il **terzo obiettivo** si concentra sul trasporto collettivo e sul suo sviluppo in ottica intermodale, affinché esso assuma un ruolo competitivo nell'ambito della mobilità, in accordo con la riforma regionale avviata con la L.R. 6/2012. Le linee strategiche comprendono:

- la riprogrammazione dei sistemi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) in una logica di sistema unico e universale;
- la riprogettazione delle reti secondo una chiara gerarchizzazione funzionale e leggibilità sul territorio;
- l'innovazione tecnologica per l'info-mobilità e per la bigliettazione;
- la realizzazione ed il completamento delle infrastrutture ferroviarie e metropolitane e dei nodi di interscambio, nonché la loro accessibilità, considerando anche le forme per la gestione del primo e dell'ultimo miglio;
- gli investimenti per il rinnovo e l'ampliamento del parco rotabile.

Nel capitolo 4.3 si farà cenno al processo di riprogrammazione in corso per il Trasporto Pubblico Locale (TPL) su gomma in Regione Lombardia.

Il **quarto obiettivo** si concentra sulla logistica delle merci nello sviluppo industriale ed economico della regione, favorendo il loro trasferimento verso forme più efficienti di mobilità, attraverso:

- lo sviluppo della filiera logistica, più integrata ed efficiente, per una migliore competitività delle imprese e del trasporto merci;
- l'intermodalità nei trasporti merci, integrando il trasporto su medie-lunghe distanze (via ferro/acqua) con quello di distribuzione (via gomma);
- l'utilizzo di veicoli a ridotto impatto ambientale nelle distribuzioni capillari delle merci in ambito urbano.

Anche in questo caso, in particolare, nelle prospettive di un potenziamento del corridoio Reno-Alpino e nell'ottica dell'entrata in esercizio di AlpTransit, si ricorda che tra Italia e Svizzera è stato sottoscritto nel 2012 un accordo: più precisamente, una dichiarazione di intenti tra i due Paesi per la cooperazione bilaterale nella realizzazione delle opere di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e dei servizi di trasporto ferroviario.

Secondo la Regione Lombardia le restrittive limitazioni al trasporto merci su camion attraverso la Svizzera, dovute alle restrizioni orarie e agli elevati pedaggi, rivestono un ruolo fondamentale per lo sviluppo del trasporto merci ferroviario, l'intermodalità del trasporto delle merci e la capacità degli impianti intermodali.

Tenuto conto che con la realizzazione di AlpTransit si prevede un incremento del 25% delle merci trasportate (da 24 a 30 mio t/anno) e l'aggiunta fino a 100 treni/giorno (dai 209 attuali, circa +50%), ne consegue l'opportunità di interventi per il potenziamento delle linee Milano-Chiasso e Luino-Gallarate-Busto Arsizio (con adeguamenti di sagoma a 4 m, allungamento dei moduli e aumento della portata dei treni) e la realizzazione di nuovi binari (nel medio-lungo periodo, il quadruplicamento della linea Milano-Chiasso-Gottardo).

Il **quinto obiettivo** è incentrato sulle relazioni tra il sistema della mobilità di scala regionale e l'area metropolitana milanese e gli altri poli lombardi principali. In particolare nell'area milanese occorre attuare strategie specifiche per realizzare la massima integrazione e permeabilità tra il sistema regionale ed il sistema urbano, pur mantenendo le caratteristiche distintive di ciascuno dei due sistemi.

Il **sesto obiettivo** si focalizza sulla promozione di specifiche iniziative caratterizzate da particolare attenzione per l'ambiente. Rientrano in quest'ambito i temi della gestione della domanda di trasporto e della riduzione della congestione stradale (in termini di tempo perso, consumi, emissioni e costi legati all'incidentalità), alla ricerca di una mobilità sostenibile che promuova tecnologie a minor impatto ambientale e la mobilità lenta.

Il **settimo obiettivo** considera infine il tema della sicurezza dei trasporti, con riferimento agli ambiti stradale e ferroviario: si tratta di un tema di priorità assoluta, in particolare per il trasporto stradale, per il quale gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità (indicati a livello nazionale ed europeo) richiedono politiche coordinate ed iniziative di prevenzione.

Nel seguito si entra nel merito delle reti infrastrutturali inerenti alle 3 componenti della mobilità in Lombardia, ovvero si passa in rassegna con un maggior grado di dettaglio le azioni intraprese e quelle che saranno perseguite nel breve, medio e lungo termine con riferimento a:

- mobilità privata;
- trasporto pubblico su ferro e su gomma;
- mobilità ciclabile.

**Gli interventi a breve termine sono programmati all'orizzonte 2020.**



### 3. LA MOBILITA' PRIVATA

#### 3.1 Competenze e gestione della viabilità regionale

La Regione Lombardia riveste funzioni di pianificazione e coordinamento sulla viabilità regionale; inoltre, promuove il potenziamento della rete stradale attraverso la realizzazione di nuove tratte autostradali di rilevanza regionale ed il ricorso a finanziamenti per il progetto di nuove infrastrutture.

Operativamente, la Regione Lombardia ha in carico la pianificazione degli interventi, che promuove previo rilascio di concessioni per la realizzazione di nuovi itinerari autostradali che si sviluppano all'interno del territorio regionale, a servizio delle esigenze della mobilità privata.

La realizzazione e la gestione (intesa come manutenzione e conservazione) della dotazione infrastrutturale lombarda è in capo a Infrastrutture Lombarde SpA, società di capitali interamente partecipata da Regione Lombardia<sup>2</sup>, costituita nel 2003 allo scopo di coordinare la realizzazione di nuovi progetti infrastrutturali in attuazione al "Piano straordinario per lo sviluppo delle infrastrutture lombarde 2002/2010". Nello specifico, nell'ambito della realizzazione di nuove opere, Infrastrutture Lombarde si configura quale amministrazione concedente e/o supporto tecnico-amministrativo alle Società del Sistema Regione allargato (Sireg), offrendo attività di assistenza nelle fasi di progettazione e realizzazione dei lavori, dallo *start-up* al collaudo; con riferimento alla manutenzione delle infrastrutture esistenti, essa esercita le proprie competenze con servizi di *Asset, Property e Facility Management*.

#### 3.2 Potenziamento del sistema autostradale

Attraverso accordi stipulati tra lo Stato Italiano, la Regione Lombardia e gli Enti Locali sono previsti, all'interno del quadro delle grandi infrastrutture e mobilità regionali, **interventi di potenziamento del sistema autostradale**, che si inseriscono e vanno a completare una situazione attuale che sotto l'aspetto del reticolo autostradale e stradale è già abbastanza "magliata": oltre al sistema autostradale (A4, A7, A8, A9) e alle Tangenziali di Milano (A50, A51, A52), la maglia della rete stradale statale e provinciale all'interno della Regione Lombardia è soddisfacente, specie in corrispondenza del capoluogo lombardo e delle città di maggiore interesse.

Tra gli **interventi recentemente realizzati** (o in corso di rifinitura/realizzazione):

- la Brescia-Bergamo-Milano (Bre.Be.Mi. – A35);
- la Tangenziale Est Esterna Milano (T.E.E.M. – A58);
- il Sistema Viabilistico Pedemontano (A36, A59, A60);
- il completamento della "Rho-Monza" (A52+SP46);
- il potenziamento di alcune autostrade esistenti (A4, A8).

---

<sup>2</sup> Ai sensi delle L.R. 29 ottobre 1998, n.22, e 02 dicembre 1994, n.36.

La **Bre.Be.Mi.** (A35) e la **T.E.E.M.** (A58) sono state recentemente completate e sono oggi del tutto funzionali:

- la A35, inaugurata il 23 luglio 2014, è il collegamento diretto tra Brescia, Bergamo e Milano, che consente di ridurre i tempi di viaggio negli spostamenti tra Brescia ed il capoluogo lombardo evitando la deviazione verso nord dell'autostrada A4;
- la A58, inaugurata il 16 maggio 2015, corre parallelamente all'esterno della Tangenziale Est di Milano e collega Caponago e la A4 con Melegnano e la A1.

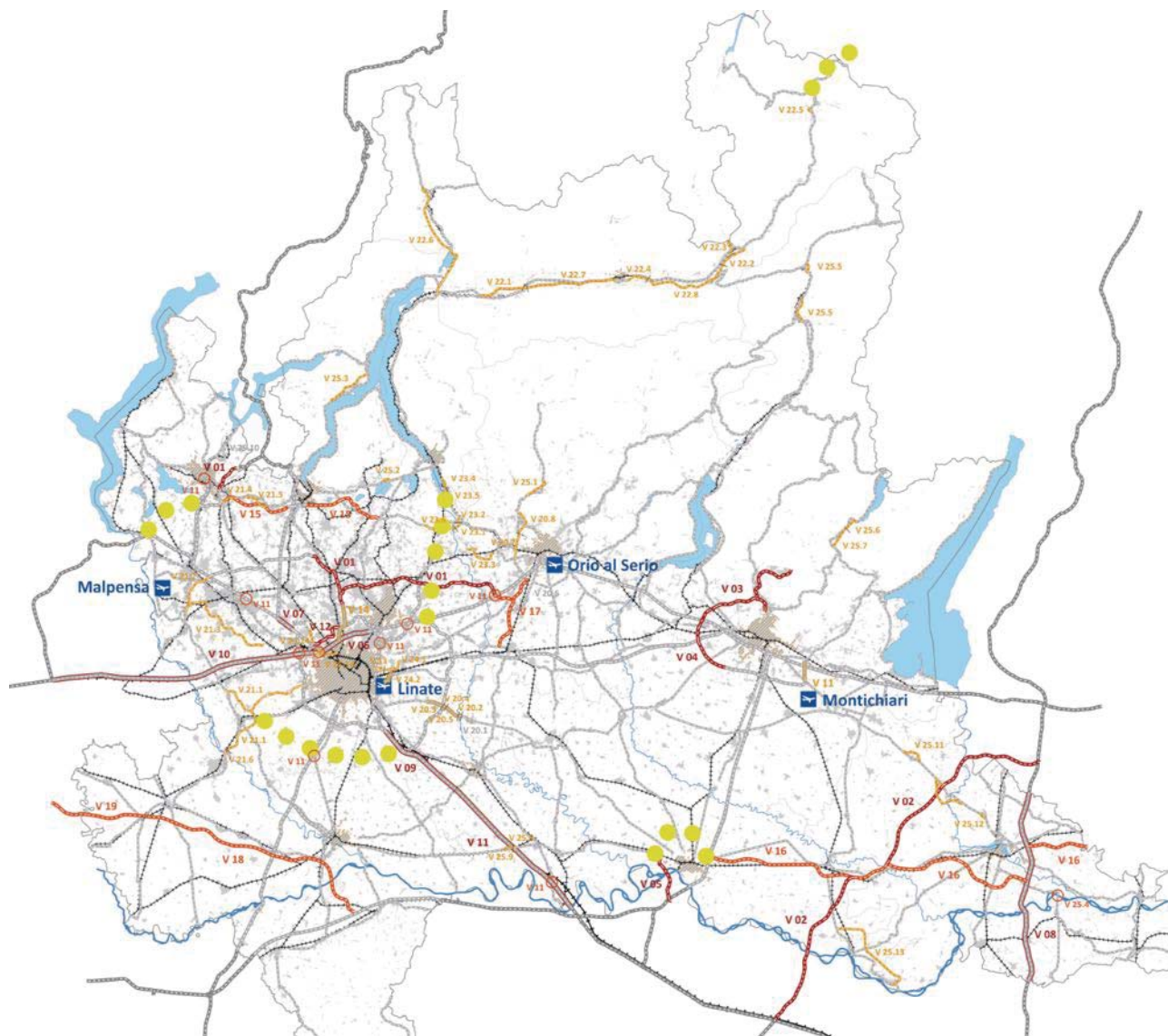


Figura 4: Interventi infrastrutturali viabilistici programmati in Lombardia (fonte: PRMT)

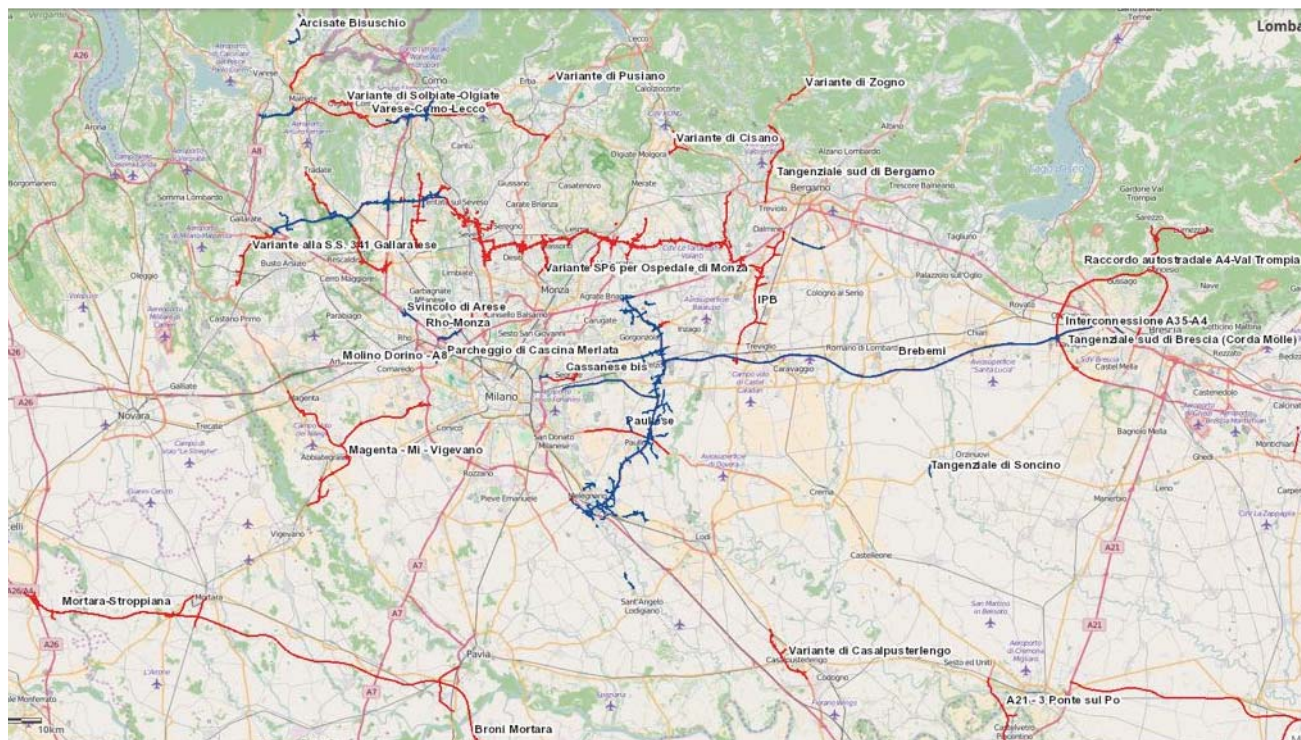


Figura 5: Interventi infrastrutturali viabilistici programmati in Lombardia con un maggior grado di dettaglio (fonte: [www.trasporti.regione.lombardia.it](http://www.trasporti.regione.lombardia.it))

Il **Sistema Viabilistico Pedemontano** si compone di un asse autostradale (A36), di interesse regionale suddiviso in 5 tratte (A, B1, B2, C, D, per complessivi 67 km finalizzati a collegare l'aeroporto internazionale di Malpensa alla A4, svincolo di Capriate), e delle Tangenziali di Como (A59) e di Varese (A60), ciascuna articolata in 2 lotti funzionali.

