



Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto

PAM 3



Programma di agglomerato del Mendrisiotto

Terza Generazione

Schede sulle misure



Mendrisio, 31 ottobre 2016



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

Direzione generale di progetto (DGP)

Capo progetto

Mattia Varisco	Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM), gestore progetti mobilità
Mauro Carobbio	Presidente Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM)
Bruno Arrigoni	Vice-Presidente Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM)
Piermaria Calderari	Vice-Presidente Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM)
Diego Solcà	Membro Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM)
Tiziano Bonoli	Delegato cantonale • Sezione della mobilità (SM)
Lorenzo Rosselli	Delegato cantonale • Sezione dello sviluppo territoriale (SST)
Federica Corso Talento	Delegata cantonale • Sezione delle mobilità (SM)
Antonella Steib Neuenschwander	Delegata cantonale • Sezione dello sviluppo territoriale (SST)
Sara Barella Rajbhandari	Segretaria Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM)

Operatori

Capofila / Paesaggio e insediamenti:

urbass fgm • Via Vedeggio 1 • 6928 Manno • Fabio Giacomazzi, Alex Sollero

Mobilità:

Jodar + Partners SA • Via Lischedo 9 - 6802 Rivera (Monteceneri) • Gabriel Jodar, Simone Borghi

Altri enti coinvolti

Ente regionale per lo sviluppo del Mendrisiotto e Basso Ceresio (ERS-MB) • Bettina Stark

Ente turistico del Mendrisiotto e Basso Ceresio (ETMB) • Nadia Lupi

Indice

1	Introduzione	4
2	Struttura delle schede sulle misure	5
3	Elenco delle schede sulle misure	6
3.1	Paesaggio	6
3.2	Insedimenti	6
3.3	Trasporto pubblico	7
3.4	Mobilità lenta	7
3.5	Traffico individuale motorizzato	8

1 Introduzione

Il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di 3a generazione è composto essenzialmente da due parti: il rapporto esplicativo finale (con relativi allegati e documenti annessi) e le schede sulle misure. Questo volume racchiude le schede sulle misure. Le misure sono state definite per mezzo delle analisi, dei concetti e delle strategie esposti nel rapporto esplicativo finale.

Lo scopo delle schede è di garantire l'attuazione delle strategie d'intervento sulla base dello scenario auspicato all'orizzonte 2030; strategie che sono state largamente discusse e approvate dalla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto, rappresentante i Comuni e presentate alla popolazione (vedi cap. 12 Rapporto esplicativo finale).

Oltre alla definizione di strategie coordinate tra opere infrastrutturali e insediamenti quindi, il PA deve tradursi in misure concrete di intervento da realizzare al suo interno. Le misure che formano un PA devono essere attuate a tappe, secondo un ordine di priorità (fasi A, B o C).

Le schede sulle misure del PAM 3, presentate di seguito sono divise ed ordinate secondo i 5 ambiti seguenti:

- paesaggio – PA
- insediamenti – IN,
- trasporto pubblico – TP,
- mobilità lenta – ML,
- traffico individuale motorizzato – TIM.

2 Struttura delle schede sulle misure

Le schede sulle misure sono suddivise in capitoli, al fine di contenere tutti gli elementi necessari, contenuti essenzialmente nelle istruzioni della Confederazione¹. Riportiamo di seguito gli elementi principali ed una breve descrizione della struttura delle schede sulle misure:

"Capitolo" della scheda	Osservazioni
Informazioni principali	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Ambito</i> di appartenenza della misura; - <i>codice ARE</i>: qualora la misura era già una misura di PA2 viene inserito il rispettivo codice ARE della misura che figura nella Convezione sulle prestazioni; - <i>localizzazione</i> della misura entro il perimetro dell'agglomerato; - <i>n° misura</i> (all'interno del PAM 3); - <i>pacchetto / correlazione con altre misure</i>: pacchetti di misure e correlazione con altre misure all'interno del PAM 3, anche con misure di altri ambiti; - <i>rapporto con PA 1 e PA 2</i>: eventuali legami delle misure con misure dei PA precedenti (non necessariamente misure riprese dai PA precedenti ma relazioni esistenti); - <i>ente responsabile</i>: viene indicato un solo ente, il Cantone oppure il/i Comune/i (indicando quale/i); - <i>altri enti coinvolti</i>: eventuali altri enti coinvolti nella realizzazione/pianificazione della misura; - <i>orizzonte di realizzazione / priorità della misura</i>; - <i>grado di avanzamento</i> (solo misure mobilità): 1 o 2 (secondo istruzioni ARE).
Costi e finanziamento (solo per le schede mobilità)	Per le misure paesaggio e insediamenti non è richiesta una quantificazione del costo. Vengono invece indicati i costi delle misure dei 3 ambiti mobilità (TP, ML, TIM). I costi indicati non contengono IVA.
Rappresentazione cartografica	La rappresentazione cartografica è utile a migliorare la comprensione generale di quanto la misura propone.
Descrizione	<p>Il capitolo "Descrizione" spiega brevemente di cosa tratta la misura, cosa propone, realizza o pianifica e contiene le informazioni necessarie utili a capire:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>le opportunità per l'agglomerato</i>; - <i>i benefici per l'agglomerato</i>: questo paragrafo fa riferimento ai Criteri di efficacia ARE (CE1-CE4). Ogni criterio contiene una descrizione ed una valutazione qualitativa. Tale valutazione è confluita nella valutazione globale del PAM 3 (vedi cap. 12 Rapporto esplicativo finale), secondo un metodo uniforme, in modo tale che vi sia trasparenza sul metodo adottato. <p>Eventuali Spiegazioni e approfondimenti come pure spiegazioni sul rapporto con misure del PA2 vanno messe al capitolo finale delle schede "Spiegazioni e approfondimenti";</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>la fattibilità</i>: viene indicato in breve che cosa è già stato fatto per verificare la fattibilità della misura prevista, ossia quali sono gli approfondimenti progettuali svolti allo stato attuale, tenendo anche conto del monitoraggio delle misure pdei PA precedenti, nel caso di misure riprese; questo è necessario al fine di poter dare una priorità alla misure; - <i>eventuali azzonamenti necessari / perdita superfici SAC</i> (solo per schede paesaggio-insediamenti); - <i>la situazione nel PD</i>: conformità con PD in vigore / necessità di aggiornamento del PD
Scadenario	<p>Vengono indicate le tappe relative all'attuazione delle misura: fasi degli approfondimenti pianificatori e/o progettuali e/o attuativi e il relativo orizzonte temporale.</p> <p>Per le misure mobilità viene inoltre indicato il "Programma lavori fino all'inoltro del progetto di massima".</p>

¹ DATEC, ARE, Sezione Trasporti, Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione, Berna, 16 febbraio 2015.

3 Elenco delle schede sulle misure

3.1 Paesaggio

<i>Denominazione</i>	<i>No. misura</i>	<i>Priorità</i>
Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio (progetto modello)	PA 1	A (2019-2022)
Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: la foce	PA 1.1	A (2019-2022)
Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: Prati Maggi	PA 1.2	A (2019-2022)
Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: S. Martino	PA 1.3	A (2019-2022)
Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: Tana e Pizzuolo	PA 1.4	A (2019-2022)
Area di svago di prossimità-Parco del Laveggio: meandri del Laveggio	PA 1.5	A (2019-2022)
Valorizzazione naturalistica e di svago del comparto Valera	PA 2	A (2019-2022)
Percorrenza e accessibilità del tratto di riva tra Riva San Vitale e Capolago	PA 3	A (2019-2022)
Valorizzazione naturalistica e di svago della riva lacustre e della foce del Sovaglia	PA 4	A (2019-2022)
Valorizzazione del tratto di riva tra Capolago e Melano	PA 5	-
Valorizzazione naturalistica e di svago del tratto di riva tra Capolago e Melano: tratto Santa Lucia-Panico	PA 5.1	A (2019-2022)
Valorizzazione naturalistica e di svago del tratto di riva tra Capolago e Melano: tratto Panico-Capolago	PA 5.2	A (2019-2022)
Area di svago di prossimità di Corteglia Castello	PA 6.1	A (2019-2022)
Area di svago di prossimità di Santa Margherita - Pauzella - Valle della Motta	PA 6.2	B (2023-2026)
Riquilifica naturalistica torrente Faloppia a Chiasso	PA 7	A (2019-2022)
Mitigazione dell'impatto territoriale, paesaggistico e ambientale del tracciato della superstrada A394	PA 8	C (>2026)

3.2 Insediamenti

<i>Denominazione</i>	<i>No. misura</i>	<i>Priorità</i>
Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP a Chiasso	IN 1.1	A (2019-2022)
Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP a Mendrisio	IN 1.2	A (2019-2022)
Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane	IN 2	A (2019-2022)
Riconversione di terreni nelle aree ferroviarie	IN 3	B (2023-2026)
Sviluppo centripeto del quartiere della fermata ferroviaria di Stabio	IN 4.1	B (2023-2026)
Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Fornaci in prossimità della fermata ferroviaria di Balerna	IN 4.2	A (2019-2022)

Sviluppo centripeto e riqualifica del corridoio insediativo in prossimità della fermata ferroviaria di Capolago - Riva San Vitale	IN 4.3	B (2023-2026)
Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Mulino in prossimità della fermata ferroviaria di Maroggia - Melano	IN 4.4	A (2019-2022)
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale tra Mendrisio, Coldrerio, Balerna e Chiasso (Via San Gottardo)	IN 5	-
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Coldrerio (Via San Gottardo)	IN 5.1	A (2019-2022)
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Chiasso e Balerna (tronco Bisio-Boffalora)	IN 5.2	A (2019-2022)
Riqualifica dei fronti lungo gli assi urbani secondari a Stabio, Novazzano, Castel San Pietro, Morbio e Vacallo	IN 6	B (2023-2026)
Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico e nucleo di Balerna	IN 7.1	A (2019-2022)
Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: Quartiere intergenerazionale Coldrerio	IN 7.2	A (2019-2022)
Area pubblica per riposo e svago in Via Comacini/Via degli Albrici a Chiasso	IN 7.3	A (2019-2022)

3.3 Trasporto pubblico

<i>Denominazione</i>	<i>No. misura</i>	<i>Priorità</i>
Velocizzazione del TP su gomma e riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio (via Mola, via S.Gottardo)	TP 1	A (2019-2022) B (2023-2026) C >2026
Linee TP su gomma transfrontaliere: potenziamento dell'offerta	TP 2	B (2023-2026)
Velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia	TP 3	A (2019-2022)
Integrazione tariffaria transfrontaliera	TP 4	A (2019-2022)
Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: pannelli informativi dinamici ai principali nodi	TP 5	A (2019-2022)
Aumento della capacità dei convogli sulla rete ferroviaria strutturante dell'agglomerato	TP 6	C >2026
Sistemazione stradale a favore del TP e messa in sicurezza fermata TP a Meride	TP 7	A (2019-2022)

3.4 Mobilità lenta

<i>Denominazione</i>	<i>No. misura</i>	<i>Priorità</i>
Percorso ciclabile del Parco del Laveggio	ML 1	A (2019-2022) B (2023-2026)
Miglioramento della permeabilità ciclopedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni	ML 2	A (2019-2022)
Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni	ML 3	A (2019-2022)
Completamento della rete ciclabile locale	ML 4	A (2019-2022)



<i>Denominazione</i>	<i>No. misura</i>	<i>Priorità</i>
Completamento della rete pedonale locale	ML 5	A (2019-2022)
Posteggi per biciclette presso i principali poli di attrazione e le principali fermate del TP su gomma	ML 6	A (2019-2022)
Completamento della rete ciclabile regionale	ML 7	A (2019-2022)
Pista ciclabile Valle dell'Olona (PCIR 16) e sua connessione alla rete ciclabile del Mendrisiotto (TI-CICLO-VIA)	ML 8	A (2019-2022)

3.5 Traffico individuale motorizzato

<i>Denominazione</i>	<i>No. misura</i>	<i>Priorità</i>
Gestione dei parcheggi pubblici: attuazione del PSZC	TIM 1	A (2019-2022)
Velocizzazione transiti <i>car pooling</i> sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (VAO 3+)	TIM 2	A (2019-2022) C >2026
Piani di Mobilità aziendale Comprensoriali	TIM 3	A (2019-2022)
Posteggi filtro per <i>car pooling</i> , navette aziendali e trasporto pubblico nelle Province di Como e Varese	TIM 4	A (2019-2022)
Riqualifica multimodale dell'asse urbano secondario Stabio-Mendrisio (via Gaggiolo)	TIM 5	C >2026
Risoluzione e monitoraggio dei punti critici	TIM 6	A (2019-2022)
Moderazione del traffico e messa in sicurezza	TIM 7	A (2019-2022)

PAESAGGIO - PA

PAM 3 – SCHEDE SULLE MISURE

	Area di svago di prossimità-Parco del Lavaggio (progetto modello)	Codice ARE:	Codice PA:
		5250.2.070	PA 1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PA 2, PA 3, PA 5, ML 1		
Rapporto con PA 1 e 2	PA 1, PA 4, PA 5		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Cittadini per il territorio		
Altri Enti coinvolti	Cantone, ERS-MB, OTR-MBC, CMAMM, Comuni di Mendrisio, Riva San Vitale e Stabio		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Il progetto Parco del Laveggio è inserito tra i 32 progetti modello sostenuti dalla Confederazione per il periodo 2014-2018. L'obiettivo del progetto di un parco del Laveggio è di riscattare dal degrado e di riqualificare una parte importante della pianura del Mendrisiotto, assumendo come elemento portante il fiume Laveggio.</p> <p>Si tratta di salvaguardare e recuperare per quanto possibile i valori naturali (acqua, vegetazione, flora, fauna) della regione; di aumentare e valorizzare le aree pubbliche; di organizzare collegamenti efficaci tra le differenti aree funzionali, culturali e di svago; di promuovere i percorsi pedonali e gli spazi pubblici in senso stretto e di risolvere i conflitti d'uso che si pongono con le zone limitrofe, con le infrastrutture della mobilità, per le immissioni inquinanti e per i deficit di percorrenza e discontinuità dei percorsi.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Il progetto concretizza l'obiettivo di inserire in un contesto urbanizzato in modo dispersivo un elemento strutturante e di collegamento, oltre che naturalistico, anche per la mobilità lenta e per lo svago di prossimità.</p> <p>Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità.</p> <p>Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali).</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> La riqualifica del Laveggio include pure una serie d'interventi atti a migliorare il traffico ciclo-pedonale lungo il corso d'acqua, come da e verso le zone che attraversa. Miglioramento raggiungibilità (ML) e intermodalità. 	significativo
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani tramite la creazione di un parco urbano di prossimità. 	sufficiente
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> Aumento della sicurezza soggettiva, ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), miglioramento attraversamento località densamente abitate. 	esiguo
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> Vengono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane, nonché recuperate tutta una serie di aree di diversa utilizzazione. 	significativo
Fattibilità	
<p>Il progetto Parco del Laveggio è inserito tra i 32 progetti modello sostenuti dalla Confederazione per il periodo 2014-2018.</p>	
Azzonamenti necessari	
<p>Nessuno.</p>	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
<p>Nessuna.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Necessità di aggiornamento del PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" (Fiume Laveggio), P7 "Laghi e rive lacustri" e R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto". La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati".</p> <p>Conformità con il PD in vigore: È necessario l'aggiornamento delle schede R/M5 e R9 (RI → DA e agg.descrizione)</p>	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)

Conclusione progetto modello < 2019
Modifica scheda PD R9 “Svago di prossimità, comprensorio “Fiume Laveggio”, da RI a DA 2019-2022.

Spiegazioni e approfondimenti

Lo studio del concetto di Parco, oltre a definire la continuità delle percorrenze, ha individuato 8 luoghi strategici, suddivisi per 3 aree tematiche, che si caratterizzano per lo stato e le condizioni, più o meno naturali, del contesto attraversato dal corso d'acqua.

I singoli progetti strategici in parte coincidono con misure previste nel PA, rispettivamente con pianificazioni previste e avviate da altri attori.

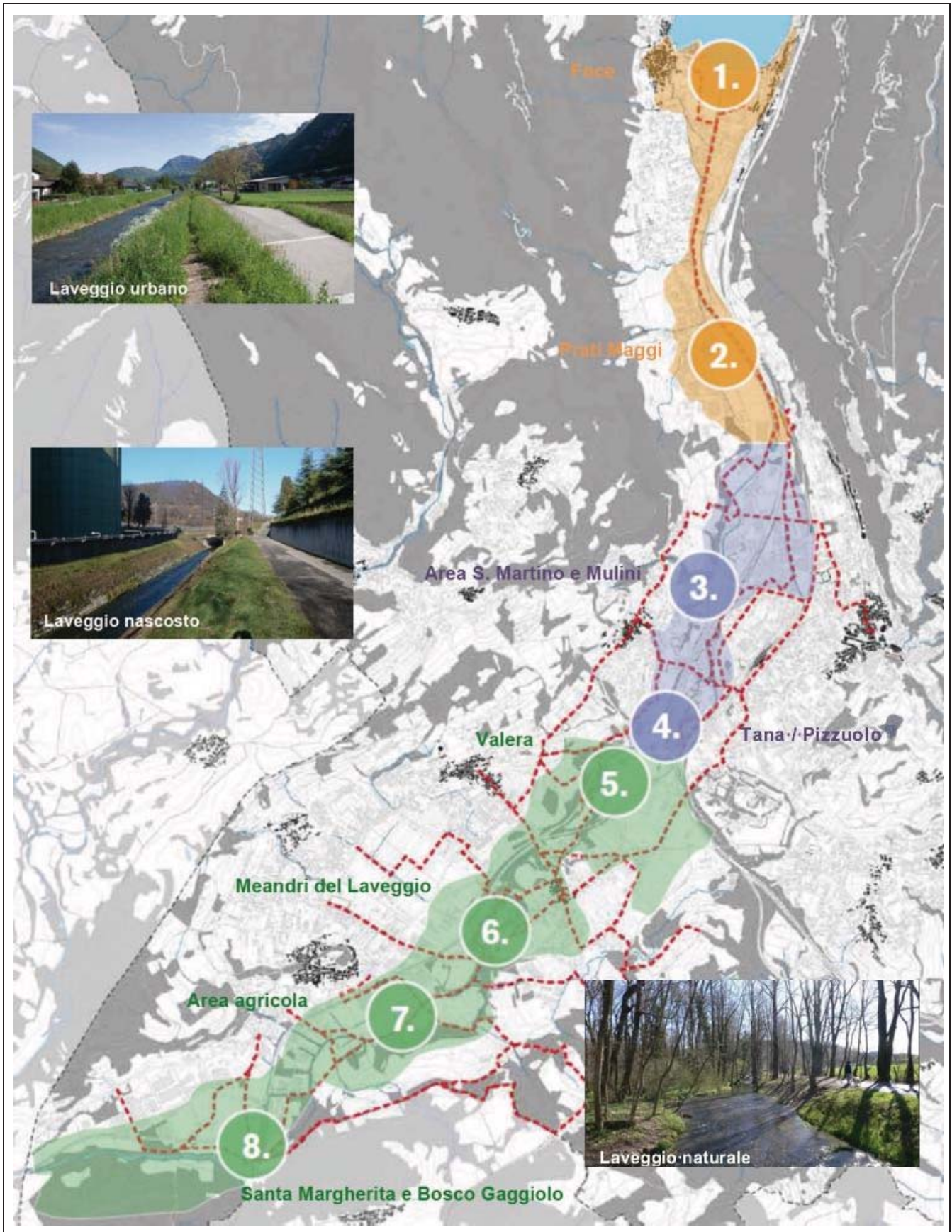
Progetto strategico


Osservazioni

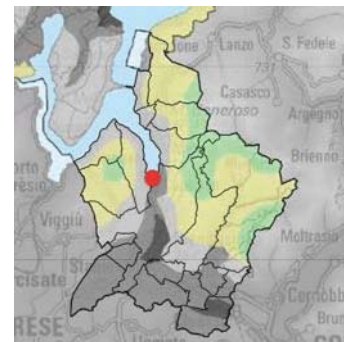
1. La foce	V. sotto-misura PA 1.1 e misura PA 3 Percorrenza e accessibilità del tratto di riva tra Riva San Vitale e Capolago
2. Prati Maggi	V. sotto-misura PA 1.2
3. S. Martino	V. sotto-misura PA 1.3
4. Tana/Pizzuolo	V. sotto-misura PA 1.4
5. Valera	V. PA 2 Valorizzazione naturalistica e di svago del comparto Valera
6. Meandri del Laveggio	V. sotto-misura PA 1.5
7. Area agricola	V. PA 6.2 Comprensorio di svago di prossimità Santa Margherita – Puzella – Valle della Motta
8. S. Margherita e Bosco Gaggiolo	V. PA 6.2 Comprensorio di svago di prossimità Santa Margherita – Puzella – Valle della Motta

La procedura di studio del progetto modello prevede il coinvolgimento dei Comuni e degli attori interessati; da questi studi e dal relativo processo di coinvolgimento, dovrà essere consolidato il consenso sugli indirizzi del progetto, sulle misure da attuare e sull'assunzione di costi da parte dei diversi attori coinvolti.

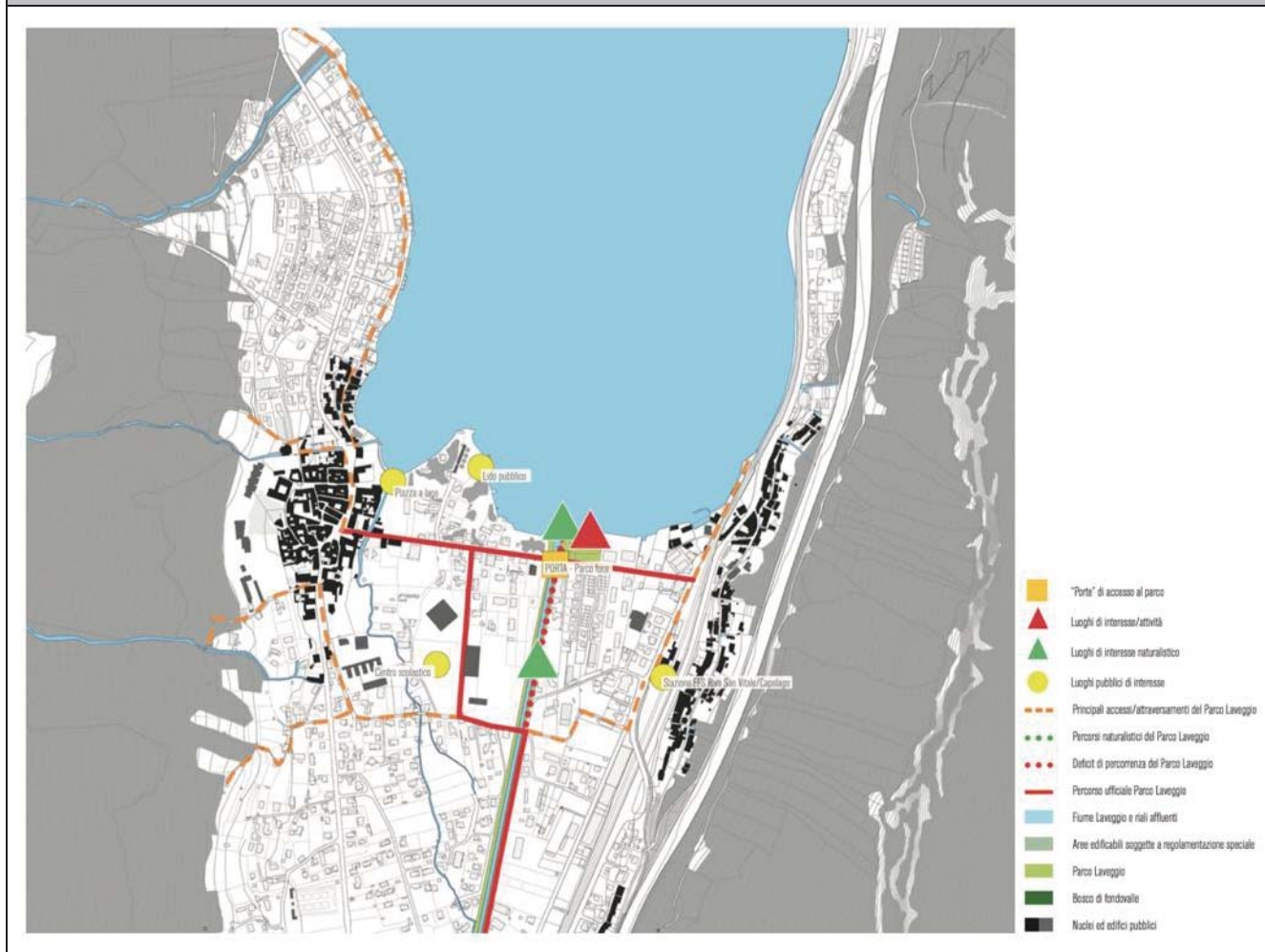
È connessa e coordinata con il progetto di Parco del Laveggio anche la misura ML 1 “Tracciato ciclabile del Parco del Laveggio”.



 Area di svago di prossimità-Parco del Lavaggio: la foce	Codice ARE:	Codice PA:
	-	PA 1.1
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	PA 1, PA 3, IN 4.3, ML 1	
Rapporto con PA 1 e 2	PA 4	
Tipo di misura	Realizzazione	
Ente responsabile	Comune di Riva San Vitale	
Altri Enti coinvolti	Cantone, ERS-MB, OTR-MBC, CMAMM, Cittadini per il territorio, Comune di Mendrisio	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	
Priorità	A	



Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>L'area a lago in prossimità della foce ha il potenziale di essere progettato come un parco. Si tratta di un'area strategica che necessita di una sistemazione più attrattiva. Risultano necessari interventi volti all'apertura di un nuovo percorso naturalistico lungo il fiume. Il progetto di rinaturazione (in corso) è da coordinare con un progetto volto alla fruibilità dell'area. Le misure comprendono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la sistemazione idraulica e naturalistica della foce; • il completamento della percorrenza del Parco del Laveggio tra Via Indipendenza e Via Mons. Sesti (per la realizzazione v. misura ML 1). 	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Lo spazio della foce è un luogo di assoluta importanza strategica oltre che paesaggistica in quanto punto di inizio (o di fine) del Parco ed elemento di "apertura" verso il paesaggio del Lago Ceresio. Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità. Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali) / contenere l'edificazione diffusa.</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> • La riqualifica dell'area comporta interventi atti a migliorare il traffico ciclo-pedonale lungo il corso d'acqua, come da e verso le zone che attraversa. 	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani tramite la creazione di ambienti di svago naturale di prossimità. 	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico <p>-</p>	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> • Vengono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane, nonché recuperate tutta una serie di aree di diversa utilizzazione. 	significativo
Fattibilità	
<p>Modifica di poco conto per l'istituzione del vincolo AP/sentiero sulla sponda sinistra del Laveggio in fase di approvazione da parte del Dipartimento del territorio. Rapporto finale Studio di fattibilità del Laveggio – Tratta confluenza Morée-foce (Comune di Riva San Vitale; Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, Ufficio dei corsi d'acqua, 15 settembre 2016).</p>	
Azzonamenti necessari	
Nessun ampliamento di zona edificabile.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Necessità di aggiornamento del PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" (Fiume Laveggio), P7 "Laghi e rive lacustri" e R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto". La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati".</p> <p>Conformità con il PD in vigore: Fa stato l'aggiornamento della misura PA1 Parco del Laveggio.</p>	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Attuazione degli interventi 2019-2022.

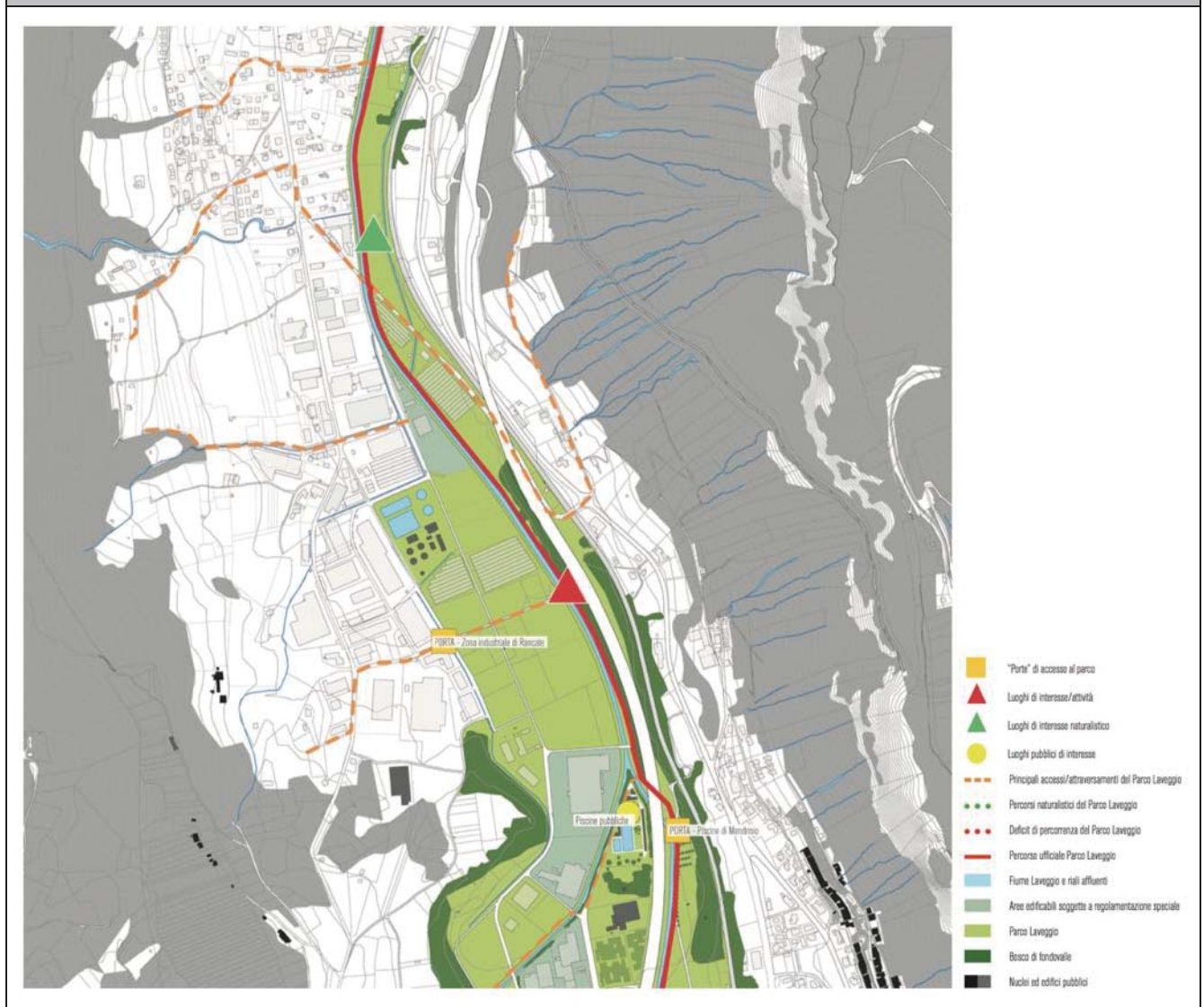
Spiegazioni e approfondimenti

La continuità del percorso lungo il fiume Laveggio (al momento non garantita) risulta prioritaria per l'intero progetto di parco e per la riconoscibilità e l'identità urbana di quest'area. Il Parco diventa elemento di riferimento principale in rapporto ai punti di interesse all'esterno del parco: la riva a lago di Riva San Vitale, la stazione FFS, il progetto allo studio di un percorso sul lago in direzione di Melano e il centro scolastico di Riva San Vitale.

Descrizione, immagini e indicazioni tratte dal fascicolo di progetto del Progetto modello Parco del Laveggio, bozza giugno 2016.

 Area di svago di prossimità-Parco del Lavaggio: Prati Maggi	Codice ARE:	Codice PA:
	-	PA 1.2
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	PA 1, ML 1	
Rapporto con PA 1 e 2	PA 4	
Tipo di misura	Realizzazione	
Ente responsabile	Comuni di Mendrisio e Riva San Vitale	
Altri Enti coinvolti	Cantone, ERS-MB, OTR-MBC, CMAMM, Cittadini per il territorio	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	
Priorità	A	

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
L'area denominata Prati Maggi è identificata come adatta per accogliere nuovi punti di accesso all'acqua quali discese, attraversamenti per persone e animali. Le misure comprendono: <ul style="list-style-type: none"> • la sistemazione idraulica e naturalistica nella zona del canale IDA; • creazione nuovi punti d'accesso all'acqua in prossimità dell'IDA e Prati Maggi. 	
Opportunità per l'agglomerato	
Il progetto aumenta l'accessibilità all'acqua; amplia l'offerta di ambienti naturali diversificati lungo il fiume e ne incrementa la qualità naturalistica e la fruibilità; favorisce l'armonizzazione tra la presenza di aree industriali e il Parco del Laveggio. Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità. Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali) / contenere l'edificazione diffusa.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • La riqualifica dell'area comporta interventi atti a migliorare il traffico ciclo-pedonale lungo il corso d'acqua, come da e verso le zone che attraversa.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani tramite la creazione di ambienti di svago naturale di prossimità.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse • Vengono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane, nonché recuperate tutta una serie di aree di diversa utilizzazione.	significativo
Fattibilità	
Rapporto finale Studio di fattibilità del Laveggio – Tratta confluenza Morée-foce (Comune di Riva San Vitale; Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, Ufficio dei corsi d'acqua, 15 settembre 2016).	
Azzonamenti necessari	
Nessun ampliamento di zona edificabile.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Necessità di aggiornamento del PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" (Fiume Laveggio), P7 "Laghi e rive lacustri" e R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto". La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati". Conformità con il PD in vigore: Fa stato l'aggiornamento della misura PA1 Parco del Laveggio.	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)

Attuazione degli interventi 2019-2022.

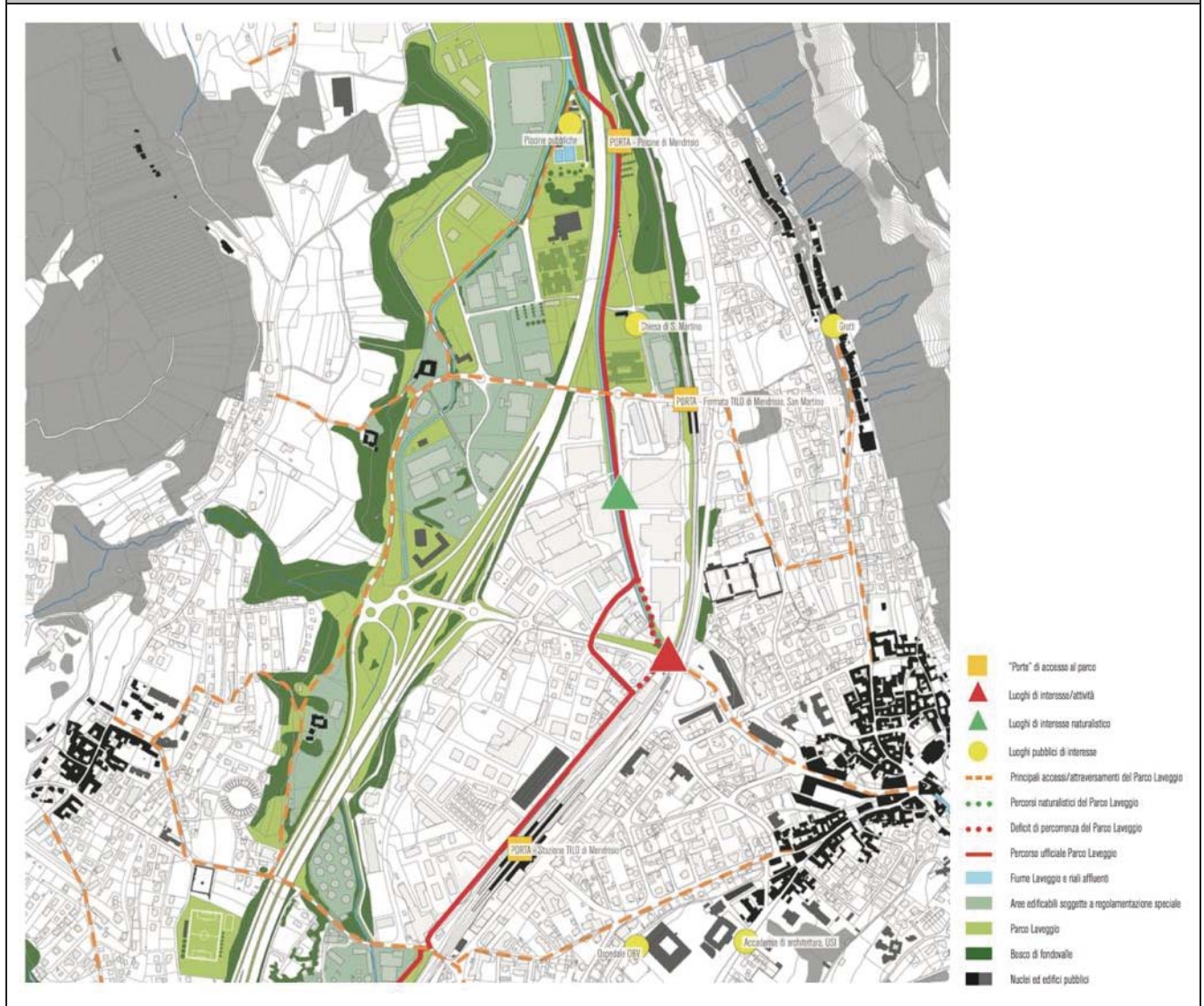
Spiegazioni e approfondimenti

L'area sul lato est è costeggiata dalle infrastrutture della mobilità. La presenza di numerose serre caratterizza l'area. Il progetto di messa in sicurezza e rinaturazione del Laveggio è un'occasione importante per definire la fruibilità e l'attrattività dello spazio del Parco. La confluenza tra Laveggio e Morée è un punto di grande importanza. Lì si definiscono due possibili percorsi. Questo luogo costituisce inoltre un'importante "porta di accesso" al parco anche per la presenza consolidata di un parcheggio alberato tra l'autostrada e la ferrovia.

Descrizione, immagini e indicazioni tratte dal fascicolo di progetto del Progetto modello Parco del Laveggio, bozza giugno 2016.

 Area di svago di prossimità-Parco del Lavaggio: S. Martino		Codice ARE:	Codice PA:
		-	PA 1.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PA 1, IN 1.2, ML 1		
Rapporto con PA 1 e 2	PA 4		
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Comune di Mendrisio		
Altri Enti coinvolti	Cantone, ERS-MB, OTR-MBC, CMAMM, FFS, Cittadini per il territorio		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Il percorso ufficiale del Parco Laveggio si sviluppa in prossimità della Chiesa di San Martino seguendo il corso d'acqua del Morée, considerando il fatto che il Laveggio si “nasconde” all'interno del complicato disegno degli svincoli autostradali di Mendrisio; le misure si basano sul masterplan allo studio per l'area e comprendono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la creazione di un'area di accesso principale al parco in corrispondenza della fermata TILO S. Martino; • rettificare il percorso ciclo-pedonale nell'area di San Martino per mantenerlo a contatto con il corso del Morée (per la realizzazione v. misura ML 1); • il consolidamento dell'accessibilità e fruibilità dell'area, tramite il ridisegno dei percorsi ciclo-pedonali lungo il Morée. 	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Il progetto sostiene la qualità spaziale dell'area di San Martino e del lungo Morée, rinaturandone il corso d'acqua; è recuperata la memoria di luoghi di archeologia industriale; sono limitati i conflitti con le aree edificabili all'interno del Parco del Laveggio. Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità. Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali) / contenere l'edificazione diffusa.</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> • La riqualifica dell'area comporta interventi atti a migliorare il traffico ciclo-pedonale lungo il corso d'acqua, come da e verso le zone che attraversa. 	significativo
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani tramite la creazione di ambienti di svago naturale di prossimità. 	sufficiente
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumento della sicurezza soggettiva ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), miglioramento attraversamento località densamente abitate. 	esiguo
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vengono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane, nonché recuperate tutta una serie di aree di diversa utilizzazione. 	significativo
Fattibilità	
Il Comune di Mendrisio ha avviato lo studio del masterplan Morée.	
Azzonamenti necessari	
Nessun ampliamento di zona edificabile.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Necessità di aggiornamento del PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R9 “Svago di prossimità” (Fiume Laveggio), P7 “Laghi e rive lacustri” e R/M5 “Agglomerato del Mendrisiotto”. La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 “Componenti naturali”, in particolare l'indirizzo 2.5 “Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati”.</p> <p>Conformità con il PD in vigore: Fa stato l'aggiornamento della misura PA1 Parco del Laveggio.</p>	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)


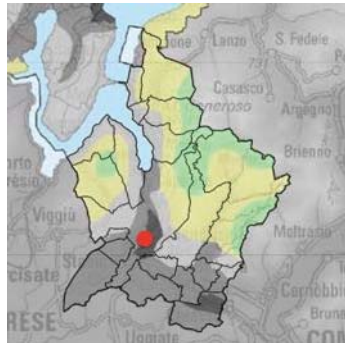
Consolidamento del masterplan 2019-2022.

Spiegazioni e approfondimenti

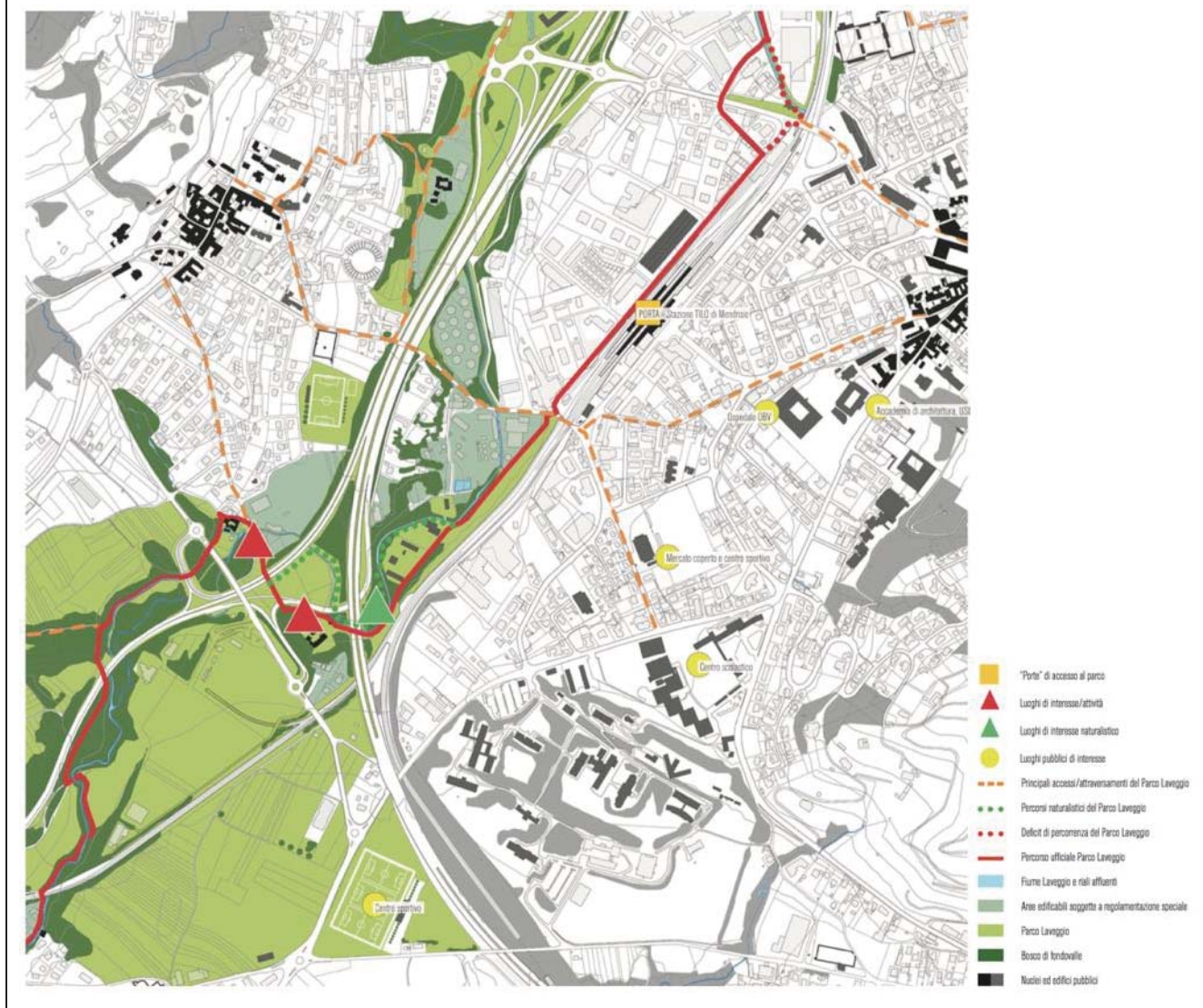
La nuova fermata TILO di S. Martino diventa una delle principali “porte di accesso” al Parco Laveggio. Via Penate acquisterà il valore di strada cantonale e sarà da disegnare tenendo conto della presenza del Parco e della continuità del percorso. Il Morée attraversa un’ampia area commerciale e industriale e il nuovo assetto viario può essere l’occasione per ridisegnare i percorsi pedonali e ciclabili dell’area. In direzione di Rancate la presenza di mulini, oggi definibili come esempi di archeologia industriale e memoria dell’antica attività produttiva della regione, definisce un luogo legato al Parco molto particolare e da valorizzare.

Il masterplan Morée ha come obiettivo di definire gli interventi necessari ad assicurare l’accessibilità ciclopedonale dell’area di San Martino con l’omonima fermata TILO lungo il corso del torrente Morée e a riqualificare i rispettivi spazi d’accesso.

Descrizione, immagini e indicazioni tratte dal fascicolo di progetto del Progetto modello Parco del Laveggio, bozza giugno 2016.

 Area di svago di prossimità-Parco del Lavaggio: Tana e Pizzuolo	Codice ARE:	Codice PA:
	-	PA 1.4
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	PA 1, ML 1	
Rapporto con PA 1 e 2	PA 4	
Tipo di misura	Realizzazione	
Ente responsabile	Comune di Mendrisio	
Altri Enti coinvolti	Cantone, ERS-MB, OTR-MBC, CMAMM, USTRA, Cittadini per il territorio	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	
Priorità	A	

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Il comparto Tana-Pizzuolo, territorialmente posto nell'avvallamento naturale in cui scorre il Laveggio, è in questo momento occupata dal cantiere del nuovo svincolo autostradale di Mendrisio che coinvolge un territorio molto ampio, definendo anche una nuova connessione diretta con la superstrada SP 394. Il progetto gestito da USTRA prevede dei sottopassi e la continuità di percorsi e aree verdi. Nel frattempo dei privati stanno recuperando gli edifici che, tra l'altro, ospitavano un'antica sega ad acqua. Quest'area è particolarmente sensibile perché è da intendersi come il punto di contatto tra l'area tematica del Laveggio Nascosto e del Laveggio Naturale. Le misure comprendono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la riduzione dei contrasti tra i progetti stradali e la qualità del Parco, massimizzando il rapporto diretto tra il fiume e il percorso; • la creazione aree pubbliche di svago e naturalistiche all'interno e sotto i viadotti delle infrastrutture stradali e autostradali. • la continuità della percorrenza (per la realizzazione v. misura ML 1). 	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Il progetto sostiene la fruibilità e la continuità dei percorsi in prossimità di Tana e Pizzuolo; sono riqualificati dal punto di vista naturalistico gli spazi in prossimità delle infrastrutture; è garantita la qualità del Parco in rapporto all'infrastruttura stradale esistente e ai progetti stradali in corso; sono limitati i conflitti con le aree edificabili all'interno del Parco del Laveggio. Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità. Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali) / contenere l'edificazione diffusa.</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> • La riqualifica dell'area comporta interventi atti a migliorare il traffico ciclo-pedonale lungo il corso d'acqua, come da e verso le zone che attraversa. 	significativo
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani tramite la creazione di ambienti di svago naturale di prossimità. 	sufficiente
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumento della sicurezza soggettiva ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), miglioramento attraversamento località densamente abitate. 	esiguo
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vengono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane, nonché recuperate tutta una serie di aree di diversa utilizzazione. 	significativo
Fattibilità	
Misure di compensazione e ripristino a carico dell'USTRA vincolate nell'autorizzazione federale del progetto di svincolo.	
Azzonamenti necessari	
Nessun ampliamento di zona edificabile.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	

Situazione nel Piano direttore cantonale

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" (Fiume Laveggio), P7 "Laghi e rive lacustri" e R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto". La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati".

Conformità con il PD in vigore:

Fa stato l'aggiornamento della misura PA1 Parco del Laveggio.

Scadenario (orizzonte di realizzazione)

Attuazione degli interventi 2019-2022.

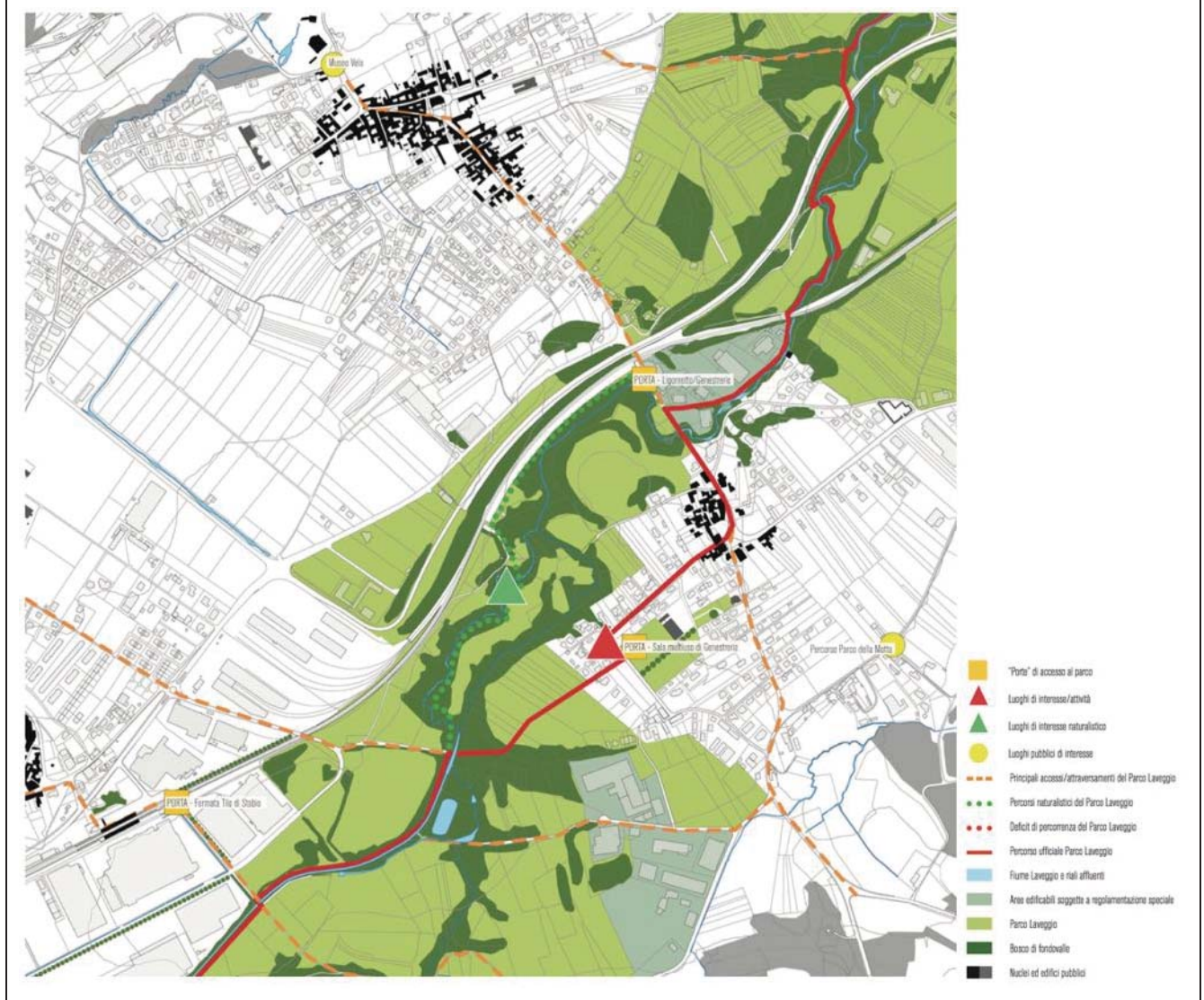
Spiegazioni e approfondimenti

Dopo la Tana, il percorso lungo il Laveggio continua sotto l'autostrada e si snoda lungo il fiume che è ben visibile e molto vicino. Si sente il gorgogliare dell'acqua nonostante il rumore del traffico. Costeggiando il fiume si passa sotto altri due ponti autostradali. Rimane comunque un'area verde con tanti alberi, dove si percepisce la vitalità dell'acqua e dove le varie esondazioni hanno creato una spiaggia naturale con sabbia. Il posto è già oggi un riferimento, conosciuto come entrata per muoversi sia verso Valera, sia verso Mendrisio e Rancate. Oggi il passaggio verso Mendrisio è ostacolato dal cantiere alla Tana, ma sarà presto ripristinato. Il Pizzuolo è vicino ai nuclei abitati e quindi facile da raggiungere. Si intuisce che è un luogo d'incontro e di sosta siccome si vedono le tracce di biciclette e ci sono anche dei salti creati per giocare. Qualcuno ha costruito mucchietti di sassi, forse per lanciarli nell'acqua; qualcuno ha fatto un fuoco per una grigliata; c'è chi ha portato la sedia da casa e l'ha legata ad un albero per non perderla con la prossima acqua alta.

