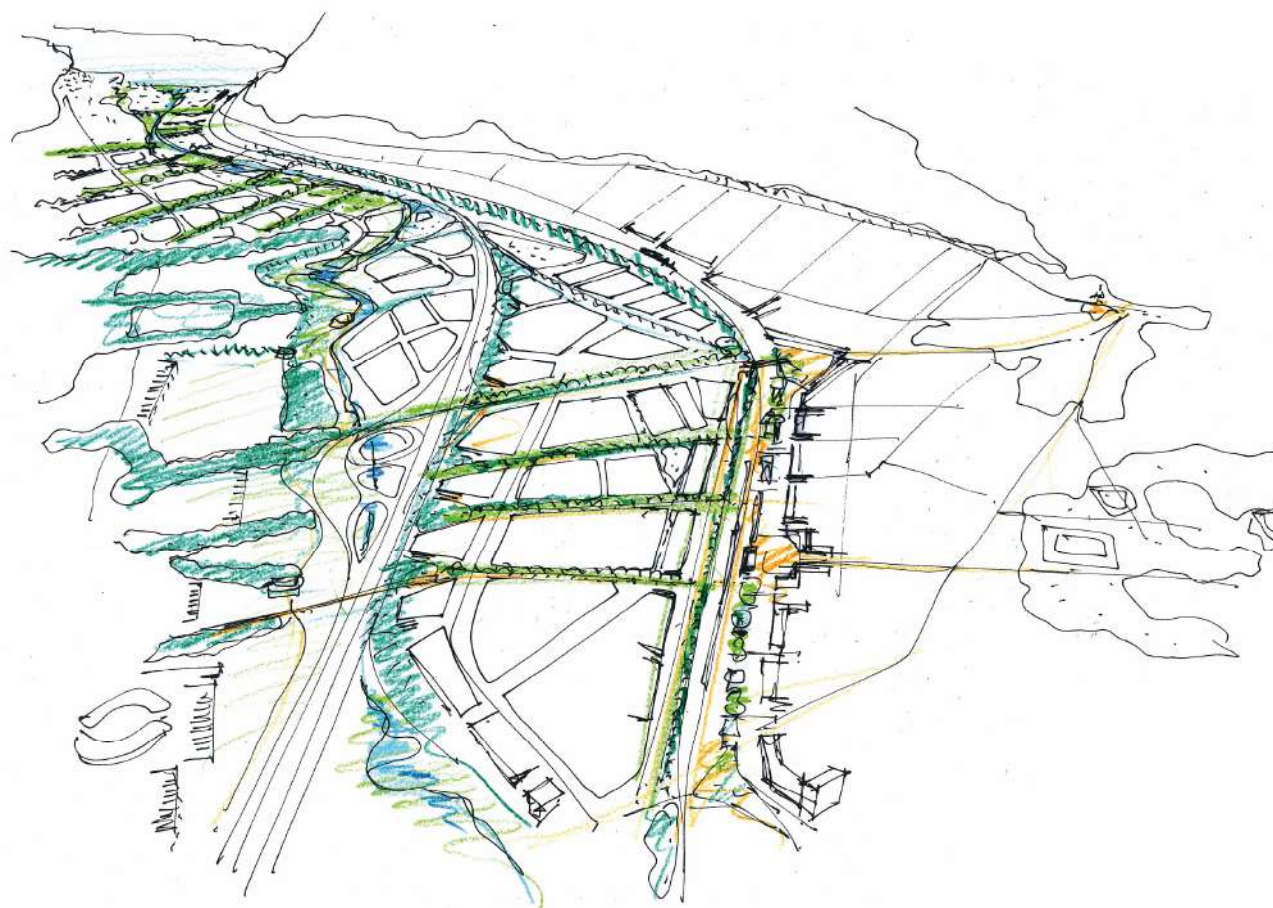




# Mendrisio - 1<sup>a</sup> fase del Piano Direttore comunale

Una città in riva al fiume



**PIANIFICAZIONE,  
URBANISTICA E AMBIENTE**

**urbaplan**

Marcos Weil, Tommaso Piazza  
rue abraham-gevray 6  
Cp 1722  
1211 Ginevra 1  
Tel. 022 716 33 66  
[www.urbaplan.ch](http://www.urbaplan.ch)

**ARCHITETTURA DEL  
PAESAGGIO**

**ADR architectes**

Julien Descombes (Pilota)  
rue du Beulet 4  
1203 Ginevra  
Tel. 022 338 02 38  
[www.adr-architectes.ch](http://www.adr-architectes.ch)

**ARCHITETTURA**

**LIN.ROBBE.SEILER**

Alain Robbe  
Rue des Pâquis 35  
1201 Ginevra 1  
Tel. 022 906 05 95  
[www.lrs.ch](http://www.lrs.ch)

# Sommario

<b>1</b>	<b>MANDATO DI STUDI IN PARALLELO: UNA CITTÀ IN RIVA AL FIUME</b>	<b>5</b>
1.1	Una città in riva al fiume	6
1.2	Visione territoriale	7
1.3	Conclusione: una città nel paesaggio, in riva al fiume	11
1.4	Annessi	12
<b>2</b>	<b>STRATEGIA TERRITORIALE – PROGRAMMA D’AZIONE</b>	<b>21</b>
2.1	Strategia generale	22
2.2	Insedimenti	28
2.3	Paesaggio e ambiente	49
2.4	Spazio pubblico e mobilità	59
2.5	Piano di sintesi	73
<b>3</b>	<b>APPROCCIO SETTORIALE (ZOOM)</b>	<b>77</b>
3.1	Capolago	80
3.2	Rime-Brecc	84
3.3	Cercera	88



# 1 Mandato di studi in parallelo: Una città in riva al fiume

Fonti:

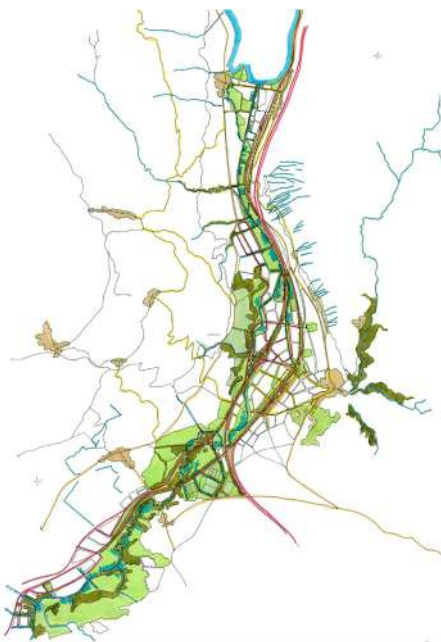
Una città in riva al fiume – progetto territoriale (ADR & LRS, 25.04.2018)

Il modello pianificatorio della nuova Mendrisio – archi rivista di architettura, ingegneria e urbanistica, n° 6-2018 (ADR & LRS)

Il Piano Direttore comunale nasce dall'elaborazione del progetto ritenuto nell'ambito dei Mandati di Studio in Parallelo (MSP), ed è da ritenersi quale Piano d'indirizzo per tutti i temi di natura territoriale e pianificatoria della Città di Mendrisio.

Le evidenti risorse che la Città dispone, sia a livello topografico che paesaggistico, sia sul piano economico che culturale, sono la base sulla quale si delinea la sua identità territoriale, punto di partenza del progetto riassunto qui di seguito.

## L'acqua come fondamento del progetto



L'acqua come fondamento del progetto (immagine ADR, LRS MSP).

La relazione della Città con l'acqua è andata col tempo gradualmente sfumando fino a diventare opaca. Ciò è dovuto alla canalizzazione di una parte del fiume Laveggio, allo sviluppo di importanti vie di comunicazione (ferrovia e autostrada), che tagliano il corso delle acque e lungo le quali si è sviluppato il tessuto industriale, nonché alla privatizzazione di parte delle già scarse rive del lago presenti.

Il progetto si fonda sull'assunto che Mendrisio è una città a bordo dell'acqua. Essa sorge lungo il fiume Laveggio, che collega la valle al lago Ceresio, mentre i suoi affluenti che scendono dalle montagne la attraversano nelle sue tre diverse configurazioni: la *città di montagna* ("città alta"), la *città delle colline viticole* e la *città situata nel cuore della valle* ("città bassa").

Le pianure aperte del fondovalle sono le più esposte alle dinamiche urbane e sono di conseguenza il luogo dove il progetto si stabilisce con più intensità, al fine di ristabilire l'equilibrio tra la città e il suo paesaggio.

In considerazione che l'acqua è un fattore che produce qualità urbana è stata scelta come elemento generatore del progetto. Quest'approccio permette di:

- > Unire lo spazio dell'acqua a quello della città, rafforzando al tempo stesso le reti dei trasporti pubblici e della mobilità lenta, essendo quest'ultima attualmente ostacolata dal dominio delle automobili e dall'assenza parziale di percorsi pedonali e ciclabili.
- > Restaurare le relazioni trasversali tra le montagne e la valle, tra "città alta" e "città bassa".
- > Riconnettere la città al lago.

## 1.1 Una città in riva al fiume

### Mendrisio: città verde in riva al fiume

Il progetto propone, oltre alla valorizzazione dei nuclei, dei monumenti e dei maestosi paesaggi di montagna, la salvaguardia e lo sviluppo dei corsi d'acqua principalmente sul fondovalle. La rinaturazione dei corsi d'acqua, accompagnata dal rafforzamento della presenza della vegetazione, ha il duplice scopo di far ritrovare l'antico splendore al fondovalle e di connettere la "città bassa" alla "città alta". In tal modo, la città si presenterà come un insieme di nuclei distribuiti nella vegetazione e sarà ricondotta alle sue entità iniziali, ossia a degli agglomerati urbani posti attorno ai nuclei storici.

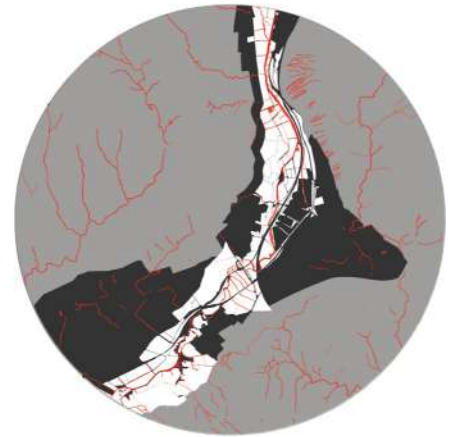
### Mendrisio: città per pedoni e ciclisti

Con la realizzazione del Parco del Laveggio, la Città di Mendrisio disporrà di un asse di mobilità lenta in direzione nord-sud efficace e sicuro fino al quartiere di Capolago. Quest'asse dovrà essere integrato e completato da una serie di connessioni trasversali che dovranno permettere di raggiungere i centri posti sui due lati della valle. Il completamento delle piste ciclabili è inoltre l'occasione per promuovere la vegetazione in modo da trasformare le strade in viali alberati sicuri e confortevoli per ciclisti e pedoni.

### Mendrisio: città multipolare e compatta

I principi della salvaguardia e della valorizzazione del paesaggio dovranno essere i capisaldi per definire i limiti degli insediamenti urbani, in modo da costruire una città che rispetti il patrimonio naturale e paesaggistico. Le zone edificabili dovranno essere delimitate in modo da impedire un ulteriore sviluppo diffuso della città.

Le piazze delle stazioni dovranno contribuire a rafforzare il ruolo di centralità della mobilità intermodale. Esse dovranno essere concepite come delle interfacce, che raggruppano i servizi e i commerci, e permettono una connessione funzionale e performante alla rete di mobilità lenta.



Mendrisio città verde in riva al fiume (immagine ADR, LRS MSP).



Mendrisio città per il pedone e i ciclisti (immagine ADR, LRS MSP).



Delimitazione delle aree urbane di Mendrisio (immagine ADR, LRS MSP).