La tratta A, tra Cassano Magnago (sulla A8) e Lomazzo (sulla A9), e la tratta B1, tra Lomazzo e la SP ex-SS 35 dei Giovi, sono state terminate e sono operative: la prima è stata aperta al traffico il 26 gennaio 2015, la seconda il 5 novembre 2015. Per le tratte successive è stata completata la progettazione, ma per la realizzazione l'orizzonte temporale resta al momento imprecisato, in funzione delle coperture economiche.

Il primo lotto della Tangenziale di Varese (ramo sud, da Gazzada Schianno sulla A8 al ponte di Vedano Olona) è stato inaugurato e aperto al traffico il 24 gennaio 2015; per il secondo lotto (ramo nord, da Folla di Malnate al valico del Gaggiolo) è stato terminato il progetto definitivo, ma al momento si è in una fase di stallo, in attesa delle deliberazioni del CIPE: è questo il ramo di maggiore interesse nelle relazioni tra Varese e il Mendrisiotto.

Il primo lotto della Tangenziale di Como (ramo ovest, da Grandate sulla A9 allo svincolo di Acquanegra) è stato aperto al traffico il 23 maggio 2015; tempi incerti invece per la realizzazione del secondo lotto (dallo svincolo di Acquanegra ad Albese con Cassano, SP ex-SS 342) dopo lo stralcio dell'originale tracciato da parte del CIPE e la ricerca di nuovi finanziamenti: esso è stato comunque ricompreso all'interno dell'autostrada regionale Varese-Como-Lecco.

Il **completamento e riqualificazione della "Rho-Monza"**, tracciato che mette a sistema la SP46 e la Tangenziale Nord A52 di Milano, può dirsi sostanzialmente terminato, nonostante la ridefinizione di qualche nodo (come quello con la SS35) sia ancora in atto. Il completamento dell'opera rientra tra gli interventi di importanza strategica per l'area metropolitana milanese, sia perché rappresenta una connessione diretta all'area del polo fieristico di Rho-Pero (già di EXPO 2015), sia perché costituisce un grande aiuto per il tratto urbano della A4 spesso congestionato.



Si stanno ultimando anche interventi di **potenziamento di autostrade esistenti**, come l'ammodernamento della **tratta Novara est-Milano sulla A4** e la realizzazione della **quinta corsia Lainate-Milano sulla A8**.

Oltre alle già citate tratte B2, C e D della Pedemontana e al secondo lotto funzionale della Tangenziale di Varese, tra gli altri **interventi programmati e di futura realizzazione**:

- la Varese-Como-Lecco;
- l'Interconnessione Pedemontana-Bre.Be.Mi. (I.P.B.);
- la Tangenziale Sud di Brescia;
- il raccordo autostradale della Val Trompia;
- la Cremona-Mantova;
- la Broni-Mortara;
- il raccordo autostradale interregionale Mortara-Stroppiana-A26;
- il collegamento autostradale Brennero-La Spezia (Ti.Bre.);
- la bretella A21-Castelvetro Piacentino;
- il potenziamento di alcune autostrade e superstrade esistenti (A1, A4, A22, SS35).

Seppur con tempi incerti, l'autostrada regionale **Varese-Como-Lecco** è un'opera che mira a mettere a sistema i tratti sud delle Tangenziali di Varese e Como (dalla A8 alla SS36 "Valassina" in Comune di Nibionno). L'obiettivo è quello di realizzare un collegamento autostradale tra le città di Lecco, Como e Varese per migliorare le relazioni infrastrutturali della regione in subrica e ridurre gli attuali tempi di percorrenza tra i tre capoluoghi senza attraversare i centri abitati (come avviene oggi con la SS342), migliorando inoltre le connessioni con il resto della rete autostradale nazionale.

L'**Interconnessione Pedemontana-Bre.Be.Mi. (I.P.B.)** è un'autostrada regionale volta a migliorare le connessioni tra la A35 e la A4, dove è previsto l'innesto terminale della Pedemontana (svincolo di Capriate). Una delle tre tratte in cui si articola realizza un collegamento anche con la Tangenziale Sud di Bergamo.

La **Tangenziale Sud di Brescia** definisce un collegamento tra la A4, la A21 e la viabilità di accesso all'aeroporto di Montichiari. L'intervento si colloca in una prospettiva temporale di breve periodo, essendo in fase di appalto e completamente finanziato. La sua prosecuzione verso nord, il **raccordo autostradale della Val Trompia**, permetterà di costituire nel medio-lungo periodo una sorta di anello stradale intorno alla città di Brescia.

Le autostrade regionali **Cremona-Mantova** e **Broni-Mortara** sono alla fine dell'iter progettuale e di valutazione di impatto ambientale: la loro realizzazione è prevista nei prossimi anni e la loro funzione, oltre che di connettere tra loro i capoluoghi di interesse, è anche quella di migliorare le connessioni con il resto della rete autostradale nazionale.

A queste si aggiunge il **raccordo autostradale interregionale Mortara-Stroppiana-A26**, che nasce da un accordo tra le Regioni Lombardia e Piemonte: esso rappresenta il naturale recapito dell'autostrada Broni-Mortara sulla A26 e quindi sulla rete autostradale nord-occidentale dell'Italia.

Il **collegamento autostradale Brennero-La Spezia (Ti.Bre.)** prevede di collegare i porti di La Spezia e Livorno sul Mar Tirreno con il Nord Europa attraverso il passo del Brennero: 85 km complessivi, di cui 55 in Lombardia. L'opera è solo parzialmente finanziata, il suo orizzonte di realizzazione si colloca nel lungo periodo.

La **bretella A21-Castelvetro Piacentino** è un'opera di breve lunghezza (11 km), interamente finanziata, di tipo autostradale, che collega la A21 con la Tangenziale Ovest di Cremona, al confine con l'Emilia Romagna.

**Potenziamenti di autostrade esistenti**, finanziati ed in previsione nel breve-medio periodo, riguardano la realizzazione della **quarta corsia Milano-Lodi sulla A1**, la **quarta corsia dinamica sulla A4 nella tratta urbana di Milano** e la **terza corsia Verona-Modena sulla A22**. Non finanziata ed ancora ad un livello di studio di fattibilità è la terza corsia sulla superstrada SS35 Milano-Meda, che pure riveste un ruolo cruciale nelle interrelazioni tra il Sistema Pedemontano ed il capoluogo lombardo.

A completamento del quadro programmatico di livello nazionale/regionale sono previsti altri potenziamenti di tratte autostradali esistenti (in corso di definizione) e nuovi interventi viabilistici (da approfondire); tra questi, si citano il completamento dell'anello Tangenziale esterno di Milano, il prolungamento della Tangenziale Est da Usmate ad Olginate, la connessione del Sistema Viabilistico Pedemontano con la A8dir (collegamento A8-A26), il collegamento dell'anello Tangenziale di Cremona, il rafforzamento del tunnel dello Stelvio.

A livello di strade principali (SS, SP), la programmazione prevede un gran numero di interventi distribuiti sull'intero territorio lombardo.

Il piano che segue rappresenta uno stralcio dell'area nord-ovest della Regione Lombardia su cui sono indicati i progetti infrastrutturali stradali descritti.

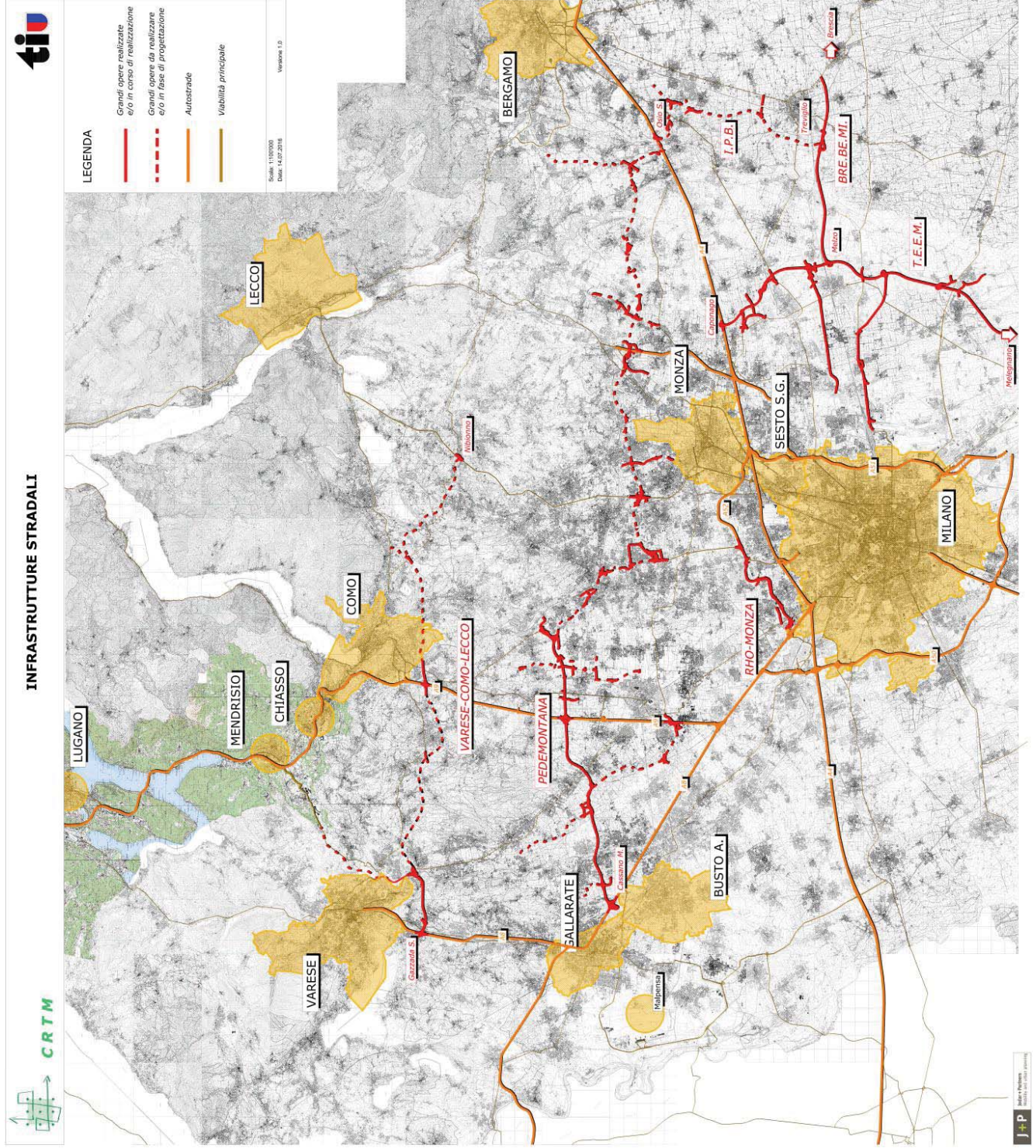


Figura 6: Progetti infrastrutturali stradali, realizzati e programmati in Lombardia, stralcio area nord-ovest (fonte: PRMT)



## 4. IL TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO E SU GOMMA

### 4.1 Competenze e gestione del trasporto ferroviario

Dal 2001 la Regione Lombardia ha in carico la programmazione, la regolazione ed il controllo dei **servizi ferroviari di interesse regionale e locale**. Nello specifico, Regione Lombardia programma all'interno del suo territorio il servizio dei treni suburbani (Linee S) e regionali (Linee R e RE), definendone quantità e requisiti (cioè, le relazioni da servire, l'arco di servizio, il numero di corse al giorno).

La gestione del servizio è affidata alle Imprese Ferroviarie: per la Lombardia la società esclusivamente dedicata al Trasporto Pubblico Locale (TPL) su ferro è TRENORD<sup>3</sup>, responsabile della regolarità del servizio, dell'efficienza dei treni e della vendita dei titoli di viaggio. Il rapporto tra Regione e TRENORD è regolato da un contratto di servizio che ne definisce tutte le caratteristiche (orari, tariffe, puntualità, pulizia...), incluso il corrispettivo da rendere all'Impresa in cambio del servizio erogato. Dal canto suo, Regione Lombardia verifica quotidianamente che il contratto sia rispettato, monitorandone l'andamento e controllando il livello di qualità erogata.

Per l'erogazione di tali servizi la Regione Lombardia corrisponde all'Impresa Ferroviaria TRENORD un corrispettivo di oltre 400 milioni di euro l'anno.

### 4.2 Infrastrutture ferroviarie e Servizio Ferroviario Regionale (SFR)

Allo stato attuale, a fianco di una rete statale e regionale sufficientemente presente sul territorio, la maglia ferroviaria esistente presenta tratti dell'**Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC)** relativamente alle linee **Milano-Roma-Napoli** e **Milano-Torino** (con prosecuzione Lione-Parigi). Il capoluogo lombardo annovera **4 linee metropolitane** (1, 2, 3 e 5) ed una linea ferroviaria, denominata "**passante ferroviario di Milano**", che congiunge le linee provenienti da nord-ovest con quelle provenienti da est e sud-est, passando prevalentemente sotto il centro urbano della città. Il passante è il cuore del servizio ferroviario suburbano di Milano ed è percorso dalle linee suburbane S1, S2, S5, S6, S13 e S14 con una frequenza massima di un treno ogni 6 minuti.

Il recente completamento di molte infrastrutture (il **passante di Milano**, l'**AV/AC Milano-Treviglio**, la ristrutturazione della **linea Milano-Lecco**) e l'estensione del servizio suburbano su tutte le direttrici che convergono su Milano hanno decisamente cambiato volto alla mobilità ferroviaria in Lombardia negli ultimi 10 anni. Il servizio è stato infatti progressivamente strutturato in **linee suburbane** (linee S) e **linee regionali** (linee R e RE), in modo che il sistema ferroviario possa fornire una risposta adeguata in termini di frequenza e tempi di viaggio, per spostamenti di breve e di lunga distanza:

- il servizio suburbano oggi comprende **12 linee S**, estese su tutte le direttrici che convergono sul capoluogo lombardo da ogni direzione, con frequenze di 15-30 minuti, orari cadenzati, un limitato numero di fermate: essi realizzano collegamenti veloci tra Milano e gli altri capoluoghi di provincia;
- i servizi regionali (**linee R**) hanno orari cadenzati, frequenza ogni 30-60 minuti e non effettuano fermate nell'area suburbana (se non nei nodi di interscambio principali ovvero ai capolinea di linee suburbane o stazioni di interscambio);
- per maggiori distanze si può usufruire dei treni Regio Express (**linee RE**), con frequenza 60-120 minuti, orari cadenzati, coincidenze con gli altri servizi regionali e senza fermate nella tratta suburbana più prossima a Milano, sul modello già ampiamente sperimentato da TRENORD.

---

<sup>3</sup> TRENORD nasce nel 2011 dalla fusione di Trenitalia (Divisione Regionale Lombardia) e LeNORD (Gruppo FNM), con l'obiettivo di cercare di offrire una risposta adeguata alla crescente domanda di mobilità pubblica dei cittadini.