Descrizione, immagini e indicazioni tratte dal fascicolo di progetto del Progetto modello Parco del Laveggio, bozza giugno 2016.

 Area di svago di prossimità-Parco del Lavaggio: meandri del Lavaggio	Codice ARE:	Codice PA:
	-	PA 1.5
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	PA 1, IN 4.1, ML 1	
Rapporto con PA 1 e 2	PA 4	
Tipo di misura	Realizzazione	
Ente responsabile	Comune di Mendrisio	
Altri Enti coinvolti	Cantone, ERS-MB, OTR-MBC, CMAMM, Cittadini per il territorio	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	
Priorità	A	

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>I meandri del Laveggio sono un'eccezionalità naturalistica non solo a livello locale ma anche a livello internazionale. La presenza di specie e habitat naturali straordinari ne fa la vera eccellenza naturalistica dell'intero Parco del Laveggio. La misura comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> la definizione del tracciato e la realizzazione del percorso naturalistico contemplato dal Decreto di protezione della zona Molino-Colombera. 	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Il progetto definisce le condizioni di accessibilità all'area dei Meandri del Laveggio, qualificandone i percorsi, gli accessi e le aree di limite all'area dei Meandri; è consolidato il decreto di protezione che mantiene e sviluppa le aree agricole; si riduce la pressione edilizia verso il Parco del Laveggio. Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità. Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali) / contenere l'edificazione diffusa.</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> La riqualifica dell'area comporta interventi atti a migliorare il traffico ciclo-pedonale lungo il corso d'acqua, come da e verso le zone che attraversa. 	significativo
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani tramite la creazione di ambienti di svago naturale di prossimità. 	sufficiente
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> Aumento della sicurezza soggettiva ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), miglioramento attraversamento località densamente abitate. 	esiguo
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> Vengono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane, nonché recuperate tutta una serie di aree di diversa utilizzazione. 	significativo
Fattibilità	
Decreto di protezione Molino-Colombera in fase di approvazione.	
Azzonamenti necessari	
Nessun ampliamento di zona edificabile.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Necessità di aggiornamento del PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" (Fiume Laveggio), P7 "Laghi e rive lacustri" e R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto". La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati".</p> <p>Conformità con il PD in vigore: Fa stato l'aggiornamento della misura PA1 Parco del Laveggio.</p>	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)

Attuazione degli interventi 2019-2022.

Spiegazioni e approfondimenti

Seppur non molto lontano dalle aree fortemente antropizzate, in quest'isola verde il visitatore ha la sensazione di trovarsi in un luogo tranquillo, dove regna il silenzio ed è ancora possibile ascoltare i suoni della natura. La fruibilità del fiume è garantita. Attualmente l'area è già ampiamente conosciuta e frequentata per praticare lo sport, o per passeggiate domenicali lungo i sentieri esistenti. Si tratta pertanto di un punto chiave per il futuro Parco. Tra i diversi sentieri che giungono nella zona dei Meandri, il percorso che attraversa la palude in zona Molino è in conflitto con la protezione del biotopo. Nell'ambito del futuro Parco Laveggio dovrà pertanto essere proposta una variante di sentiero che non attraversa la palude.

Descrizione, immagini e indicazioni tratte dal fascicolo di progetto del Progetto modello Parco del Laveggio, bozza giugno 2016.

 Valorizzazione naturalistica e di svago del comparto Valera		Codice ARE:	Codice PA:
		5250.2.071	PA 2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PA 1, ML 1		
Rapporto con PA 1 e 2	PA 5		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Mendrisio		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Riconversione di un'area di notevoli dimensioni, a suo tempo utilizzata per depositi idrocarburi (nel frattempo smantellati) e ora risanata. La nuova destinazione dell'area contempla:</p> <ul style="list-style-type: none"> la riqualifica in termini naturalistici, agricoli e ricreativi, relazionata al corso d'acqua del Laveggio che lo attraversa. <p>Il progetto deve considerare l'integrazione delle due zone edificabili lavorative esistenti all'interno del comparto; inoltre deve assicurare la continuità del percorso ciclopedonale in località Ponte Laveggio (per la realizzazione v. misura ML 1).</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Il progetto concretizza l'obiettivo di recuperare un'area dismessa, precedentemente utilizzata con impianti dal forte impatto paesaggistico e ambientale, per riportarla a condizioni naturali e nel contempo renderla fruibile per la popolazione. Essa si inserisce nel progetto di Parco del Laveggio e nella rete di spazi verdi e aperti mediante la quale si prevede di strutturare l'edificazione diffusa degli spazi suburbani e periurbani dell'agglomerato.</p> <p>Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità.</p> <p>Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali) / contenere l'edificazione diffusa.</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> La riqualifica dell'area Valera, inserita nel Parco del Laveggio include pure una serie d'interventi atti a migliorare il traffico ciclo-pedonale lungo il corso d'acqua, come da e verso le zone che attraversa. 	sufficiente
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> L'attribuzione della ex-zona per deposito di idrocarburi a contenuti naturalistici, agricoli e ricreativi riduce della dispersione insediativa. 	significativo
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <p>-</p>	nessuno
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> Vengono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane, nonché recuperate tutta una serie di aree di diversa utilizzazione. 	significativo
Fattibilità	
<p>Il Consiglio di Stato si è espresso per l'elaborazione di un Piano di utilizzazione cantonale (PUC); sono state conseguentemente adeguate le schede PD R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto", con la modifica della descrizione della misura PA 5, e R7 "Poli di sviluppo economico (PSE)" con lo stralcio del PSE "Valera".</p>	
Azzonamenti necessari	
<p>Nessun ampliamento di zona edificabile.</p>	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
<p>Nessuna.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Necessità di aggiornamento del PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" (Fiume Laveggio che comprende anche il comparto Valera) e R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto".</p> <p>Conformità con il PD in vigore: È necessario l'aggiornamento delle schede R/M5 e R9 (RI → DA e agg.descrizione).</p>	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)

Avvio elaborazione PUC <2019
Consolidamento PUC 2019-2022

Spiegazioni e approfondimenti

Nella scheda PD R 7, adottata dal Consiglio di Stato nel 2009, il comparto di “Valera” insieme ad altre 9 ubicazioni distribuite in diversi luoghi del Cantone, era stato identificato quale “Risultato intermedio” come “Polo di sviluppo economico”; la realizzazione di quest’obiettivo pianificatorio era comunque da conciliare con la riqualifica in termini naturalistici, paesaggistici e di svago del Laveggio.


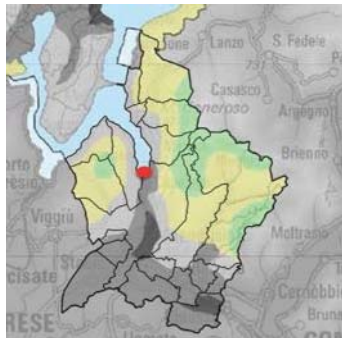
Nel frattempo le condizioni quadro sono cambiate e le verifiche svolte hanno messo in luce alcune criticità di questa ubicazione. Un primo importante cambiamento è dettato dall’entrata in vigore, il 1° maggio 2014, delle modifiche legislative della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT). Con esse i Cantoni sono tenuti ad adattare il Piano direttore entro cinque anni, in modo da stabilire le dimensioni complessive delle superfici insediative, la loro distribuzione a livello cantonale e le misure atte a garantire il coordinamento regionale della loro espansione. Il quadro legislativo vigente non permette l’ampliamento della zona edificabile.

Uno studio dell’Osservatorio dello sviluppo territoriale ha indicato che nel Mendrisiotto quasi il 20% delle superfici situate in zona per il lavoro appartiene a fondi ancora liberi: quindi la clausola del fabbisogno non è in questo momento data.

Infine, per motivi tecnici e d’esercizio, non è stato per il momento possibile realizzare una fermata Tilo a servizio del comparto, che sul breve-medio termine resterà privo di un adeguato servizio di trasporto pubblico, condizione “sine qua non” per un’attribuzione alla zona edificabile.

Questi e altri argomenti di ordine paesaggistico, naturalistico, agricolo e ricreativo, hanno condotto il CdS a rivedere l’ipotesi di creare a Valera un polo di sviluppo economico, indirizzando il comparto verso un recupero ambientale a beneficio dell’intero Mendrisiotto.

Per i motivi esposti e data la particolarità del comparto e del suo processo pianificatorio, la relativa scheda di misura non viene integrata nella scheda relativa al Parco del Laveggio.

 Percorrenza e accessibilità del tratto di riva tra Riva San Vitale e Capolago		Codice ARE:	Codice PA:
		-	PA 3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PA 1, PA 1.1, PA 5, IN 4.3, ML 1		
Rapporto con PA 1 e 2	PA 6		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comuni di Riva San Vitale e Mendrisio		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Valorizzazione della riva del Lago, mediante <ul style="list-style-type: none"> • miglioramento dell'accessibilità e della fruizione, • estensione delle aree pubbliche, • completamento dei percorsi, • riordino degli attracchi, • gestione dell'edificabilità dei comparti privati. Sono da predisporre gli agganci con i percorsi ciclopedonali lungo il Laveggio e verso Melano a lago e da migliorare le connessioni ciclo-pedonali tra la riva del lago e la fermata TILO di Capolago e il nucleo di Capolago.	
Opportunità per l'agglomerato	
Il progetto permette di creare nuove superfici di terreno a lago da utilizzare come area di svago e per i collegamenti ciclopedonali oggi assenti fra Riva San Vitale e Capolago; con le altre misure previste (PA 1, PA 4, PA 5) permette di creare la continuità tra il corridoio naturale e di svago lungo il Laveggio e di completare un percorso di svago continuo che si sviluppa da Stabio a Maroggia, seguendo il corso d'acqua e la riva del Lago. Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità. Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali e rive lago).	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> • Permette la continuità della percorrenza pedonale e ciclabile lungo la riva lago. 	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite introduzione di elementi di naturalità attrattivi e fruibili. 	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico <ul style="list-style-type: none"> • Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento e raggiungibilità località densamente abitate). 	esiguo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> • Permette di ridurre l'effetto di separazione delle infrastrutture sulla natura e sul paesaggio. 	sufficiente
Fattibilità	
I PR di Mendrisio-Capolago e di Riva San Vitale prevedono i vincoli di percorso pedonale a Lago.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Necessità di aggiornamento del PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" (Fiume Laveggio); è volta alla concretizzazione di un percorso a lago previsto dal PD (scheda P7 "Laghi e rive lacustri") ed è conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto". La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati". Conformità con il PD in vigore: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M5.	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)


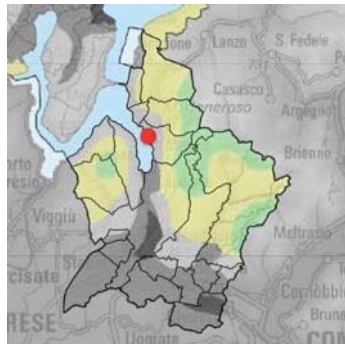
Consolidamento pianificatorio 2019-2022.

Spiegazioni e approfondimenti

La misura costituisce un'estensione territoriale e tematica della misura PA 6 "Valorizzazione area di svago a lago Riva San Vitale" del PAM 2.

La misura rientra nel concetto generale del progetto modello del Parco del Laveggio (v. PA 1) ed è coerente con il progetto strategico 1 "La foce" (cfr. misura PA 1.1 "Parco Laveggio – La foce").

Sono da approfondire le possibilità di acquisire ulteriori terreni a lago e il riordino edificatorio e urbanistico del comparto attorno all'Officina della Ferrovia Monte Generoso (FMG).

 Valorizzazione naturalistica e di svago della riva lacustre e della foce del Sovaglia		Codice ARE:	Codice PA:
		5250.2.073	PA 4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PA 5, TIM 7.2		
Rapporto con PA 1 e 2	PA 7		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Melano		
Altri Enti coinvolti	ERS-MB, OTR-MBC		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione cartografica




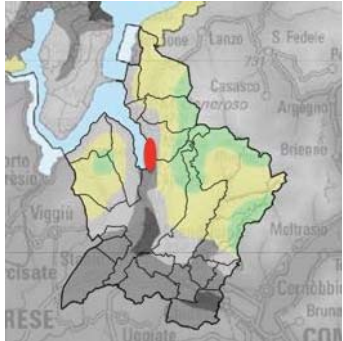
Descrizione della misura	
Descrizione	
<ul style="list-style-type: none"> • Acquisizione da parte del Comune e sistemazione della riva del lago e della foce del Sovaglia, armonizzando le esigenze di svago e di accesso al lago per la balneazione (in particolare per i campeggi), con la protezione di ambienti naturali lacustri e fluviali. • Inserimento di un percorso pubblico a lago, con i relativi raccordi all'abitato, che congiunge le due principali attrezzature turistiche e di svago – il Lido esistente a sud e il previsto Porto a nord – e che si inserisce nel più ampio disegno di accessibilità e di fruibilità pubblica delle rive del Ceresio, tra Capolago e Bissone. 	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Il progetto concretizza l'obiettivo di recuperare, in un contesto di forte privatizzazione della riva del lago, un'ampia superficie di riva pubblica e di favorire la mobilità lenta e lo svago di prossimità. Crea continuità tra il corridoio naturale e di svago lungo il Laveggio e completa il percorso di svago continuo che si sviluppa da Stabio a Maroggia, seguendo il corso d'acqua e la riva del Lago. Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità. Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali e rive lago).</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> • Permette la continuità della percorrenza pedonale e ciclabile lungo la riva lago. 	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite introduzione di elementi di naturalità attrattivi e fruibili. 	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico <ul style="list-style-type: none"> • Aumento della sicurezza soggettiva ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), miglioramento attraversamento località densamente abitate e turistiche. 	sufficiente
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> • Permette di ridurre l'effetto di separazione delle infrastrutture sulla natura e sul paesaggio e di ridurre l'impatto degli insediamenti sul paesaggio. 	significativo
Fattibilità	
Pianificazione comunale in corso.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Necessità di aggiornamento del PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede P4 "Componenti naturali". È volta alla concretizzazione di un percorso a lago previsto dal PD (scheda P7 "Laghi e rive lacustri") ed è conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto". Conformità con il PD in vigore: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M5.	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)
--

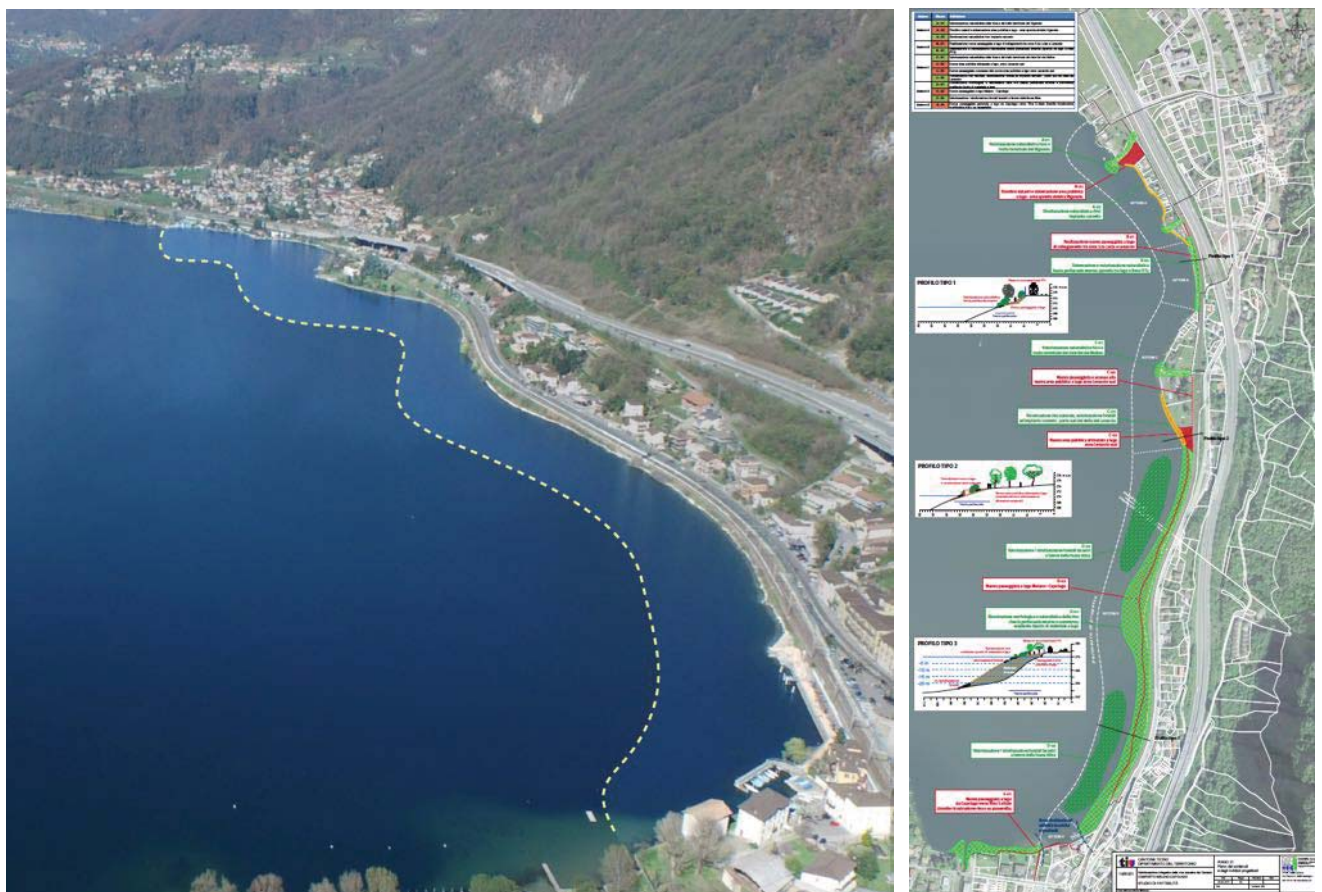
Consolidamento pianificatorio 2019-2022.
--

Spiegazioni e approfondimenti

La scheda PAM 2 PA7 “Area di svago a lago di importanza regionale nell’area ex Tannini a Melano” prevedeva anche la creazione di una nuova zona edificabile a lago. Il quadro legislativo vigente non permette il consolidamento della zona edificabile. Con la misura contemplata dalla nuova scheda PAM 3 si intende consolidare le zone di protezione, i percorsi pedonali, l’area AP “Porto” e relativo posteggio e la riorganizzazione delle aree di campeggio.
--

 Valorizzazione del tratto di riva tra Capolago e Melano		Codice ARE:	Codice PA:
		-	PA 5
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PA1, PA 3, PA 4		
Rapporto con PA 1 e 2			
Tipo di misura			
Ente responsabile			
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione			
Priorità			

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Scheda concettuale relativa all'analisi del tratto di riva tra Capolago e Melano, al fine di identificare e valorizzare nuove aree fruibili multifunzionali a lago tra la ferrovia e lo specchio d'acqua perseguendo diversi obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • natura/ecologia: valorizzazione naturalistica delle rive lacustri; nuovi habitat per la fauna ittica, • svago/fruibilità/turismo: nuove aree pubbliche e nuovi percorsi pedonali a lago, • paesaggio: valorizzazione paesaggistica del lago Ceresio, • economia/ambiente: soluzione per lo smaltimento di materiale di scavo non inquinato. 	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Il progetto permette di creare nuove superfici di terreno a lago da utilizzare come area di svago e per i collegamenti ciclopedonali oggi assenti fra Capolago e Melano; con le altre misure previste (PA 1, PA 3 e PA 4) permette di creare la continuità tra il corridoio naturale e di svago lungo il Laveggio e di completare un percorso di svago continuo che si sviluppa da Stabio a Maroggia, seguendo il corso d'acqua e la riva del Lago.</p> <p>Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali e rive lago)</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> • Permette la continuità della percorrenza pedonale e ciclabile lungo la riva lago. 	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite introduzione di elementi di naturalità attrattivi e fruibili. 	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico <ul style="list-style-type: none"> • Aumento della sicurezza soggettiva ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), miglioramento attraversamento località densamente abitate. 	sufficiente
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> • Permette di ridurre l'effetto di separazione delle infrastrutture sulla natura e sul paesaggio e rappresenta una soluzione per la valorizzazione ed il riutilizzo di materiale di scavo non inquinato. 	significativo
Fattibilità	
Studio di fattibilità concluso e consolidato mediante la consultazione dei servizi cantonali nella primavera 2015 e dei Comuni nell'estate del 2015.	
Azzonamenti necessari	
-	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
-	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
-	
Scadenario (orizzonte di realizzazione)	
-	

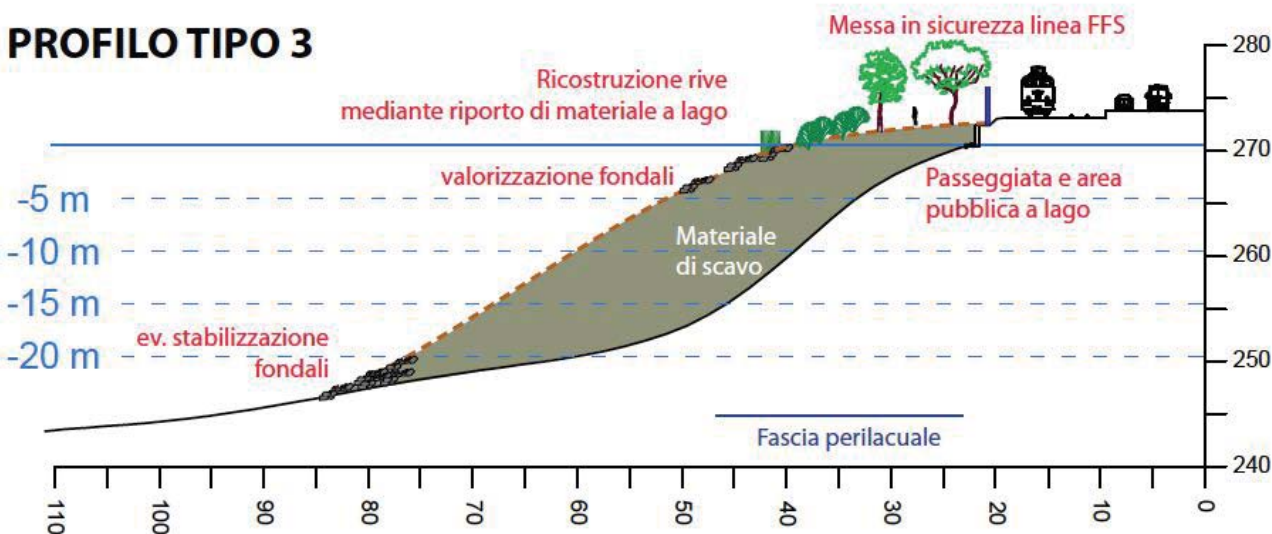
Spiegazioni e approfondimenti

Lo studio di fattibilità (Dionea SA, aprile 2015) commissionato dal Cantone ha dimostrato come per il comparto rivierasco tra Melano e Capolago vi siano le premesse e le potenzialità per una valorizzazione integrata delle rive del lago, a favore della natura, del paesaggio e della fruibilità e godibilità pubblica. In particolare l'analisi territoriale ha mostrato che allo stato attuale:

- le valenze naturalistiche complessive sono oggi estremamente ridotte a causa della progressiva cementificazione delle rive e della forte pressione antropica nelle aree retrostanti.
- l'accessibilità e la percorribilità pubbliche sono frammentarie e concentrate unicamente ai margini nord (comparto a lago di Melano) e sud (Lungolago Capolago) dell'area di progetto. Tra queste due aree non esistono percorsi pedonali a lago;
- per contro
- vi sono le basi legali e le premesse pianificatorie (PD cantonale, PR comunali, PAM) che già si indirizzano in tal senso
- il contesto territoriale, di occupazione delle rive e di morfologia dei fondali sono particolarmente favorevoli agli interventi proposti
- non vi sono grandi conflitti (con privati) o altri interessi preponderanti
- il progetto potrà fornire un plus valore importante per la promozione e lo sviluppo dell'intera regione del basso Ceresio, legando di fatto il comparto di Melano con il restante Mendrisiotto.


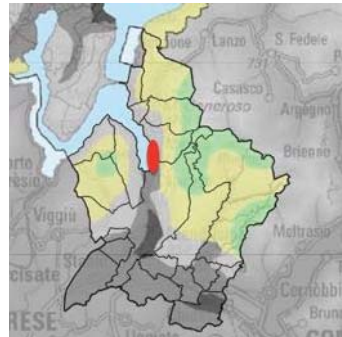
L'intervento principale è rappresentato dalla realizzazione del nuovo percorso a lago tra il delta del Riale Panico e Capolago (vedi scheda PA 5.2), dove oggi la riva è inaccessibile per la presenza della cesura della linea ferroviaria immediatamente a ridosso dello specchio d'acqua; ciò presuppone la ricostruzione delle rive mediante il deposito di materiale a lago.

PROFILO TIPO 3



Per quest'opera sono necessari degli approfondimenti tecnici e strategici supplementari volti in particolare a chiarire:

- la "dimensione" dell'intervento
- la filiera ideale per l'approvvigionamento del materiale di scavo (origine, lavorazione, controllo, trasporti, ecc.)
- la soluzione per il trasbordo del materiale a lago, per il quale si auspica la predisposizione di un'infrastruttura unica di riferimento per l'intero lago Ceresio
- i contenuti progettuali e le modalità realizzative degli interventi a terra (nuovi ambienti e spazi pubblici a lago) e nel lago (valorizzazione dei fondali).

 Valorizzazione naturalistica e di svago del tratto di riva tra Capolago e Melano: tratto Santa Lucia-Panico		Codice ARE: -	Codice PA: PA 5.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PA 3, PA 4, PA 5		
Rapporto con PA 1 e 2			
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Comune di Melano		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	2019-2023		
Priorità	A		

Rappresentazione cartografica




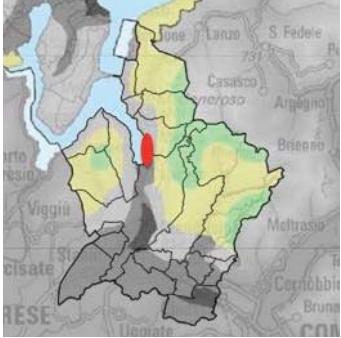
Descrizione della misura	
Descrizione	
Creazione di una passeggiata continua e di nuove aree fruibili multifunzionali a lago tra la ferrovia e lo specchio d'acqua perseguendo diversi obiettivi; <ul style="list-style-type: none"> • realizzazione e sistemazione della tratta di passeggiata a lago compresa tra Santa Lucia e Panico (Santa Lucia-Lenaccio e comparto Panico), • realizzazione area pubblica in località Panico, • riqualifica naturalistica della riva e delle foci dei riali. 	
Opportunità per l'agglomerato	
Il progetto permette di consolidare superfici di terreno a lago da utilizzare per i collegamenti pedonali e, in misura possibile, ciclabili, oggi assenti fra Capolago e Melano e come area di svago; con le altre misure previste (PA 1, PA 3, PA 4, PA 5.2) permette di creare la continuità tra il corridoio naturale e di svago lungo il Laveggio e di completare un percorso di svago continuo che si sviluppa da Stabio a Maroggia, seguendo il corso d'acqua e la riva del Lago. Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità. Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali e rive lago).	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> • Permette la continuità della percorrenza pedonale (e ciclabile) lungo la riva lago. 	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite introduzione di elementi di naturalità attrattivi e fruibili. 	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico <ul style="list-style-type: none"> • Aumento della sicurezza soggettiva ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), miglioramento attraversamento località densamente abitate. 	sufficiente
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> • Permette di ridurre l'effetto di separazione delle infrastrutture sulla natura e sul paesaggio. Valorizza e riqualifica ecologica della riva lungo la tratta interessata. Recupera e rivitalizza le foci e le tratte terminali dei corsi d'acqua presenti lungo il tracciato. 	significativo
Fattibilità	
La revisione del Piano regolatore in corso (già adottato dal Consiglio comunale) prevede l'assetto pianificatorio atto a concretizzare l'intervento prospettato.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Necessità di aggiornamento del PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede P4 "Componenti naturali", P7 "Laghi e rive lacustri" (indirizzo 2.2 e misure 3.2.f) .È volta alla concretizzazione di un percorso a lago previsto dal PD (scheda P7 "Laghi e rive lacustri") ed è conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto". Conformità con il PD in vigore: Misura conforme al PD; nessun aggiornamento necessario.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

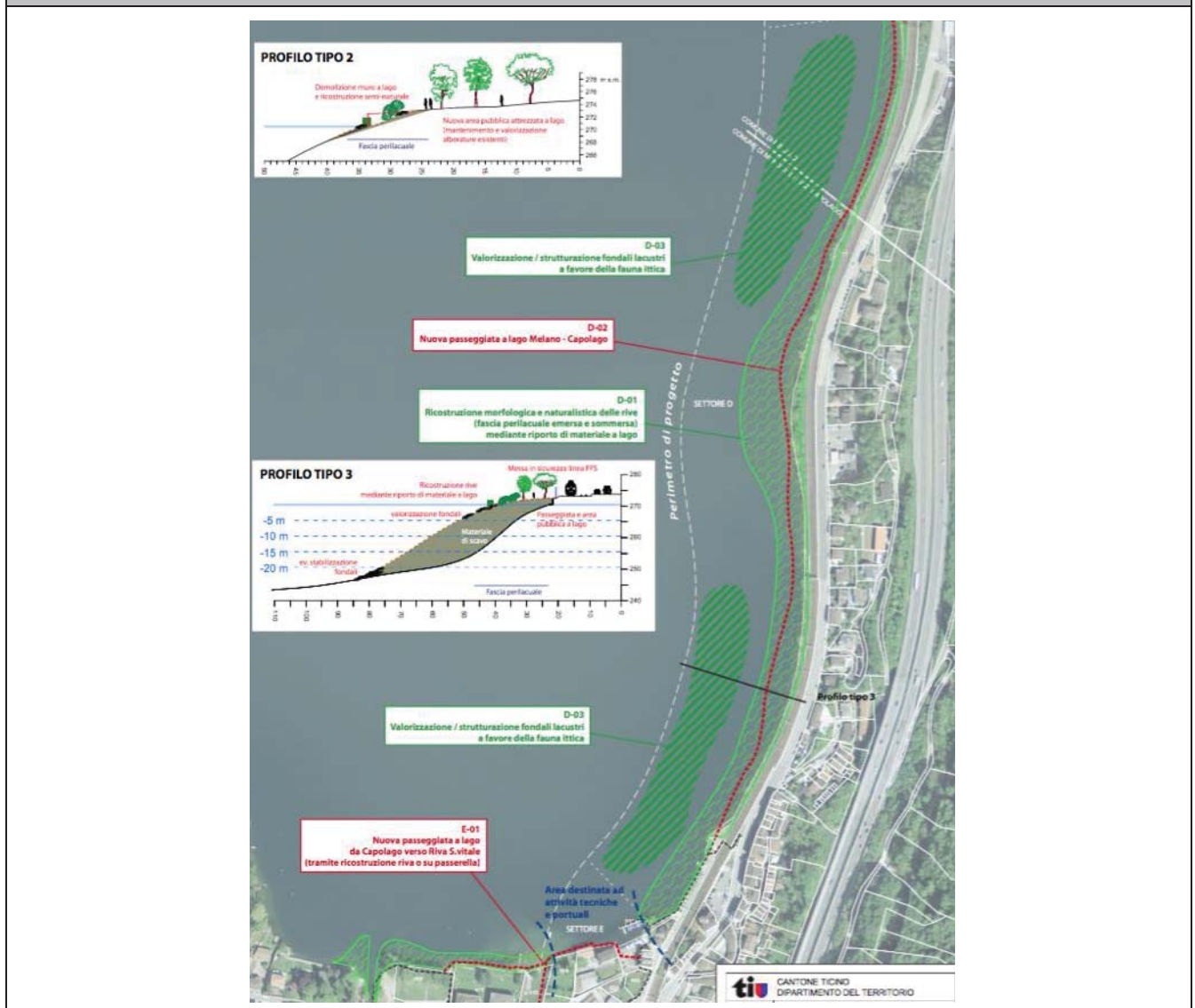
Consolidamento pianificatorio <2019. Realizzazione intervento 2019-2022.

Spiegazioni e approfondimenti

Gran parte del percorso lungo la tratta Santa Lucia-Panico esiste già. Sono state implementate le misure pianificatorie a livello di PR comunale, necessarie al fine di completare il percorso e riqualificarlo nel suo complesso.

	Valorizzazione naturalistica e di svago del tratto di riva tra Capolago e Melano: tratto Panico-Capolago		Codice ARE: -	Codice PA: PA 5.2
	Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PA 3, PA 5			
Rapporto con PA 1 e 2				
Tipo di misura	Pianificazione			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Comuni di Mendrisio e Melano			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022			
Priorità	A			

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Creazione di una passeggiata continua e di nuove aree fruibili multifunzionali a lago tra la ferrovia e lo specchio d'acqua perseguendo diversi obiettivi: <ul style="list-style-type: none"> • realizzazione della passeggiata a lago compresa tra Melano-Panico e Capolago, • realizzazione di area pubbliche a lago, • riqualifica naturalistica e ricostruzione della riva. 	
Opportunità per l'agglomerato	
Il progetto permette di creare nuove superfici di terreno a lago da utilizzare come area di svago e per i collegamenti ciclopedonali oggi carenti fra Capolago e Melano; con le altre misure previste (PA 1, PA 3 e PA 4) permette di creare la continuità tra il corridoio naturale e di svago lungo il Laveggio e di completare un percorso di svago continuo che si sviluppa da Stabio a Maroggia, seguendo il corso d'acqua e la riva del Lago. Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità. Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali e rive lago).	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> • Permette la continuità della percorrenza pedonale e ciclabile lungo la riva lago. 	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite introduzione di elementi di naturalità attrattivi e fruibili. 	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico <ul style="list-style-type: none"> • Aumento della sicurezza soggettiva ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), miglioramento attraversamento località densamente abitate. 	sufficiente
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> • Permette di ridurre l'effetto di separazione delle infrastrutture sulla natura e sul paesaggio e rappresenta una soluzione per la valorizzazione ed il riutilizzo di materiale di scavo non inquinato. 	significativo
Fattibilità	
Studio di fattibilità effettuato (vedi scheda PA5). Commissionato mandato per-le verifiche geotecniche (sarà consegnato entro fine 2016).	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	

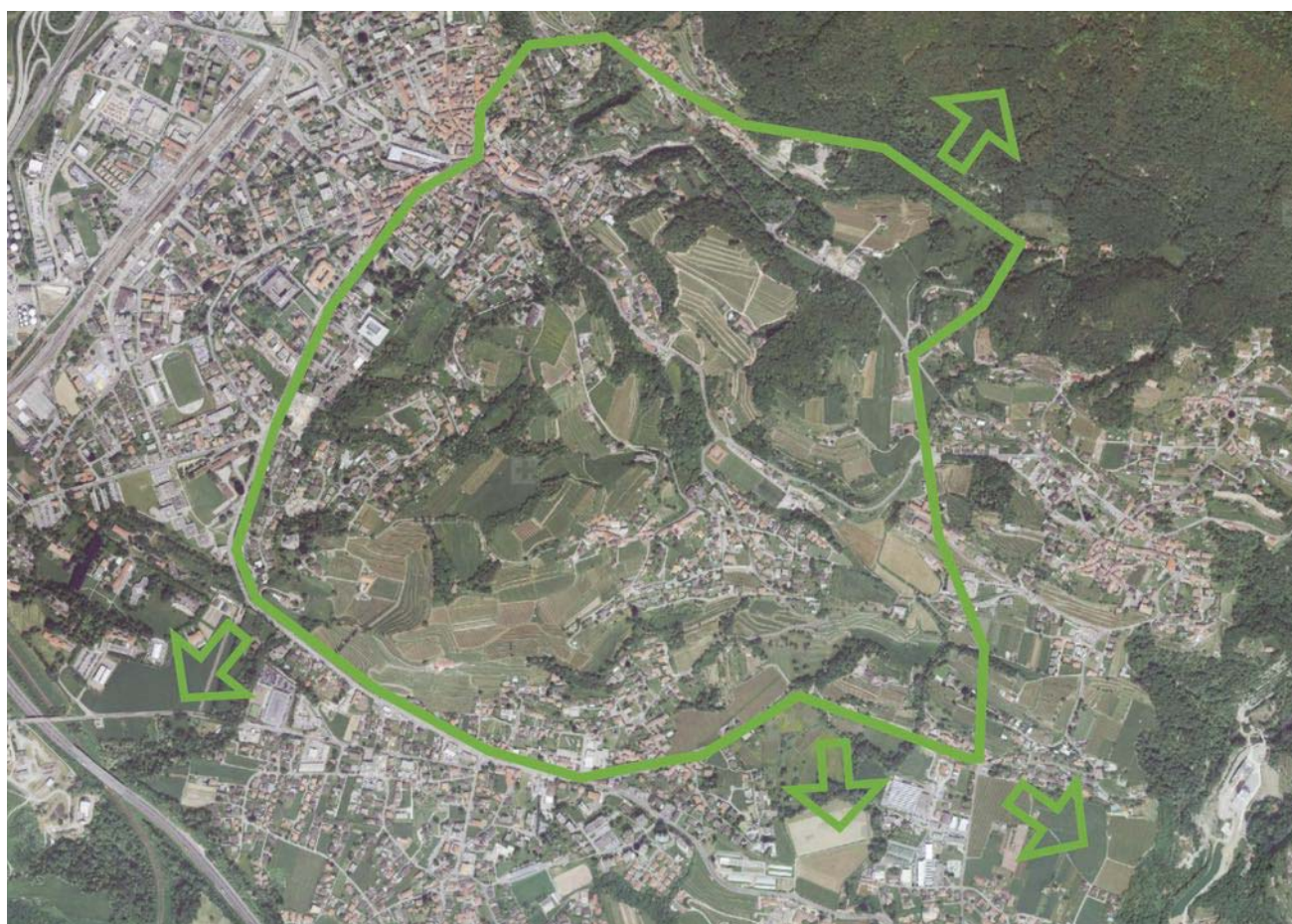
Situazione nel Piano direttore cantonale
Necessità di aggiornamento del PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede P4 "Componenti naturali", P7 "Laghi e rive lacustri" (indirizzo 2.2 e misure 3.2.f) .È volta alla concretizzazione di un percorso a lago previsto dal PD (scheda P7 "Laghi e rive lacustri") ed è conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto". Conformità con il PD in vigore: È necessaria una modifica della scheda R/M5.
Scadenario (orizzonte di realizzazione)
Avvio procedura PUC <2019. Consolidamento PUC 2019-2022.

Spiegazioni e approfondimenti

L'intervento principale è rappresentato dalla realizzazione del nuovo percorso a lago tra il delta del Riale Panico e Capolago, dove oggi la riva è inaccessibile per la presenza della cesura della linea ferroviaria immediatamente a ridosso dello specchio d'acqua. Ciò presuppone la ricostruzione delle rive mediante il deposito di materiale a lago. Per farlo il Cantone procederà con l'adozione di un Piano d'utilizzazione cantonale (PUC).

 Area di svago di prossimità Corteglia Castello		Codice ARE: -	Codice PA: PA 6.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PA 6.2, TP 1, ML 5.7		
Rapporto con PA 1 e 2	PA 1		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comuni di Mendrisio, Coldre-rio e Castel San Pietro		
Altri Enti coinvolti	Cantone, ERS-MB, OTR-MBC		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Approfondimento e concretizzazione degli obiettivi previsti per l'area di svago di Corteglia Castello, della scheda R9 "Svago di prossimità" del Piano direttore cantonale (PD), intesa a gestire il paesaggio viti-vinicolo del comprensorio quale fattore di attrattiva turistica e per lo svago di prossimità, conciliando le necessità tecnico-funzionali della viticoltura con la tutela delle peculiarità paesaggistiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • valorizzazione dell'accessibilità e della fruibilità con percorsi, attrezzature di svago e supporti ricettivi (ad es. Masseria Vigino). <p>Deve essere garantito il carattere aperto e poco edificato del comprensorio che si inserisce in una linea di forza stabilita dal PD; si tratta pure di assicurare la continuità dei corridoi ecologici presenti.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Il progetto concretizza l'obiettivo strategico di tutelare e valorizzare il transetto paesaggistico, con importanti valori morfologici, naturalistici e agro-forestali, che attraversa il Mendrisiotto da nord a sud, fra il Monte Morello e le pendici meridionali del Monte Generoso e che si connette con il Parco delle Gole del Breggia.</p> <p>Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità. Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (transetto Monte Generoso-Monte Morello).</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse paesaggistico o naturalistico. 	sufficiente
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite una visione d'insieme ed il collegamento delle aree di svago di prossimità, delle rive dei laghi, la riduzione delle cesure date dagli insediamenti del fondo valle. 	sufficiente
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumento della sicurezza soggettiva ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), miglioramento attraversamento località densamente abitate. 	esiguo
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vengono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane. 	significativo
Fattibilità	
<p>Il comprensorio di svago di Corteglia Castello è codificato quale risultato intermedio nella scheda di PD R9 "Svago di prossimità".</p> <p>Rapporto di valutazione preliminare elaborato a cura dalla Sezione dello sviluppo territoriale del Dipartimento del territorio messo in consultazione aprile 2016.</p> <p>Procedura di modifica scheda R9, "Svago di prossimità", comprensorio "Corteglia Castello", da RI a DA in corso.</p>	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Necessità di aggiornamento del PD: La misura è conforme indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" e R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto".</p> <p>Conformità con il PD in vigore: È necessario l'aggiornamento della scheda R9 (RI → DA e agg.descrizione). È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M5</p>	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Individuazione delle misure d'intervento e avvio progettazione 2019-2022
Consolidamento pianificatorio eventuali adeguamenti dei PR comunali 2019-2022

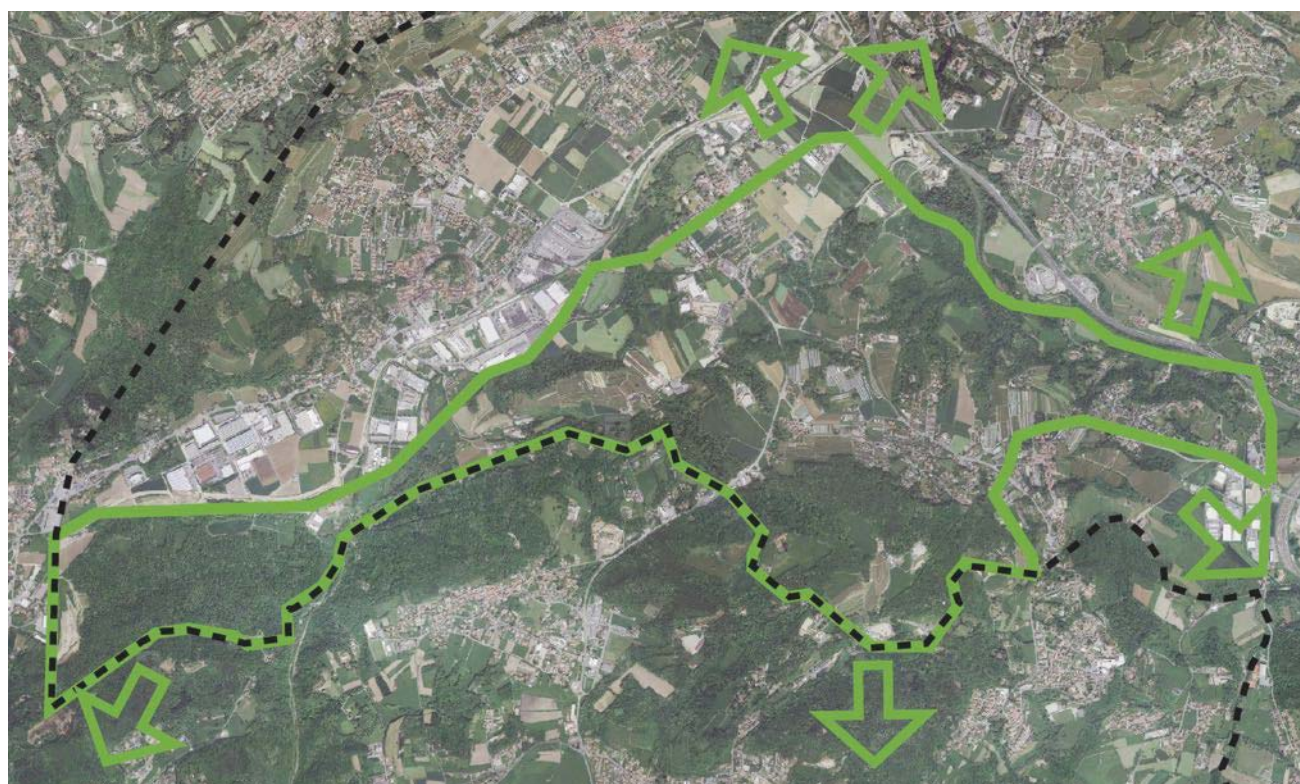
Spiegazioni e approfondimenti

Racchiusa tra gli abitati di Mendrisio, Coldrerio e Castel San Pietro l'area di svago di Corteglia Castello si inserisce in un contesto paesaggistico e insediativo pregiato. Si tratta di un comparto prevalentemente collinare, grande all'incirca 2 km², che si caratterizza in particolare per la presenza di vaste aree aperte a carattere rurale, incastonate tra le zone edificabili adiacenti, dove i nuclei locali e gli insediamenti agricoli conservano le proprie peculiarità e la memoria storica del luogo, risultando particolarmente attrattivi in chiave turistica e di svago.

Si tratta di un'area di facile accesso dagli insediamenti vicini: sono infatti circa 10'000 gli abitanti in grado di accedervi a piedi in meno di 10 minuti. Come risulta dal sondaggio la popolazione locale rappresenta la principale utenza dell'area; essa è apprezzata tuttavia anche dagli abitanti degli altri comuni della regione, che percepiscono questo comparto in relazione ad altre aree libere e ideali per lo svago di prossimità quali la Valle della Breggia e la Valle della Motta, con gli omonimi Parchi, gestiti mediante un Piano di utilizzazione cantonale.

 Area di svago di prossimità Santa Margherita – Pausella – Valle della Motta		Codice ARE:	Codice PA:
		-	PA 6.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PA 1, PA 6.1, PA 8, ML 1, ML 3.8		
Rapporto con PA 1 e 2	PA 1, PA 4		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comuni di Mendrisio, Novazzano e Stabio		
Altri Enti coinvolti	Cantone, ERS-MB, OTR-MBC		
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	B		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Valorizzazione e gestione del paesaggio agro-forestale che forma una cintura verde sul limite sud del Mendrisiotto, quale fattore di attrattiva turistica e per lo svago di prossimità, conciliando le necessità tecnico-funzionali dell'agricoltura (ad es. edifici e impianti agricoli, serre) con la tutela delle peculiarità paesaggistiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • valorizzazione dell'accessibilità e della fruibilità con percorsi e supporti ricettivi. <p>Deve essere garantita la ricca alternanza fra superfici prative, vignate e boschive e il carattere naturale dei corsi d'acqua che determinano la morfologia di un comprensorio che si inserisce in una linea di forza del stabilita dal PD; si tratta pure di assicurare la continuità dei corridoi ecologici presenti.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Il progetto concretizza l'obiettivo strategico di tutelare e valorizzare il transetto paesaggistico, con importanti valori morfologici, naturalistici e agro-forestali, che attraversa il Mendrisiotto da nord a sud, fra il Monte Morello e le pendici meridionali del Monte Generoso e che sui pendii collinari e fino ai fondovalle si estende verso Santa Margherita e verso il Penz.</p> <p>Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità.</p> <p>Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (transetto Monte Generoso-Monte Morello).</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse paesaggistico o naturalistico. 	sufficiente
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite una visione d'insieme ed il collegamento delle aree di svago di prossimità, delle rive dei laghi, la riduzione delle cesure date dagli insediamenti del fondo valle. 	sufficiente
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumento della sicurezza soggettiva ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), miglioramento attraversamento località densamente abitate. 	esiguo
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vengono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane. 	significativo
Fattibilità	
<p>Il comprensorio di svago Santa Margherita – Pazuzella – Valle della Motta è codificato quale risultato intermedio nella scheda di PD R9 "Svago di prossimità" e già comprende il Piano di utilizzazione cantonale della Valle della Motta.</p>	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Necessità di aggiornamento del PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" e R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto".</p> <p>Conformità con il PD in vigore: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M5.</p>	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)

Modifica scheda R9, “Svago di prossimità”, comprensorio “Santa Margherita – Valle della Motta”, da RI a DA >2023

Individuazione delle misure d'intervento e avvio progettazione >2023.

Consolidamento pianificatorio eventuali adeguamenti dei PR comunali >2023.

Spiegazioni e approfondimenti

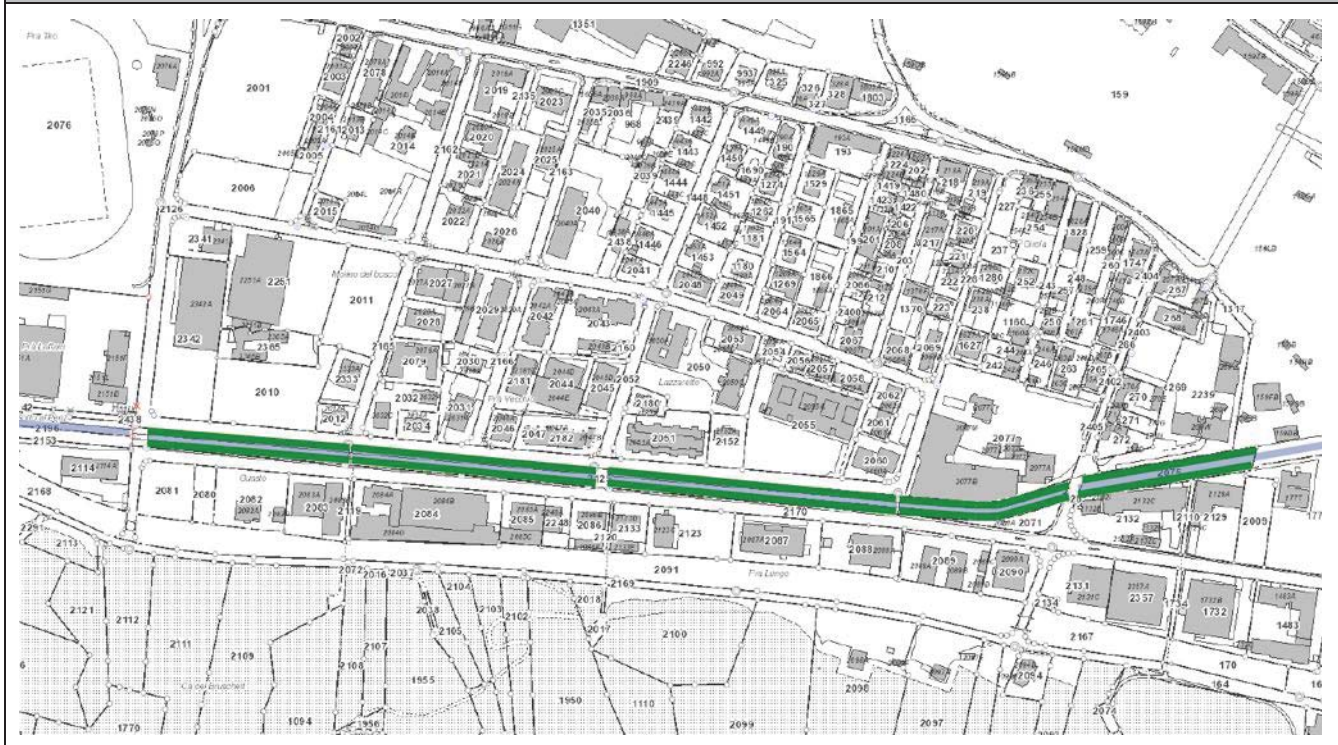
Il progetto di comprensorio di svago Santa Margherita – Pausella – Valle della Motta potrà essere sviluppato e attuato successivamente a quello del comprensorio Corteglia Castello.

