

**CITTÀ DI
MENDRISIO**



COMPARTO SPECIALE “A” STAZIONE FFS

VARIANTE DI PIANO REGOLATORE

RAPPORTO DI PIANIFICAZIONE NORME DI ATTUAZIONE (ESTRATTO)

INCARTO PER IL CONSIGLIO COMUNALE

Studi Associati SA

via Zurigo 19
CP 4046
CH-6904 Lugano

tel. +41 091 910 17 30
fax +41 091 923 99 55
e-mail info@sasa.ch
www.sasa.ch

27 dicembre 2017

INDICE

1. PREMESSA	5
2. QUADRO PIANIFICATORIO	6
2.1 IL PERIMETRO DEL COMPARTO SPECIALE A	6
2.2 LA PIANIFICAZIONE IN VIGORE	7
2.3 LE PROCEDURE PIANIFICATORIE IN CORSO	10
2.4 IL PIANO DI INDIRIZZO	10
2.5 BENI CULTURALI	13
3. ESAME PRELIMINARE E INFORMAZIONE PUBBLICA	18
3.1 L'ESITO DELL'ESAME PRELIMINARE	18
4. MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE	20
4.1 NUOVE ESIGENZE DI UTILIZZAZIONE	20
4.2 DIFFICOLTÀ DI ATTUAZIONE DELLA NORMA VIGENTE	21
5. CONCETTO URBANISTICO	22
5.1 ANALISI TERRITORIALE	22
5.2 LE SCELTE URBANISTICHE	23
5.3 IL NODO INTERMODALE: FUTURA CENTRALITÀ DEL MENDRISIOTTO	26
5.4 L'EDIFICAZIONE	30
5.5 CONCLUSIONI	32
6. CONTENUTO DELLA VARIANTE	34
6.1 PROPOSTE EDIFICATORIE PER IL SETTORE EST	34
6.2 ZONA FERROVIARIA	43
6.3 ASPETTI AMBIENTALI	44
6.4 UNITÀ INSEDIATIVE	48
6.5 CONSIDERAZIONI SULLE PROPOSTE DELLA VARIANTE	49
7. PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE	51
8. PROPOSTE DI MODIFICA	512
7.1 NORME DI ATTUAZIONE	522
7.2 ALLEGATI GRAFICI	577
9. PROCEDURA	588

Città di Mendrisio

Comparto speciale “A” - Stazione FFS

Variante del piano regolatore

1. PREMESSA

Gli importanti interventi di riorganizzazione della Stazione FFS a Mendrisio in vista dell'apertura della nuova linea Mendrisio-Stabio-Varese, le misure per far fronte all'aumento del traffico futuro anche in relazione alla messa in esercizio del progetto AlpTransit, le nuove esigenze delle FFS e il futuro insediamento di un campus della Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana (SUPSI), così come le difficoltà di attuazione del piano esistente, rendono necessaria la modifica pianificatoria del Comparto speciale “A” del Piano regolatore.

Il Piano deve considerare i possibili scenari di sviluppo urbanistico dell'area e definire i contenuti e gli aspetti pianificatori necessari per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria e delle strutture annesse, nonché i contenuti e le disposizioni edificatorie per i fondi non destinati alle necessità della ferrovia.

A tale proposito, il Municipio della Città di Mendrisio, con risoluzione municipale RM 5252 del 29 marzo 2011, ha conferito agli Studi Associati SA di Lugano il mandato di allestire una variante di PR del *comparto speciale “A” Stazione FFS* e l'elaborazione di un Piano particolareggiato, denominato PP3.

Oggetto del presente studio è l'allestimento della variante di PR del *comparto speciale “A” Stazione FFS* del Piano regolatore comunale PR.97.

Il Piano particolareggiato Stazione FFS Ovest - PP3 è stato elaborato nell'ottobre 2011, adottato dal Consiglio comunale nella seduta del 9 luglio 2012 e approvato dal Consiglio di Stato con Risoluzione N. 370 del 22 gennaio 2014.

2. QUADRO PIANIFICATORIO

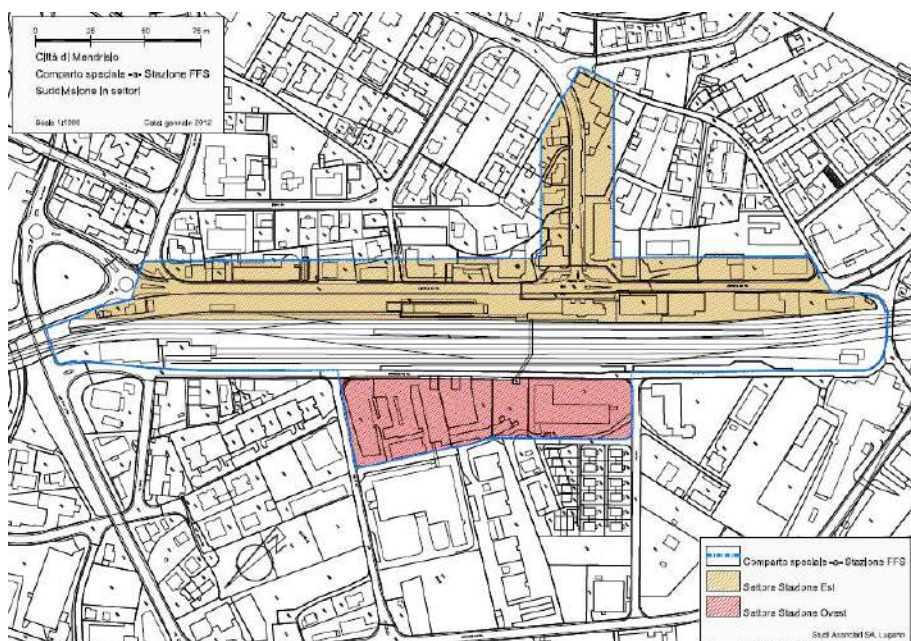
Scopo del seguente capitolo è la descrizione del quadro pianificatorio del *comparto “a” Stazione*, al fine di descrivere e operare un chiaro distinguo tra la situazione pianificatoria vigente, le procedure pianificatorie in corso e gli studi effettuati a valenza indicativa.

2.1 IL PERIMETRO DEL COMPARTO SPECIALE A

Il Comparto speciale “A” Stazione FFS si estende attorno alla stazione e al sedime dei binari e comprende i due lati di via S. Franscini (dalla rotonda ex macello all’incrocio con via Cercera), della prima parte di via Motta a partire dalla piazza della Stazione, e del lato est di via Catenazzi (tra via al Gas e via Rime).

Lo studio della variante è suddiviso in due settori: Stazione Est e Stazione Ovest (vedi Piano allegato in scala 1:1000).

Essenzialmente per motivi di tempistica determinati da necessità della SUPSI, è stato anticipato lo studio della variante del Settore Stazione Ovest e presentato separatamente come variante del *Piano particolareggiato Stazione FFS Ovest - PP3*. Il piano particolareggiato in questione comprende i fondi N. 3156 - 3158 - 3164 - 3167 - 3168 per una superficie complessiva di ca. 11'400 mq. (*Vedi incarto: Comparto speciale “A” Stazione FFS, Settore Stazione Ovest, Variante del Piano particolareggiato Stazione FFS Ovest - PP3*).



Estensione del Comparto speciale “A” Stazione FFS: il settore Stazione Est (in arancione) e il settore Stazione Ovest FFS (in rosso)

2.2 LA PIANIFICAZIONE IN VIGORE

2.2.1 Pianificazione d'ordine superiore

Le schede del Piano direttore (PD09), assieme alle rappresentazioni grafiche, concretano gli obiettivi pianificatori a medio - lungo termine, rappresentando congiuntamente la parte costitutiva a carattere vincolante del PD09. Qui di seguito illustriamo i principali aspetti delle schede in relazione con il *Comparto speciale “A” Stazione*.

Scheda R/M 5 – Agglomerato del Mendrisiotto (PAM3)

1. Indirizzi

1.1. Densità insediativa

- *Aumentare la densità insediativa e intensificare l'utilizzazione dei nuclei e dei comparti prossimi alle fermate dei mezzi pubblici.*

1.2. Trasporti pubblici

- *Completare la rete dei trasporti pubblici, migliorare le connessioni spaziali, prevedere adeguate misure di accelerazione, rendere attrattivi gli accessi alle fermate e ai nodi di interscambio; prevedere aree di P&R nei luoghi di origine del traffico.*

2. Misure

2.1 Centri urbani di Chiasso e di Mendrisio

- *Miglioramento della qualità urbanistica degli spazi pubblici e riqualifica del paesaggio urbano.*
- *Spazi pubblici centrali destinati ai pedoni e miglioramento della convivenza tra pedoni, ciclisti e automobilisti.*

2.2 Aree urbane con funzioni di servizio regionali lungo l'asse Chiasso-Mendrisio e presso i nodi intermodali (funzioni e interventi auspicati)

- *Densificazione dell'insediamento a carattere misto.*
- *Miglioramento della qualità urbanistica degli spazi pubblici e riqualifica del paesaggio urbano.*
- *Intensificazione delle opportunità di relazioni mediante mezzi di trasporto pubblico.*

Scheda R7 - Poli di sviluppo economico (PSE)

Il comprensorio che si estende dalla stazione di Mendrisio alla piana di S. Martino è stato inserito nell'inventario dei poli di sviluppo economico con la denominazione “Mendrisio”.

Descrizione

Negli scorsi anni l'area di San Martino si è fortemente sviluppata con contenuti prevalentemente commerciali, generando non pochi problemi viari e ambientali. Più a sud, l'ampio settore posto tra la stazione ferroviaria e l'autostrada mostra ancora un potenziale di sviluppo interessante. In relazione ai progetti di sistemazione del vicino svincolo autostradale e di creazione di una nuova fermata TILO, è opportuno valutare l'opportunità di integrare nella politica dei PSE l'intera area o una sua parte.

Obiettivi dei Poli di sviluppo economico - PSE

Con i Poli di sviluppo economico (PSE) si perseguono i seguenti fini:

- predisporre siti particolarmente attrattivi per l'insediamento e lo sviluppo di attività economiche;*
- orientare l'insediamento delle attività economiche a sostegno della Città-Ticino e degli obiettivi di sviluppo socioeconomico del Cantone;*
- realizzare comparti urbani particolarmente attrattivi e di qualità, in sintonia con i principi della pianificazione del territorio.*

2.2.2 Pianificazione comunale

Secondo il vigente Piano regolatore (PR.97), il perimetro del *Comparto speciale “A” Stazione* è governato dalle seguenti norme di attuazione specifiche (per quel che concerne il Piano delle zone e il Piano delle attrezzature e degli edifici di interesse pubblico):

- art. 30 Piani particolareggiati
- art. 33 Zona R5 – intensiva comparto a
- art. 42 Comparti speciali regolati da piani di dettaglio
- art. 44 ^{quater} Zona AC – artigianato e commerci
- art. 45 ^{bis} PP3 comparto soggetto a piano particolareggiato (Area Stazione Ovest)
- art. 51 Zona AEP – Edifici e attrezzature pubbliche di interesse comunale
- art. 52 Zona AEP – Attrezzature ed edifici di interesse pubblico o parapubblico
- art. 53 Zona AEP – Attrezzature ed edifici di interesse pubblico e parapubblico, di proprietà privata

In effetti, l'area della stazione FFS fa parte dei “*Comparti speciali regolati da piani di dettaglio*” (normati dall'art. 42 NAPR.97) e a tal riguardo il PR.97 propone:

- la creazione lungo entrambi i lati di via S. Franscini di un fronte costruito sufficientemente continuo e omogeneo;
- l'arretramento degli edifici in modo da permettere la ristrutturazione della strada in viale alberato;
- la riorganizzazione di via G. Motta secondo gli stessi principi; in particolare servizi e strutture (posteggi P+R) necessari al funzionamento della stazione;
- il ridisegno completo e la riqualifica della Piazza della Stazione.

Settore Stazione Est

I fondi esistenti a nord e a sud dell'edificio della stazione sono indicati nel Piano di dettaglio come appartenenti alla *Zona AC - artigianato e commercio*, soggetta alle disposizioni dell'art. 45 NAPR.97.¹

Invece la fascia edificabile sul fronte est di via S. Franscini è assegnata alla *Zona R5a - Intensiva comparto a* (contenuti amministrativi, commerciali, negozi e uffici).²

Settore Stazione Ovest (soggetto a PP3)

Nell'ambito della “*Variante relativa ai comparti per attività San Martino - Penate - Rime Breccia*” approvata dal CdS il 30 novembre 2010, per il settore Ovest è stata decisa una modifica d'ufficio dell'art. 45 bis NAPR in cui viene eliminato il riferimento alla zona mista, stralciato il cpv. 2 (disposizioni e parametri edificatori) e vengono introdotti gli scopi e gli obiettivi che sono l'insediamento della Scuola Universitaria Professionale SUPSI compresa la pianificazione dei sottopassaggi di collegamento. Questa procedura è stata conclusa con l'approvazione della variante del Piano particolareggiato Stazione Ovest - PP3 da parte del Consiglio di Stato con Risoluzione N. 370 del 22 gennaio 2014.

¹ Indice di edificabilità $I_e = 4,5$ mc/mq – Indice di occupazione 40% - H max. 10 m -- GSRIII

² Indice di sfruttamento $I_s = 1,5$ – Indice di occupazione non definito – H max. 17 metri - GSRII

2.3 LE PROCEDURE PIANIFICATORIE IN CORSO

Nel comparto sono attualmente in corso le seguenti procedure:

- Variante di piano regolatore del *comparto speciale “A” Stazione*;
- Realizzazione del nodo d'interscambio FFS, governato proceduralmente dalla Legge sulle strade del 23 marzo 1983;
- Progetto di massima dell'assetto viario e urbanistico di Via Franscini e Via Motta.

Altre procedure con effetti sulla pianificazione del comparto:

- Riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio A2 (in fase di realizzazione).

Di seguito vengono riprese brevemente alcune porzioni del PI citato e descritti i beni culturali presenti nel comparto della stazione FFS.

2.4 IL PIANO DI INDIRIZZO

Il comprensorio della stazione FFS di Mendrisio è stato oggetto di un piano di indirizzo – Area della Stazione FFS – Comparto EST, Studi Associati SA, Lugano / Studio Lucchini-David-Mariotta SA, Ponte Capriasca, giugno 2010, studio di valenza indicativa i cui risultati sono stati approfonditi e ripresi in modo vincolante nelle singole procedure pianificatorie in corso.

Il Piano d'indirizzo promosso dal Municipio di Mendrisio in accordo con il Dipartimento del territorio e le Ferrovie Federali Svizzere, rappresenta uno strumento a carattere orientativo, atto a definire un concetto globale per l'area che si sviluppa attorno alla stazione.

Benché l'area di studio riguardasse essenzialmente il Settore Est (edificio della Stazione, edificio della Posta, via S. Franscini e via Motta), il Piano d'indirizzo ha analizzato anche taluni aspetti del Settore Ovest (via Catenazzi) per le relazioni funzionali esistenti e soprattutto future tra le due aree.

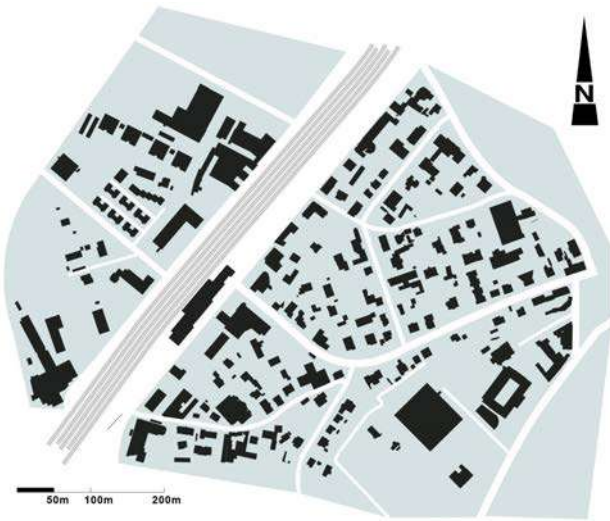
L'obiettivo del Piano d'indirizzo era il coordinamento degli importanti interventi di riorganizzazione della stazione FFS in vista dell'apertura della nuova linea ferroviaria Mendrisio-Stabio-Varese e la predisposizione delle misure adeguate per far fronte all'aumento del traffico futuro anche in relazione alla messa in esercizio del progetto AlpTransit (Galleria di Base del Ceneri e del San Gottardo).