Con un accordo tra Regione Lombardia, Cantone Ticino e Ferrovie italiane ed elvetiche è attivo dal dicembre 2004 il **sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia TILO**, che realizza un insostituibile collegamento tra il Cantone Ticino e la Lombardia a mezzo di rotabili confortevoli e moderni, ad orari cadenzati. Le linee di forza nei collegamenti con l'Italia sono date dalla RE10/S10 nei collegamenti con Milano e dalla S30 nei collegamenti con Gallarate e Malpensa, cui si sono recentemente aggiunte le linee S40 e S50 tra Albate Camerlata e Stabio. In termini di utenza, la risposta al servizio TILO è stata progressivamente crescente nel tempo, tanto che TILO presenta un notevole potenziale di sviluppo, quanto meno in termini di frequenza delle corse: basti pensare, ad esempio, che al momento per la linea RE10/S10 sono solo 8.5 le corse/giorno tra Milano e Lugano senza interscambio a Chiasso. Per maggiori approfondimenti, si rimanda al rapporto esplicativo di PAM3.

Per gli anni a venire i **principali interventi infrastrutturali ferroviari** riguardano:

- la AV/AC Milano-Verona;
- la AV/AC Milano-Genova;
- la Arcisate-Stabio;
- l'adeguamento delle linee Chiasso-Como-Monza-Milano e Luino-Sesto Calende-Gallarate;
- il collegamento terminal T1-T2 a Malpensa e gli altri interventi di accessibilità a Malpensa.

La linea **AV/AC Milano-Verona** fa parte del Corridoio Europeo Mediterraneo (Rete TEN-T) e si compone di 3 tratte: la Milano-Treviglio, già completata ed attiva dal 10 giugno 2007; la Treviglio-Brescia, in corso di realizzazione, inizio lavori nel maggio 2012, termine lavori previsto per fine 2016 ed attivazione della linea dal 2017; la Brescia-Verona, da definire per quanto concerne sia i tempi di finanziamento che l'esecuzione dei lavori. L'obiettivo per la AV/AC su questa linea è quello di arrivare a Venezia, in modo da completare il progetto n°6 della rete TEN-T Lione-Torino-Milano-Trieste-Budapest.

La linea Tortona/Novi Ligure-Genova, nota anche come "Terzo Valico dei Giovi", permetterà di definire la linea **AV/AC Milano-Genova**, ovvero di unire la città di Genova a quelle di Milano e Torino. I lavori sono in corso. Nell'intervento è ricompreso anche il quadruplicamento della tratta ferroviaria Tortona-Voghera, al momento allo stadio progettuale. L'interesse per la linea AV/AC Milano-Genova rientra anche nell'ottica di potenziamento del corridoio Reno-Alpino di cui si è fatto cenno al capitolo 2.3.

La linea **Arcisate-Stabio** riguarda la realizzazione di un nuovo raccordo a due binari tra Arcisate (in Italia) e Stabio, per 3.6 km di lunghezza in territorio italiano (cui si deve aggiungere il tratto in territorio elvetico), nell'ambito del collegamento ferroviario Lugano-Malpensa. L'intervento prevede altresì il raddoppio della tratta ferroviaria tra Stabio e Mendrisio in Svizzera (già esistente, ma finora adibita al trasporto merci) e di quella tra Induno Olona e Arcisate (facente parte della vecchia linea Porto Ceresio-Varese, chiusa nel 2009, che verrebbe riaperta). La situazione attuale vede i lavori ultimati sul fronte elvetico, con inaugurazione della fermata di Stabio nel dicembre 2014 e la contestuale attivazione delle nuove linee suburbane TILO: la S40 Albate-Stabio e la S50 Mendrisio-Stabio. Sul fronte italiano la previsione è quella di pervenire al termine dei lavori per il 2017, ciò che consentirà il prolungamento delle linee suburbane S40 fino a Varese e Gallarate e S50 fino a Varese e Malpensa.

Per la linea **Chiasso-Como-Monza-Milano**, afferente ai transiti internazionali di Chiasso, così come per la linea **Luino-Sesto Calende-Gallarate**, sono in corso interventi di adeguamento/potenziamento per far fronte agli impegni internazionali tra Italia e Svizzera miranti ad assicurare standard adeguati alla circolazione di treni merci a sagoma 4 m e di lunghezza dei moduli a 750 m sugli itinerari di adduzione del traffico merci all'asse del Gottardo. Questo intervento permetterà inoltre:

- per la linea Chiasso-Milano, di completare il servizio RE Milano-Como-Bellinzona, a cadenzamento orario: nella tratta più urbana del nodo di Como, la linea accoglierà la nuova offerta suburbana transfrontaliera da Como/Varese verso Bellinzona; sulla tratta suburbana Chiasso-Milano andranno implementati gli scenari di compatibilità dei sistemi regionali con i sistemi internazionali passeggeri e merci, secondo gli schemi che verranno avallati dal tavolo Italia/Svizzera appositamente costituito;
- per la linea Luino-Gallarate, di riattivare il servizio RE Laveno FN-Sesto Calende; le relazioni dirette verso Malpensa andranno compatibilizzate con il nuovo servizio Bellinzona-Malpensa via Mendrisio, che verrà attivato contestualmente all'entrata in funzione della tratta Arcisate-Stabio.

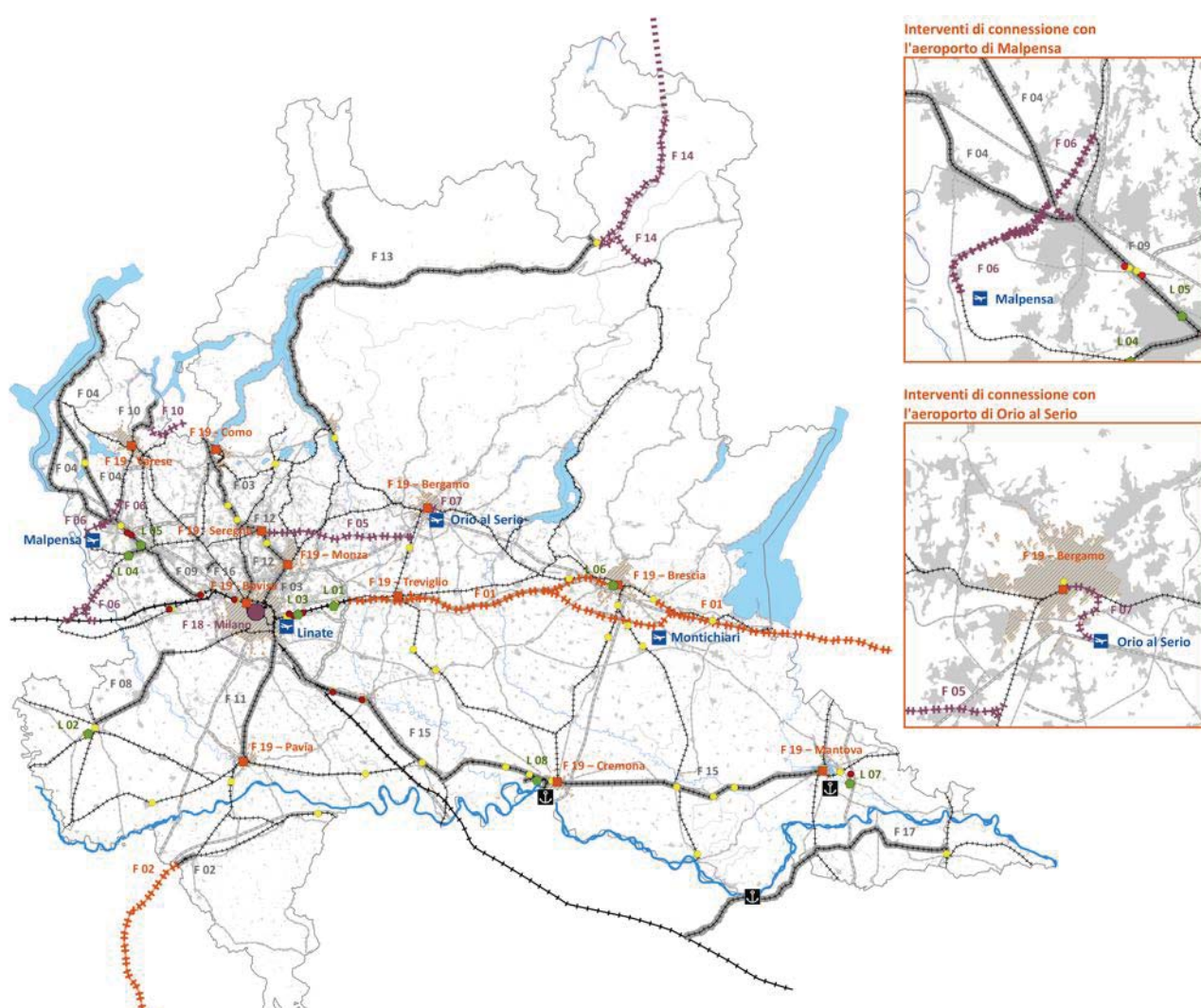


Figura 7: Interventi infrastrutturali ferroviari programmati in Lombardia (fonte: PRMT)

Il collegamento ferroviario tra i **terminal T1 e T2 di Malpensa** (lunghezza di 3.6 km, linea a doppio binario) ha visto l'inizio dei lavori nell'ottobre 2014; il termine dei lavori è previsto per la fine del 2016.



A questo si aggiungono altri due interventi di **accessibilità a Malpensa**:

- da nord, al fine di migliorare l'accessibilità da Gallarate e di mettere l'aeroporto di Malpensa in rete con il sistema dei valichi alpini del Sempione e del Gottardo (progettazione preliminare);
- da sud, al fine di migliorare l'accessibilità da Novara (studio di fattibilità sulla tratta Turbigo-Novara).

Il quadro programmatico delle previsioni a livello ferroviario si completa con una serie di **interventi al momento allo stadio progettuale**; ciononostante, nel medio-lungo periodo sono contemplati a livello realizzativo:

- la linea Seregno-Bergamo, con innesto sulla linea Bergamo-Treviglio (Gronda Est);
- il collegamento Bergamo-Orio al Serio;
- il completamento del raddoppio Milano-Mortara;
- il potenziamento della tratta Rho-Gallarate;
- il quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Pavia;
- il potenziamento delle linee della Brianza.

Sono invece in corso **interventi di riqualificazione** di linee ferroviarie, come quelle della Valtellina e della Val Chiavenna (la Lecco-Sondrio-Tirano e la Colico-Chiavenna) e la Milano-Codogno-Cremona-Mantova, con completamento del cadenzamento orario dello stesso sistema regionale.

Completa il quadro del trasporto pubblico su ferro la **rete metrotranviaria**, per la quale lo sforzo di Regione Lombardia, sia per le linee metropolitane milanesi sia per alcune linee metrotranviarie è quello di rispondere ad una crescente domanda di mobilità in un'area metropolitana (come quella del nord milanese) fortemente urbanizzata e congestionata.

Uno degli interventi non infrastrutturali di maggiore interesse che il PRMT prevede è quello dell'integrazione tariffaria, ovvero la possibilità di acquistare un unico titolo di viaggio nell'effettuazione di spostamenti tra diversi bacini di mobilità, con l'obiettivo di favorire l'utilizzo del trasporto pubblico sia negli spostamenti sistematici che in quelli occasionali. In quest'ottica, riveste interesse strategico garantire l'esistenza di titoli di viaggio e di una adeguata rete di vendita per le relazioni verso le Regioni confinanti e verso i Cantoni Grigioni e Ticino, elemento quest'ultimo di sempre maggiore importanza in conseguenza dell'integrazione dei servizi sulla rete TILO e, a breve, con l'attivazione della ferrovia Mendrisio-Varese.

Il piano che segue rappresenta uno stralcio dell'area nord-ovest della Regione Lombardia su cui sono indicati i progetti infrastrutturali ferroviari più significativi.

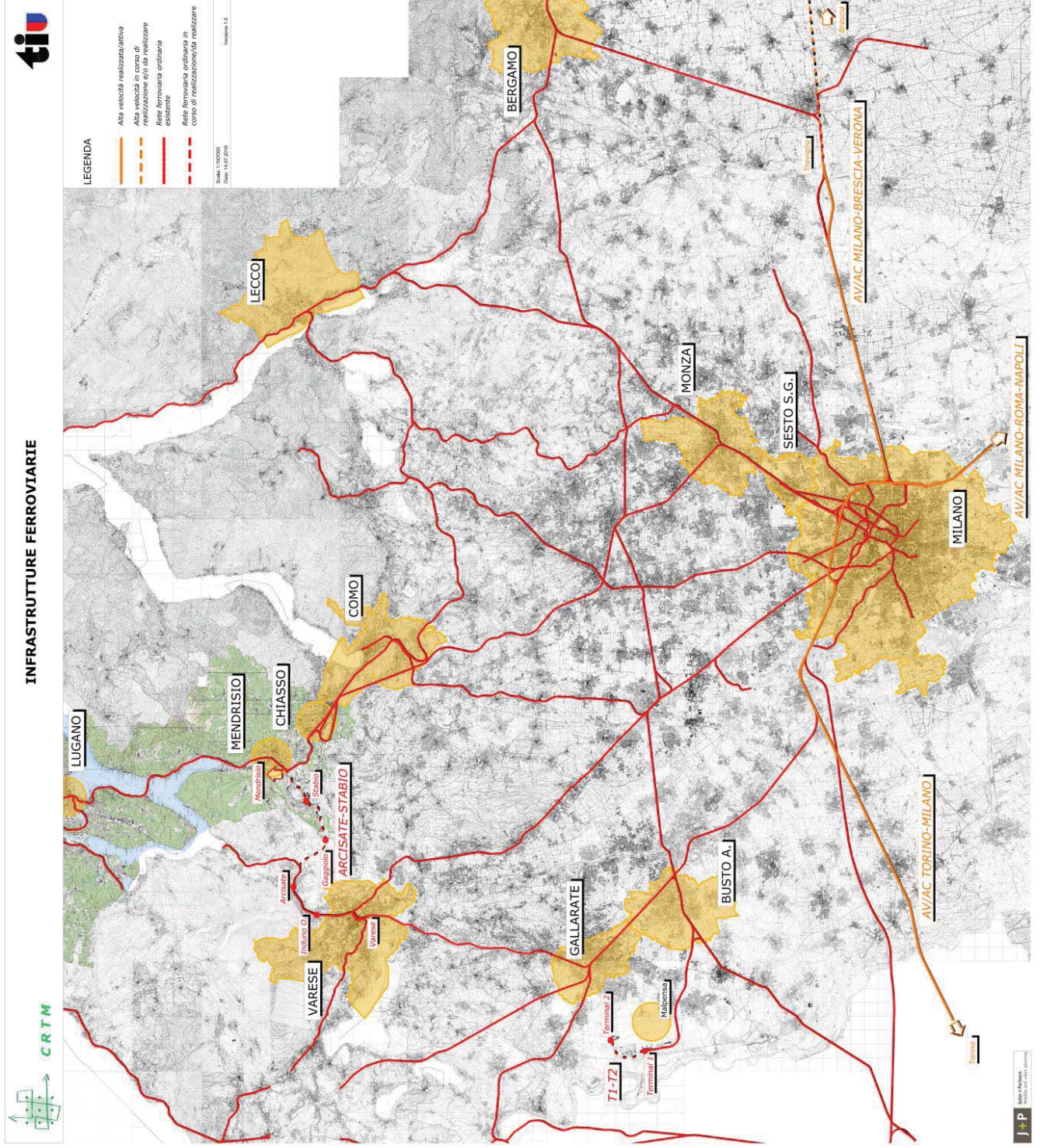


Figura 8: Progetti infrastrutturali ferroviari realizzati e programmati in Lombardia, stralcio area nord-ovest (fonte: PRMT)

### 4.3 Il Trasporto Pubblico su gomma

In Lombardia i **Trasporti Pubblici di Linea (TPL)** sono:

- comunali (entro i confini di un Comune);
- di area urbana (collegamenti dei capoluoghi provinciali con i Comuni limitrofi);
- interurbani (collegamenti tra Comuni, ad esclusione dei Comuni capoluogo);
- regionali interurbani (collegamenti con sedi di significative funzioni territoriali).