Esso è da coordinare con il Progetto di Parco del Laveggio (PA 1) e con il tracciato del completamento della superstrada PA394 Stabio Est – Gaggiolo.

Esso si affiancherà in futuro agli altri comprensori di svago del Mendrisiotto codificati nel PD: Valle della Breggia (Piano di utilizzazione cantonale in vigore), Penz (Parco in attuazione), Tremona-Besazio (incluso nella zona di protezione del paesaggio del Monte San Giorgio, patrimonio UNESCO), Corteglia Castello (in fase di studio, v. scheda misura PA 6.1) e Fiume Laveggio (progetto modello in fase di elaborazione, v. scheda misura PA 1).

 Riqualfica naturalistica torrente Faloppia a Chiasso	Codice ARE:	Codice PA:
	-	PA 7
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	ML 3.6, IN 1.1	
Rapporto con PA 1 e 2		
Tipo di misura	Realizzazione	
Ente responsabile	Comune di Chiasso	
Altri Enti coinvolti	Cantone, Consorzio di manutenzione delle arginature del Basso Mendrisiotto	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	
Priorità	A	

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Progetto di rivitalizzazione naturalistica e di miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità del corso del Faloppia lungo il Sotto Penz e attraverso il Quartiere Soldini. Sono previsti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rinaturazione degli habitat per l'ittiofauna e, più in generale, per tutte le specie legate agli ambienti di acque correnti (macro-invertebrati acquatici); • creazione di un collegamento ecologico funzionale, sia longitudinalmente lungo l'asse fluviale, sia trasversalmente verso il versante pedemontano del bosco del Penz; • realizzazione di percorsi pedonali e di piazzuole di svago a contatto con l'acqua. 	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Il progetto concretizza l'obiettivo generale di riqualifica degli spazi pubblici all'interno dei quartieri urbani in ambito paesaggistico e naturalistico, valorizzando la qualità di vita in un contesto di auspicato sviluppo centripeto degli abitati.</p> <p>Un Faloppia fruibile lungo il Quartiere Soldini apporta grandi valori di ricucitura del tessuto urbano di Chiasso; soluzione razionale e "realizzabile" in ambito di riqualifica paesaggistica e naturalistica.</p> <p>Scenario auspicato: aree urbane intensive.</p> <p>Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (corridoi fluviali) / riqualifica di spazi pubblici urbani.</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Permette di rendere più sicuri e attrattivi i percorsi pedonali e ciclabili all'interno dell'abitato (Via Milano e Via Antonio Chiesa), tramite un riassetto lungo il corso d'acqua separato dalla circolazione veicolare. 	significativo
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione della qualità di vita degli spazi liberi urbani, tramite introduzione di elementi di naturalità attrattivi e fruibili. 	sufficiente
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumento della sicurezza soggettiva ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), miglioramento attraversamento località densamente abitate. 	sufficiente
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> • La presenza all'interno di un quartiere urbano intensivo di un corridoio naturale costituisce un importante elemento di compensazione ambientale e riduce gli spostamenti (soprattutto veicolari) per raggiungere altri spazi naturali e di svago più distanti. 	significativo
Fattibilità	
<p>Il tratto fluviale in oggetto è annunciato nella Pianificazione strategica delle rivitalizzazioni dei corsi d'acqua (Dipartimento del territorio, Ufficio dei corsi d'acqua, ottobre 2014).</p>	
Azzonamenti necessari	
<p>Nessuno.</p>	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
<p>Nessuna.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Necessità di aggiornamento del PD: La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati". È pure conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto".</p> <p>Conformità con il PD in vigore: Misura non rilevante per il PD → nessun aggiornamento necessario</p>	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Progetto di massima in corso fine 2016-inizio 2017
Progetto definitivo 2017
Esecuzione 2018-2019

Spiegazioni e approfondimenti

Il Parco urbano del Faloppia è un progetto di ampio respiro che si inserisce coerentemente con l'impegno istituzionale di riqualifica del popoloso "Quartiere Soldini" nella cittadina di Chiasso e del Basso Mendrisiotto in genere. Elemento trainante è il corso d'acqua, oggi caratterizzato da importanti arginature artificiali, che di fatto sono una severa condizione di cesura tra la via Antonio Chiesa e la via Milano.

Attualmente il corso del Faloppia attraverso il Quartiere Soldini si presenta come un canale cementificato rettilineo; tra il canale e i muraglioni, che fungono da argini insommergibili, oltre che di sostegno alle superfici viarie limitrofe, vi sono due banchine sommergibili pure in calcestruzzo armato.

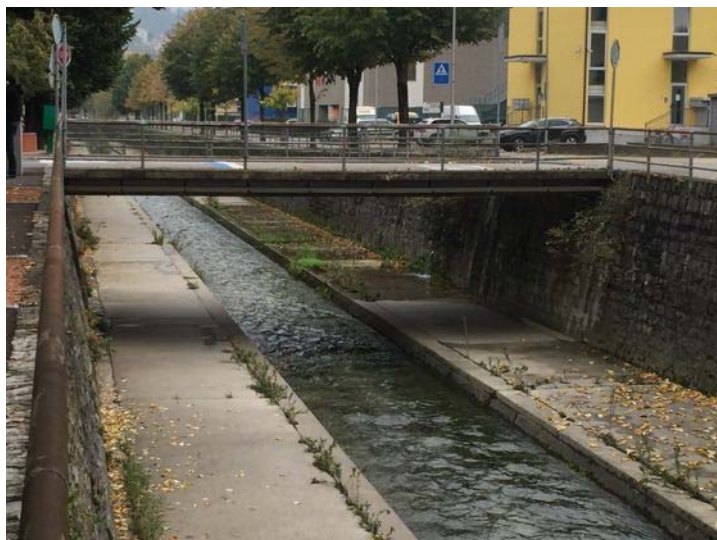
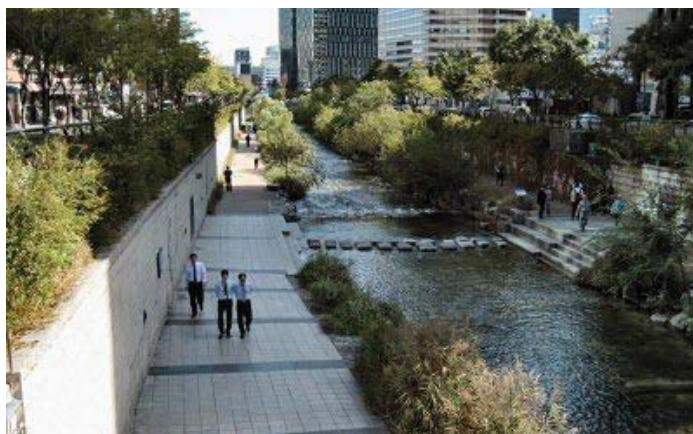


Foto stato attuale



Esempi di intervento simili in contesti urbani assai densi, pur tenendo conto delle debite proporzioni, sono stati realizzati al "Schanzengraben" di Zurigo e al "Cheonggyecheon - Urban Park in Seoul" (Corea del Sud).



Esempio "Schanzengraben" Zurigo



Esempio "Cheonggyecheon - Urban Park" Seoul (Corea del Sud)

 Mitigazione dell'impatto territoriale, paesaggistico e ambientale del tracciato della superstrada PA394		Codice ARE: -	Codice PA: PA 8
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PA 1, PA 6.2, TIM 5		
Rapporto con PA 1 e 2			
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Confederazione (USTRA)		
Altri Enti coinvolti	Cantone, Comune di Stabio		
Orizzonte di realizzazione	>2026		
Priorità	C		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
La proposta prevede che il tratto della nuova superstrada PA394 fra Colombera a est e Gerette a ovest, sia provvisto di parti in trincea coperta, così da preservare gli ambienti naturali e i paesaggi di Santa Margherita, di Prella di fondo e del corso superiore del Laveggio, inclusi nel comprensorio di svago di prossimità "Santa Margherita – Puzella – Valle della Motta".	
Opportunità per l'agglomerato	
Armonizzazione di un'infrastruttura stradale di scorrimento, necessaria per alleggerire il traffico sulla strada cantonale Mendrisio-Stabio-Gaggiolo, con le imprescindibili esigenze di protezione territoriale, paesaggistica e ambientale laddove essa attraversa ambienti naturali e paesaggi di pregio con valenza anche ricreativa (comprensorio di svago di prossimità). Scenario auspicato: aree naturali e di svago di prossimità. Strategia: assicurare la continuità e le interconnessioni (transetto Monte Generoso-Monte Morello).	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> I tratti stradali in trincea coperta permettono di garantire la continuità e la linearità dei percorsi per il traffico pedonale e ciclistico e ne garantiscono l'attrattiva. 	esiguo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> I tratti stradali in trincea coperta garantiscono la qualità degli spazi pubblici (aree verdi nell'area dell'agglomerato) riducendo l'effetto di cesura indotto dalle infrastrutture di trasporto. 	esiguo
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> I tratti stradali in trincea coperta riducono il consumo di superficie e salvaguardano i paesaggi e gli spazi naturali. L'allontanamento del traffico veicolare determina una rilevante riduzione delle emissioni foniche nelle zone abitate. 	significativo
Fattibilità	
Dovrà essere approfondita nell'ambito della rielaborazione del progetto di massima.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Necessità di aggiornamento del PD: La misura è conforme agli indirizzi e alle misure delle schede R/M5, "Agglomerato del Mendrisiotto" (punto 3.4) Scheda R9, "Svago di prossimità" (comprensorio "Santa Margherita – Puzella – Valle della Motta") Conformità con il PD in vigore: Misura (DA) conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (schede R9, R/M5).	
Scadenario (orizzonte di realizzazione)	
La tempistica dipende dalla conclusione dell'iter parlamentare dell'adeguamento del Decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e dall'adesione alla misura fiancheggiatrice da parte dei servizi federali competenti.	

Spiegazioni e approfondimenti

La scheda di Piano direttore R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto" prevede il completamento della PA394 da Stabio Est al Gaggiolo e una nuova dogana turistica, accompagnati da:

- declassamento di Via Gaggiolo, moderazione del traffico, sistemazione della geometria stradale;
- moderazioni del traffico in Via Falcette, a S. Pietro, nel nucleo di Genestrerio;
- chiusura al traffico pesante dei valichi secondari di Arzo e Cantinetta;
- misure di gestione del traffico sulla PA394.

La necessità dell'opera è data dal forte aumento del traffico sulla strada cantonale che attraversa l'abitato di Stabio, con conseguente impatto ambientale e disagi per la circolazione dovuti al frequente raggiungimento dei limiti di capacità: in 30 anni il TGM a Stabio-Gaggiolo è più che raddoppiato, passando dagli 8'200 v/g del 1984 ai quasi 18'000 del 2014.

Il tratto di superstrada fungerà quindi anche da circonvallazione di Stabio; in tal senso è previsto anche nel PR comunale (Piano del traffico).

Il completamento della PA394 è pure incluso nell'elenco di tronchi in predicato per essere inclusi nella rete stradale nazionale. L'adeguamento del relativo Decreto federale concernente la rete delle strade nazionali è attualmente all'esame del Parlamento.

Il completamento della A394 deve essere in ogni caso accompagnato dalle misure fiancheggiatrici citate, già definite quali misure di accompagnamento ambientale.

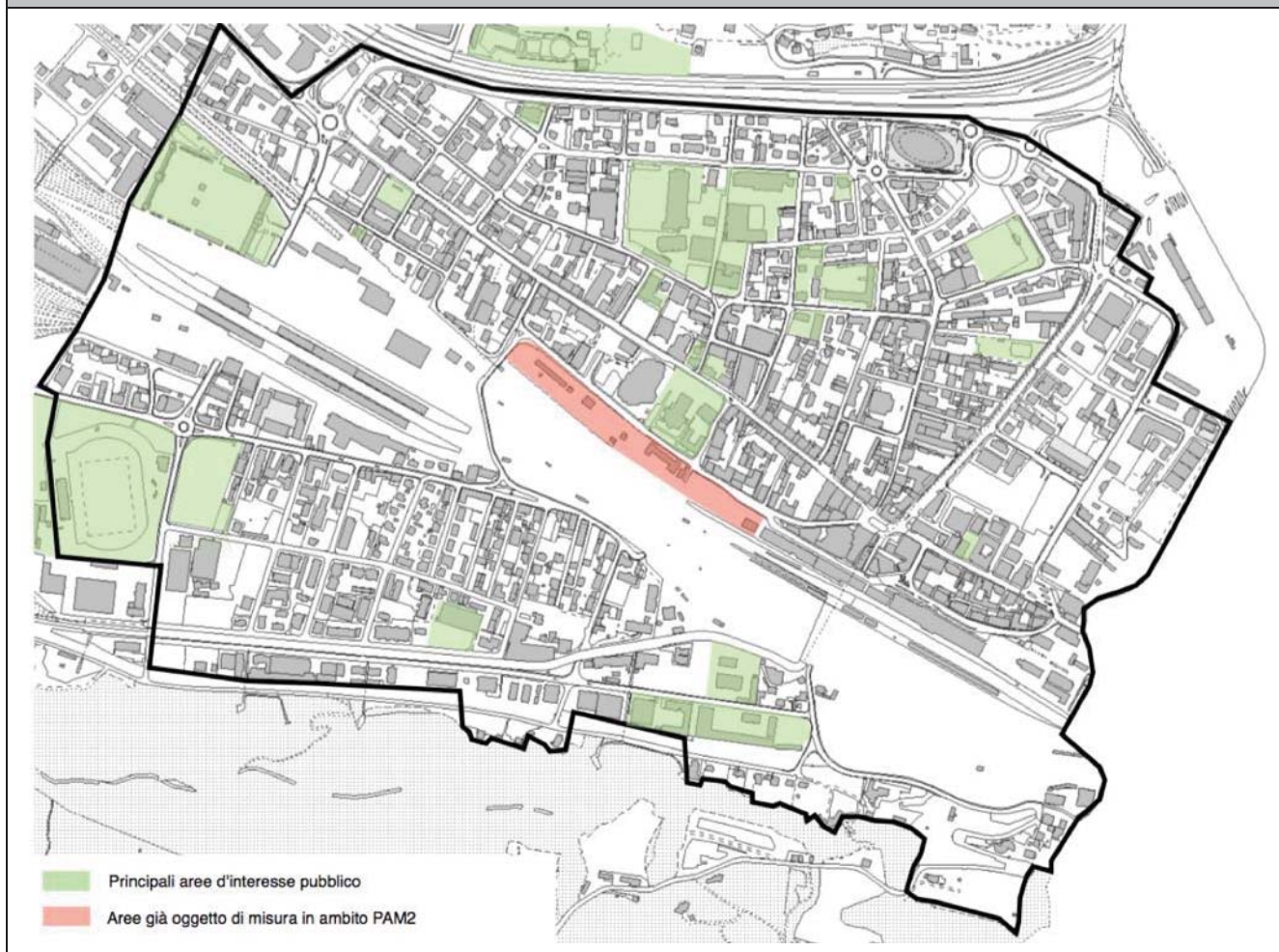
La configurazione dei tratti in trincea coperta e le relative misure di protezione dovranno essere approfondite e precisate nell'ambito delle varie fasi di progettazione e del Rapporto/Esame d'impatto ambientale che accompagnerà il progetto stradale.

INSEDIAMENTI - IN

PAM 3 – SCHEDE SULLE MISURE

	Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP a Chiasso	Codice ARE:	Codice PA:
		-	IN 1.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 1.2, IN 2, IN 3, TP 6, TIM 3, ML 2.4, ML 3.1-6		
Rapporto con PA 1 e 2	IN 1		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Chiasso		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Verifica dettagliata delle riserve di contenibilità nello spazio funzionale centrale di Chiasso per rapporto allo scenario auspicato (v. Rapporto esplicativo, cap. 9), quale base per definire le aree con maggiore potenziale e i tipi di misure possibili da mettere in atto in applicazione dei principi stabiliti dalla LPT, art. 15a "Promozione della disponibilità di zone edificabili". In particolare il Comune esamina la situazione delle riserve (terreni liberi, sottosfruttati e dismessi), paragona la contenibilità dei diversi comparti delle aree centrali in relazione alle prognosi di sviluppo auspicato del PA3 e sviluppa una strategia di mobilitazione delle riserve e di sviluppo, da codificare mediante adeguamento del PR.	
Opportunità per l'agglomerato	
Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti e contenimento di un'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare quelli abitativi, nelle aree periurbane e in quelle suburbane non adeguatamente servite dal TP.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP. 	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa. 	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. Favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali. 	sufficiente
Fattibilità	
Il compendio dello stato di urbanizzazione, richiesto dal Cantone nell'ambito dell'adeguamento del PD alla LPT, è stato consegnato dal Comune nel mese di marzo 2016.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R1 "Modello territoriale", R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). È conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto". Necessità di aggiornamento del PD: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M5 (misura DA)	
Scadenario (orizzonte di realizzazione)	
Lo studio pianificatorio per l'attuazione di questa misura verrà avviato non appena la Convenzione sulle prestazioni tra Cantone e Confederazione verrà firmata.	

Spiegazioni e approfondimenti


In un primo passo il Comune si impegna ad effettuare l'analisi delle riserve per nuovi potenziali edificatori. A tale scopo dovrà avvalersi anche delle indicazioni del Piano direttore cantonale (adattamenti del PD alla LPT1), come pure dei risultati del compendio dello stato dell'urbanizzazione che i Comuni stessi hanno elaborato e devono tenere aggiornato per legge.

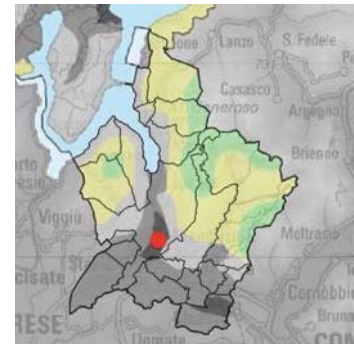
In un secondo passo, in funzione delle risultanze di queste analisi, il Comune si impegna ad individuare i comparti e/o quartieri in cui sviluppare prioritariamente le misure di sviluppo centripeto, previste dalla LPT, art. 15a "Promozione della disponibilità di zone edificabili", nell'ambito di una visione complessiva del proprio sviluppo territoriale; le scelte devono considerare lo sviluppo qualitativo dello spazio urbano e vanno differenziate alla luce delle peculiarità topografiche, paesaggistiche, urbanistiche, architettoniche, di accessibilità di relazione con il contesto cittadino e della presenza di luoghi di significato diverso di ogni quartiere.

Esso elabora una strategia di mobilitazione delle riserve, sulla base di un concetto urbanistico di qualità per lo sviluppo centripeto, e persegue una coerente visione sovracomunale.

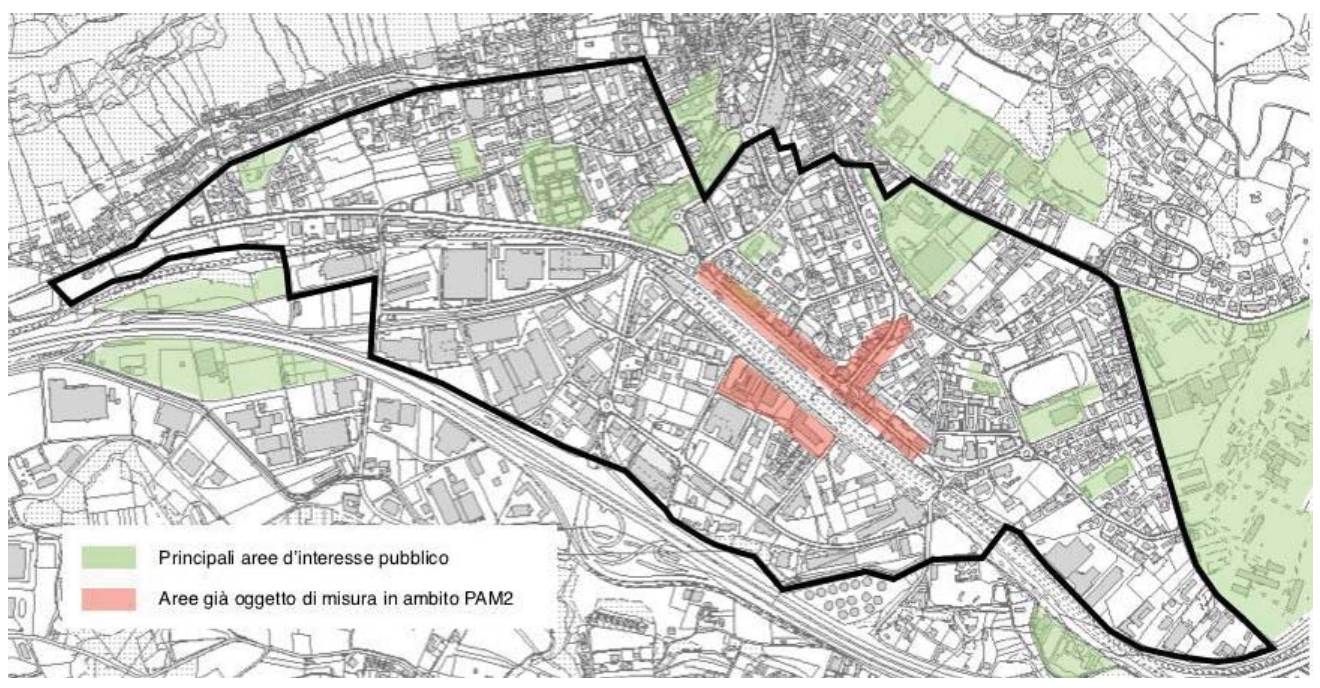
Il Comune di Chiasso ha avviato nel 2015 lo studio relativo al Piano strategico territoriale. In questo ambito verranno individuati quei settori o aree oggetto di particolare analisi dei comparti *delle aree centrali per prevenire densificazioni dove ben allacciate al TP, riqualifiche di aree dismesse o nuove pianificazioni in aree dal forte potenziale con elementi qualitativi.*

Il perimetro di analisi è stato determinato, con alcuni adattamenti, sulla base del documento *"Comparti delle stazioni: una sfida urbanistica"* (Dipartimento del territorio, Bellinzona, giugno 2013).

 <p>Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP a Mendrisio</p>	Codice ARE:	Codice PA:
	-	IN 1.2
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	IN 1.1, IN 2, TP 6, TIM 3, TIM 6, ML 2.5	
Rapporto con PA 1 e 2	IN 1	
Tipo di misura	Pianificazione	
Ente responsabile	Comune di Mendrisio	
Altri Enti coinvolti		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	
Priorità	A	



Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Verifica dettagliata delle riserve di contenibilità nello spazio funzionale centrale di Mendrisio per rapporto allo scenario quale base per definire le aree con maggiore potenziale e i tipi di auspicato (v. Rapporto esplicativo, cap. 9), misure possibili da mettere in atto in applicazione dei principi stabiliti dalla LPT, art. 15a "Promozione della disponibilità di zone edificabili". In particolare il Comune esamina la situazione delle riserve (terreni liberi, sottosfruttati e dismessi), paragona la contenibilità dei diversi comparti delle aree centrali in relazione alle prognosi di sviluppo auspicato del PA3 e sviluppa una strategia di mobilitazione delle riserve e di sviluppo, da codificare mediante adeguamento del PR.	
Opportunità per l'agglomerato	
Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti e contenimento di un'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare quelli abitativi, nelle aree periurbane e in quelle suburbane non adeguatamente servite dal TP.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP. 	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa. 	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. Favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali. 	sufficiente
Fattibilità	
Il compendio dello stato di urbanizzazione, richiesto dal Cantone nell'ambito dell'adeguamento del PD alla LPT, è stato consegnato dal Comune nel mese di dicembre 2015.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R1 "Modello territoriale", R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). È conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto". Necessità di aggiornamento del PD: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M5 (misura DA).	
Scadenario (orizzonte di realizzazione)	
Lo studio pianificatorio per l'attuazione di questa misura verrà avviato non appena la Convenzione sulle prestazioni tra Cantone e Confederazione verrà firmata.	

Spiegazioni e approfondimenti


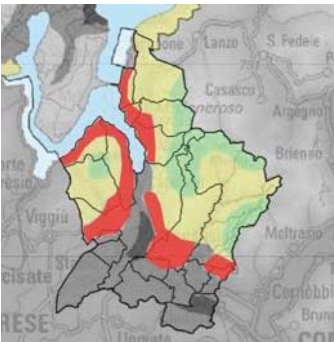
In un primo passo il Comune si impegna ad effettuare l'analisi delle riserve per nuovi potenziali edificatori. A tale scopo dovrà avvalersi anche delle indicazioni del Piano direttore cantonale (adattamenti del PD alla LPT1), come pure dei risultati del compendio dello stato dell'urbanizzazione che i Comuni stessi hanno dovuto elaborare e devono tenere aggiornato per legge.

In un secondo passo, in funzione delle risultanze di queste analisi, il Comune si impegna ad individuare i comparti e/o quartieri in cui sviluppare prioritariamente le misure di sviluppo centripeto, previste dalla LPT, art. 15a "Promozione della disponibilità di zone edificabili", nell'ambito di una visione complessiva del proprio sviluppo territoriale; le scelte devono considerare lo sviluppo qualitativo dello spazio urbano e vanno differenziate alla luce delle peculiarità topografiche, paesaggistiche, urbanistiche, architettoniche, di accessibilità di relazione con il contesto cittadino e della presenza di luoghi di significato diverso di ogni quartiere.

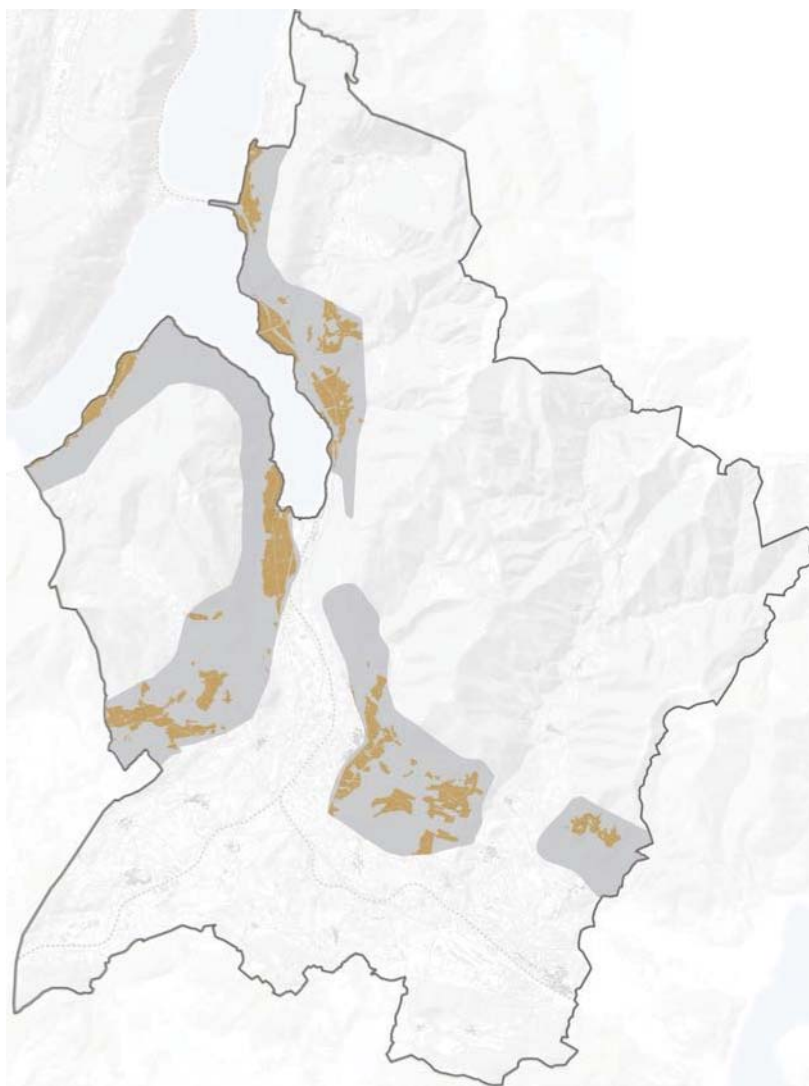
Esso elabora una strategia di mobilitazione delle riserve, sulla base di un concetto urbanistico di qualità per lo sviluppo centripeto, e persegue una coerente visione sovracomunale.

Il Comune di Mendrisio sta avviando lo studio per un Piano direttore comunale che farà riferimento al documento programmatico "Strategia Mendrisio 2030", elaborato dal Municipio nel settembre 2015, contenente gli obiettivi strategici per lo sviluppo sostenibile della Città di Mendrisio.

Il perimetro di analisi è stato determinato, con alcuni adattamenti, sulla base del documento "*Comparti delle stazioni: una sfida urbanistica*" (Dipartimento del territorio, Bellinzona, giugno 2013). Sono stati considerati anche i comparti serviti dalla fermata TiLo di S. Martino.

 Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane		Codice ARE:	Codice PA:
		-	IN 2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 1.1, IN 1.2		
Rapporto con PA 1 e 2	IN 3		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comuni di Bissonne, Breggia, Brusino Arsizio, Castel San Pietro, Maroggia, Melano, Mendrisio, Riva San Vitale, Rovio		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
I Comuni con zone edificabili situate negli spazi funzionali periurbani, procedono ad una verifica dettagliata della contenibilità dei propri PR per rapporto allo scenario auspicato (v. Rapporto esplicativo, cap. 9) e, se del caso, definiscono le misure atte a ricondurre la contenibilità del proprio PR alla crescita insediativa stabilita come obiettivo nel PAM 3, da codificare mediante adeguamento del PR.	
Opportunità per l'agglomerato	
Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti e contenimento di un'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare quelli abitativi, nelle aree periurbane e in quelle suburbane non adeguatamente servite dal TP. Scenario auspicato: aree edificabili estensive Indirizzo strategico: contenimento della crescita delle aree edificabili estensive	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto La riduzione della dispersione insediativa contribuisce a migliorare la raggiungibilità, l'intermodalità e la domanda di TP.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> Riduzione della dispersione insediativa. 	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> Riduzione del consumo di superficie e razionalizzazione della gestione delle infrastrutture per le acque. 	significativo
Fattibilità	
Il compendio dello stato di urbanizzazione, richiesto dal Cantone nell'ambito dell'adeguamento del PD alla LPT, è stato consegnato dai Comuni.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R1 "Modello territoriale" e R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). È conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto". Necessità di aggiornamento del PD: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M5 (misura DA).	
Scadenario (orizzonte di realizzazione)	
Lo studio pianificatorio per l'attuazione di questa misura verrà avviato non appena la Convenzione sulle prestazioni tra Cantone e Confederazione verrà firmata.	

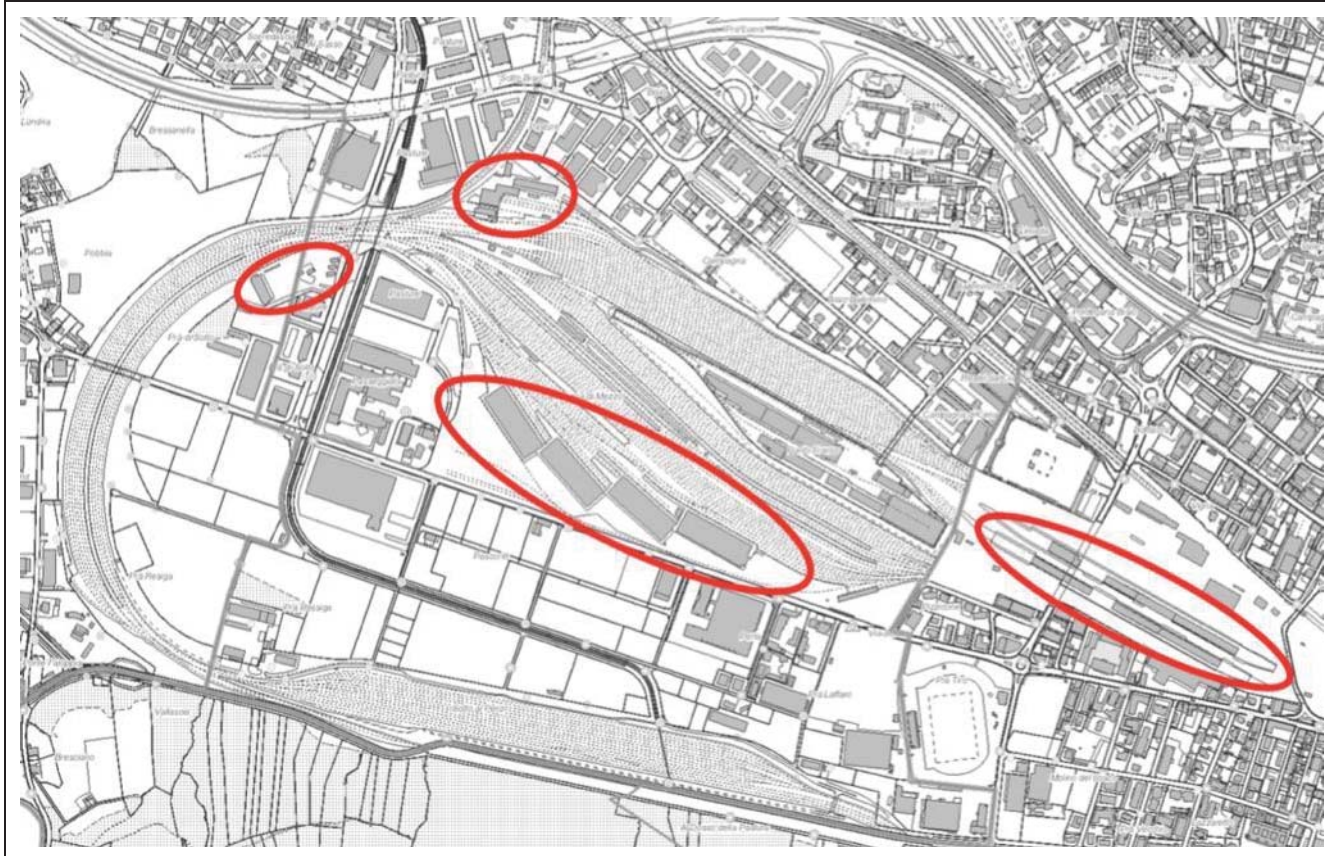
Spiegazioni e approfondimenti

In un primo passo i Comuni si impegnano ad effettuare l'analisi descritta nella presente scheda. A tale scopo dovranno avvalersi anche delle indicazioni del Piano direttore cantonale (adattamenti del PD alla LPT1), come pure dei risultati del compendio dello stato dell'urbanizzazione che i Comuni stessi hanno dovuto elaborare e tenere aggiornato per legge.


In un secondo passo i Comuni si impegnano ad eventualmente rivedere le potenzialità edificatorie del proprio PR in base alla crescita auspicata dal PAM3.

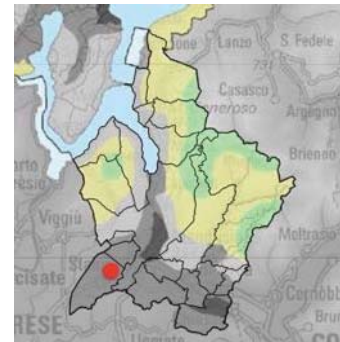
 Riconversione di terreni nelle aree ferroviarie		Codice ARE:	Codice PA:
		-	IN 3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 1.1, TIM 3, ML 4.2		
Rapporto con PA 1 e 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comuni di Chiasso, Balerna e Novazzano		
Altri Enti coinvolti	FFS		
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	B		

Rappresentazione cartografica

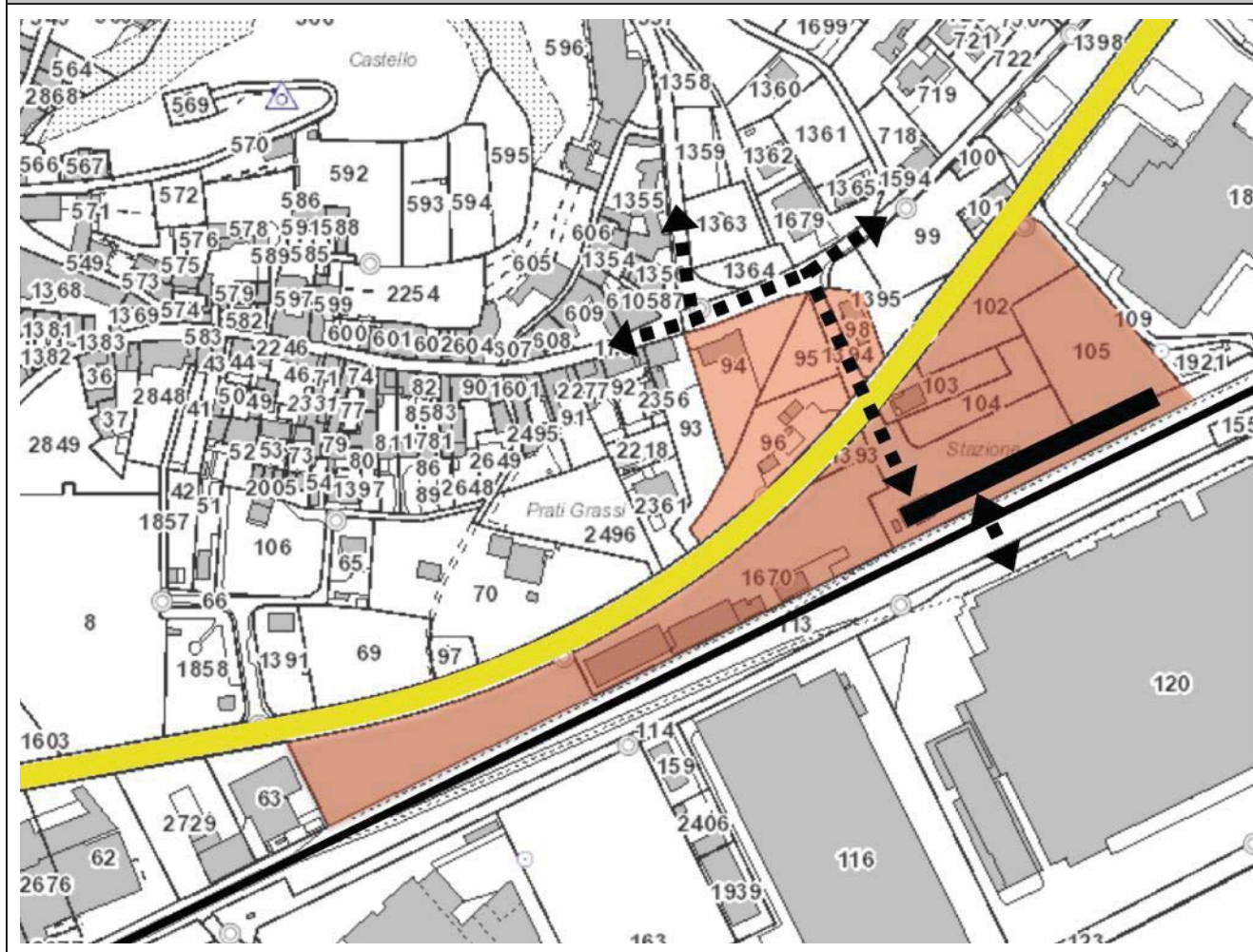


Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>I Comuni interessati interagiscono con le FFS per individuare nell'ambito del previsto Piano Quadro i terreni all'interno dell'area ferroviaria che potrebbero essere attribuiti a nuove funzioni, non più legate all'esercizio ferroviario, da destinare ad insediamenti lavorativi (comunque ancora connessi funzionalmente con la mobilità per persone e merci, assicurate dall'infrastruttura ferroviaria). Le nuove destinazioni sono da codificare mediante variante di PR.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita dei posti di lavoro nello spazio funzionale dei centri urbani e di quelli suburbani con buon servizio TP; essa si iscrive nello scenario auspicato che prevede di valorizzare maggiormente e di riqualificare le aree industriali e per infrastrutture dismesse per nuovi insediamenti lavorativi, prima di occupare nuove aree inedificate.</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP. 	significativo
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa. 	significativo
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <p>-</p>	nessuno
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture e permette utili sinergie con la gestione dei siti inquinati. 	sufficiente
Fattibilità	
<p>Il Piano Quadro delle FFS "Chiasso", inerente le intenzioni e i possibili sviluppi futuri degli impianti ferroviari sul territorio dei Comuni di Chiasso, Balerna e Novazzano, è in fase di allestimento. I Municipi di Balerna e Chiasso si sono già chinati sulla questione ed hanno individuato alcune aree adatte ad una possibile riconversione.</p>	
Azzonamenti necessari	
<p>Nessuno. Cambio di destinazione da area ferroviaria a zona lavorativa, in un comparto largamente edificato.</p>	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
<p>Nessuno.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi della scheda R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). È conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto".</p> <p>Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (RI e DA) nella scheda R/M5.</p>	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
<p>Avvio variante pianificatoria >2023</p>	
Spiegazioni e approfondimenti	
<p> </p>	

 <p>Sviluppo centripeto del quartiere della fermata ferroviaria di Stabio</p>	Codice ARE:	Codice PA:
	-	IN 4.1
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	TIM 3, TIM 5, TP 6, ML 3.8	
Rapporto con PA 1 e 2		
Tipo di misura	Pianificazione	
Ente responsabile	Comune di Stabio	
Altri Enti coinvolti	FFS	
Orizzonte di realizzazione	2023-2026	
Priorità	B	



Rappresentazione cartografica





Descrizione della misura	
Descrizione	
Creazione di un quartiere a carattere misto abitativo, commerciale e di servizi negli spazi liberi disponibili in prossimità della nuova stazione e nel corridoio di congiunzione con il nucleo, così da favorire l'insediamento di residenti e di posti di lavoro nelle immediate vicinanze della stazione stessa. L'urbanizzazione deve essere controllata mediante un piano d'insieme, che ne garantisca la qualità funzionale e spaziale, coordinando i nuovi insediamenti con l'attraversamento dell'asse stradale e rendendo attrattivo e sicuro il collegamento pedonale e ciclabile con il nucleo di Stabio.	
Opportunità per l'agglomerato	
La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nei sub-poli periferici ben serviti da fermate TILO.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP. 	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. 	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico <ul style="list-style-type: none"> Aumento della sicurezza soggettiva, ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), miglioramento raggiungibilità TP. 	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. Favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali. 	sufficiente
Fattibilità	
Il Municipio condivide il principio di procedere con lo studio pianificatorio.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuno.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). È conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto".</p> <p>Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (RI) nella scheda R/M5.</p>	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)

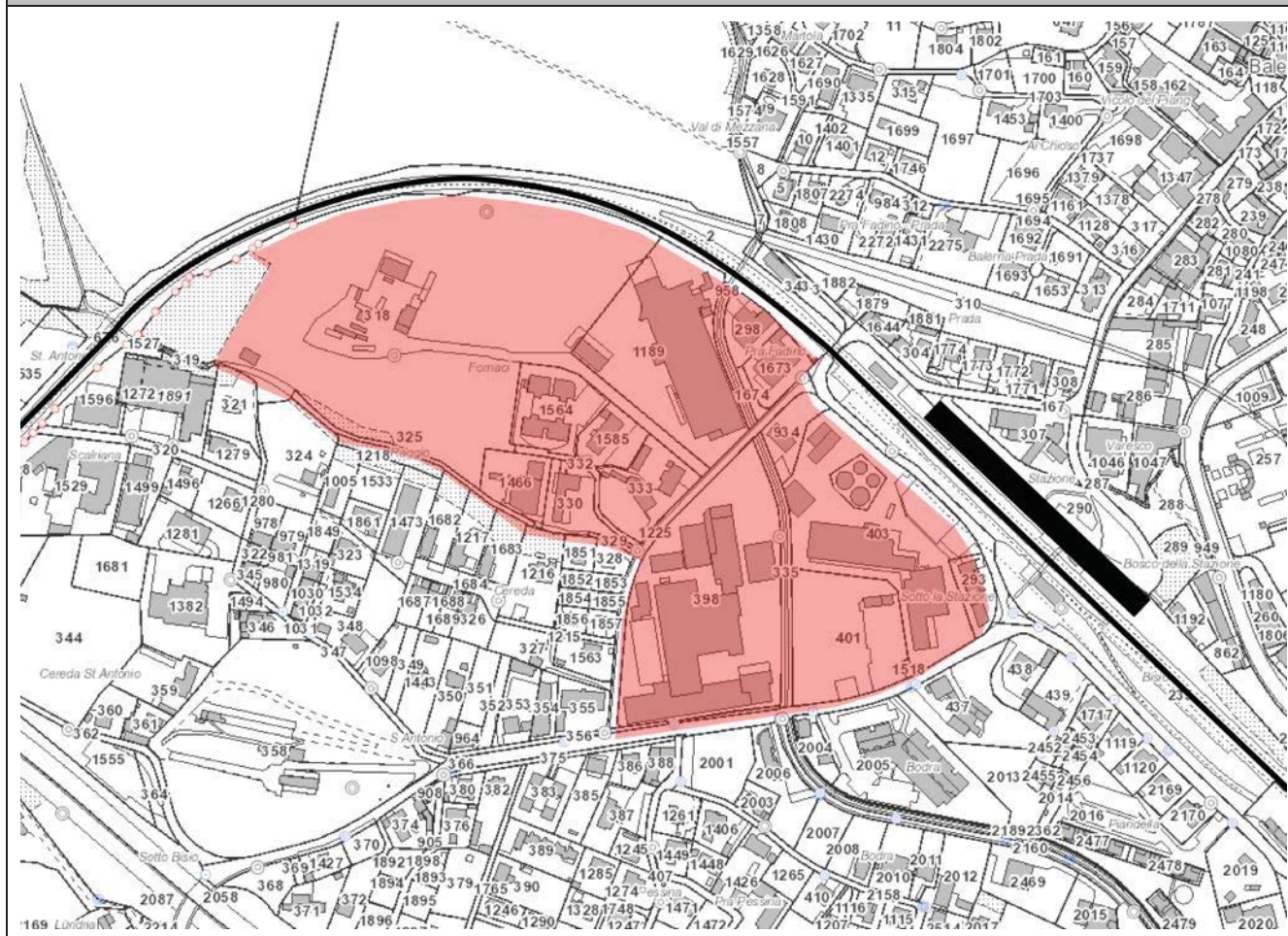
Avvio della variante pianificatoria >2023.

Spiegazioni e approfondimenti

Con il completamento della linea ferroviaria fino a Varese e con la futura nuova fermata di Gaggiolo, previsti ora per fine 2017, il fabbisogno di posteggi P&R presso la stazione di Stabio diminuirà dagli attuali 208 a 58; i relativi spazi potranno essere destinati in gran parte all'edificazione.

	Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Fornaci in prossimità della fermata ferroviaria di Balerna		Codice ARE: -	Codice PA: IN 4.2
	Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 6, ML 2.1			
Rapporto con PA 1 e 2				
Tipo di misura	Pianificazione			
Ente responsabile	Comune di Balerna			
Altri Enti coinvolti	Privati			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022			
Priorità	A			

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Conversione di una vecchia area artigianale, parzialmente dismessa e sottoutilizzata, per creare un quartiere misto residenziale, artigianale e di servizi in prossimità della Stazione di Balerna, così da favorire l'insediamento di residenti e di posti di lavoro nelle immediate vicinanze della stazione. L'urbanizzazione deve essere controllata mediante un piano d'insieme, che ne garantisca la qualità funzionale e spaziale, armonizzando la nuova edificazione con le strutture esistenti e con attenzione agli spazi pubblici e ai collegamenti pedonali interni.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nei sub-poli periferici ben serviti da fermate TILO.</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP. 	significativo
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. 	significativo
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> Aumento della sicurezza soggettiva, ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), miglioramento raggiungibilità TP. 	sufficiente
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. Favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali. 	sufficiente
Fattibilità	
<p>La misura è contemplata nel Piano d'indirizzo della revisione del PR comunale in allestimento.</p>	
Azzonamenti necessari	
<p>Nessuno.</p>	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
<p>Nessuna.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). È conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto".</p> <p>Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M5.</p>	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)

Consolidamento della modifica pianificatoria nell'ambito della revisione generale del PR 2019-2022.

Spiegazioni e approfondimenti

Il Piano d'indirizzo della revisione generale del PR di Balerna è in fase di approvazione da parte del Municipio. La riconversione del comparto Fornaci è uno dei temi principali della revisione del PR.

 <p>Sviluppo centripeto e riqualifica del corridoio insediativo in prossimità della fermata ferroviaria di Capolago - Riva San Vitale</p>	Codice ARE:	Codice PA:
	-	IN 4.3
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	PA 1.1, PA 3, PA 5	
Rapporto con PA 1 e 2	PA 6	
Tipo di misura	Pianificazione	
Ente responsabile	Comuni di Mendrisio e Riva San Vitale	
Altri Enti coinvolti	Cantone	
Orizzonte di realizzazione	2023-2026	
Priorità	B	
		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Sviluppo centripeto e riqualifica urbanistica del quartiere della Stazione di Capolago e del corridoio insediativo verso Riva San Vitale, lungo l'asse Strada Nuova/Via dell'Indipendenza e della relativa fascia a Lago.</p> <p>Valorizzazione della riva lago, mediante miglioramento dell'accessibilità e dell'utenza, riordino degli attracchi e gestione dell'edificabilità dei comparti privati a Lago.</p> <p>Assicurare gli agganci con i percorsi ciclopedonali lungo il Laveggio e a lago verso Melano.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nei sub-poli periferici ben serviti da fermate TILO.</p> <p>Essa concretizza inoltre l'obiettivo di eliminare, in corrispondenza delle aree private, le interruzioni della continuità dell'accessibilità e della fruizione della riva del Lago a favore della mobilità lenta e per lo svago di prossimità.</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP; permette la continuità della percorrenza pedonale e ciclabile lungo la riva del lago. 	significativo
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. 	significativo
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> Aumento della sicurezza soggettiva, ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), attraversamento località densamente abitate, miglioramento raggiungibilità TP. 	sufficiente
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. 	sufficiente
Fattibilità	
I Municipi di Riva San Vitale e di Mendrisio condividono il principio di procedere con lo studio pianificatorio.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Conformità con il PD in vigore:</p> <p>La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). È conforme agli indirizzi delle schede R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto" e P7 "Laghi e rive lacustri".</p> <p>Necessità di aggiornamento del PD:</p> <p>È necessaria una nuova misura (RI) nella scheda R/M5.</p>	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)

Avvio della variante pianificatoria nei PR dei due Comuni >2023.