Il PI ha fornito indicazioni relative all'ubicazione e all'organizzazione del nodo d'interscambio della stazione e sull'assetto viario e urbanistico di via S. Franscini (dalla rotonda ex macello all'incrocio con via Cercera) e sul primo tratto di via G. Motta. Per il lato ovest (Comparto Rime-Brech), lo studio invece si è limitato alle relazioni tra i due lati della stazione (via S. Franscini / via Catenazzi) e agli insediamenti previsti all'interno dell'area del Piano particolareggiato della Stazione Ovest (PP3).

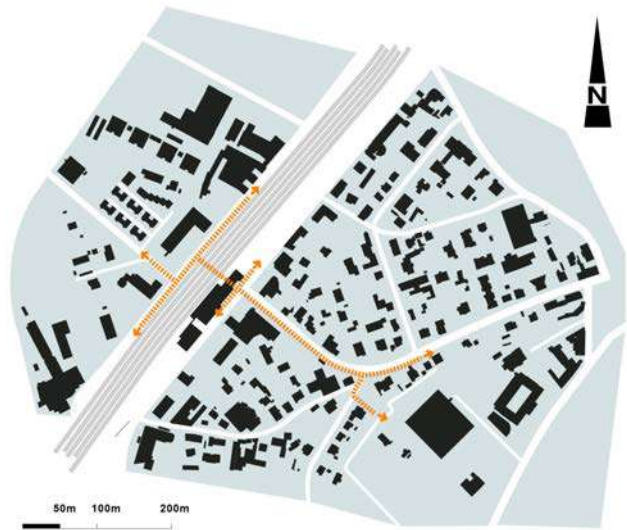
Succintamente, il concetto urbanistico propone:

- l'accentuazione del ruolo di centralità dell'edificio viaggiatori della stazione esistente (da liberare dagli accessori aggiunti nel tempo e da dotare di servizi agli utenti: chiosco, buffet-bar, ecc.);
- il prolungamento del sottopasso pedonale esistente per raggiungere via Catenazzi già in prima fase (collegamento tra i due fronti della stazione);
- lo spostamento del terminale dei bus a nord della stazione, formazione di posteggi Kiss & Rail (K+R) e taxi in prossimità dell'edificio viaggiatori;
- la formazione, a lungo termine, di un ampio sottopasso di collegamento del campus SUPSI con il terminale dei bus e la Piazza della Stazione, dotato di servizi e negozi;
- la possibilità di edificazione continua, a carattere misto, con ingombro vincolato e altezza pari a quella del fronte opposto di via S. Franscini (attività commerciali e negozi al PT ed eventualmente al primo piano, attività di servizio e scolastiche, residenza ai piani superiori); formazione di un porticato continuo per il collegamento dei P+R con l'area centrale della stazione;
- a lungo termine la possibile espansione dell'edificazione sopra il terminal dei bus;
- idem, ma più limitata, a sud del fabbricato viaggiatori;
- la riqualifica urbana della Piazza della Stazione, mediante riduzione dei posteggi e moderazione del traffico, pavimentazione pregiata, spazi per terrazze e ristoranti all'aperto;
- la riqualifica urbana di via S. Franscini con moderazione del traffico e la formazione di un viale;
- la trasformazione di via G. Motta in una strada alberata con moderazione del traffico;
- lo spostamento del viale alberato da via Franscini su via Catenazzi, permettendo una chiara distinzione del carattere dei due lati dell'area ferroviaria e il collegamento delle aree di sviluppo e svago di San Martino e Valera;
- la riserva sul lungo termine di una striscia di servizio (scale e rampe di accesso, posteggio coperto bici, ecc.) lungo via Catenazzi e l'inserimento del percorso ciclabile regionale lungo via Catenazzi.

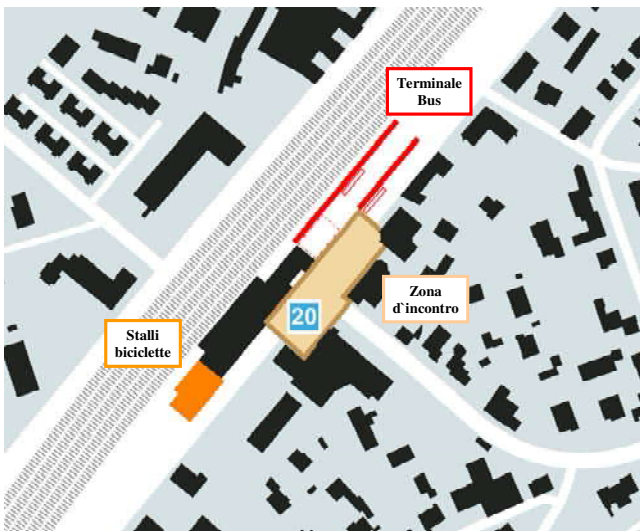
Gli schemi riassuntivi del piano d'indirizzo



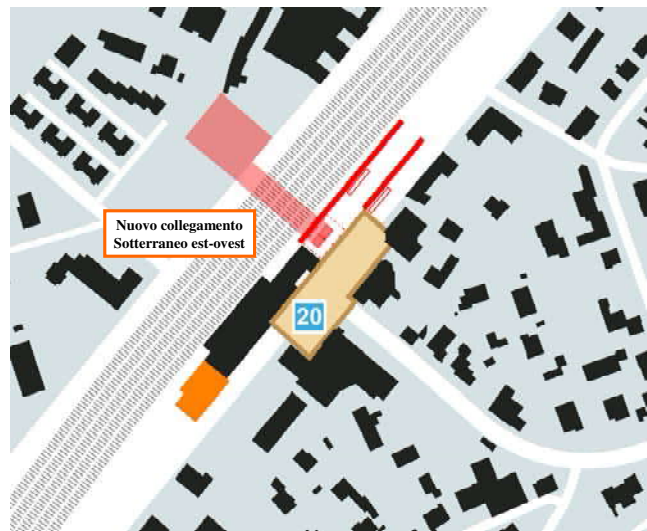
Situazione attuale



Sviluppo dei collegamenti pedonali



Concetto di sistemazione della stazione, corto termine



Concetto di sistemazione della stazione, lungo termine

2.5 BENI CULTURALI

2.5.1 Valutazione ISOS

Il quartiere della Stazione è menzionato nell’Inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere (ISOS) come perimetro edificato di grande significato ma scarsa qualità spaziale e storico-architettonica. Viene perciò chiesta la conservazione della struttura, (preservare la disposizione e la forma degli edifici e degli spazi liberi; conservare integralmente gli elementi essenziali per la struttura).

In particolare sono segnalate alcuni oggetti interessati dalla variante:

- stazione FFS, fmn 325 (già classificata dal PR in vigore quale volumetria consolidata);
- stabile Ferrazzini, fmn 1228 (già protetto quale bene culturale di interesse locale);
- stabile Ex Spiga, fmn 1250 (già classificata dal PR in vigore quale volumetria consolidata)
- Hotel Milano, casa di appartamenti e manufatti annessi, fmn 1278 (già classificata dal PR in vigore quale volumetria consolidata).

2.5.2 L'urbanistica attuale del comparto FFS

Oggi gli edifici che costeggiano Via Franscini sono molto eterogenei sia dal punto di vista della volumetria, che da quello degli allineamenti e dell’architettura.

Lungo il lato nord ovest, tra i binari ferroviari e la strada, iniziando dalla rotonda e sino allo stabile della stazione, si intercalano posteggi e stabili ferroviari, quest’ultimi di poco valore sia storico che architettonico. Il modesto edificio ottocentesco della stazione è stato incisivamente modernizzato ed è affiancato dal nuovo stabile postmoderno della posta e della stazione dei bus. Sino all’incrocio con Via Diener seguono altro due edifici di servizio ancora più eterogenei.

Lungo il lato sud-est, sempre iniziando dalla rotonda e sino a Piazza della Stazione, si sviluppa l’unico lato urbano di Via Franscini degno di questo nome nonostante l’andirivieni degli arretramenti e l’eclettismo delle architetture: dalla villa modernista di due piani (fondo 1242) al Palazzo Gerosa di sette piani progettato nel 1969 dall’architetto Tita Carloni (fondo 1278) intercalati da due palazzine ottocentesche di tre piani incisivamente ammodernate (fondi 1249 e 1254), due edifici storici (ex pastificio Spiga e ex emporio Ferrazzini), due edifici modernista (fondo 1256) e postmodernista (fondo 1227) di cinque piani, e l’Albergo Stazione di due piani (fondo 1230). Successivamente il prossimo edificio si trova molto arretrato e sopra una scarpata (fondo 1724) e la prospettiva stradale si conclude con una stazione di servizio di un piano (fondo 2545).

Inoltre si indica l'allineamento di latifoglie da conservare in sostanza, come “Un forte elemento di coesione spaziale e di continuità nell'asse in piano viene dato dall'allineamento di latifogli là dove la strada non è definito da edifici”.

2.5.3 Edifici protetti a livello locale

Ex Emporio Ferrazzini

L'edificio è stato costruito dall'architetto Agostino Panscera nel 1907 ed è considerato “*uno dei rari palazzi liberty del Ticino*” (AAVV: *Guida d'arte della Svizzera italiana*. Bellinzona 2008. Pag. 450). La palazzina di tre piani si affaccia su via Franscini con la facciata originale ben conservata, fatta eccezione degli infissi. Per contro non si conosce lo stato di conservazione dei locali.

“colpisce il raggio d'azione della ditta (che raggiunge) le più disparate cittadine turistiche e i luoghi alpini di villeggiatura (di tutta la Svizzera).”

Stefania Bianchi. In AAVV. *Dalle botteghe ai grandi centri commerciali*. Mendrisio 2012. Pagg. 12-13.



Il Palazzo Ferrazzini presenta ancora la facciata originale mentre gli infissi sono stati modernizzati.

2.5.4 Singoli edifici degni di nota

Degni di nota sono come già segnalato dall'ISOS sono i seguenti tre edifici:

Ex Pastificio Spiga

Il pastificio Spiga è stato costruito dall'architetto luganese Achille Galli nel 1930 per conto di Fritz Schweizer come sede per la produzione di “*paste alimentari destinate al mercato ticinese e soprattutto confederato*”³. Il pastificio è stato acquistato e trasformato in un museo di ferromodellistica che ha aperto i battenti nel 2000. L'edificio originale è stato ricoperto con un nuovo tetto a volta, sono state demolite e sostituite le ali laterali e tolta l'insegna centrale.



La Galleria Baumgartner ospita un museo di ferromodellismo aperto nel 2000.

³ Renato Simoni. In AAVV. *Dalle botteghe ai grandi centri commerciali*. Mendrisio 2012. Pag. 37.

Palazzo Gerosa

L'edificio è stato progettato e costruito nel 1969 dall'architetto Tita Carloni per conto di Dante Gerosa come palazzo d'uffici e ospita l'Albergo e Ristorante Milano.



Palazzo Gerosa

Mentre la palazzina conta sette piani, il ristorante annesso che si affaccia su Piazza Stazione è un edificio basso di soli due piani come quello dell'Albergo Stazione che si trova pure nell'angolo opposto all'incrocio di Via Franscini con Via Motta.

Il colonnato dei primi due piani che sostiene quelli superiori trattati a bande orizzontali, ricordano i portici ottocenteschi con i negozi muniti di mezzanino. L'edificio è separato da Via Motta da una trincea che ne nega la pendenza e, in questo modo, lo isola dal contesto urbanistico.

Edificio della stazione

Il stabile ferroviario, costruito assieme alla linea del Gottardo nel 1871 (?), in sé è di poco valore sia storico che architettonico. Diverse modifiche della struttura originario hanno deturpato la sostanza originale del edificio. Rimane di importanza quale volume che definisce l'assialità di Via Motta e il lato Ovest della piazza della Stazione.



Contesto urbanistico

La struttura urbanistica leggibile è composta da Via Franscini, rettilinea e unico asse in piano del Borgo, che segue l'andamento della ferrovia, e via Motta in posizione ortogonale che definisce un accesso al Borgo in Asse all'edificio della stazione. Al loro incontro, di fronte all'edificio stazione e dominato dal Palazzo Gerosa, si estende la Piazza stazione, uno spazio oggi dominato dal traffico e di scarsa leggibilità, con l'edificio della stazione come fulcro dell'impianto urbanistico.

Questo impianto urbanistico è leggibile in pianta, non viene però appoggiato in modo significativo dall'edificazione esistente. Gli edifici ex Emporio Ferrazzini e ex Pastificio Spiga rappresentano un inizio di allineamento lungo l'asse stradale e definiscono con ciò la base dell'allineamento dell'edificazione.

L'altro lato della strada è definito a Nord dal filare di latifoglie.

Il Palazzo Gerosa assieme all'edificio passeggeri delle FFS, la diversa architettura e la posizione dei due alberghi (fondi 1230 e 1278) non riescono a definire Piazza Stazione come uno spazio degno di questo nome.

3. ESAME PRELIMINARE E INFORMAZIONE PUBBLICA

3.1 L'ESITO DELL'ESAME PRELIMINARE

La documentazione della variante pianificatoria è stata sottoposta per l'esame preliminare dipartimentale (EP) il 30 maggio 2012. Il Dipartimento del territorio (DT) si è espresso all'attenzione del Municipio con un EP in data 29 novembre 2012.

Quanto segue riassume le principali osservazioni dipartimentali redatte all'indirizzo del Municipio nel mese di dicembre 2012:

Aspetti generali

- In generale, il Dipartimento rileva come il grado di approfondimento della componente urbanistica che supporta le modifiche pianificatorie in esame non sia adeguato al contesto e alle scelte operate.
- Si chiede pertanto all'Ente pianificante di illustrare maggiormente, in fase di affinamento della variante, come s'intende riqualificare lo spazio pubblico della strada e della piazza e sulle relazioni tra lo spazio.
- il DT ricorda l'art. 42 NAPR deve limitarsi a disciplinare aspetti non delegati alle normative generali a cui comunque i comparti soggetti a piano di dettaglio sottostanno. Tra questi vanno integrate le indicazioni supplementari che regolano i volumi consolidati e quelli assegnati.

Edificazione

- La ridefinizione dei fronti lungo Via Franscini, nel caso di rinuncia alla zona R5a e l'abbandono della zona AC per una zona a carattere misto con condizioni insediative che si discostano dal disciplinamento della zona R5, va accompagnata dall'assoggettamento dei sedimi interessati a una nuova zona d'utilizzazione.
- La volontà esplicitata di sostituire l'indice di sfruttamento mediante l'assegnazione di volumetrie massime per ogni mappale, non trovano un'adeguata risposta nell'elaborato grafico.
La tabella a pag. 19 prevede per fondo una quantità di SUL indicativa, dalla quale si desume la volontà di imporre una volumetria per fondo minore rispetto a quella che scaturirebbe dallo sfruttamento completo della superficie vincolata nel piano nei margini concessi dall'altezza massima. Questa lacuna va sanata definendo e giustificando, in funzione degli obiettivi prefissati le volumetrie per singolo mappale. Nella particolare situazione, il DT ritiene opportuno affiancare al rispetto della volumetria ammessa anche il rispetto di una SUL massima, al fine di garantire un maggior controllo del potenziale edificatorio.
- Per quanto riguarda l'edificazione atta a insediare contenuti commerciali nell'area del terminale bus, è necessario pure stabilire l'altezza massima permessa, al fine di determinare la volumetria massima ammessa.
- Sebbene l'Ente pianificante affermi che la proposta pianificatoria non modifica i parametri edificatori di Via Motta (ad eccezione delle linee di

arretramento), dall'esame dell'elaborato grafico risulta una modifica delle prescrizione insediative riguardanti i volumi di testa di Via Motta su Via Franscini. Secondo il PR in vigore essi sono caratterizzati in un caso da una volumetria assegnata, mentre nell'altro da una volumetria consolidata. Il piano della variante indica per contro nel primo caso la traslazione dell'edificabilità in funzione della ridefinizione delle linee d'arretramento, mentre nel secondo il volume non è più demarcato quale volume consolidato, bensì quale volumetria assegnata.