## 1.2 Visione territoriale

L'acqua e la città sono gli elementi che sostengono l'identità territoriale di Mendrisio. Il progetto vuole ridefinire lo spazio di ognuna di queste entità per stabilire dei collegamenti tra di loro.

### 1.2.1 Lo spazio dell'acqua: la rinaturazione del fiume Laveggio

#### Situazione iniziale: come delimitare lo spazio riservato alle acque?

- > Il progetto esistente del Parco del Laveggio offre l'opportunità per integrare più chiaramente gli spazi del fiume, in particolare nei suoi rapporti trasversali.
- > La definizione di quest'area deve considerare i pericoli legati al rischio d'inondazione. La carta dei pericoli di alluvione offre quindi una prima area del fiume Laveggio (e del fiume Morée).
- > Sovrapponendo le tracce storiche dell'evoluzione del fiume, si rileva che quest'ultimo non è una linea fissa, ma è un corpo in movimento. Questa sovrapposizione mostra lo spazio corrispondente al percorso del fiume al suo stato naturale, infatti il letto del torrente coincide all'ampiezza massima del fiume durante il periodo di alluvione.

#### Obiettivi

- > Ridefinire lo spazio dell'acqua tramite un processo di rinaturazione che considera il tracciato storico e le zone di acqua alta. Tale approccio deve permettere di ridurre i pericoli di alluvione causati dall'attuale tracciato artificiale tra Mendrisio e Rancate.
- > Rafforzare i rapporti trasversali tra la "città alta" e la "città bassa", tramite interventi sugli affluenti del fiume Laveggio (in particolare completando i corridoi boscosi che già in parte accompagnano il corso degli affluenti e migliorando la coesistenza e l'equilibrio tra lo spazio naturale e lo spazio pubblico).



Lo spazio dell'acqua: rinaturazione del Laveggio (immagine ADR, LRS MSP).

Grazie a queste misure, lo spazio dell'acqua corrisponderà con quello del fiume Laveggio e dei suoi affluenti. Si formeranno i collegamenti tra la città e il lago e, al contempo, tra la città di pianura, di collina e di montagna. Questo si traduce nella creazione e nel rafforzamento di continuità ecologiche e paesaggistiche longitudinali (lungo il Parco del Laveggio, le reti autostradale e ferroviaria) e trasversali (tra la "città alta" e la "città bassa").

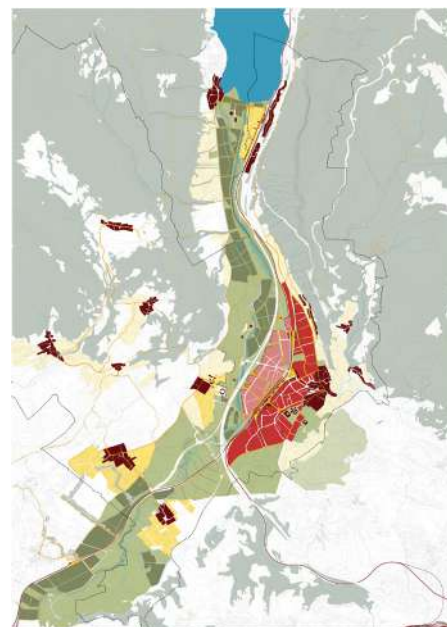
## 1.2.2 Lo spazio della città

### Situazione iniziale: come si definisce lo spazio cittadino?

- > Si distinguono la città nel cuore della valle, il tessuto industriale e artigianale integrato nel Parco del Laveggio, la città in collina e la città di montagna. Di conseguenza, la strategia territoriale e, in generale, il Piano Direttore comunale, dovranno proporre i principi d'azione specifici per ogni tipo di tessuto urbano.
- > I limiti dei tessuti urbani devono essere ridefiniti in modo da preservare il mosaico dei paesaggi esistente (vigne, agricoltura, spazi aperti) e migliorare la sicurezza e la qualità degli spazi di vita e di produzione. Deve essere considerata pure la diversità del paesaggio costruito in relazione alla topografia delle aree naturali protette.

### Obiettivi

- > Distinguere nettamente, tramite piani d'azione specifici, le peculiarità delle varie aree: città di montagna, di collina, di valle, all'interno delle quali si distinguono le zone industriali da quelle residenziali e dedicate ai servizi.
- > Definire dei limiti precisi per l'espansione urbana basandosi sul patrimonio naturale, in modo da salvaguardare il paesaggio e rendere la città più attrattiva. La bellezza di una città dipende dall'architettura, ma soprattutto dalla qualità dei suoi vuoti e del paesaggio.
- > Apportare delle modifiche puntuali agli azionamenti, integrando lo spazio dell'acqua, per ottenere una strategia territoriale coerente (gestione dei conflitti d'utilizzo tra le diverse zone della città, di svago, le zone agricole e quelle produttive).
- > Contenere un'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare di quelli abitativi, nelle aree periurbane e in quelle suburbane non adeguatamente servite dai trasporti pubblici ("città alta").
- > Migliorare gli spazi produttivi (zone industriali), sviluppando il rapporto con l'acqua (l'obiettivo sarà perseguito tramite un progetto specifico di "parco industriale").
- > Delocalizzare le zone industriali considerate a rischio di incidenti rilevanti (idrocarburi), che compromettono lo sviluppo urbano.



Lo spazio della città, intensità d'utilizzo del suolo – visione (immagine ADR, LRS MSP).

Attualmente i piani regolatori seguono una logica prettamente quantitativa legata all'edificabilità dei diversi fondi (indici di sfruttamento, volumi e altezze) senza definire le superfici destinate agli spazi pubblici. Tale approccio non permette né di garantire la qualità degli spazi pubblici e collettivi, né la qualità architettonica del costruito. La strategia territoriale e, in generale, il Piano Direttore comunale dovranno permettere di poter promuovere dei progetti urbani coordinati che mettano in primo piano lo spazio pubblico e le permeabilità pedonali.

### 1.2.3 Una rete di spazi pubblici

#### Situazione iniziale

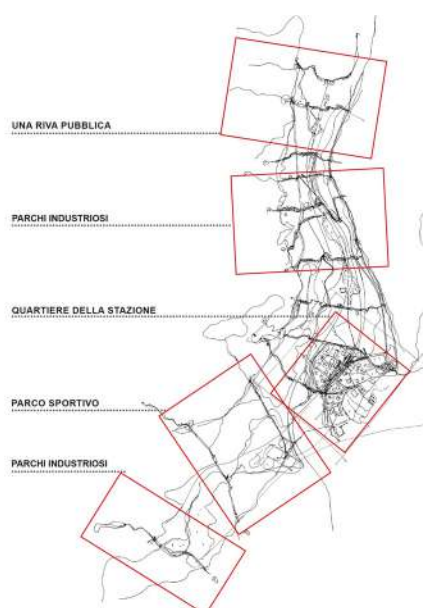
- > Al di fuori dei nuclei storici, lo spazio pubblico è principalmente occupato dall'automobile e dalle relative infrastrutture (posteggi e strade).
- > La mobilità lenta è resa difficile dall'assenza parziale di marciapiedi, strisce pedonali e piste ciclabili. Pertanto pedoni e ciclisti si trovano alcune volte in difficoltà per orientarsi e muoversi con fluidità nella Città di Mendrisio.
- > L'integrazione della rete di mobilità dolce e quella dei trasporti pubblici deve essere rafforzata.

#### Obiettivi

- > Unire lo spazio dell'acqua e lo spazio della città tramite il consolidamento di una rete di spazi pubblici performante e qualitativa, che risponda alla diversità di usi e di bisogni dei diversi utenti. Tale rete deve interagire con quella formata dai trasporti pubblici e dalla mobilità lenta, connettendo fra loro: nuclei storici, piazze urbane, parchi pubblici, attrezzature pubbliche e stazioni ferroviarie.
- > Creare un asse di mobilità lenta ("Via verde") e di spazi pubblici lungo il fiume Laveggio che vada dalla dogana al lago passando per il quartiere San Martino, Rime-Brech e i luoghi di produzione industriale e artigianale. Tale rete trova già solide fondamenta in due progetti: quello del *Parco del Laveggio*, che riunirà industrie e attrezzature pubbliche, e quello in relazione alla pista ciclabile che corre lungo il fiume Moreé che consentirà anche la riqualifica dell'area di San Martino.
- > Sviluppare delle connessioni di mobilità lenta trasversali in modo tale da connettere senza bisogno di ricorrere all'automobile: valle e montagne, spazi abitativi e lavorativi e infrastrutture pubbliche.
- > Trasformare le zone adiacenti alla stazione FFS di Mendrisio in centri residenziali e lavorativi dove possono svilupparsi anche nuovi commerci. Lo sviluppo di queste centralità, accompagnato dalla realizzazione di spazi pubblici di qualità, deve favorire l'accesso alla rete della mobilità lenta e degli spazi pubblici.
- > Rafforzare una rete di spazi pubblici diversificati e complementari: Parco del Laveggio, centralità attorno alle stazioni ed ai nuclei, parchi, piazzette e spazi collettivi nel tessuto residenziale e lavorativo.



Rete urbana (immagine ADR, LRS MSP).



Progetti urbani per applicare la strategia territoriale (immagini ADR, LRS MSP).

### 1.2.4 Progetti urbani per applicare la strategia territoriale

Esempio del settore strategico della stazione FFS di Mendrisio

#### Progetto unificatore: il Parco del Laveggio

Il progetto territoriale considera i movimenti delle acque, e quindi la sua realizzazione parte dal Parco del Laveggio, che potrà essere concretizzato completamente previo lo

spostamento dei depositi di idrocarburi (sottostanti all'Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti – OPIR).

### **Successioni di fronti stradali: «balconi topografici sul paesaggio»**

Per quanto riguarda il tessuto urbano della “città bassa”, si propone di strutturare il tessuto insediativo e urbano attraverso la successione di tre “fronti stradali”, che dovranno essere rinforzati e qualificati. Questa logica serve per creare un paesaggio costruito coeso, adeguandolo ai cambi di pendenza della topografia e mitigando le cesure date dalle infrastrutture.

Nel dettaglio:

- > Il fronte del nucleo di Mendrisio, le cui costruzioni affacciate sulla strada formano un fronte continuo senza tuttavia interrompere il legame con il paesaggio naturale, deve restare ben visibile.
- > Il fronte dei viali delle stazioni FFS di Mendrisio e di San Martino (sul lato della strada che fronteggia i binari) deve formare un fronte costruito discontinuo quale prolungamento di quanto già iniziato con la costruzione del Centro di Pronto Intervento vicino alla rotonda. Esso sarà più denso in direzione nord-est, al fine di favorire le connessioni trasversali con il centro, più rarefatto in direzione sud-ovest, verso i binari, con sporadiche costruzioni alternate a spazi aperti e piazzette, per offrire una vista sul paesaggio circostante.
- > Il fronte autostradale che funge da cintura e da limite al quartiere della stazione FFS, dovrà offrire una vista panoramica sulla valle, sulle montagne e anche sulle colline viticole del quartiere di Rancate.

### **Il quartiere della stazione FFS di Mendrisio**

Via Franscini fungerà da nuovo portale d'accesso alla città. Articolata come una piazza, essa raccoglierà un insieme di attrezzature pubbliche (accesso ai treni, terminal di autobus, posteggi per biciclette, ecc.).

Il legame pedonale tra Mendrisio e il quartiere dietro la stazione FFS (Rime Brech) dovrà essere rinforzato, ristrutturando i sottopassaggi all'intersezione tra via Catenazzi e via Zorzi, edificandone uno nuovo e creando una passerella supplementare, parallela al ponte stradale, per connettere meglio la città alla zona industriale e alla zona del Fox Town. Conseguentemente si rinforzerà pure il ruolo centrale del quartiere della stazione FFS destinato a diventare un centro residenziale e lavorativo.