La L.R. 6/2012 ha introdotto una radicale riforma nel Trasporto Pubblico Locale su gomma, attraverso l'istituzione delle **Agenzie per il TPL**: in altri termini, i servizi di Trasporto Pubblico di Linea diversi da quelli ferroviari sono stati trasferiti agli Enti Locali competenti su base territoriale.

Con la riforma del sistema della autonomie (2015), si sono individuati 6 **bacini territoriali** per il servizio di TPL (consorzi di Province e di Comuni capoluogo), così suddivisi:

- Bergamo
- Brescia
- Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Pavia, Lodi
- Como, Lecco, Varese
- Sondrio
- Cremona, Mantova

Le modifiche susseguenti a tale riforma sono contenute nella legge regionale "Riforma del sistema delle autonomie della Regione e disposizioni per il riconoscimento della specificità dei territori montani in attuazione della legge 7 aprile 2014, n. 56, disposizioni sulle città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni" (L.R. 19/2015) che modifica la "Disciplina del settore dei trasporti" (L.R. 6/2012). La nuova legge, entrata in vigore l'11 luglio 2015, ridefinisce inoltre i termini per gli adempimenti previsti in capo agli Enti Locali e alle Agenzie. In caso di inadempimento da parte degli Enti Locali, è prevista la sospensione (nella misura del 10%) dei trasferimenti mensili regionali erogati a titolo di contributo sui corrispettivi di ciascun contratto di servizio vigente o dell'atto di affidamento ancora in corso, ad esclusione delle risorse erogate a copertura degli oneri per il rinnovo del contratto collettivo nazionale autoferrotranvieri.

**In ogni bacino è prevista l'istituzione di un'Agenzia per il TPL**, cui è attribuita ogni competenza per tutti i servizi bus (sia urbani che extraurbani): programmazione, organizzazione e gestione dei servizi, inclusi monitoraggio, controllo ed ogni forma di promozione. Le Agenzie sono in corso di formazione: il passo successivo sarà l'elaborazione dei **Programmi di Bacino** da parte delle Agenzie sulla base delle linee guida e degli indirizzi programmatici che la Giunta Regionale ha approvato.

I programmi di bacino che saranno elaborati costituiscono la fonte di programmazione generale del TPL e avranno durata pari ai contratti di servizio, con la possibilità di una loro revisione in funzione di interventi significativi sulla rete o di variazione delle risorse disponibili per lo svolgimento dei servizi.



Più nello specifico, **attraverso i Programmi di Bacino**, in continuità con la L.R. 6/2012, **le Agenzie dovranno realizzare un sistema di trasporto unitario**, in grado di offrire servizi adeguati che garantiscano l'ottimizzazione degli orari e delle frequenze e che assicurino l'efficacia e l'efficienza dei servizi, privilegiando la rete ferroviaria quale asse principale e portante del sistema regionale dei trasporti e lo sviluppo dell'intermodalità e dell'integrazione tariffaria.

Gli "step" proposti per redigere i Programmi sono sette:

- ricognizione della domanda e dell'offerta di trasporto pubblico locale;
- ridefinizione del modello di offerta;
- incremento della qualità del servizio offerto;
- criteri per la definizione di sotto-bacini trasportistici e lotti;
- rimozione dei vincoli di sistema e coordinamento con la mobilità urbana;
- orientamento al cliente;
- monitoraggio del programma.

**L'Agenzia per il TPL di maggior interesse per il Mendrisiotto è quella del bacino di Como, Lecco e Varese (CO-LC-VA)**, che è stata costituita con Decreto dell'Assessore Regionale n. 305 (pubblicato sul BURL, Serie Ordinaria n. 52 del 22 dicembre 2015).

Il suo Statuto prevede le seguenti quote di partecipazione degli Enti nella Agenzia:

- Regione Lombardia 10%
- Provincia di Como 21%
- Provincia di Lecco 12%
- Provincia di Varese 22,8%
- Comune di Como 11,4%
- Comune di Lecco 11,4%
- Comune di Varese 11,4%

## 5. LA MOBILITA' CICLABILE

La Regione Lombardia si è dotata nel 2014 del **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica**<sup>4</sup> (PRMC), con l'intento di favorire ed incentivare la mobilità sostenibile negli spostamenti quotidiani e nel tempo libero. Ad esso il PRMT rimanda in quanto **strumento di riferimento e di dettaglio delle politiche regionali di settore**.

Il Piano è stato redatto sulla base di quanto disposto nella L.R. 7/2009 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica" e si articola in un Documento di Piano e in una Mappa della Rete Ciclabile Regionale.

La Rete si articola in 17 **Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale** (PCIR), suddivisi in:

- **tracciati a valenza europea** (EuroVelo):
  - PCIR 5 "via dei Pellegrini – via per l'EXPO", tratta lombarda della "via Romea Francigena" (Londra-Roma-Brindisi);
  - PCIR 7 "ciclopista del Sole", tratta lombarda dell'itinerario "Sun Route" (Capo Nord-Malta);
  - PCIR 8 "Po", tratta lombarda dell'itinerario "Mediterranean Route" (Cadice-Atene/Cipro);
- **tracciati a valenza nazionale** (Bicitalia):
  - PCIR 2 "Pedemontana Alpina", tratta lombarda della ciclovía nazionale Bicitalia 12 "Torino-Trieste";
  - PCIR 3 "Adda", coincidente con la ciclovía nazionale Bicitalia 17 "Bormio (SO)-Crotta d'Adda (CR)";
  - PCIR 11 "Val Chiavenna", da Gera Lario risalendo la Val Bregaglia, passando per Villa di Chiavenna, quindi verso il Maloja<sup>5</sup>;
  - PCIR 17 "Tirrenica", tratta lombarda della ciclovía nazionale Bicitalia 16 "Verona-Mantova-Livorno-Roma";
- **tracciati a valenza regionale**:
  - PCIR 1 "Ticino", da Pavia a Ponte Tresa (VA), al confine con la Svizzera;
  - PCIR 4 "Brescia-Cremona";
  - PCIR 6 "Villoresi", da Somma Lombardo (VA) a Brescia;
  - PCIR 9 "Navigli", in attraversamento della Provincia di Milano e del capoluogo lombardo da Sud-Ovest a Nord-Est, sfruttando le alzaie di Naviglio Grande e Naviglio Martesana;
  - PCIR 10 "via delle Risaie", da Palestro (PV) a Castel d'Ario (MN);
  - PCIR 12 "Oglio", da Tirano (SO) a Marcaria (MN);
  - PCIR 13 "via del Mare-via del Sale", da Pavia a Varzi (PV);
  - PCIR 14 "Greenway Pedemontana", da Fagnano Olona (VA) a Cornate d'Adda (MB) in affiancamento al tracciato dell'omonima infrastruttura;

<sup>4</sup> Approvato con Delibera di G.R. n. X/1657 dell'11 aprile 2014.

<sup>5</sup> Dal Maloja ha inizio il percorso svizzero regionale n.65.

- PCIR 15 “Lambro, Abbazie ed EXPO”, da Costa Masnaga (LC) seguendo la Valle del Lambro, Monza, il sistema dei Navigli, le Abbazie di Viboldone, Chiaravalle e Mirasole, quindi Milano e l’EXPO;
- PCIR 16 “Valle Olona-EXPO”, da Bizzarone (CO) al confine con la Svizzera<sup>6</sup> passando per la Valle dell’Olona fino al polo espositivo alle porte di Milano.

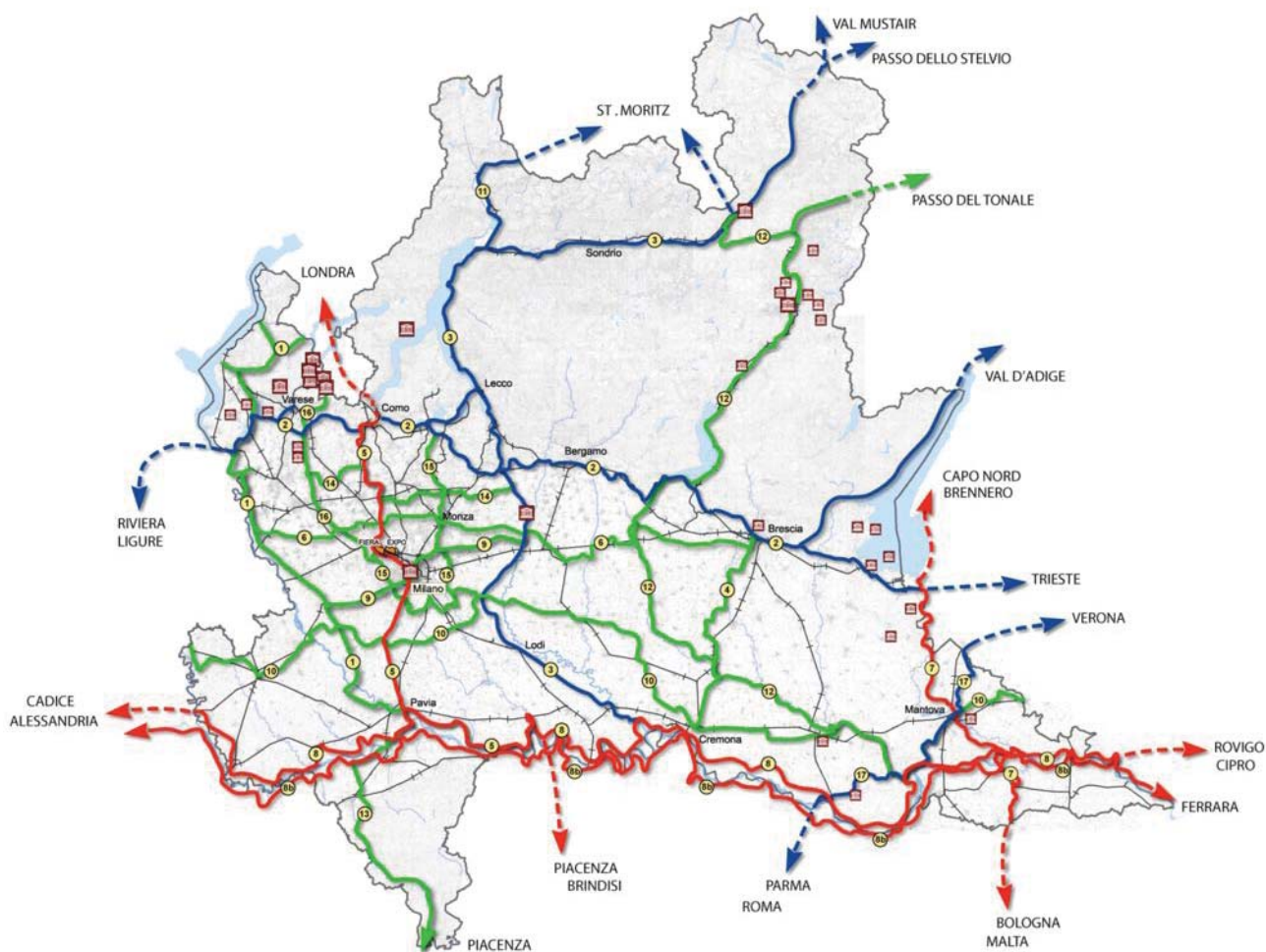


Figura 9: Interventi infrastrutturali ciclabili programmati in Lombardia (fonte: PRMC)

<sup>6</sup> Oltre Bizzarone si prosegue su percorsi ciclabili locali fino a Mendrisio, da dove è possibile percorrere l’itinerario nazionale n.3.



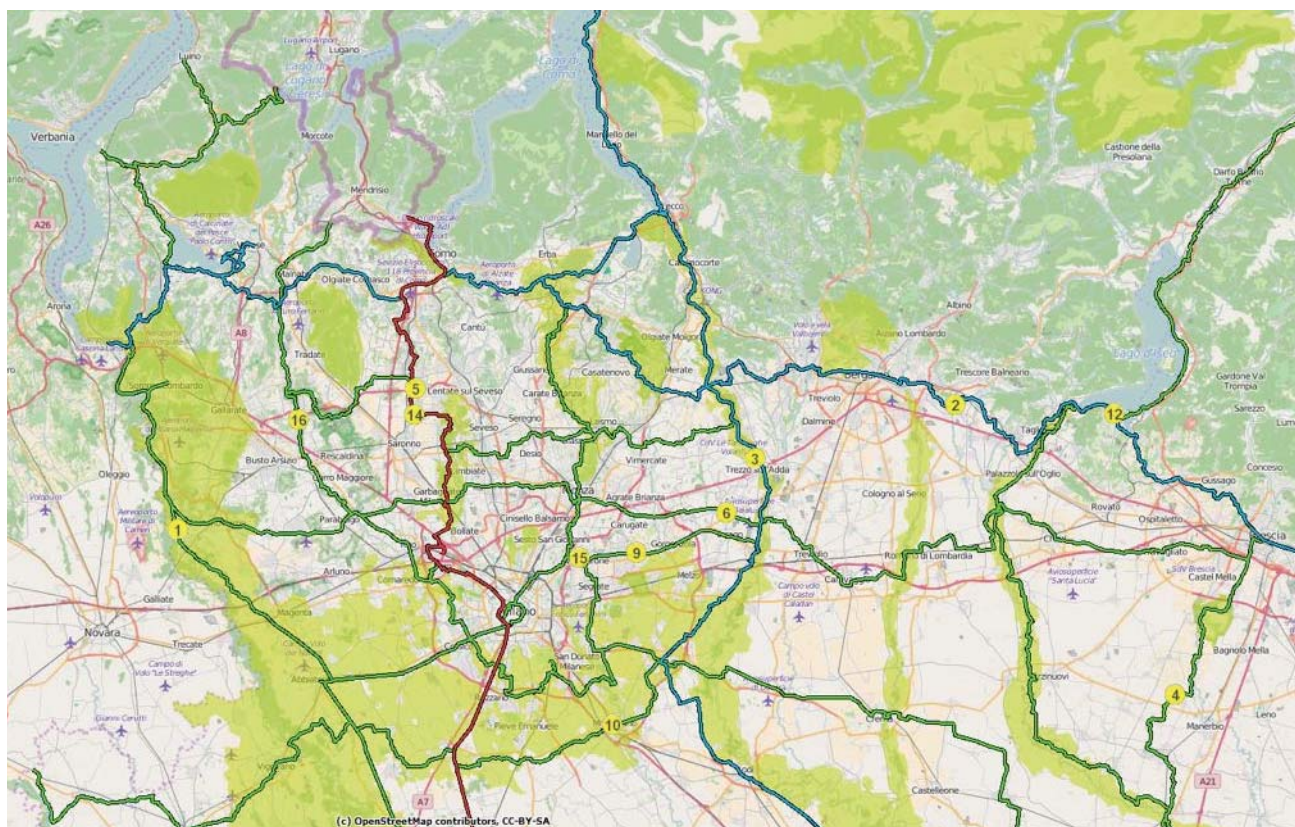


Figura 10: Interventi infrastrutturali ciclabili programmati in Lombardia, dettaglio dell'area milanese e nord-ovest regionale (fonte: [www.trasporti.regione.lombardia.it](http://www.trasporti.regione.lombardia.it))

L'azione principale resta la realizzazione ed il completamento dei percorsi ciclabili di interesse regionale previsti dal PRMC e la loro interconnessione con sistemi di trasporto collettivo, in particolare con riferimento al Servizio Ferroviario Regionale. Cionondimeno, occorre che il sistema ciclabile di scala regionale sia connesso ed integrato con i percorsi di scala provinciale e comunale e che siano previsti interventi (infrastrutturali per l'intermodalità bici-trasporto collettivo) che incentivino l'uso della bicicletta nella percorrenza del primo e dell'ultimo miglio.