- Rispetto al PR vigente non sono più inserite le linee d'arretramento lungo le fasce edificatorie che si sviluppano a est di Via Franscini e lungo Via Motta. Inoltre lungo Via Motta la linea di costruzione è sostituita con una linea di arretramento. Nel rapporto non c'è alcuna informazione in merito.

Protezione dell'aria

- il DT ritiene necessario che le norme di attuazione in materia di posteggi del Comparto speciale A siano precisate, così come sia affrontata la questione del loro dimensionamento nell'ottica di scoraggiare l'uso dell'auto privata.

Sicurezza e protezione dagli incidenti rilevanti

- Considerando la tempistica di entrata in vigore della nuova norma federale e quella della variante in esame, si ritiene necessario considerare anche il rischio di altri impianti OPIR, in particolare quelli situati a sud del perimetro della variante pianificatoria, oltre a quelle derivanti dall'impianto ferroviario.

Protezione dai rumori

il Dipartimento invita l'Ente pianificante a redigere una documentazione concettualmente chiara e a trasporre gli intendimenti nelle norme di attuazione, includendo:

- una chiara descrizione delle destinazioni d'uso delle zone oggetto di variante;
- la conseguente attribuzione del GdS ai sensi dell'art. 43 OIF;
- le aree in cui probabilmente sono superati i valori limite d'esposizione al rumore, affinché i proprietari possano prendere le necessarie precauzioni già a livello di progettazione.

4. MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE

4.1 NUOVE ESIGENZE DI UTILIZZAZIONE

Il comparto della Stazione FFS di Mendrisio assumerà sempre più un importante ruolo di centralità e di connessione tra la parte alta della città (centro storico, polo ospedaliero e polo universitario) e le aree di attività della pianura (Rime-Brecc, San Martino), come pure tra i futuri poli di sviluppo e del paesaggio di San Martino e Valera.

L'arrivo della nuova linea ferroviaria Mendrisio-Varese (FMV) e le prospettive di sviluppo create dal progetto Alptransit, accentueranno fortemente il ruolo di interscambio della stazione di Mendrisio⁴.

Il previsto insediamento del Campus della SUPSI nell'area Ovest della stazione (450 studenti, 250 docenti, collaboratori, ricercatori) creerà nuovi importanti influssi anche oltre l'area dei binari ferroviari, provocando la necessità di nuove relazioni pedonali, ciclabili e di mobilità pubblica tra il quartiere misto di Rime-Brecc, l'area Est della stazione e il polo universitario del Canavée determinando una importante rivalutazione urbana di via G. Motta.

La zona AC Artigianato e commercio situata sul lato Ovest di via S. Franscini non è più compatibile con le direttive pianificatorie che invitano a creare comparti edificati densamente attorno alle stazioni. Di conseguenza, la zona AC viene sostituita con la zona R5a, vigente sul fronte opposto, ottenendo in tal modo una semplificazione delle disposizioni pianificatorie, nonché vengono gettate le premesse per la formazione di un viale dal carattere urbano coi due fronti uguali.

Via S. Franscini, riqualificata urbanisticamente e completata l'edificazione intensiva e continua sui due lati, potrà assumere il ruolo di “viale della Stazione” che collega gli impianti ferroviari al centro storico e ai centri d'interesse.

In questo contesto la Piazza della Stazione assumerebbe il ruolo di luogo di incontro degli assi di traffico lento (pedoni e ciclisti) nord - sud e est - ovest e, se adeguatamente moderata dal traffico veicolare, di “nuova” *piazza d'incontro* complementare alla “vecchia” e storica Piazza del Ponte.

⁴ Vedi PTM – Rapporto finale – Capitolo 3: Mobilità pubblica – febbraio 2002.

4.2 DIFFICOLTÀ DI ATTUAZIONE DELLA NORMA VIGENTE

Le difficoltà di attuazione del piano esistente e le intense attività pianificatorie nel comparto rendono necessario l'adattamento del Piano regolatore PR.97 alle esigenze odierne. Le ragioni di modifica del Comparto speciale “A” sono in sintesi le seguenti:

- L'incongruenza tra la configurazione dei mappali e le regolamentazioni previste per il comparto dal piano regolatore creano delle difficoltà a concretizzare le normative in vigore.
- Le diverse esigenze derivanti dall'attrattività del comparto creano la necessità di coordinare l'inserimento del nodo intermodale con il concetto urbanistico.
- Garantire la congruenza con il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM).

La modifica della viabilità prevista in seguito alla riorganizzazione dello svincolo autostradale richiederà una modifica generale del piano viario, che eccede la portata di questa variante di PR. Il concetto ed i singoli elementi pianificatorie qui proposti sono comunque compatibili con le modifiche del piano del traffico auspiccate.

5. CONCETTO URBANISTICO

5.1 ANALISI TERRITORIALE

Obiettivo del seguente capitolo è chiarire e illustrare le scelte della variante oggetto del presente rapporto di pianificazione. A questo scopo, dapprima viene eseguita una lettura del contesto territoriale al fine di inquadrare il comparto in un contesto più ampio di sviluppo della stazione FFS di Mendrisio.

Il concetto urbanistico è frutto della elaborazione del piano d'indirizzo, poi approfondito in seguito allo sviluppo progettuale delle altre procedure in atto nel comparto e in base alle osservazioni giunte dal esame preliminare del dipartimento del territorio e dalla partecipazione pubblica.

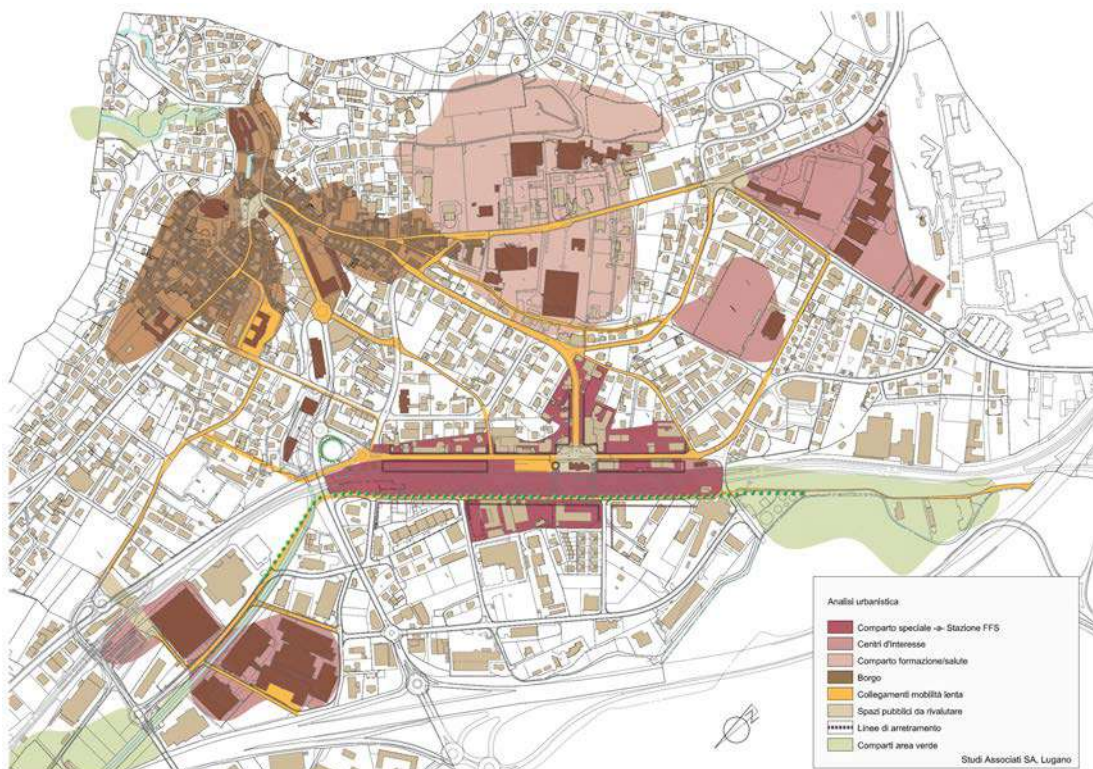


Fig. 1 Analisi urbanistica

5.2 LE SCELTE URBANISTICHE

Un carattere forte per il comparto della stazione

L'obiettivo è quello di definire un carattere urbanistico chiaro, rafforzando le tipicità degli elementi già presenti sui due lati della stazione. A monte della stazione si situa il lato urbano, caratterizzato da costruzione edilizia densa in aumento, e con elementi di elevata qualità architettonica, mentre a valle della ferrovia troviamo un lato eterogeneo dominato da edificazioni a carattere industriale e abitativo, immerso nel ricordo della campagna del Mendrisiotto, ancora avvertibile almeno in parte.

La creazione di un comparto urbano denso quale futuro quartiere della stazione è quindi il proseguimento logico dello sviluppo del comparto stazione. La caratteristica della città deve rimanere e rappresentare se stessa. La città è il luogo del costruito e della sua memoria. Lo sviluppo della ferrovia è stato assieme alla prima rivoluzione industriale la forza trainante delle grandi realizzazioni anche urbanistiche della “Gründerzeit”, ovvero il processo di sviluppo economico che caratterizzò una fase del XIX secolo e che culminò in un grande boom mai conosciuto prima d'allora in Germania e Austria quando crebbe in modo massiccio la richiesta di abitazioni. Su molte aree verdi furono dunque costruiti degli interi quartieri e le città furono caratterizzate da realizzazioni e centralità urbane dense di qualità attorno alle stazioni ferroviarie. Citarne l'immagine e la tipologia – adattandole alla nostra realtà – sembra un comportamento adatto alla situazione presente a Mendrisio.

Rafforzare il disegno urbanistico

Il concetto urbanistico, qui proposto e tradotto in piano regolatore, è caratterizzato dalla definizione di due lati uguali lungo via Franscini, dando peso alla qualifica dello spazio stradale e non all'utilizzo storico dei terreni. Un viale alberato, secondo la sua funzione storica, doveva definire lo spazio stradale delimitandolo verso l'area ferroviaria allora priva di edificazioni.

Collegare le aree di sviluppo

Il carattere significativo a valle della ferrovia viene creato tramite la ripresa di elementi paesaggistici rappresentati dal filare di alberi che definisce lo spazio stradale di Via Catenazzi sul fronte dell'area ferroviaria e va a sottolineare come continuazione logica il collegamento con le aree di sviluppo di San Martino e la futura area di svago di Valera, circondate e costeggiate dal verde paesaggio caratteristico del Mendrisiotto.

Via Catenazzi diviene pertanto collegamento regionale tra i comparti di sviluppo e di svago. Da una parte, infatti, il comparto di San Martino si distingue anche per la presenza del centro FoxTown, mentre l'area di Valera, legato alla riqualifica in termini naturalistici, paesaggistici e di svago, si distingue per la forte potenzialità insita nella sua riconversione, in considerazione della sua estensione e particolare ubicazione. Il collegamento tra i vari comparti diviene così facilmente comprensibile e giustificabile.



Fig. 2 Le aree di sviluppo

Disegnare il collegamento pedonale e ciclabile regionale

Il disegno generale del comparto assume valore anche dalla possibile creazione di un collegamento ciclo-pedonale funzionale agli spostamenti della mobilità dolce. La sensibilità e l'interesse della popolazione per l'uso della bicicletta infatti sembra aumentare, in particolare quale mezzo complementare al treno. Anche se la topografia del Mendrisiotto è solo parzialmente favorevole agli spostamenti sulle due ruote, il comparto stazione si pone comunque al centro di una delle tre zone pianeggianti del Mendrisiotto nelle quali ci si può sicuramente muovere senza sforzi eccessivi, ovvero la zona del centro di Mendrisio. Essa è compianare e si connette

alla zona di Chiasso e Balerna S. Antonio e, attraverso la Campagna Adorna, porta alla pianura di Stabio e si protende verso la zona di San Martino che si estende sino alle rive del lago Ceresio.

Una soluzione fattibile a tappe

Condizione necessaria per la riuscita di un progetto pianificatorio, che miri a modificare l'assetto urbanistico in tempi anche lunghi, è la proposta di una soluzione eseguibile a fasi. Il progetto relativo al comparto è perciò fattibile in almeno due fasi costruttive, di cui una prima riguarda il nodo intermodale. Questa prima fase è descritta nel progetto di massima del nodo intermodale allestito dal Cantone.

Il disegno degli elementi del nodo intermodale contenuti nel progetto di massima fa parte di un quadro pianificatorio più ampio, le cui componenti vengono descritte qui di seguito.

Gli elementi costruttivi come pure la sistemazione degli spazi del nodo intermodale sono già previsti in modo da poter essere integrati nel progetto urbanistico a lungo termine.



Fig. 3 Schizzo nodo intermodale a corto termine (progetto di massima)

5.3 IL NODO INTERMODALE: FUTURA CENTRALITÀ DEL MENDRISIOTTO

La scala territoriale

La scala a cui deve guardare questo nuovo nodo intermodale non è “solo” quella urbana, ovvero quella riferita cioè alla città di Mendrisio, ma quella riferita a un ambito territoriale che viene definito a partire dalla capacità che la stazione potrà avere in termini di “cattura” di utenza in un territorio allargato, anche oltre i confini del Mendrisiotto. La definizione della scala meso (ovvero quella riferita alla Città di Mendrisio e al Mendrisiotto) e quello micro (ovvero quella riferita all’area della stazione) risulta essenziale pertanto per provvedere alla definizione degli spazi urbani attraverso la creazione di due aree dal carattere nettamente diverso.

Il concetto dell’area della Stazione FFS deve quindi rispondere concretamente al compimento di questi due concetti, ovvero:

- quello dell’arrivo in città, dove la Piazza Stazione assume significato come porta d’ingresso in Mendrisio;
- quello dell’accoglienza di una ampia utenza, dove il nodo intermodale diviene elemento centrale e perno dei movimenti di una regione estesa anche oltre i confini amministrativi comunali, non per forza gravitante sulla sola città di Mendrisio.



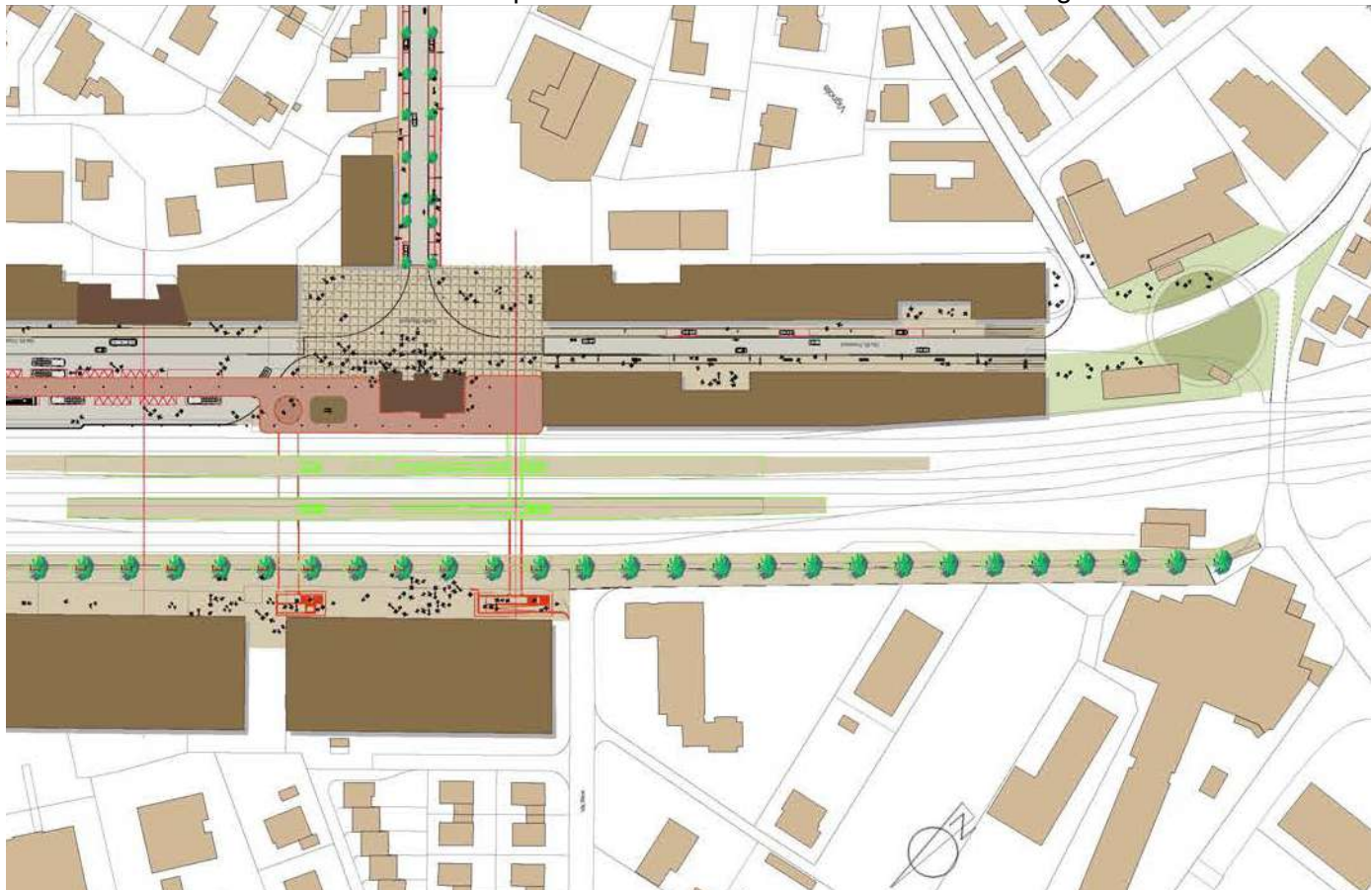
Fig. 4 Schizzo comparto e nodo intermodale a lungo termine.