A lungo termine, lo smantellamento dei depositi di idrocarburi permetterà un'ulteriore trasformazione del quartiere e sarà l'occasione per stabilire le nuove regole dello sviluppo urbano che avranno lo scopo di concentrare i posteggi sotterranei e liberare così le superfici centrali, assicurando un'arborizzazione importante, garante di qualità di vita e biodiversità. La permeabilità del tessuto urbano dovrà essere assicurata da servitù di passaggio pubblico.



Maglia territoriale (immagine ADR, LRS MSP).



#### **Quartiere di Rancate, la città collinare**

In considerazione della sua posizione strategica, si propone di avvicinare ulteriormente il quartiere di Rancate (città di collina) alla stazione FFS di Mendrisio, collegandoli con una passerella destinata alla mobilità lenta.

#### **Quartieri di Tremona e Meride, la città di montagna**

Si ritiene che per la città di montagna, situata in un parco protetto, le qualità paesaggistiche siano già date e occorre quindi unicamente preservarle.

### **1.3 Conclusione: una città nel paesaggio, in riva al fiume**

Nella proposta, l'area del fiume è concepita come supporto per le future dinamiche urbane: fiume e città costituiscono un intreccio attraverso il quale i due spazi si definiscono e si qualificano reciprocamente.

La strategia proposta non sconvolge la trama urbana di Mendrisio, in quanto si limita a intervenire in luoghi strategici per sfruttarne tutte le potenzialità. Una particolare attenzione è attribuita agli spazi pubblici che connettono i luoghi di abitazione, di produzione e di svago, al fine di promuovere una qualità di vita urbana sostenibile e rendere la città più attrattiva.

## 1.4 Annessi

### **ANNESI CAPITOLO 1**

#### **Piani e documenti MSP**

Annesso 1: Identità e strategia territoriale

Annesso 2: Rivitalizzazione del Laveggio

Annesso 3: La città che si costruisce su sé stessa

Annesso 4: Una strategia territoriale portata da progetti urbani

Annesso 5: Scheda operativa stazione

# Annessi

### MENDISIO CITTÀ VERDE IN RIVA AL FIUME

Il fiume è una tangente forte e caratterizzante della pianura che ospita Mendisio. Grazie al fiume si aprono grandi spazi di sviluppo urbano e di servizi.

Al di là del nucleo del centro storico, il paesaggio urbano si sviluppa lungo il fiume. La tangente del fiume è una tangente forte e caratterizzante della pianura che ospita Mendisio. Grazie al fiume si aprono grandi spazi di sviluppo urbano e di servizi.

### MENDISIO CITTÀ ARCHIPELAGO MULTIPOLARE E COMPATTA

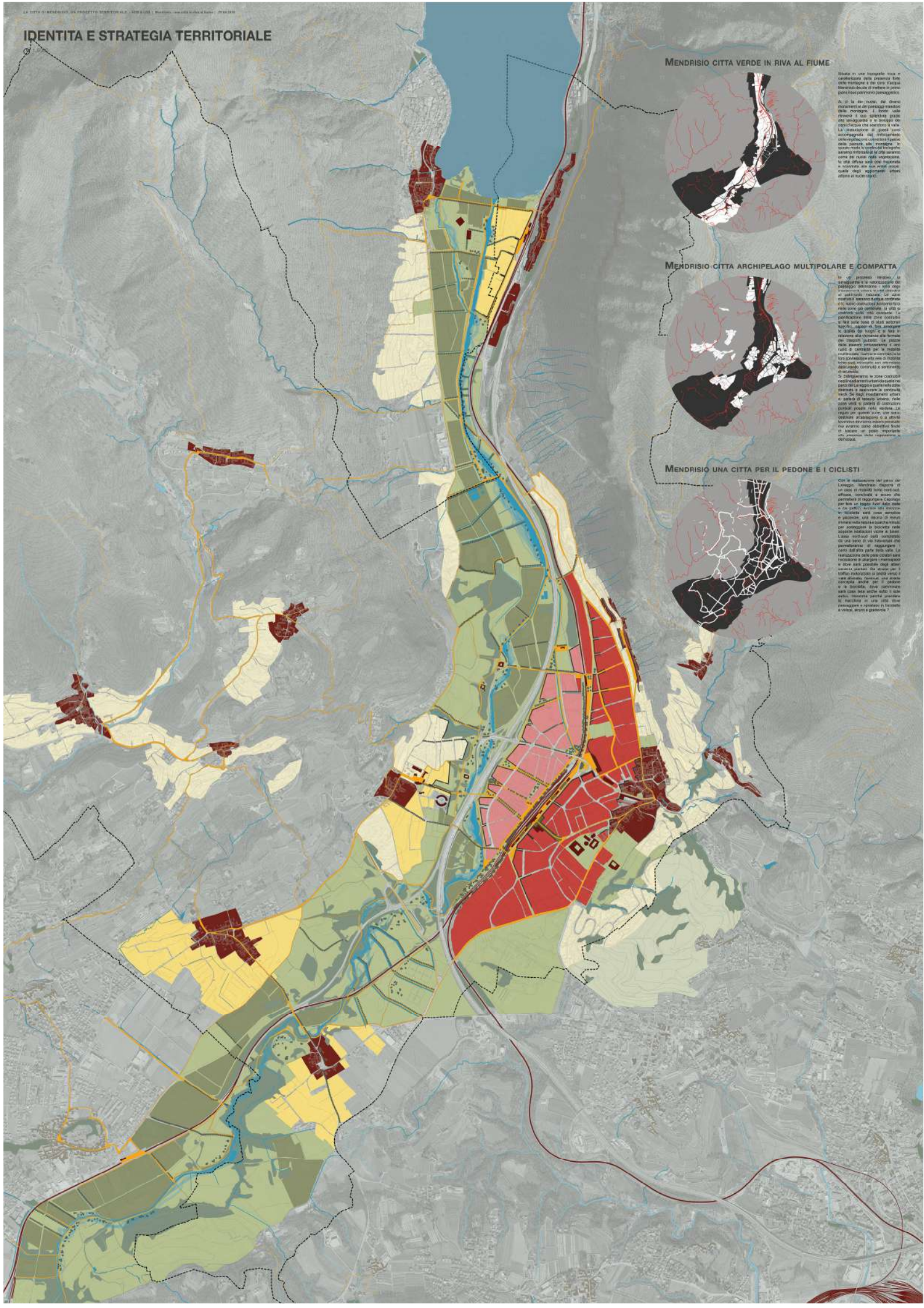
La città è composta da diversi nuclei che si sviluppano lungo il fiume. La tangente del fiume è una tangente forte e caratterizzante della pianura che ospita Mendisio. Grazie al fiume si aprono grandi spazi di sviluppo urbano e di servizi.

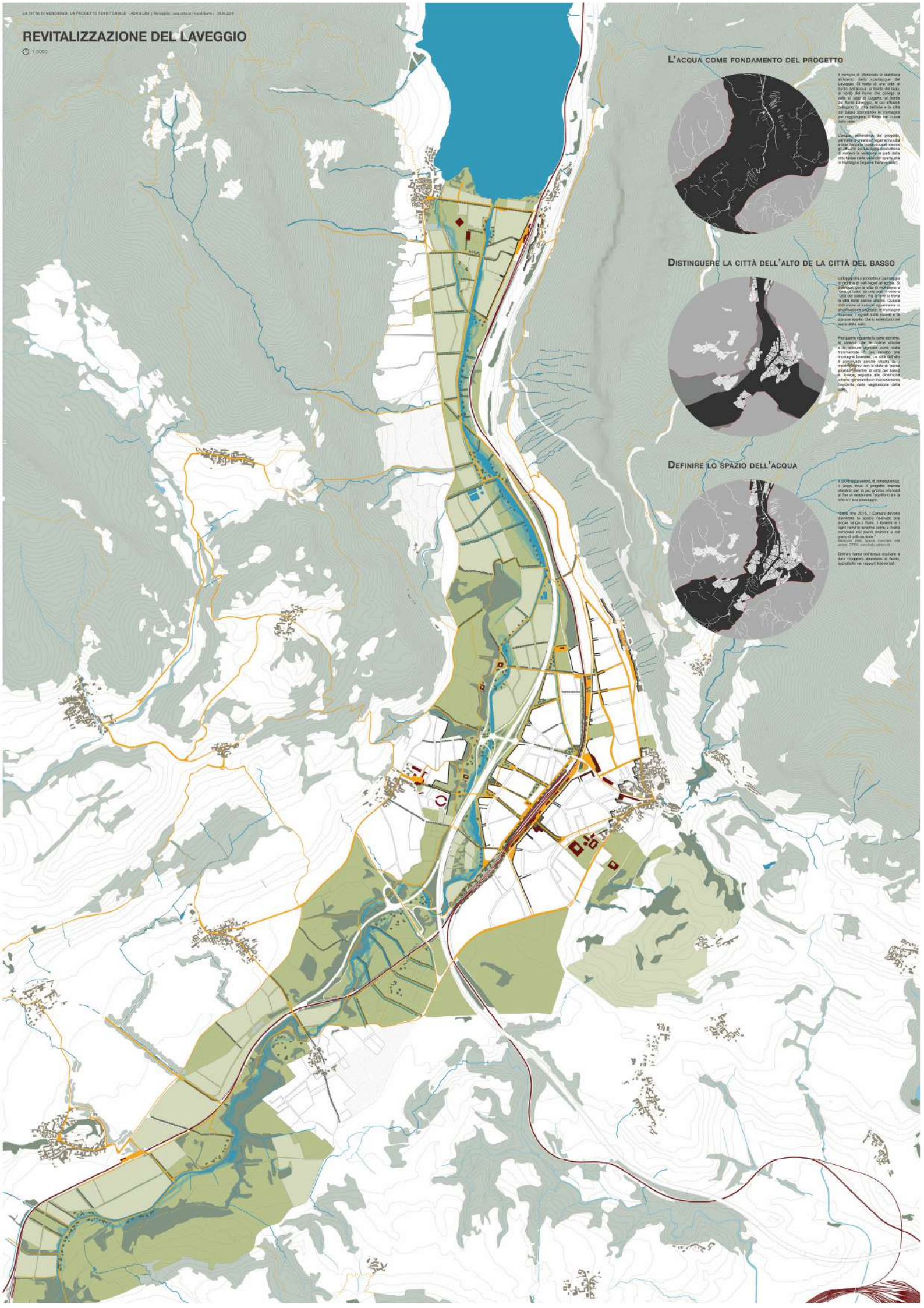
La città è composta da diversi nuclei che si sviluppano lungo il fiume. La tangente del fiume è una tangente forte e caratterizzante della pianura che ospita Mendisio. Grazie al fiume si aprono grandi spazi di sviluppo urbano e di servizi.

### MENDISIO UNA CITTÀ PER IL PEDONE E I CICLISTI

Con la realizzazione del piano del territorio, Mendisio diventa una città per il pedone e i ciclisti. La tangente del fiume è una tangente forte e caratterizzante della pianura che ospita Mendisio. Grazie al fiume si aprono grandi spazi di sviluppo urbano e di servizi.

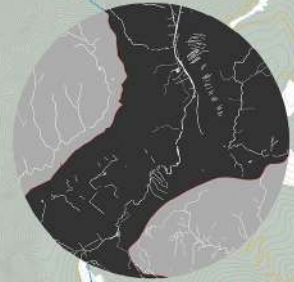
Con la realizzazione del piano del territorio, Mendisio diventa una città per il pedone e i ciclisti. La tangente del fiume è una tangente forte e caratterizzante della pianura che ospita Mendisio. Grazie al fiume si aprono grandi spazi di sviluppo urbano e di servizi.





L'ACQUA COME FONAMENTO DEL PROGETTO

Il corso di Medavidio si inserisce nel tessuto urbano esistente del centro di Medavidio, al centro del paese, al centro del lago, al centro del fiume. È un corso di valle di lago di Lugano, al centro di Medavidio, in cui abbiamo individuato la città dell'alto e la città del basso, con l'obiettivo di rispettare il fatto che l'acqua è un elemento fondamentale del progetto.