Solo una piccola parte dei percorsi indicati sono già stati realizzati e/o riqualificati, la maggior parte è ancora oggetto di progettazione e/o riqualificazione: questo significa che la realizzazione dell'intera rete ciclabile di previsione in Lombardia non implica necessariamente la costruzione *ex-novo* di piste ciclabili o corsie riservate, ma si tratta di creare un sistema che si sviluppa considerando innanzitutto le opportunità ed il miglior impiego delle strutture viarie esistenti, il riutilizzo delle strutture inutilizzate (come tratti stradali o ferroviari dismessi) e l'installazione di una chiara segnaletica orizzontale e verticale. Solo qualora ogni soluzione di riutilizzo o riqualificazione di tracciati preesistenti non sia praticabile, la scelta potrà essere quella di realizzare una pista ciclabile o ciclopedonale *ex-novo*.

In tutto questo processo appare fondamentale una collaborazione tra gli enti proprietari, i soggetti gestori e/o i concessionari dei tracciati stradali su cui insistono i percorsi ciclabili da un lato e chi esegue materialmente la progettazione delle opere dall'altro: saranno gli enti territoriali competenti (Comuni, Province...) a trasmettere a Regione Lombardia le proposte progettuali riferite ad interventi di realizzazione, riqualificazione, messa in sicurezza e manutenzione dei tratti di percorsi ciclabili di interesse regionale. Tali proposte andranno a comporre i "Programmi di manutenzione e di interventi" per ciascun itinerario, strumenti per l'attuazione del PRMC.

La Regione Lombardia, nell'ambito di tali programmi, può assegnare contributi agli enti territoriali per la realizzazione e manutenzione di interventi e servizi a favore della mobilità ciclistica, di diversa entità a seconda che si tratti di intermodalità bici/TP o rete ciclabile di interesse regionale, provinciale o comunale.

Il piano che segue rappresenta uno stralcio dell'area nord-ovest della Regione Lombardia su cui sono indicati i progetti infrastrutturali descritti.





## 6. CONCLUSIONI

L'analisi delle reti di trasporto esistenti e pianificate evidenzia il forte impulso che la Regione Lombardia ha dato negli ultimi decenni alla realizzazione di opere viarie di elevato impatto, interventi che da un lato hanno l'obiettivo di allentare la pressione veicolare nei centri più trafficati, dall'altro consentono di collegare città o poli attrattori di interesse collettivo in maniera più diretta, rendendo al contempo più appetibili anche altri itinerari direttamente collegati, non ultimo quello che conduce in Cantone Ticino, sempre e solo a mezzo del veicolo privato. Per contro, ancora troppo poco si è fatto per rafforzare in termini di offerta e frequenza il trasporto pubblico negli spostamenti di medio-lunga percorrenza ed ancor meno per quanto concerne una concreta promozione della mobilità lenta.

In definitiva, si può ragionevolmente concludere che **la politica della mobilità fino a questo momento portata avanti in Regione Lombardia va sensibilmente all'opposto rispetto a quanto viene proposto in Cantone Ticino**, dove da decenni sono in corso forme di disincentivo all'utilizzo del veicolo privato e, al contrario, di promozione del trasporto pubblico e della mobilità lenta.

Tuttavia, non si può non riconoscere che con il nuovo Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), almeno sul piano delle intenzioni, il vento sembra essere cambiato: si parla a più riprese di mobilità sostenibile, avente nella persona il vero protagonista degli spostamenti. Vanno in questo senso i 4 bandi del Programma Operativo Regionale dello scorso ottobre 2015, che hanno portato 88 progetti in Regione Lombardia, cofinanziati dal Programma Operativo Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2007-2013 (POR FESR): tra questi, progetti a favore della mobilità di persone e merci (nuove fermate ferroviarie o loro riqualificazione), creazione e potenziamento di aree di interscambio (parcheggi, aree di sosta), miglioramento dei servizi di informazione per le persone in movimento (adozione di soluzioni di *Intelligent Transport System*).

Ogni sforzo appare ancora oggi molto concentrato intorno alle aree urbane delle grandi città o alle relazioni tra queste. Inoltre, se si considerano le modalità di spostamento tra la Lombardia ed il Ticino, ancora troppo poco è stato fatto per cercare di ridurre il flusso di veicoli privati pronti a varcare ogni giorno la frontiera.

Tuttavia, da quanto emerge dagli indirizzi programmatici del PRMT di Regione Lombardia, una serie di interventi interessano le relazioni con la Svizzera, alcuni sulla base di accordi già sottoscritti tra i due Paesi.

In conclusione, bisogna rilevare che parte degli interventi del PRMT non sono programmati temporalmente e non dispongono di finanziamento assicurato. Tra le principali misure pianificate che possono avere impatti positivi sulla mobilità transfrontaliera e quindi del Mendrisiotto, si possono sinteticamente riassumere:

### TRASPORTO PUBBLICO

- il potenziamento delle relazioni con Milano e con Gallarate, sia per il trasporto delle merci che per quello dei passeggeri;
- l'aumento della frequenza dell'offerta ferroviaria TILO, con integrazione tariffaria;
- il completamento della linea Arcisate-Stabio per dare continuità all'atteso collegamento ferroviario tra Lugano e l'aeroporto internazionale della Malpensa.

### MOBILITÀ CICLABILE

- la realizzazione dei collegamenti ciclabili previsti dal PRMC tra Italia e Svizzera, nell'ottica di una promozione della mobilità ciclabile almeno per le brevi-medie distanze



#### **MOBILITÀ PRIVATA**

- la realizzazione dell'autostrada regionale Varese-Como-Lecco che, presentandosi come una sorta di tangenziale sud, si configura come un'opportunità per il Mendrisiotto per scongiurare il rischio di un possibile traffico di passaggio per Stabio e Chiasso;
- la promozione di forme di mobilità alternative che prevedano la condivisione dell'automobile privata (*car pooling*), sulla base di esperienze che si stanno concretizzando nelle Province di Varese e Como e in Cantone Ticino.



# ALLEGATO C

**PAM 3 – Allegato C al Rapporto esplicativo finale**



Città di Mendrisio

## Strumenti di gestione dello sviluppo territoriale futuro

La Città di Mendrisio dispone o intende disporre di più strumenti di pianificazione:

a) il “Manifesto dei valori” e relative “linee strategiche”:

È lo strumento per affrontare il processo aggregativo (viene verificato ed aggiornato a ogni fase successiva del progetto aggregativo), che sintetizza nei tre valori guida (dialogo, energia e passione) gli obiettivi verso i quali orientare la nuova Città.

b) Il “Piano degli indirizzi Strategie Mendrisio 2030”:

È lo strumento di conduzione (concepito in forma dinamica e da rivedere a ogni inizio di legislatura) che mostra gli obiettivi per raggiungere lo sviluppo auspicato per i tre grandi settori: il territorio, le finanze e la popolazione.

c) Il “Piano finanziario” e il “Piano delle opere prioritarie.”

d) Il “Piano Direttore comunale”:

È lo strumento per fissare i punti essenziali della gestione e dell'uso del territorio comunale e contiene le indicazioni per allestire i piani settoriali. Operativamente, il PDc dovrà dialogare, oltre che con il PD cantonale e con il PAM, anche con il Piano energetico comunale (PEco), che definisce gli obiettivi di riduzione e razionalizzazione energetica in linea con il programma Società a 2000 Watt.



Il Piano degli indirizzi “Strategie Mendrisio 2030” è lo strumento di visione strategica a livello locale e presiede a tre grandi settori (Territorio, Finanze e Popolazione) e, ponendosi tre interrogativi (Come ci organizziamo?, Come viviamo, Di cosa viviamo oggi e domani?), affronta 17 temi:

- 01 - Essere vicini al cittadino
- 02 - Agire in modo efficiente e qualitativo
- 03 - Consolidare le risorse finanziarie
- 04 - Collaborare con altri enti
- 05 - Garantire la qualità residenziale (\*)
- 06 - Salvaguardare il paesaggio (\*)
- 07 - Sviluppare una mobilità Città-compatible (\*)
- 08 - Proteggere l'ambiente e promuovere le fonti energetiche alternative (\*)
- 09 - Garantire i servizi scolastici nei quartieri
- 10 - Favorire l'integrazione sociale
- 11 - Ampliare l'offerta culturale, sportiva e del tempo libero (\*)
- 12 - Vivere lo spazio (\*)
- 13 - Insediare il terziario, l'industria e i commerci promettenti (\*)
- 14 - Consolidare la destinazione (\*)
- 15 - Offrire zone lavorative con un'elevata qualità ambientale e infrastrutturale (\*)
- 16 - Sviluppare il polo universitario (\*)
- 17 - Potenziare la meta turistica (\*)

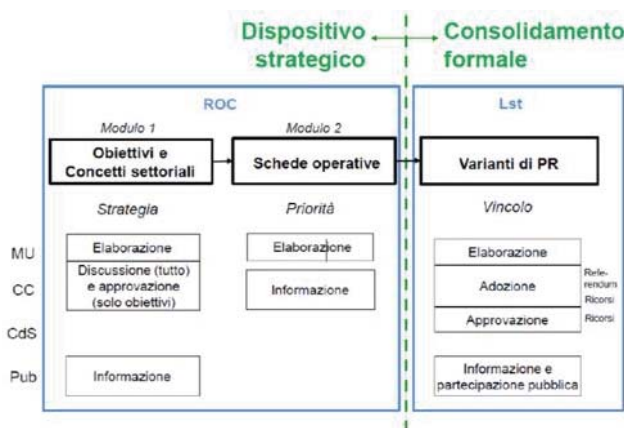
Quelli segnati con l'asterisco (\*) hanno un'incidenza territoriale diretta, e di conseguenza vengono ripresi nel PDc.

Il Municipio intende procedere nell'elaborazione del PDc tramite due Moduli operativi consecutivi:

- Modulo 1: individuazione di una strategia di sviluppo territoriale, con i suoi specifici obiettivi esplicitati tramite dei concetti settoriali;
- Modulo 2: elaborazione delle schede operative con la determinazione delle priorità di intervento.

Durante il Modulo 1 sarà individuata la strategia dello sviluppo territoriale della Città sulla base dei temi identificati dal Piano degli indirizzi, determinando tramite i concetti settoriali gli ipotizzati "Obiettivi pianificatori comunali". Il risultato del Modulo 1 dovrà essere sottoposto al Consiglio comunale per discussione e per approvazione degli obiettivi e costituirà la base per il modulo successivo.

Nel Modulo 2 saranno allestite le schede operative, verificandone le priorità di intervento e di importanza. Elaborata la singola scheda, i contenuti e i risultati verranno sottoposti al Consiglio comunale solo per discussione.



Il Municipio intende elaborare tutti i contenuti del PDc nella legislatura 2016-2020 suddividendo i moduli con la seguente tempistica:

Modulo 1 Concetti settoriali (tutti):

2016-2017 discussione in Consiglio comunale Strategia ed obiettivi:

2018 approvazione in Consiglio comunale

Modulo 2 Schede operative prioritarie:

2018-2019 presentazione in Consiglio comunale

Altre schede operative: 2019-2020

UTC Mendrisio, luglio 2016





# ALLEGATO D

**PAM 3 – Allegato D al Rapporto esplicativo finale**

Comune di Chiasso

## Piano strategico di sviluppo territoriale

### Chiasso, quale perno della “Città di frontiera”

Nell'ambito della pianificazione generale del territorio comunale, sull'arco degli oltre vent'anni di vita degli strumenti urbanistici vigenti, si sono resi necessari affinamenti e approfondimenti settoriali specifici, oltre che adattamenti delle componenti di PR; essi rappresentano comunque aspetti strategici nel disegno complessivo del territorio di Chiasso. Ora occorre riposizionare i diversi elementi in una visione per un prossimi vent'anni.

La riflessione territoriale futura su cui si basa il concetto urbanistico è quella della “Città di frontiera” costituito dall'agglomerato di Chiasso inteso come Basso Mendrisiotto.

Nell'ottica di dare un nuovo impulso alla Città di frontiera del Basso Mendrisiotto, il Comune di Chiasso vuole profilarsi nel contesto sovraregionale, dotando il comparto di una struttura urbana atta ad accogliere le nuove funzioni e conferendo al territorio una nuova immagine urbana imperniata sullo sviluppo sostenibile. Chiasso intende assumere un ruolo centrale, per potenziale insediativo e funzioni, che porterà a focalizzare l'attenzione sul già costruito e quindi sui fenomeni di riassetto e di riconversione nel processo di sviluppo futuro di ampie parti di città. Nell'ottica dello sviluppo su scala sovracomunale, occorre riconoscere il ruolo trascinante che possono assumere anche Balerna e Novazzano grazie ai potenziali presenti nell'area del Pian Faloppia.

Sono stati individuati i seguenti obiettivi guida:

- Economia e sviluppo territoriale**  
obiettivo di riposizionamento e rilancio di Chiasso per rafforzarne il ruolo economico in ambito regionale e transfrontaliero
- Società e sviluppo territoriale**  
obiettivo di miglioramento del quadro territoriale al servizio della qualità di vita dei cittadini, tramite la ricucitura urbana dei diversi quartieri di Chiasso
- Ambiente e sviluppo territoriale**  
obiettivo di salvaguardia e valorizzazione delle risorse naturali e ambientali

Gli obiettivi a carattere generale si riferiscono ai seguenti temi:

- a. Riposizionamento nel contesto regionale del ruolo della città di Chiasso, come polo urbano complementare a quello di Mendrisio
- b. individuare aree strategiche di sviluppo urbano (aree dismesse e/o sottoutilizzate);
- c. valorizzazione e messa in rete degli spazi pubblici
- d. analisi di densificazione degli insediamenti nell'ambito delle politiche di riqualificazione urbana

Le sfide pianificatorie/urbanistiche concernono la ricomposizione della trama del sistema urbano di Chiasso, partendo dalle componenti insediative individuate quali:

- Centro lineare di Chiasso, che dal nucleo storico - Centro Città - si dipana in un continuum insediativo lungo via San Gottardo verso Balerna, da una parte, e sino al comparto di confine Stazione- Dogana, dall'altra (proseguendo nel sistema urbano di Ponte Chiasso e Como, senza soluzione di continuità);
- Comparto Stazione e aree FFS, tramite la ricucitura urbana e il riassetto del Pian Faloppia;
- La riconversione del comparto FFS della “Piccola velocità”;
- Sistema degli spazi e delle strutture pubbliche: rafforzamento del Polo culturale/scolastico e promozione del comparto pubblico fra Via Volta e Via Como;

- Sistema insediativo e urbano, riqualificazione dei comparti/isolati tramite densificazione mirata;
- Quartiere Soldini, ricomporre la separazione dal centro di Chiasso attraverso la copertura di parte dell'area ferroviaria;
- Fattibilità del collegamento degli spazi di fruibilità pubblica costituito dall'asse del fiume Faloppia e dalla strada comunale di via Sottopenz, riqualificazione e potenziamento, anche tramite la rinaturazione/riassetto del corso d'acqua.