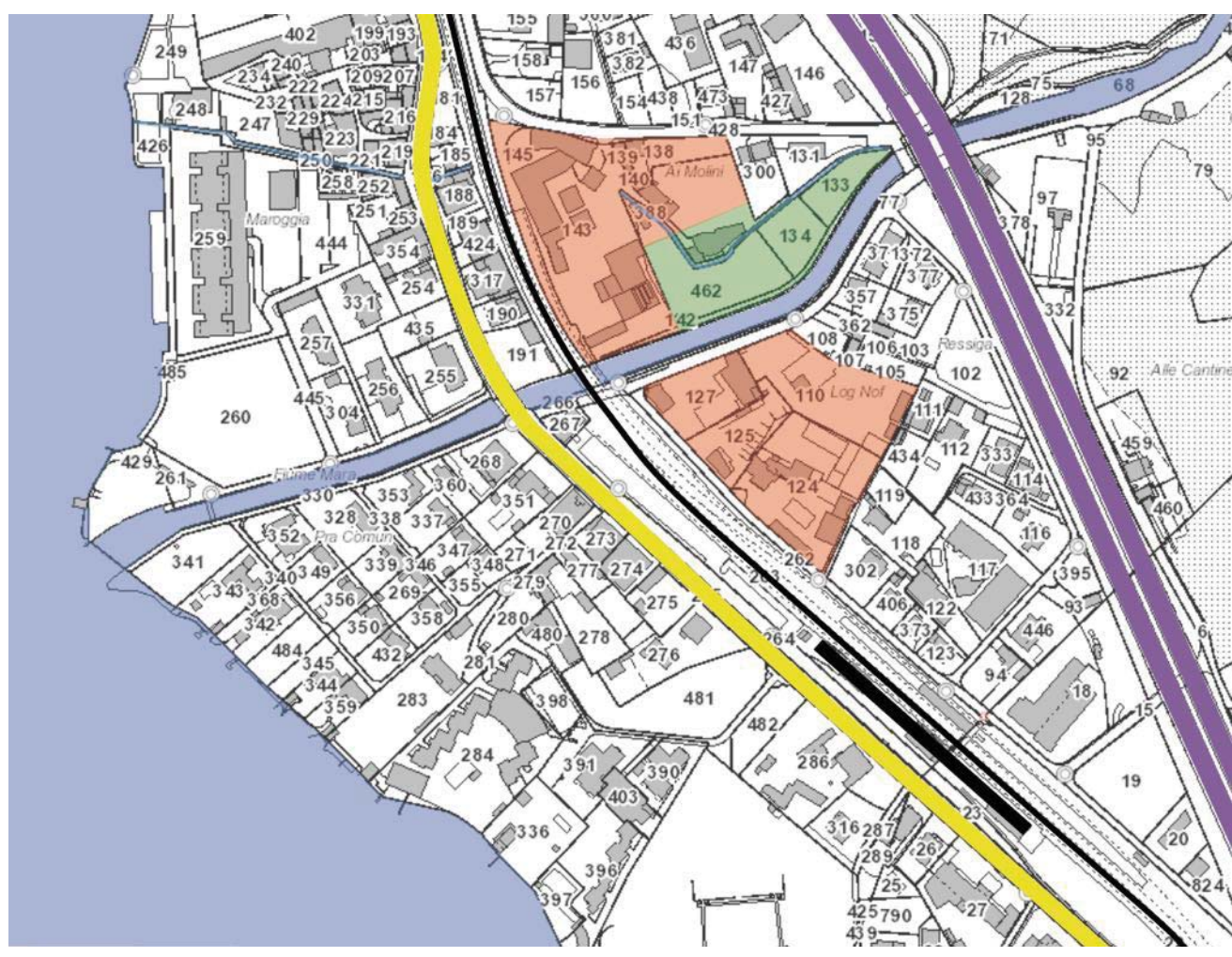
Spiegazioni e approfondimenti

Il Comune di Riva San Vitale già dispone di una pianificazione che, in linea generale, considera gli indirizzi urbanistici della misura (PR approvato 1. luglio 2014); nel frattempo il Comune ha acquisito il mapp. 2032, che permette di completare la zona AP/CP Mulinello.

Nel settore di Capolago è necessario un riordino urbanistico, inteso a concentrare l'edificazione residenziale, lavorativa e di servizi a sud della Strada Nuova e di fronte alla Stazione, incrementando e valorizzando nel contempo le aree pubbliche e/o libere da edificazione nella fascia a lago.

	Sviluppo centripeto e riconversione del comparto Mulino in prossimità della fermata ferroviaria di Maroggia-Melano	Codice ARE:	Codice PA:
		-	IN 4.4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 2, TP 6		
Rapporto con PA 1 e 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Maroggia		
Altri Enti coinvolti	Privati		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione cartografica




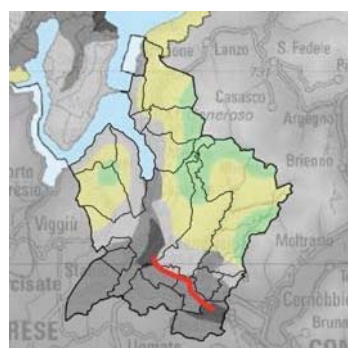
Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Riconversione di una vecchia area artigianale, parzialmente dismessa e sottoutilizzata, per creare un quartiere artigianale di qualità e di servizi in prossimità della Stazione di Maroggia, comprendente anche contenuti di interesse pubblico di svago, così da favorire l'insediamento di residenti e di posti di lavoro nelle immediate vicinanze della stazione.</p> <p>L'urbanizzazione deve essere controllata mediante un piano d'insieme, che ne garantisca la qualità funzionale e spaziale, armonizzando la nuova edificazione con le strutture esistenti e con attenzione agli spazi pubblici e ai collegamenti pedonali interni.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nei sub-poli periferici ben serviti da fermate TILO.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP. 	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. 	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico <ul style="list-style-type: none"> Aumento della sicurezza soggettiva, ampliamento zone a traffico ridotto (moderazione del traffico), attraversamento località densamente abitate, miglioramento raggiungibilità TP. 	sufficiente
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. Favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali. 	sufficiente
Fattibilità	
Variante di PR in allestimento.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). È conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto".	
Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M5.	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)

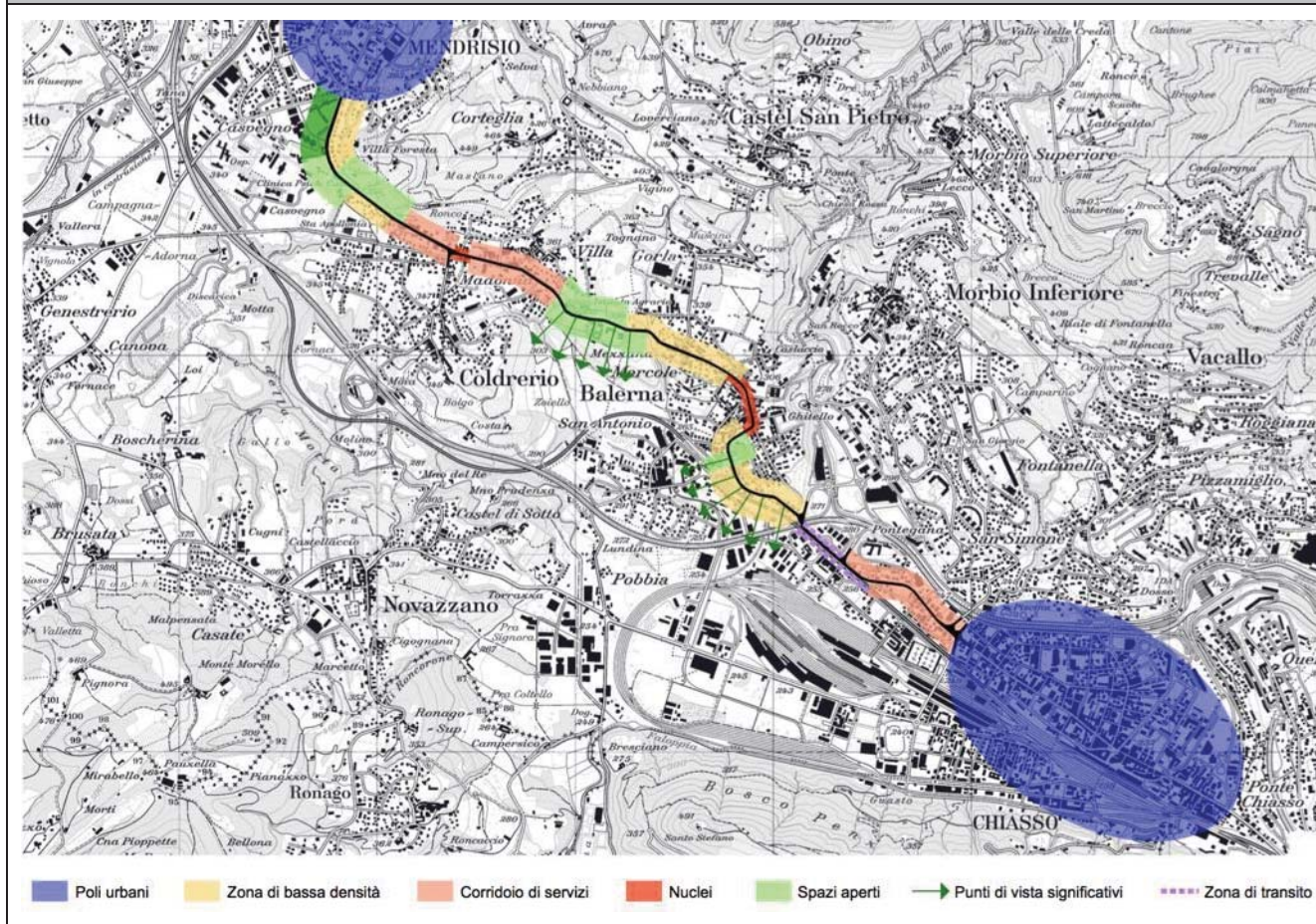
Consolidamento della modifica pianificatoria nell'ambito degli adeguamenti in corso del PR 2019-2022.

Spiegazioni e approfondimenti

La variante in corso fa seguito alle richieste di adeguamento formulate dal Cantone nel dicembre 2014 in sede di approvazione della revisione del PR comunale; sono oggetto di variante la definizione della destinazione di zona e i parametri edificatori. Le disposizioni di zona prevedono l'allestimento di un Piano di quartiere per il complesso del Mulino Maroggia, con la conservazione della roggia e di diversi edifici di varia epoca; quello più antico è da adibire a scopo culturale-didattico, con possibili contenuti quali bar/osteria o negozio di artigianato; questa parte del terreno è vincolata ad area d'interesse pubblico a scopo di svago. Il concetto pianificatorio da sviluppare deve comprendere anche i terreni attribuiti alla zona residenziale-artigianale RA più a monte, la zona artigianale-industriale leggera AI, situata più a sud, verso la stazione, l'attraversamento del torrente Mara e della roggia e il sistema di percorsi pedonali verso la stazione e verso il nucleo del villaggio.

 <p>Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale tra Mendrisio, Coldrerio, Balerna e Chiasso (Via San Gottardo)</p>	Codice ARE:	Codice PA:	
	-	IN 5	
	Pacchetto di misure		
	Correlazione con altre misure	TP 1	
	Rapporto con PA 1 e 2		
	Tipo di misura		
	Ente responsabile		
	Altri Enti coinvolti		
Orizzonte di realizzazione			
Priorità			

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Scheda concettuale concernente l'analisi della struttura urbanistica dell'asse Via San Gottardo, con l'obiettivo di creare le basi per l'elaborazione di un concetto d'insieme per la fruibilità del traffico lento, degli arredi, della sistemazione dei punti nodali e d'integrazione dello spazio stradale con gli spazi limitrofi, sia pubblici che privati. Lo scopo è quello di conferire all'asse stradale principale che raccorda i centri dei due poli urbani di Chiasso e Mendrisio, accanto alla sua funzione di collegamento, anche una qualità spaziale, differenziata secondo i contesti attraversati.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>L'attuazione del concetto orienta maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro negli spazi funzionali urbani e nel corridoio che collega i due poli urbani, ben servito dal TP su gomma e riqualifica lo spazio stradale del principale asse urbano interno dell'agglomerato.</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un corridoio ben servito dal servizio TP su gomma. 	significativo
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. 	significativo
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate, creazione zone d'incontro, moderazione del traffico). 	significativo
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; congiuntamente con la misura TIM 4 determina una riduzione delle emissioni foniche. In particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta determina una riduzione del rumore; questo ha un effetto positivo sulla residenza e le altre attività che si affacciano sulla strada; l'abitabilità del quartiere migliora. 	sufficiente
Fattibilità	
<p>La lettura urbanistica con la caratterizzazione dei singoli tronchi è definita nella presente scheda.</p>	
Azzonamenti necessari	
-	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
-	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). È conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto".</p> <p>Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M5.</p>	
Scadenario (orizzonte di realizzazione)	
-	

Spiegazioni e approfondimenti

La percorrenza dell'asse stradale di Via San Gottardo tra Mendrisio e Chiasso è caratterizzata da un alternarsi di numerosi momenti paesaggistici che si distinguono e si contrappongono tra di loro per dimensione, densità del costruito e tipologia urbana. Sulla base di un'analisi dell'esistente, sono state identificate 5 categorie principali di zone poste lungo questa tratta, in base alle loro specifiche caratteristiche.

Zona di bassa densità: è caratterizzata da abitazioni monofamiliari alte al massimo due piani attorniate da giardini privati. Si presenta rispetto alla strada Cantonale soprattutto attraverso recinzioni verdi e alberi di piccolo fusto e l'edificio principale risulta essere solitamente in secondo piano rispetto alla via di transito.

Corridoio di servizi: È caratterizzato in prevalenza da edifici e infrastrutture quali stazioni di servizio, autorimesse, concessionarie e piccoli stabilimenti artigianali e dalla presenza di numerose e vistose insegne pubblicitarie. Si presenta rispetto alla strada Cantonale in modo eterogeneo attraverso larghi piazzali asfaltati riservati al posteggio di automobili o al deposito di materiali e tettoie di servizio antistanti corpi principali.


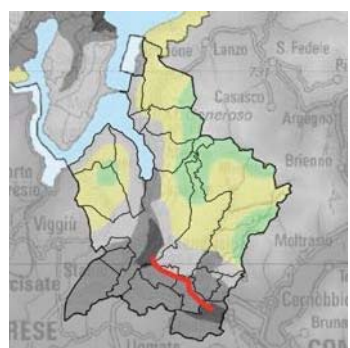
Nuclei: Sono caratterizzati da agglomerati edificati molto densi e consolidati nel tempo dove in prevalenza ai piani alti si trovano delle abitazioni mentre al piano terra piccole attività legate al commercio. Si presentano rispetto alla strada Cantonale con le facciate poste a confine degli spazi pubblici e quindi molto ravvicinate alla via di transito.

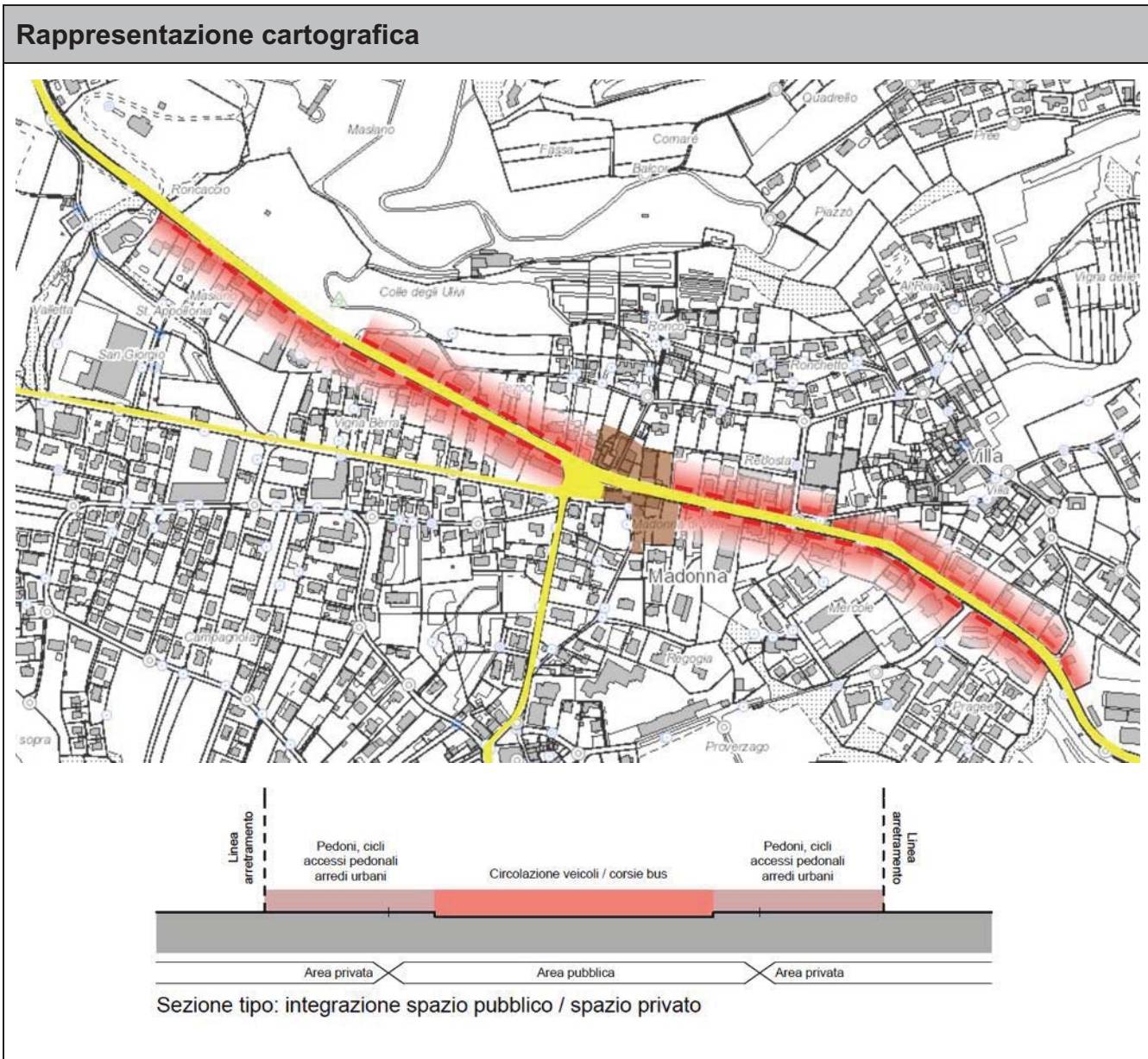
Spazi aperti e punti di vista significativi: Si tratta di quelle zone adibite all'agricoltura o a spazi pubblici scolastici dove prevalgono delle ampie aree verdi rispetto all'edificato. In alcuni tratti rivolti verso valle, queste aree si aprono all'orizzonte permettendo scorci e punti di vista significativi sul paesaggio circostante.

Zona di transito: È una tratta che funge unicamente da transito posta tra una zona definita di bassa densità e un corridoio di servizi. Il potenziale edificatorio è condizionato da un lato dalla presenza della ferrovia, dall'altro degli impianti stradali dello svincolo autostradale.

Quattro di queste zone godono già di una solida identità e sono provviste in generale di regolamenti edilizi che ne disciplinano in modo adeguato gli sviluppi futuri. Le due zone denominate "Corridoio di servizio", a Coldrerio e tra Bisio e Piazzale Kennedy, risultano invece incerte nella loro definizione e, per garantire una densità e una qualità urbana adeguate, necessitano di affinamenti pianificatori (vedi schede IN 5.1 e IN 5.2).

La pianificazione urbanistica del corridoio spaziale considera gli interventi preconizzati sul campo stradale dalla misura TIM 4 "Riqualificazione multimodale degli assi stradali principali: strada cantonale P2".

 <p>Riqualfica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Coldrerio (Via San Gottardo)</p>	Codice ARE:	Codice PA:
	-	IN 5.1
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	IN 5, TP 1	
Rapporto con PA 1 e 2		
Tipo di misura	Pianificazione	
Ente responsabile	Comune di Coldrerio	
Altri Enti coinvolti	Cantone	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	
Priorità	A	



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Nel caso specifico, la misura è focalizzata sul tronco di Coldrerio, tra gli spazi aperti del Colle degli Ulivi e di Mezzana. Accanto alla sistemazione della strada cantonale, con moderazione della velocità di circolazione e la messa in sicurezza degli attraversamenti e della circolazione pedonale e ciclabile, mediante disposizioni pianificatorie differenziate a seconda del contesto, occorre prefigurare e favorire una qualità di carattere “urbano” agli affacci degli insediamenti sull’asse stradale e integrare nello spazio stradale gli spazi pubblici connessi e gli spazi privati limitrofi.</p>	
Opportunità per l’agglomerato	
<p>La misura orienta maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro negli spazi funzionali urbani e nel corridoio che collega i due poli urbani, ben servito dal TP su gomma e riqualifica lo spazio stradale del principale asse urbano interno dell’agglomerato.</p>	
Benefici per l’agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> Incrementa la domanda di trasporto grazie all’aumento di unità insediative in un corridoio ben servito dal servizio TP su gomma. 	significativo
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici 	significativo
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate, creazione zone d’incontro, moderazione del traffico). 	significativo
<p>CE4: riduzione dell’impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; congiuntamente con la misura TIM 4 determina una riduzione delle emissioni foniche. In particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta determina una riduzione del rumore; questo ha un effetto positivo sulla residenza e le altre attività che si affacciano sulla strada; l’abitabilità del quartiere migliora. 	sufficiente
Fattibilità	
<p>Il concetto di base su tutto l’asse, con la caratterizzazione dei singoli tronchi, è stato definito nella scheda della misura IN 5.</p>	
Azzonamenti necessari	
<p>Nessuno.</p>	
Perdita di superfici per l’avvicendamento colturale (SAC)	
<p>Nessuno.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 “Sviluppo e contenibilità del PR” e R10 “Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito”, oggetto di verifica nell’ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). È conforme agli indirizzi della scheda R/M5 “Agglomerato del Mendrisiotto”.</p> <p>Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M5.</p>	
Scadenario (orizzonte di realizzazione)	
<p>Consolidamento pianificatorio 2019-2022.</p>	


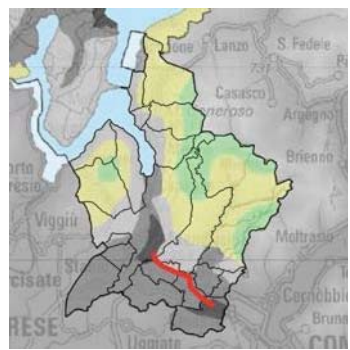
Spiegazioni e approfondimenti

In concreto si tratta di verificare, e se del caso modificare tramite variante pianificatoria, le seguenti disposizioni:

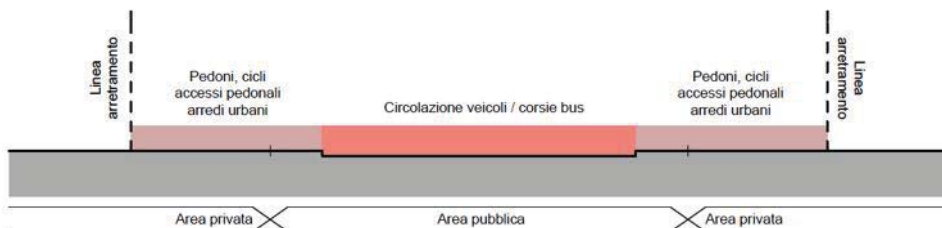
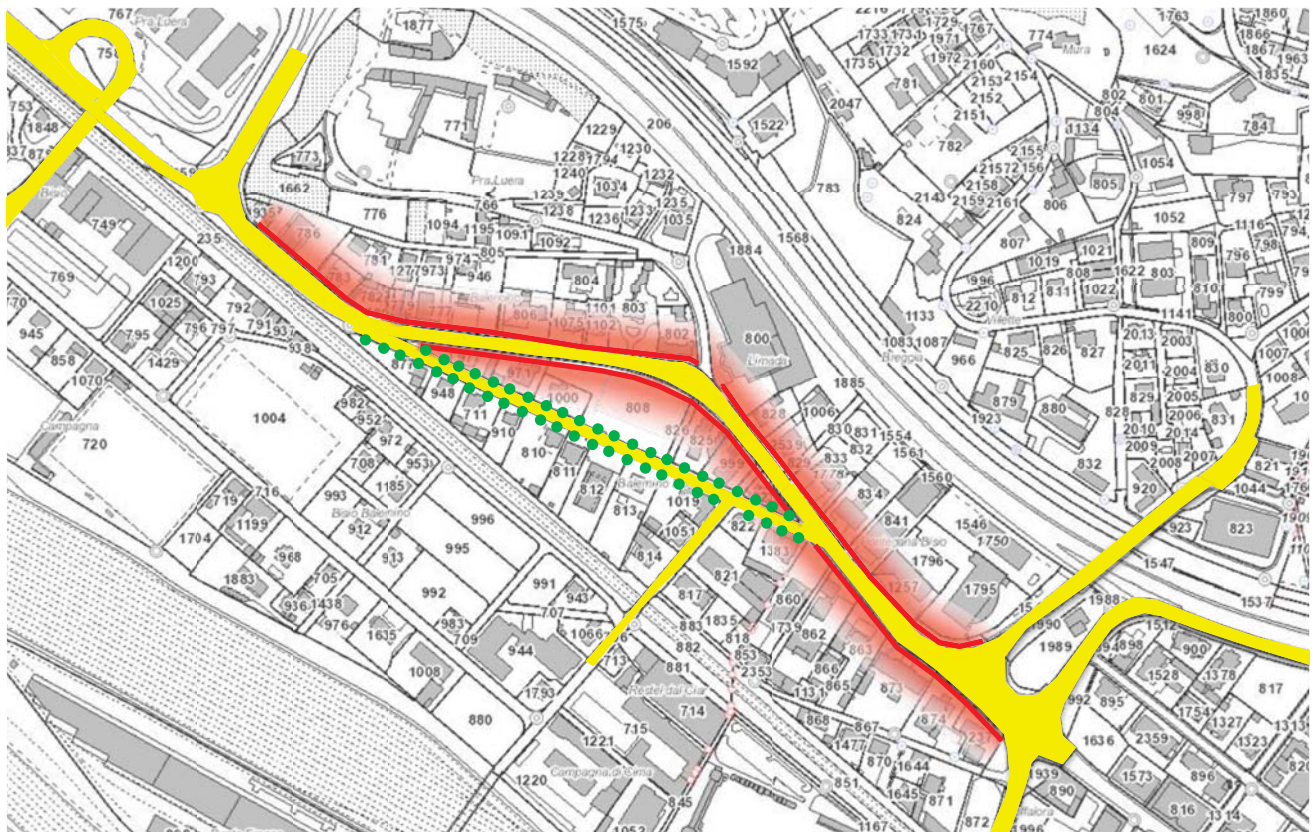
- allineamento degli edifici;
- altezze minime degli edifici;
- contenuti ammessi;
- regolamentazione dell'area privata fra l'edificio e l'area pubblica;
- ampliamento dello spazio a disposizione dei pedoni a cavallo fra il marciapiede e l'area privata d'accesso agli edifici;

e di:

- coordinare tali disposizioni con i progetti di sistemazione della strada cantonale (moderazione del traffico, messa in sicurezza degli attraversamenti e della circolazione pedonale e ciclabile).

 Riqualfica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Chiasso e Balerna (tronco Bisio-Boffalora)		Codice ARE: -	Codice PA: IN 5.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 5, TP 1		
Rapporto con PA 1 e 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comuni di Balerna e Chiasso		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione cartografica



Sezione tipo: integrazione spazio pubblico / spazio privato

Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Nello specifico, la misura è focalizzata sul tronco di Balerna-Chiasso, tra la zona di transito dello svincolo autostradale e Piazzale Kennedy. Accanto alla sistemazione della strada cantonale, con moderazione della velocità di circolazione e la messa in sicurezza degli attraversamenti e della circolazione pedonale e ciclabile (TIM4), mediante disposizioni pianificatorie differenziate a seconda del contesto, occorre prefigurare e favorire una qualità di carattere “urbano” agli affacci degli insediamenti sull’asse stradale e integrare nello spazio stradale gli spazi pubblici connessi e gli spazi privati limitrofi. La misura comprende anche la salvaguardia e la valorizzazione del pregiato viale alberato di Via Carlo Pereda, che si innesta nell’asse urbano principale.</p>	
Opportunità per l’agglomerato	
<p>La misura orienta maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro negli spazi funzionali urbani e nel corridoio che collega i due poli urbani, ben servito dal TP su gomma e di riqualificare lo spazio stradale del principale asse urbano interno dell’agglomerato.</p>	
Benefici per l’agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> Incrementa la domanda di trasporto grazie all’aumento di unità insediative in un corridoio ben servito dal servizio TP su gomma. 	significativo
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. 	significativo
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate, creazione zone d’incontro, moderazione del traffico). 	significativo
<p>CE4: riduzione dell’impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; congiuntamente con la misura TIM 4 determina una riduzione delle emissioni foniche. In particolare contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta determina una riduzione del rumore; questo ha un effetto positivo sulla residenza e le altre attività che si affacciano sulla strada; l’abitabilità del quartiere migliora. 	sufficiente
Fattibilità	
<p>Il concetto di base su tutto l’asse, con la caratterizzazione dei singoli tronchi, è stato definito nella scheda della misura IN 5.</p>	
Azzonamenti necessari	
<p>Nessuno.</p>	
Perdita di superfici per l’avvicendamento colturale (SAC)	
<p>Nessuno.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 “Sviluppo e contenibilità del PR” e R10 “Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito”, oggetto di verifica nell’ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). È conforme agli indirizzi della scheda R/M5 “Agglomerato del Mendrisiotto”.</p>	
<p>Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M5.</p>	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)

Consolidamento pianificatorio 2019-2022.


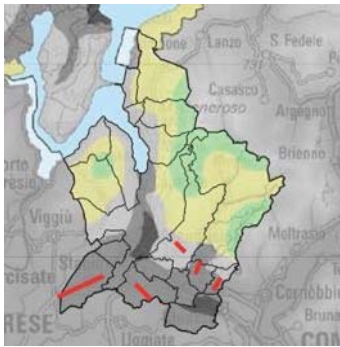
Spiegazioni e approfondimenti

In concreto si tratta di verificare, e se del caso modificare tramite variante pianificatoria, le seguenti disposizioni:

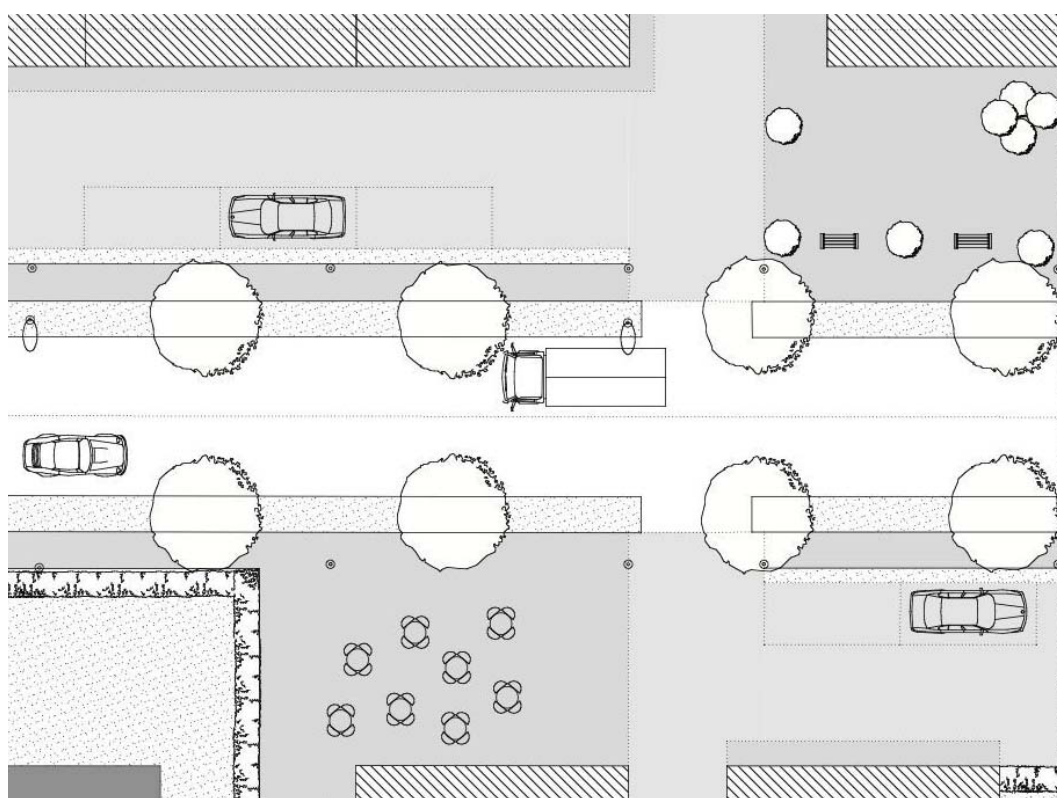
- allineamento degli edifici;
- altezze minime degli edifici;
- contenuti ammessi;
- regolamentazione dell'area privata fra l'edificio e l'area pubblica;
- ampliamento dello spazio a disposizione dei pedoni a cavallo fra il marciapiede e l'area privata d'accesso agli edifici;

e di:

- coordinare tali disposizioni con i progetti di sistemazione della strada cantonale
- (moderazione del traffico, messa in sicurezza degli attraversamenti e della circolazione pedonale e ciclabile).

	Riqualifica dei fronti lungo gli assi urbani secondari a Stabio, Novazzano, Castel San Pietro, Morbio e Vacallo	Codice ARE: -	Codice PA: IN 6
			
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 4.1, TIM 5		
Rapporto con PA 1 e 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comuni di Stabio, Novazzano, Castel San Pietro, Morbio Inferiore e Vacallo		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	B		

Rappresentazione cartografica



Concetto alla base dell'esempio di regolamentazione nel nuovo PR di Melano

Descrizione della misura	
Descrizione	
Elaborazione di un programma complessivo di interventi a lungo termine di alcuni tratti stradali in particolare a Stabio-Gaggiolo, Novazzano, Castel San Pietro, Morbio Inferiore e Vacallo, che esprima un concetto d'insieme per la conduzione del traffico lento, degli arredi, della sistemazione dei punti nodali e d'integrazione dello spazio stradale con gli spazi limitrofi, sia pubblici che privati. Accanto alla sistemazione della strada cantonale, con moderazione della velocità di circolazione e la messa in sicurezza degli attraversamenti e della circolazione pedonale e ciclabile (TIM5), mediante disposizioni pianificatorie differenziate a seconda del contesto, occorre prefigurare e favorire una qualità di carattere "urbano" agli affacci degli insediamenti sull'asse stradale e integrare nello spazio stradale gli spazi pubblici connessi e gli spazi privati limitrofi, tra la strada stessa e l'edificazione.	
Opportunità per l'agglomerato	
La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nei luoghi della periferia urbana meglio serviti dal TP su gomma e in prossimità dei servizi centrali degli abitati.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un corridoio ben servito dal servizio TP su gomma. 	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. 	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico <ul style="list-style-type: none"> Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate, creazione zone d'incontro, moderazione del traffico). 	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; favorisce l'uso del TP su gomma e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali. 	sufficiente
Fattibilità	
L'indagine generale ha permesso d'individuare i tronchi interessati dalla misura.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). È conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto".</p> <p>Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (RI) nella scheda R/M5.</p>	
Scadenario (orizzonte di realizzazione)	
Avvio varianti pianificatorie dei PR dei singoli Comuni >2023.	


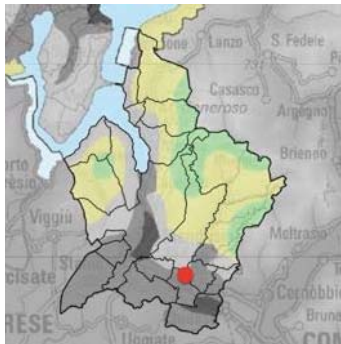
Spiegazioni e approfondimenti

Lo sviluppo insediativo degli ultimi decenni ai margini di alcuni antichi nuclei, lungo assi stradali storici o recenti in precedenza situati fuori dall'abitato, in particolare a Stabio-Gaggiolo, a Novazzano, a Castel San Pietro, a Morbio Inferiore e a Vacallo ha condotto ad un forte degrado in termini funzionali, di sicurezza, ambientali, urbanistici e paesaggistici. La misura intende recuperare una qualità spaziale, insediativa e di fruizione multifunzionale per questi assi stradali.

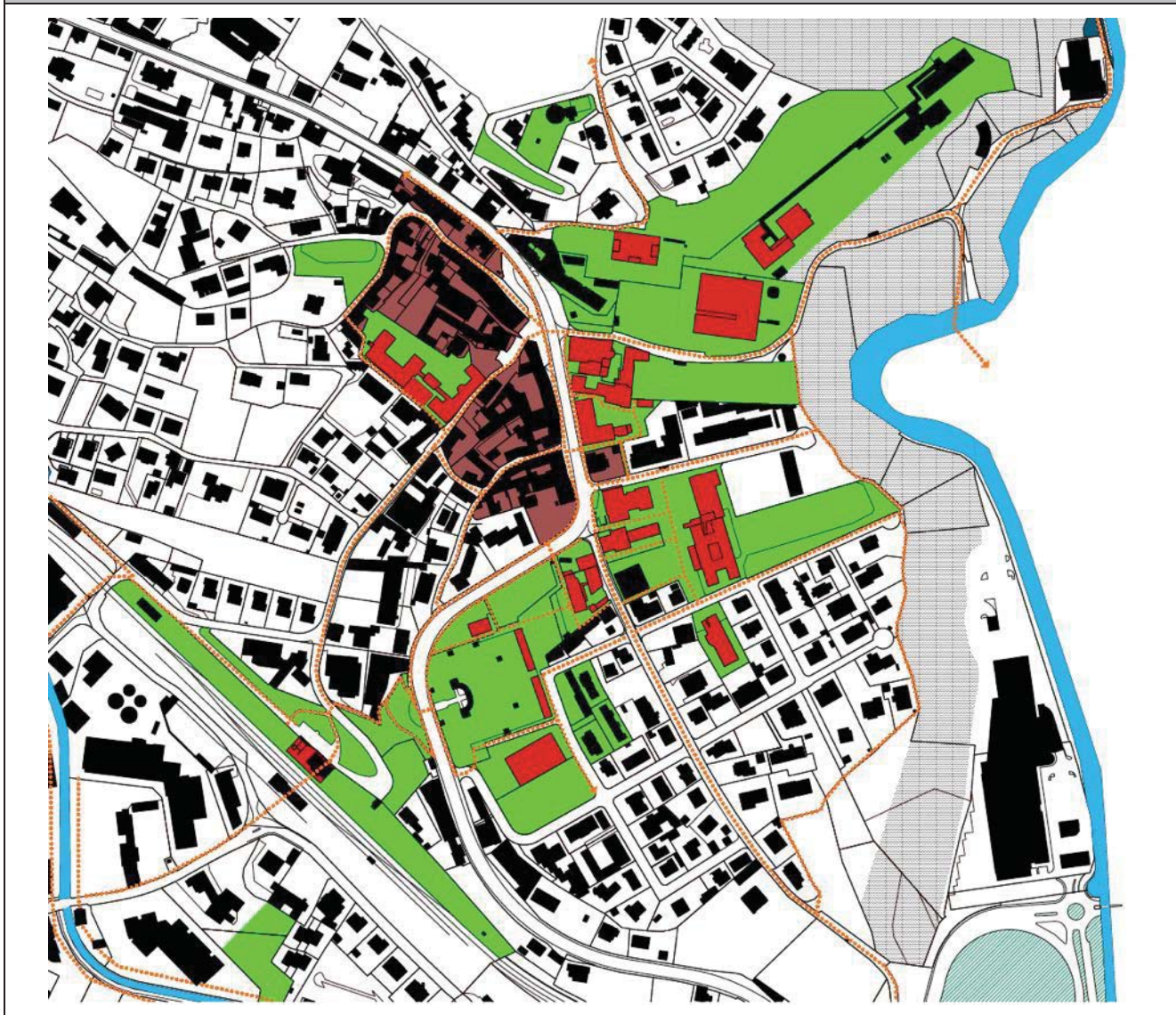
I tronchi stradali considerati sono:

- Stabio: Via Cantonale – Via Gaggiolo
- Novazzano: Via Marretto – Via Casate
- Castel San Pietro: Via Giovan Battista Maggi, tra l'intersezione con Via Obino e il bivio Via Carpinell/Via Peschiera
- Morbio Inferiore: Via Francesco Chiesa, dalla rotonda fino a Piazza Municipio
- Vacallo: Via Generale Guisan – Via Stefano Franscini.

Nel corridoio di Stabio la pianificazione urbanistica considera gli interventi preconizzati sul campo stradale dalla misura TIM 5 "Riqualificazione multimodale degli assi stradali principali: strada cantonale P394".

 Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico e nucleo di Balerna		Codice ARE:	Codice PA:
		-	IN 7.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 1		
Rapporto con PA 1 e 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Balerna		
Altri Enti coinvolti	Cantone, Parrocchia, Privati		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Riordino urbanistico e ricucitura degli spazi pubblici, delle aree e strutture d'interesse pubblico, dei percorsi pedonali, della viabilità e dei posteggi connessa con la sistemazione di Piazza Tarchini e con il nucleo.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura promuove la concentrazione di funzioni pubbliche nel centro di un abitato situato nel corridoio urbano centrale e la qualità degli spazi pubblici.</p>	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
<p>CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</p> <ul style="list-style-type: none"> Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP su gomma. 	<p>significativo</p>
<p>CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. 	<p>significativo</p>
<p>CE3: aumento della sicurezza del traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate, creazione zone d'incontro, moderazione del traffico). 	<p>significativo</p>
<p>CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"> Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. 	<p>sufficiente</p>
Fattibilità	
<p>La riqualifica urbanistica del comparto centrale è uno dei temi principali della revisione del PR comunale in corso. La sistemazione stradale della Piazza con moderazione del traffico è in fase di realizzazione.</p>	
Azzonamenti necessari	
<p>Nessuno.</p>	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
<p>Nessuna.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). È conforme agli indirizzi della scheda R/M5 "Agglomerato del Mendrisiotto".</p> <p>Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M5</p>	
Scadenario (orizzonte di realizzazione)	
<p>Consolidamento della modifica pianificatoria nell'ambito della revisione generale del PR 2019-2022.</p>	

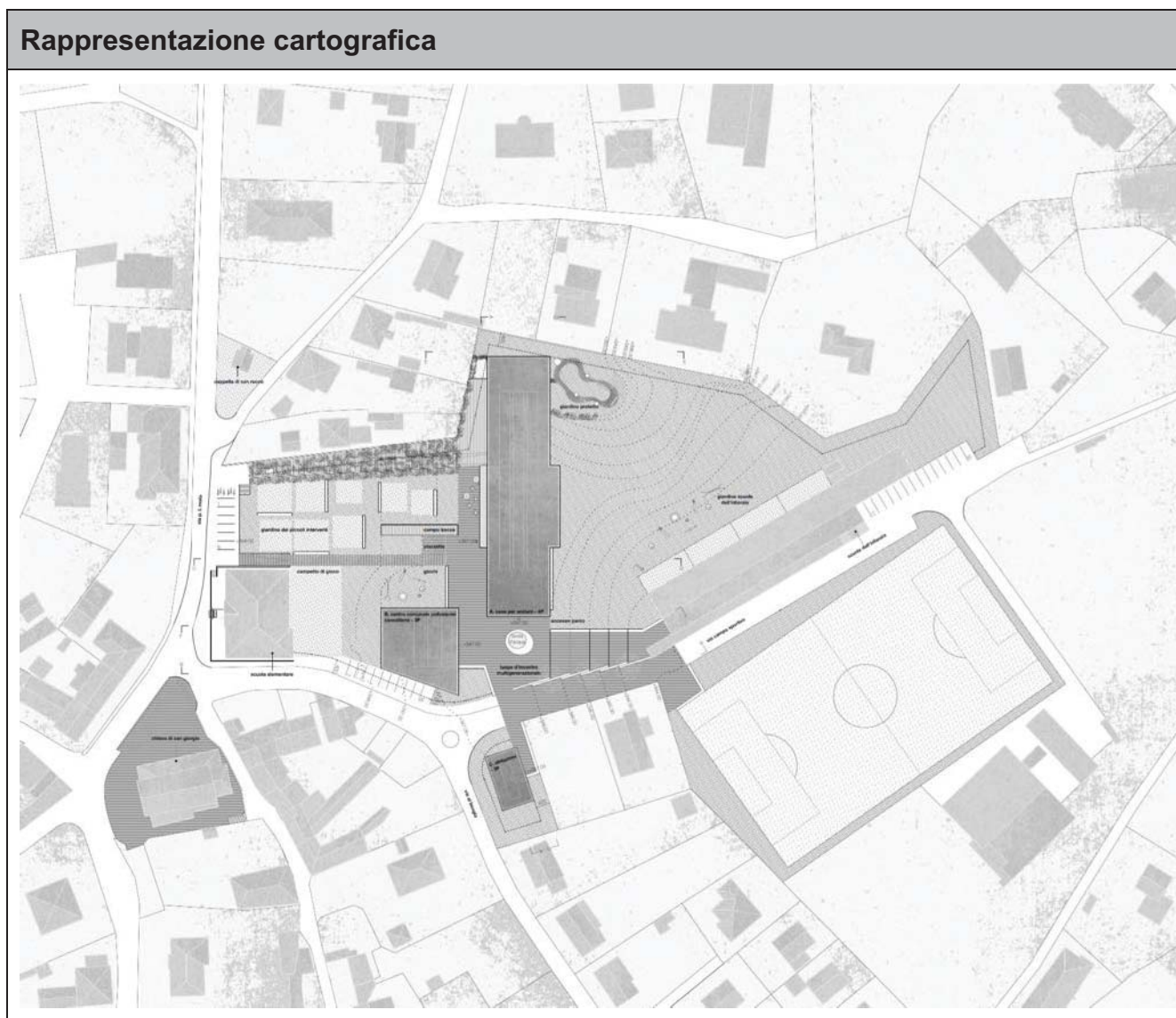
Spiegazioni e approfondimenti

Il Piano d'indirizzo della revisione generale del PR di Balerna è in fase di approvazione da parte del Municipio.

Il comparto centrale del Comune di Balerna è composto dal nucleo storico e da un vasto sistema di spazi ed edifici pubblici, che si attestano lungo la strada cantonale e si compenetrano strettamente con spazi edificati privati.

Le aree pubbliche si snodano dalla stazione FFS sino al Parco delle Gole della Breggia, occupando l'intero settore ad est di via San Gottardo, e alcuni brani di territorio a ovest della stessa infrastruttura stradale, e permettono la piena fruibilità e accessibilità tramite una capillare rete di collegamenti pedonali pubblici. La sistemazione di Piazza Tarchini comporta la necessità di prevedere nuove aree di posteggio a servizio del nucleo e delle diverse strutture pubbliche esistenti.

 <p>Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: quartiere intergenerazionale Coldrerio</p>		<p>Codice ARE:</p> <p style="text-align: center;">-</p>	<p>Codice PA:</p> <p style="text-align: center;">IN 7.2</p>
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 1 e 2			
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Comune di Coldrerio, Fondazione Casa San Rocco, Morbio Inferiore		
Altri Enti coinvolti	Fondazione Ing. Giuseppe Croci Solcà		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		



Descrizione della misura	
Descrizione	
Messa in relazione e in sinergia delle principali strutture pubbliche esistenti (Casa comunale, Scuola, Scuola dell'infanzia, Centro sportivo) e quelle nuove previste (Casa per anziani, Centro comunale polivalente, abitazioni a misura di anziano) nel centro del Comune di Coldrerio, configurando una visione che è stata definita "Quartiere intergenerazionale".	
Opportunità per l'agglomerato	
La misura promuove la concentrazione di funzioni pubbliche nel centro di un abitato situato in prossimità del corridoio urbano centrale e la qualità degli spazi pubblici.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP su gomma. 	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. 	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico <ul style="list-style-type: none"> Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate, creazione zone d'incontro, moderazione del traffico). 	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. 	sufficiente
Fattibilità	
Convenzione già conclusa fra Comune e Fondazione Casa San Rocco per la messa a disposizione dell'area per la Casa per Anziani. Il concorso di progettazione è concluso e la variante pianificatoria in corso.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p>Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4).</p> <p>Necessità di aggiornamento del PD: La misura non necessita un consolidamento nel PD → nessun aggiornamento necessario.</p>	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)

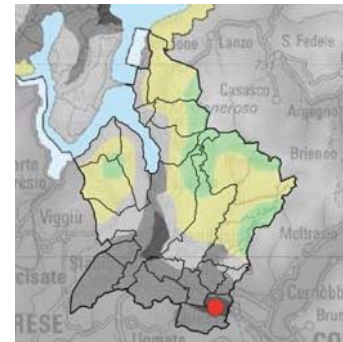
Consolidamento del piano particolareggiato, previsto dalla variante pianificatoria in corso, 2019-2022.

Avvio della progettazione del complesso >2019.

Spiegazioni e approfondimenti

Dal punto di vista sociale, il Quartiere intergenerazionale intende rafforzare la reciproca conoscenza e convivenza degli utenti, creando occasioni di incontro formali ed informali, di rafforzare i legami extra e intra-familiari, il sostegno reciproco e la cooperazione tra le diverse fasce d'età. Esso intende inoltre offrire la possibilità alle persone di ogni età di contribuire secondo le proprie esigenze e capacità alla vita del quartiere e di beneficiare di un'elevata qualità di vita.

 <p>Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: area pubblica per riposo e svago Via Comacini / Via degli Albrici a Chiasso</p>	<p>Codice ARE:</p> <p>-</p>		<p>Codice PA:</p> <p>IN 7.3</p>	
	<p>Pacchetto di misure</p>			
	<p>Correlazione con altre misure</p>		<p>IN 1.1</p>	
	<p>Rapporto con PA 1 e 2</p>			
	<p>Tipo di misura</p>		<p>Realizzazione</p>	
	<p>Ente responsabile</p>		<p>Privati/Comune di Chiasso</p>	
	<p>Altri Enti coinvolti</p>			
	<p>Orizzonte di realizzazione</p>		<p>2019-2022</p>	
<p>Priorità</p>		<p>A</p>		



Rappresentazione cartografica





Descrizione della misura	
Descrizione	
La realizzazione del progetto di area pubblica per il riposo e lo svago è inclusa nella domanda di costruzione relativa all'edificazione di appartamenti per persone over 60 con possibilità di assistenza, la cui licenza edilizia è stata rilasciata nel luglio 2015. L'area è situata tra via Comacini e via degli Albrici, all'interno del tessuto urbano cittadino, nei pressi del nodo FFS di Chiasso.	
Opportunità per l'agglomerato	
La misura è direttamente collegata alla creazione di un polo abitativo nei pressi del nodo FFS di Chiasso (classe di collegamento TP ottima "A") e più precisamente con la valorizzazione degli spazi liberi in aree centrali dell'agglomerato. Essa è quindi del tutto coerente con il tentativo di contrastare il proliferare degli insediamenti in aree periurbane mal servite dai TP (stato attuale), cercando di spostare la crescita in poli abitativi in aree centrali ben servite dai TP (scenario auspicato).	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto <ul style="list-style-type: none"> Miglioramento della fruibilità ciclo-pedonale dell'area e aumento della raggiungibilità al nodo intermodale di Chiasso. 	esiguo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti <ul style="list-style-type: none"> Ampliamento e valorizzazione degli spazi pubblici, degli spazi liberi e delle aree verdi all'interno dell'agglomerato e miglioramento della loro sicurezza. 	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico <ul style="list-style-type: none"> Aumento della sicurezza soggettiva tramite il sensibile miglioramento dello spazio pubblico e la creazione di una zona d'incontro. 	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse <ul style="list-style-type: none"> Valorizzazione dei paesaggi e degli spazi naturali tramite la creazione di isole ecologiche all'interno del parco. 	sufficiente
Fattibilità	
Data dal PR comunale / licenza edilizia rilasciata.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). Necessità di aggiornamento del PD: La misura non necessita un consolidamento nel PD → nessun aggiornamento necessario.	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
Edificazione principale 2018-2019, realizzazione area di riposo e svago >2019	

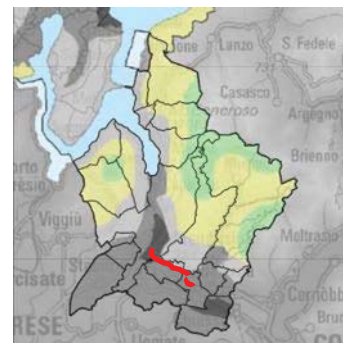
Spiegazioni e approfondimenti






Nella relazione allegata alla domanda di costruzione si esplicita il concetto di un “isolato ottocentesco” con i volumi degli edifici che lo definiscono in modo chiaro (allineamenti urbani verso gli assi stradali e linee spezzate verso il parco). Lo spazio interno è caratterizzato da spazi verdi (isole ecologiche) e percorsi, disegnati in modo particolare per le persone della terza età (molto fluidi e per l'interazione tra gli inquilini del comparto e la città, quale luogo d'incontro). Le entrate all'area pubblica sono caratterizzate per fornire a tutto lo spazio un senso “intimo” e protetto dal traffico. L'intervento valorizza uno spazio urbano concepito quale area di riposo e di svago.