DISTINGUERE LA CITTÀ DELL'ALTO DE LA CITTÀ DEL BASSO

L'acqua è un elemento fondamentale e parte di noi, non solo in quanto a risorse per la città di Medavidio, ma anche in quanto a qualità della vita. La città dell'alto e la città del basso sono due realtà diverse, ma che si integrano. La città dell'alto è caratterizzata da una morfologia particolare, in quanto si sviluppa su un terreno ripido, mentre la città del basso è caratterizzata da una morfologia più pianeggiante. Il corso di Medavidio è un elemento che li collega e li integra.



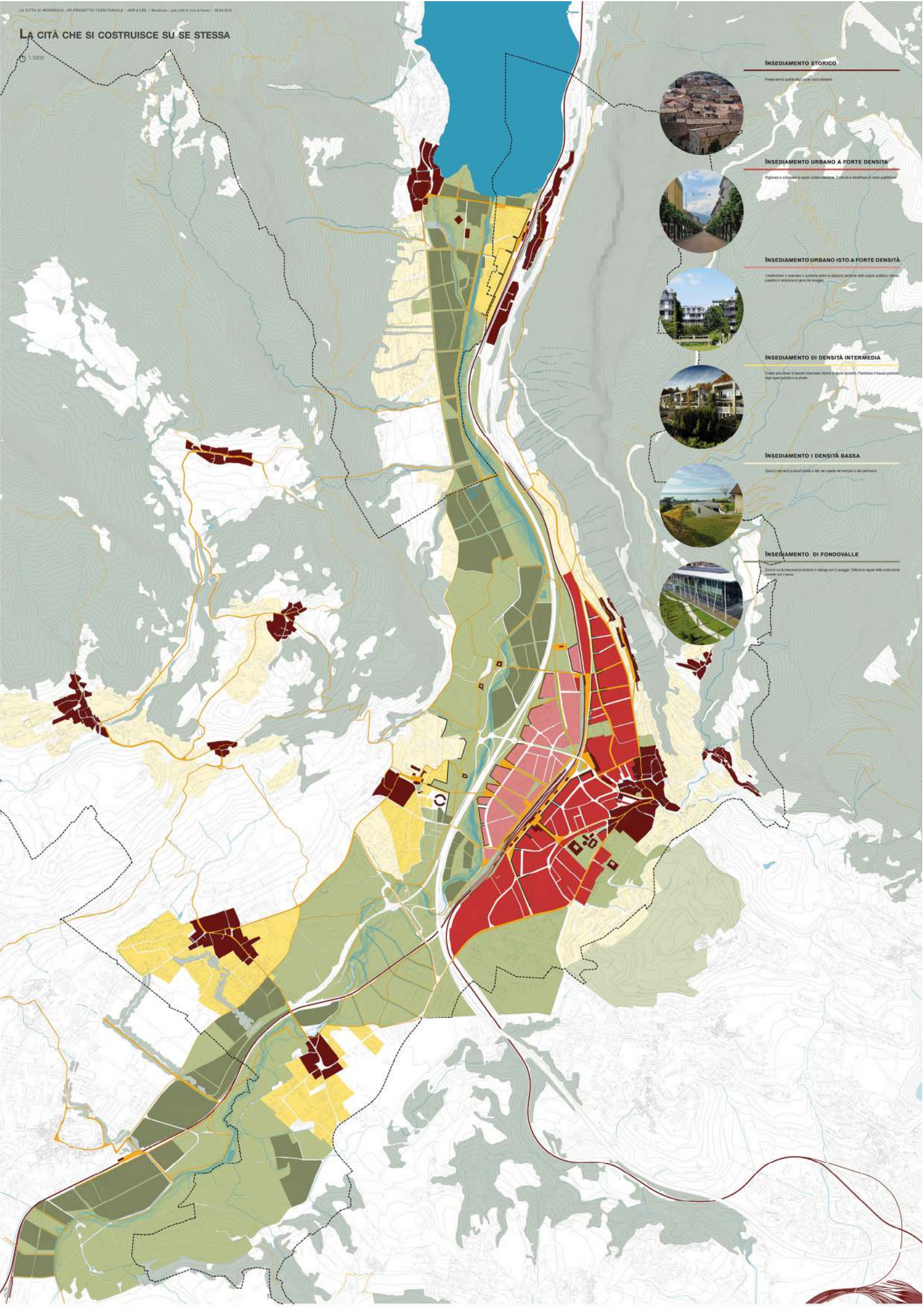
DEFINIRE LO SPAZIO DELL'ACQUA

Il corso di Medavidio è un elemento fondamentale del progetto, in quanto è un elemento che li collega e li integra. La città dell'alto e la città del basso sono due realtà diverse, ma che si integrano. La città dell'alto è caratterizzata da una morfologia particolare, in quanto si sviluppa su un terreno ripido, mentre la città del basso è caratterizzata da una morfologia più pianeggiante. Il corso di Medavidio è un elemento che li collega e li integra.



Il corso di Medavidio è un elemento fondamentale del progetto, in quanto è un elemento che li collega e li integra. La città dell'alto e la città del basso sono due realtà diverse, ma che si integrano. La città dell'alto è caratterizzata da una morfologia particolare, in quanto si sviluppa su un terreno ripido, mentre la città del basso è caratterizzata da una morfologia più pianeggiante. Il corso di Medavidio è un elemento che li collega e li integra.

Il corso di Medavidio è un elemento fondamentale del progetto, in quanto è un elemento che li collega e li integra. La città dell'alto e la città del basso sono due realtà diverse, ma che si integrano. La città dell'alto è caratterizzata da una morfologia particolare, in quanto si sviluppa su un terreno ripido, mentre la città del basso è caratterizzata da una morfologia più pianeggiante. Il corso di Medavidio è un elemento che li collega e li integra.



**INSEDIAMENTO STORICO**

Preservare la qualità del nucleo storico esistente.



**INSEDIAMENTO URBANO A FORTE DENSITÀ**

Regolare e intensificare lo spazio urbano esistente. Colmare le lacunature e il vuoto urbano.



**INSEDIAMENTO URBANO ISTO A FORTE DENSITÀ**

Il riordino e il ripulimento è quello che porta la distanza percorsa dalla capota pubblica (bus) a zero e a ridurre il parco del verde.



**INSEDIAMENTO DI DENSITÀ INTERMEDIA**

Creare gli edifici di densità intermedia intorno alle stazioni ferroviarie. Pianificare il verde pubblico. Organizzare gli spazi pubblici e le strade.



**INSEDIAMENTO DI DENSITÀ BASSA**

Zona di interventi pubblici legati a tutti nel rispetto del territorio e del patrimonio.



**INSEDIAMENTO DI FONDOVALLE**

Creare un'alternativa di insediamento in fondo valle con il Lago di Lugano. Sviluppare le regole della costruzione pubblica con il verde.



# UNA STRATEGIA TERRITORIALE PORTATA DA PROGETTI URBANI

1.2950



Quartiere della stazione, Parc Dorcas, Montreux



Una riva pubblica, Teleriviera Beach, Zurich



Parco Industrioso e agricolo, Neuchâsson del Rio, Genève



Parco sportivo, Sarmettes, Aulla

La strategia territoriale vincente nel piano si è 1000 dovrà essere guidata da due progetti che si inseriscono nella sua struttura:

I progetti nel parco del Lavaggio:

La strategia territoriale coincide con il parco del Lavaggio. Tuttavia, di un parco abitato da industrie e attrezzature pubbliche dovrà essere sviluppato come una parco culturale. Le costruzioni in relazione con il parco dovranno prendere in considerazione la presenza del parco e mettere un rapporto abitato e preciso alla spazio pubblico.

I progetti delle stazioni:

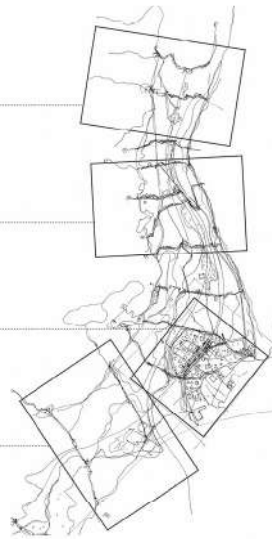
I progetti delle stazioni sono molto importanti e dovranno essere permessi. Dovranno permettere la costruzione e degli edifici efficaci tra i diversi modi di sviluppo. Dovranno anche il recupero di uno sviluppo economico e commerciale accompagnato da un adattamento importante. Dovranno dei servizi, polifunzionali, residenziali e lavorativi. Questi servizi dovranno essere di qualità elevata e dunque il parco del Lavaggio.

UNA RIVA PUBBLICA

PARCO INDUSTRIOSO

QUARTIERE DELLA STAZIONE

PARCO SPORTIVO

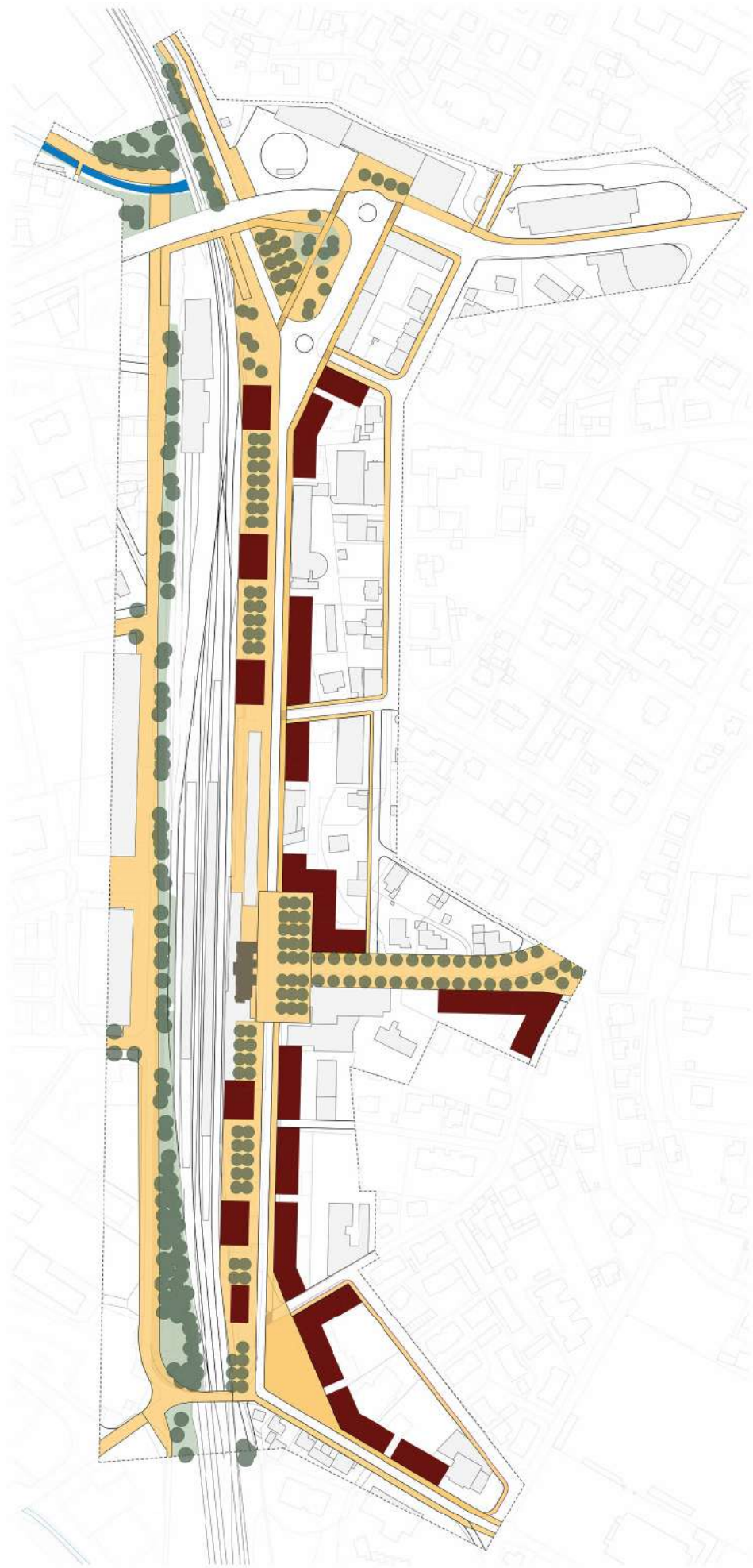


QUARTIERE DELLA STAZIONE



UNA RIVA PUBBLICA





# QUARTIERE DELLA STAZIONE : BOZZA DI SHEDA OPERATIVA

1:1000



### SITUAZIONE ATTUALE

Oggi la via Stefano Fransoni è una via di circolazione primaria in cui prevale una situazione attuale (pochi passaggi pedonali):