Ad ogni componente del sistema urbano e infrastrutturale individuato come strategico, corrisponde una politica insediativa di intervento, che è parte integrante e imprescindibile della visione complessiva del disegno territoriale ("una Chiasso unita per una Chiasso sostenibile"):

- ❖ Comparto Centro storico: Promozione delle destinazioni d'uso qualificanti la vivibilità del centro cittadino, integrando le funzioni all'uso, alla fruizione e quindi alla progettazione dello spazio pubblico
- ❖ Polo culturale/scolastico: Rafforzamento come polo culturale di rango regionale, con iniziative culturali di qualità, la promozione di destinazioni legate alla fruizione e ristorazione e attraverso la valorizzazione degli spazi pubblici di collegamento e accesso.
- ❖ Quartiere Soldini: Gestito pianificatoriamente dal relativo Piano particolareggiato (PP-QS) che, dovendo essere adeguato rispetto alla riformata legislazione cantonale, andrà aggiornato in funzione delle esperienze d'applicazione maturate e in vista di una riqualificazione complessiva:
- ❖ conversione e qualificazione quale asse verde dei percorsi lenti e spazi pubblici, su cui è pensabile strutturare un fronte di edificazione compatto e qualificato a chiusura del quartiere;
- ❖ Comparto sovrastruttura FFS ricucitura urbana: Possibilità di prevedere una copertura di parte dell'area ferroviaria in modo da creare una zona speciale di ricucitura tra Chiasso Centro e il quartiere Soldini, con destinazioni miste e di interesse pubblico, con attenzione agli spazi aperti e pubblici di attraversamento e collegamento tra le due parti di città.
- ❖ Ricucitura Centro Città – Quartiere Soldini: Individuazione e delimitazione del settore urbano destinato agli interventi di riqualificazione urbanistica e dello spazio pubblico funzionali alla ricucitura tra il Centro Città e il Quartiere Soldini.
- ❖ creazione di una nuova centralità pubblica, che spaziano dalla riqualificazione del Quartiere Soldini alle destinazioni di valenza pubblica da prevedere (spazi di ritrovo, socializzazione, cultura e svago).
- ❖ Comparti di Riqualificazione/densificazione urbanistica e funzionale: Comparti urbani deboli funzionalmente e urbanisticamente, che devono essere oggetto di politiche insediative di riqualificazione e densificazione, con attenzione al rapporto con la dotazione di aree pubbliche.
- ❖ Stazione internazionale FFS: mantenere aperta l'opzione di sviluppo della stazione internazionale Como-Chiasso quale nodo d'interscambio transfrontaliero, eventualmente esteso a cavallo dei confini, che può rappresentare un fattore importante non solo per l'ottimizzazione delle infrastrutture ferroviarie, ma anche come opportunità di rafforzamento del ruolo di Chiasso nel sistema economico regionale e quale elemento ordinatore e qualificante il sistema territoriale e urbano

Il Comune di Chiasso dal 2010 ha accolto la proposta delle città di Basilea, Lucerna, San Gallo, Winterthur et Zurigo, che hanno lanciato la «Charte pour une mobilité urbaine durable», quale strumento comune per la promozione del traffico urbano sostenibile per tutti.

La "carta per una mobilità urbana sostenibile" sintetizza i principi, le intenzioni e gli obiettivi comuni delle 52 città firmatarie a favore di una mobilità sostenibile e costituisce anche la base delle attività della conferenza delle città per la mobilità.

Il Comune di Chiasso è tutt'ora membro della "conferenza delle città per la mobilità".

Il Municipio intende avviare i processi pianificatori nel corso della legislatura 2016-2020.





# ALLEGATO E

**PAM 3 – Allegato E al Rapporto esplicativo finale**

## Estratto del Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale RLst

### Art. i 51-62 Regolamentazione posteggi privati

#### Posteggi privati (art. 42 e 43 Lst)

**Art. 51** <sup>1</sup> Gli articoli da 51 a 62 costituiscono il Regolamento cantonale posteggi privati.

<sup>2</sup> Tali norme hanno lo scopo di definire il numero di posteggi privati necessari nei casi di nuove costruzioni, riattazioni importanti e cambiamenti di destinazione che implicano un cambiamento sostanziale dei parametri di riferimento per il calcolo dei posteggi.

<sup>3</sup> Esse si applicano a tutte le costruzioni, ad eccezione di quelle destinate all'abitazione, nei Comuni elencati nell'allegato 1.

#### Definizioni

**Art. 52** <sup>1</sup> Sono posteggi privati quelli al servizio di una specifica costruzione (edificio o impianto), che possono essere di uso esclusivo o di uso comune.

<sup>2</sup> Il fabbisogno massimo di riferimento corrisponde al fabbisogno teorico di posteggi di un edificio o di una zona nell'ipotesi che siano unicamente serviti da trasporti individuali motorizzati (articoli 53 - 56).

<sup>3</sup> Il numero di posteggi necessari corrisponde all'offerta di posteggi da mettere a disposizione dell'utente.

<sup>4</sup> Esso è inferiore o uguale al fabbisogno massimo di riferimento e si calcola riducendo tale fabbisogno in funzione della qualità del servizio di trasporto pubblico (articoli 59-60) o di situazioni particolari (art. 61), oppure mediante valutazione del singolo caso (art. 61a).

#### Fabbisogno massimo di riferimento

##### a) per contenuti industriali e artigianali

#### Art. 53

Tipologia di attività	Destinazione dei posteggi	Fabbisogno massimo di riferimento
Industria a bassa densità di posti di lavoro e logistica	Ospiti - Clienti - Personale	0.6 posteggi / 100 mq SUL
Industria e artigianato	Ospiti - Clienti - Personale	1 posteggio/100 mq SUL

##### b) per contenuti amministrativi

#### Art. 54

Destinazione dei posteggi	Fabbisogno massimo di riferimento
Ospiti - Clienti - Personale	2.5 posteggi/100 mq SUL

##### c) per contenuti commerciali (vendita)

#### Art. 55

Tipo di superficie		Destinazione posteggi	Fabbisogno massimo di riferimento
Negozi singoli (SUL ≤ 500 mq)		Ospiti - Clienti - Personale	4 posteggi/100 mq SUL
Negozi singoli e piccoli centri commerciali (500 mq < SUL ≤ 5000 mq)	Generi alimentari	Ospiti - Clienti - Personale	8 posteggi/100 mq SUL
	Altri generi	Ospiti - Clienti - Personale	4 posteggi/100 mq SUL
Grandi negozi o centri commerciali (SUL > 5000 mq)		Ospiti - Clienti - Personale	Necessario studio specifico

<sup>1</sup> I valori della tabella devono essere ridotti se la clientela ha la possibilità di utilizzare posteggi al servizio di altri tipi di contenuti o posteggi pubblici situati nelle immediate vicinanze.

<sup>2</sup>I posteggi riservati al personale devono essere demarcati in modo distinto da quelli per ospiti e clienti.

#### d) altri contenuti

**Art. 56** Il calcolo del fabbisogno massimo di riferimento per altri contenuti, non residenziali, si effettua applicando i parametri della norma SN 640 281 dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS).

#### e) posteggi per fornitori e veicoli di servizio

**Art. 56a** In tutti i casi di cui agli articoli 53, 54, 55 e 56, eventuali posteggi riservati ai fornitori e ai veicoli di servizio sono stabiliti in base alle reali necessità e vanno costruiti separatamente e demarcati adeguatamente.

#### Numero di posteggi necessari

**Art. 57** Per la determinazione del numero di posteggi necessari occorre tener conto:

- a) della categoria della fermata del trasporto pubblico;
- b) del livello di qualità del servizio di trasporto pubblico.

#### a) categoria della fermata

**Art. 58** <sup>1</sup>La Sezione della mobilità classifica le fermate del trasporto pubblico in categorie da I a III, in base al tipo di trasporto pubblico e all'intervallo tra una corsa e l'altra (elenco fermate in FU).

<sup>2</sup>Essa trasmette ai Comuni l'elenco delle fermate di trasporto pubblico classificate secondo le rispettive categorie.

#### b) qualità del servizio di trasporto pubblico;

##### piano tecnico

**Art. 59** <sup>1</sup>La qualità del servizio di trasporto pubblico a disposizione di un edificio o di una zona è classificata in livelli da A a C, in base alla raggiungibilità e alla categoria della fermata, secondo la tabella seguente:

#### Livello di qualità del servizio di trasporto pubblico (TP)

Categoria di fermata	Raggiungibilità della fermata (distanza in metri)	
	fino a 500 m	500 - 1000 m
I	<b>A</b>	<b>B</b>
II	<b>B</b>	<b>C</b>
III	<b>C</b>	-

<sup>2</sup>La Sezione della mobilità, sulla base di una proposta del Municipio, può elaborare un piano tecnico che suddivide il territorio comunale in settori corrispondenti al livello di qualità del trasporto pubblico; essa fruisce di un margine di apprezzamento per tener conto degli ostacoli (naturali o artificiali) che comportano un prolungamento dei percorsi a piedi, garantendo una razionale suddivisione in settori.

#### c) determinazione del numero di posteggi necessari

**Art. 60** <sup>1</sup>La tabella che segue esprime il numero di posteggi necessari in percentuale rispetto al fabbisogno massimo di riferimento.

Livello di qualità del servizio trasporto pubblico	Posteggi necessari / fabbisogno massimo di riferimento
A	35 - 50%
B	50 - 70%
C	70 - 100%

<sup>2</sup>Per posteggi destinati a contenuti industriali o artigianali (art. 53), amministrativi (art. 54) e a scuole (art. 56) sono da applicare i valori più restrittivi.



<sup>3</sup> Per i posteggi destinati a stabilimenti con lavoro a turni è possibile applicare i valori meno restrittivi a dipendenza dell'effettiva offerta di trasporto pubblico all'inizio e della fine dei turni.

<sup>4</sup> Valori più restrittivi rispetto a quelli indicati possono essere applicati in combinazione con un piano di mobilità per gli spostamenti generati dai contenuti della costruzione.

<sup>5</sup> Restano riservate norme comunali più restrittive a tutela del paesaggio o per motivi di mobilità e protezione dell'ambiente.

#### **Ulteriori riduzioni per situazioni particolari**

**Art. 61** <sup>1</sup> Si possono praticare ulteriori riduzioni del numero dei posteggi necessari nei seguenti casi particolari:

- a) se nel comparto in cui si trovano i posteggi la rete stradale è già prossima alla saturazione;
- b) se il posteggio o traffico generato dai posteggi provoca situazioni di pericolo;
- c) se sono presenti paesaggi o beni culturali che un inventario cantonale o federale definisce;
- d) in ossequio alle disposizioni in materia di protezione dell'ambiente (Legge federale sulla protezione dell'ambiente del 7 ottobre 1983 (LPamb) e ordinanze d'applicazione);
- e) in ossequio a disposizioni amministrative di polizia.

#### **Grandi stabilimenti e scuole di livello terziario**

**Art. 61a** <sup>1</sup> Nel caso di grandi stabilimenti con oltre 100 posti di lavoro e di scuole di livello terziario, il numero di posteggi necessari è stabilito in base ad un'attenta valutazione del singolo caso, tenuto conto dell'applicazione di un adeguato piano di mobilità per gli spostamenti generati dai contenuti della costruzione.

<sup>2</sup> In ogni caso non possono essere superati i parametri relativi al fabbisogno massimo stabiliti dalla norma SN 640 281 dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS) e le percentuali rispetto al fabbisogno massimo di riferimento di cui all'art. 60.

#### **Divieto di posteggi privati indipendenti da costruzioni; uso comune**

**Art. 62** <sup>1</sup> Il Municipio può autorizzare posteggi unicamente se questi sono al servizio di costruzioni; l'autorizzazione è soggetta a condizione risolutiva nella licenza edilizia.

<sup>2</sup> Il Municipio e la Sezione della mobilità devono verificare la possibilità di uso comune di posteggi destinati ad altri contenuti (sovrapposizione d'utenza o uso in fasce orarie differenti) o la possibilità di utilizzare posteggi pubblici esistenti nelle immediate vicinanze.