TRASPORTO PUBBLICO - TP

PAM 3 – SCHEDE SULLE MISURE

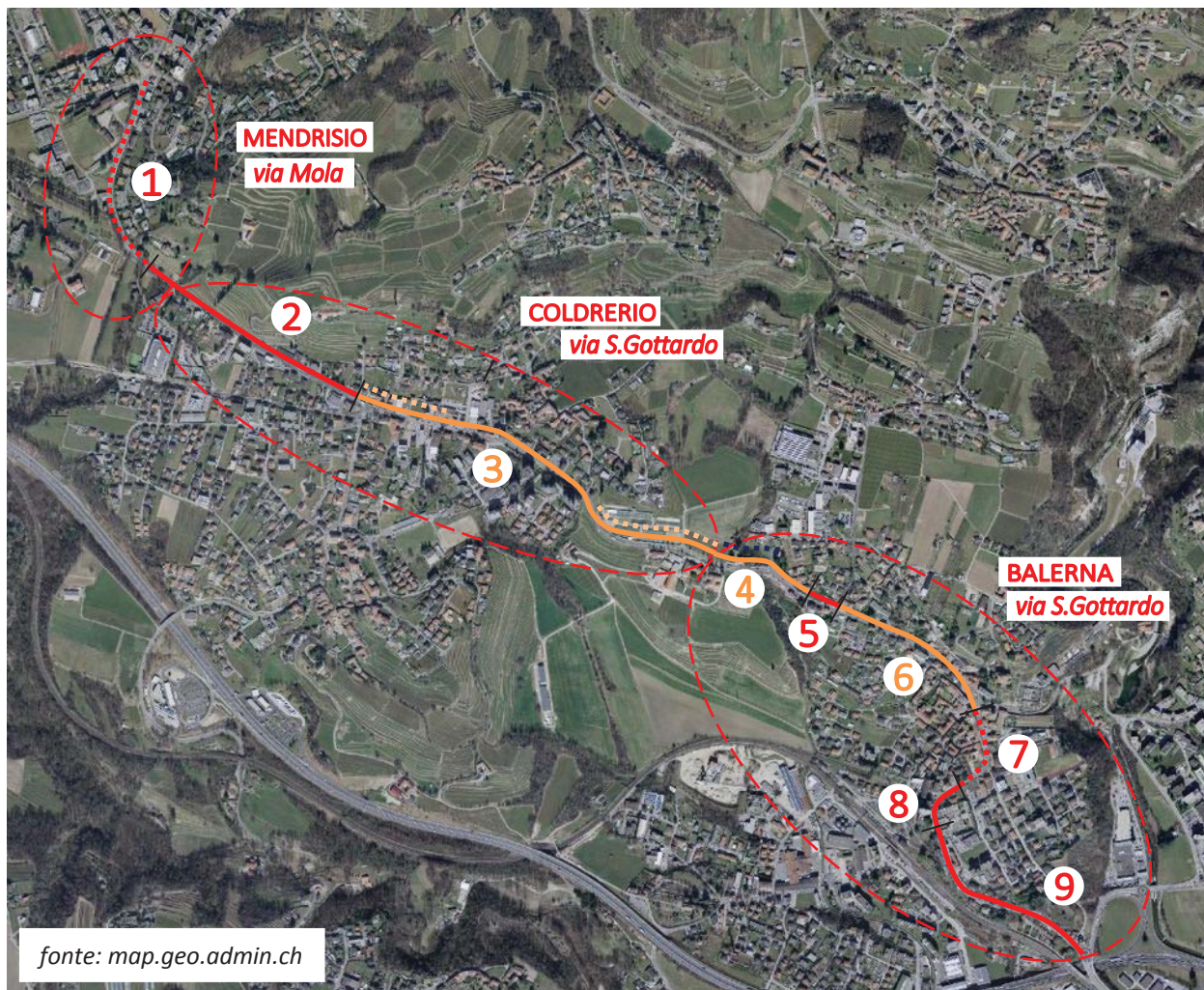
 Velocizzazione del TP su gomma e riquilifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio (via Mola, via S.Gottardo)		Codice ARE: –	Codice PA: TP 1
Pacchetto di misure	TP 1.1-TP 1.5		
Correlazione con altre misure	IN 5.1, IN 7.1, PA 6.1, ML 2, TP 5		
Rapporto con PA 1 e 2	3, 4, 5, 18, 20 PAM 1, TP 1.1, TP 2.5, TL 7 PAM 2		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Imprese di trasporto, Comuni di Balerna, Coldrerio e Mendrisio		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2021		
Priorità	A, B e C		
Grado di avanzamento	1		2



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	2'500'000.00 CHF (priorità A) 1'000'000.00 CHF (priorità B)
Ente finanziatore	 Confederazione in ambito PA
	 Confederazione in altri ambiti
	 Cantone
	 Agglomerato (CRT)
	 Comune
	Altro

Descrizione della misura
Descrizione
<p>La presente misura propone la velocizzazione del TP su gomma e la riquilifica multimodale lungo l'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio.</p> <p>La misura è correlata in particolare con misure insediative inerenti l'asse urbano principale di via San Gottardo a Coldrerio (IN 5.1) e la riquilifica urbanistica del comparto centrale di Balerna (IN 7.1). Si hanno correlazioni con il Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma (TP 5) e con il Miglioramento della permeabilità ciclopedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni (ML 2).</p>
Opportunità per l'agglomerato
<p>La velocizzazione del TP su gomma e la riquilifica dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, sono intrinsecamente legate e si prefiggono un duplice obiettivo: la riduzione dei tempi di percorrenza per il TP su gomma lungo l'asse principale Chiasso-Mendrisio, attraverso l'introduzione di corsie preferenziali laddove i calibri stradali lo consentono, e l'introduzione di interventi di messa in sicurezza, moderazione e promozione della mobilità lenta lungo lo stesso asse, conducendo in entrambi i casi alla soluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi. La misura contribuisce in modo significativo alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, promuovendo la multimodalità lungo uno degli assi più importanti dell'agglomerato, aumentando l'attrattività dell'asse principale Chiasso-Mendrisio (relazioni interne e connessione con la rete ferroviaria superiore) e favorendo lo sviluppo delle zone centrali dell'agglomerato (sviluppo centripeto). L'intento è anche quello di disincentivare il traffico di transito (che deve concentrarsi sull'A2) lungo tutto il comparto. Sono di conseguenza perseguiti tutti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 2-Incidentalità, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.</p>

Rappresentazione cartografica



Priorità A (CHF 2'500'000)

TP 1.1: ———

Inserimento di corsie preferenziali bus, ridefinizione sezione stradale e messa in sicurezza attraversamenti pedonali, tratta:

- 2: via Mola (Mendrisio), via San Gottardo (Coldrerio)

TP 1.2: ———

Inserimento di corsie preferenziali bus, ridefinizione sezione stradale e messa in sicurezza attraversamenti pedonali, tratta:

- 9: via San Gottardo (Balerna)

TP 1.3: ———

Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio, tratte:

- 5: incrocio via San Gottardo-via Monte Generoso (Balerna)
- 8: via San Gottardo (Balerna)

Priorità B (CHF 1'000'000)

TP 1.4: ———

Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio, tratte:

- 3: via San Gottardo (Coldrerio)
- 4, 6: via San Gottardo (Balerna)

Priorità C

TP 1.5:

Inserimento di corsie preferenziali bus e ridefinizione sezione stradale (Coldrerio)

La tratta 7 esula dalla presente misura in quanto argomento della misura 18 di PAM1 (CODICE ARE 5250.012).

L'adeguamento del semaforo di Banchette e la prioritizzazione del TP (tratta 1) sono già compresi nella misura TP 2.5 di PAM2 (CODICE ARE 5250.2081)

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del sistema di trasporto pubblico	significativo
La misura permette un miglioramento generale del servizio di trasporto pubblico, aumentandone la velocità, la stabilità e di conseguenza l'attrattività. Vengono così migliorati i collegamenti col mezzo pubblico verso i poli di sviluppo.	
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico	
La riqualificazione multimodale garantisce un miglioramento anche per la Mobilità Lenta attraverso la promozione di una rete continua e la messa in sicurezza dei suoi punti nevralgici (riduzione del numero di ostacoli lungo la rete). Il progetto di riqualificazione tiene conto delle esigenze del traffico lento nella progettazione e valorizzazione dello spazio stradale e dei luoghi a maggiore densità ed attrattività pedonale e ciclabile; ne attenua i rischi nei punti ritenuti più pericolosi ed assicura che i percorsi siano segnalati in modo semplice e facilmente comprensibile.	
Miglioramento della raggiungibilità	
Grazie alla realizzazione di corsie preferenziali lungo l'asse principale Chiasso-Mendrisio sono migliorati i collegamenti verso i poli di sviluppo principali dell'agglomerato. La maggiore attrattività del mezzo pubblico previene gli effetti indesiderati dovuti al miglioramento della raggiungibilità. Inoltre, gli interventi mirati lungo l'asse e sul territorio a favore del traffico lento consentono un miglioramento della raggiungibilità delle aree densamente popolate, al momento collegate in modo insufficiente in termini di ML.	
Miglioramento dell'intermodalità	
Viene altresì ottenuto un miglioramento dell'intermodalità tramite affinamenti delle coincidenze ai principali nodi dell'agglomerato (Balerna, Chiasso, Mendrisio).	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Contenimento della dispersione insediativa	significativo
La misura di riqualificazione in oggetto punta ad assicurare una maggiore attrattività delle zone centrali dell'agglomerato, contenendo al contempo la dispersione degli insediamenti.	
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici	
Gli interventi di riqualificazione dell'asse e di maggiore attrattività del TP permettono di ridurre il volume di traffico motorizzato privato nelle zone densamente popolate, migliorando il traffico pedonale e ciclistico alle intersezioni. In particolare, si prevede un aumento delle superficie pubbliche riservate al traffico lento.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza oggettiva	significativo
La misura garantisce un aumento della sicurezza (oggettiva) tramite interventi specifici finalizzati a risanare punti potenzialmente incidentogeni. In particolare, laddove gli spazi e la geometria della strada lo consentono, l'inserimento di protezioni permette la messa in sicurezza dei passaggi pedonali. Inoltre, sull'intero asse si è predisposta l'omogeneizzazione del limite di velocità a 50 km/h.	
Aumento della sicurezza soggettiva	
La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), grazie alla riqualifica e moderazione dell'asse e l'applicazione del modello UPI 50/30.	

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2	significativo
La misura permette una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della diminuzione del carico TIM sulle strade e dell'omogeneizzazione del limite di velocità a 50 km/h.	
Riduzione delle emissioni foniche	
La misura determina una riduzione delle emissioni foniche. In particolare, essa contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore, grazie anche all'impiego di asfalto fonoassorbente. Questo ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada; l'abitabilità del quartiere migliora.	
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi naturali	
La misura viene realizzata minimizzando il fabbisogno di superficie per nuove infrastrutture, ridotte a quantità marginali.	

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle “*Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C*”, con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.

Necessità di aggiornamento del PD:

Per quanto concerne la velocizzazione del TP su gomma, la misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.

Per quanto concerne la riqualifica multimodale dell'asse urbano principale, è necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M5.

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

Avvio progetto di massima 2017/2018. Invio all'ARE 2018.

Spiegazioni e approfondimenti

Il nuovo concetto rete bus del PAM 2 (misura TP 1.1), introdotto a partire dal cambio d'orario del dicembre 2015, ha generato il potenziamento e l'ottimizzazione delle linee di trasporto pubblico su gomma, aumentando la frequenza delle corse (specie nella tratta tra Chiasso e Mendrisio) e migliorando l'accessibilità e l'informazione alle fermate. A fronte di una buona offerta di TP su gomma, per incrementare la qualità del servizio e stabilizzare gli orari occorre agire sulla velocità commerciale.

L'asse principale Chiasso-Mendrisio presenta criticità ad alcune intersezioni, mancanza di attraversamenti pedonali e di protezioni per l'utenza debole, variazioni dei limiti di velocità nel passaggio dall'ambito urbano al periurbano e al di fuori dei centri abitati. In questo senso, l'asse in oggetto necessita di una riqualificazione che, introducendo elementi di moderazione e messa in sicurezza, consenta di ripristinare il giusto equilibrio tra funzioni di traffico e funzioni locali per la via San Gottardo, permettendo al contempo maggiore permeabilità all'attraversamento di pedoni e ciclisti.

La misura propone di inserire due tratte di corsia preferenziale bus a garanzia di un migliore scorrimento del TP su gomma, entrambe in priorità A:

- Mendrisio/Coldrerio: in direzione stazione FFS di Mendrisio, lungo via S. Gottardo (in Comune di Coldrerio) e via Mola (in Comune di Mendrisio), dalla rotonda di via Sant'Apollonia fino all'incrocio di Banchette;

- Balerna: in direzione Chiasso lungo via S. Gottardo, dalla fermata Bellavista (raccordo con la fermata FFS di Balerna) fino alla rotonda Bellavista (raccordo con i centri commerciali di Balerna e Morbio Inferiore – Comparto GGT).

L'adeguamento dell'impianto semaforico di Banchette e la prioritizzazione del passaggio del TP sono già ricompresi nella misura TP 2.5 di PAM2.

Con l'introduzione delle corsie preferenziali si provvede altresì alla sostituzione e messa a norma di 7 coppie di fermate bus: in priorità A sono previste le fermate Colle degli Ulivi (a Coldrerio), Piazza e Bellavista (a Balerna); in priorità B le fermate Ideal, Mercole e Mezzana (a Coldrerio) e Mercole (a Balerna).

L'estensione di tratte di corsie preferenziali a Coldrerio è invece previsto in fase C.

La misura consente di velocizzare le 123 corse giornaliere per direzione delle linee 1, 2 e 3, ottenendo un guadagno globale giornaliero di percorrenza di circa 160 minuti, nonché importanti benefici nei costi di gestione e nella riduzione delle emissioni di inquinanti. modello UPI 50/30.

Per quanto concerne la riqualifica multimodale, per un asse che presenta un TGM di 14'100 veicoli ca (dato 2013, modello cantonale del traffico), sulle diverse tratte si propone di intervenire come segue.



In priorità A:

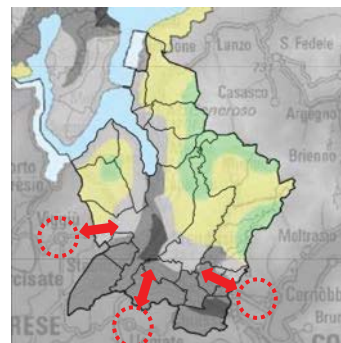
- tratta 2: estensione della riqualificazione multimodale di via Mola a Mendrisio su via San Gottardo a Coldrerio, con introduzione della corsia bus riservata in direzione Mendrisio, interventi di moderazione e messa in sicurezza a favore della ML alle intersezioni e alle fermate bus;
- tratta 5: ridefinizione/allargamento dei calibri all'intersezione San Gottardo-Monte Generoso a Balerna in modo da agevolare le manovre di ingresso/uscita da/per via Monte Generoso per i mezzi pesanti, interventi di moderazione e messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali;
- tratta 8: riqualificazione multimodale che prevede l'estensione del trattamento in corso di realizzazione nel nucleo centrale di Balerna (tratta 7), ovvero realizzazione di una fascia centrale in materiale lapideo, rimodulazione delle corsie di marcia ed allargamento del marciapiede in fregio al cimitero;
- tratta 9: riqualificazione multimodale che prevede l'estensione dell'attuale corsia bus riservata nel tratto terminale di via San Gottardo verso Chiasso fino all'attraversamento pedonale tra la terrazza belvedere e il cimitero di Balerna, interventi di moderazione e messa in sicurezza a favore della ML alle intersezioni.




In priorità B:

- tratte 3, 4 e 6: estensione della fascia centrale pitturata in rosa porfido in tutti i tratti in cui questa non è presente, di larghezza in funzione del calibro stradale, previa eliminazione delle bande laterali attualmente presenti a margine della carreggiata stradale.

In termini di calibro stradale, lo spazio a disposizione impone di adottare quasi ovunque una sezione minima di carreggiata di 9 m (per cui, laddove si inserisce la corsia preferenziale bus si avranno 2 corsie circolazione di 3 m + 1 corsia bus di 3 m). Questi provvedimenti sono accompagnati dalla riduzione della velocità di cartello sull'intero asse a 50 km/h, secondo l'applicazione del modello UPI 50/30.

 Linee TP su gomma transfrontaliere: potenziamento dell'offerta		Codice ARE: –	Codice PA: TP 2
Pacchetto di misure	TP 2.1, TP 2.2, TP 2.3		
Correlazione con altre misure	TP 3, TP 5, TIM 2		
Rapporto con PAM 1 e 2	TP 1.1, TP 1.2 PAM2		
Ente responsabile	Cantone/Agenzia per il TPL		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Chiasso, Mendrisio, Novazzano e Vacallo, Imprese di trasporto (CH), Regione Lombardia (I), Agenzia per il TPL (I)		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026		
Priorità	B		
Grado di avanzamento	 1		2



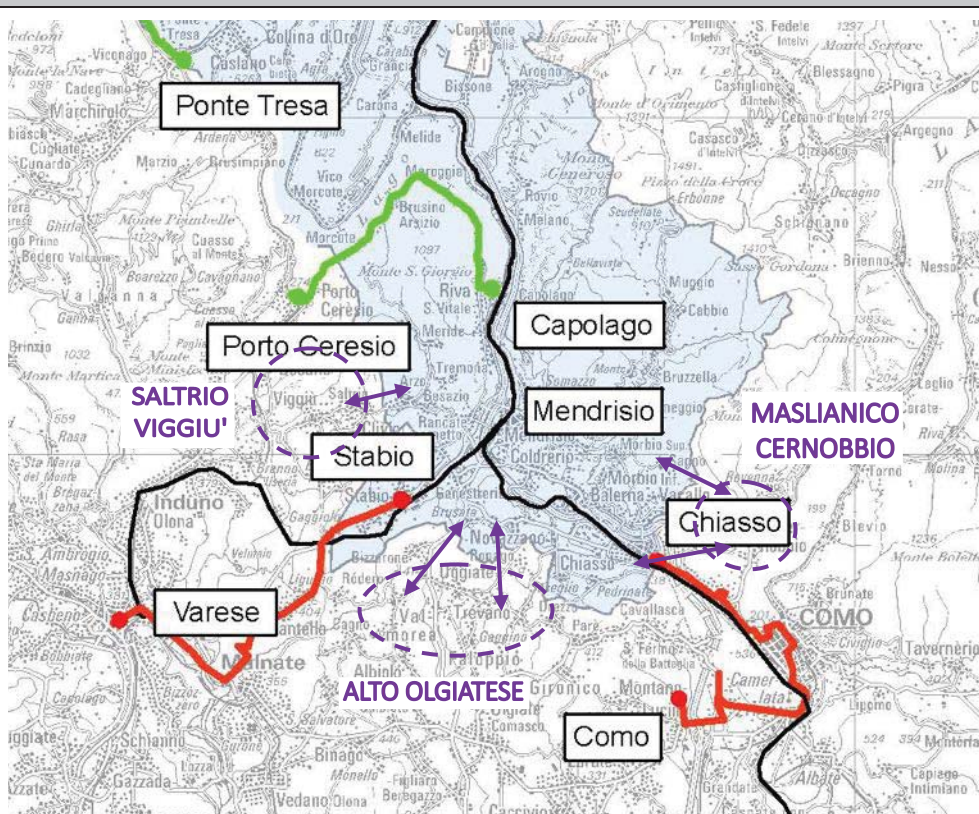
Costi e finanziamento	
Costi di gestione annuali	(misura non infrastrutturale)
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	 Cantone
	Agglomerato (CRT)
	 Tutti i Comuni del Cantone Ticino
 Altro (Agenzia per il TPL)	

Descrizione della misura
<p>Descrizione</p> <p>La rete principale di trasporto pubblico transfrontaliero è data dalla rete TILO. Il collegamento con Como e Albate/Camerlata è già in funzione; si attende ora il completamento del collegamento su suolo italiano con Varese (FMV, orizzonte dicembre 2017). L'offerta del trasporto pubblico su gomma, in aggiunta alle esistenti linee da/per l'Italia (1 Como-Chiasso, Gaggiolo-Stabio, 532 Porto Ceresio-Brusino Arsizio), viene potenziata con nuove linee transfrontaliere che verranno definite nel dettaglio nell'ambito di un nuovo progetto Interreg sottoscritto da Regione Lombardia e Canton Ticino:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TP 2.1: ad Ovest dell'agglomerato, attraverso il valico di Arzo, verso la Provincia di Varese (Viggiù, Saltrio, Clivio); • TP 2.2: a Sud dell'agglomerato, attraverso il valico di Brusata, verso la Provincia di Como, in particolare i Comuni dell'Alto Olgiatese (Bizzarone, Uggiate, Valmorea, Faloppio); • TP 2.3: ad Est dell'agglomerato, attraverso il valico di Pizzamiglio, verso la Provincia di Como, in particolare la sponda occidentale del Lago. <p>Le nuove linee andranno concepite in coordinamento con il servizio di TP su gomma esistente nelle Province di Como e di Varese. Possibili capolinea: stazione di Mendrisio FFS o di San Martino FFS per TP 2.1 e 2.2, stazione di Chiasso per TP 2.3.</p> <p>La presente misura è correlata in particolare con la Velocizzazione del TP su gomma e dei transiti <i>car pooling</i> sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (TP 3, TIM 2). Inoltre, è correlata con il Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma (TP 5).</p>

Opportunità per l'agglomerato

A completamento della misura in corso di attuazione con il PAM di 2a generazione (misura TP 1.1 PAM2, riorganizzazione linee e offerta nuovo concetto bus), il potenziamento dell'offerta TP con linee su gomma transfrontaliere si prefigge l'obiettivo di ridurre la pressione di trasporto individuale motorizzato che quotidianamente entra in Svizzera attraverso i valichi con l'Italia a ritmi che si stanno facendo sempre più insostenibili, conducendo alla soluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi. La misura contribuisce in modo significativo alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insedimenti, tenuto conto che le nuove e maggiori relazioni con l'Italia condurranno anche ad un aumento dell'attrattività dell'intero sistema di trasporto pubblico dell'agglomerato. Si viene a favorire inoltre un cambiamento di ripartizione modale, a favore del trasporto pubblico, negli spostamenti da e per l'Italia, oggi ancora molto orientata al traffico individuale motorizzato. Ne risulta migliorata anche la qualità del TP su gomma in alcune zone lavorative e residenziali strategiche dell'agglomerato a ridosso del confine italiano. Sono di conseguenza perseguiti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.

Rappresentazione cartografica



TP 2.1: Collegamento verso l'Italia ad Ovest dell'Agglomerato (Saltrio, Viggiù)

TP 2.2: Collegamento verso l'Italia a Sud dell'Agglomerato (Alto Olgiatese)

TP 2.3: Collegamento verso l'Italia ad Est dell'Agglomerato (Maslianico, Cernobbio)

fonte: Sezione della mobilità

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del sistema di trasporto pubblico	significativo
La misura permette un miglioramento generale del servizio di trasporto pubblico in termini di attrattività: il potenziamento dell'offerta TP con linee su gomma transfrontaliere da/per l'Italia migliora i collegamenti verso i poli di sviluppo dell'Agglomerato, con un servizio verso bacini sul lato italiano che non presentano valide alternative al trasporto individuale motorizzato.	
Miglioramento della raggiungibilità	
Il potenziamento dell'offerta TP, con un servizio di linee su gomma transfrontaliere da/per l'Italia verso bacini che non presentano valide alternative al trasporto individuale motorizzato, migliora i collegamenti e quindi la raggiungibilità dei poli di sviluppo dell'Agglomerato.	
Ripartizione modale maggiormente a favore del TP	sufficiente
La misura contribuisce ad una ripartizione modale maggiormente a favore del trasporto pubblico, rendendolo in questo modo più attrattivo negli spostamenti da/verso l'Italia che sono ad oggi ancora improntati sul trasporto individuale.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Contenimento della dispersione insediativa	sufficiente
La misura punta a rendere più attrattive le zone centrali dell'agglomerato, contenendo la dispersione degli insediamenti.	
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici	sufficiente
La maggior attrattività del trasporto pubblico induce una riduzione del volume di traffico motorizzato privato in accesso verso le zone più densamente popolate.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
-	nessuno
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2	sufficiente
La misura permette una riduzione delle emissioni ambientali in ragione di una ripartizione modale maggiormente a favore del TP.	
Riduzione delle emissioni foniche	
La misura permette una riduzione delle emissioni foniche grazie alla riduzione del carico veicolare verso le zone urbane densamente popolate.	
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi naturali	sufficiente
Per queste nuove infrastrutture viene utilizzato il sedime stradale esistente, senza necessitare di nuove superfici.	
Fattibilità	
La fattibilità è funzione delle risorse disponibili, della sostenibilità della misura e soprattutto della creazione di basi legali che permettano di attivare un vero e proprio servizio di trasporto pubblico su gomma transfrontaliero tra Italia e Svizzera (per cui, occorrono accordi a livello della Confederazione).	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.	
<u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.	

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima


-

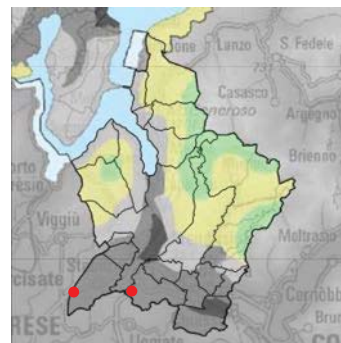
Spiegazioni e approfondimenti







La misura si inserisce nel contesto di un progetto «Interreg» denominato «SMISTO», promosso e sottoscritto da Regione Lombardia (I) e Cantone Ticino (CH) tramite Manifestazione d'interesse firmata il 27 settembre 2016.

Entrambe le parti si impegnano in questo modo a trovare delle soluzioni, nei prossimi 24 mesi (termine obbligatorio per concludere il progetto SMISTO), al fine non soltanto di creare nuovi collegamenti transfrontalieri su gomma, ma anche di migliorare l'intermodalità fra il TP su gomma, il TP su ferro (in particolare, lungo gli assi principali Albate-Mendrisio e Varese-Mendrisio) il TIM e la ML. Il progetto affronterà anche il tema della qualità del servizio e dell'informazione all'utenza (infrastruttura alle fermate, paline, ecc.).

Sono previsti un'analisi della domanda e dell'offerta attuale (criticità e punti di forza) e l'individuazione in seguito di soluzioni d'intervento a breve e medio termine, coerentemente con le strategie di mobilità elaborate dal PAM 3. Il tavolo di lavoro prevede il coinvolgimento, oltre alla CRTM e alla Sezione della Mobilità, dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino di Como, Lecco e Varese.

 Velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia		Codice ARE: –	Codice PA: TP 3
Pacchetto di misure	TP 3.1, TP 3.2		
Correlazione con altre misure	TP 2, TP 5, TIM 2, TIM 5		
Rapporto con PA 1 e 2	1a PAM 1, TP 1.1 PAM 2		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Novazzano e Stabio, Impresa di trasporto (Autopostale)		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2019-2022		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	2	



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	4'880'000.00 CHF
Ente finanziatore	 Confederazione in ambito PA
	 Confederazione in altri ambiti
	 Cantone
	 Agglomerato (CRT)
	 Comune
	 Altro

Rappresentazione cartografica



fonte: map.geo.admin.ch

TP 3.1: Inserimento corsia preferenziale bus e ridefinizione sezione stradale (Stabio, via Gaggiolo)

TP 3.2: Inserimento corsia preferenziale bus e ridefinizione sezione stradale (Novazzano, via Cios, e Mendrisio Genestrerio, via Canova)

Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Un aumento della velocità commerciale dei bus lungo gli assi principali di uscita dall'agglomerato verso l'Italia è perseguito tramite l'introduzione di corsie preferenziali, per stabilizzare gli orari e influenzare la domanda rendendo più attrattivo il servizio di trasporto pubblico, oggi penalizzato poiché privo di prioritizzazione. Sono previsti gli interventi seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TP 3.1: Inserimento corsia preferenziale bus e ridefinizione sezione stradale (Stabio, via Gaggiolo) • TP 3.2: Inserimento corsia preferenziale bus e ridefinizione sezione stradale (Novazzano, via Cios, e Mendrisio Genestrerio, via Canova) <p>La presente misura è correlata in particolare con la Velocizzazione dei transiti <i>car pooling</i> sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (misura TIM 2) e con la Riqualfica multimodale dell'asse urbano principale Stabio-Mendrisio (misura TIM 5). Inoltre, si hanno correlazioni con il Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma (TP 5) e con il Potenziamento dell'offerta di linee TP su gomma transfrontaliere (TP 2).</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La velocizzazione del TP su gomma, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione (misure 1a PAM 1 e TP 1.1 PAM 2), si prefigge l'obiettivo di stabilizzare gli orari delle corse attuali e di ridurre i tempi di percorrenza lungo gli assi principali di penetrazione all'agglomerato dall'Italia, conducendo alla soluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi. La misura contribuisce in modo significativo alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, aumentando l'attrattività dell'intero sistema di trasporto pubblico dell'agglomerato (relazioni interne, relazioni con l'Italia e connessione con la rete ferroviaria superiore) e favorendo in particolare un cambiamento di ripartizione modale, a favore del trasporto pubblico, negli spostamenti da e per l'Italia, oggi ancora molto orientata al traffico individuale motorizzato. È inoltre migliorata la qualità del TP su gomma in alcune zone lavorative e residenziali strategiche dell'agglomerato. Sono di conseguenza perseguiti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del sistema di trasporto pubblico	significativo
<p>La misura permette un miglioramento generale del servizio di trasporto pubblico: la realizzazione di corsie preferenziali riservate al trasporto pubblico (con aumenti della velocità commerciale) su strade caratterizzate da forti densità di traffico in alcune fasce orarie della giornata consentono di migliorare la stabilità dell'orario e la puntualità del servizio e di ridurre i tempi di attesa. Ciò migliora altresì l'attrattività verso il mezzo pubblico e i collegamenti verso i poli di sviluppo.</p>	
Miglioramento della raggiungibilità	
<p>Grazie alla realizzazione di corsie preferenziali lungo gli assi di via Gaggiolo a Stabio e di via Cios/via Canova tra Novazzano e Genestrerio sono migliorati i collegamenti verso alcuni poli di sviluppo dell'agglomerato. La maggiore attrattività del mezzo pubblico previene inoltre effetti indesiderati dovuti al miglioramento della raggiungibilità.</p>	
Miglioramento dell'intermodalità	
<p>La misura contribuisce ad un miglioramento dell'intermodalità attraverso coincidenze ai nodi di maggiore interesse e ridotti tempi persi. In questo senso, si favorisce una ripartizione modale verso il trasporto pubblico, rendendolo in questo modo più attrattivo, anche negli spostamenti da/verso l'Italia, ad oggi ancora improntati sul trasporto individuale.</p>	

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici	sufficiente
La maggior attrattività del trasporto pubblico induce una riduzione del volume di traffico motorizzato privato nelle zone densamente popolate, in particolare a Stabio (area di sviluppo centripeto, area edificabile semi-intensiva e area edificabile lavorativa).	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza soggettiva	significativo
La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva) grazie alla riqualifica e moderazione degli assi verso Gaggiolo e Brusata (inclusa l'applicazione del modello UPI 50/30).	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2	significativo
La misura permette una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione di una ripartizione modale maggiormente a favore del TP.	
Riduzione delle emissioni foniche	
La misura permette una riduzione delle emissioni foniche grazie alla riduzione del carico veicolare nelle zone urbane densamente popolate e nelle zone residenziali, oltre all'utilizzo di asfalto fonoassorbente.	
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi naturali	
Per queste nuove infrastrutture viene utilizzato il sedime stradale esistente per via Gaggiolo, mentre occorrerà allargare in alcuni tratti la sede stradale su via Cios e via Canova tra Novazzano e Genestrerio.	
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.	
<u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.	
Scadenario per l'inoltro del progetto di massima	
Avvio progetto di massima 2017/2018. Invio all'ARE 2018.	
Spiegazioni e approfondimenti	
Nella correlazione con la TIM2, la presente misura punta nello specifico alla realizzazione infrastrutturale delle corsie bus .	
Sia in ora di punta mattutina (OPM) che in ora di punta serale (OPS) l'offerta di TP su gomma (linea 523 a Gaggiolo, linea 517 a Brusata) sulle strade cantonali è di 2 corse/ora per direzione. L'analisi dei dati dei rilievi automatici LU-VE del 2015 per il TP ha messo in evidenza che i massimi ritardi rispetto alla tabella oraria si presentano in OPS in direzione della frontiera con l'Italia, rispettivamente in direzione Gaggiolo (12 minuti) e in direzione Brusata (3 minuti). Per incrementare la qualità del servizio occorre agire sulla velocità commerciale, in modo da stabilizzare gli orari nella tratta oggetto dello studio.	
Al fine di introdurre soluzioni di mobilità alternative all'uso dell'auto individuale, la proposta di corsie di	




velocizzazione a favore dei VAO 3+ (=Veicoli ad Alta Occupazione, con 3 o più occupanti: cfr. misura TIM2) in avvicinamento alle dogane di Gaggiolo e Brusata crea una sinergia con l'ipotesi di corsie riservate bus, permettendo di definire corsie del tipo BUS-VAO 3+ in direzione dell'Italia:




- verso il Gaggiolo sulla cantonale P394, per una lunghezza complessiva di 1.880 m;
- verso il valico di Brusata sulla cantonale P396.1, per una lunghezza complessiva di 1.220 m.

La velocizzazione delle corse giornaliere comporta un guadagno globale giornaliero delle percorrenze per direzione pari a circa 85 minuti per la linea 523 e a circa 6 minuti per la linea 517, oltre ad importanti benefici nei costi di gestione e nella riduzione delle emissioni di inquinanti.

Per quanto concerne la larghezza della sezione, l'esiguo spazio disponibile impone di adottare una sezione minima di carreggiata di 9 m (2 corsie circolazione di 3 m + 1 corsia bus di 3 m). Questi provvedimenti sono accompagnati dalla riduzione della velocità di cartello sull'intero asse a 50 km/h (cfr. misura TP 1), in base all'applicazione del modello UPI 50/30.

Come riportato anche in misura TIM2, qualora il sistema dimostrasse la capacità di attrarre nel tempo un numero di utenti VAO 3+ eccessivi, la priorità nell'utilizzo delle corsie sarà data ai mezzi del TP su gomma, con il conseguente spostamento dei mezzi VAO 3+ sulle corsie ordinarie.

 Integrazione tariffaria transfrontaliera		Codice ARE: -	Codice PA: TP 4
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	-		
Rapporto con PA 1 e 2	1, 1a, 3, 4, 5 PAM 1, TP 1.1 PAM2		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	FFS/TILO, TreNord (I), Comunità Tariffale Arcobaleno, Regione Lombardia (I)		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: – Entrata in servizio: 2018		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	 1		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	(misura non infrastrutturale)
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	 Cantone
	Agglomerato (CRT)
	 Comuni (Tutti i Comuni del Cantone Ticino)
 Altro (Regione Lombardia, TreNord)	

Descrizione della misura
Descrizione
<p>Un aumento della ripartizione modale in favore del trasporto pubblico è perseguito attraverso un'integrazione tariffaria per quanto concerne il servizio di trasporto pubblico transfrontaliero attivo tra Ticino e Regione Lombardia (I).</p> <p>L'obiettivo è mettere a disposizione degli utenti regolari un abbonamento unico per i viaggi transfrontalieri (Ticino-Lombardia e viceversa, Lombardia-Lombardia via Mendrisio) con l'apertura della Ferrovia Mendrisio-Varese. In parallelo, si intende offrire una soluzione pure per i biglietti singoli (tariffa, distribuzione).</p>
Opportunità per l'agglomerato
<p>Oltre all'aumento delle prestazioni (numero di collegamenti TP) anche l'integrazione tariffaria a cavallo del confine costituisce un tassello importante. Essa permetterà di ridurre gli ostacoli di accesso al sistema rendendo più attrattiva l'offerta nel suo insieme. Infatti, questo incentiverà i pendolari frontalieri a cambiare vettore di trasporto (TP anziché TIM) non solo a causa di tariffe più vantaggiose ma soprattutto grazie al fatto di poter comprare un solo abbonamento per tutto il tragitto anziché di dover comperare due abbonamenti distinti come avviene oggi (facilità nell'acquisto). La misura, oltre a completare quanto già avviato con i provvedimenti in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione (misure 1, 1a, 3, 4, 5 PAM 1 e TP 1.1 PAM 2), contribuisce in modo importante alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, aumentando l'attrattività dell'intero sistema di trasporto pubblico dell'agglomerato (relazioni con l'Italia) e favorendo lo sviluppo delle zone centrali dell'agglomerato (sviluppo centripeto). Sono di conseguenza perseguiti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.</p>

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento della facilità d'uso del sistema TP L'integrazione tariffaria in oggetto introduce una semplificazione nell'acquisto dei titoli di viaggio e facilita l'uso del sistema di trasporto pubblico. L'estensione dei sistemi di comunità tariffale migliora l'immagine del sistema di TP nel suo complesso.	significativo
Miglioramento della raggiungibilità Il miglioramento della qualità del TP si esplica anche in un miglioramento della raggiungibilità delle diverse funzioni sul territorio, a prevenzione di effetti indesiderati come la dispersione degli insediamenti nell'agglomerato.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici La maggior attrattività del trasporto pubblico contribuisce ad un contenimento della dispersione degli insediamenti nell'agglomerato.	esiguo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
-	nessuno
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2 La misura permette una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione di una ripartizione modale maggiormente a favore del TP rispetto al TIM.	significativo
Riduzione del rischio di dispersione degli insediamenti La misura tende a favorire uno sviluppo delle zone centrali dell'agglomerato (sviluppo centripeto), riducendo il rischio di dispersione degli insediamenti.	
Fattibilità	
La fattibilità tecnica è da approfondire per quanto concerne la distribuzione (sistemi di vendita) e il controllo.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.</p>	
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
-	
Spiegazioni e approfondimenti	
<p>Nell'"Accordo dei Castelli" per lo sviluppo del traffico ferroviario transfrontaliero Ticino–Lombardia del 6 agosto 2011, firmato dal Cantone Ticino e da Regione Lombardia assieme alle imprese ferroviarie (FFS, TILO, F.S. e Trenord) è stato incluso anche l'obiettivo dell'integrazione tariffaria transfrontaliera. Al proposito, è testualmente riportato (cit.) "... Il Cantone Ticino e la Regione Lombardia, in collaborazione con le imprese ferroviarie, si impegnano a studiare e promuovere l'estensione della Comunità tariffale Ticino e Moesano [dal 2015: Comunità tariffale Arcobaleno] sulle linee transfrontaliere compatibilmente con le strutture di integrazione attuali e previste in ambito lombardo sulle medesime tratte. A tale proposito sarà istituito un gruppo di lavoro...".</p>	


L'integrazione tariffaria in Ticino è stata completata con l'introduzione della Tariffa Integrata Arcobaleno (TIA) il 1° settembre 2012: la Comunità Tariffale Ticino e Moesano, esistente fin dal 1997 per gli abbonamenti, è così stata estesa anche agli altri titoli di viaggio (biglietti singoli, carte per più corse, carte giornaliere ecc.).


Nell'ambito transfrontaliero invece ad oggi sono disponibili unicamente biglietti di sola andata o di andata-ritorno validi sui servizi ferroviari regionali TILO/Trenord (Ticino–Regione Lombardia via Chiasso e via Luino). Gli utenti regolari (pendolari) sono invece costretti ad acquistare due abbonamenti distinti: in Ticino con le zone Arcobaleno (valido anche presso le altre imprese di trasporto facenti parte della Comunità tariffale), in Italia per la tratta ferroviaria (abbonamento di percorso valido solo per i treni regionali sulla rispettiva tratta).

Negli ultimi anni i lavori sono stati portati avanti dagli interlocutori interessati (Cantone Ticino, Regione Lombardia, TILO e TreNord), considerando i dati a disposizione sulla domanda attuale e sulla domanda potenziale, nonché il forte divario di prezzi TP sui due lati del confine. Sono stati sviluppati degli scenari concreti che dovranno essere ulteriormente affinati. Una sfida tariffaria importante è rappresentata dal futuro collegamento ferroviario Como–Varese via Mendrisio che sarà interessante anche per pendolari tra i due agglomerati italiani, ma con transito attraverso il Mendrisiotto: solo creando una tariffazione unica con tariffe appetibili sarà possibile sfruttare la domanda potenziale anche presso il rispettivo bacino d'utenza italiano.

Poiché sul lato italiano al momento non esiste un sistema a zone (nessuna integrazione tariffaria tra le varie imprese di trasporto), la prima tappa dell'integrazione sarà possibile esclusivamente con le tratte ferroviarie d'oltre confine. Questa è al momento un'ipotesi non ancora consolidata, che trova difficoltà di concretizzazione in particolare nella differenza di livello dei prezzi tra Svizzera e Italia, che già oggi costituisce un ostacolo nella ricerca di una soluzione condivisa con i partner italiani. L'integrazione di servizi su gomma sarà quindi da affrontare in una seconda fase, in funzione dello sviluppo dei sistemi tariffari lombardi attualmente in corso.

 Miglioramento dello standard e dell'informazione alle fermate del TP su gomma: pannelli informativi dinamici ai principali nodi		Codice ARE: 5250.2.016	Codice PA: TP 5
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	TP 1, TP 2, TP 3,		
Rapporto con PA 1 e 2	TP 1.1, TP 5.1, TP 5.2 PAM2		
Ente responsabile	Aziende di trasporto (AMSA e Autopostale)		
Altri Enti coinvolti	Cantone, Comuni di Balerna, Chiasso, Coldrerio, Mendrisio, Morbio Inferiore, Riva S.Vitale e Stabio		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1  2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	1'200'000.00 CHF
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRT)
	Comune
	 Altro (Aziende di trasporto)

Rappresentazione cartografica	
	<p>TP 5: Miglioramento dell'informazione alle fermate del TP su gomma a mezzo di pannelli informativi dinamici.</p> <p><i>fonte: Gruppo tecnico SIGE+</i></p>


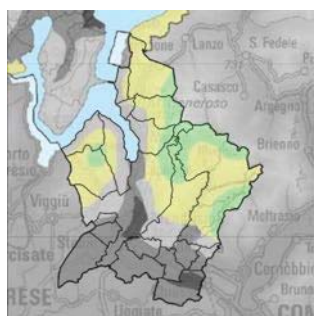
Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Un miglioramento generale della qualità del servizio di trasporto pubblico è ricercato tramite un'adeguata informazione alle principali fermate del TP. È prevista l'implementazione di un sistema di gestione dell'esercizio e dell'informazione del TP in tempo reale, coordinato con le imprese di trasporto pubblico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pannelli di informazione ai principali nodi di interscambio; • gestione della comunicazione tra veicoli e centrale; • centrale operativa. <p>La presente misura è correlata con la Velocizzazione del TP su gomma (TP 1, asse urbano principale Chiasso-Mendrisio, e TP 3, principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia) e con il Potenziamento dell'offerta delle linee TP su gomma transfrontaliere (TP 2).</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura, già prevista nel PAM di 2a generazione quale accompagnamento alla misura TP 1.1, persegue l'obiettivo di migliorare la qualità del trasporto pubblico alle fermate principali dell'agglomerato, fornendo un'adeguata informazione all'utenza in merito ai tempi d'attesa e ad eventuali comunicazioni. La strategia di rafforzamento del trasporto pubblico quale rete strutturante e capillare viene in questo modo perseguita non soltanto tramite un miglioramento della qualità del servizio, ma anche tramite un rafforzamento dell'immagine del vettore TP verso l'utenza. È di conseguenza perseguito l'obiettivo prefissato secondo l'indicatore MOCA 1-Ripartizione modale.</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento della facilità d'uso del sistema TP	sufficiente
La maggiore distribuzione di pannelli informativi all'interno dell'agglomerato ai principali nodi di interscambio determina un miglioramento ed un adeguamento delle informazioni all'utenza, a partire dai tempi di attesa alle fermate. Ciò contribuisce a migliorare la leggibilità, la facilità d'uso e l'immagine del sistema TP nel suo complesso.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Contenimento della dispersione insediativa	esiguo
La misura contribuisce a contenere la dispersione degli insediamenti, rendendo più attrattive le zone centrali dell'agglomerato.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
-	nessuno
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
-	nessuno
Fattibilità	
<p>La fattibilità è data nella misura in cui il sistema è già implementato in altri agglomerati del Cantone (Bellinzonese e Luganese).</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.</p>	


Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima



-

Spiegazioni e approfondimenti

I pannelli sono al momento previsti alle stazioni/fermate di Chiasso, Mendrisio, Capolago e Stabio, presso le fermate dei centri commerciali Fox Town, Serfontana e ad alcune fermate ritenute prioritarie nelle località dell'agglomerato (Balerna, Coldrerio, Riva S.Vitale, Mendrisio) [*misura ripresa da PAM2, cod. TP 5.2, cod.ARE 5250.2.016*].

	Aumento della capacità dei convogli sulla rete ferroviaria strutturante dell'agglomerato		Codice ARE: -	Codice PA: TP 6
	Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	IN 1.1, IN 1.2, IN 4.1-4.4			
Rapporto con PA 1 e 2	1a, 3, 4, 5 PAM1			
Ente responsabile	FFS/TILO			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: – Entrata in servizio: > 2026			
Priorità	C			
Grado di avanzamento	 1	 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	(misura non infrastrutturale)
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRT)
	Comune
	 Altro (FFS/TILO)

Rappresentazione cartografica
 
<p>TP 6: Aumento di capacità dei convogli sulla rete ferroviaria strutturante dell'agglomerato.</p> <p style="text-align: right;"><i>fonte: swissinfo.ch</i></p>
Descrizione della misura
Descrizione
Un incremento di capacità sui convogli ferroviari è ricercato attraverso l'introduzione di carrozze a due piani , al fine di rendere ancora più efficiente, e di conseguenza attrattiva, la rete strutturante dell'agglomerato.
Opportunità per l'agglomerato
L'aumento di capacità, a completamento delle misure in corso di attuazione con il PAM di 1a generazione (misure 1a, 3, 4, 5 PAM 1), si prefigge l'obiettivo di rendere la rete strutturante dell'agglomerato ancora più efficiente, contribuendo alla gestione dell'importante incremento d'utenza previsto nello scenario auspicato. La

misura concretizza in modo significativo quanto contenuto nello scenario auspicato e nelle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, aumentando l'attrattività dell'intero sistema di trasporto pubblico dell'agglomerato e favorendone lo sviluppo delle zone centrali (sviluppo centripeto). Sono di conseguenza perseguiti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del servizio sulla rete ferroviaria In risposta agli aumenti di utenza previsti nel medio-lungo periodo (> 2030), l'introduzione di treni a due piani migliora il servizio sulla rete strutturante dell'agglomerato, rendendola ancora più efficiente, e realizza un incremento della capacità in grado di soddisfare la crescita della domanda, specialmente nei collegamenti verso i poli di sviluppo.	significativo
Miglioramento della raggiungibilità Il miglioramento della qualità del TP ferroviario si esplica anche in un miglioramento della raggiungibilità delle diverse funzioni sul territorio, a prevenzione di effetti indesiderati come la dispersione degli insediamenti nell'agglomerato.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici La maggior attrattività del trasporto pubblico comporta una promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti nell'agglomerato.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
-	nessuno
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2 La misura permette una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione di una ripartizione modale maggiormente a favore del TP rispetto al TIM.	significativo

Fattibilità

La fattibilità è da verificare nei prossimi anni.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

-

Spiegazioni e approfondimenti



Il numero complessivo di passeggeri trasportati sulla rete TILO (linee S10, S20 e S30) si è attestato, nel 2014, a 9.2 mio (+ 8.2% rispetto al 2013), più di quanto atteso a livello pianificatorio, specie alla luce dei ritardi nella realizzazione della FMV nella tratta italiana.






Gli ultimi dati mostrano una continua crescita del numero dei passeggeri; considerando il numero di km

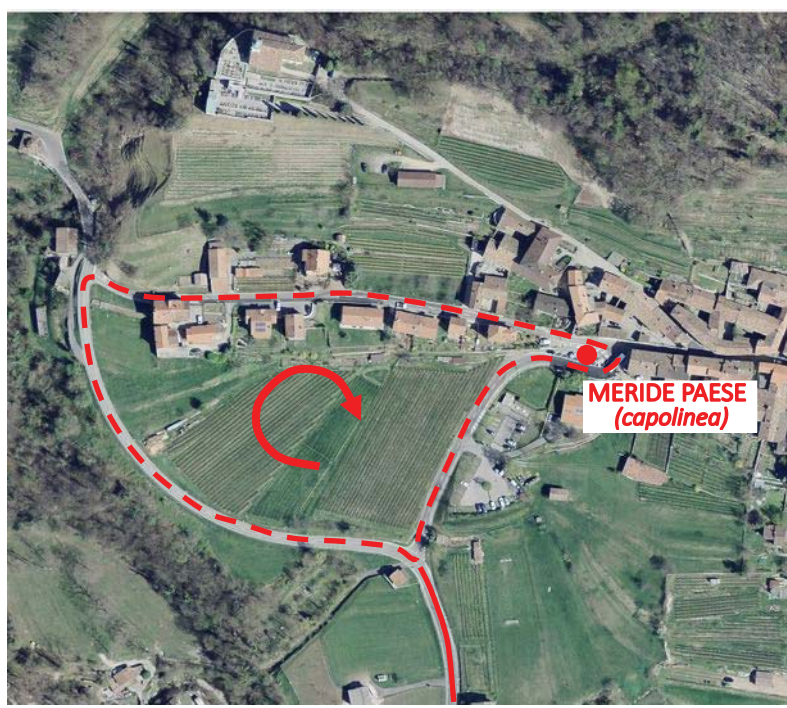
percorsi dai viaggiatori sulle linee TILO nel 2014 (167.1 mio pax*km) risulta un aumento del 121% rispetto al 2004 (75.6 mio pax*km) e dell'8.2% rispetto al 2013 (154.4 mio pax*km). L'aumento per la S10 dal 2009 al 2014 è stato del 41.4% (89.7 mio nel 2009 e 126.8 mio nel 2014). Questo ha comportato un progressivo riempimento dei convogli ed un grado di comfort via via decrescente.

La prosecuzione di AlpTransit verso Sud (ATS) non sarà realizzata prima del 2040 secondo il Consiglio federale. Le previsioni di traffico ferroviario elaborate dall'Ufficio Federale dei Trasporti – afferma il governo – mostrano che, con l'esercizio di composizioni FLIRT 6+6, la tratta Lugano-Chiasso riuscirà a smaltire l'aumento del traffico fino al 2030, nonostante situazioni di sovraccarico con numero di posti a sedere insufficienti, come mostra il «PROSSIF 2030, Programma di offerta RP Ticino» per la tratta Gaggiolo-Mendrisio limitatamente alle fasce orarie di punta giornaliera e per intervalli di tempo molto brevi (5'-10').

Nel PROSSIF è peraltro indicato che questi risultati necessitano di un'analisi più approfondita che tenga conto, ad esempio, anche dei treni internazionali, con la loro riserva di capacità ed il loro grado di utilizzo per il traffico regionale. Oltre l'orizzonte temporale del 2030 sarà pertanto necessario rivalutare l'aumento della capacità, ipotizzando nuovi convogli, come i materiali rotabili a due piani, per i quali tuttavia sotto l'aspetto infrastrutturale sarebbero necessari alcuni interventi di allargamento dei profili in galleria.