Piazza Stazione come “Salotto” d’ingresso in città

La motivazione che guida il disegno del progetto per la nuova sistemazione dell’area stazione è infatti tutta nella sua capacità di coniugare le funzionalità proprie di un grande impianto ferroviario con caratteri capaci di creare una nuova centralità urbana e riconnettere due settori cittadini storicamente separati dalla ferrovia e dalla strada cantonale, fornendo al contempo riferimenti e identità al tessuto urbano esistente. Un vero e proprio “Salotto di ricevimento” con spazi per l’accoglienza, che è riduttivo pensare come area spoglia di significati e che, al contrario, dovrà costituirsi come “permeabile” tra spazi con velocità diverse; quella del pedone così come quella dell’autoveicolo, che sia in grado di ospitare pratiche d’uso e utenti eterogenei e per tempi prolungati. In questo luogo sarà in ogni caso la metrica pedonale a dover dettare i criteri di progetto.

Da strada cantonale a Piazza Stazione

Con la riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio A2 e la riduzione del traffico ad essa collegata, si aprono nuovi scenari per la costruzione degli spazi stradali di Mendrisio. Il comparto stazione risulta essere pertanto caratterizzato dalla presenza di materiali eterogenei che collaborano in forme diverse alla costruzione del progetto sul nodo e dallo spazio tra la strada e la ferrovia che si configura così come una



opportunità da cogliere, evitando di farne uno spazio di risulta, un'enclave, un vuoto senza qualità né ragioni apparenti. Gli elementi salienti della progettazione contemplano la conversione dello spazio davanti alla stazione da incrocio del traffico motorizzato a zona d'incontro pedonale, nonché di altre modalità di trasporto, ma sempre rispettando le esigenze dei pedoni. Il concetto prevede la sistemazione della piazza dotandola di una superficie unitaria, che si estende dalla banchina ferroviaria sino alle edificazioni rappresentate dagli alberghi Milano e Stazione, collegando gli elementi pubblici attorno alla piazza, dandogli unitarietà. Questo significa andare ad eliminare le barriere che oggi tagliano lo spazio in molti elementi frantumati e isolati. Il disegno della piazza sarà incentrato sullo spazio stesso, dando preferenza al movimento libero delle persone senza fissare direzioni preferenziali, eliminando le tracce che oggi danno preferenza al traffico motorizzato.

Il terminale Bus come spazio pubblico definito di qualità

Il nodo intermodale invece viene caratterizzato come spazio rappresentativo della vita frenetica odierna. Movimento, interscambio, partenza, arrivo ... È la condizione per valorizzare a pieno la specificità della stazione e la fermata del bus e per allargare il bacino di fruibilità della stessa, così da sostenere programmi funzionali di sviluppo della città. Si tratta di lavorare nell'ottica di garantire una interconnessione completa che si ottiene solo grazie al potenziamento dell'interscambio con i mezzi su gomma. L'intervento da programmare è un progetto urbano di trasformazione rilevante, con effetti sulla struttura e sulla forma non solo dell'insediamento immediatamente prossimo alla stazione, ma dell'intero contesto urbano e territoriale. Deve essere associato a visioni strategiche necessarie poiché l'attuazione dell'intervento ha un orizzonte temporale non immediato.

In questo senso, diviene necessario costruire immagini progettuali sulle quali verificare la fattibilità a partire da processi di interazione e concertazione, proporre visioni future adattabili, poiché, come detto, il programma che si andrà ad intraprendere ha un orizzonte temporale non immediato e quindi deve avere la capacità di andare a misurarsi con possibili scarti di traiettoria mutanti nel tempo. Essenziale diviene quindi sfruttare opportunità che aiutino a rendere riconoscibile e a consolidare, anche all'esterno del Cantone, la visibilità della “Città di Mendrisio”, di cui oggi spesso si lamenta la debolezza dell'immagine esterna ancora poco riconoscibile, nonostante abbia indubbiamente radici solide nelle eccellenze produttive, infrastrutturali, finanziarie.

Il nodo intermodale deve essere dunque un luogo in cui convivono e si intersecano scale territoriali diverse che diventano il riferimento per qualsiasi forma di intervento

futuro nelle aree attorno alla stazione. In questo caso, il progetto sulla stazione e il suo comparto diventa “progetto di prossimità” nel senso che la stazione intesa come luogo di connessione di reti intermodali consente di riscrivere le scale metriche: vicino-lontano non sono più associabili a soli parametri metrici, ma bensì al tempo necessario per raggiungere le destinazioni possibili. Il “lontano diventa misura dell’accessibilità”.



Fig. 5 Il nodo intermodale

Così come il nodo intermodale è il perno della mobilità nel Mendrisiotto, un elemento architettonico dovrà diventare il simbolo del nodo intermodale stesso, dovrà caratterizzare cioè in maniera indistinta il carattere e la funzione strategica del nodo.

Esso potrà essere costituito da una struttura che andrà a porsi sopra l’accesso al nuovo sottopasso della SUPSI, in modo tale da poter segnalare in maniera significativa il punto centrale della stazione, che consente l’accesso ai binari, al chiosco alla fermata del bus.

In tutto ciò si inserisce il ridisegno di Via Catenazzi. Essa non è più solamente il retro della stazione, ma diviene un vero e proprio fronte urbano verde, separato dal fronte cittadino occidentale, un tempo ancora molto verde ma oggi fortemente modificato a seguito della progressiva edificazione a partire dagli anni '60 conseguente alla realizzazione dell'autostrada.

5.4 L'EDIFICAZIONE

Riqualificare il disegno urbanistico

L'obiettivo principale è quello di ricucire la maglia urbana interrotta oggi dalla ferrovia (e dalla strada cantonale), con la realizzazione di una cortina edilizia lungo via Franscini, proporzionata ai due lati della strada. La realizzazione della piazza in fronte all'ingresso alla stazione viene assunta come un intervento di riqualificazione urbana di ampio respiro. Il sistema stazione diviene elemento non più di divisione, ma di unione.

La piazza è intesa come sia come luogo di transito che come luogo di relazione sociale al fine di eliminare l'effetto di separazione costituito dalla linea ferroviaria e inclusione del quartiere nel prolungamento della città storica. La dislocazione attenta dell'edificato, il rapporto con la stazione stessa ed i percorsi urbani che da questa si dipartono (l'asse verso Via Motta, il percorso lungo Via Catenazzi che si protende verso la Valera e San Martino) contribuiscono, oltre che alla definizione di uno spazio architettonico unitario, alla definizione di un luogo delle relazioni e al superamento di quella immagine di “parte separata” che fino ad oggi questo luogo ha avuto in un contesto di rarefazione e disgregazione del tessuto urbano. Gli edifici lineari che delimiteranno la piazza e si prolungheranno lungo la via Franscini potranno anche essere destinati ad attività commerciali ma anche come potenziale di sviluppo del settore terziario e dei servizi e potranno rappresentare un “tramite” fra il nuovo quartiere stazione e il nucleo a monte.

Libertà espressiva nei limiti definiti

L'edificazione viene alleggerita e adattata allo spirito del tempo. Viene lasciato più spazio alle stravaganze architettoniche del tempo odierno, andando a concedere una certa libertà per quel che riguarda l'altezza degli edifici e l'allineamento, concedendo un 30% di deroga. Il disegno generale del comparto viene rafforzato modificando le proporzioni delle strade. Attraverso la regolamentazione dell'altezza degli edifici, la larghezza sicuramente esagerata mostrata da Via Motta viene ricondotta al rispetto della regola classica dell'urbanistica europea, che relaziona la larghezza delle strade all'altezza degli edifici, rispettando la posizione del sole e che alla nostra latitudine prevede una relazione di 1/1 tra altezza massima dell'edificio e larghezza della strada.



Fig. 6 Zona d'incontro Piazza Stazione

Aumentare la densità edificatoria

Essenziale è anche aumentare la densità abitativa nel comparto stazione. I processi di diffusione e dispersione insediativa infatti, la crescente crisi da congestione, la disponibilità di aree libere a seguito di dismissione di impianti una volta necessari all'esercizio ferroviario e ora non più, sono elementi chiave che debbono essere necessariamente considerati in un processo di sviluppo urbano orientato al sistema di trasporto pubblico su ferro. Essenziale diviene il saper provvedere ad uno sviluppo metropolitano policentrico, i cui poli sono appunto comunità urbane ad alta densità e mix funzionali che si sviluppano intorno alle stazioni della rete su ferro. Nelle aree urbane in trasformazione diviene pertanto strategico il saper prevedere il

riempimento dei vuoti esistenti con interventi di riqualificazione urbana. Da molti anni si stanno mettendo in pratica questi principi prevalentemente negli Stati Uniti, dove la disponibilità di suoli e la necessità di limitare fenomeni di *sprawl* urbano hanno favorito la diffusione di queste pratiche in molte città. Anche nella Città di Mendrisio questo tipo di interventi deve essere pertanto perseguito, per raggruppare gli abitanti entro densità maggiori, a distanze percorribili a piedi da negozi e uffici, al fine di un equilibrato sviluppo dell'intera regione del Mendrisiotto, mantenendo così ampie zone di spazi aperti, e sostenendo la riduzione dell'uso dell'automobile. Nel contempo l'aumento delle potenzialità edificatorie permette anche, nell'ambito del presente concetto pianificatorio unitario, di compensare la cessione dei sedimi (seppur non materialmente costruibili secondo il vigente assetto pianificatorio) necessari per la riqualifica di Via S. Franscini.



Fig. 7 Zona d'incontro davanti alla SUPSI in via Catenazzi

5.5 CONCLUSIONI

Le scelte urbanistiche proposte, sottese a dare un carattere forte al comparto stazione, prospettano una modifica del piano attuale, che mostra ancora una struttura troppo schematica. L'impianto proposto mira a completare la visione

urbanistica attuata sino ad ora, dal carattere novecentesco, rafforzandola da un lato e adattandola al nostro tempo, e correggendola dall'altro, dove scelte sino ad oggi attuate non sembrano adatte alla configurazione seguita dallo sviluppo di Mendrisio.

Da ciò deriva la proposta relativa alla creazione di due lati stazione caratterizzati da struttura “urbana”, con connessioni verdi, che portano all'area di sviluppo di San Martino e l'area di svago di Valera.

La Piazza Stazione, intesa come centralità (da spazio stradale a piazza) della struttura urbana, si configura come “Salone” che introduce all'ingresso in città e include il nodo intermodale per lo scambio tra vettori di trasporto, spazio denotato da dinamicità forte e caratterizzante.

Si persegue l'aumento della densità attorno alla stazione, per dare risposta alla necessità che emerge nell'area urbana di Mendrisio, dove, per gestire la trasformazione in atto, diviene strategico il saper prevedere il riempimento dei vuoti esistenti con interventi di riqualificazione urbana, al fine di dare risposta ai problemi di diffusione e dispersione insediativa, di crescente crisi da congestione, di aumento del traffico motorizzato.

6. CONTENUTO DELLA VARIANTE

6.1 PROPOSTE EDIFICATORIE PER IL SETTORE EST

In breve la Variante propone le seguenti modifiche al comparto speciale "A" - settore est:

- Viene estesa la Zona R 5 a anche sul lato ovest di Via Franscini, laddove ora è prevista la Zona AC.
- La zona AEP di proprietà delle FFS viene eliminata.
- Le Volumetrie Consolidate VC vengono confermate solo in parte (sui mappali N. 325 - Stazione FFS, N. 1228 - Palazzo Ferrazzini, N. 1250 - ex Pastificio Spiga, N. 1278 - Palazzo Gerosa) mentre viene eliminata la VC prevista sul mappale N. 1816 (attuale edificio Posta).
- Le Volumetrie Assegnate VA sono inoltre estese a gran parte del comparto A.
- Declassamento di via Franscini da strada principale a strada di servizio (vedi Nodo intermodale alla stazione FFS di Mendrisio. Perizia tecnica, allestito dallo Studio d'ingegneria Francesco Allievi, 10 giugno 2011) al termine della riorganizzazione della viabilità all'interno del Comune.
- Andamento planimetrico di via Motta come alla situazione fondiaria esistente (conferma della curva a monte).
- Eliminazione dell'alberatura su via S. Franscini e inserimento della stessa su via Catenazzi, a ovest dei binari ferroviari.

6.1.1 Proposte edificatorie

Assegnazione a zone

L'edificazione del settore Est del Comparto speciale “A” è ora regolato dalle prescrizioni dell'art. 32 *Zona R5 - intensiva*, dell'art. 33 *Zona R5a - intensiva comparto “A”* e da quelle dell'art. 45 *Artigianato e commercio* delle NAPR.97.

I fondi interessati sono:

- I mappali n. 325 (per la parte non interessata direttamente agli impianti ferroviari) n. 1816 (Posta) inclusi in Zona Artigianato e commercio.
- I mappali n. 1242 – 1249 – 1250 – 1254 – 1256 – 3444 – 3445 – 1227 – 1228 – 1230 – 1278 – 1724 e 2545) (Fronte Est di Via Franscini) in zona R5a.
- I mappali n. 1222 - 1223 - 1230 - 1278 - 1283 (ai lati di via Motta) in Zona R5 Intensiva.

Il mappale n. 3450 (ex FOFT, ora Centro giovani) è stato oggetto di una variante precedente e viene pertanto escluso dal perimetro della variante del comparto speciale A.

Per semplificare il quadro regolamentario del comparto A, la Zona R 5a viene estesa a tutto il comparto, dunque ai due lati di Via Franscini, in sostituzione della Zona AC e della Zona AEP sul mappale N. 325. Così una definizione unica e definita nella sua estensione regola praticamente tutta l'edificazione all'interno del comparto. L'area attorno all'edificio passeggeri della Stazione FFS viene incluso nell'area Nodo intermodale.

La zona AEP, non definita dal PR97, di proprietà delle FFS viene eliminata e integrata nel nodo intermodale.

Attualmente l'art. 33 NAPR.97 concernente la Zona R5a è così definito.

Art. 33

Zona R5a – intensiva comparto speciale “A” - Stazione FFS

¹ È ubicata lungo il ciglio est di via Franscini ed è regolata dal piano che illustra il Comparto speciale “A” (stazione FFS). Oltre alle indicazioni del piano di comparto, valgono le prescrizioni della zona R5, ma con le seguenti condizioni speciali:

² È prescritto un contenuto commerciale/amministrativo (p.es. esercizi pubblici, ecc.) possibilmente per l'intero piano terreno e comunque per almeno il 40% della SUL complessiva progettata per ogni edificio.