- via Lunghe Pisse
- poche attività urbane al piano terra
- parcheggi lungo i binari

### OPPORTUNITA' PER L'AGGLOMERAZIONE

- La stazione come polo di attrazione in città

- Articolazione tra il municipio, il nuovo quartiere della stazione, il nuovo ufficio e la zona commerciale per Tom

- Nuova funzione degli SPG

- Vista sul Monte Carrasco

- Nuova centralità per il quartiere

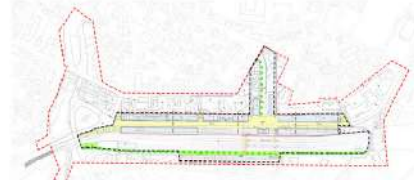
### PERIMETRO

Per assicurare la coerenza del progetto, il perimetro attuale deve estendersi verso il nord fino a via Giorgio Bernasconi, verso il nord fino a la via Lione (incluso il passaggio laterale) e la via Francesco Zola (incluso il Municipio) e la continuità del percorso pedonale verso area stazione San Marco deve essere rispettata nel perimetro.

### AZIONI

Un progetto di spazi pubblici ambizioso

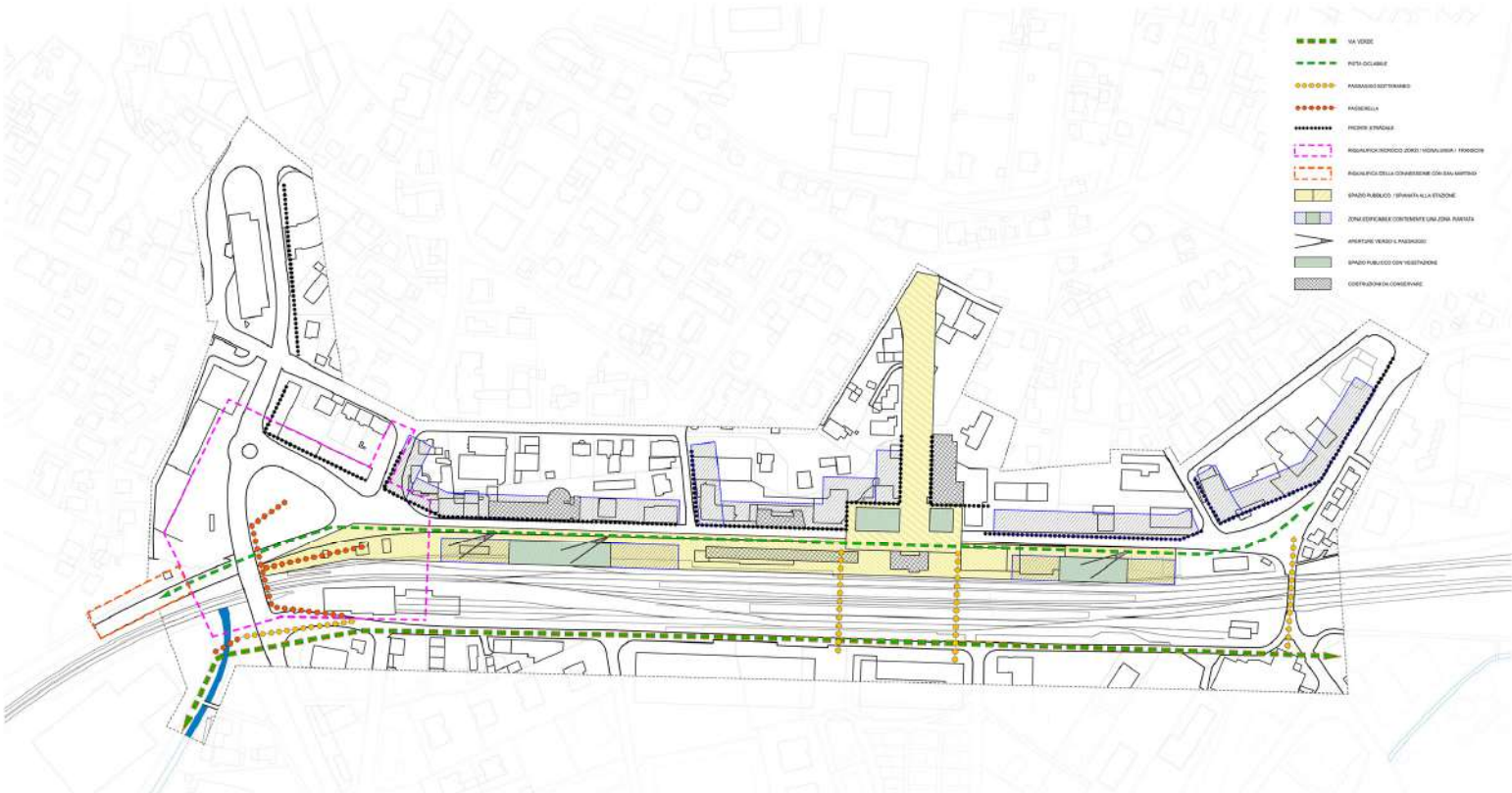
- riqualifica degli spazi pubblici che privilegia lo spazio pedonale
- trattamento di Lica spianata per la stazione e, di conseguenza, la via Duranopiazza
- trattamento pedonale degli passaggi sotto i binari (arredo urbano e sportelli)
- trattamento delle via vestite in continuità con il progetto dello SLSPG (arredo urbano della via vestite sotto i binari della via Franco 2010 e passaggio sulla via Giorgio Bernasconi)
- creazione di una passerella sopra i binari collegando il municipio al campus della SLSPG
- riqualifica del mondo 2020 (Vigilanza / Financier)
- un progetto di creazioni concentrate
- 1000 metri nuove costruzioni destinate per prendere le vite verso il Monte Carrasco
- 1000 metri identificazione e creazione di un fronte stradale d'occhio diverso
- progettazione di un fronte stradale per la stazione sul piano spaziale
- parcheggi sotterranei con aree rialzate



PIANIFICAZIONE ATTUALE

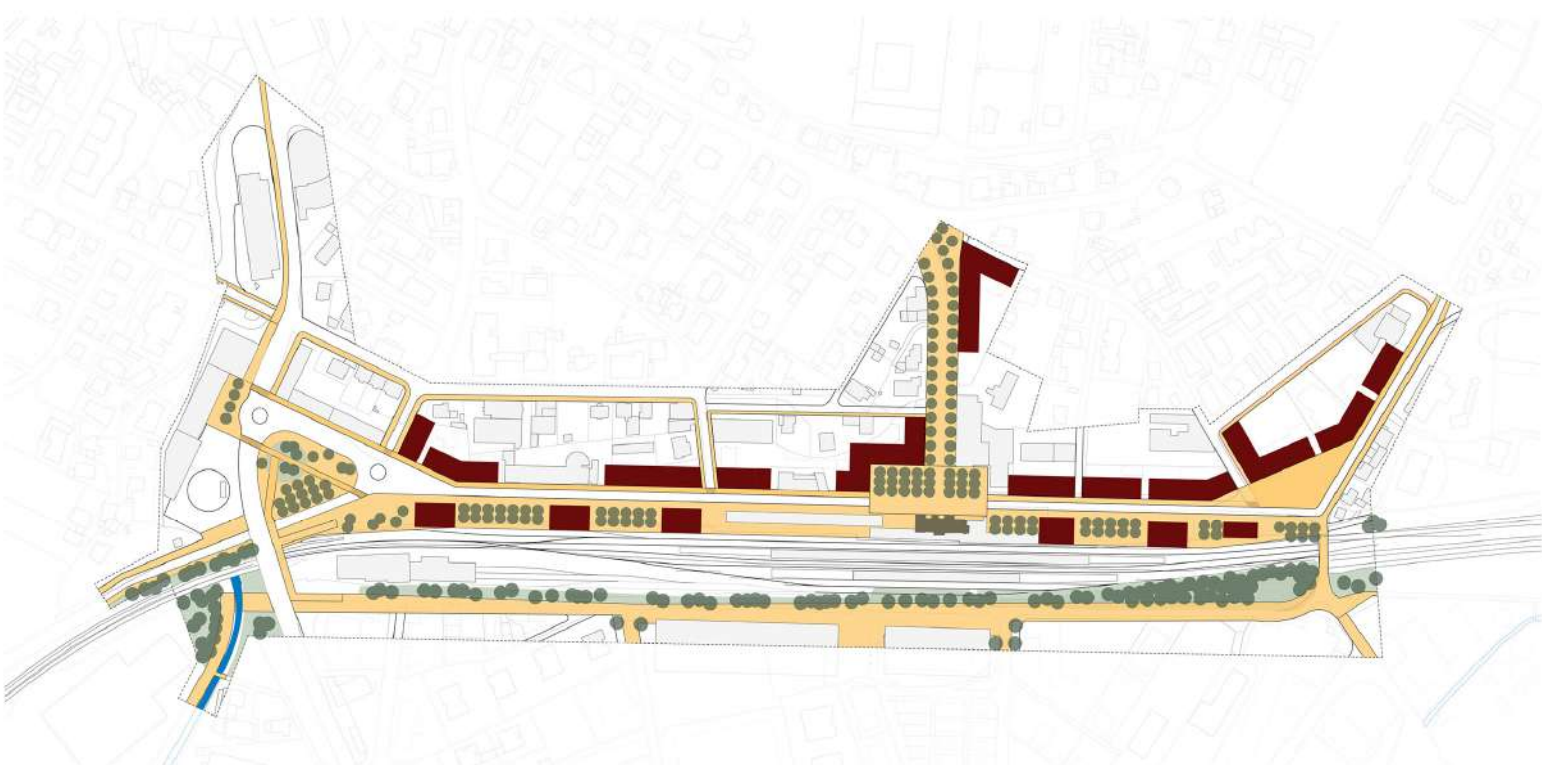


ORTOGRAFICO





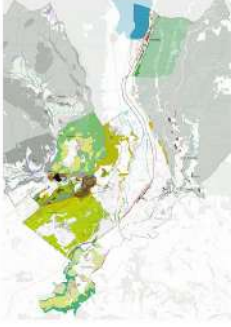
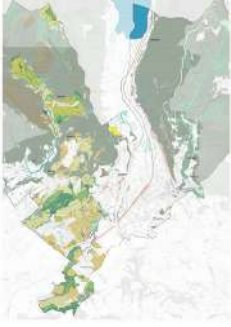




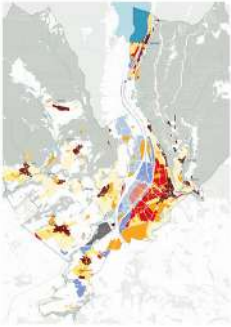









- VIA VEDE
- PISTE CICLABILI
- PASSAGGI SOTTERRANEI
- PASSAGGI
- PEDONI STRADALI
- SIGILLI PERIMETRO ZONA "MONTALBA" / PRODOTTO
- SIGILLI PERIMETRO ZONA "MONTALBA" / PRODOTTO
- SPACIO PUBBLICO (SPAZIO ALLA STAZIONE)
- ZONE ESPANSIVE CONTINENTALI (ZONA PUBBLICA)
- SPACIO PUBBLICO CON VEGETAZIONE
- SPACIO PUBBLICO CON VEGETAZIONE
- COSTRUZIONI CONSERVATE

## SCHEDA OPERATIVA



Struttura a indice delle planimetrie tematiche presentate nel presente capitolo

	01.Piani Regolatori Assemblati	02.Piani Regolatori Semplificati	Mandato di Studio Parallelo	03.Strategia	04.Azioni Prioritarie
Sintesi					
Paesaggio e ambiente					
Insedimenti					
Spazio pubblico e mobilità					

## 2 Strategia territoriale – Programma d'azione

Dopo aver ripreso il risultato scaturito dal mandato di studi in parallelo, la presente sezione ha la funzione di esporre la strategia territoriale (programma d'azione), formalizzando la visione e gli orientamenti presentati al capitolo precedente.