 Sistemazione stradale a favore del TP e messa in sicurezza fermata TP a Meride	Codice ARE:	Codice PA:
	–	TP 7
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure		
Rapporto con PA 1 e 2	TP 1.1 PAM2	
Ente responsabile	Cantone	
Altri Enti coinvolti	Comune di Mendrisio	
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	
Priorità	A	
Grado di avanzamento	1	2
		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	167'000.00 CHF
Ente finanziatore	 Confederazione in ambito PA
	 Confederazione in altri ambiti
	 Cantone
	 Agglomerato (CRT)
	 Comune
	Terzi (Aziende di trasporto)

Rappresentazione cartografica	
	<p>TP 7: Adattamento della larghezza stradale di via al Tiro e messa in sicurezza della fermata Meride Paese (capolinea).</p> <p><i>fonte: map.geo.admin.ch</i></p>

Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Adattamento della larghezza stradale del tratto terminale di via al Tiro, tra via Serpiano ed il centro di Meride, al fine di agevolare le manovre bus. L'intervento contempla anche la messa in sicurezza della fermata 'Paese', capolinea della linea 524 Mendrisio-Besazio-Meride.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>L'allargamento della sede stradale e la messa in sicurezza della fermata Meride Paese (capolinea della linea 524) rispondono all'esigenza di mettere in sicurezza e di realizzare le migliori condizioni di comfort per l'utenza di uno degli ambiti più limitrofi della rete di TP su gomma dell'agglomerato. In particolare, con il posizionamento. In questo modo, viene migliorata la qualità del TP attraverso una migliore percezione del percorso bus e dell'ubicazione della fermata, contribuendo ad una maggiore attrattività del trasporto pubblico. Sono di conseguenza perseguiti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale e 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP.</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento della raggiungibilità	sufficiente
Il miglioramento della qualità del TP su gomma si mostra attraverso un miglioramento della raggiungibilità di poli di sviluppo e residenziali, a prevenzione di effetti indesiderati come la dispersione degli insediamenti nell'agglomerato.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici	esiguo
La maggior attrattività del trasporto pubblico contribuisce ad un contenimento della dispersione degli insediamenti nell'agglomerato.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza soggettiva	significativo
La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva) grazie alla riqualifica e ridefinizione del modulo di larghezza di via al Tiro, oggi molto ridotto.	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2	esiguo
La misura contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali in ragione di una ripartizione modale a favore del TP.	
Fattibilità	
La fattibilità è data.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.</p>	
Scadenario per l'inoltro del progetto di massima	
-	

Spiegazioni e approfondimenti


L'intervento in oggetto ha come obiettivo fondamentale quello di garantire l'ingresso del bus nell'abitato di Meride in condizioni di sicurezza.

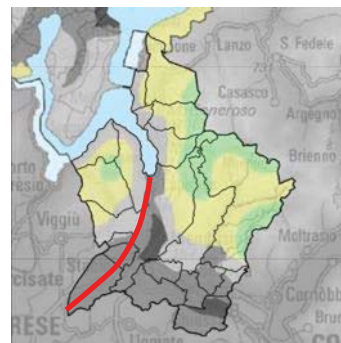
Uno degli aspetti salienti riguarda la manovra di retromarcia che oggi il bus effettua all'ultimo tornante, in prossimità del capolinea (Meride Paese): tale manovra è pericolosa e deve essere evitata. Anche l'ingresso al nucleo lungo il tratto terminale di via al Tiro, che si innesta trasversalmente rispetto alla strada che porta al Serpiano, non è agevole: l'intersezione presenta una curva a gomito che occorre impegnare con la massima prudenza. Si ricorda che ad oggi l'anello di Meride tra via al Tiro e via Serpiano è percorso in senso antiorario.



La soluzione migliore appare essere quella che prevede il giro in senso orario al bus diretto a Meride: in tal modo, è possibile ricavare la fermata (capolinea) subito dopo aver percorso il tornante che segna l'accesso al nucleo, sotto il muro di sostegno della strada, a prezzo di eliminare i posteggi esistenti.

MOBILITÀ LENTA - ML

PAM 3 – SCHEDE SULLE MISURE

 Percorso ciclabile del Parco del Laveggio		Codice ARE: –	Codice PA: ML 1
Pacchetto di misure	ML 1.1, ML 1.2		
Correlazione con altre misure	PA 1, PA 2, PA 3, PA6.2, ML 2, ML 6, ML 8		
Rapporto con PA 1 e 2	20 PAM1 / TL 1 PAM2		
Ente responsabile	Comune di Riva S.Vitale		
Altri Enti coinvolti	Comune di Mendrisio		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2021-2022		
Priorità	A e B		
Grado di avanzamento	 1		2



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	150'000.00 CHF (priorità A) 350'000.00 CHF (priorità B)
Ente finanziatore	 Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRT)
	 Comune
	Altro

Descrizione della misura
Descrizione
<p>In sinergia con la misura PA1, all'interno della Valle del Laveggio è prevista una continuità ciclopedonale, in parte in affiancamento al torrente omonimo su sedimi esistenti e/o da riqualificare, in parte su nuovi tratti all'interno del Parco. I tracciati di mobilità dolce pedonale e ciclabile che definiscono il percorso ufficiale del Parco Laveggio vanno a sovrapporsi per la maggior parte con i percorsi ciclabili pianificati di PAM1 e PAM2, realizzando in questo modo un itinerario continuo che promuove nel fondovalle aree di svago di prossimità attraversando ambienti naturali, aree agricole e spazi pubblici tra i più interessanti dell'agglomerato.</p> <p>La presente misura è correlata con le misure paesaggistiche inerenti i territori attraversati (misure PA 1, PA 2 e PA 3); inoltre, presenta correlazioni con il miglioramento della permeabilità ciclopedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni (misura ML 2) e con la realizzazione di posteggi per biciclette presso i principali poli e fermate del TP su gomma (misura ML 6).</p>
Opportunità per l'agglomerato
<p>La realizzazione di collegamenti ciclabili, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, si prefigge l'obiettivo di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta, contribuendo alla soluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi. La misura contribuisce in modo significativo alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, permettendo la realizzazione di collegamenti sicuri ed attrattivi sfruttando elementi di pregio paesaggistico come in questo caso il fiume Laveggio. Il percorso attraversa gran parte dell'agglomerato e collega anche alcune zone centrali di esso. Viene dunque anche promosso nel contempo un miglioramento generale della qualità di vita nelle zone centrali dell'agglomerato (sviluppo centripeto). Sono di conseguenza perseguiti tutti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 2-Incidentalità, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.</p>

Rappresentazione cartografica

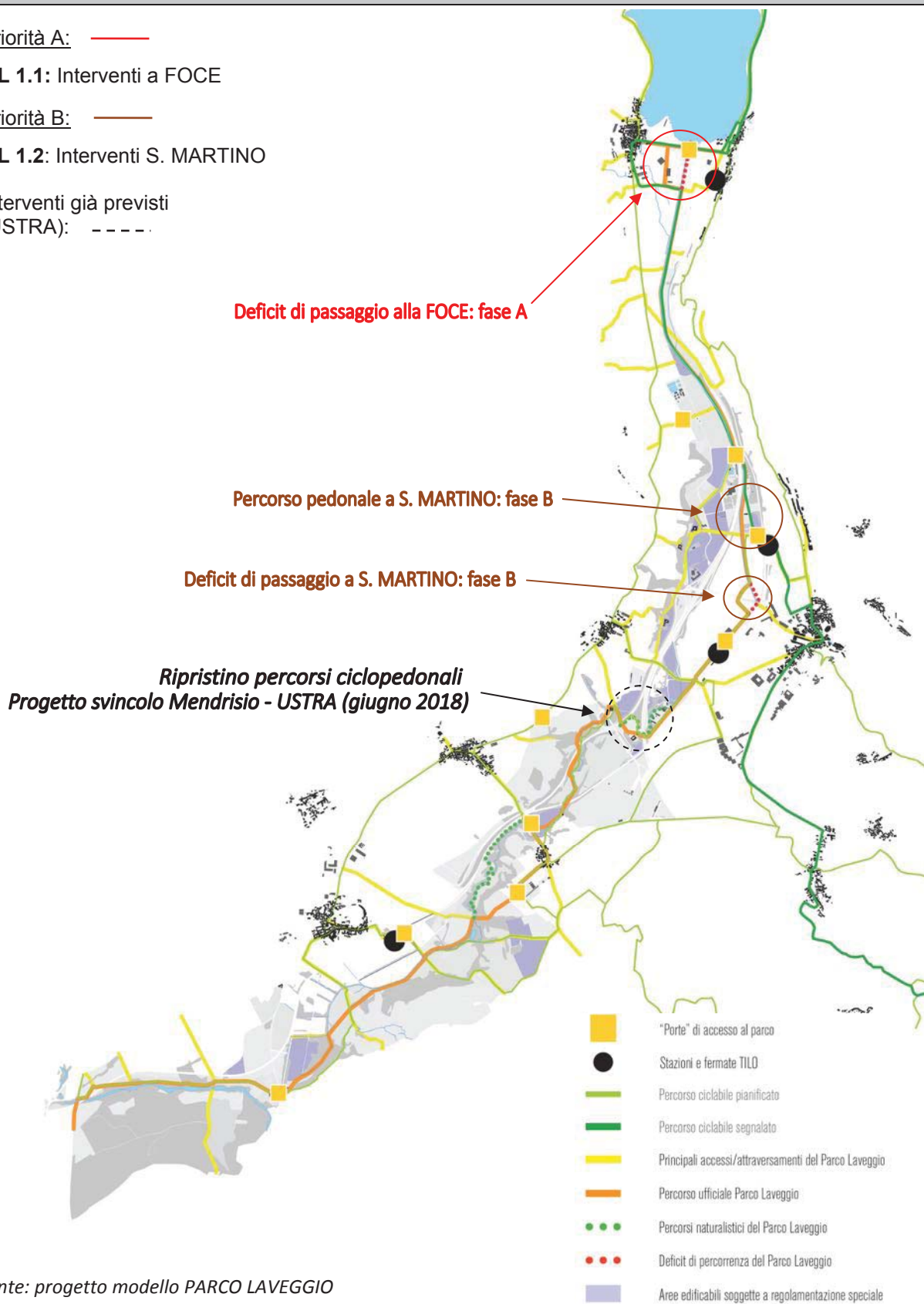
Priorità A: ———

ML 1.1: Interventi a FOCE

Priorità B: ———

ML 1.2: Interventi S. MARTINO

Interventi già previsti
(USTRA): - - - - -



fonte: progetto modello PARCO LAVEGGIO

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico Il percorso pedonale e ciclabile in oggetto promuove sensibilmente lo sviluppo della mobilità dolce lungo il Parco del Laveggio tra le sorgenti a S. Margherita di Stabio e la foce a Riva S. Vitale: la bellezza dei paesaggi attraversati e l'eliminazione di ostacoli lungo il tracciato lo rendono attrattivo, in particolare nella bella stagione. I miglioramenti si concretizzano in una riduzione del tempo medio di percorrenza negli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta. La presenza di una segnaletica di indirizzamento semplice e facilmente comprensibile consente un efficace orientamento all'interno dei percorsi del Parco. Si incentiva quindi con questa realizzazione un maggior numero di utenti ad usufruire di percorsi di mobilità lenta anche negli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, oltre che per svago e tempo libero.	significativo
Miglioramento della raggiungibilità La misura permette un miglioramento della raggiungibilità delle aree densamente popolate ma collegate in misura insufficiente con interventi mirati sul territorio per il traffico lento.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici Gli interventi proposti permettono di aumentare le superfici pubbliche a supporto del traffico ciclistico.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza soggettiva La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva) per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di percorsi separati dal traffico veicolare o la messa in sicurezza degli stessi.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2 La misura consente una riduzione delle emissioni atmosferiche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta.	sufficiente
Riduzione delle emissioni foniche La misura consente una riduzione delle emissioni foniche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta.	
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi urbani. La misura riduce il rischio di dispersione degli insediamenti.	
Fattibilità	
La fattibilità è data, fatti salvi approfondimenti progettuali in corso per la risoluzione di deficit di passaggio e consolidamenti a livello pianificatorio.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto e M10-Mobilità Lenta.	
<u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.	

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

Conclusione del progetto modello del Parco, come precisato nella scheda PA1.

Consolidamento di procedure pianificatorie (PR) in alcuni tratti.

Avvio progetto di massima degli interventi di fase A: 2017/2018. Invio all'ARE 2018.

Spiegazioni e approfondimenti

Per la descrizione degli approfondimenti progettuali di maggiore interesse, si segue l'articolazione del concetto di Parco descritto nella scheda misura PA1, in cui sono evidenziate **3 aree tematiche** e **8 luoghi strategici**; nell'ordine:

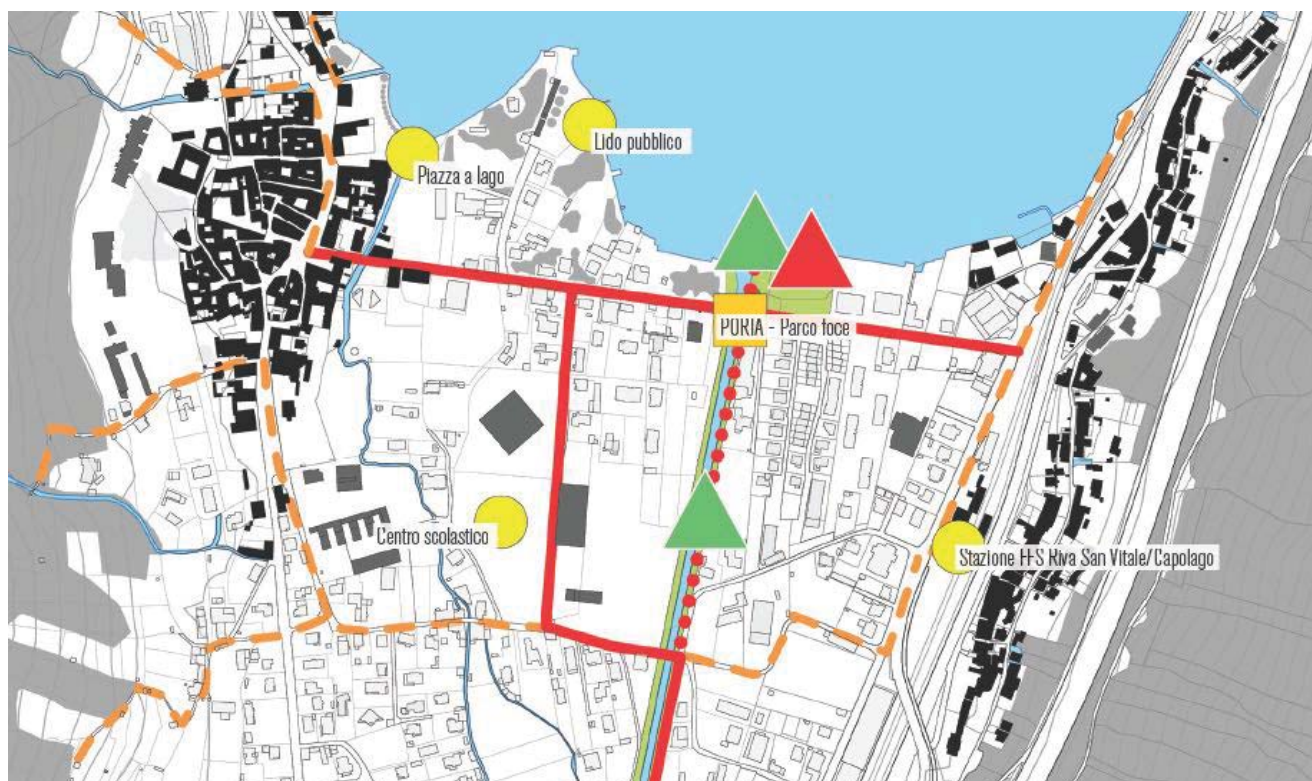
- il Laveggio urbano: Foce e Prati Maggi;
- il Laveggio nascosto: S. Martino e Tana/Pizzuolo;
- il Laveggio naturale: Valera, Meandri del Laveggio, Area agricola e S. Margherita/Bosco Gaggiolo.

La **Foce** presenta uno dei due deficit principali da risolvere.

L'ipotesi è quella di mantenere il percorso ciclabile lungo il percorso ufficiale del Parco (via mons. Sesti, via Vela) e di realizzare *ex-novo* un tratto pedonale lungo il Laveggio, in sponda sinistra del corso d'acqua, tra la via mons. Sesti e la foce. Qui vige un vincolo pianificatorio in corso di approvazione tramite un modifica di Piano Regolatore di poco conto, ma sussiste soprattutto un vincolo legato alla prevista realizzazione di strutture di svago di interesse collettivo (campo di calcio) che limita di fatto la larghezza del percorso pedonale a 2 m.

A sud dell'intersezione con via mons. Sesti il percorso diventa ciclopedonale e si dispone in sponda destra del corso d'acqua seguendo il percorso nazionale N3 segnato.

L'intervento di risoluzione di questo deficit di percorrenza è previsto in **fase A**, per un costo di CHF 150'000.



Nell'area denominata **Prati Maggi** il percorso ufficiale del Parco continua a seguire il percorso nazionale N3, in sponda destra al fiume, fino alla confluenza tra il Laveggio e il Morée (Mendrisio, zona piscine).

Uno dei punti di accesso al Parco è possibile dalla zona industriale di Rancate (via Prati Maggi).

In corrispondenza del sovrappasso stradale di via Motta, è in progettazione l'ampliamento della sezione idraulica del fiume, con modifica del ponte ciclopedonale sul Morée e nuovo passaggio sotto il campo stradale.



A **S. Martino** il percorso ufficiale del Laveggio segue il corso del Morée, dal momento che il Laveggio si nasconde tra la zona industriale di Rancate e il complesso disegno dello svincolo autostradale di Mendrisio. In questo luogo, le piscine di Mendrisio e la fermata TILO di S. Martino definiscono due delle principali porte di accesso al Parco.

All'altezza della chiesa di S. Martino si mantiene il percorso ciclabile lungo il percorso nazionale N3 (via S. Martino), quindi su via Penate/via Morée in accordo con i percorsi di ML pianificati (PAM1); si ipotizza di realizzare in fregio est al corso del Morée, sul sedime della chiesa di S. Martino, un percorso pedonale che segue il percorso ufficiale del Parco. La sua realizzazione è comunque da prevedersi in **fase B**, per un costo di CHF 200'000.



Più a sud, si incontra il secondo deficit principale di percorrenza del Parco, in corrispondenza del sovrappasso stradale di via Zorzi sulla via Morée. Nel breve periodo, il percorso ufficiale del Parco segue il percorso pianificato di PAM1, ossia la via Morée. Tuttavia, il Comune di Mendrisio ha conferito all'Accademia di Mendrisio l'incarico di elaborare un *masterplan* per disciplinare anche l'accessibilità ciclopedonale all'area di San Martino. Il *masterplan* dovrà trovare le risposte per superare il deficit di percorrenza per congiungere la stazione di Mendrisio, altra importante porta di accesso al Parco. L'intervento descritto è previsto in **fase B**, per un costo di CHF 150'000.

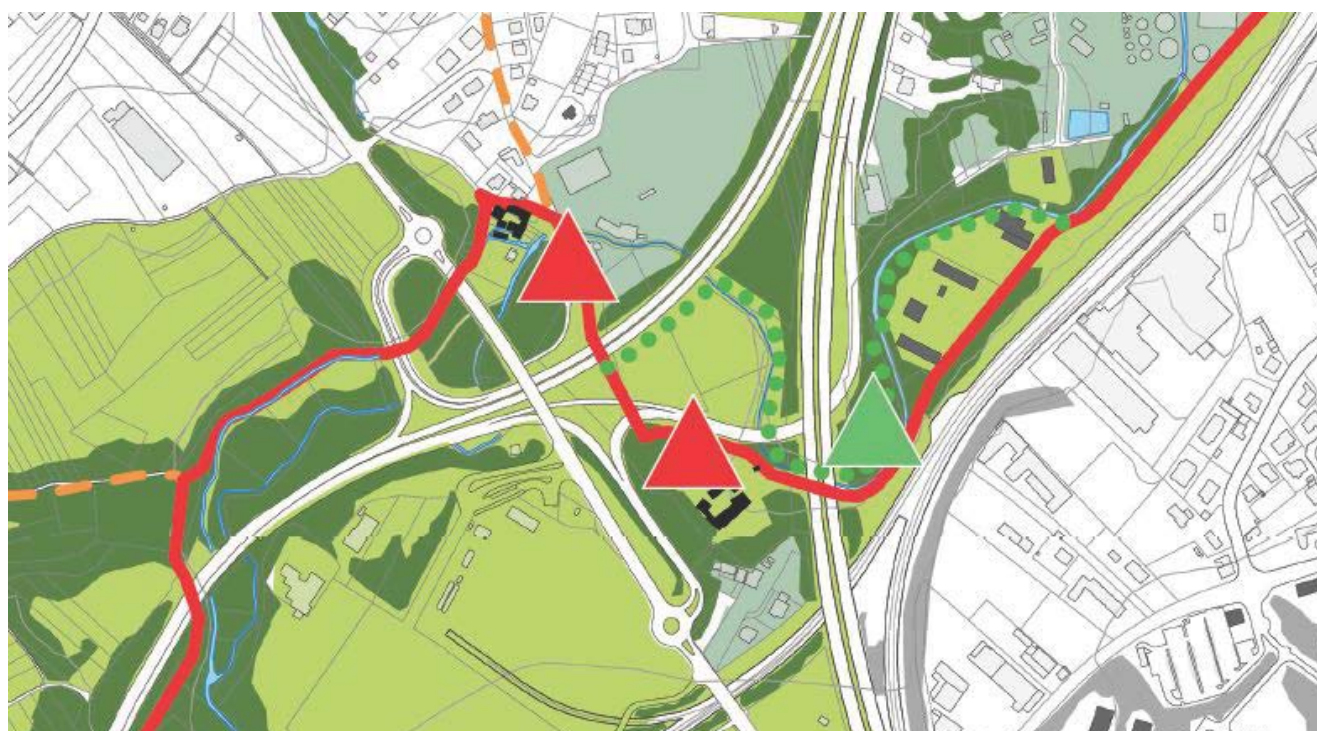


La zona di **Tana/Pizzuolo** è interessata dal nuovo svincolo autostradale di Mendrisio, in un avvallamento naturale in cui scorre il Laveggio: si tratta di un ambito molto delicato, in quanto punto di passaggio dall'area tematica del Laveggio nascosto a quella del Laveggio naturale.

Il progetto stradale, gestito da USTRA, prevede in questo caso sottopassi ed il ripristino della continuità dei percorsi e delle aree verdi preesistenti. Tra queste, oltre a garantire il ripristino del percorso ufficiale del Parco (ad opera di USTRA, entro il primo semestre 2018), si evidenziano due percorsi naturalistici, precedentemente esistenti, in affiancamento ai meandri del Laveggio:

- il primo è tra Cercera e Tana;
- il secondo è a Pizzuolo, nello spazio compreso tra i rami del nuovo svincolo autostradale.

Tra i due percorsi naturalistici è prevista un'area di svago, che sarà anch'essa completata da USTRA.

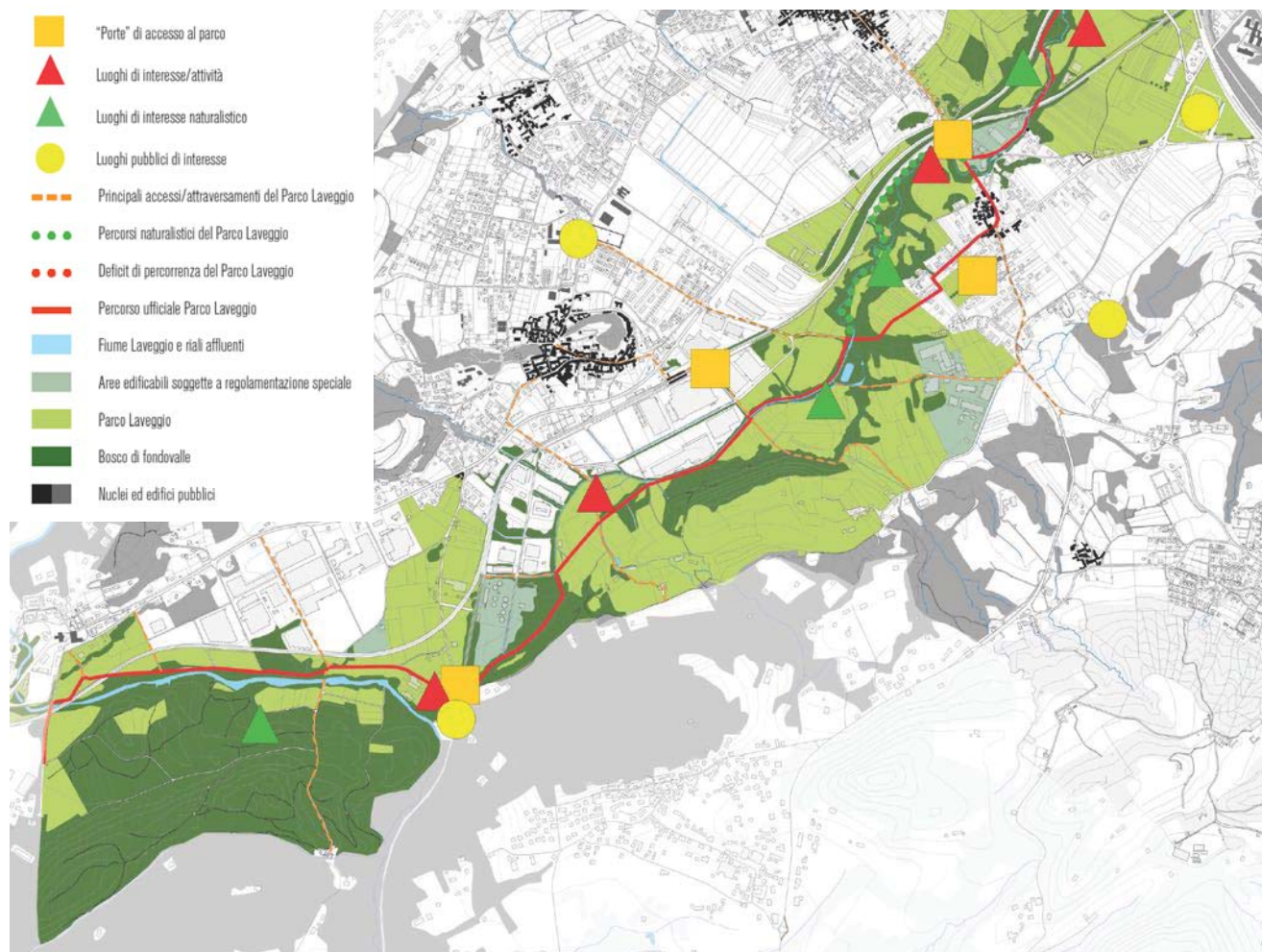



A **Valera** ha inizio l'area tematica del Laveggio naturale, inserito all'interno di un territorio a vocazione agricola. Il percorso ufficiale del Parco segue il percorso pianificato di PAM1. Si presenta una situazione legata ad una servitù di passaggio in via Ponte Laveggio, che deve essere risolta a livello pianificatorio.

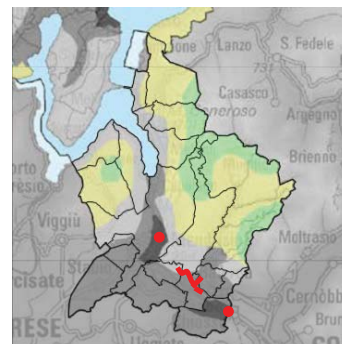
La chiesetta di S. Giuseppe e la via Colombara, tra Ligornetto e Genestrerio, definiscono due delle principali porte di accesso al Parco in questo luogo.

Le aree successive, denominate **Meandri del Laveggio**, **Area agricola** e **S. Margherita/Bosco Gaggiolo**, presentano una situazione analoga a quella di Valera: il percorso ufficiale del Parco segue il percorso pianificato di PAM1, si identificano porte di accesso principali quali la fermata TILO di Stabio (via Prella) e S. Margherita.

Nel tratto terminale del suo percorso in corrispondenza della dogana, tra S. Margherita e il Bosco Gaggiolo, si rimarca l'opportunità che il percorso ciclistico n.16 contenuto all'interno del PRMC della Regione Lombardia, che nel tratto terminale si affianca all'ex-ferrovia di Valmorea (oggi a valenza turistica), possa riconnettersi al valico del Gaggiolo passando per l'abitato di Rodero o a valle del colle S. Maffeo, contribuendo in modo significativo a concretizzare uno degli obiettivi dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti, cioè la continuità dei percorsi di ML ai principali valichi con l'Italia.



 Miglioramento della permeabilità ciclopedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni		Codice ARE: –	Codice PA: ML 2			
Pacchetto di misure	Da ML 2.1 a ML 2.5					
Correlazione con altre misure	IN 1.1, IN 1.2, IN 4.2, ML 3, ML 4, ML 6, TP 1					
Rapporto con PA 1 e 2	3, 4, 20a PAM1 / TL1, TIM1.1, TIM 1.2, TL3.13, TL 3.14, TL 6 PAM2					
Ente responsabile	Cantone, Comuni di Balerna, Chiasso, Coldrerio e Mendrisio					
Altri Enti coinvolti	-					
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2019-2022					
Priorità	A					
Grado di avanzamento	<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td style="background-color: black;"></td> <td>2</td> </tr> </table>			1		2
1		2				



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	7'668'400.00 CHF
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA (tutte)
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone (ML 2.2, ML 2.3)
	Agglomerato (CRT) (ML 2.2, ML 2.3)
	Comune (ML 2.1, ML 2.2, ML 2.3, ML 2.4, ML 2.5)
Altro	

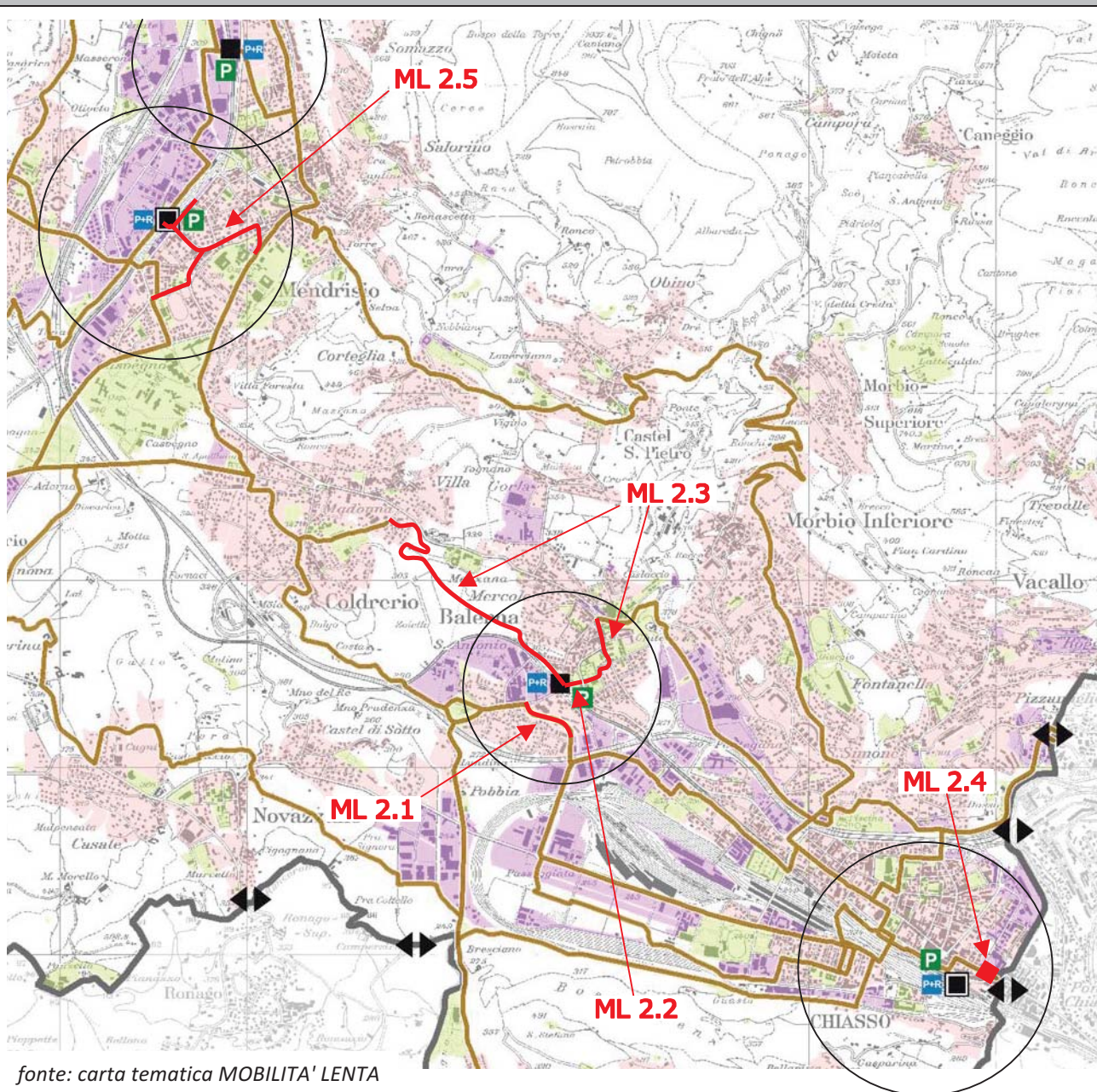
Descrizione della misura
Descrizione
<p>La misura prevede la realizzazione di collegamenti ciclopedonali attrattivi e sicuri nei comparti delle stazioni per i quali sono stati individuati dei deficit in sede di analisi. Questa si declina nelle seguenti sottomisure:</p> <p>Comune di Balerna</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 2.1 – Percorso ciclopedonale viale Tarchini-via Monti (59'000.00 CHF); Ente responsabile: Comune di Balerna ML 2.2 – Collegamento verticale ciclopedonale tramite ascensore tra la fermata TILO e la fermata TP su gomma Bellavista (1'250'000.00 CHF) <p>Comuni di Balerna e Coldrerio</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 2.3 – Percorso ciclopedonale via Mercole (Coldrerio)-comparto Mezzana (Coldrerio/Balerna) - collegamento della stazione FFS di Balerna (1'359'400.00 CHF) <p>Comune di Chiasso</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 2.4 – Messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Elvezia (1'000'000 CHF) (già misura TL 6 PAM 2, priorità B; codice ARE 5250.2.048); Ente responsabile: Comune di Chiasso <p>Comune di Mendrisio</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 2.5 – Collegamento ciclopedonale Stazione FFS/TILO-università (4'000'000 CHF); Ente responsabile: Comune di Mendrisio

La presente misura è correlata con il Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti di stazione (misura ML 3), con il Completamento della rete ciclabile locale (misura ML 4) e con la Realizzazione di posteggi per biciclette presso i principali poli e fermate del TP su gomma (misura ML 6).

Opportunità per l'agglomerato

La realizzazione di collegamenti ciclopedonali, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, si prefigge l'obiettivo di messa in sicurezza, promozione della mobilità lenta e dell'intermodalità nei comparti delle stazioni ferroviarie, contribuendo alla soluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi. La misura contribuisce in modo significativo alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insedimenti, permettendo la realizzazione di collegamenti sicuri ed attrattivi verso le stazioni FFS di Balerna, Chiasso e Mendrisio, favorendo l'intermodalità e rafforzando di conseguenza il ruolo strutturante della rete TILO. Viene promosso nel contempo lo sviluppo delle zone centrali dell'agglomerato (sviluppo centripeto). Sono di conseguenza perseguiti tutti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 2-Incidentalità, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.

Rappresentazione cartografica



Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico	significativo
L'accessibilità e la percorribilità per la mobilità lenta nei comparti attorno alle stazioni migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua. In particolare, i miglioramenti si concretizzano in una minore durata e soprattutto in una maggiore attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta, coadiuvati da una segnaletica di indirizzamento semplice e facilmente comprensibile. La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tali percorsi per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per svago, rispetto alla situazione attuale.	
Miglioramento della raggiungibilità	
La misura permette un miglioramento della raggiungibilità delle aree densamente popolate ma collegate in misura insufficiente con interventi mirati sul territorio per il traffico lento.	
Miglioramento dell'intermodalità	
L'accessibilità alle fermate TILO di Balema, Capolago-Riva San Vitale, Chiasso e Mendrisio e, di conseguenza, l'intermodalità bici/treno e gli spostamenti a piedi/treno presentano miglioramenti con questa misura.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici	sufficiente
La misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico (ex tracciato ferroviario), migliorando al contempo la fruibilità e la qualità degli spazi pubblici.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza soggettiva	significativo
La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva) per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di percorsi separati dal traffico veicolare o la messa in sicurezza degli stessi.	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2	sufficiente
La misura consente una riduzione delle emissioni atmosferiche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta e del trasporto pubblico.	
Riduzione delle emissioni foniche	
La misura consente una riduzione delle emissioni foniche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta e del trasporto pubblico.	
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi urbani.	
La misura riduce il rischio di dispersione degli insediamenti.	
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

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

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento nel PD --> aggiornare la carta dell'allegato V della Scheda R/M5, modifica del percorso denominato C della rete dei percorsi ciclabili del Mendrisiotto e Basso Ceresio nel tratto tra Coldrerio e Balerna (misure ML 2.2 e ML 2.3).

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

Avvio progetto di massima 2017/2018. Invio all'ARE 2018.

Misura ML 2.2 da consolidare prima a PR, avvio progetto massima 2019, invio all'ARE 2020

Spiegazioni e approfondimenti

ML 2.2:

La realizzazione di un ascensore inclinato che permetta un collegamento rapido e sicuro tra la stazione FFS di Balerna e la fermata bus Bellavista sulla via San Gottardo trae le premesse da una molteplicità di obiettivi:

- migliorare l'intermodalità gomma-ferro, per ridurre i tempi di passaggio da un mezzo all'altro;
- introdurre un elemento di ricucitura (ML) tra il quartiere S. Antonio (a sud della ferrovia) ed il centro paese;
- garantire l'accessibilità a persone a mobilità ridotta;
- rendere attrattivo il nuovo percorso di ML da/verso Mezzana e Coldrerio (cfr. ML 2.3).

La proposta progettuale è quella di realizzare un impianto di risalita che permetta di superare il dislivello di 25.60 m tra la terrazza sita sul retro della fermata bus Bellavista su via San Gottardo ed un'area pianeggiante al livello di via Stazione tra il piede della collina ed il viale alberato. Da qui, un breve percorso di ML raccorda la fermata di valle dell'ascensore con la stazione FFS e con la variante al percorso ciclabile cantonale C (cfr. ML 2.3); parimenti, dalla fermata di monte è possibile ricollegarsi al tracciato ciclabile cantonale costeggiando il cimitero ed attraversando i poli scolastici ed il municipio nel nucleo cittadino.

Il profilo longitudinale dell'ascensore è realizzato in modo da seguire il più possibile l'andamento del terreno: ne risulta una lunghezza del tracciato percorso dalla cabina di circa 39.70 m su un'inclinazione costante di 40° della struttura rispetto al piano orizzontale.

La capacità della cabina è di 12 passeggeri e la sua velocità di regime è di 1 m/s: il tempo netto di corsa è pertanto di circa 45 s, ovvero si ha un tempo complessivo di viaggio (al lordo dei tempi di attesa e di sicurezza) che va da un minimo di 1 minuto fino a circa 3 minuti, a seconda del posizionamento della cabina rispetto a chi ne fa richiesta.

ML 2.3:

L'intervento riguarda l'alternativa al percorso ciclabile cantonale C lungo via San Gottardo, destinato a favorire il Trasporto Pubblico con la creazione di corsie preferenziali e la riqualificazione multimodale dello stesso asse tra Mendrisio (incrocio Banchette) e Balerna (rotonda Bellavista).

Il progetto prevede la sua modifica di tracciato rispetto a quello approvato (misure 20 PAM1, TL1 PAM2) e diviene il nuovo percorso ciclabile cantonale C. Esso si sviluppa per una lunghezza di circa 1.5 km e può essere sommariamente descritto come segue:

- l'accesso è da via Mercole (a Coldrerio) passando per via Pragée (strada pavimentata privata); al suo termine viene realizzata una nuova pista ciclopedonale che si collega al comparto di Mezzana: il tracciato è necessariamente sinuoso, per contenere la pendenza longitudinale, e viene realizzato lungo le balze esistenti, per limitare l'impatto sul vigneto (km 0.000-km 0.340);

- il percorso ciclopedonale in attraversamento al comparto di Mezzana segue le strade esistenti, che dovranno essere adattate per quanto concerne il fondo, la pendenza trasversale e l'illuminazione; lungo questo tratto il percorso presenterà alberature puntuali (km 0.340-km 1.130);
- al termine del tracciato interno al comparto di Mezzana, anziché proseguire per via Prada (che presenta variazioni di pendenza importanti), si propone l'attraversamento del riale Raggio ricavando un passaggio lungo l'argine e sottopassando la linea FFS utilizzando il tombinone dello stesso riale, fatte le opportune modifiche e adattamenti (km 1.130-km 1.220);
- l'arrivo su via Favre avviene passando per una strada esistente (fondo privato) che va risanata; da qui, il passaggio ciclopedonale fino ad arrivare alla stazione FFS è agevole e viene tracciato con segnaletica sulla pavimentazione.


Il calibro proposto per il percorso è di 3 m, le pendenze longitudinali si mantengono al di sotto del 7% (fatta eccezione per limitati tratti). La pavimentazione è realizzata prevalentemente in calcestruzzo fine, fatte salve le tratte estreme che sono in miscela bituminosa. Un sistema di illuminazione con colonnine a LED completa il percorso ciclabile.

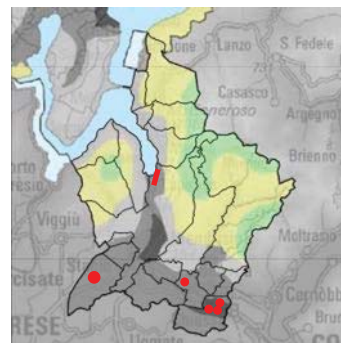
ML 2.5:



La strategia di miglioramento della mobilità lenta nei comparti centrali e in prossimità delle stazioni, già iniziata con i PAM di 1a e 2a generazione, ha portato a definire una necessità d'intervento lungo le seguenti strade: via Catenazzi, via Franscini, via Motta, via Campo Sportivo, via Franchini, via Baroffio e via Turconi. Alcuni ambiti sono già interessati da misure nei PA di generazione precedente:

- il nodo intermodale di Mendrisio, la fermata TP e piazza della stazione (misura 4 PAM1);
- la moderazione del traffico e la riqualificazione di via Motta (misura TIM 1.1 PAM2);
- il completamento del sottopasso pedonale alla stazione FFS di Mendrisio per il collegamento della zona insediativa strategica ad ovest dei binari (misura TL 3.13 PAM2).

Con il PAM 3, si valorizza ancora maggiormente il comparto andando ad intervenire laddove vi è necessità, creando dei collegamenti ciclopedonali lungo via Catenazzi e via Turconi.

 Miglioramento della permeabilità pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni		Codice ARE: –	Codice PA: ML 3
Pacchetto di misure	Da ML 3.1 a ML 3.8		
Correlazione con altre misure	IN 1.1, IN 4.1, PA 6.2, PA 7, ML 2, ML 5		
Rapporto con PA 1 e 2	3 PAM 1, TL 4.1, TL 4.2, TL 6 PAM2		
Ente responsabile	Comuni di Balerna, Chiasso, Mendrisio, Stabio		
Altri Enti coinvolti	USTRA		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019-2021 Entrata in servizio: 2019-2022		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	2	



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	4'079'100.00 CHF
Ente finanziatore	 Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRT)
	 Comune
	Altro

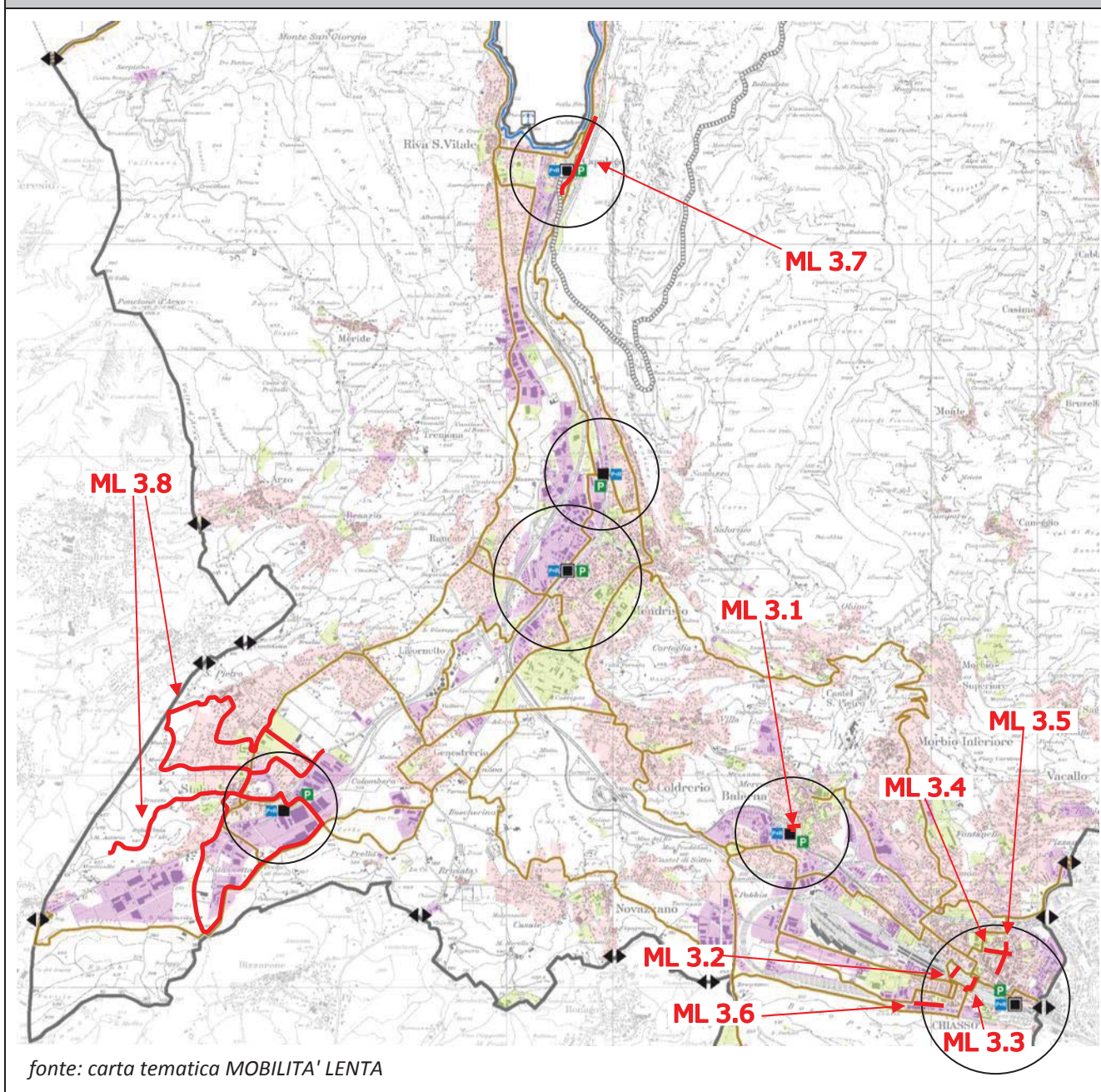
Descrizione della misura
Descrizione
<p>La misura prevede la realizzazione di collegamenti pedonali attrattivi e sicuri nei comparti delle stazioni per i quali sono stati individuati dei deficit in sede di analisi. Questa si declina nelle seguenti sottomisure:</p> <p>Comune di Balerna</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 3.1 – Percorso pedonale a collegamento della stazione FFS con via San Gottardo (93'700.00 CHF); <p>Comune di Chiasso</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 3.2 – Passerella pedonale sopra la ferrovia tra i quartieri Soldini e Boffalora (2'400'000.00 CHF) (già misura TL 4.1 PAM 2, priorità B; codice ARE 5250.2.039); ML 3.3 – Marciapiede continuo su via ai Crotti per l'attraversamento di via Soldini, abbinato all'allargamento marciapiedi esistenti via Dunant sottopasso FFS (134'200.00 CHF); ML 3.4 – Nuovo marciapiede e riqualificazione di via Franscini (216'200.00 CHF); ML 3.5 – Marciapiede via Lavizzari (158'000.00 CHF); ML 3.6 – Percorso pedonale sul torrente Faloppia via Milano (704'000.00 CHF). <p>Comune di Mendrisio</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 3.7 – Riscatto per uso pedonale di strada di servizio USTRA a Capolago (300'000.00 CHF) (già misura TL 4.2 PAM 2, priorità B; codice ARE 5250.2.040). <p>Comune di Stabio</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 3.8 – Piano dei percorsi pedonali (73'000.00 CHF).

La presente misura è correlata con il Miglioramento della permeabilità ciclopedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni (misura ML 2) e con il Completamento della rete pedonale locale (misura ML 5).

Opportunità per l'agglomerato

La realizzazione di collegamenti pedonali, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, si prefigge l'obiettivo di messa in sicurezza, promozione della mobilità lenta e dell'intermodalità nei comparti delle stazioni ferroviarie, contribuendo alla soluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi. La misura contribuisce in modo significativo alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insedimenti, permettendo la realizzazione di collegamenti sicuri ed attrattivi verso le stazioni FFS di Balerna, Chiasso e Mendrisio, e parzialmente anche il progetto di Stabio, favorendo l'intermodalità e rafforzando di conseguenza il ruolo strutturante della rete TILO. Viene promosso nel contempo lo sviluppo delle zone centrali dell'agglomerato (sviluppo centripeto). Sono di conseguenza perseguiti tutti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 2-Incidentalità, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.

Rappresentazione cartografica



Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico	significativo
L'accessibilità e la percorribilità per la mobilità lenta nei comparti attorno alle stazioni migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua. In particolare, i miglioramenti si concretizzano in una minore durata e soprattutto in una maggiore attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi, coadiuvati da una segnaletica di indirizzamento semplice e facilmente comprensibile. La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tali percorsi per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per svago, rispetto alla situazione attuale.	
Miglioramento della raggiungibilità	significativo
La misura permette un miglioramento della raggiungibilità delle aree densamente popolate ma collegate in misura insufficiente con interventi mirati sul territorio per il traffico lento.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Contenimento della dispersione insediativa	sufficiente
La misura punta ad assicurare una maggiore attrattività delle zone centrali dell'agglomerato, contenendo al contempo la dispersione degli insediamenti.	
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici	sufficiente
Gli interventi proposti permettono di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza soggettiva	significativo
La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva) per la mobilità pedonale, tramite la loro realizzazione in condizioni di sicurezza.	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2	sufficiente
La misura consente una riduzione delle emissioni atmosferiche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta e del trasporto pubblico.	
Riduzione delle emissioni foniche	
La misura consente una riduzione delle emissioni foniche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta e del trasporto pubblico.	
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi urbani.	sufficiente
La misura riduce il rischio di dispersione degli insediamenti.	

Fattibilità
La fattibilità è stata approfondita con i progetti di massima (di fattibilità per la misura 3.2, che deve ancora essere oggetto di consolidamento pianificatorio).
Situazione nel Piano direttore cantonale
<u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto e M10-Mobilità Lenta.
<u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

Avvio progetto di massima 2017/2018. Invio all'ARE 2018
ML 3.2: Avvio progetto di massima 2020/2021. Invio all'ARE 2021.

Spiegazioni e approfondimenti


ML 3.8:

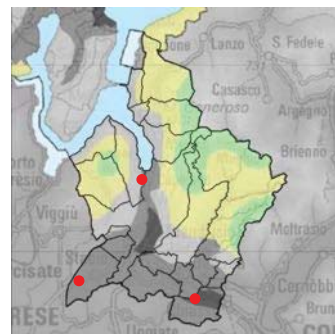
Il piano dei percorsi pedonali a Stabio si articola in 2 percorsi all'interno del territorio comunale:

- il percorso definito "Verde", che si snoda per ca. 5.5 km tra la zona del nucleo di Stabio, la zona residenziale, i vigneti di Montalbano e la zona del nucleo di San Pietro;
- il percorso definito "Azzurro", che si snoda per ca. 6.9 km.

Il primo è più vario, essendo composto da tracciati in parte pianeggianti, in parte collinari; il secondo si spinge all'esterno dell'abitato e conduce in ameni luoghi di campagna e/o boschivi a contatto con la natura.

Entrambi sfruttano strade esistenti (asfaltate o in terra battuta) e/o da adattare con lavori di manutenzione; un'opportuna segnaletica permette una visita guidata dei luoghi di interesse storico e culturale facenti parte del progetto.