Sono assegnati i seguenti parametri edificatori:

- indice di sfruttamento massimo: i.s. = 1.5
- indice di occupazione massimo: libero
- altezza massima: ml 17.00
- area verde minima: libera

L'impostazione che si intende conferire al comparto è quella di un fronte urbano, caratterizzata da edifici contigui e simili sui due fronti stradali. Per ottenere questo disegno, si privilegia una normativa che definisca i volumi (allineamenti, arretramenti, altezze, contiguità auspicata) invece che fissare un indice di sfruttamento massimo per stabilire le superfici ammesse. Infatti, a cause delle estensioni diverse delle superfici dei mappali inclusi in zona R5a, si otterrebbero edifici con volumetrie eterogenee che vanificherebbero la ricerca di un fronte urbano.

Le disposizioni edificatorie vengono descritte sommariamente in questo capitolo e riprese in dettaglio nel capitolo 7 Proposte di modifica - Norme di attuazione.

Volumetrie Consolidate VC

Edifici esistenti (da mantenere):

I seguenti edifici sono segnalati come oggetti ISOS e rimangono quali Volumetrie Consolidate VC:

- Edificio viaggiatori della Stazione FFS (interventi interni di ristrutturazione) - mapp. N. 325 parz.
- Palazzo Ex Spiga - mapp. N. 1250
- Ex emporio Ferrazzini - mapp. N. 1228
- Palazzo Gerosa – mapp. N. 1278

Volumetria Consolidata VC esistenti che vengono eliminate:

- La Volumetria Consolidata VC dell'edificio della Posta (mappale N. 1816) viene sostituita da una Volumetria Assegnata VA, che prosegue l'allineamento del fronte Ovest di Via Franscini a nord della Stazione.

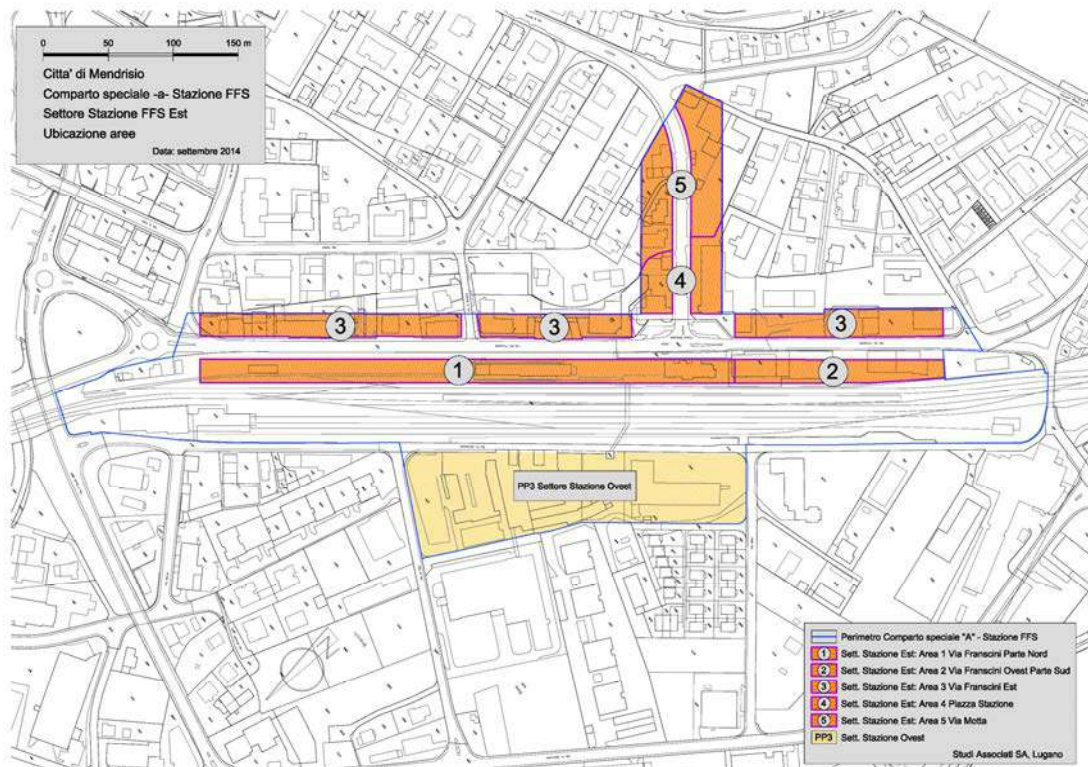
Volumetrie Assegnate VA

Le Volumetrie Assegnate VA dovranno permettere l'edificazione di una fila di edifici uniformi, di volume analogo, così da permettere l'immagine unitaria del quartiere della stazione. Come detto, tale unitarietà non è possibile ottenerla con le disposizioni previste dell'attuale articolo 42.4.2 che condiziona la volumetria alle regolamentazioni della Zona R5a. Di conseguenza, tale regolamentazione viene stralciata dal comparto speciale "A" e sostituita con delle volumetrie assegnate, indicate sul piano e così stabilite:

- allineamento obbligatorio (linea di costruzione) lungo via S. Franscini;
- profondità della fascia edificabile di 18.0 metri;
- altezza massima degli edifici di 17.0 metri;
- portici (o collegamenti coperti) obbligatori a piano terreno su tutto il fronte edificato (dimensioni minime: altezza 3,50 metri, larghezza 3,50 metri) aperti all'uso pubblico.

In considerazione dell'ubicazione (vicinanza della stazione), il Municipio intende densificare l'edificazione per cui il coefficiente di edificazione massima (% sul volume totale risultante dalle disposizioni edificatorie) viene portato al 100% in tutta la zona R5a. È comunque ammessa la possibilità di edificare un volume inferiore (vedi ad esempio l'obbligo di realizzare portici e collegamenti coperti oppure la possibilità di prevedere delle altezze degli edifici inferiori al massimo concesso o rientranze di facciata fino a un massimo del 70% previste dall'art. 42.5.1 NAPR).

Nel disegno a pagina seguente sono indicati i settori e le aree insediative della variante di PR.



Area 1: Via Franscini ovest: nuovi insediamenti parte nord

Nel Piano dei parametri edificatori sono indicati l'ingombro e le volumetrie ammesse. Sono previsti due aree edificabili con i seguenti parametri:

1. Edificazione ammessa a Nord del terminale Bus

- Superficie edificabile: 3'600 mq (200 x 18 m)
- 25% della superficie al pianterreno deve rimanere aperta al pubblico (portici e collegamenti coperti). Superfici per posteggi di autovetture, moto o biciclette non potranno superare il 35% della superficie complessiva.
- Gli ulteriori posteggi necessari dovranno essere ubicati nel sottosuolo.

2. Edificazione ammessa nel nodo intermodale:

- L'esistente edificio viaggiatori va mantenuto. Sono ammessi interventi di conservazione e ristrutturazione.
- È ammessa la copertura dell'area (tettoia) secondo le esigenze funzionali determinate dall'utilizzazione e di conformità con l'inserimento urbanistico.
- È concessa la realizzazione di una SUL massima di mq 150 su due piani (PT e P-1) all'interno dell'area segnata sul piano con tratteggio rosso, da destinare ad attività commerciali legate al nodo intermodale.
- Eventuali manufatti particolari di carattere estetico-artistico possono essere realizzati all'interno del volume coperto dalla tettoia.
- L'edificazione dei manufatti deve essere rispettosa delle esigenze del nodo intermodale.

Area 2: Via Franscini ovest: nuovi insediamenti parte sud

Sono applicabili tutti i parametri edificatori utilizzati per la parte nord:

- Superficie edificabile: 2'800 mq (165 x 14 - 18 m)
- 25% della superficie al pianterreno deve rimanere aperta al pubblico (portici e collegamenti coperti). Superfici per posteggi di autovetture, moto o biciclette non potranno superare il 35% della superficie complessiva.
- Gli ulteriori posteggi necessari dovranno essere ubicati nel sottosuolo.
- Sono ammesse la residenza e le attività di produzione di beni e servizi, commerciali, alberghiere e del tempo libero non moleste nonché attività legate alla formazione⁵.
- Il grado di sensibilità ai rumori è uguale a quello della prospiciente Zona R5a (GSII).

Area 3: Via Franscini Est

Proposta edificatoria per il settore Est (Via Franscini Est per i mappali n. 1242 – 1249 – 1250 – 1254 – 1256 – 3444 – 3445 – 1227 – 1228 – 1230 – 1278 – 1724 e 2545).

Nel piano della proposta pianificatoria sono indicati l'ingombro e le volumetrie assegnate della edificazione ammessa.

Sono applicabili tutti i parametri edificatori utilizzati per la parte ovest:

- Superficie edificabile: 5'700 mq (200+115 x 18 m) parte nord di P.za Stazione
- Superficie edificabile: 2'900 ma (165 x 18) parte sud di piazza Stazione
- Pianterreno: 25% della superficie aperta al pubblico (portici e collegamenti coperti)
- Le linee di costruzione lungo Via Franscini e Via Motta sono state modificate riducendo lo spazio stradale ad una larghezza di 17 metri.
- Tutti i posteggi necessari dovranno essere ubicati nel sottosuolo.
- Le teste nord e sud dell'edificazione sul lato est di via Franscini occupano parte dell'area di proprietà pubblica.

Area 4: Piazza Stazione

Proposta edificatoria per Piazza Stazione che riguarda i mappali 1230 e 1278.

Delle due volumetrie, che definiscono il fronte Est della Piazza Stazione viene modificata la posizione di quella sul mappale 1230 (Albergo Stazione) in accordo con i confini della particella per permettere l'edificazione. Il Volume Consolidato VC sul mappale N. 1278 viene mantenuto.

⁵ In analogia con le disposizioni della Zona M-Mista dell'art. 45 NAPR-Variante per attività 2008.

Per l'edificazione sul mappale N. 1230 (Albergo Stazione) valgono le seguenti disposizioni edificatorie:

- Superficie edificabile: 680 mq (40 x 17 m);
- Altezza massima dell'edificio di 22.0 metri;
- PT 25% della superficie aperta al pubblico (portici e collegamenti coperti)

Area 5: Via Motta

Lungo via Motta valgono le prescrizioni dell'articolo 32 - Zona R5. La linea d'arretramento è spostata in modo da ridurre la larghezza dello spazio stradale a 17 metri, in modo da adeguarlo alle larghezze stradali correnti nel quartiere.

I principali parametri edificatori vengono confermati e sono:

- indice di sfruttamento massimo: i.s. = 1.1
- indice di occupazione massimo: i.s. = 30%
- altezza massima: ml 16.60
- area verde min. 20%
- distanza minima da confine: 6.0 metri

L'estensione della zona viene modificata secondo l'andamento esistente di via Motta.

Linee di costruzione e di arretramento

La variante prevede la modifica di linee di costruzione e di arretramento come risulta dai piani.

In particolare viene introdotta una linea di arretramento verso est che interessa la zona R5 a monte di via S. Franscini. La stessa va intesa come una distanza tra fabbricati nel caso di un'edificazione indipendente dal fronte allineato su via S. Franscini.

L'applicazione di questo vincolo di arretramento crea problemi nel caso di una nuova edificazione sul mappale N. 1255, che può essere risolta solo con una costruzione contigua a quella sul fronte di via S. Franscini (mappale N. 1256).

In generale, invece gli altri mappali non vengono penalizzati da questo ordinamento, infatti o sono fondi di medesima proprietà oppure sono fondi contigui che già sono tenuti a rispettare le distanze da confine usuali per la R5.

6.1.2 Area del nodo intermodale

Nell'area devono essere garantiti l'accessibilità alla stazione FFS nonché il transito veicolare (mezzi di servizio e traffico pubblico) e pedonale (utenti, visitatori e passanti).

La sistemazione dell'area deve essere oggetto di un progetto che tenga conto in particolare:

- del carattere pedonale dell'area e della posizione centrale rispetto al comparto;
- della necessità di fermata e transito del trasporto pubblico.
- della possibilità di parcheggi di breve durata per gli utenti del trasporto pubblico (K+R) e dei commerci insediati nell'area.

È ammessa la costruzione di 150 mq al massimo di SUL, disposta su due livelli (PT e P-1), da destinare ad attività commerciali legate al nodo intermodale.

6.1.3 Via Franscini

La sistemazione della strada segue un disegno unitario per rispondere all'importanza del impianto dello spazio urbano segnalato dall'ISOS. Tale disegno segue le indicazioni della rappresentazione grafica allegata.

Per garantire l'applicazione estesa a tutta la superficie stradale, al momento della realizzazione di nuove edificazioni, i privati dovranno cedere la superficie dello spazio stradale al comune.

6.1.4 Posteggi privati

Di principio i posteggi privati devono essere ricavati nel sottosuolo (autosili sotterranei).

L'accesso ai parcheggi sotterranei dovrà avvenire in testa alle fasce edificabili, come indicato sui piani. Non sono di principio ammessi altri accessi direttamente da via S. Franscini.

Nell'intento di limitare il traffico motorizzato individuale, in considerazione della vicinanza con la Stazione e il terminal dei bus e richiamata la certificazione Cittaslow di cui si fregia la Città di Mendrisio, il Municipio intende concedere ulteriori diminuzioni al fabbisogno di posteggi per le attività amministrative calcolati secondo il Regolamento della Legge sullo sviluppo del territorio. Questo in accordo con la possibilità concessa dalla Legge sullo sviluppo territoriale (art. 60 cpv. 2 RLst).

Inoltre, il Municipio può concedere deroghe all'obbligo di realizzare i posteggi, fissando dei contributi finanziari sostitutivi. L'importo è fissato tenendo conto degli oneri risparmiati dal privato, rispettivamente di quelli derivanti al Comune. È ritenuto un contributo minimo di Fr. 15'000.- per posto auto.

È anche concessa la possibilità di derogare all'obbligo di realizzazione del numero di posteggi e del prelievo dei contributi sostitutivi, nel caso sia dimostrato che si dispone di una possibilità di posteggio in strutture poste nelle vicinanze (ad esempio sui sedimi dirimpetto di proprietà delle FFS).

6.1.5 Posteggi pubblici a breve durata

Per favorire l'insediamento di negozi e commerci nella zona R5a è ammessa la possibilità di ricavare dei posteggi di breve durata paralleli all'asse stradale sul lato sud-est di via Franscini. Il numero massimo ammesso è di circa 40 posti auto, in sostituzione dei posteggi pubblici attuali nei pressi della Stazione che verranno soppressi con la nuova sistemazione viaria.

6.2 ZONA FERROVIARIA

La zona ferroviaria è suddivisa nelle seguenti due sottozone:

- Area dei binari FFS.
- Area di servizio Ovest della stazione FFS,

che sono descritte qui di seguito.

6.2.1 Area dei binari FFS

L'area dell'esercizio ferroviario si sviluppa su una superficie di ca. 31'193 mq è indicata nel Piano dello stato pianificatorio finale (Variante) e comprende parte del fondo N. 325 RFD.

Nella zona sono ammesse unicamente infrastrutture al servizio dell'esercizio ferroviario (binari, marciapiedi, impianti, ecc.) e costruzioni di servizio.

6.2.2 Area di Servizio Ovest della stazione FFS

L'area di servizio Ovest, a forma di striscia lungo i binari, garantisce oggi l'accessibilità alla stazione FFS dal comparto Rime Brecc per il traffico veicolare (mezzi di servizio e traffico motorizzato individuale) e pedonale (utenti, visitatori e passanti). Con l'apertura del Park&Ride e della nuova sede della SUPSI, non sono più ammessi parcheggi rivolti al pubblico e agli utenti della ferrovia, sia di lunga che di breve durata nell'area di servizio Ovest.

L'area con un carattere pedonale dovrà integrarsi nello spazio pubblico adiacente di via Catenazzi e ammette le funzioni al servizio degli utenti e della mobilità lenta:

- scale e rampe di accesso
- posteggi coperti per biciclette
- posteggi per mezzi di servizio FFS
- percorso ciclabile regionale.