# ALLEGATO F

**PAM 3 – Allegato F al Rapporto esplicativo finale**

## Coordinamento PD-PA: situazione a PD delle misure del PA3 e necessità di aggiornamento del PD

Ambito	Codice PAM3	Codice ARE	Nome misura	Priorità PAM3	Situazione a PD delle misure PA3 e necessità di aggiornamento del PD		
					Rilevante per PD (si/no)	Collocazione nel PD (in quali schede)	Necessità di aggiornamento del PD (si/no)
Paesaggio (PA)	PA1	5250.2.070	Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio (progetto modello)	A	si	R9 R/M5	Si (RI → DA e agg.descrizione) Si (agg.descrizione)
Paesaggio (PA)	PA 1.1		Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: la foce	A	-	-	-
Paesaggio (PA)	PA 1.2		Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: Prati Maggi	A	-	-	-
Paesaggio (PA)	PA 1.3		Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: S. Martino	A	-	-	-
Paesaggio (PA)	PA 1.4		Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: Tana e Pizzuolo	A	-	-	-
Paesaggio (PA)	PA 2	5250.2.071	Valorizzazione naturalistica e di svago del comparto Valera	A	si	R9 R/M5	Si (RI → DA e agg.descrizione) Si (agg.descrizione)
Paesaggio (PA)	PA 1.5		Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: meandri del Laveggio	A	-	-	-
Paesaggio (PA)	PA 3		Percorrenza e accessibilità del tratto di riva tra Riva San Vitale e Capolago	A	si	R/M5 R9 P7	Si (agg.descrizione) Si (RI → DA e agg.descrizione) NO
Paesaggio (PA)	PA 4	5250.2.073	Valorizzazione naturalistica e di svago della riva lacustre e della foce del Sovaglia	A	si	P7 R/M5	NO Si (agg.descrizione)
Paesaggio (PA)	PA 5		Valorizzazione del tratto di riva tra Capolago e Melano	-	-	-	-
Paesaggio (PA)	PA 5.1		Valorizzazione naturalistica e di svago del tratto di riva tra Capolago e Melano: tratto Santa Lucia-Panico	A	si	P7 R/M5	NO NO
Paesaggio (PA)	PA 5.2		Valorizzazione naturalistica e di svago del tratto di riva tra Capolago e Melano: tratto Panico-Capolago	A	si	P7 R/M5	NO Si (modifica)
Paesaggio (PA)	PA 6.1		Area di svago di prossimità di Corteggia Castello	A	si	R9 R/M5	Si (RI → DA e agg.descrizione) Si (nuova misura DA)
Paesaggio (PA)	PA 6.2		Area di svago di prossimità di Santa Margherita - Pauzella - Valle della Motta	B	si	R9 R/M5	NO Si (nuova misura DA)
Paesaggio (PA)	PA 7		Riqualifica naturalistica torrente Faloppia a Chiasso	A	no	-	-
Paesaggio (PA)	PA 8		Mitigazione dell'impatto territoriale, paesaggistico e ambientale del tracciato della superstrada PA394	C	si	R/M5	NO
Insedimenti (IN)	IN 1.1		Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP a Chiasso	A	si	R/M5	Si (agg.descrizione)
Insedimenti (IN)	IN 1.2		Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP a Mendrisio	A	si	R/M5	Si (agg.descrizione)
Insedimenti (IN)	IN 2		Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane	A	si	R/M5	Si (agg.descrizione)
Insedimenti (IN)	IN 3		Riconversione di terreni dismessi nelle aree ferroviarie	B	si	R/M5	Si (nuova misura RI e DA)
Insedimenti (IN)	IN 4.1		Sviluppo centripeto del quartiere della fermata ferroviaria TILO di Stabio	B	si	R/M5	Si (nuova misura RI)
Insedimenti (IN)	IN 4.2		Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Fornaci in prossimità della fermata ferroviaria TILO di Balerna	A	si	R/M5	Si (nuova misura DA)
Insedimenti (IN)	IN 4.3		Sviluppo centripeto e riqualifica del corridoio insediativo in prossimità della fermata ferroviaria TILO di Capolago - Riva San Vitale	B	si	R/M5	Si (nuova misura RI)
Insedimenti (IN)	IN 4.4		Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Mulino in prossimità della fermata ferroviaria di Maroggia	A	si	R/M5	Si (nuova misura DA)
Insedimenti (IN)	IN 5		Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale tra Mendrisio, Coldrerio, Balerna e Chiasso (Via San Gottardo)	-	si	R/M5	-
Insedimenti (IN)	IN 5.1		Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Coldrerio (Via San Gottardo)	A	si	R/M5	Si (nuova misura DA)
Insedimenti (IN)	IN 5.2		Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Chiasso e Balerna (tronco Bisio-Boffalora)	A	si	R/M5	Si (nuova misura DA)
Insedimenti (IN)	IN 6		Riqualifica dei fronti lungo gli assi urbani secondari a Stabio, Novazzano, Castel San Pietro, Morbio e Vacallo	B	si	R/M5	Si (nuova misura RI)
Insedimenti (IN)	IN 7.1		Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico e nucleo di Balerna	A	si	R/M5	Si (nuova misura DA)
Insedimenti (IN)	IN 7.2		Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: quartiere intergenerazionale Coldrerio	A	no	-	-
Insedimenti (IN)	IN 7.3		Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: area pubblica per riposo e svago in Via Comacini/Via degli Albrici a Chiasso	A	no	-	-
Trasporti pubblici (TP)	TP 1		Velocizzazione del TP su gomma e riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio (via Mola, via S. Gottardo)	A, B, C	si (con riferimento alla riqualifica multimodale)	R/M5	Si (nuova misura DA per quanto concerne la riqualifica multimodale TP 1.1-1.3)
Trasporti pubblici (TP)	TP 2		Linee TP su gomma transfrontaliere: potenziamento dell'offerta	B	no	-	-
Trasporti pubblici (TP)	TP 3		Velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia	A	no	-	-
Trasporti pubblici (TP)	TP 4		Integrazione tariffaria transfrontaliera: Arcobaleno Plus	A	no	-	-
Trasporti pubblici (TP)	TP 5	5250.2.016	Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: pannelli informativi dinamici ai principali nodi	A	no	-	-
Trasporti pubblici (TP)	TP 6		Aumento della capacità dei convogli sulla rete strutturante dell'agglomerato	C	no	-	-
Trasporti pubblici (TP)	TP 7		Sistemazione stradale a favore del trasporto pubblico e messa in sicurezza fermata TP a Meride	A	no	-	-
Rete viaria e stazionamento (TIM)	TIM 1		Gestione dei parcheggi pubblici: attuazione del PSZC	A	si	R/M5	NO
Rete viaria e stazionamento (TIM)	TIM 2		Velocizzazione transiti car-pooling sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (VAO 3+)	A, C	no	-	-
Rete viaria e stazionamento (TIM)	TIM 3		Piani di Mobilità aziendale Comprensoriali	A	no	-	-
Rete viaria e stazionamento (TIM)	TIM 4		Posteggi filtro per car pooling e navette aziendali nella Provincia di Varese	A	no (la misura si trova in territorio italiano)	-	-
Rete viaria e stazionamento (TIM)	TIM 5		Riqualifica multimodale dell'asse urbano secondario Stabio-Mendrisio (via Gaggliolo)	C	si	R/M5	Si (nuova misura IP)
Rete viaria e stazionamento (TIM)	TIM 6		Risoluzione e monitoraggio dei punti neri	A	no	-	-



Ambito	Codice PAM3	Codice ARE	Nome misura	Priorità PAM3	Situazione a PD delle misure PA3 e necessità di aggiornamento del PD		
Rete viaria e stazionamento (TIM)	TIM 7		Moderazione del traffico e messa in sicurezza	A	no	-	-
Mobilità lenta (ML)	ML 1		Tracciato ciclabile del Parco del Lavaggio	A, B	no	-	-
Mobilità lenta (ML)	ML 2		Miglioramento della permeabilità ciclopedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni	A	no	-	-
Mobilità lenta (ML)	ML 3		Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni	A	no	-	-
Mobilità lenta (ML)	ML 4		Completamento della rete ciclabile locale	A	no	-	-
Mobilità lenta (ML)	ML 5		Completamento della rete pedonale locale	A	no	-	-
Mobilità lenta (ML)	ML 6		Posteggi per biciclette presso i principali poli di attrazione e le principali fermate del TP su gomma	A	no	-	-
Mobilità lenta (ML)	ML 7		Completamento della rete ciclabile regionale	A	si	M10	NO



# ALLEGATO G

**PAM 3 – Allegato G al Rapporto esplicativo finale**

A1 - MISURE INFRASTRUTTURALI, PRIORITA A DI 1a GENERAZIONE

dfr: Convenzione sulle prestazioni 1a generazione, capitolo 3.3

Legenda	
	tempo obbligatorio compilato dagli agglomerati
	compilato dagli agglomerati se appropriato
	compilato dall'ARE

Classe	Agglomerato (2006)	Codice ARE (1a gen.)	N° Misura (Agglom.) (1a gen.)	Misura	Costi d'investimento	Priorità A/C	Costi (2005 IVA esclusa)	Priorità A/C	Costi d'investimento		Stato attuale	Stato dei costi Conferenziazione	Reporting sull'attuazione				
									Dati incitrati (agglomerato)	Verifica Conferenziazione e Convenzione sulle prestazioni			Aggregazione costi in flussi finanziari incluso (mil.) <sup>1</sup>	Anno approssimazione costi (aaaa)	Convenzione sulle prestazioni	Inizio lavori di costruzione / attuazione (aaaa)	Messa in servizio (aaaa)
M	5250 Mendrisiotto	5250.002	1a	Redo intermodale RM/ Stato	2,00	A	1,82	A	2,83	2016	2016	0,64	2013	2014	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-
M	5250 Mendrisiotto	5250.003	3	Redo intermodale FFS Chiasso	10,00	A	9,11	A	10,50	2015	2015	3,19	2017	2019	Breve ritardo (r. 4 anni)	Altri modif. ....	-
M	5250 Mendrisiotto	5250.004	4	Redo intermodale FFS Mendrisio	2,00	A	1,82	A	5,80	2015	2015	0,64	2018	2019	Breve ritardo (r. 4 anni)	Logica modifica pianificazione della misura	-
M	5250 Mendrisiotto	5250.005	5	Fermata TLO S. Merino - Mendrisio	7,50	A	6,51	A	10,57	2015	2015	2,28	2012	2014	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-
M	5250 Mendrisiotto	5250.006	9	Migliore puntual TP	1,50	A	1,50	A	0,82	2015	2015	0,53	2015	2015	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-
M	5250 Mendrisiotto	5250.007	11	Nuova galleria strada Chiasso	10,00	A	9,11	A	10,80	2016	2016	3,19	2014	2017	Breve ritardo (r. 4 anni)	Reclami pendenti	-
M	5250 Mendrisiotto	5250.012	18	Moderazione sicurezza e aderenza etichetta	32,80	A	14,76	A	17,90	2016	2016	5,16	2011	2019	Breve ritardo (r. 4 anni)	Finanziamento non assicurato - politica	-
M	5250 Mendrisiotto	5250.025	0	Concerto traffico imb. Lista A	12,00	n.d.	10,78	A	14,83	2015	2015	3,77	2014	2019	Breve ritardo (r. 4 anni)	Logica modifica pianificazione della misura	-

<sup>1</sup>Costi IVA inclusa



**Ae1 - PRESTAZIONI PROPRIE PRIORITÀ A DI 1a GENERAZIONE**

cf. Convezione sulle prestazioni, 1a generazione, capitolo 3.2

Legenda	
	tempo obsoleto, compilato dagli agglomerati
	compilato dagli agglomerati se appropriato
	compilato dall'ARE

Classe	Agglomerato (2000)	Codice ARE (1a gen.)	N° Misura (Agglom.) (1a gen.)	Misura	Costi d'investimento (Agglom.) (1a gen.)	Costi d'investimento			Reporting sull'attuazione							Evoluzione/Concretizzazione				
						Dati iniziali (agglomerati)	Verifica Confezionamento e Confezionamento prestazioni	Stato attuale	Messa in esercizio (data)	Inizio lavori di costruzione / attuazione (data)	Stato dell'attuazione	Motivazione	Osservazioni (opzionale) (al massimo 5 righe e una lunghezza della colonna di 6 cm)	Codice ARE (1a gen.)	N° misure (Agglom.) (1a gen.)					
M	520 Mendrisio	520.010	15	Viabilità Forestale	2,35	A	2,35	A	2016	2014	2016	2016	Conforme obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-	-	-	-	-
M	520 Mendrisio	520.015	22	Misure di gestione del traffico	0,05	A	0,05	A	?	?	?	?	Conforme obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-	-	-	-	-
M	520 Mendrisio	520.027	19Aa	Moderazioni sicurezza e sistemazione	16,60	A	20,01	A	2018	2011	2017	2017	Conforme obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-	-	-	-	-

\*Costi IVA inclusa

AVT/BV1 - MISURE DI 1a GENERAZIONE NON FINANZIABILI TRAMITE IL FONDO INFRASTRUTTURALE - TRASPORTI

cf. Convenzione sulle prestazioni, 1a generazione, capitolo 3.1

Legenda	
	campo obbligatorio compilato dagli agglomerati
	compilato dagli agglomerati se appropriato
	compilato dall'ARE

Classe	Agglomerato (2000)	Codice ARE (1a gen.)	N° Misura (Agglom.) (1a gen.)	Misure	Costi d'investimento	Coati d'investimento			Reporting sull'attuazione								
						Dati iniziali (agglomerato)	Verifica Conferenza e Convenzione sulle prestazioni	Stato attuale	Messa in esercizio (a.a.a.)	Inizio lavori di costruzione / attuazione (a.a.a.)	Messa in esercizio (a.a.a.)	Stato dell'attuazione	Motivazione	Observazioni (post-costo) (al massimo 5 righe e una larghezza della colonna di 6 cm)	Codice ARE (2a gen.)	Evolutione/Concretizzazione	
M	5250 Mendrisio	5250.01	17	Agliozze stradali puntuali	2,00	2	2014	2012	2011	2012	2012	2012	2012	2012	-	-	-
M	5250 Mendrisio	5250.04	21	Mobilità pedonale, fase 1	3,00	3	2018	2007	2018	2022	2022	2022	2022	2022	-	-	-

\*Costi IVA inclusa

**A51/Bs1 - MISURE DI 1a GENERAZIONE NON FINANZIABILI TRAMITE IL FONDO INFRASTRUTTURALE - INSEDIAMENTO (INCL. IL PAESAGGIO)**  
 cfr. Convenzione sulle prestazioni, 1a generazione, capitolo 3.1

Legenda
campo obbligatorio compilato dagli agglomerati
compilato dagli agglomerati se appropriato
compilato dall'ARE

Classe	Agglomerato (2020)	Codice ARE (1a gen.)	N° Misura (Agg.om.) (1a gen.)	Misura	Orizzonte temporale (secondo la convenzione sulle prestazioni)	Reporting sull'attuazione				Evoluzione/Concretizzazione	
						Inizio attuazione (aaaa)	Stato dell'attuazione	Motivazione	Osservazioni (opzionale) (di massimo 2 righe e una lunghezza della colonna di 6 cm)	Codice ARE (2a gen.)	N° misura (Agg.om.) (2a gen.)
M	529 Mendrisio	529.201	26	Poi di sviluppo economico e GGT; Comune di Mendrisio (PD-R7, informazione preliminare, PD-R8, dato sceltivo), approvazione GUS variante PR	2010	20.11.06	Conferma al dibattito	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	Misure pianificatamente concordate	-	-
M	529 Mendrisio	529.202	25	Poi di sviluppo economico; Comitato Valera (PD-R7, risultato intermedio); Comune di Mendrisio e Ligornetto, piano di indirizzo variante PR	2012	08.01.14	Arresto della pianificazione / sospensione	Modifica pianificazione essenziale della misura	E' mancato l'indirizzo della misura, la variazione di stato attuale è dovuta alla sospensione del cantiere in termini naturalistici, paesaggistici e di esig. La misura è ripiena e aggiornata nel PUM	529.2071	PAS
M	529 Mendrisio	529.203	26	Comitato Valera (PD-R7, risultato intermedio); Comune di Mendrisio e Ligornetto, piano di indirizzo variante di PR	2012	22.06.15	Breve ritardo (< 4 anni)	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	Misure ripiene nel PAM2	529.2079	ING

**B1 - MISURE INFRASTRUTTURALI, PRIORITA' B DI 1a GENERAZIONE**

cf. Convenzione sulle prestazioni, 1a generazione, capitolo 3.4

<b>Legenda</b>
campo obbligatorio compilato dagli agglomerati
campo opzionale compilato dagli agglomerati se appropriato
campo opzionale compilato dall'ARE

Classe	Aggiornamento (2000)	Codice ARE (1a gen.)	N° Misura (Agglo.) (1a gen.)	Misure	Costi d'investimento				Reporting sull'attuazione				Evoluzione/Concretizzazione						
					Dati incassati (aggiornamento)	Verifica Conferenziazione e Convenzione sulle prestazioni	Stato attuale	Stato della situazione	Motivazione	Observazioni (opzionali) (al massimo 5 righe e una lunghezza della colonna di 6 cm)	Codice ARE (2a gen.)	N° misure (Agglo.) (2a gen.)							
M	5250 Mendrisiotto	5250/026	0	Concezio traffico lento, Lasi B	Costi d'investimento (milioni)	Costi (2000) IVA esclusa)	Prestazioni (ABC)	Costi (2000) IVA esclusa)	Prestazioni (ABC)	Approssimazione costi attuali (milioni)*	Approssimazione costi (2016)	Anno di costruzione / attuazione (anni)	Inizio lavori di costruzione / attuazione (anni)	Messa in servizio (anni)	Stato della situazione	Motivazione	Observazioni (opzionali) (al massimo 5 righe e una lunghezza della colonna di 6 cm) <td>Codice ARE (2a gen.)</td> <td>N° misure (Agglo.) (2a gen.)</td>	Codice ARE (2a gen.)	N° misure (Agglo.) (2a gen.)
					12,00	n.d.		10,78	B	11,19	2016	2017	2020	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale			5250/2.018	TL 1

\*Costi IVA inclusa



A2 - MISURE INFRASTRUTTURALI, PRIORITA A DI 2a GENERAZIONE

df: Convezione sulle prestazioni 2a generazione, capitolo 3.3

Legenda	
	campo osservato/completato dagli agglomerati
	completato dagli agglomerati se appropriato
	completato dall'ARE