La strategia territoriale è presentata seguendo un approccio tematico suddiviso nei tre ambiti: insediamenti, paesaggio e ambiente, spazio pubblico e mobilità, ed esposta schematicamente e testualmente tramite i principi quadro e i principali orientamenti territoriali.

Ogni ambito è illustrato attraverso i seguenti piani di sintesi:

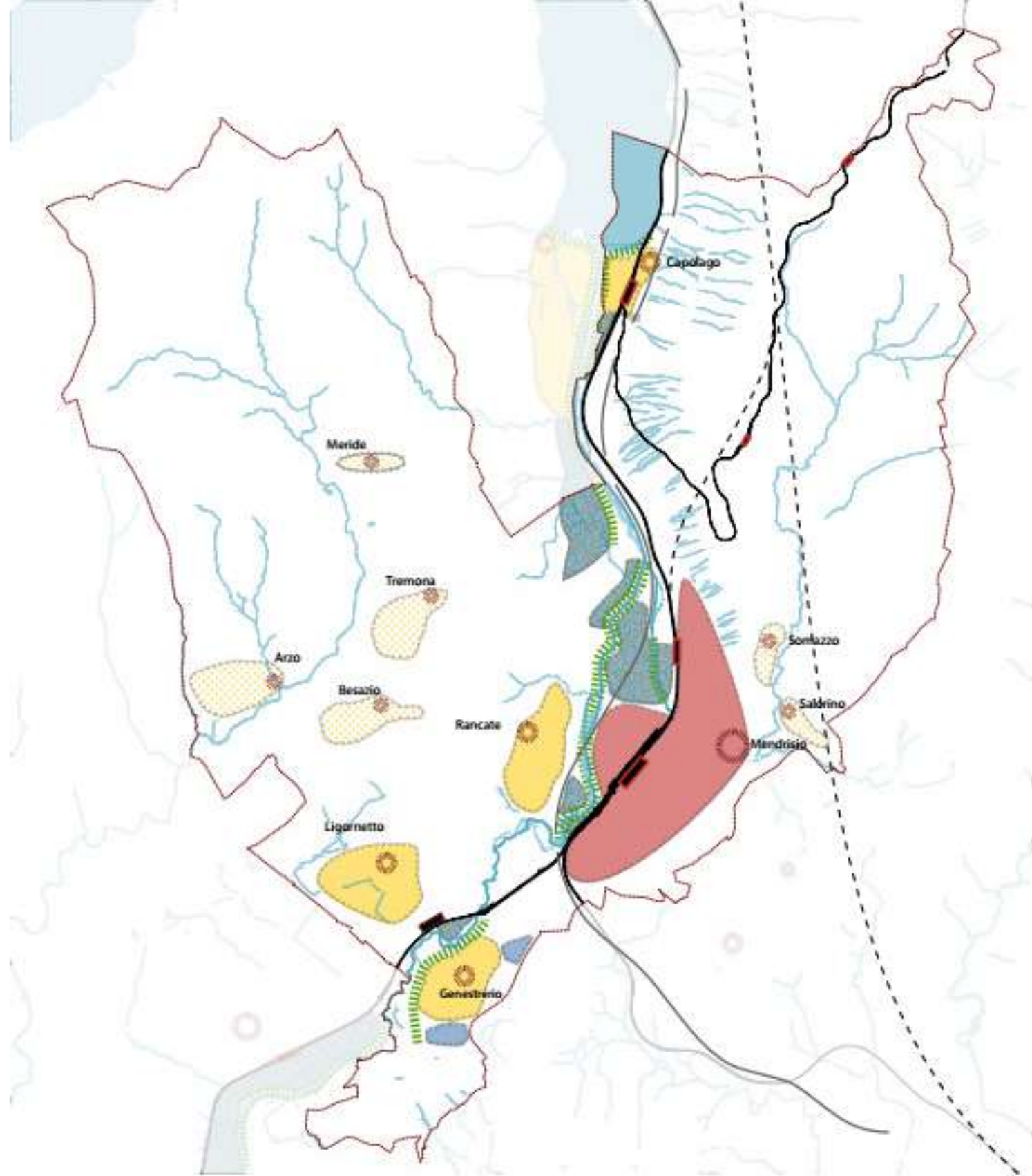
- > Situazione attuale:
  - assemblaggio dei piani regolatori in vigore di tutto il territorio comunale;
  - sintesi dei piani regolatori semplificati e armonizzati di tutto il territorio comunale.
- > Situazione futura:
  - piani del MSP;
  - piano d'indirizzo della visione territoriale.
- > Azioni:
  - piano che localizza le misure prioritarie da intraprendere per realizzare la visione.

Per ogni tematica i piani di sintesi sono accompagnati da una spiegazione testuale che presenta la situazione iniziale, gli obiettivi generali e le azioni prioritarie.



## 2.1 Strategia generale

# INSEDIAMENTI

1. **Riposizionare la ripartizione delle intensità urbane (centralità) attorno alle stazioni e in prossimità dei principali nodi del trasporto pubblico.**
2. **Frenare la dispersione urbana per proteggere i paesaggi sensibili, vettori d'identità territoriale e di qualità urbana a scala territoriale (fianchi montani e collinari, piano agricolo).**
3. **Mantenere il potenziale di riserva residenziale attuale dei quartieri centrali ben connessi con la rete dei trasporti pubblici.**
4. **Preservare e valorizzare i nuclei storici.**
5. **Migliorare la qualità paesaggistica dei settori industriali e artigianali per mantenerne l'attrattività (“quartieri d'attività della città del XXI° secolo”; “quartieri d'attività integrati al Parco del Laveggio”).**
6. **Valorizzare gli spazi aperti, le qualità paesaggistiche e patrimoniali intrinseche ai quartieri: arborizzazione privata, giardini, vigne urbane, strutture arbustive, beni culturali, ecc. (“centralità degli spazi aperti”).**

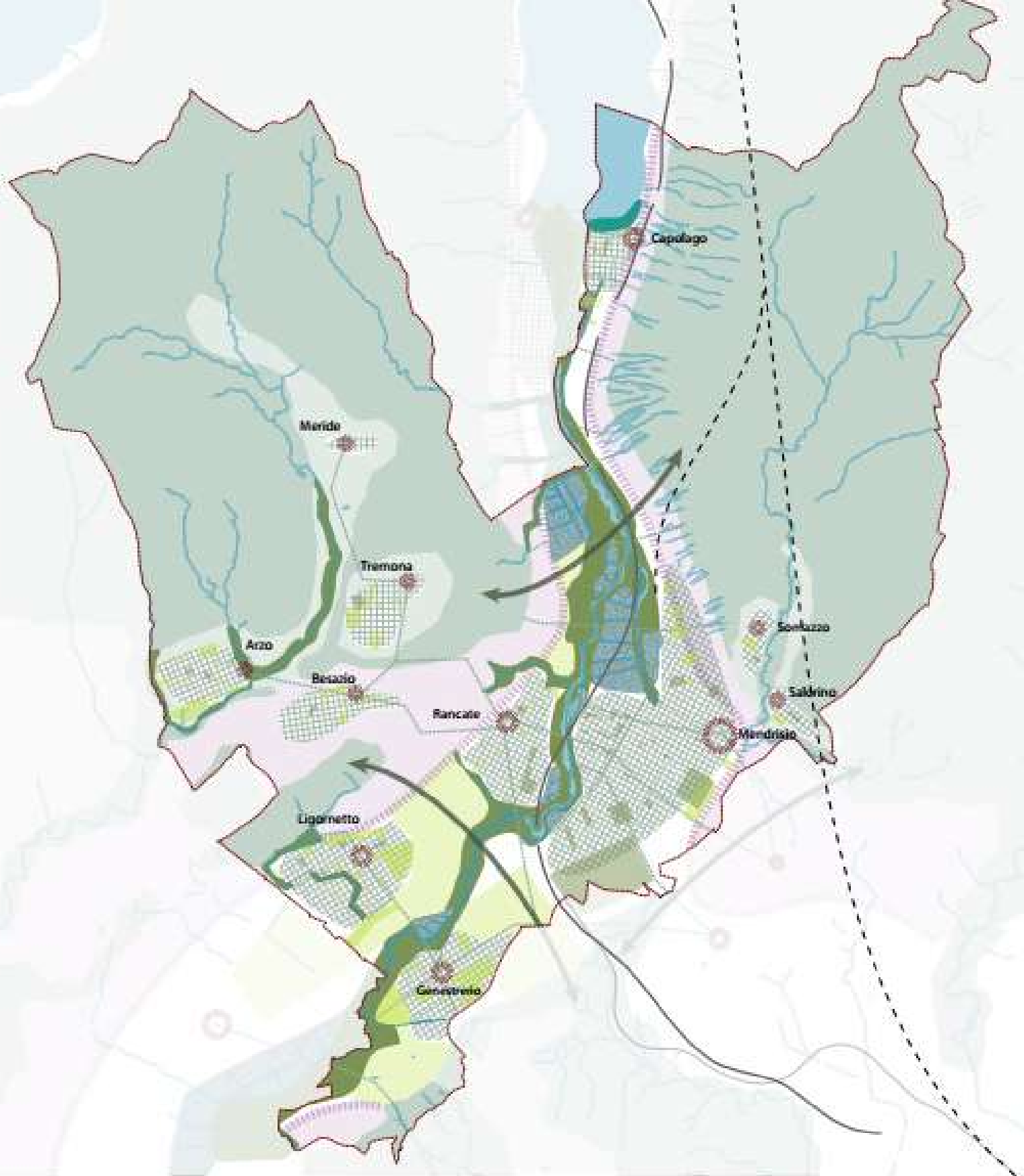


## INSEDIAMENTI

-  Rete ferroviaria e stazioni
-  Nucleo storico, centralità locale
-  Centro urbano
-  Quartiere centrale "città bassa"
-  Quartiere "città alta"
-  Quartiere industriale e artigianale nel parco di Lavaggio
-  Transizione del Parco
-  Limite del costruito
-  Alptransit
-  Autostrada A2

## **PAESAGGIO E AMBIENTE**

- 1. Adattare lo sviluppo urbano alla figura territoriale del fiume Laveggio: spina verde che struttura il paesaggio (rinaturazione, Parco del Laveggio).**
- 2. Riconoscere e valorizzare i tratti paesaggistici di qualità propri alla Città di Mendrisio: boschi, colline viticole, zona agricola nel fondovalle.**
- 3. Rafforzare le connessioni paesaggistiche, funzionali e ambientali trasversali che connettono la “città alta” e la “città bassa” (affluenti, continuità ecologiche, alberature lungo precisi assi stradali).**
- 4. Riqualificare i settori rivieraschi (protezione dei luoghi sensibili, fruibilità).**
- 5. Sviluppare una maglia territoriale fine e gerarchizzata per garantire la presenza dell'elemento naturale e del paesaggio come elemento di connessione e di qualità urbana (alberi, giardini privati a vocazione semi-pubblica).**