La sistemazione dell'area deve essere oggetto di un progetto, elaborato in contemporanea con la sistemazione di via Catenazzi.

6.3 ASPETTI AMBIENTALI

6.3.1 Sicurezza e protezione dagli incidenti rilevanti

Il comparto oggetto del piano è ubicato a ridosso del campo ferroviario sul quale transitano importanti quantitativi di merci considerate pericolose secondo l'Ordinanza federale sulla protezione dagli incidenti rilevanti (OPIR). La modifica di PR prevede, oltre a nuove destinazioni d'uso, l'incremento delle unità insediative rispetto al precedente assetto pianificatorio.

A tal proposito si richiama la direttiva emanata dalla Confederazione, in termini di aiuto alla pianificazione in merito al rischio di incidenti rilevanti⁶, che possono mettere a repentaglio la salute (o la vita stessa) degli abitanti.

Il rischio collettivo valutato viene espresso come la relazione tra la probabilità annua e l'entità dell'indice di incidente rilevante: Mendrisio viene attualmente valutata dalle FFS nella parte gialla dell'area intermedia tra l'area di rischio accettabile e la linea di accettabilità (vedi diagramma P-C con curve cumulative e criteri di valutazione).

Nell'ambito dell'azonamento o dell'aumento del grado di utilizzazione occorre dimostrare che, grazie a misure adatte e proporzionate, il rischio non aumenta sensibilmente oppure che vi è un notevole interesse pubblico all'adeguamento del piano nell'area in questione.

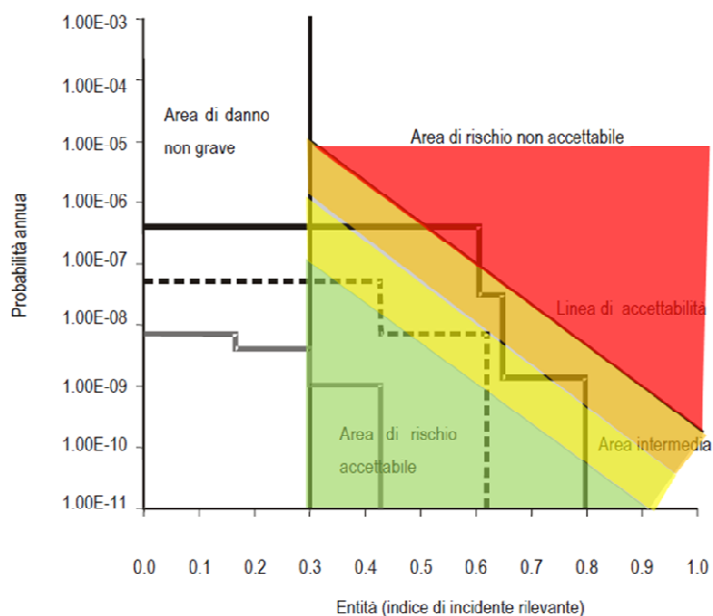
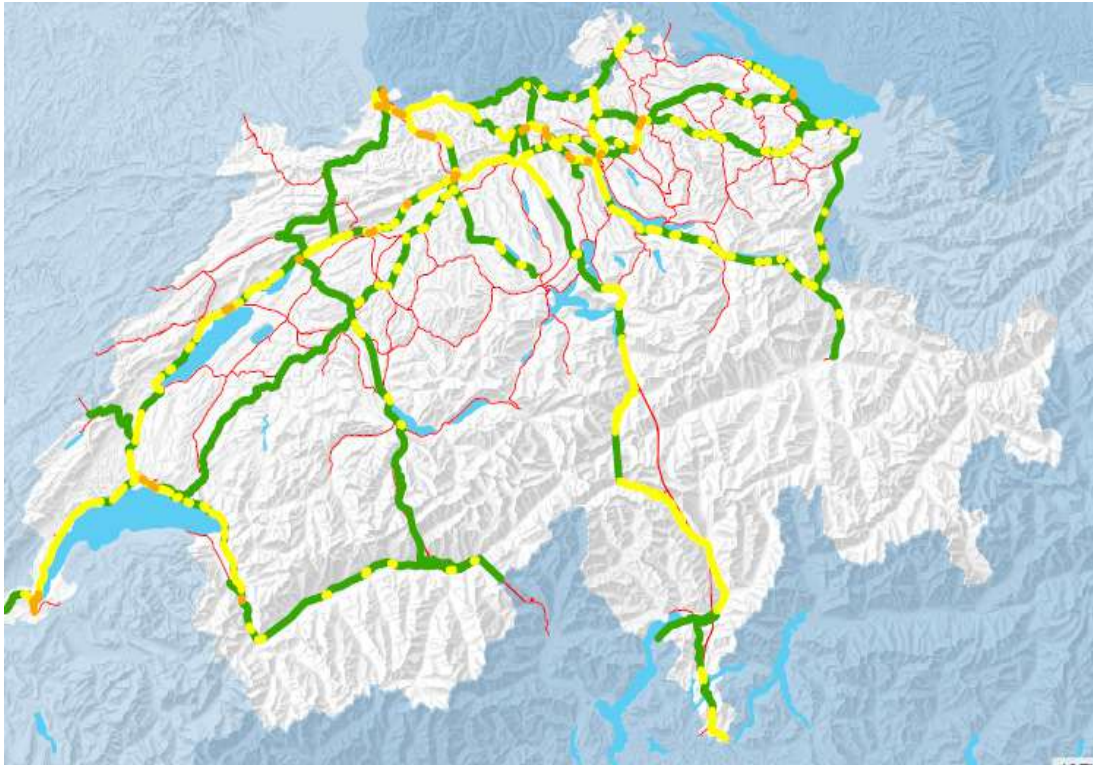


Diagramma P-C con curve cumulative e criteri di valutazione

⁶ Aiuto alla pianificazione. Coordinamento tra pianificazione del territorio e prevenzione degli incidenti rilevanti lungo le linee ferroviarie a rischio. ARE, UFAM, UFT, marzo 2009.



Classificazione delle aree per incidenti rilevanti. Fonte FFS 2011

Poiché da un lato, l'intervento rientra nel concetto auspicato dalla Confederazione a sostegno dello sviluppo centripeto degli insediamenti, con la densificazione delle aree a ridosso delle stazioni, vi è un concreto interesse pubblico.

Dall'altro, nel piano sono considerate le seguenti misure per minimizzare l'incremento dei rischi in relazione dall'aumento degli utenti del comparto:

Misure pianificatorie:

- Mantenere la massima distanza possibile tra edifici e binari.
- Sono previste utilizzazioni per gruppi di persone e attività che dispongono di sufficienti possibilità di emergenza e auto salvataggio. Le scuole per esempio vengono computati solo per un terzo degli utenti.
- Sistemazione delle aree lungo i binari con fasce di vegetazione (arbusti, orti, prati o superfici di protezione verdi) in particolare in combinazione con la barriera fonica per minimizzare la propagazione o ritenere le sostanze pericolose riversate.
- Prevedere un'utilizzazione con un minimo di sigillature nella zona dei binari, ad es. parcheggi con grigliati erbosi o copertura in ghiaia.

Misure architettoniche da approfondire a livello di domanda di costruzione:

- Sono da predisporre utilizzazioni secondarie quali locali accessori, locali tecnici o depositi lungo la linea ferroviaria.
- È da prevedere un involucro edilizio compatto con tipo di costruzione massiccio.
- Gli ingressi dovrebbero servire anche da vie di fuga naturali; vie d'accesso brevi, non orientate verso i binari.
- Possibilmente poche aperture sulla facciata, piccole e non orientate verso i binari.
- Rampe d'accessi ai posteggi non orientate verso la ferrovia.

Le misure segnalate qui indicativamente sono da approfondire in sede di domanda di costruzione con le proposte architettoniche concrete. Comunque al momento della costruzione va valutato, in coordinazione con le FFS, il rischio futuro e la configurazione del progetto.

Per ulteriori informazioni si rimanda al rapporto per la prevenzione degli incidenti del 28 novembre 2013, allestito dalle FFS.

6.3.2 Protezione dai rumori

Per quanto riguarda il quadro acustico dell'area interessata dalla variante si osserva che essa è colpita prevalentemente dal rumore proveniente dall'asse ferroviario ed in misura minore dagli assi stradali presenti in zona. L'insieme di queste fonti fa sì che l'intensità delle immissioni presenti sia elevata, il che impone scelte oculate ed atte a rendere minimi gli eventuali conflitti di natura fonica. Viene definita l'estensione dell'area in cui sono presumibilmente superati i valori limite d'immissione graficamente nel piano allegato. Al PP3 viene assegnato il grado di sensibilità al rumore II, già attribuito alle zona mista contigua.

Nelle aree edificabili nel settore est assegnate alla Zona R5a, Zona AEP e nodi intermodale vale il GS II (come definito dall'art. 33).

6.3.3 Protezione dell'aria

Il disciplinamento dei posteggi, così come il loro fabbisogno, costituiscono degli elementi con potenziale influenza sulla produzione di immissioni inquinanti.

Nel settore Ovest è previsto nel piano viario in vigore un vincolo di 400 posti auto, così suddivisi 250 per il P&R e 150 pubblici.

Nel settore Est sono concessi unicamente posteggi al servizio degli insediamenti ammessi dal PR.

I posteggi delle attività previste all'interno del comparto sottostanno al Regolamento cantonale dei posteggi privati (Rcpp) ora integrato nel Regolamento di applicazione della Legge sullo sviluppo territoriale (artt. 51-62 RLst).

Vista la buona accessibilità data dalla prossimità alla stazione ed al terminal dei bus, per limitare l'uso della mobilità individuale motorizzata, il Comune può concedere, in sintonia con la nuova Lst in vigore dal 1° gennaio 2012, ulteriori restrizioni rispetto a quanto determinato ai sensi della RLst ai posteggi strettamente legati alle funzioni amministrative. Come ad esempio la riduzione fino all'80% del fabbisogno di posteggi in previsione della realizzazione della fermata TILO e della certificazione Cittaslow ottenuta da Mendrisio già nel 2008.

6.4 UNITÀ INSEDIATIVE

Per il calcolo delle unità insediativa (Ui) per il settore Est del comparto "A" si considerano le superfici edificabili indicate nel cap. 6.1.1 e precisamente:

- Via Franscini ovest, parte a nord: 3'600 mq
- Via Franscini ovest, parte a sud: 2'800 mq Totale ovest: 6'400 mq

- Via Franscini est: 8'600 mq
- Via Motta R5a: 2'000 mq Totale est: 10'600 mq

La superficie utile lorda SUL corrispondente viene calcolata nel seguente modo:

SUL = Superficie Edificata x 5 (livelli) ./ 10% (5% spazi non computabili + 5% portico)

Si ha dunque una:

SUL = (3'600+2'800+8'600+2'000) x 5 = 85'000 mq di SUL complessiva,

dedotto il 10% per spazi non computabili si ottiene una

SUL teorica massima di 76'500 mqSUL

Considerato un fabbisogno di 50 mqSUL per abitante e di 45 mqSUL per posto lavoro e ipotizzando una ripartizione della SUL:

- per la parte a est di via S. Franscini (SUL teorica massima di 47'700 mq), del 50% residenza e 50% attività commerciali si avrebbe un totale di circa **1'000 Ui** (470 Ab + 530 PI);
- per la parte a ovest di via S. Franscini (SUL teorica massima di 28'800 mq), del 20% residenza e 80% attività commerciali si avrebbe un totale di circa **620 Ui** (110 Ab + 510 PI).

per un totale teorico complessivo di **1'620 unità insediative**.

Non sono calcolate le Ui delle aree ai lati di via Motta incluse in Zona R5, in quanto l'ordinamento pianificatorio non viene modificato.

L'aumento della contenibilità per il comparto speciale "A" - Stazione FFS è quindi ininfluente sulla contenibilità complessiva calcolata a livello comunale.

6.5 CONSIDERAZIONI SULLE PROPOSTE DELLA VARIANTE

6.5.1 Proposte urbanistiche

Le proposte pianificatorie indicate meritano di essere commentate e giustificate:

Destinazione

La destinazione del settore Est è regolato dalle prescrizione dell'art. 33 NAPR (zona R5a) a ovest e dall'art. 45 (Zona AC) a est di Via Francini. La modifica di destinazione di tutto il settore a R5a rispecchia il ruolo mutato dell'area della stazione. Visto l'incidenza del rumore sull'edificazione vicina ai binari l'applicazione della quota minima di destinazioni residenziali del 50% non è appropriata. Si propone pertanto di ammettere oltre alla residenza, le attività di produzione di beni e servizi, commerciali, alberghiere e del tempo libero non moleste nonché attività legate alla formazione, senza fissare misura massima o minima per singole destinazioni.

Indice di sfruttamento

Conformemente alle Direttive della Confederazione sugli insediamenti è auspicabile un elevato sfruttamento attorno alla stazione. Raggiungere gli obiettivi pianificatori, come la contiguità e l'allineamento, non è fattibile con l'indice attualmente previsto su alcuni dei sedimi. Per ottenere l'auspicato aumento della densità edilizia nel comparto, si propone pertanto di sostituire l'indice di sfruttamento e assegnare delle volumetrie massime per ciascun mappale in modo da permettere l'edificazione per ottenere il risultato urbanistico auspicato, seguendo le regole edificatorie semplificate. Sono così previste modifiche lievi della superficie edificabile a est di via Francini senza stravolgere l'impostazione urbanistica.

Altezze

Le altezze di 17 m ammesse nel comparto si inseriscono in modo armonioso nel contesto edificato urbano di Mendrisio. Per tale motivo non è auspicabile l'innalzamento delle altezze, che stravolgerebbe l'immagine del Borgo. Si propone di mantenere l'altezza massima della zona R5 attigua anche nell'intero Comparto speciale “A”.

Arretramento

La densificazione dell'edificazione attorno alle fermate del trasporto pubblico richiede la formazione di uno spazio appropriato davanti (o sotto gli edifici) soprattutto in presenza di una densità elevata di utenti come nel caso di una scuola. L'area ferroviaria a ovest dei binari, dove è prevista la costruzione di un muro di protezione dalle immissioni foniche di altezza da definire, è di soli 10 metri. Questo spazio è insufficiente per una sistemazione urbanistica confacente. È previsto l'allargamento dello spazio stradale a 15 metri su tutta la lunghezza dell'area PP3. Invece a est dei binari, le linee di arretramento previste dal PR creano una gerarchia stradale non compatibile con la futura funzione di via Motta e via Franscini, dopo il riassetto del nodo autostradale di Mendrisio. Si propone di fissare perciò la larghezza di via Franscini e di via Motta a 17 m, larghezza più consona agli spazi pubblici presenti e alle altezze edificabili a Mendrisio.

Proposte ambientali

Il numero dei posteggi è ridotto in relazione all'eccellente qualità di accessibilità con il trasporto pubblico, non solo odierno, ma pure mettendo in conto le previsioni future, che faranno di Mendrisio un nodo di qualità A. Questo giustifica una riduzione fino all'80% dei posteggi prescritti, dunque oltre al valore stabilito dall'art. 60 RLst.

L'esubero di 470 PP del Quartiere RIME Brecc, segnalato dal DT nell'esame preliminare, è da risolvere all'interno di tale quartiere e non in questa variante.

Il settore Est comparto A prevede solamente posteggi sotterranei destinati alle edificazioni concesse dal PR, con le possibilità di riduzione stabilite dalla RLst.

Tutela dei beni culturali

ISOS segnala nel comparto 4 edifici e il filare di latifoglie come oggetti da segnalare. Di questi tre oggetti il Palazzo Ferrazzini, che mostra la qualità originaria della facciata, è protetto a livello locale. Gli altri edifici, il Palazzo ex Spica, il Palazzo Gerosa e l'edificio ferroviario non meritano la tutela a livello locale visto lo stato di conservazione e il valore architettonico urbanistico e storico limitato.

Il filare di latifoglie perde con l'edificazione su ambedue i lati di via Franscini la sua funzione di delimitazione dello spazio stradale. Per contro questo elemento paesaggistico viene eliminato e ripreso sul lato di via Catenazzi, dove potrà delimitare lo spazio stradale e l'area ferroviaria e inoltre fungere da collegamento verde delle aree di svago del Mendrisiotto.

7. PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE

Gli interventi pubblici necessari per l'attuazione della variante sono limitati alla riqualifica dei comparti stradali di Via Francini e di Via Catenazzi. I sedimi interessati dall'esproprio per l'allargamento del campo stradale di Via Francini beneficeranno al tempo stesso di un aumento del potenziale edificabile, che dà diritto a contributi di plusvalenza. Quest'ultimi unitamente ai contributi di migioria compenseranno in buona misura i costi generati dalla variante.

La zona incontro di Via Francini è inserita nelle opere di PAM2, mentre la pista ciclabile che interessa Via Catenazzi in quelle di PAM3 e beneficiano dei sussidi del Cantone e della Confederazione.

Stima di massima dei costi di realizzazione del PR

	Opera			Espropriazione			Sussidi PAM	Totale intermedio	Contributi Plusvalenza	Totale a carico della Città
	Sup. m2	Costo unitario Fr./m2	Costo Parziale Fr.	Sup. m2	Costo unitario Fr./m2	Costo Parziale Fr.		Fr.		Fr.
Via Francini Riqualfica lato ovest	2'700	300	810'000	2'700	600	1'620'000		2'430'000	600'000	1'830'000
Via Francini Riqualfica lato est	1'000	100	100'000					100'000		100'000
Zona incontro	2'500	400	1'000'000				350'000 (35%)	650'000		650'000
Via Catenazzi riqualfica	2'500	400	1'000'000					1'000'000		1'000'000
Via Catenazzi Pista ciclabile	1'250	320	400'000				140'000 (35%)	260'000		260'000
Totale								4'440'000		3'840'000

8. PROPOSTE DI MODIFICA

8.1 NORME DI ATTUAZIONE

	<i>articolo in vigore</i>	<i>articolo proposto</i>
Art 33 Zona R5a - intensiva comparto a	<p>È ubicata lungo il ciglio est di via Francini ed è regolata dal piano che illustra il comparto speciale “a” (stazione FFS).</p> <p>Oltre alle indicazioni del piano di comparto, valgono le prescrizioni della zona R5, ma con le seguenti condizioni speciali:</p> <p>È prescritto un contenuto commerciale/ amministrativo (p. es. negozi, uffici, esercizi pubblici, ecc.) possibilmente per l'intero piano terreno e comunque per almeno il 40% della SUL complessiva progettata per ogni edificio.</p> <p>Il grado di sensibilità ai rumori attribuito a questa zona è il GSII.</p> <p>Sono assegnati i seguenti parametri pianificatori:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indice di sfruttamento massimo: i.s. = 1,5 - indice di occupazione massimo: libero - altezza massima: ml 17,00 - area verde minima: libera <p>Per le distanze dai confini valgono le prescrizioni di cui al sovrastante articolo 9.3.</p>	<p>È ubicata lungo il ciglio est i due lati di via Francini ed è regolata dal piano che illustra il comparto speciale “a” (stazione FFS).</p> <p>Oltre alle indicazioni del piano di comparto, valgono le prescrizioni della zona R5, ma con le seguenti condizioni speciali:</p> <p>È prescritto un contenuto commerciale/ amministrativo (p. es. negozi, uffici, esercizi pubblici, ecc.) possibilmente per l'intero piano terreno e comunque per almeno il 40% della SUL complessiva progettata per ogni edificio.</p> <p>Il grado di sensibilità ai rumori attribuito a questa zona è il GSII.</p> <p>Sono assegnati i seguenti parametri pianificatori:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indice di sfruttamento massimo non fissato - indice di occupazione massimo: libero - altezza massima: ml 17,00 - area verde minima: libera <p>Per le distanze dai confini, tra edifici e dal ciglio stradale valgono le prescrizioni di cui al sovrastante articolo 9.3 riportate nell'art. 42 pto. 5.1 NAPR.</p>
art. 42 Comparti speciali regolati da piani di dettaglio	<p>(...)</p> <p>3. Prescrizioni generali</p> <p>Comparto “a” Stazione.</p> <p>In questa zona si intende fornire le premesse per creare, lungo via Francini, su ambo i lati, un fronte costruito sufficientemente continuo e omogeneo, e arretrato dall'attuale campo stradale in modo da consentire la strutturazione della strada a viale alberato.</p> <p>Anche su via Motta si persegue uno scopo analogo.</p> <p>Piazza della stazione va ridisegnata e riqualficata ambientalmente.</p>	<p>(...)</p> <p>3. Prescrizioni generali</p> <p>Comparto “A” Stazione FFS.</p> <p>In questa zona si intende fornire le premesse per creare, lungo via Francini, su ambo i lati, un fronte costruito sufficientemente continuo e omogeneo, e arretrato dall'attuale campo stradale in modo da consentire la strutturazione della strada a viale alberato.</p> <p>Anche su via Motta si persegue uno scopo analogo.</p> <p>Piazza della stazione va e il nuovo nodo intermodale vanno ridisegnatai e riqualficatai ambientalmente.</p>

art. 42 (continuazione)

articolo in vigore

articolo proposto

4. Definizioni generali.

4. Definizioni generali.

4.1 Quantità edificatorie concesse.

4.1 Quantità edificatorie concesse.

I piani specificano le quantità edificatorie concesse nelle varie parti dei comparti, tramite:

I piani specificano le quantità edificatorie concesse nelle varie parti dei comparti, tramite:

- l'indicazione di appartenenza ad una zona (Rx) di PR;
- l'indicazione di un indice di sfruttamento massimo (isx) concesso (comparti b ed e);
- l'indicazione di un coefficiente Vx per le volumetrie assegnate (v. punto seguente);
- il vincolo delle volumetrie consolidate.

- l'indicazione di appartenenza ad una zona (Rx) di PR;
- l'indicazione di un indice di sfruttamento massimo (isx) concesso (comparti b ed e);
- l'indicazione di un coefficiente Vx per le volumetrie assegnate (v. punto seguente);
- il vincolo delle volumetrie consolidate.

4.2 Volumetrie assegnate (VA).

4.2 Volumetrie assegnate (VA).

Nelle ubicazioni indicate dai piani con reticoli specifici e designate con il simbolo VA, è concessa la realizzazione di una quantità edificatoria corrispondente ad una quota percentuale del volume compreso tra le linee di edificazione assegnate e la quota massima concessa per la gronda, nel rispetto degli indici di sfruttamento della zona d'appartenenza e, per i comparti b ed e, degli indici di sfruttamento massimi previsti dai Piani di dettaglio.

Nelle ubicazioni indicate dai piani con reticoli specifici e designate con il simbolo VA, è concessa la realizzazione di una quantità edificatoria corrispondente ad una quota percentuale del volume compreso tra le linee di edificazione assegnate e la quota massima concessa per la gronda, nel rispetto degli indici di sfruttamento della zona d'appartenenza e, per i comparti b ed e, degli indici di sfruttamento massimi previsti dai Piani di dettaglio, **eccetto per la zona R5a del comparto "A" per la quale non viene fissato un indice di sfruttamento massimo (vedi pto. 5.1 di questo articolo).**

Più precisamente, il volume realizzabile fuori terra su un fondo è calcolabile secondo la seguente formula:

Più precisamente, il volume realizzabile fuori terra su un fondo è calcolabile secondo la seguente formula:

$$V = L \times B \times H \times V_x$$

$$V = L \times B \times H \times V_x$$

dove:

dove:

V = volume realizzabile, calcolato soltanto per le parti fuori terra secondo la norma SIA 416.

V = volume realizzabile, calcolato soltanto per le parti fuori terra secondo la norma SIA 416.

L = lunghezza lungo lo sviluppo delle linee di edificazione all'interno delle quali è concessa l'edificazione del fondo.

L = lunghezza lungo lo sviluppo delle linee di edificazione all'interno delle quali è concessa l'edificazione del fondo.

B = distanza fra le stesse linee di edificazione verso strada e quelle interne al fondo (profondità della fascia edificabile).

B = distanza fra le stesse linee di edificazione verso strada e quelle interne al fondo (profondità della fascia edificabile).

H = altezza massima concessa fuori terra.

H = altezza massima concessa fuori terra.

V_x = fattore percentuale di limitazione delle volumetrie indicato specificatamente nei piani.

V_x = fattore percentuale di limitazione delle volumetrie indicato specificatamente nei piani.

art. 42 (continuazione)

5. Prescrizioni particolari per il comparto “e”,
Piazza del Ponte.

Vista la particolarità della situazione, ma contemporaneamente al fine di consentire una sufficiente libertà progettuale, il piano di comparto fornisce unicamente le premesse per consentire la demolizione degli edifici e una loro più corretta ricostruzione.

Esso indica le linee di costruzione, le quote e l'entità dei volumi che possono essere ricostruiti senza fornire ulteriori imposizioni circa i materiali e il disegno delle facciate.

Con l'elaborazione dei progetti di intervento dovrà essere prestata particolare attenzione alla scelta dei materiali e alla strutturazione delle facciate (linguaggio compositivo, elementi e materiali di facciata, foggia e materiali di copertura), che dovranno trovare un loro riferimento con il tessuto del nucleo circostante, con la piazza e con la chiesa, così da collegare spazialmente tra di loro - attraverso i nuovi edifici - le due parti del nucleo storico.

Particolare cura dovrà essere posta nell'elaborazione della proposta di nuovo fronte verso la piazza, verificando nel contempo la possibilità di arretrarlo maggiormente dalla chiesa, al fine di ampliare lo spazio pubblico.

5. Prescrizioni particolari

5.1 Prescrizioni particolari per il comparto “A”,
Stazione FFS

Disposizioni edificatorie

- Sono ammesse la residenza (nella misura consentita dalle disposizioni legali dell'OIF) e le attività di produzione di beni e servizi, commerciali, alberghiere e del tempo libero non moleste, nonché attività legate alla formazione.
- La limitazione alle destinazioni commerciali, amministrative e di servizio non si applica al comparto speciale "A" Stazione FFS.
- Non è fissato un indice di sfruttamento massimo, determinante è la SUL ricavabile all'interno del volume ammesso secondo le disposizioni delle Volumetrie Assegnate VA di zona.
- Al pianterreno degli edifici lungo via Franscini il 25% della superficie dovrà rimanere aperta al pubblico (portici e collegamenti coperti continui con altezza minima di 3,50 metri e larghezza di 3,50 metri).
- Il fabbisogno di posteggi privati calcolato secondo il Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst) può essere ridotto dal Municipio fino all'80% in conformità alle disposizioni della Lst.
- Per i posteggi privati il Municipio può concedere le seguenti deroghe all'obbligo:
 - di realizzazione di posteggi, fissando dei contributi finanziari sostitutivi. L'importo è fissato tenendo conto degli oneri risparmiati dal privato, rispettivamente di quelli derivanti al Comune, ritenuto un minimo di Fr. 15'000.- per ogni posto auto.
 - di realizzazione di posteggi e di prelievo del contributo sostitutivo nel caso sia dimostrato che si dispone di possibilità di parcheggio in strutture poste nelle vicinanze,
- Di principio tutti i posteggi necessari devono essere ubicati nel sottosuolo. Lungo i binari al pianterreno sono ammessi posteggi per autovetture, moto o biciclette fino al 35% della superficie complessiva.
- Gli accessi alle autorimesse sotterranee devono essere previsti alle estremità delle fasce edificabili (vedi indicazioni sui piani).

Volumetria Assegnata VA

Nelle ubicazioni indicate dai piani, è d'obbligo l'edificazione fino al limite del reticolo e fino all'altezza massima indicata dai Piani di dettaglio, con le seguenti condizioni:

a. Fattore percentuale di limitazione delle volumetrie

- Nel comparto "A" il Vx è pari al 100%..

b. Allineamento

- Gli edifici devono sorgere lungo la linea di costruzione. Sono ammesse interruzioni dell'edificazione oppure rientranze. Le parti allineate della facciata devono costituire almeno il 70% del fronte massimo concesso. Non sono ammessi corpi o elementi sporgenti oltre le linee di costruzione.

c. Altezze

- Sono ammesse altezze inferiori, ma le parti di facciata con altezza di 17 metri devono costituire almeno il 70% del fronte massimo concesso.
- l'altezza massima è misurata dalla quota stradale antistante nel punto mediano dell'edificio lungo la strada.

d. Distanze

- La distanza minima da confine verso i fondi privati è di 6,0 metri.
- La distanza minima tra edifici è di 6.0 metri.
- Per gli edifici situati all'interno dei fondi, oltre i 18,00 metri dalla linea di costruzione, valgono le seguenti prescrizioni particolari:
 - l'edificazione è ammessa solo come completamento di un corpo principale affacciato su via S. Franscini;
 - gli edifici possono essere contigui a quelli principali su via Franscini oppure indipendenti;
 - in quest'ultimo caso la distanza tra edifici dovrà rispettare la linea di arretramento indicata sul piano;

e. Corpi tecnici

- Per i corpi tecnici è concesso un abbuono massimo in altezza di 3 metri, misurato dalla copertura del tetto, per una superficie massima del 20% del tetto. Le loro dimensioni devono essere contenute entro i limiti indispensabili alle esigenze di funzionalità. Inoltre devono sorgere arretrati di almeno 3 metri dal filo della facciata.

Nodo intermodale

- L'edificio viaggiatori esistente è da mantenere. Sono ammessi interventi di conservazione e ristrutturazione.
- Nell'area del terminale dei bus è ammessa la costruzione di una SUL massima di mq 150 ubicata su 2 piani (PT e P-1) per attività commerciali legate al nodo intermodale nell'area segnata dal piano. L'edificazione è subordinata alle esigenze del terminale intermodale.
- L'altezza massima delle costruzioni è di 17m.

Via Franscini

- La sistemazione della strada segue un disegno unitario.
- Al momento della realizzazione di nuove edificazioni i privati cedono la superficie dello spazio stradale al comune.

Via Catenazzi

- La sistemazione della strada e della striscia di servizio lungo i binari segue un disegno unitario di carattere pedonale.

Zona Ferroviaria

La zona ferroviaria è suddivisa in due aree, l'area dei binari FFS e l'area di servizio Ovest della Stazione FFS.

- Area dei binari FFS:
 - Nella zona sono ammesse unicamente infrastrutture al servizio dell'esercizio ferroviario (binari, marciapiedi, impianti, ecc.) e costruzioni di servizio
- Area di servizio Ovest della stazione FFS:
 - L'area garantisce l'accessibilità alla stazione FFS dal comparto Rime Breccia per mezzi di servizio e la mobilità lenta.
 - La sistemazione dell'area segue un disegno unitario di carattere pedonale da coordinare con il disegno di via Catenazzi.
 - Sono ammessi posteggi coperti per biciclette e posteggi per mezzi di servizio FFS.
 - Dopo l'apertura del Park&Ride e della nuova sede della SUPSI all'interno del perimetro della variante, non sono più ammessi parcheggi rivolti al pubblico e agli utenti della ferrovia.

5.2 Prescrizioni particolari per il comparto “e”,
Piazza del Ponte.

art. 53

Zona AEP – Attrezzature e edifici di interesse pubblico e parapubblico, di proprietà privata

10.1 Museo ferromodellistico mapp. 1250
Destinazione: esposizione storico culturale e dimostrativa di modelli, di componenti e di materiale ferroviario ...

10.1 Museo ferromodellistico mapp. 1250
Destinazione **al Piano terreno e al relativo mezzanino**: esposizione storico culturale e dimostrativa di modelli, di componenti e di materiale ferroviario.

Al secondo piano sono ammesse le destinazioni previste dalla zona R5a.