 Completamento della rete ciclabile locale		Codice ARE: –	Codice PA: ML 4
Pacchetto di misure	Da ML 4.1 a ML 4.6		
Correlazione con altre misure	IN 3, ML 2, ML 6		
Rapporto con PA 1 e 2	20a PAM 1, TL 1, TL 6 PAM2		
Ente responsabile	Comuni di Balerna, Riva San Vitale, Stabio		
Altri Enti coinvolti	-		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	2	



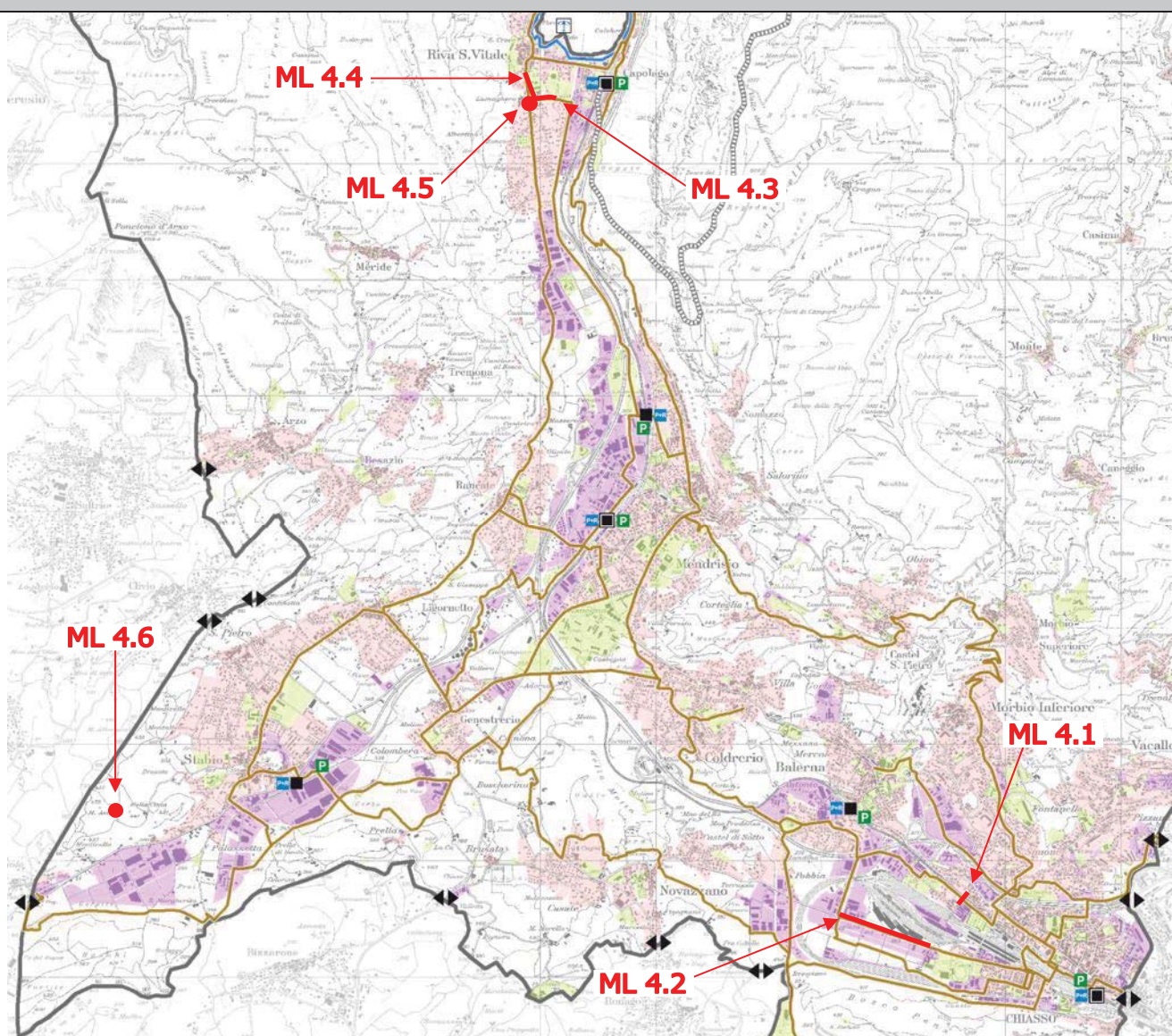
Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	1'718'200.00 CHF
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRT)
	Comune
	Terzi

Descrizione della misura
Descrizione
<p>La misura prevede la realizzazione di collegamenti ciclabili attrattivi e sicuri. Questa si declina nelle seguenti sottomisure:</p> <p>Comune di Balerna</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 4.1 – Messa in sicurezza del percorso ciclopeditonale utilitario in via Magazzini Generali, sottopassaggio ferroviario (27'200.00 CHF); ML 4.2 – Percorso ciclopeditonale via Passeggiata (700'000.00 CHF). <p>Comune di Riva San Vitale</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 4.3 – Ampliamento dell'asse di via mons. Sesti tra la cantonale ed il posteggio scolastico, con inserimento degli spazi per pedoni e ciclisti (305'500.00 CHF); ML 4.4 – Definizione di un ambito ad uso pedonale e ciclabile in prosecuzione a via mons. Sesti (325'000.00 CHF); ML 4.5 – Messa in sicurezza dell'attraversamento ciclopeditonale all'incrocio tra le vie G. Motta e mons. Sesti (100'000.00 CHF). <p>Comune di Stabio</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 4.6 – Piano Bike Park: il giro del Monte Asturo (260'500.00 CHF). <p>La presente misura è correlata con il Miglioramento della permeabilità ciclopeditonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni (misura ML 2) e con la Realizzazione di posteggi per biciclette presso i principali poli e fermate del TP su gomma (misura ML 6).</p>

Opportunità per l'agglomerato

La realizzazione di collegamenti ciclabili, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, si prefigge l'obiettivo di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta, contribuendo alla soluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi, legati in particolare alla mancanza di alcuni collegamenti. La misura contribuisce in modo significativo alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, permettendo la realizzazione di collegamenti sicuri ed attrattivi nelle aree densamente popolate. Viene promosso nel contempo lo sviluppo delle zone centrali dell'agglomerato (sviluppo centripeto). Sono di conseguenza perseguiti tutti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 2-Incidentalità, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP. La misura ML 4.6 è legato allo svago di prossimità.

Rappresentazione cartografica



fonte: carta tematica MOBILITA' LENTA

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico L'accessibilità e la percorribilità dei tracciati di mobilità lenta migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua. In particolare, i miglioramenti si concretizzano in una minore durata e soprattutto in una maggiore attrattività degli spostamenti effettuati in bicicletta, anche grazie all'ausilio di una segnaletica di indirizzamento dei percorsi efficace e facilmente comprensibile. La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tali percorsi per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per svago, rispetto alla situazione attuale.	sufficiente
Miglioramento della raggiungibilità La misura permette un miglioramento della raggiungibilità delle aree densamente popolate ma collegate in misura insufficiente con interventi mirati sul territorio per il traffico lento.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Contenimento della dispersione insediativa La misura contribuisce a promuovere lo sviluppo centripeto degli insediamenti, contenendone la dispersione.	esiguo
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici Gli interventi proposti permettono di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico ciclistico.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza soggettiva La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva) per la mobilità ciclabile, tramite la realizzazione di percorsi separati dal traffico veicolare o la messa in sicurezza degli stessi.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2 La misura contribuisce alla riduzione delle emissioni atmosferiche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta.	esiguo
Riduzione delle emissioni foniche La misura contribuisce alla riduzione delle emissioni foniche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta.	
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi urbani. La misura contribuisce alla riduzione del rischio di dispersione degli insediamenti.	
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita dai progetti di massima.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto e M10-Mobilità Lenta.</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.</p>	

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

Avvio progetto di massima 2017/2018. Invio all'ARE 2018.

Spiegazioni e approfondimenti

ML 4.3:

Con i lavori di restauro del centro scolastico (scuola materna, scuola elementare, palestra) l'intero ambito facente capo alla via mons. Sesti è oggetto di un riassetto viario: l'obiettivo è quello di concentrare il traffico veicolare a servizio degli istituti scolastici sull'asse di via mons. Sesti compreso tra via G. Motta ed il posteggio del centro scolastico, trasformando il passaggio che costeggia il viale di San Rocco e che sbocca sulla strada cantonale in corrispondenza dell'Oratorio in un percorso ciclopedonale locale.

L'asse di via mons. Sesti tra la cantonale ed il posteggio scolastico viene ricalibrato a 5.00 m:

- la parte carrabile è di 3.50 m
- la zona pedonale è di 1.50 m.

Le due zone sono tra loro separate a mezzo di paracarri interassati a ml.20.00 ca. Tale soluzione permette l'incrocio di due autovetture a velocità moderata, grazie all'invasione temporanea dello spazio riservato ai pedoni, e la definizione di uno spazio pedonale sicuro a costi limitati.


ML 4.4:

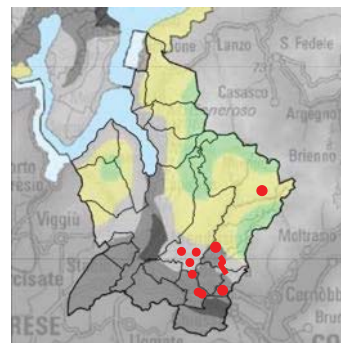
Il passaggio che costeggia il viale di San Rocco definisce un ambito ad esclusivo uso pedonale e ciclabile: è previsto il rifacimento della pavimentazione bituminosa, la delimitazione con paletti mobili della zona a traffico veicolare rispetto a quella esclusivamente pedonale e l'istituzione su questa tratta di una zona moderata a 30 km/h con segnaletica che ammetta unicamente il traffico veicolare ai "confinanti autorizzati".







ML 4.6:

Si realizza un percorso per bici nella zona boschiva di Stabio, con diversi gradi di difficoltà in modo da renderlo avventuroso ed avvincente. Nel tracciato sono inseriti 10 punti di media difficoltà così da renderlo divertente per tutti.

Il tracciato si sviluppa in parte su strade agricole esistenti, in parte su sentieri esistenti, in parte su tracciati che dovranno essere realizzati *ex-novo*. Questo percorso si integra con il "percorso vita" esistente, che può essere utilizzato in sinergia per lavori di preparazione fisica.

 Completamento della rete pedonale locale		Codice ARE: –	Codice PA: ML 5
Pacchetto di misure	Da ML 5.1 a ML 5.13		
Correlazione con altre misure	PA 6.1, ML 3		
Rapporto con PA 1 e 2	18 PAM1, TL 4.3 PAM2		
Ente responsabile	Comuni di Balerna, Breggia, Castel San Pietro, Morbio Inferiore, Vacallo		
Altri Enti coinvolti	-		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019-2021 Entrata in servizio: 2019-2022		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	2	



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	5'361'300.00 CHF
Ente finanziatore	 Confederazione in ambito PA
	 Confederazione in altri ambiti
	 Cantone
	 Agglomerato (CRT)
	 Comune
	 Altro

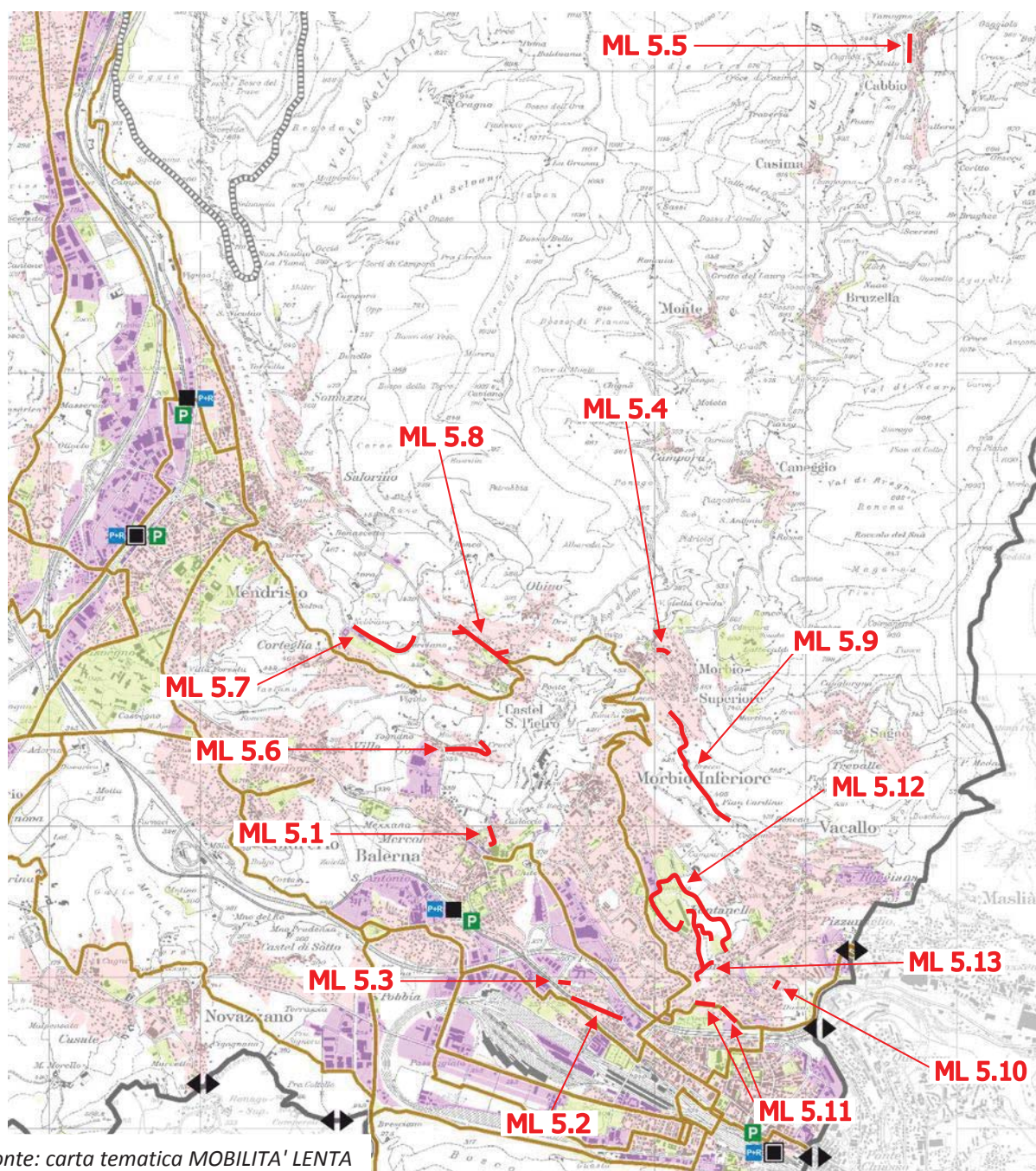
Descrizione della misura
Descrizione
<p>Comune di Balerna</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 5.1 – Percorso pedonale a collegamento del quartiere di Belvedere-Caslaccio con l'asse di via S. Gottardo (137'200.00 CHF); ML 5.2 – Nuovo marciapiede viale Pereda (389'400.00 CHF); ML 5.3 – Scalinata fra Pontegana e via S. Gottardo (25'800.00 CHF). <p>Comune di Breggia</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 5.4 – Scalinata in loc. "Posgiòrt" a Morbio Superiore (92'200.00 CHF); ML 5.5 – Marciapiede a Cabbio sulla cantonale S 106.2 (166'700.00 CHF). <p>Comune di Castel San Pietro</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 5.6 – Riquilificazione e completamento marciapiede in via Monte Generoso (972'100.00 CHF); ML 5.7 – Percorso pedonale in loc. Nebbiano (133'900.00 CHF); ML 5.8 – Allargamento marciapiedi e messa in sicurezza via Maggi (984'000.00 CHF). <p>Comune di Morbio Inferiore/Breggia</p> <ul style="list-style-type: none"> ML 5.9 – Marciapiede tra Morbio Inferiore/Vacallo e Morbio Superiore (1'300'000.00 CHF) (già misura TL 4.3 PAM 2, priorità B; codice ARE 5250.2.041).

Comune di Vacallo

- ML 5.10 – Percorso pedonale tra via Fornasette e via Pizzamiglio (30'000.00 CHF);
- ML 5.11 – Formazione di corsie pedonali e moderazioni puntuali, parte bassa S. Simone (30'000.00 CHF);
- ML 5.12 – Percorso pedonale tra Casa per anziani/Centro civico e scuole medie di Morbio Inferiore (250'000.00 CHF);
- ML 5.13 – Passerelle tra Casa per anziani/Centro civico e scuole medie di Morbio Inferiore (850'000.00 CHF).

La presente misura è correlata in particolare con il Miglioramento della permeabilità e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni (misura ML 3).

Rappresentazione cartografica



Opportunità per l'agglomerato

La realizzazione di collegamenti pedonali, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, si prefigge l'obiettivo di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta, contribuendo alla soluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi, legati in particolare alla mancanza di alcuni collegamenti. La misura contribuisce in modo significativo alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, permettendo anche la realizzazione di collegamenti sicuri ed attrattivi nelle aree densamente popolate. Viene promosso nel contempo lo sviluppo delle zone centrali dell'agglomerato (sviluppo centripeto). Sono di conseguenza perseguiti tutti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 2-Incidentalità, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico	sufficiente
L'accessibilità e la percorribilità dei tracciati di mobilità lenta migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua. In particolare, i miglioramenti si concretizzano in una minore durata e soprattutto in una maggiore attrattività degli spostamenti effettuati a piedi, anche grazie all'ausilio di una segnaletica di indirizzamento dei percorsi efficace e facilmente comprensibile. La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tali percorsi per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per svago, rispetto alla situazione attuale.	
Miglioramento della raggiungibilità	sufficiente
La misura permette un miglioramento della raggiungibilità delle aree densamente popolate ma collegate in misura insufficiente con interventi mirati sul territorio per il traffico lento.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Contenimento della dispersione insediativa	esiguo
La misura contribuisce a promuovere lo sviluppo centripeto degli insediamenti, contenendone la dispersione.	
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici	esiguo
Gli interventi proposti permettono di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza soggettiva	significativo
La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva) per la mobilità pedonale, tramite la loro realizzazione in condizioni di sicurezza.	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2	esiguo
La misura contribuisce alla riduzione delle emissioni atmosferiche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta.	
Riduzione delle emissioni foniche	
La misura contribuisce alla riduzione delle emissioni foniche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta.	esiguo
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi urbani.	
La misura contribuisce alla riduzione del rischio di dispersione degli insediamenti.	

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita dai progetti di massima.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

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

Necessità di aggiornamento del PD:



La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.

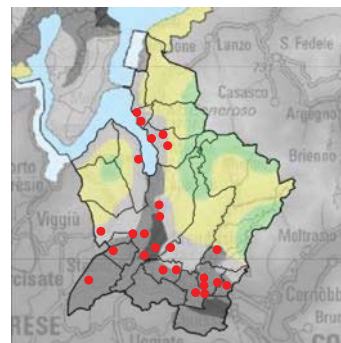
Scadenario per l'inoltro del progetto di massima




Avvio progetto di massima 2017/2018. Invio all'ARE 2018.

Spiegazioni e approfondimenti

-

 Posteggi per biciclette presso i principali poli di attrazione e le principali fermate del TP su gomma		Codice ARE: -	Codice PA: ML 6
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	ML 2, ML 4, ML 7		
Rapporto con PA 1 e 2	20 PAM1 / TP1.1, TL1, TL11 PAM2		
Ente responsabile	Comuni di Breggia, Castel San Pietro, Coldrerio, Maroggia, Melano, Mendrisio, Morbio Inferiore, Riva San Vitale, Stabio, Vacallo		
Altri Enti coinvolti	-		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	 1		2

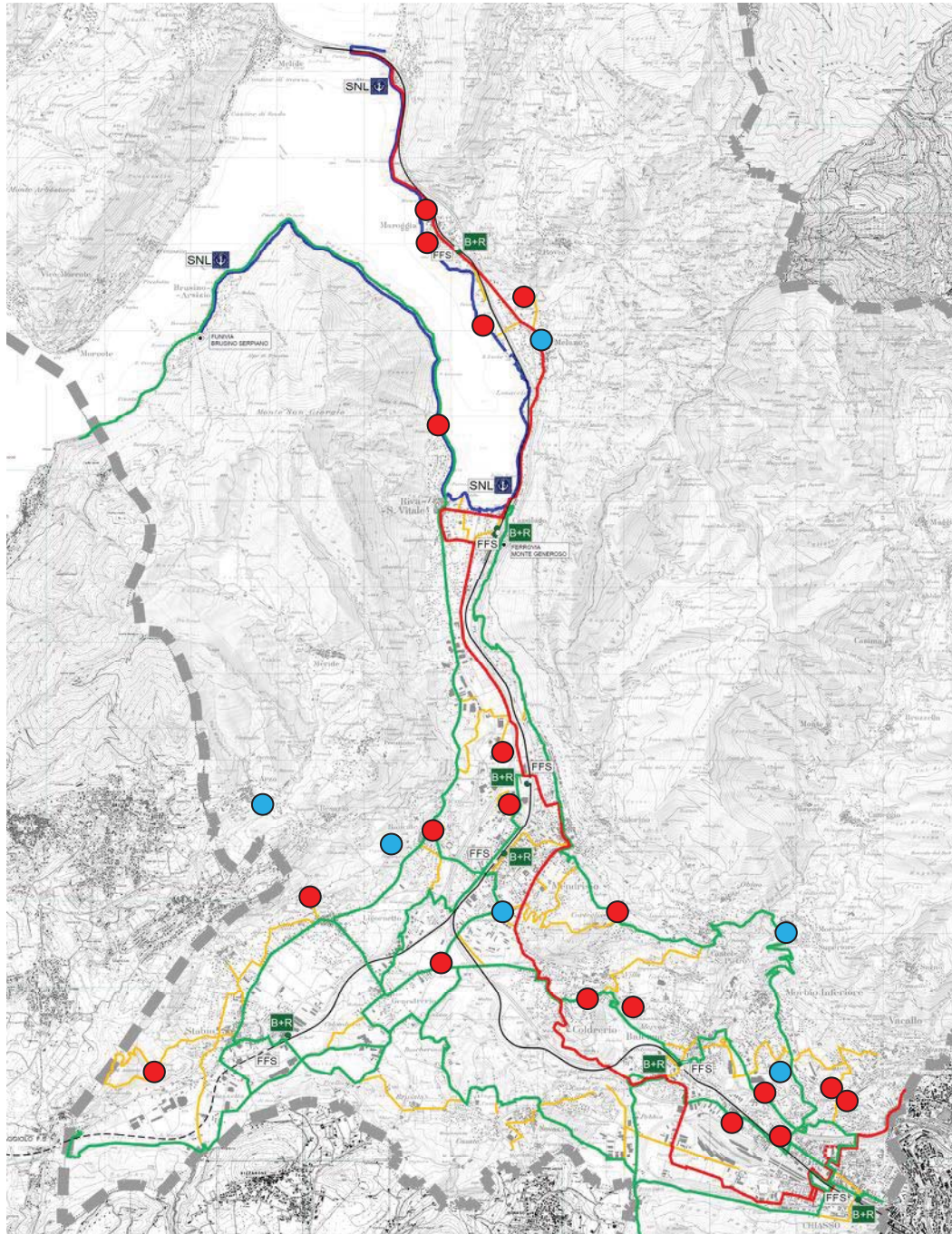


Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	300'000.00 CHF
Ente finanziatore	 Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRT)
	 Comune
	 Terzi

Descrizione della misura
Descrizione
<p>La misura prevede la realizzazione di nuovi posteggi per biciclette presso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i comparti lavorativi principali dell'agglomerato (aree lavorative e GGT); • i principali poli di attrazione per il Mendrisiotto, ossia centri commerciali, sportivi, scolastici e ricreativi; • le principali fermate del TP su gomma, caratterizzate da un apprezzabile carico medio giornaliero di saliti/discesi. <p>La presente misura è correlata con il Miglioramento della permeabilità ciclopedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti delle stazioni (misura ML 2) e con il Completamento della rete ciclabile locale (misura ML 4).</p>
Opportunità per l'agglomerato
<p>La realizzazione di nuovi stalli per biciclette, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, si prefigge non soltanto l'obiettivo generale di promozione della mobilità lenta, ma anche quello di favorire l'intermodalità con il TP su gomma e su ferro, andando a completare l'offerta nei luoghi strategici dell'agglomerato dove ancora tali strutture sono carenti. Viene in questo modo data risposta ai problemi evidenziati in sede di analisi. La misura contribuisce in modo significativo alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, favorendo l'utilizzo sempre più frequente della bicicletta in tutto l'agglomerato. L'importanza della misura è ancora maggiore dato che gli stalli sono concentrati nelle zone centrali o comunque in corrispondenza dei punti di interesse dell'agglomerato, promuovendone un aumento dell'attrattività (sviluppo centripeto). Sono di conseguenza perseguiti gli obiettivi</p>

prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.

Rappresentazione cartografica



ML 6: Distribuzione dei nuovi posteggi bici

- presso fermate bus ad elevata frequentazione
- presso principali poli di attrazione
- Percorso ciclabile Nazionale N3 segnalato
- Percorsi ciclabili Regionali pianificati
- Percorsi ciclabili Comunali di collegamento
- Percorso pedonale a lago

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico	sufficiente
La previsione di nuovi posteggi bici migliora sensibilmente lo sviluppo della mobilità lenta in tutto l'agglomerato, promuovendo una rete di collegamenti densa e continua, con riduzione del numero di ostacoli. In particolare, i miglioramenti si concretizzano in una maggiore attrattività degli spostamenti utilitari effettuati in bicicletta, anche grazie al fatto di poter disporre di aree dedicate al ricovero delle bici: in questo modo, si incentiva un maggior numero di utenti ad usufruire dei percorsi ciclabili negli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, rispetto alla situazione attuale, e si tiene conto delle esigenze del traffico lento (compresa l'offerta e la disponibilità sul territorio di posteggi bici) nella progettazione e nelle proposte di valorizzazione dello spazio stradale e di ogni luogo nevralgico.	
Miglioramento della raggiungibilità	
La misura permette un miglioramento della raggiungibilità delle aree densamente popolate ma collegate in misura insufficiente con interventi mirati sul territorio per il traffico lento.	
Miglioramento dell'intermodalità	
L'accessibilità ad alcune fermate del TP su gomma ad elevata frequentazione e presso alcuni poli di attrazione di interesse per l'Agglomerato risulta migliorata attraverso una maggiore permeabilità dei quartieri in termini di mobilità lenta e possibilità di nuovi posteggi bici: ne beneficia l'intermodalità bici/bus con questa misura.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Contenimento della dispersione insediativa	sufficiente
La misura promuove l'attrattività delle zone centrali dell'agglomerato, contenendo al contempo la dispersione degli insediamenti.	
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici	
Gli interventi proposti permettono di aumentare le superfici pubbliche a supporto del traffico ciclistico.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
-	nessuno
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2	sufficiente
La misura permette una riduzione delle emissioni atmosferiche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta.	
Riduzione delle emissioni foniche	
La misura permette una riduzione delle emissioni foniche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta.	
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi urbani.	
La misura riduce il rischio di dispersione degli insediamenti.	

Fattibilità
La fattibilità è stata approfondita con i Comuni interessati, tenendo in considerazione le loro osservazioni e/o proposte.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

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

Necessità di aggiornamento del PD:

Misura non rilevante per il PD --> nessun aggiornamento necessario.



Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

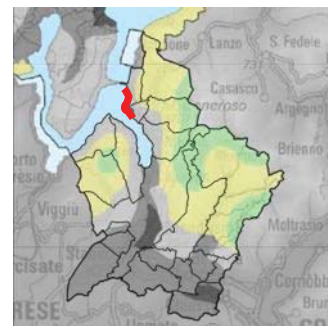
-







Spiegazioni e approfondimenti

Sono stati individuati in merito 6 fermate bus ad elevata frequentazione e 19 poli di attrazione, sinteticamente rappresentati sulla carta, in corrispondenza dei quali sono stati ubicati nuovi posteggi.

I posteggi bici sono stati previsti in numero variabile da 5 a 10 in funzione dell'importanza del polo attrattore da servire. Inoltre, sotto l'aspetto tipologico, si è definita una copertura degli stalli bici per i posteggi previsti in corrispondenza dei centri scolastici e sportivi.

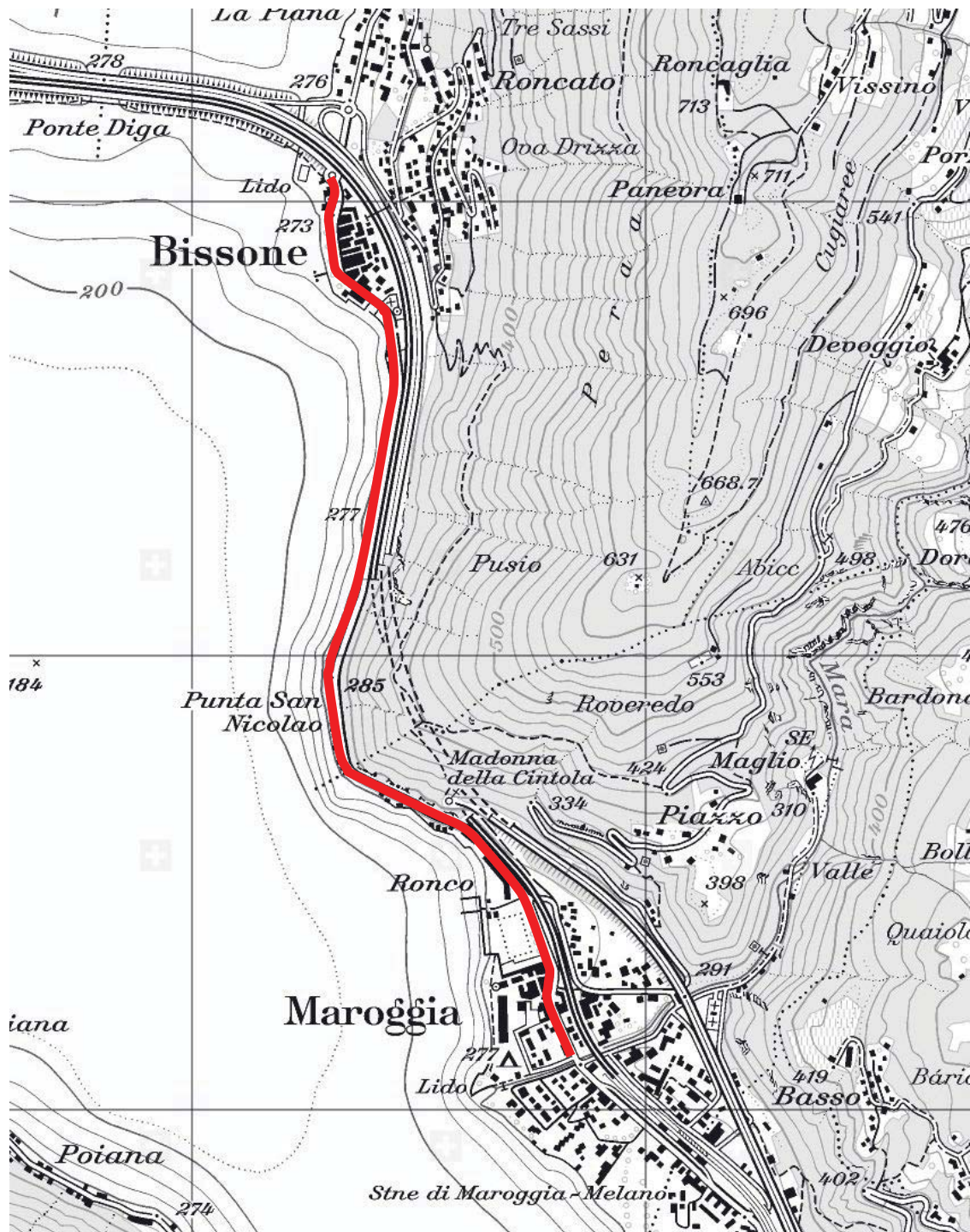
 Completamento della rete ciclabile regionale		Codice ARE: -	Codice PA: ML 7
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	ML 6		
Rapporto con PA 1 e 2	20a PAM 1, TL 1 PAM2		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni, CRTM		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2020 Entrata in servizio: 2021		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1		2



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	4'000'000 CHF
Ente finanziatore	 Confederazione in ambito PA
	 Confederazione in altri ambiti
	 Cantone
	 Agglomerato (CRT)
	 Comune
	 Terzi

Descrizione della misura
Descrizione
<p>La misura prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale tra Bissone e Maroggia, per una lunghezza di 2.2 km ca. Trattasi in particolare dell'allargamento del marciapiede esistente per consentire ai ciclisti di percorrere il tratto con un'infrastruttura indipendente dalla strada cantonale. Il percorso si raccorda alla pista ciclabile del Ponte Diga di Melide a nord e alla passeggiata a lago di Maroggia verso sud.</p> <p>La presente misura è correlata con la realizzazione di Posteggi per biciclette presso i principali poli e le principali fermate del TP su gomma (misura ML 6).</p>
Opportunità per l'agglomerato
<p>La realizzazione del collegamento ciclabile Bissone-Maroggia, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, si prefigge l'obiettivo di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta, contribuendo alla soluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi. La misura contribuisce in modo significativo alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, permettendo il completamento di una rete regionale sicura ed attrattiva verso l'area di sviluppo centripeto di Maroggia. Sono di conseguenza perseguiti tutti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 2-Incidentalità, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.</p>

Rappresentazione cartografica



ML 7: Completamento della rete ciclabile regionale, tratta Bissone-Maroggia.

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico	significativo
Il nuovo tratto ciclopedonale in allargamento al marciapiede esistente promuove sensibilmente lo sviluppo della mobilità lenta lungo il tratto di percorso ciclabile nazionale n.3 tra Bissone e Maroggia, dando continuità alla realizzazione ciclopedonale sul ponte-diga tipologicamente analoga. In particolare, i miglioramenti si concretizzano in una minore durata ed una maggiore attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta. La presenza di una segnaletica di indirizzamento semplice e facilmente comprensibile completa il quadro delle migliorie che vengono introdotte. La nuova sistemazione incentiva quindi un maggior numero di utenti, rispetto alla situazione attuale, ad usufruire di tali percorsi negli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola. In questo modo, ogni progetto e proposta di valorizzazione degli spazi stradali tiene conto delle esigenze del traffico lento.	
Miglioramento della raggiungibilità	significativo
La misura permette un miglioramento della raggiungibilità delle aree densamente popolate ma collegate in misura insufficiente con interventi mirati sul territorio per il traffico lento.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Contenimento della dispersione insediativa	sufficiente
La misura promuove una maggiore attrattività delle zone centrali dell'agglomerato, contenendo al contempo la dispersione degli insediamenti.	
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici	sufficiente
Gli interventi proposti permettono di aumentare le superfici pubbliche a supporto del traffico ciclistico.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza soggettiva	significativo
La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva) per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di percorsi separati dal traffico veicolare o la messa in sicurezza degli stessi.	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2	sufficiente
La misura permette una riduzione delle emissioni atmosferiche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta.	
Riduzione delle emissioni foniche	
La misura permette una riduzione delle emissioni foniche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta.	sufficiente
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi urbani.	
La misura riduce il rischio di dispersione degli insediamenti.	

Fattibilità
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 25%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto, P7 Laghi e rive lacustri e M10-Mobilità Lenta.

Necessità di aggiornamento del PD:

Misura conforme al PD --> nessun aggiornamento necessario (scheda M10 DA).

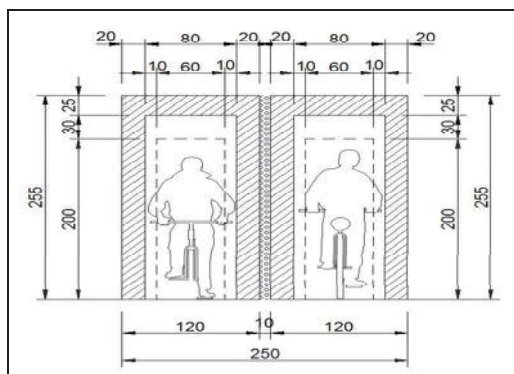
Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

Avvio progetto di massima 2017/2018. Invio all'ARE 2018.

Spiegazioni e approfondimenti



La nuova infrastruttura migliora la percorrenza sul tratto di percorso ciclabile nazionale n.3 Basilea-Chiasso ed è in linea con la politica cantonale di valorizzazione dei laghi e delle rive, illustrati nella scheda P7 del Piano direttore.

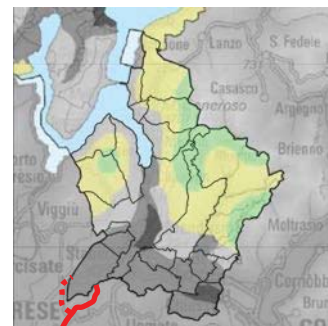
Il progetto propone, ovunque le condizioni lo permettano, la realizzazione di una sede ciclopedonale di 2.50 m di larghezza: essa permette un agevole incrocio tra la bicicletta ed un pedone o tra due bici che si muovono in senso opposto (situazioni più frequenti).








Nei tratti in cui non vi è la possibilità di allargare il marciapiede esistente a 2.50 m, per il marciapiede ciclopedonale si è previsto un calibro di 2.20 m, con limitazioni alla circolazione bidirezionale tra bici.

Per la sede stradale si è deciso di adottare ovunque una larghezza di 7.00 m, esclusi gli allargamenti in curva e con l'eccezione di due brevi tratti (di 50 e 20 m) in entrata e in uscita dell'abitato di Bissone dove il modulo stradale è stato ridotto a 6.50 m.

 Pista ciclabile Valle dell'Olona (PCIR 16) e sua connessione alla rete ciclabile del Mendrisiotto (TI-CICLO-VIA)		Codice ARE: -	Codice PA: ML 8
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	ML 1		
Rapporto con PA 1 e 2	20a PAM 1, TL 1 PAM2		
Ente responsabile	CRTM		
Altri Enti coinvolti	Provincia di Varese, Cantone, ERS-MB		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2020 Entrata in servizio: 2022		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1		2

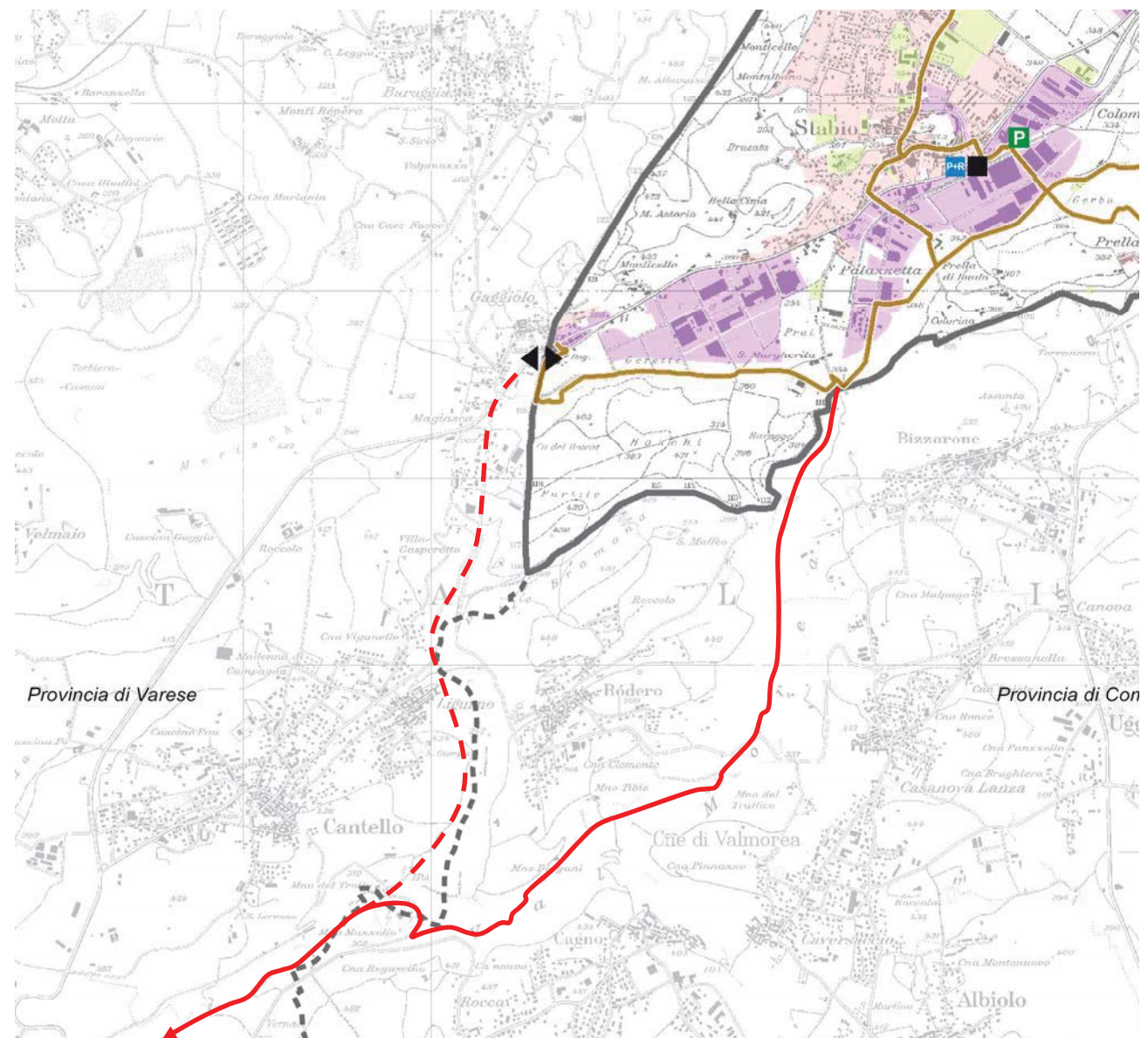


Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	55'000 CHF
Ente finanziatore	 Confederazione in ambito PA
	 Confederazione in altri ambiti
	 Cantone
	 Agglomerato (CRT)
	 Comune
	Terzi

Descrizione della misura
Descrizione
<p>La misura prevede la realizzazione di un tratto del Percorso Ciclabile di Interesse Regionale (PCIR) n° 16 "Valle dell'Olona", parte integrante del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) della Regione Lombardia.</p> <p>Si tratta di un progetto Interreg denominato "TI-CICLO-VIA", sottoscritto dalla Provincia di Varese e dalla Commissione Regionale dei Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio il 28 settembre 2016, nell'ambito delle collaborazioni su progetti transfrontalieri.</p> <p>Il percorso, lungo circa 14 km, interessa da nord a sud il territorio dei Comuni di Castiglione O., Vedano O., Lozza, Varese, Malnate, Cagno, Cantello, Rodero, Bizzarone e Valmorea e si allaccia in Svizzera, in zona Santa Margherita (a Stabio), alla ciclopista cantonale C "Stabio-Mendrisio-Chiasso". Questa si collega a sua volta, attraversando i Comuni di Balerna, Morbio I., Chiasso e Vacallo, al valico di Pizzamiglio dove è previsto il transito del tracciato ciclabile a valenza europea (EuroVelo) PRIC n° 5, denominato "via dei Pellegrini" (tratta lombarda della via Francigena "Londra-Roma-Brindisi").</p> <p>La presente misura è correlata con la realizzazione del percorso ciclabile del Parco del Laveggio (misura ML 1).</p>
Opportunità per l'agglomerato
<p>Il progetto di collegamento ciclopedonale Castiglione Olona (VA) – Stabio (CH) lungo il tracciato della ferrovia dismessa dell'alta valle Olona e della valle del Lanza, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, si prefigge l'obiettivo di sviluppare e connettere le ciclabili della Provincia di Varese e del Canton Ticino, contribuendo alla soluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi. La misura crea di fatto le premesse per la nascita di un sistema ciclabile transfrontaliero pienamente connesso alle reti di</p>

livello regionale, nazionale ed europeo, all'interno di una strategia generale di mobilità sostenibile (TI-CICLOVIE) recentemente coordinata dalla Provincia di Varese e condivisa dal Canton Ticino. La realizzazione di un tracciato protetto e localizzato in un contesto di interesse paesaggistico, interconnesso alle altre infrastrutture di mobilità (stazioni, posteggi, ecc...), si prefigge inoltre di incentivare una mobilità locale contribuendo a ridurre gli spostamenti in auto, nonché di intercettare la domanda crescente di cicloturismo sostenendo uno sviluppo turistico dell'area. La misura contribuisce in modo significativo alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, permettendo la formazione di un sistema transfrontaliero ciclabile e lo sviluppo del valore fruitivo del territorio interessato verso una vocazione più ambientale e sostenibile. Sono di conseguenza perseguiti tutti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 2-Incidentalità, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.

Rappresentazione cartografica



ML 8: Pista ciclabile Valle dell'Olona (PCIR n°16) e sua connessione alla rete ciclabile del Mendrisiotto (Stabio, Santa Margherita).

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico Il progetto di connessione dei percorsi ciclopedonali tra la Provincia di Varese ed il Cantone Ticino consente di incentivare sensibilmente la mobilità lenta e, in accordo con gli obiettivi previsti dalle politiche Cantionali e Regionali, crea le premesse per una riduzione degli spostamenti dei pendolari con i mezzi privati motorizzati. In particolare, i miglioramenti si concretizzano in una maggiore attrattività degli spostamenti utilitari effettuati in bicicletta (casa-lavoro, casa-scuola) e degli spostamenti locali minori in generale (ad es., tra Comuni limitrofi). La presenza di una segnaletica di indirizzamento semplice e facilmente comprensibile completa il quadro delle migliorie che vengono introdotte.	significativo
Miglioramento della raggiungibilità La misura permette un miglioramento della raggiungibilità delle aree densamente popolate ma collegate in misura insufficiente con interventi mirati sul territorio per il traffico lento.	
Miglioramento dell'intermodalità Il progetto di realizzazione di una continuità ciclabile tra Italia e Svizzera introduce una possibilità di sviluppo delle opportunità di intermodalità, in particolare con riferimento agli interscambi bici-treno per i collegamenti con le stazioni ferroviarie.	
Miglioramento del traffico del tempo libero La misura consente di incrementare l'attrattività turistica e cicloturistica del Mendrisiotto, permettendo di fruire di una maggiore vocazione ambientale del territorio ed incentivando la nascita di attività commerciali a sostegno dello sviluppo locale (come punti di ristoro, B&B, ecc...), imputabili all'indotto che può derivare dalla ciclabile.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Contenimento della dispersione insediativa La misura promuove una maggiore attrattività delle zone centrali dell'agglomerato, contenendo al contempo la dispersione degli insediamenti.	sufficiente
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici Gli interventi proposti permettono di aumentare le superfici pubbliche a supporto del traffico ciclistico.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza soggettiva La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva) per la mobilità ciclabile, tramite la realizzazione di percorsi separati dal traffico veicolare o la messa in sicurezza degli stessi.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2 La misura permette una riduzione delle emissioni atmosferiche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta.	sufficiente
Riduzione delle emissioni foniche La misura permette una riduzione delle emissioni foniche, modificando la ripartizione modale a favore della mobilità lenta.	
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi urbani. La misura riduce il rischio di dispersione degli insediamenti.	

Fattibilità

La fattibilità sul territorio svizzero è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle “*Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l’esame e l’eventuale inserimento in lista A, B e C*”, con un grado di precisione dei costi +/- 25%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

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

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura si trova in territorio italiano.

Scadenario per l’inoltro del progetto di massima

Avvio nel corso del 2017 del progetto Interreg “TI-CICLO-VIA”, del quale fa parte la presente misura. Il tracciato si innesta sulla rete dei percorsi ciclabili del Mendrisiotto e Basso Ceresio.

Spiegazioni e approfondimenti

La realizzazione del progetto prevede le seguenti fasi:


- organizzazione delle strutture di coordinamento e di gestione operativa del progetto (ufficio coordinamento tecnico - amministrativo, gruppi di lavoro tra partner, ecc.);
- organizzazione del tavolo di lavoro con altri enti per lo sviluppo dell'Accordo di Programma TI-CICLO-VIE;
- analisi di fattibilità per l'individuazione del tracciato ciclabile, valutando eventuali varianti e collegamenti strategici (stazioni ferroviarie e bus) ad altri percorsi;
- progettazione definitiva del tracciato e dei lotti da realizzare individuando i punti di connessione con le altre ciclovie in corso di progettazione in senso est-ovest (città e stazione di Varese, lago di Varese, ecc.);
- definizione del modello di valico ciclopedonale transfrontaliero in collaborazione con gli enti competenti da replicare in altri progetti;
- realizzazione dei lotti previsti in relazione alla progettualità già programmata dai Comuni;
- attivazione del valico ciclopedonale;
- piano di comunicazione creando un *brand image* della ciclovia e degli itinerari abbinati replicabile anche in altre parti della rete ciclabile;
- implementazione del piano di comunicazione attraverso *web*, materiale informativo, eventi d'interesse transfrontaliero (giornate della cooperazione su mobilità ciclabile).

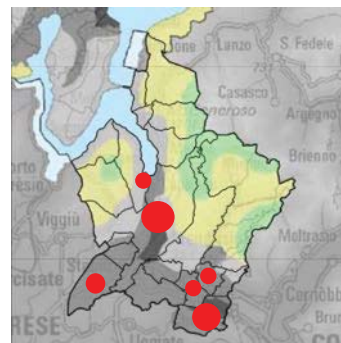
Il progetto poggia le basi su una visione comune e condivisa tra Provincia di Varese e Canton Ticino di sviluppare e connettere le proprie reti ciclabili al fine di incentivare la mobilità ed il turismo sostenibile e ridurre al contempo gli spostamenti con mezzi motorizzati.


Tale visione sarà consolidata da un Accordo di Programma tra gli enti istituzionali italiani e svizzeri: ciò servirà a mettere le basi per una fattiva cooperazione transfrontaliera.

TRAFFICO INDIVIDUALE MOTORIZZATO - TIM

PAM 3 – SCHEDE SULLE MISURE

 Gestione dei parcheggi pubblici: attuazione del PSZC		Codice ARE: -	Codice PA: TIM 1
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	TIM2, TIM3		
Rapporto con PA 1 e 2	19 PAM1 / TIM3 PAM2		
Ente responsabile	Comuni di Balerna, Bissone, Chiasso, Coldrerio, Maroggia, Melano, Mendrisio (Mendrisio, Capolago, Genestrerio, Ligornetto, Rancate), Morbio Inferiore, Novazzano, Riva San Vitale, Stabio, Vacallo		
Altri Enti coinvolti	-		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: – Entrata in servizio: 2019-2022		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1		2



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	<i>(misura non infrastrutturale)</i>
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRT)
	 Comune
	Terzi

Rappresentazione cartografica




TIM 1: Gestione dei parcheggi pubblici:
attuazione del PSZC.

Descrizione della misura		
Descrizione		
<p>Per la gestione ed il calcolo del fabbisogno di sosta all'interno delle aree centrali è stato realizzato nel 2010 un Piano dello Stazionamento delle Zone Centrali (PSZC).</p> <p>Tale piano è in attuazione da parte dei Comuni interessati; tuttavia, la sua attuazione non può dirsi affatto esaurita, necessitando al contrario di tempi lunghi per essere portata a compimento.</p> <p>Pertanto, la misura proposta (di natura non infrastrutturale, quindi non finanziabile tramite PA) riprende i provvedimenti concreti contenuti all'interno della misura TIM3 di PAM2, da un lato mostrandone l'efficacia di quanto finora attuato, dall'altro rafforzandone i contenuti e contribuendo a completarne l'attuazione nel corso dei prossimi anni.</p> <p>Questa misura presenta correlazioni con la realizzazione di Piani di Mobilità aziendali Comprensoriali (TIM 3).</p>		
Opportunità per l'agglomerato		
<p>L'attuazione del PSZC ha prodotto finora ottimi risultati e si prefigge di migliorare ulteriormente la gestione dello stazionamento, specie nelle aree più urbanizzate e nei Comuni di fondovalle.</p> <p>Secondo le indicazioni contenute nello scenario auspicato e nelle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, la misura prosegue nel solco delle misure di PAM di generazione precedente, con l'obiettivo di contenere il TIM attraverso disincentivi all'utilizzo dell'autovettura privata a vantaggio del trasporto pubblico. Si persegue in questo modo l'obiettivo prefissato secondo l'indicatore MOCA 1-Ripartizione modale.</p>		
Benefici per l'agglomerato		
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:	
Gestione della domanda di trasporto	sufficiente	
La misura punta ad adeguare progressivamente la sosta libera gratuita e senza limitazioni temporali in una sosta a tempo limitato. Parimenti, per le aree più centrali, l'indirizzo è quello di estendere la tariffazione della sosta. In questo senso, la gestione dei parcheggi deve presentare una regolamentazione uniforme.		
Miglioramento della rete stradale		
Con la progressiva attuazione ed ottimizzazione della politica di gestione dei parcheggi pubblici si contribuisce a migliorare la fluidità del traffico e a ridurre il rischio di ingorghi in accesso a nuclei e poli di maggiore interesse, restituendo capacità agli assi stradali.		
Miglioramento dell'intermodalità	sufficiente	
La misura contribuisce ad incoraggiare l'utenza al trasbordo verso il TP (ferro o gomma) mediante i parcheggi di interscambio P+R, che dovranno essere opportunamente adeguati.		
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti		Effetto:
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici		sufficiente
La misura porta ad una riduzione del TIM nelle zone densamente popolate (aree centrali).		
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:	
-	nessuno	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:	
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2	sufficiente	
La misura permette una riduzione delle emissioni ambientali in ragione di una diminuzione del carico TIM sulle strade.		
Riduzione delle emissioni foniche		
La misura permette una riduzione delle emissioni foniche grazie alla diminuzione del carico TIM nelle zone urbane densamente popolate.		