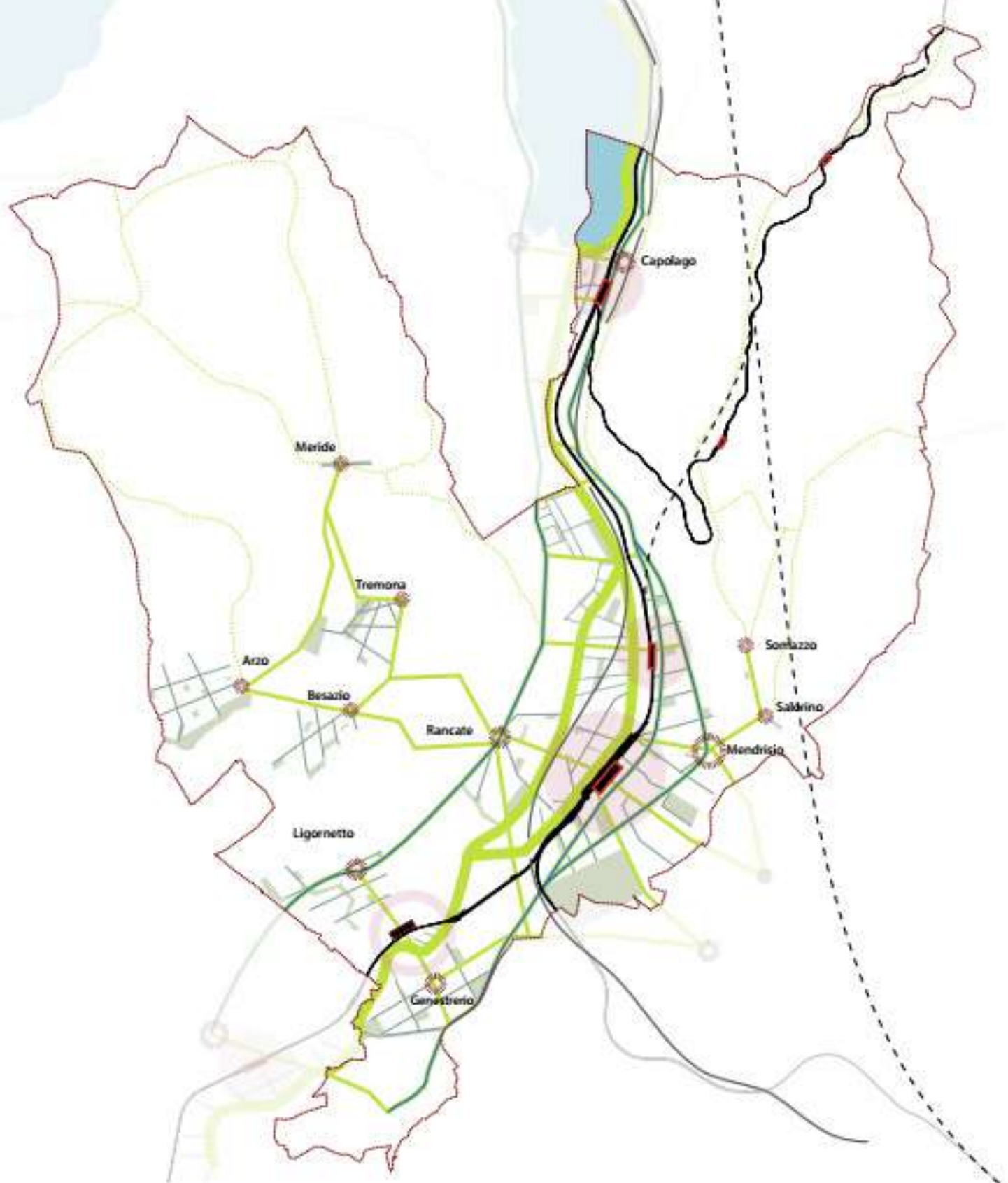


## PAESAGGIO e AMBIENTE

- |  |  |
|--|--|
|  Nucleo   |  Traverso verde                             |
|  Rinaturazione del lavaggio   |  Maglia verde                               |
|  Parco Industriale  |  Attrezzatura pubblica                      |
|  Riva   |  Agricoltura Intraurbana - frutteti e vigne |
|  Bosco  |  Alptransit                                 |
|  Colline viticole   |  Autostrada A2                              |
|  Agricoltura nel fondovalle   |  |
|  Continuità ecologica da studiare attraversamento dell'infrastruttura |  |

## **SPAZIO PUBBLICO E MOBILITÀ**

- 1. Strutturare il territorio attraverso una maglia di spazi verdi e di spazi pubblici, diversificati e accessibili dall'insieme della popolazione, che rispondano alle sfide climatiche e ambientali del XXI° secolo.**
- 2. Riqualificare e realizzare le continuità di mobilità lenta longitudinali (N-S), in relazione allo sviluppo del Parco del Laveggio (sponda sinistra e sponda destra).**
- 3. Valorizzare le connessioni trasversali di mobilità lenta e del trasporto pubblico (legame tra “città alta” e “città bassa”).**
- 4. Sviluppare la maglia di quartiere (tessuto abitativo e industriale ordinario) in modo da garantire la messa in rete delle diverse centralità e degli spazi pubblici.**



## SPAZIO PUBBLICO e MOBILITÀ

-  Nucleo storico
-  Spazi verdi e spazi pubblici
-  Maglia di quartiere (abitativo e industriale)
-  Rete ferroviaria e stazioni
-  Stazione potenziale
-  Via verde
-  Traverso maggiori (ML)
-  Connessione longitudinale (ML)
-  Sentieri pedestrì
-  Alptransit
-  Autostrada A2

## 2.2 Insediamenti

### 2.2.1 Situazione iniziale

Per rispondere all'esigenza della scheda R6 "Sviluppo e contendibilità dei PR" del Piano Direttore cantonale, la Città di Mendrisio ha provveduto ad aggiornare il compendio sullo stato dell'urbanizzazione per tutti i suoi quartieri.

I risultati scaturiti e condivisi dal Cantone indicano che le riserve di Superficie Utile Lorda (SUL) esistenti nelle zone edificabili attuali in considerazione della crescita delle unità insediative prevista a 15 anni, sono eccedenti rispetto al tetto massimo del 120% ammesso dalla scheda R6 del PD.

#### Principio di base

La formazione di nuove zone edificabili sia abitative che lavorative è esclusa. Si dovrà invece ridimensionare il relativo potenziale edificatorio attualmente presente nei vari PR.

I provvedimenti per ridurre le potenzialità edificatorie dovranno principalmente considerare delle strategie per ridefinire i limiti delle aree insediative periferiche e per proteggere i comparti paesaggisticamente sensibili. Le capacità edificatorie di determinati comparti centrali dovranno invece essere mantenute per garantirne l'attrattività. Ciò dovrà però considerare dei riposizionamenti delle stesse, con lo scopo di liberare spazio in posizione strategica per la formazione di aree pubbliche.

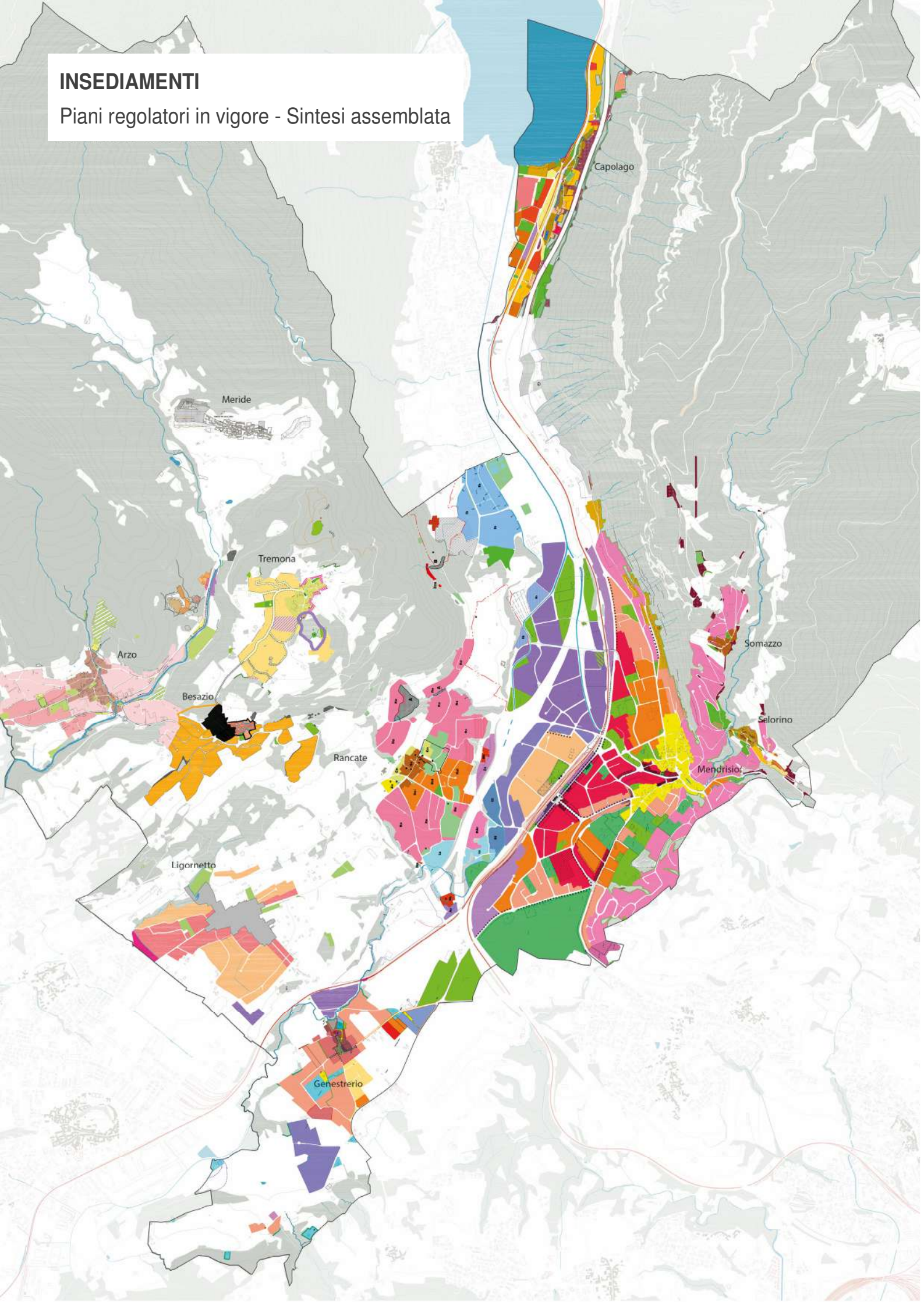
La strategia territoriale formalizzata nel presente documento stabilisce degli orientamenti *qualitativi* chiari riguardo alla strategia utilizzata per ridurre, ridefinire e ripartire le densità urbane dei diversi settori.

La verifica *quantitativa* del corretto dimensionamento delle zone edificabili sarà precisato in un'apposita scheda contenuta nelle prossime fasi del Piano Direttore comunale e negli adattamenti dei differenti piani regolatori.