8.2 ALLEGATI GRAFICI

I piani allegati sono quattro e riguardano:

- Stato pianificatorio iniziale, in scala 1:2000, maggio 2014
dove è indicato lo stato pianificatorio vigente.
- Variante - Piano dei parametri edificatori, in scala 1:1000, ottobre 2017
dove sono indicate le proposte pianificatorie per il settore Stazione FFS Est del Comparto speciale “A”. Nel piano sono indicati pure i collegamenti pedonali sotterranei tra i due settori.
- Stato pianificatorio finale (variante), in scala 1:2000, ottobre 2017
dove è indicato lo stato pianificatorio futuro, comprensivo della variante.
- Piano delle proprietà dei fondi interni al comparto, in scala 1:2000, agosto 2014
Piano indicativo dei proprietari in zona per la verifica delle possibilità edificatorie.
- Piani delle sezioni trasversali A - B - C - D, in scala 1:500, agosto 2014
Piano indicativo delle sezioni trasversali di via S. Franscini (portici e linee di arretramento).
- Via Franscini, disegno unitario della sistemazione dello spazio stradale, in scala 1:100, ottobre 2014
Piano della sistemazione di via S. Franscini (Pavimentazione, area verde e stradale).

9. PROCEDURA

La proposta di variante di PR del Comparto speciale “A” è stata presentata in data 16.1.2012 in serata pubblica e lasciata in esposizione per il periodo dal 23.01.2012 al 17.02.2012, con possibilità per gli interessati di inoltrare osservazioni e suggerimenti. In seguito è stata aggiornata e inviata al Dipartimento del territorio con la richiesta di Esame preliminare ai sensi dell’art. 25 Lst.

Il preavviso dipartimentale è stato emesso il 29 novembre 2012 e le osservazioni sono riportate nel cap. 3.1.

Le varianti e il preavviso dipartimentale sulle stesse sono state presentate nella serata informativa del 6 giugno 2017 e poste in consultazione per il periodo dal 12 giugno al 12 luglio 2017.

Durante questo periodo sono state inoltrate delle osservazioni da parte della popolazione.

Di conseguenza, la variante è stata rivista in alcune sue parti per rispondere alle osservazioni del DT e della popolazione.

Il pianificatore:

arch. Felix Günther
Studi Associati SA

Lugano, 23 ottobre 2017

**CITTÀ DI
MENDRISIO**



COMPARTO SPECIALE “A” STAZIONE FFS

VARIANTE DI PIANO REGOLATORE

NORME DI ATTUAZIONE (ESTRATTO)

INCARTO PER IL CONSIGLIO COMUNALE

Studi Associati SA

via Zurigo 19
CP 4046
CH-6904 Lugano

tel. +41 091 910 17 30
fax +41 091 923 99 55
e-mail info@sasa.ch
www.sasa.ch

27 dicembre 2017

Norme di attuazione

	<i>articolo in vigore</i>	<i>articolo proposto</i>
<p>Art 33</p> <p>Zona R5a - intensiva comparto a</p>	<p>È ubicata lungo il ciglio est di via Franscini ed è regolata dal piano che illustra il comparto speciale “a” (stazione FFS).</p> <p>Oltre alle indicazioni del piano di comparto, valgono le prescrizioni della zona R5, ma con le seguenti condizioni speciali:</p> <p>È prescritto un contenuto commerciale/ amministrativo (p. es. negozi, uffici, esercizi pubblici, ecc.) possibilmente per l'intero piano terreno e comunque per almeno il 40% della SUL complessiva progettata per ogni edificio.</p> <p>Il grado di sensibilità ai rumori attribuito a questa zona è il GSII.</p> <p>Sono assegnati i seguenti parametri pianificatori:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indice di sfruttamento massimo: i.s. = 1,5 - indice di occupazione massimo: libero - altezza massima: ml 17,00 - area verde minima: libera <p>Per le distanze dai confini valgono le prescrizioni di cui al sovrastante articolo 9.3.</p>	<p>È ubicata lungo il ciglio est i due lati di via Franscini ed è regolata dal piano che illustra il comparto speciale “a” (stazione FFS).</p> <p>Oltre alle indicazioni del piano di comparto, valgono le prescrizioni della zona R5, ma con le seguenti condizioni speciali:</p> <p>È prescritto un contenuto commerciale/ amministrativo (p. es. negozi, uffici, esercizi pubblici, ecc.) possibilmente per l'intero piano terreno e comunque per almeno il 40% della SUL complessiva progettata per ogni edificio.</p> <p>Il grado di sensibilità ai rumori attribuito a questa zona è il GSII.</p> <p>Sono assegnati i seguenti parametri pianificatori:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indice di sfruttamento massimo non fissato - indice di occupazione massimo: libero - altezza massima: ml 17,00 - area verde minima: libera <p>Per le distanze dai confini, tra edifici e dal ciglio stradale valgono le prescrizioni di cui al sovrastante articolo 9.3 riportate nell'art. 42 pto. 5.1 NAPR.</p>
<p>art. 42</p> <p>Comparti speciali regolati da piani di dettaglio</p>	<p>(...)</p> <p>3. Prescrizioni generali</p> <p>Comparto “a” Stazione.</p> <p>In questa zona si intende fornire le premesse per creare, lungo via Franscini, su ambo i lati, un fronte costruito sufficientemente continuo e omogeneo, e arretrato dall'attuale campo stradale in modo da consentire la strutturazione della strada a viale alberato.</p> <p>Anche su via Motta si persegue uno scopo analogo.</p> <p>Piazza della stazione va ridisegnata e riqualificata ambientalmente.</p>	<p>(...)</p> <p>3. Prescrizioni generali</p> <p>Comparto “A” Stazione FFS.</p> <p>In questa zona si intende fornire le premesse per creare, lungo via Franscini, su ambo i lati, un fronte costruito sufficientemente continuo e omogeneo, e arretrato dall'attuale campo stradale in modo da consentire la strutturazione della strada a viale alberato.</p> <p>Anche su via Motta si persegue uno scopo analogo.</p> <p>Piazza della stazione va e il nuovo nodo intermodale vanno ridisegnatai e riqualificatai ambientalmente.</p>

art. 42 (continuazione)

articolo in vigore

articolo proposto

4. Definizioni generali.

4. Definizioni generali.

4.1 Quantità edificatorie concesse.

4.1 Quantità edificatorie concesse.

I piani specificano le quantità edificatorie concesse nelle varie parti dei comparti, tramite:

I piani specificano le quantità edificatorie concesse nelle varie parti dei comparti, tramite:

- l'indicazione di appartenenza ad una zona (Rx) di PR;
- l'indicazione di un indice di sfruttamento massimo (isx) concesso (comparti b ed e);
- l'indicazione di un coefficiente Vx per le volumetrie assegnate (v. punto seguente);
- il vincolo delle volumetrie consolidate.

- l'indicazione di appartenenza ad una zona (Rx) di PR;
- l'indicazione di un indice di sfruttamento massimo (isx) concesso (comparti b ed e);
- l'indicazione di un coefficiente Vx per le volumetrie assegnate (v. punto seguente);
- il vincolo delle volumetrie consolidate.

4.2 Volumetrie assegnate (VA).

4.2 Volumetrie assegnate (VA).

Nelle ubicazioni indicate dai piani con reticoli specifici e designate con il simbolo VA, è concessa la realizzazione di una quantità edificatoria corrispondente ad una quota percentuale del volume compreso tra le linee di edificazione assegnate e la quota massima concessa per la gronda, nel rispetto degli indici di sfruttamento della zona d'appartenenza e, per i comparti b ed e, degli indici di sfruttamento massimi previsti dai Piani di dettaglio.

Nelle ubicazioni indicate dai piani con reticoli specifici e designate con il simbolo VA, è concessa la realizzazione di una quantità edificatoria corrispondente ad una quota percentuale del volume compreso tra le linee di edificazione assegnate e la quota massima concessa per la gronda, nel rispetto degli indici di sfruttamento della zona d'appartenenza e, per i comparti b ed e, degli indici di sfruttamento massimi previsti dai Piani di dettaglio, **eccetto per la zona R5a del comparto "A" per la quale non viene fissato un indice di sfruttamento massimo (vedi pto. 5.1 di questo articolo).**

Più precisamente, il volume realizzabile fuori terra su un fondo è calcolabile secondo la seguente formula:

Più precisamente, il volume realizzabile fuori terra su un fondo è calcolabile secondo la seguente formula:

$$V = L \times B \times H \times V_x$$

$$V = L \times B \times H \times V_x$$

dove:

dove:

V = volume realizzabile, calcolato soltanto per le parti fuori terra secondo la norma SIA 416.

V = volume realizzabile, calcolato soltanto per le parti fuori terra secondo la norma SIA 416.

L = lunghezza lungo lo sviluppo delle linee di edificazione all'interno delle quali è concessa l'edificazione del fondo.

L = lunghezza lungo lo sviluppo delle linee di edificazione all'interno delle quali è concessa l'edificazione del fondo.

B = distanza fra le stesse linee di edificazione verso strada e quelle interne al fondo (profondità della fascia edificabile).

B = distanza fra le stesse linee di edificazione verso strada e quelle interne al fondo (profondità della fascia edificabile).

H = altezza massima concessa fuori terra.

H = altezza massima concessa fuori terra.

V_x = fattore percentuale di limitazione delle volumetrie indicato specificatamente nei piani.

V_x = fattore percentuale di limitazione delle volumetrie indicato specificatamente nei piani.

art. 42 (continuazione)

5. Prescrizioni particolari per il comparto “e”,
Piazza del Ponte.

Vista la particolarità della situazione, ma contemporaneamente al fine di consentire una sufficiente libertà progettuale, il piano di comparto fornisce unicamente le premesse per consentire la demolizione degli edifici e una loro più corretta ricostruzione.

Esso indica le linee di costruzione, le quote e l'entità dei volumi che possono essere ricostruiti senza fornire ulteriori imposizioni circa i materiali e il disegno delle facciate.

Con l'elaborazione dei progetti di intervento dovrà essere prestata particolare attenzione alla scelta dei materiali e alla strutturazione delle facciate (linguaggio compositivo, elementi e materiali di facciata, foggia e materiali di copertura), che dovranno trovare un loro riferimento con il tessuto del nucleo circostante, con la piazza e con la chiesa, così da collegare spazialmente tra di loro - attraverso i nuovi edifici - le due parti del nucleo storico.

Particolare cura dovrà essere posta nell'elaborazione della proposta di nuovo fronte verso la piazza, verificando nel contempo la possibilità di arretrarlo maggiormente dalla chiesa, al fine di ampliare lo spazio pubblico.

5. Prescrizioni particolari

5.1 Prescrizioni particolari per il comparto “A”,
Stazione FFS

Disposizioni edificatorie

- Sono ammesse la residenza (nella misura consentita dalle disposizioni legali dell'OIF) e le attività di produzione di beni e servizi, commerciali, alberghiere e del tempo libero non moleste, nonché attività legate alla formazione.
- La limitazione alle destinazioni commerciali, amministrative e di servizio non si applica al comparto speciale "A" Stazione FFS.
- Non è fissato un indice di sfruttamento massimo, determinante è la SUL ricavabile all'interno del volume ammesso secondo le disposizioni delle Volumetrie Assegnate VA di zona.
- Al pianterreno degli edifici lungo via Franscini il 25% della superficie dovrà rimanere aperta al pubblico (portici e collegamenti coperti continui con altezza minima di 3,50 metri e larghezza di 3,50 metri).
- Il fabbisogno di posteggi privati calcolato secondo il Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst) può essere ridotto dal Municipio fino all'80% in conformità alle disposizioni della Lst.
- Per i posteggi privati il Municipio può concedere le seguenti deroghe all'obbligo:
 - di realizzazione di posteggi, fissando dei contributi finanziari sostitutivi. L'importo è fissato tenendo conto degli oneri risparmiati dal privato, rispettivamente di quelli derivanti al Comune, ritenuto un minimo di Fr. 15'000.- per ogni posto auto.
 - di realizzazione di posteggi e di prelievo del contributo sostitutivo nel caso sia dimostrato che si dispone di possibilità di parcheggio in strutture poste nelle vicinanze,
- Di principio tutti i posteggi necessari devono essere ubicati nel sottosuolo. Lungo i binari al pianterreno sono ammessi posteggi per autovetture, moto o biciclette fino al 35% della superficie complessiva.
- Gli accessi alle autorimesse sotterranee devono essere previsti alle estremità delle fasce edificabili (vedi indicazioni sui piani).

Volumetria Assegnata VA

Nelle ubicazioni indicate dai piani, è d'obbligo l'edificazione fino al limite del reticolo e fino all'altezza massima indicata dai Piani di dettaglio, con le seguenti condizioni:

a. Fattore percentuale di limitazione delle volumetrie

- Nel comparto "A" il Vx è pari al 100%..

b. Allineamento

- Gli edifici devono sorgere lungo la linea di costruzione. Sono ammesse interruzioni dell'edificazione oppure rientranze. Le parti allineate della facciata devono costituire almeno il 70% del fronte massimo concesso. Non sono ammessi corpi o elementi sporgenti oltre le linee di costruzione.

c. Altezze

- Sono ammesse altezze inferiori, ma le parti di facciata con altezza di 17 metri devono costituire almeno il 70% del fronte massimo concesso.
- l'altezza massima è misurata dalla quota stradale antistante nel punto mediano dell'edificio lungo la strada.

d. Distanze

- La distanza minima da confine verso i fondi privati è di 6,0 metri.
- La distanza minima tra edifici è di 6.0 metri.
- Per gli edifici situati all'interno dei fondi, oltre i 18,00 metri dalla linea di costruzione, valgono le seguenti prescrizioni particolari:
 - l'edificazione è ammessa solo come completamento di un corpo principale affacciato su via S. Franscini;
 - gli edifici possono essere contigui a quelli principali su via Franscini oppure indipendenti;
 - in quest'ultimo caso la distanza tra edifici dovrà rispettare la linea di arretramento indicata sul piano;

e. Corpi tecnici

- Per i corpi tecnici è concesso un abbuono massimo in altezza di 3 metri, misurato dalla copertura del tetto, per una superficie massima del 20% del tetto. Le loro dimensioni devono essere contenute entro i limiti indispensabili alle esigenze di funzionalità. Inoltre devono sorgere arretrati di almeno 3 metri dal filo della facciata.

Nodo intermodale

- L'edificio viaggiatori esistente è da mantenere. Sono ammessi interventi di conservazione e ristrutturazione.
- Nell'area del terminale dei bus è ammessa la costruzione di una SUL massima di mq 150 ubicata su 2 piani (PT e P-1) per attività commerciali legate al nodo intermodale nell'area segnata dal piano. L'edificazione è subordinata alle esigenze del terminale intermodale.
- L'altezza massima delle costruzioni è di 17m.

Via Franscini

- La sistemazione della strada segue un disegno unitario.
- Al momento della realizzazione di nuove edificazioni i privati cedono la superficie dello spazio stradale al comune.

Via Catenazzi

- La sistemazione della strada e della striscia di servizio lungo i binari segue un disegno unitario di carattere pedonale.

Zona Ferroviaria

La zona ferroviaria è suddivisa in due aree, l'area dei binari FFS e l'area di servizio Ovest della Stazione FFS.

- Area dei binari FFS:
 - Nella zona sono ammesse unicamente infrastrutture al servizio dell'esercizio ferroviario (binari, marciapiedi, impianti, ecc.) e costruzioni di servizio
- Area di servizio Ovest della stazione FFS:
 - L'area garantisce l'accessibilità alla stazione FFS dal comparto Rime Brecc per mezzi di servizio e la mobilità lenta.
 - La sistemazione dell'area segue un disegno unitario di carattere pedonale da coordinare con il disegno di via Catenazzi.
 - Sono ammessi posteggi coperti per biciclette e posteggi per mezzi di servizio FFS.
 - Dopo l'apertura del Park&Ride e della nuova sede della SUPSI all'interno del perimetro della variante, non sono più ammessi parcheggi rivolti al pubblico e agli utenti della ferrovia.

5.2 Prescrizioni particolari per il comparto “e”, Piazza del Ponte.

art. 53

Zona AEP – Attrezzature e edifici di interesse pubblico e parapubblico, di proprietà privata

10.1 Museo ferromodellistico mapp. 1250
Destinazione: esposizione storico culturale e dimostrativa di modelli, di componenti e di materiale ferroviario ...

10.1 Museo ferromodellistico mapp. 1250
Destinazione **al Piano terreno e al relativo mezzanino**: esposizione storico culturale e dimostrativa di modelli, di componenti e di materiale ferroviario.

Al secondo piano sono ammesse le destinazioni previste dalla zona R5a.