Classe	Agglomerato (2009)	Codice ARE (2a gen.)	N° Misura (Agglom.) (2a gen.)	Misura	Costi d'investimento			Reporting sull'attuazione						
					Dati in entrata (agglomerato)	Verifica Conferenziazione e Convezione sulle prestazioni	Stato attuale	Stato degli esiti Contributo Conferenziazione	Reporting sull'attuazione					
					Priorità ABC	Costi (2005 IVA esclusa)	Priorità ABC	Approssimazione costi (mln.?)	Anno approssimazione costi (alaa)	Inizio lavori di attuazione (alaa)	Messa in esercizio (alaa)	Stato dell'attuazione	Motivazione	Osservazioni (eventuale) (di massimo 200 caratteri di lunghezza della colonna di 6 cm)
M_G	5250 Mendrisiotto	8250.2.009	TP 3.1	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP Chasera nuovo impianto semiautomatico Via Duranti / Viale Manzoni / Via Livo	A	0,40	A	0,44	2015	2017	2017	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-
M_G	5250 Mendrisiotto	8250.2.011	TP 3.3	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP Balegno - Mocho Infrast. come preferenziali complete in ambo le direzioni (tra rotonde Bellavista - Serravalle)	A	1,09	A	1,90	2016	2017	2018	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-
M_G	5250 Mendrisiotto	8250.2.013	TP 3.5	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP Mendrisio (Capolago) messa in sicurezza capolinea	A	0,41	A	0,50	2016	2018	2019	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-
M_G	5250 Mendrisiotto	8250.2.037	TL 3.13	Completamento delle rete pedonale locale Mendrisio, completamento del collegamento tra la stazione ferroviaria Mendrisio e la stazione di Serravalle (zona insediamento strategico a sud) dei bus (adeguamento per l'attuazione della misura IM)	A	1,99	A	3,30	2016	2017	2018	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-
M_G	5250 Mendrisiotto	8250.2.038	TL 3.14	Completamento della rete pedonale locale Mendrisio, qualifica e sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico locale Mendrisio (linea FS)	A	2,16	A	3,30	2011	2018	2019	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-
M_G	5250 Mendrisiotto	8250.2.044	TL 5.3	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali Coloberto, messa in sicurezza in espansione per parte PAM3	A	1,54	A	1,71	2016	2017	2018	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-
M_G	5250 Mendrisiotto	8250.2.081	TM 1.16	Moderazione del traffico e messa in sicurezza Vialto, modernizzazione Via Galvan - Piazza San Simone	A	0,75	A	0,70	2016	2017	2018	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-
M_G	5250 Mendrisiotto	8250.2.081	TP 2	Adeguamento e accessibilità fermate TP	A	2,01	A	2,37	2015	2017	2019	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-
M_G	5250 Mendrisiotto	8250.2.084		Lista A TL		17,79	A	21,52	2016	2015	2020	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-

\* Costi IVA inclusa

**A42 - PRESTAZIONI PROPRIE PRIORITÀ A DI 2a GENERAZIONE**

cf. Convezione sulle prestazioni, 2a generazione, capitolo 3.2

Legenda
caso obbligatorio compilato dagli agglomerati
compilato dagli agglomerati se appropriato
compilato dall'ARE

Cassa	Agglomerato (2000)	Codice ARE (2a gen.)	N° Misura (Agglom.) (2a gen.)	Misura	Costi d'investimento			Reporting sull'attuazione										
					Dati iniziali (aggiornato)	Priorità ABC	Costi (2005 IVA esclusa)	Verifica Confezionamento e Convezione sulle prestazioni	Stato attuale		Messaggio esercizio (2aia)	Inizio lavori di costruzione / attuazione (2aia)	Messa in esercizio (2aia)	Stato dell'attuazione	Motivazione	Osservazioni (opzionali) (al massimo 5 righe e una larghezza della colonna di 6 cm)	Evoluzione/Concretizzazione	
									Costi d'investimento	Priorità ABC								Costi (2005 IVA esclusa)
M_G	520 Mendrisio	520.2.010	TP 3.2	Adesione al traffico della zona ufficio TP-Chiasso, Via degli Africi, posa di un disallineo a scarpata (Ponati)	0,05	A	0,05	A6	0,05	2011	2017	2017	2017	2017	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.015	TP 5.1	Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: standard di base	3,00	A	2,71	A6	3,00	2011	2017	2017	2017	2017	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.042	TL 5.1	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali Chivasso, messa in sicurezza incrocio stradale Via Cattaneo / Via Milano / Via al Crob	0,48	A	0,42	A6	0,48	2011	2017	2017	2017	2017	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.043	TL 5.2	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Mendrisio, messa in sicurezza e riqualifica spazio pubblico a San Marino / piano distretto Via Molise	0,45	A	0,41	A6	0,45	2011	2018	2018	2018	2018	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.045	TL 5.4	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Novazzano, messa in sicurezza e riqualifica di via Indipendenza	0,48	A	0,43	A6	0,48	2011	2016	2016	2016	2016	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.047	TL 5.6	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Mendrisio (Genesano), messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Suardi	2,00	A	1,81	A6	2,00	2011	2018	2018	2018	2018	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.052	TL 10	Reti di bike-sharing (sistemi compatibili tra loro)	0,30	A	0,27	A6	0,30	2011	2016	2016	2016	2016	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.054	TM 1.1	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio, moderazione del traffico e riqualifica di Via Molise	1,20	A	1,09	A6	1,20	2011	2016	2016	2016	2016	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.055	TM 1.2	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio, moderazione e sicurezza Via Turconi - Largo Bernasconi	1,50	A	1,38	A6	3,00	2011	2021	2021	2021	2021	Breve stato (< 4 anni)	Finanziamento non assicurato - politica	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.056	TM 1.3	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio, moderazione e sicurezza incrocio Via R. Bossi - Via Veliani	0,50	A	0,45	A6	0,06	2016	2016	2016	2016	2016	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.057	TM 1.4	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Riva San Vitale, moderazione del traffico su quattro rotte	2,40	A	2,17	A6	2,40	2011	2016	2016	2016	2016	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.058	TM 1.5	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Stabio, moderazione del traffico, rotonda Segno - valico San Pietro	0,12	A	0,11	A6	0,14	2016	2017	2017	2017	2017	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.059	TM 1.6	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Stabio, Zona 38 Via Carraiggiola	2,53	A	2,29	A6	2,53	2011	2016	2016	2016	2016	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.060	TM 1.7	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Malnò, moderazione Via alle Scuole	0,12	A	0,11	A6	0,12	2011	2015	2015	2015	2015	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-
M_G	520 Mendrisio	520.2.062	TM 1.9	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Bienna, viale Turicchi	0,49	A	0,44	A6	0,06	2016	2016	2016	2016	2016	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-

\*Costi IVA inclusa

**AV2/BV2 - MISURE DI 2a GENERAZIONE NON FINANZIABILI TRAMITE IL FONDO INFRASTRUTTURALE - TRASPORTI**  
 cfr. Convenzione sulle prestazioni, 2a generazione, capitolo 3.1

Legenda	
	importo obbligatorio compilato dagli agglomerati
	compilato dagli agglomerati se appropriato
	compilato dall'ARE

Classe	Agglomerato (2000)	Codice ARE (2a gen.)	N° Misura (Agglom.) (2a gen.)	Misura	Codi d'investimento (nb)	Priorità ABC	Verifica Considerazione e Convenzione sulle prestazioni		Stato attuale		Reporting sull'attuazione					
							Costi (2006 IVA esclusa)	Orizzonte temporale (inizio dell'attuazione)	Approssimazione costi attuali (inizio)	Anno approssimazione costi (base)	Inizio lavori di costruzione / attuazione (base)	Messa in esercizio (base)	Stato dell'attuazione	Motivazione	Osservazioni (conoscere) (al massimo 5 righe e una larghezza della colonna di 6 cm)	Evoluzione/Concretizzazione
M_G	6250 Mendrisiotto	S250.2.001	TP 1.1	Nuovo concetto TP per l'agglomerato (organizzazione linee e offerta) (base A)	n.d.	A	0,00	AvE	-	2015	2015	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-	-
M_G	6250 Mendrisiotto	S250.2.003	TL 1.1	Pacchetti per codi nel l'agglomerato (stratori, piazze, scuole, stazioni/fermate TP, ecc)	n.d.	A	0,00	AvE	-	2016	2017	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-	-
M_G	6250 Mendrisiotto	S250.2.005	TIM 3	Classica parking pubblici: attuazione del PSC (Piani delle Stazioni/fermate della Zona Centrale)	n.d.	A	0,00	Av	-	2015	2022	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	L'attuazione della presente misura, cominciata nel 2015, avviene progressivamente nel tempo ed è stata parzialmente completata nel PAM 3.	-	TIM 1
M_G	6250 Mendrisiotto	S250.2.008	TIM 4	Pacchetti per i car pooling presso le dogane	0,30	A	0,27	AvE	2015	2015	2015	Conforme all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	-	-	-

\*Costi IVA inclusa

**As2/bs2 - MISURE DI 2a GENERAZIONE NON FINANZIABILI TRAMITE IL FONDO INFRASTRUTTURALE - INSEDIAMENTO (INCL. IL PAESAGGIO)**

cf. Convenzione sulle prestazioni, 2a generazione, capitolo 3.1

Legenda	
campo obbligatorio compilato dagli Agenti/Amministratori	campo obbligatorio compilato dagli Agenti/Amministratori
campo facoltativo compilato se appropriato	campo facoltativo compilato se appropriato
campo da compilare	campo da compilare

Reporting sull'attuazione							EVALUAZIONE/CONCRETIZZAZIONE			
Classe	Agglomerato (2000)	Codice ARE (14 gen.)	N° Misura (Agglom.) (18 gen.)	Misura	Orizzonte temporale (secondo la conversione sulle prestazioni)	Inizio attuazione (data)	Stato dell'attuazione	Motivazione	Osservazioni (colonna 9) (al massimo 5 righe e una larghezza della colonna di 6 cm)	N° misure (Agglom.) (38 gen.)
M_3	520 Mendrisio	520.2.087	PA 1	Riqualifica di paesaggio comprensoriale Mendrisio	A	2016	Confine all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) (relativo al lo stato attuale)	Valutazione in corso dell'efficacia del mandato in vista dell'avvio del progetto da parte dell'ente esponente di sviluppo	-
M_3	520 Mendrisio	520.2.088	PA2	Giunzione paesaggistica Monte San Giorgio	A	2015	Confine all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) (relativo al lo stato attuale)	Programma di interventi continui	-
M_3	520 Mendrisio	520.2.089	PA3	Giunzione paesaggistica Valle di Muggio	A	2015	Confine all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) (relativo al lo stato attuale)	Programma di interventi continui	-
M_3	520 Mendrisio	520.2.070	PA4	Riqualifica del Lavaggio	A	20.05.14	Confine all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) (relativo al lo stato attuale)	La misura è avviata tramite il progetto del Parco del Lavaggio. Quantitativo e sostanziale in linea con quanto previsto dal Piano di Sviluppo sostenibile del territorio 2014-2018. La misura è ripresa e sviluppata nel PAM3	PA1
M_3	520 Mendrisio	520.2.071	PA5	Area di svago nel comparto Virena (Comuni di Mendrisio e Signorata)	A	08.01.14	Confine all'obiettivo	Conformità alla LPT (LPT 1) e al PDC	L'avanzamento della misura conosce un rallentamento in ragione delle modifiche del progetto di paesaggio. L'attuazione è prevista dalla variazione del contratto in termini naturalistico, agrario e di svago e ripubblicazione del PSR. La misura è ripresa e sviluppata nel PAM3. L'inizio della pianificazione tramite PUC avverrà prima del 2018	PA2
M_3	520 Mendrisio	520.2.072	PA6	Valorizzazione area di svago lago Riva San Vitale	A	14.11.05	Confine all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) (relativo al lo stato attuale)	Misura pianificatoriamente consolidata	-
M_3	520 Mendrisio	520.2.073	PA7	Area di svago allago di importanza regionale nel tratto ex Tamini a Melano	A	13.09.07	Breve ritardo (< 4 anni)	Conformità alla LPT (LPT 1) e al PDC	L'avanzamento della misura conosce un rallentamento in ragione della modifica della LPT "in materia di paesaggio". L'attuazione è prevista dalla variazione del contratto applicabile a lago. È ora prevista l'implementazione del contratto pubblico previsto dal PD (ipotesi P7). La misura è ripresa e sviluppata nel PAM3.	PA1
M_3	520 Mendrisio	520.2.074	N 1	Area centrali e intermedie	A	2015	Confine all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) (relativo al lo stato attuale)	-	-
M_3	520 Mendrisio	520.2.075	N 2	Area semi-intermedie	A	2015	Confine all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) (relativo al lo stato attuale)	-	-
M_3	520 Mendrisio	520.2.076	N 3	Area esterne	A	2015	Confine all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) (relativo al lo stato attuale)	-	-
M_3	520 Mendrisio	520.2.077	N 4	Riqualifica urbanistica area elaborata al nodo intermodale di svago e svago con insediamenti della SUPSI	A	(1) 01.04.2015 (comparsa stazione) (2) 20.06.2011 (comparsa SUPSI)	Confine all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) (relativo al lo stato attuale)	(1) Variante PR da approvare da parte del CC (2) Misura pianificatoriamente consolidata	-
M_3	520 Mendrisio	520.2.078	N 5	Riqualifica urbanistica e riconversione area relazionata al nodo intermodale FFS di Chiasso	A	20.05.09	Confine all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) (relativo al lo stato attuale)	Valente PR da approvare da parte del CC	-
M_3	520 Mendrisio	520.2.079	N 6	Area multifunzionale commerciale (GGT grandi generatori di traffico)	A	22.04.15	Confine all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) (relativo al lo stato attuale)	Piano d'indirizzo variante PR Bivio-Sordani in sottoposito all'esame dipartimentale	-
M_3	520 Mendrisio	520.2.080	N 7	Aggiornamento del PR in base alle gallerie ferroviarie	A	2015	Confine all'obiettivo	Nessuna variazione (o variazione marginale) (relativo al lo stato attuale)	-	-





**Lista delle misure cofinanziate delle convenzioni sulle prestazioni di 1a e 2a generazione che non possono definitivamente essere realizzate entro il 2027**

cf. convenzione sulle prestazioni di 2a generazione, allegato 4

\* Per le misure elencate di seguito il diritto al relativo contributo finanziario decade

Legenda	
	contabile degli agglomerati se approvato

Classe	Agglomerato (2000)	Codice ARE	N° misura (Agglom.)	Misura	Costi d'investimento (aggiornato)	Costi di investimento		Stato dei costi Contributo Confederazione	Reporting sull'attuazione	
						Dati iniziali (aggiornato)	Verifica Confederazione e Convenzione sulle prestazioni			
M_0	5250 Mendrisio	5250.2.012	TP 3.4	Intestatura in funzione della nuova officina TP Mendisio Infezione, sistemazione nodo del nucleo (fermata "Postif")	Costi d'investimento 2,00	Priorità ABC B (verificare)	Costi (2005 IVA esclusa) 1,81	B	Convenzione sulle prestazioni  Costi (2005 IVA esclusa) 0,83	Osservazioni (al massimo 5 righe e una lunghezza della colonna di 6 cm)  La presente misura è stata abbandonata poiché non è stata approvata dal Consiglio di gestione del Comune di Mendrisio nel corso di un Consiglio di trasporto pubblico del PAM 2.
M_0	5250 Mendrisio	5250.2.050	TL 8	Rinquinamento punti critici del traffico lento: misure puntuali (verificare nome esatto)	Verificare costi esatto	B (verificare)	-	B	-	La presente misura è stata abbandonata poiché gli interventi necessari al risanamento dei punti critici per il traffico lento sono stati eseguiti tramite la misura TL 1.