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.

Necessità di aggiornamento del PD:

Misura (DA) conforme al PD --> nessun aggiornamento necessario (scheda R/M5).

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

-

Spiegazioni e approfondimenti

Dalla sua entrata in vigore, il PSZC ha per compito la gestione dei posteggi pubblici, con riferimento in particolare alla durata (zone blu) e alla tariffazione (zone a pagamento) della sosta in funzione della pianificazione del territorio.

Nonostante un incremento del numero di posteggi pubblici, lo strumento di pianificazione della sosta vigente sta dando buonissimi risultati nel corso della sua attuazione.

Al netto dei posteggi P+R alle stazioni, nel 2007 gli stalli gratuiti erano il 71% del totale (dato di PAM2).

Nel 2015 essi sono scesi al 55%, così ripartiti:



- il 24.8% liberi senza limitazioni temporali;
- il 6.5% liberi con sosta limitata nel tempo, inferiore o superiore alle 4 ore (ma non in zona blu);
- il 23.7% in zona blu, con limitazione di tempo.

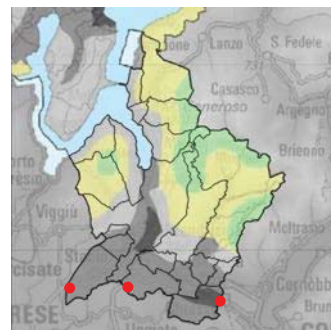
Parimenti, nel 2007 gli stalli a pagamento erano il 29% del totale (da PAM2), nel 2015 sono passati al 45%.



La presente misura mira pertanto a rafforzare i contenuti del PSZC in corso di attuazione, agendo sulla domanda di stazionamento in ottemperanza alla strategia cantonale.

Nello specifico, si prevede:

- un'**implementazione delle tariffe di sosta in funzione della distanza dalle centralità**, sulla base di una ripartizione del territorio in zone tariffarie: nei centri cittadini sono previste le tariffe più alte in modo da disincentivare l'uso del veicolo privato, nelle aree periurbane saranno disponibili invece tariffe più basse in modo da garantire l'intermodalità con il TP verso le centralità dell'agglomerato;
- una **progressiva riduzione dei posteggi liberi** (fino a completa eliminazione degli stessi), da sostituire gradualmente con "parcheeggi a disco" (con limitazione temporale differenziata: breve e media durata) ed introduzione della vignetta per residenti;
- un **graduale adeguamento dell'offerta di posti-auto ai P+R delle stazioni** (priorità agli utenti che non dispongono di un mezzo di TP per raggiungere la stazione) **e alle dogane (car pooling)**, anche oltre frontiera.

 Velocizzazione transiti car-pooling sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (VAO 3+)		Codice ARE: –	Codice PA: TIM 2
Pacchetto di misure	Da TIM 2.1 a TIM 2.3		
Correlazione con altre misure	TIM 3, TIM 4, TIM 5, TP 2, TP 3		
Rapporto con PA 1 e 2	TIM 4 PAM2		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Chiasso, Mendrisio, Novazzano, Stabio, USTRA		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2019-2022		
Priorità	A e C		
Grado di avanzamento	 1		2



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	250'000.00 CHF
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	 Cantone
	 Agglomerato (CRT)
	Comune
	Altro

Rappresentazione cartografica



fonte: map.geo.admin.ch

Priorità A:

TIM 2.1: Inserimento corsia preferenziale VAO 3+ e ridefinizione sezione stradale (Stabio, via Gaggiolo)

TIM 2.2: Inserimento corsia preferenziale VAO 3+ e ridefinizione sezione stradale (Novazzano, via Cios, e Mendrisio Genestrerio, via Canova)

Priorità C:

TIM 2.3: Inserimento corsia preferenziale VAO 3+ (Chiasso, via Maestri Comacini)

Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Un'agevolazione dei transiti di coloro che praticano il <i>car-pooling</i> è ricercato attraverso la realizzazione di corsie loro dedicate in uscita dal Ticino, in direzione dell'Italia, al fine di promuovere forme di mobilità alternative all'automobile occupata singolarmente. Oltre ai Veicoli ad Alta Occupazione (=VAO 3+), la misura è intesa a favorire anche il transito delle navette aziendali. Questa si declina nelle seguenti sottomisure:</p> <p>Priorità A (costo CHF 250'000.00):</p> <ul style="list-style-type: none"> • TIM 2.1: Inserimento corsia preferenziale VAO 3+ e ridefinizione sezione stradale (Stabio, via Gaggiolo); • TIM 2.2: Inserimento corsia preferenziale VAO 3+ e ridefinizione sezione stradale (Novazzano, via Cios, e Mendrisio Genestrerio, via Canova). <p>Priorità C:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TIM 2.3: Inserimento corsia preferenziale VAO 3+ (Chiasso, via Maestri Comacini). <p>La presente misura è principalmente correlata con la Velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (misura TP 3), la realizzazione di Posteggi filtro per <i>car pooling</i> e navette aziendali nella Provincia di Varese (TIM 4), la definizione di Piani di Mobilità aziendale Comprensoriali (TIM 3) e la Riqualfica multimodale dell'asse urbano principale Stabio-Mendrisio (misura TIM 5). Ad un orizzonte di realizzazione successivo la presente misura è correlata anche con il Potenziamento dell'offerta delle linee TP su gomma transfrontaliere (TP 2).</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>In assenza di strutture efficienti di trasporto pubblico in alcune zone di frontiera con l'Italia, la promozione di forme alternative al traffico individuale motorizzato (in questo caso con veicoli ad occupazione singola) costituisce una soluzione a breve termine per contenere l'aumento del carico veicolare lungo gli assi principali di transito fra l'Italia e la Svizzera. Questa misura, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, contribuisce in modo deciso alla risoluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi, legati in particolare all'importante carico veicolare presente sulle strade del Mendrisiotto, con tutte le conseguenze che ne derivano (maggiori emissioni, maggiore incidentalità, ecc.). Vengono in questo modo concretizzati lo scenario auspicato e la strategia settoriale Trasporti, la quale persegue un contenimento del TIM tramite misure di promozione di forme alternative di mobilità. È perseguito di conseguenza l'obiettivo prefissato secondo l'indicatore MOCA 1-Ripartizione modale.</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento della rete stradale	significativo
La misura favorisce la composizione di veicoli ad alta occupazione (3+) e permette il trasferimento del traffico su altri vettori di trasporto (principalmente navette aziendali), migliorando la fluidità del traffico.	
Miglioramento della raggiungibilità	
La creazione di corsie car pooling permette un miglioramento della raggiungibilità dei poli di sviluppo, subordinatamente ad un cambio di ripartizione modale.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici	sufficiente
La misura porta ad una diminuzione del TIM in zone densamente popolate, in particolare in quella di Stabio (area di sviluppo centripeto, area edificabile semi intensiva e area edificabile lavorativa).	

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza soggettiva	significativo
La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), in particolare grazie alla riqualifica e moderazione degli assi verso Gaggiolo e Brusata (inclusa l'applicazione del modello UPI 50/30).	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2	sufficiente
La misura permette una riduzione delle emissioni ambientali in ragione della diminuzione del carico TIM sulle strade.	
Riduzione delle emissioni foniche	
Oltre ad una riduzione delle emissioni foniche in ragione della diminuzione del carico TIM, la misura permette una loro riduzione grazie al minor carico veicolare nelle zone urbane densamente popolate e nelle zone residenziali, oltre all'utilizzo di asfalto fonoassorbente.	
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi urbani.	
La misura viene realizzata utilizzando il sedime stradale esistente, con l'eccezione di alcuni tratti su via Cios e via Canova tra Novazzano e Genestrerio in cui occorrerà allargare la sede stradale.	
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
È tuttavia ancora in sospenso la verifica di fattibilità giuridica che sarà oggetto di studi in collaborazione con l'USTRA.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.	
<u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.	

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima
-

Spiegazioni e approfondimenti
Nella correlazione con la TP3, la presente misura punta nello specifico all' avvio del progetto pilota di velocizzazione dei transiti alle dogane , in coordinamento con USTRA.
L'analisi del traffico sulle tratte ha messo in evidenza, tra i punti di massima criticità, la presenza di colonne di autoveicoli in uscita dalla Svizzera verso l'Italia nella fascia pre-serale tra le 16.00 e le 20.00 a ciascuno dei valichi esaminati. L'entità delle code, in termini di lunghezza, è superiore al Gaggiolo e a Brusata. Per quanto concerne invece l'attraversamento di Chiasso, ad oggi il traffico insiste sull'asse di via Manzoni/via Motta ed è caratterizzato da fenomeni generalizzati di rallentamento a partire dalla rotonda Kennedy: si tratta di una situazione transitoria, in attesa dello spostamento del traffico di transito da/per l'Italia sull'asse urbano più periferico di via Maestri Comacini a partire da inizio 2017.
Al fine di introdurre soluzioni di mobilità alternative all'uso dell'auto individuale, la proposta di corsie di velocizzazione a favore di veicoli ad alta occupazione VAO 3+ (cfr. misura TP3) in avvicinamento alle dogane di Gaggiolo e Brusata crea una sinergia con l'ipotesi di corsie riservate bus, permettendo di definire corsie del



tipo BUS-VAO 3+ in direzione dell'Italia:

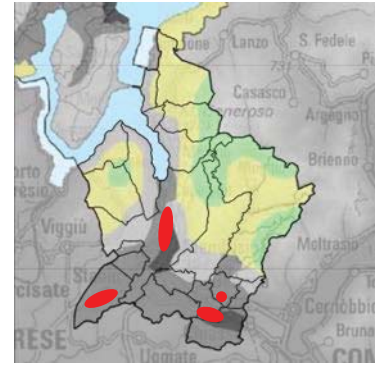
- verso il Gaggiolo sulla cantonale P394, per una lunghezza complessiva di 1.880 m;
- verso Brusata sulla cantonale P396.1, per una lunghezza complessiva di 1.220 m.




Per la dogana di Chiasso strada invece, in assenza di passaggi bus, la proposta è quella di un corsia unicamente VAO 3+ sulla via Maestri Comacini, in direzione dell'Italia, implementabili fino a via Porta ed eventualmente di ulteriori 250 m fino alla rotonda Volta. Si attende il termine dei lavori delle opere regionali compreso l'interscambio alla stazione FFS per effettuare i dovuti approfondimenti.

Per quanto concerne la larghezza della sezione, l'esiguo spazio disponibile impone di adottare una sezione minima di carreggiata di 9 m (2 corsie circolazione di 3 m + 1 corsia bus di 3 m). Questi provvedimenti sono accompagnati dalla riduzione della velocità di cartello sull'intero asse a 50 km/h, in base all'applicazione del modello UPI 50/30, laddove ancora sussistano limiti di velocità superiori.

Come riportato anche in misura TP3, qualora il sistema dimostrasse la capacità di attrarre nel tempo un numero di utenti VAO 3+ eccessivi, la priorità nell'utilizzo delle corsie sarà dato ai mezzi del TP, con il conseguente spostamento dei mezzi VAO 3+ sulle corsie ordinarie.

 Piani di Mobilità aziendale Comprensoriali	Codice ARE:	Codice PA:
	-	TIM 3
Pacchetto di misure	-	
Correlazione con altre misure	IN 1.1, IN 1.2, IN 3, IN 4.1, TIM 1, TIM 2, TIM 4	
Rapporto con PA 1 e 2	23 PAM1 / TIM 4 PAM2	
Ente responsabile	Comuni di Balerna, Chiasso, Mendrisio, Morbio Inferiore, Novazzano, Riva San Vitale, Stabio	
Altri Enti coinvolti	Cantone	
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022	
Priorità	A	
Grado di avanzamento	 1	2



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	200'000 CHF
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	 Cantone
	Agglomerato (CRT)
	 Comune
 Altro (Svizzera Energia)	

Rappresentazione cartografica

TIM 3: I comprensori industriali per la pianificazione della mobilità aziendale.

fonte: Sezione della mobilità

Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>La misura consente una lettura territoriale al fine di individuare soluzioni di mobilità aziendale condivise, aumentandone l'efficacia e l'efficienza. Il Piano di Mobilità aziendale Comprensoriale si rivolge a tutte le aziende di un comparto, fornendo alternative di mobilità derivate da approfondite analisi origine/destinazione che migliorino l'accessibilità alle aziende. L'obiettivo della misura è quello di offrire soluzioni alternative all'automobile sfruttando le sinergie presenti nel comparto.</p> <p>La presente misura è correlata in particolare con la Gestione dei parcheggi pubblici (TIM 1), con la Velocizzazione transiti <i>car pooling</i> sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (TIM 2) e con la realizzazione di Posteggi filtro per <i>car pooling</i> e navette aziendali nelle Province di Como e Varese (TIM 4).</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>In assenza di collegamenti efficaci di trasporto pubblico in alcune zone di frontiera con l'Italia, la promozione di forme alternative al traffico individuale motorizzato (veicoli ad occupazione singola) costituisce una soluzione a breve termine per contenere l'aumento del carico veicolare lungo gli assi principali di transito fra l'Italia e la Svizzera. Questa misura, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, contribuisce in modo deciso alla risoluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi, legati in particolare all'importante carico veicolare presente sulle strade del Mendrisiotto, con tutte le conseguenze che ne derivano (maggiori emissioni, maggiore incidentalità, ecc.).</p> <p>Con i Piani di Mobilità aziendale Comprensoriali è possibile agire direttamente sugli spostamenti dei lavoratori, frontalieri e non, causa dei picchi di traffico lungo gli assi stradali nazionali, cantonali e comunali. Vengono in questo modo concretizzati lo scenario auspicato e la strategia settoriale Trasporti, la quale postula un contenimento del TIM tramite misure di promozione di forme alternative di mobilità. È perseguito di conseguenza l'obiettivo prefissato secondo l'indicatore MOCA 1-Ripartizione modale.</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Gestione della domanda di trasporto	significativo
La misura punta ad una gestione della domanda di trasporto attraverso la promozione di Piani di Mobilità aziendale Comprensoriali.	
Miglioramento della rete stradale	
La misura permette il trasferimento di quote di traffico su altri vettori di trasporto (principalmente navette aziendali), migliorando la fluidità del traffico.	
Miglioramento della raggiungibilità	sufficiente
La mutata ripartizione modale tra i diversi mezzi di trasporto determina anche un miglioramento della raggiungibilità dei poli di sviluppo.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici	sufficiente
La misura porta ad una diminuzione del TIM in zone densamente popolate (area di sviluppo centripeto, area edificabile semi intensiva e area edificabile lavorativa).	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
-	nessuno

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2	sufficiente
La misura permette una riduzione delle emissioni ambientali in ragione della diminuzione del carico TIM sulle strade.	
Riduzione delle emissioni foniche	
Oltre ad una riduzione delle emissioni foniche in ragione della diminuzione del carico TIM, la misura permette una loro riduzione grazie al minor carico veicolare nelle zone urbane densamente popolate.	

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

-

Spiegazioni e approfondimenti

La maggior parte dei collaboratori delle aziende del Mendrisiotto e Basso Ceresio si reca al lavoro in automobile e contribuisce ai quotidiani intasamenti nelle ore di punta. Oltre alle congestioni stradali, l'accresciuto traffico veicolare crea sempre maggiori problemi concernenti la gestione dello stazionamento con destinazione nei Comuni.

Questo fenomeno è presente in particolare nei Poli di sviluppo economico e nei Grandi generatori di traffico (già contenuti nel Piano direttore cantonale), luoghi ad alta concentrazione di addetti e di aziende, individuati in sede di analisi:

- Bisio Serfontana (aree lavorative di Balerna e Morbio Inferiore).
- Chiasso
- Mendrisio/Riva S. Vitale (aree lavorative di Mendrisio, Rancate, San Martino e Riva S. Vitale);
- Pian Faloppia (aree lavorative di Balerna e Novazzano);
- Stabio/Gaggiolo.

La vicinanza territoriale di alcuni di questi poli ha permesso la definizione dei comparti indicati nella rappresentazione cartografica.


È di interesse dei Comuni poter garantire agli attori economici un'offerta di mobilità ampia e interessante, affinché l'accessibilità ai comparti lavorativi sia buona per i diversi traffici generati dalle aziende. Di fronte a carenze infrastrutturali che potranno essere risolte solo a medio-lungo termine, è importante fornire soluzioni di gestione delle mobilità che sfruttino al meglio l'attuale offerta.

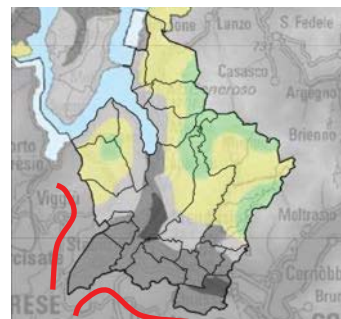
La misura si pone l'obiettivo di elaborare un Piano di Mobilità Comprensoriale che raccolga dati, informazioni sulle misure adottate dalle aziende e problemi emersi, suggerendo soluzioni ed una tempistica di applicazione. In particolare, si prevedono le seguenti fasi:

- a. analisi situazione di partenza;
- b. elaborazione Piano di Mobilità Comprensoriale;
- c. definizione dei costi e delle tempistiche.

Il finanziamento della misura può beneficiare dei seguenti contributi:

- contributi cantonali tramite decreto legislativo concernente la costituzione di un fondo di 2'000'000 CHF per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale ed altri progetti del 14 dicembre 2015 e successivo decreto esecutivo concernente la concessione di contributi per la mobilità aziendale del 15 marzo 2016;
- contributi di Svizzera Energia nell'ambito del programma di "Gestione della mobilità aziendale".

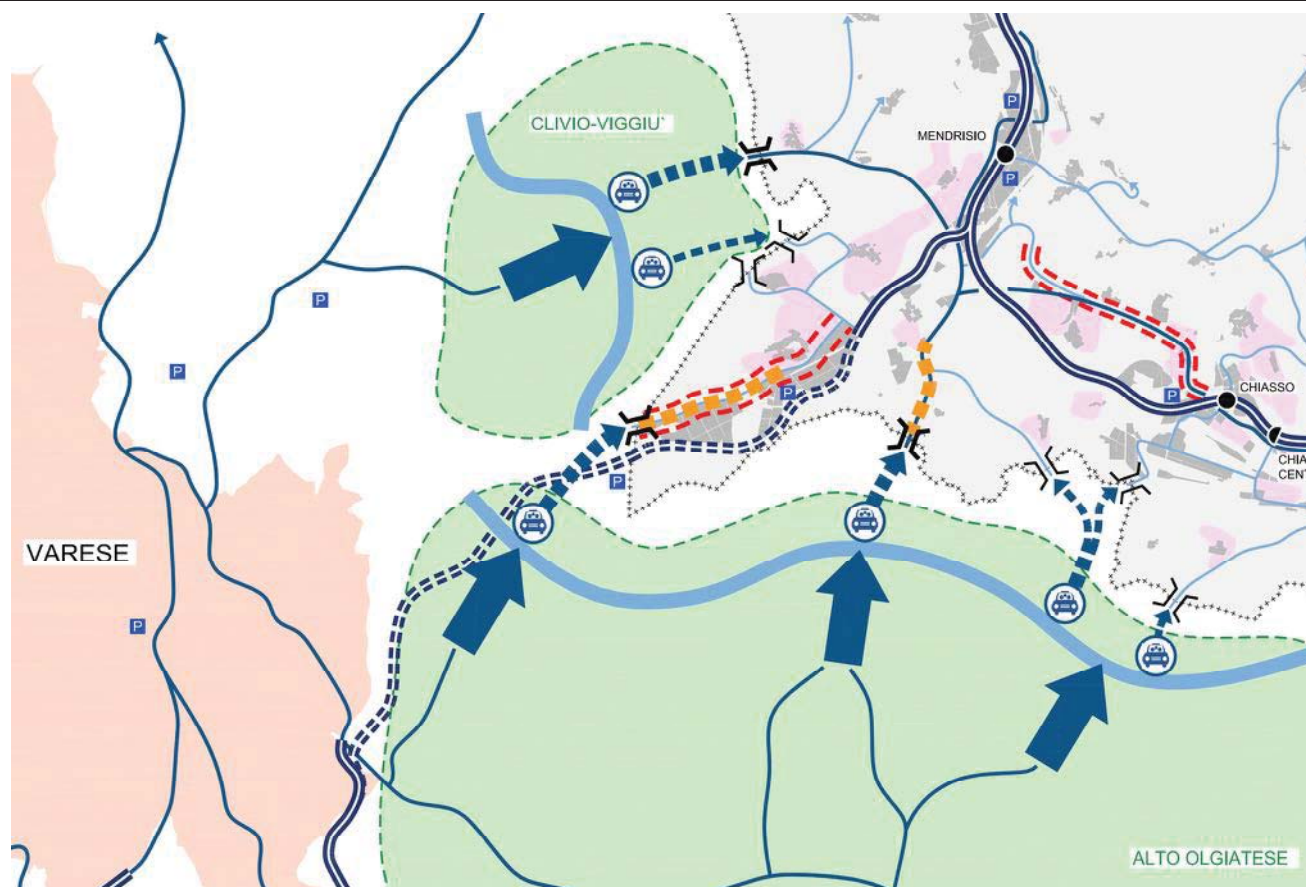
 Posteggi filtro per car pooling, navette aziendali e trasporto pubblico nelle Province di Como e Varese		Codice ARE: -	Codice PA: TIM 4
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	TIM 2, TIM 3		
Rapporto con PA 1 e 2	TIM 4 PAM2		
Ente responsabile	Cantone/Regione Lombardia		
Altri Enti coinvolti	-		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2019-2022		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	2	



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	-
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRT)
	Comune
	Altro (Regione Lombardia)

Descrizione della misura
<p>Descrizione</p> <p>Al fine di filtrare parte del traffico pendolare in entrata ai valichi situati ad ovest/sud-ovest del Mendrisiotto, è prevista la creazione di aree di sosta all'esterno dell'agglomerato (nelle Province di Como e Varese) i cui stalli sono riservati a chi pratica <i>car pooling</i> o a chi utilizza navette aziendali.</p> <p>La presente misura è correlata con la Velocizzazione dei transiti <i>car pooling</i> sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (TIM2, asse del Gaggiolo) e con la realizzazione di Piani di Mobilità aziendali Comprensoriali (TIM3).</p>
Opportunità per l'agglomerato
<p>In assenza di strutture efficienti di trasporto pubblico in alcune zone di frontiera con l'Italia, la promozione di forme alternative al traffico individuale motorizzato (in questo caso con veicoli ad occupazione singola) costituisce una soluzione a breve termine per contenere l'aumento del carico veicolare lungo gli assi principali di transito fra l'Italia e la Svizzera. L'intenzione dell'agglomerato è di realizzare tali posteggi anche in corrispondenza di alcune fermate strategiche del TP su gomma. Questa misura, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, contribuisce in modo deciso alla risoluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi, legati in particolare all'importante carico veicolare presente sulle strade del Mendrisiotto ed in accesso da/per l'Italia attraverso le dogane, con tutte le conseguenze che ne derivano (maggiori emissioni, maggiore incidentalità, ecc.). Vengono in questo modo concretizzati lo scenario auspicato e la strategia settoriale Trasporti, la quale persegue un contenimento del TIM tramite misure di promozione di forme alternative di mobilità. È perseguito di conseguenza l'obiettivo prefissato secondo l'indicatore MOCA 1-Ripartizione modale.</p>

Rappresentazione cartografica



TIM 4: Posteggi filtro per car pooling e navette aziendali nelle Province di Como e Varese – strategia TIM



Benefici per l'agglomerato

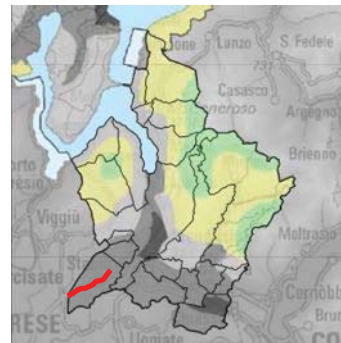
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento della rete stradale La misura consente una riduzione del carico veicolare privato in accesso dall'Italia e, quindi, un miglioramento della fluidità del traffico, favorendo la composizione di veicoli ad alta occupazione (VAO 3+) ed il trasferimento di quote di utenza su altri vettori di trasporto (navette aziendali), ciò che permette di ottimizzare la gestione del traffico su scala regionale e locale.	significativo
Miglioramento della raggiungibilità La creazione di aree di sosta a favore del <i>car pooling</i> o di chi utilizza navette aziendali, site in territorio italiano a ridosso del confine elvetico, permette un miglioramento della raggiungibilità dei principali poli di sviluppo del Mendrisiotto.	
Miglioramento dell'intermodalità La realizzazione di aree di sosta a favore del <i>car pooling</i> favorisce ed incoraggia altresì l'intermodalità degli spostamenti.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici La misura porta ad una diminuzione del TIM in zone a densità di popolazione variabile (aree di sviluppo centripeto, aree edificabili semi intensive e aree edificabili lavorative).	sufficiente







CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza soggettiva	significativo
Per effetto della riduzione del traffico indotto, la misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), accompagnata dall'applicazione del modello UPI 50/30 e, in qualche caso, in sinergia con altri interventi, come la velocizzazione dei transiti <i>car pooling</i> .	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2	sufficiente
La misura permette una riduzione delle emissioni ambientali in ragione della diminuzione del carico TIM sulle strade.	
Riduzione delle emissioni foniche	
Oltre ad una riduzione delle emissioni foniche in ragione della diminuzione del carico TIM, la misura permette una loro riduzione grazie al minor carico veicolare nelle zone urbane densamente popolate e nelle zone residenziali, oltre all'utilizzo di asfalto fonoassorbente.	
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi urbani.	
La misura contribuisce a ridurre il rischio di dispersione degli insediamenti.	
Fattibilità	
La fattibilità è data in quanto la stessa operazione è stata condotta con successo nella regione dell'Alto Olgiatese.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.	
<u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura si trova in territorio italiano.	

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima
Avvio nel corso del 2017 del progetto Interreg "SMISTO", subordinato all'accettazione della manifestazione di interesse, del quale fa parte anche la presente misura.

Spiegazioni e approfondimenti
La misura si inserisce nel contesto di un progetto «Interreg» denominato «SMISTO», promosso e sottoscritto da Regione Lombardia (I) e Cantone Ticino (CH) tramite Manifestazione di interesse firmata il 27 settembre 2016.
Entrambe le parti si impegnano in questo modo a trovare delle soluzioni, nei prossimi 24 mesi (termine obbligatorio per concludere il progetto SMISTO), al fine non soltanto di creare nuovi collegamenti transfrontalieri su gomma, ma anche di migliorare l'intermodalità fra il TP su gomma, il TP su ferro (in particolare, lungo gli assi principali Albate-Mendrisio e Varese-Mendrisio) il TIM e la ML. Il progetto affronterà anche il tema della qualità del servizio e dell'informazione all'utenza (infrastrutture alle fermate, paline, ecc.).
Sono previsti un'analisi della domanda e dell'offerta attuale (criticità e punti di forza) e l'individuazione in seguito di soluzioni di intervento a breve e medio termine, coerentemente con le strategie di mobilità elaborate dal PAM 3. Il tavolo di lavoro prevede il coinvolgimento di Regione Lombardia, delle Province di Como e Varese e dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Como, Lecco e Varese, oltre alla CRTM e alla Sezione della Mobilità del Dipartimento del Territorio.

 Riqualifica multimodale dell'asse urbano secondario Stabio-Mendrisio (via Gaggiolo)	Codice ARE:	Codice PA:
	-	TIM 5
Pacchetto di misure	-	
Correlazione con altre misure	TP 3, TIM 2, IN 4.1, IN 6, PA 8	
Rapporto con PA 1 e 2	18, 20 PAM1, TP 1.1, TL 7 PAM2	
Ente responsabile	Cantone	
Altri Enti coinvolti	Comune di Stabio	
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: > 2026 Entrata in servizio: > 2026	
Priorità	C	
Grado di avanzamento	 1	2



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	<i>Non ancora definiti</i>
Ente finanziatore	 Confederazione in ambito PA
	 Confederazione in altri ambiti
	 Cantone
	 Agglomerato (CRT)
	 Comune
	 Altro

Rappresentazione cartografica

TIM 5: Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Stabio-Mendrisio. *fonte: map.geo.admin.ch*

Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>L'obiettivo di questa misura è la riqualifica multimodale di uno degli assi di maggiore importanza dell'agglomerato, finalizzata ad un uso più urbano della strada, con introduzione di interventi di moderazione e messa in sicurezza delle intersezioni più importanti, inserimento di nuovi e maggiori attraversamenti sicuri e protetti a favore di pedoni e ciclisti ed incentivo alle funzioni del TP con corsie dedicate laddove i calibri stradali lo consentono (oggetto della misura TP 3 ed escluse dalla presente).</p> <p>La presente misura è correlata in particolare con la Velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (misura TP 3), con la Velocizzazione dei transiti <i>car pooling</i> sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia (misura TIM 2), con il Quartiere della Stazione di Stabio (misura IN 4.1) e con l'Asse urbano secondario a Stabio (misura IN 6).</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La riqualifica dell'asse in questione, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, si prefigge l'obiettivo di messa in sicurezza, moderazione e promozione della mobilità lenta lungo l'asse urbano di via Gaggiolo, declassato da principale a secondario una volta messa in funzione la A394, portando alla soluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi. La misura contribuisce in modo significativo alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, promuovendo la multimodalità lungo uno degli assi di collegamento verso l'Italia e favorendo nel contempo lo sviluppo delle zone centrali dell'agglomerato (sviluppo centripeto). L'intento è anche quello di disincentivare il traffico di transito (che sarà deviato sulla A 394) lungo tutto il comparto. Sono di conseguenza perseguiti tutti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 2-Incidentalità, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico	significativo
<p>La riqualificazione multimodale dell'asse di via Gaggiolo definisce un miglioramento per la Mobilità Lenta attraverso la promozione di una rete continua e la messa in sicurezza dei suoi punti nevralgici (riduzione del numero di ostacoli lungo la rete). Il progetto di riqualificazione tiene conto delle esigenze del traffico lento nella progettazione e valorizzazione dello spazio stradale e dei luoghi a maggiore densità ed attrattività pedonale e ciclabile, specie in attraversamento al nucleo di Stabio ed in accesso alla stazione FFS. La misura punta ad eliminare i rischi nei punti ritenuti più pericolosi e maggiormente a rischio di incidenti; inoltre, assicura la segnalazione dei percorsi in modo semplice e facilmente comprensibile.</p>	
Miglioramento della raggiungibilità	significativo
<p>Gli interventi mirati lungo l'asse e sul territorio a favore del traffico lento consentono un miglioramento della raggiungibilità delle aree densamente popolate, al momento collegate in modo insufficiente in termini di ML.</p>	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Contenimento della dispersione insediativa	significativo
<p>La misura di riqualificazione in oggetto punta ad assicurare una maggiore attrattività dell'asse di via Gaggiolo, contenendo al contempo la dispersione degli insediamenti.</p>	
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici	significativo
<p>Gli interventi lungo l'asse di via Gaggiolo puntano a migliorare la qualità degli spazi pubblici tramite l'introduzione di maggiori condizioni di sicurezza. Inoltre, permettono di ridurre il volume del TIM nelle zone densamente popolate, migliorando il traffico pedonale e ciclistico alle intersezioni. La misura definisce in generale un aumento delle superficie pubbliche riservate al traffico lento.</p>	

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza oggettiva	significativo
La misura garantisce un aumento della sicurezza (oggettiva) tramite interventi specifici finalizzati a risanare punti ad elevata incidentalità.	
Aumento della sicurezza soggettiva	significativo
La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), grazie alla riqualifica e moderazione dell'asse di via Gaggiolo e l'omogenea applicazione del limite di velocità (secondo il modello UPI 50/30).	

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione delle emissioni foniche	sufficiente
Oltre ad una riduzione delle emissioni foniche in ragione della diminuzione del carico TIM e degli interventi di moderazione, la misura permette una loro riduzione grazie al minor carico veicolare nelle zone urbane densamente popolate e nelle zone residenziali, oltre all'utilizzo di asfalto fonoassorbente.	
Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi urbani.	
La misura viene realizzata minimizzando il fabbisogno di superficie per nuove infrastrutture.	

Fattibilità

La fattibilità è data, ma è da approfondire. In ogni caso, la fattibilità è associata alla messa in funzione del completamento della A394.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.

Necessità di aggiornamento del PD:


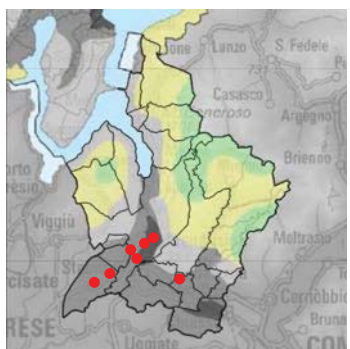
E' necessaria una nuova misura (IP) nella scheda R/M5.

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

-


Spiegazioni e approfondimenti

-


	Risoluzione e monitoraggio dei punti critici		Codice ARE: -	Codice PA: TIM 6
				
Pacchetto di misure	-			
Correlazione con altre misure	IN 1.2, TIM 2, TIM 5			
Rapporto con PA 1 e 2	-			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Comuni di Balerna, Mendrisio e Stabio			
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020			
Priorità	A			
Grado di avanzamento	1	2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF ---
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRT)
	Comune
	Altro


Rappresentazione cartografica




ID 25: Mendrisio, svincolo PA394/P393 a Ligornetto




ID 26: Mendrisio, nodo P396.1/P393




ID 27: Stabio, tratto iniziale PA394




ID 90: Mendrisio, incrocio via Beroldingen/via Praella



ID 91: Mendrisio, via Franscini



ID 92: Balerna, via San Gottardo



ID 93: Stabio, incrocio P394/via Mulino


TIM 6: I punti critici del triennio 2011-2013.

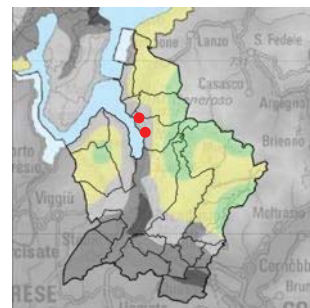
- MORTALI
- FERITI GRAVI
- FERITI LEGGERI
- DANNI MATERIALI



fonte: map.geo.admin.ch

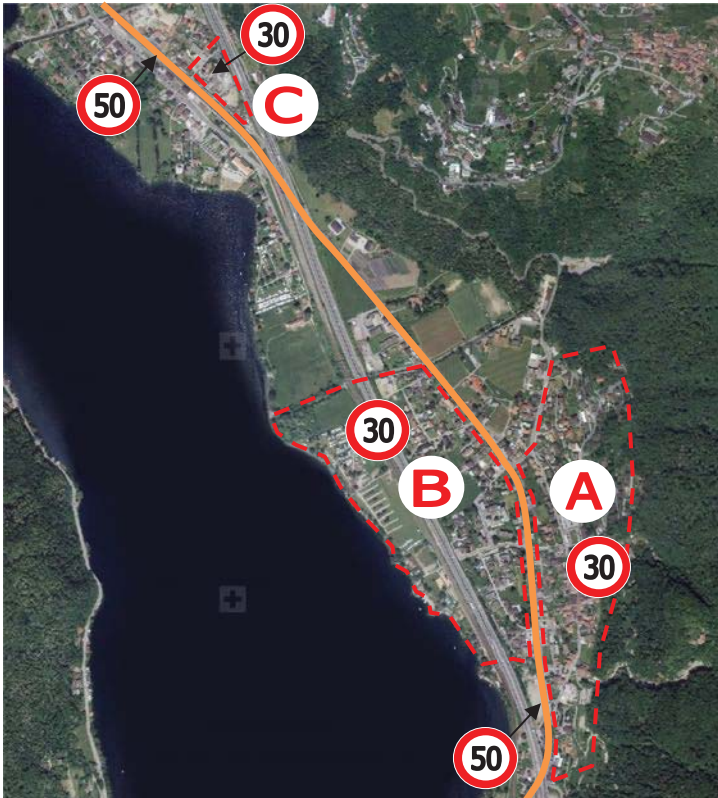
Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>La presente misura punta a dare una risposta tecnica finalizzata alla risoluzione dei punti critici della rete viaria (ai sensi della norma VSS 641 724).</p> <p>Sono considerati punti critici gli ambiti della rete stradale caratterizzati da una elevata concentrazione di incidenti: in particolare, su un periodo di 3 anni (qui viene considerato l'orizzonte temporale 2011-2013), sono considerati tali quelli per i quali il valore di calcolo scaturito dalla ponderazione tra numero, gravità e tipologia di incidenti supera il valore limite definito dalla norma VSS 641 724 - Road Safety, Black Spot Management (Sicurezza Stradale, Gestione Punti Critici).</p> <p>L'applicazione MISTRA-VUGIS dell'USTRA individua all'interno del Mendrisiotto per il triennio 2011-2013 7 punti critici corrispondenti ai seguenti nodi della rete viaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ID 25: Svincolo PA394/P393, Mendrisio (Ligornetto) <i>opera in fase realizzativa</i> • ID 26: Rotonda P396.1/P393, Mendrisio <i>intervento eseguito</i> • ID 27: Tratto iniziale PA 394, Stabio <i>intervento eseguito</i> • ID 90: Incrocio via Beroldingen/via Praella, Mendrisio <i>pianificato</i> • ID 91: Via Franscini (fronte stazione FFS), Mendrisio <i>pianificato, prossima realizzazione</i> • ID 92: Intersezione via San Gottardo/via Monte Generoso, Balerna <i>pianificato, prossima realizzazione</i> • ID 93: Intersezione P394/via Mulino, Stabio <i>intervento eseguito</i> 	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La risoluzione ed il monitoraggio dei punti critici riveste grande importanza all'interno del PAM3 in quanto consente di trattare un tema di grande interesse per la mobilità, quale è quello della sicurezza.</p> <p>Laddove si è evidenziato un numero discreto di sinistri, in corrispondenza di un'intersezione o nell'intorno di un punto di un'asse stradale, occorre intervenire per risolvere la problematica evidenziata (e successivamente tenere monitorato l'intervento attuato), al fine di garantire a tutti gli utenti spostamenti sicuri, a partire dagli utenti deboli della strada.</p> <p>Questa misura, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di generazione precedente, contribuisce alla risoluzione dei problemi evidenziati in sede di analisi, garantendo migliori condizioni di sicurezza nella circolazione tra le diverse componenti del traffico (veicolare e lento) ed una migliore qualità di vita nei quartieri cittadini. Vengono in questo modo concretizzati lo scenario auspicato e la strategia settoriale Trasporti, la quale persegue la messa in sicurezza dei punti della rete stradale ad elevata incidentalità. È perseguito di conseguenza l'obiettivo prefissato secondo l'indicatore MOCA 2-Incidentalità.</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento della rete stradale	significativo
La messa in sicurezza dei punti critici permette una migliore gestione del traffico sia su scala regionale che locale, maggiore fluidità ai nodi principali e più adeguate condizioni di sicurezza.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici	sufficiente
Il risanamento e la messa in sicurezza dei punti critici permette una valorizzazione degli spazi pubblici e delle aree verdi all'interno degli insediamenti.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumento della sicurezza oggettiva	significativo
La misura è indice di una maggiore sicurezza (oggettiva) tramite interventi finalizzati a risanare punti specifici ad alta incidentalità.	
Aumento della sicurezza soggettiva	
La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), grazie alla risoluzione dei punti critici e alla contestuale attuazione (laddove possibile) del modello UPI 50/30.	

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione delle emissioni foniche	sufficiente
La misura permette una riduzione delle misure foniche in ragione degli interventi di moderazione eseguiti.	
Fattibilità	
La fattibilità è data.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.</p>	
Scadenario per l'inoltro del progetto di massima	
-	
Spiegazioni e approfondimenti	
-	

 Moderazione del traffico e messa in sicurezza		Codice ARE: -	Codice PA: TIM 7
Pacchetto di misure	Da TIM 7.1 a TIM 7.3		
Correlazione con altre misure	PA 4		
Rapporto con PA 1 e 2	18 PAM 1, TIM 1 PAM 2		
Ente responsabile	Comune di Melano		
Altri Enti coinvolti	-		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	2	



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	108'000.00 CHF
Ente finanziatore	 Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRT)
	 Comune
	Altro

Rappresentazione cartografica	
	<p>TIM 7.1: Comparto A - nucleo vecchio e zona residenziale ad Est della strada cantonale</p> <p>TIM 7.2: Comparto B - zona residenziale ad Ovest della strada cantonale</p> <p>TIM 7.3: Comparto C - zona artigianale a Nord del Comune</p> <p><i>fonte: map.geo.admin.ch, su basi fornite dal Comune di Melano</i></p>

Descrizione della misura																				
Descrizione																				
<p>L'applicazione del modello UPI 50/30 porta a limitare la velocità a 30 km/h lungo le strade a vocazione residenziale e lavorativa situate a ridosso dell'asse principale di Melano, la strada cantonale su cui restano vigenti i limiti di 50 km/h in attraversamento ai centri abitati. L'obiettivo è di aumentare la sicurezza e di valorizzare gli spazi pubblici. Sono previsti 3 interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TIM 7.1: Comparto A - nucleo vecchio e zona residenziale ad Est della strada cantonale (40'500 CHF); • TIM 7.2: Comparto B - zona residenziale ad Ovest della strada cantonale (40'500 CHF); • TIM 7.3: Comparto C - zona artigianale a Nord del Comune (27'000 CHF). 																				
Opportunità per l'agglomerato																				
<p>L'introduzione di zone a velocità limitata a 30km/h, a completamento delle misure in corso di attuazione con i PAM di 1a e 2a generazione, si prefigge l'obiettivo di messa in sicurezza, moderazione e di conseguenza anche promozione della mobilità lenta nel Comune di Melano. La misura contribuisce in modo significativo alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, promuovendo la sicurezza e la condivisione dello spazio pubblico da parte di diversi utenti della strada (automobili, biciclette, pedoni) e favorendo nel contempo lo sviluppo delle zone centrali dell'agglomerato (sviluppo centripeto). L'intento è anche quello di disincentivare il traffico di transito nelle zone abitative e lavorative, attuando in questo modo la gerarchia stradale già impostata con i PAM di generazione precedente. Sono di conseguenza perseguiti tutti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale, 2-Incidentalità, 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.</p>																				
Benefici per l'agglomerato																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</th> <th>Effetto:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Gestione della domanda di trasporto La misura mira ad un gestione della domanda di trasporto attraverso l'introduzione di elementi di moderazione del traffico nei comparti al fine di dissuadere l'utenza dall'utilizzo dell'automobile. </td> <td rowspan="3" style="background-color: #008000; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">significativo</td> </tr> <tr> <td> Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico Si tiene conto delle esigenze del traffico lento nella progettazione e valorizzazione degli spazi stradali e dei luoghi nevralgici a maggiore densità ed attrattività pedonale e ciclabile. L'introduzione di elementi di moderazione all'interno dei comparti previsti attenua i rischi di incidenti nei punti ritenuti più pericolosi. </td> </tr> <tr> <td> Miglioramento della raggiungibilità Si migliora la raggiungibilità delle aree densamente popolate, ancora collegate tra loro in misura insufficiente, attraverso interventi specifici sul territorio per il traffico lento. </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</th> <th>Effetto:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Contenimento della dispersione insediativa La misura punta a rendere più attrattive le zone centrali dell'agglomerato, contenendo la dispersione degli insediamenti. </td> <td rowspan="2" style="background-color: #00b050; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">sufficiente</td> </tr> <tr> <td> Miglioramento della qualità degli spazi pubblici Gli interventi permettono di ridurre il volume del TIM nelle zone densamente popolate, migliorando la qualità degli spazi pubblici tramite un miglioramento della sicurezza. Si prevede un aumento delle superficie pubbliche riservate al traffico lento. </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CE 3: aumento della sicurezza del traffico</th> <th>Effetto:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Aumento della sicurezza soggettiva La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), grazie alla realizzazione di interventi di moderazione e alla riduzione dei limiti di velocità all'interno dei comparti (applicazione modello UPI 50/30). </td> <td style="background-color: #008000; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">significativo</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </tbody> </table>		CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:	Gestione della domanda di trasporto La misura mira ad un gestione della domanda di trasporto attraverso l'introduzione di elementi di moderazione del traffico nei comparti al fine di dissuadere l'utenza dall'utilizzo dell'automobile.	significativo	Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico Si tiene conto delle esigenze del traffico lento nella progettazione e valorizzazione degli spazi stradali e dei luoghi nevralgici a maggiore densità ed attrattività pedonale e ciclabile. L'introduzione di elementi di moderazione all'interno dei comparti previsti attenua i rischi di incidenti nei punti ritenuti più pericolosi.	Miglioramento della raggiungibilità Si migliora la raggiungibilità delle aree densamente popolate, ancora collegate tra loro in misura insufficiente, attraverso interventi specifici sul territorio per il traffico lento.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</th> <th>Effetto:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Contenimento della dispersione insediativa La misura punta a rendere più attrattive le zone centrali dell'agglomerato, contenendo la dispersione degli insediamenti. </td> <td rowspan="2" style="background-color: #00b050; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">sufficiente</td> </tr> <tr> <td> Miglioramento della qualità degli spazi pubblici Gli interventi permettono di ridurre il volume del TIM nelle zone densamente popolate, migliorando la qualità degli spazi pubblici tramite un miglioramento della sicurezza. Si prevede un aumento delle superficie pubbliche riservate al traffico lento. </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CE 3: aumento della sicurezza del traffico</th> <th>Effetto:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Aumento della sicurezza soggettiva La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), grazie alla realizzazione di interventi di moderazione e alla riduzione dei limiti di velocità all'interno dei comparti (applicazione modello UPI 50/30). </td> <td style="background-color: #008000; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">significativo</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </tbody> </table>		CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:	Contenimento della dispersione insediativa La misura punta a rendere più attrattive le zone centrali dell'agglomerato, contenendo la dispersione degli insediamenti.	sufficiente	Miglioramento della qualità degli spazi pubblici Gli interventi permettono di ridurre il volume del TIM nelle zone densamente popolate, migliorando la qualità degli spazi pubblici tramite un miglioramento della sicurezza. Si prevede un aumento delle superficie pubbliche riservate al traffico lento.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>CE 3: aumento della sicurezza del traffico</th> <th>Effetto:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Aumento della sicurezza soggettiva La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), grazie alla realizzazione di interventi di moderazione e alla riduzione dei limiti di velocità all'interno dei comparti (applicazione modello UPI 50/30). </td> <td style="background-color: #008000; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">significativo</td> </tr> </tbody> </table>		CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:	Aumento della sicurezza soggettiva La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), grazie alla realizzazione di interventi di moderazione e alla riduzione dei limiti di velocità all'interno dei comparti (applicazione modello UPI 50/30).	significativo
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:																			
Gestione della domanda di trasporto La misura mira ad un gestione della domanda di trasporto attraverso l'introduzione di elementi di moderazione del traffico nei comparti al fine di dissuadere l'utenza dall'utilizzo dell'automobile.	significativo																			
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico Si tiene conto delle esigenze del traffico lento nella progettazione e valorizzazione degli spazi stradali e dei luoghi nevralgici a maggiore densità ed attrattività pedonale e ciclabile. L'introduzione di elementi di moderazione all'interno dei comparti previsti attenua i rischi di incidenti nei punti ritenuti più pericolosi.																				
Miglioramento della raggiungibilità Si migliora la raggiungibilità delle aree densamente popolate, ancora collegate tra loro in misura insufficiente, attraverso interventi specifici sul territorio per il traffico lento.																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</th> <th>Effetto:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Contenimento della dispersione insediativa La misura punta a rendere più attrattive le zone centrali dell'agglomerato, contenendo la dispersione degli insediamenti. </td> <td rowspan="2" style="background-color: #00b050; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">sufficiente</td> </tr> <tr> <td> Miglioramento della qualità degli spazi pubblici Gli interventi permettono di ridurre il volume del TIM nelle zone densamente popolate, migliorando la qualità degli spazi pubblici tramite un miglioramento della sicurezza. Si prevede un aumento delle superficie pubbliche riservate al traffico lento. </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CE 3: aumento della sicurezza del traffico</th> <th>Effetto:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Aumento della sicurezza soggettiva La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), grazie alla realizzazione di interventi di moderazione e alla riduzione dei limiti di velocità all'interno dei comparti (applicazione modello UPI 50/30). </td> <td style="background-color: #008000; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">significativo</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </tbody> </table>		CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:	Contenimento della dispersione insediativa La misura punta a rendere più attrattive le zone centrali dell'agglomerato, contenendo la dispersione degli insediamenti.	sufficiente	Miglioramento della qualità degli spazi pubblici Gli interventi permettono di ridurre il volume del TIM nelle zone densamente popolate, migliorando la qualità degli spazi pubblici tramite un miglioramento della sicurezza. Si prevede un aumento delle superficie pubbliche riservate al traffico lento.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>CE 3: aumento della sicurezza del traffico</th> <th>Effetto:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Aumento della sicurezza soggettiva La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), grazie alla realizzazione di interventi di moderazione e alla riduzione dei limiti di velocità all'interno dei comparti (applicazione modello UPI 50/30). </td> <td style="background-color: #008000; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">significativo</td> </tr> </tbody> </table>		CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:	Aumento della sicurezza soggettiva La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), grazie alla realizzazione di interventi di moderazione e alla riduzione dei limiti di velocità all'interno dei comparti (applicazione modello UPI 50/30).	significativo								
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:																			
Contenimento della dispersione insediativa La misura punta a rendere più attrattive le zone centrali dell'agglomerato, contenendo la dispersione degli insediamenti.	sufficiente																			
Miglioramento della qualità degli spazi pubblici Gli interventi permettono di ridurre il volume del TIM nelle zone densamente popolate, migliorando la qualità degli spazi pubblici tramite un miglioramento della sicurezza. Si prevede un aumento delle superficie pubbliche riservate al traffico lento.																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>CE 3: aumento della sicurezza del traffico</th> <th>Effetto:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Aumento della sicurezza soggettiva La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), grazie alla realizzazione di interventi di moderazione e alla riduzione dei limiti di velocità all'interno dei comparti (applicazione modello UPI 50/30). </td> <td style="background-color: #008000; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">significativo</td> </tr> </tbody> </table>		CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:	Aumento della sicurezza soggettiva La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), grazie alla realizzazione di interventi di moderazione e alla riduzione dei limiti di velocità all'interno dei comparti (applicazione modello UPI 50/30).	significativo															
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:																			
Aumento della sicurezza soggettiva La misura comporta un importante aumento della sicurezza (soggettiva), grazie alla realizzazione di interventi di moderazione e alla riduzione dei limiti di velocità all'interno dei comparti (applicazione modello UPI 50/30).	significativo																			

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduzione delle emissioni foniche	sufficiente
La misura permette una riduzione delle emissioni foniche per effetto della moderazione e, non di meno, del minor carico veicolare nelle zone urbane più densamente popolate e in quelle residenziali.	
Fattibilità	
La fattibilità è data.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M5-Agglomerato del Mendrisiotto.</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento nel PD --> nessun aggiornamento necessario.</p>	
Scadenario per l'inoltro del progetto di massima	
Avvio progetto di massima 2017/2018. Invio all'ARE 2018.	
Spiegazioni e approfondimenti	
-	