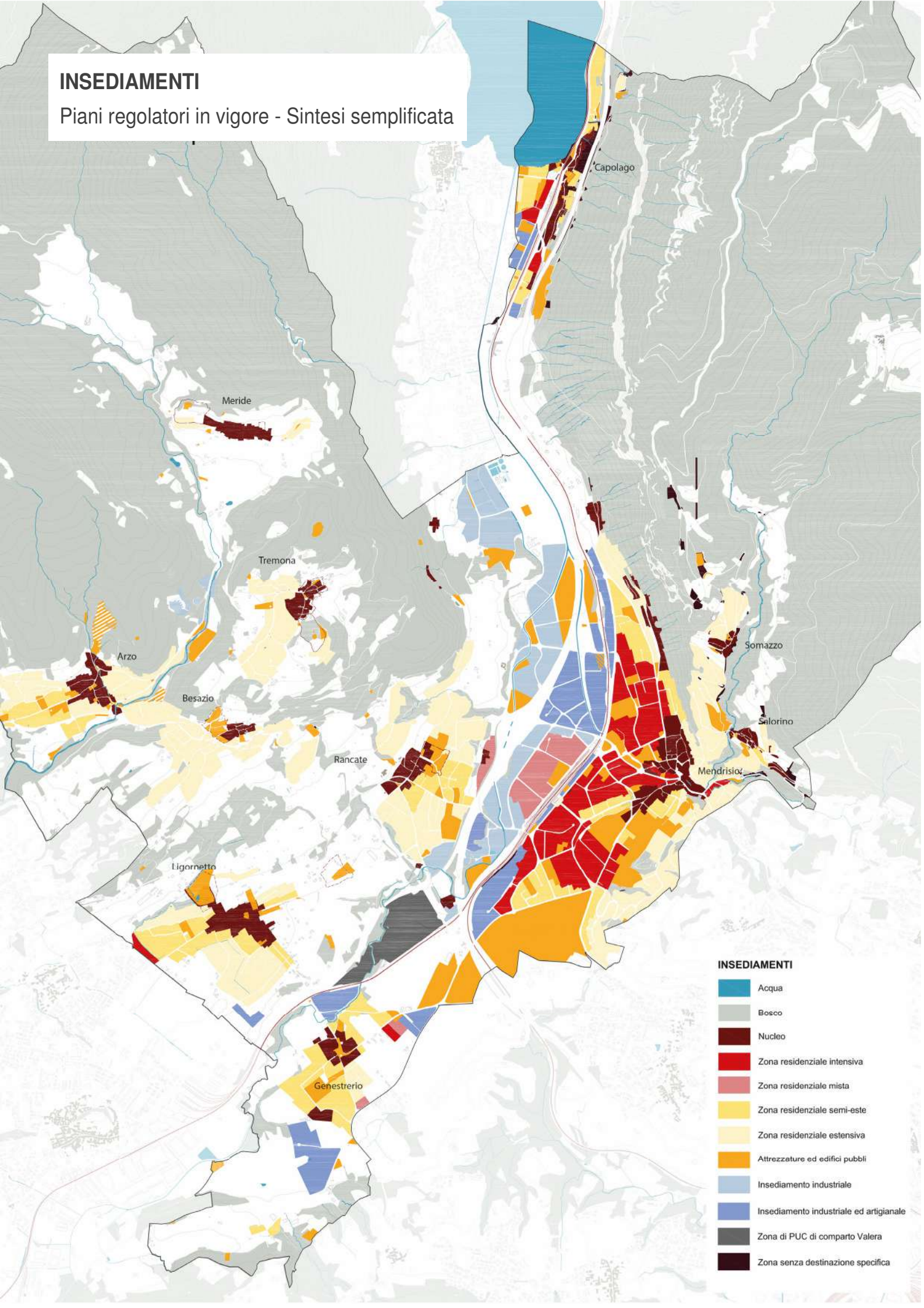
# INSEDIAMENTI

Piani regolatori in vigore - Sintesi assemblata



# INSEDIAMENTI

Piani regolatori in vigore - Sintesi semplificata



## 2.2.2 Obiettivi generali

- > Migliorare l'attrattività dei quartieri misti e/o residenziali ad alta intensità urbana in prossimità delle stazioni ferroviarie FFS di Mendrisio e di San Martino, riposizionando le capacità edificatorie (incremento di spazi pubblici).
- > Preservare e valorizzare i nuclei storici permettendo degli interventi edilizi puntuali nel rispetto della sostanza esistente (scala, materializzazione, ecc.).
- > Mantenere un livello adeguato di servizi e di infrastrutture pubbliche nei nuclei storici dei diversi quartieri (commercio al dettaglio, servizi alle persone, sportelli, ecc.).
- > Limitare lo sviluppo residenziale sui fianchi montani e collinari in modo da preservare le qualità paesaggistiche del luogo.
- > Limitare lo sviluppo residenziale non intensivo dei quartieri collinari che dispongono d'importanti riserve edificatorie eccedentarie<sup>1</sup>.
- > Preservare e limitare lo sviluppo residenziale dei settori rivieraschi del quartiere di Capolago.
- > Proteggere e mantenere i vigneti situati all'interno delle zone edificabili esistenti che hanno qualità paesaggistiche peculiari (delimitazione dell'area urbana).
- > Approfondire la possibilità di una delocalizzazione delle installazioni dei depositi di idrocarburi sottostanti all'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR) situate in prossimità dei settori a forte potenziale urbano (settori strategici) o ricreativo (Parco del Laveggio).
- > Riorganizzare i settori industriali per rispondere ai bisogni futuri integrando condizioni qualitative e paesaggistiche legate al Parco del Laveggio.
- > Riconoscere e proteggere i beni culturali, con i relativi giardini, adattando le disposizioni edificatorie dei fondi individuati. In diversi casi i beni culturali sono inseriti in zona residenziale semi intensiva e creano delle riserve edificatorie "teoriche" che di fatto non sono utilizzabili. Questa misura, volta a proteggere i beni culturali, contribuisce alla riduzione delle riserve edificatorie esistenti. Ciò viene coordinato con la procedura per la scelta dei beni culturali comunali (variante di PR in corso).
- > Riconoscere e valorizzare gli edifici agricoli presenti nel fondovalle in modo da integrarli nella visione d'insieme del Parco del Laveggio (luoghi di interesse marcanti l'identità agricola della Città).

---

<sup>1</sup> In un primo tempo è importante garantire la salvaguardia della pianificazione ai sensi della LST per evitare che questi territori, contrariamente a quanto auspicato, si sviluppino in modo eccessivo. La soluzione immediata è quella di istituire delle zone di pianificazione ai sensi dell'articolo 56 LST. L'opportunità di tale misura e la definizione dei relativi perimetri sono valutati in un approfondimento specifico.

**Studi e approfondimenti da realizzare** (fasi ulteriori del PDc, adattamenti dei PR)

- > Identificazione dei terreni edificabili non costruiti (in particolare nelle zone periferiche e/o in conflitto con le zone paesaggisticamente sensibili come ad esempio i nuclei storici) e verificare l'opportunità per una loro ricollocazione in zona agricola o in zona degli spazi liberi con vincolo di non edificazione (riduzione/riposizionamento delle riserve edificatorie).
- > Sulla base dei vigneti identificati nelle zone edificabili, verificare l'opportunità per una loro protezione tramite l'inserimento in zona agricola (riduzione/riposizionamento delle riserve edificatorie).
- > Analisi del valore patrimoniale storico, simbolico e identitario degli edifici agricoli e viticoli presenti nel fondovalle e definizione di una strategia per una loro preservazione e valorizzazione (valutazione eseguita nell'ambito della procedura per la scelta dei beni culturali locali).

## INSEDIAMENTO STORICO

---

Preservare la qualità dei nuclei storici esistenti.



## INSEDIAMENTO DI DENSITÀ INTERMEDIA

---

Pianificare il tessuto partendo dagli spazi pubblici e le strade.



## INSEDIAMENTO URBANO A FORTE DENSITÀ

---

Migliorare e sviluppare lo spazio urbano esistente.



## INSEDIAMENTO I DENSITÀ BASSA

---

Zona di interventi puntuali limitati nel rispetto del territorio.



## INSEDIAMENTO URBANO ISTO A FORTE DENSITÀ

---

Ripensare il quartiere partendo dallo spazio pubblico (strade e piazzette) in relazione al parco del Laveggio.



## INSEDIAMENTO DI FONDOVALLE

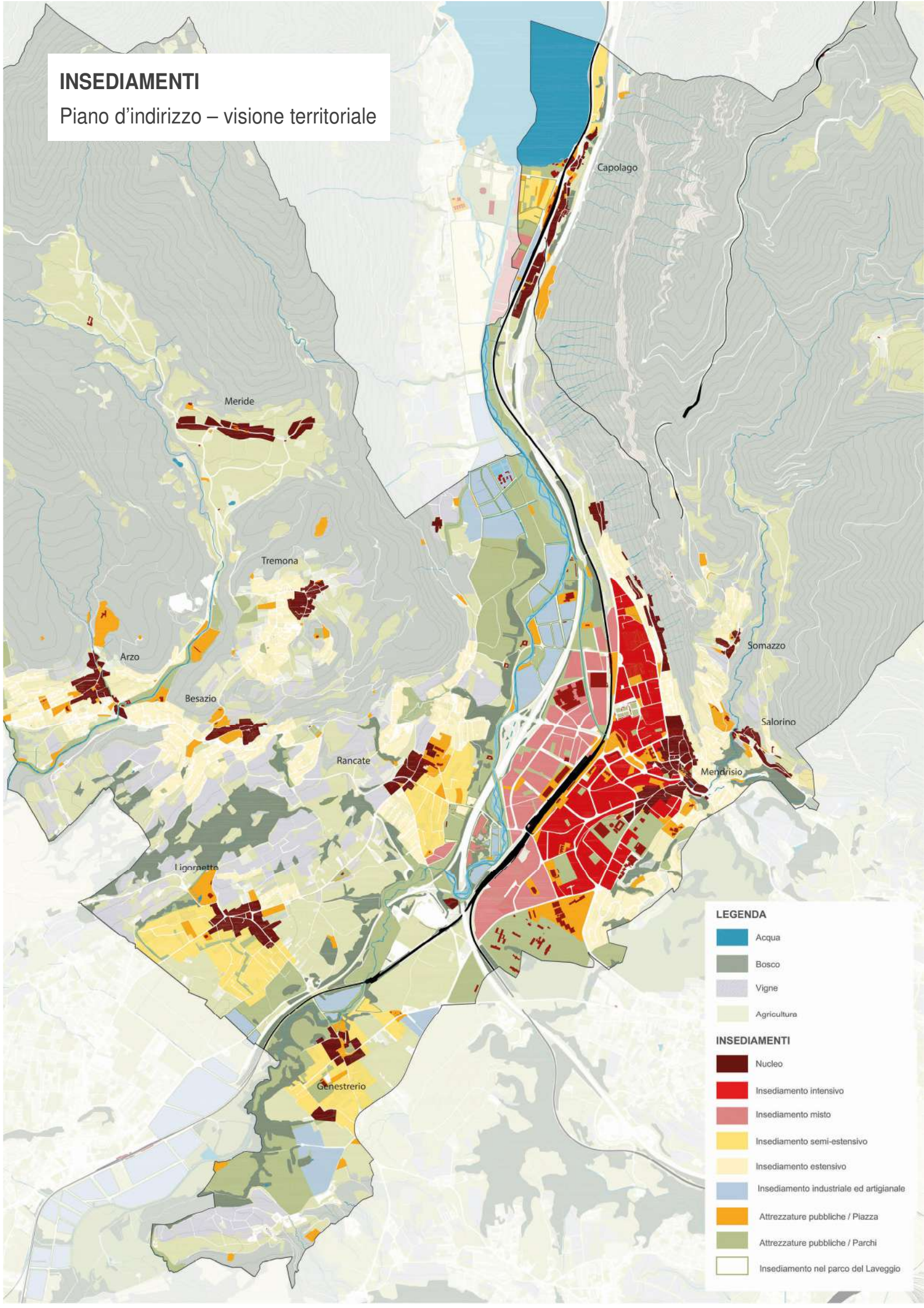
---

Zona nella quale gli interventi interagiscono.



# INSEDIAMENTI

Piano d'indirizzo – visione territoriale



## LEGENDA

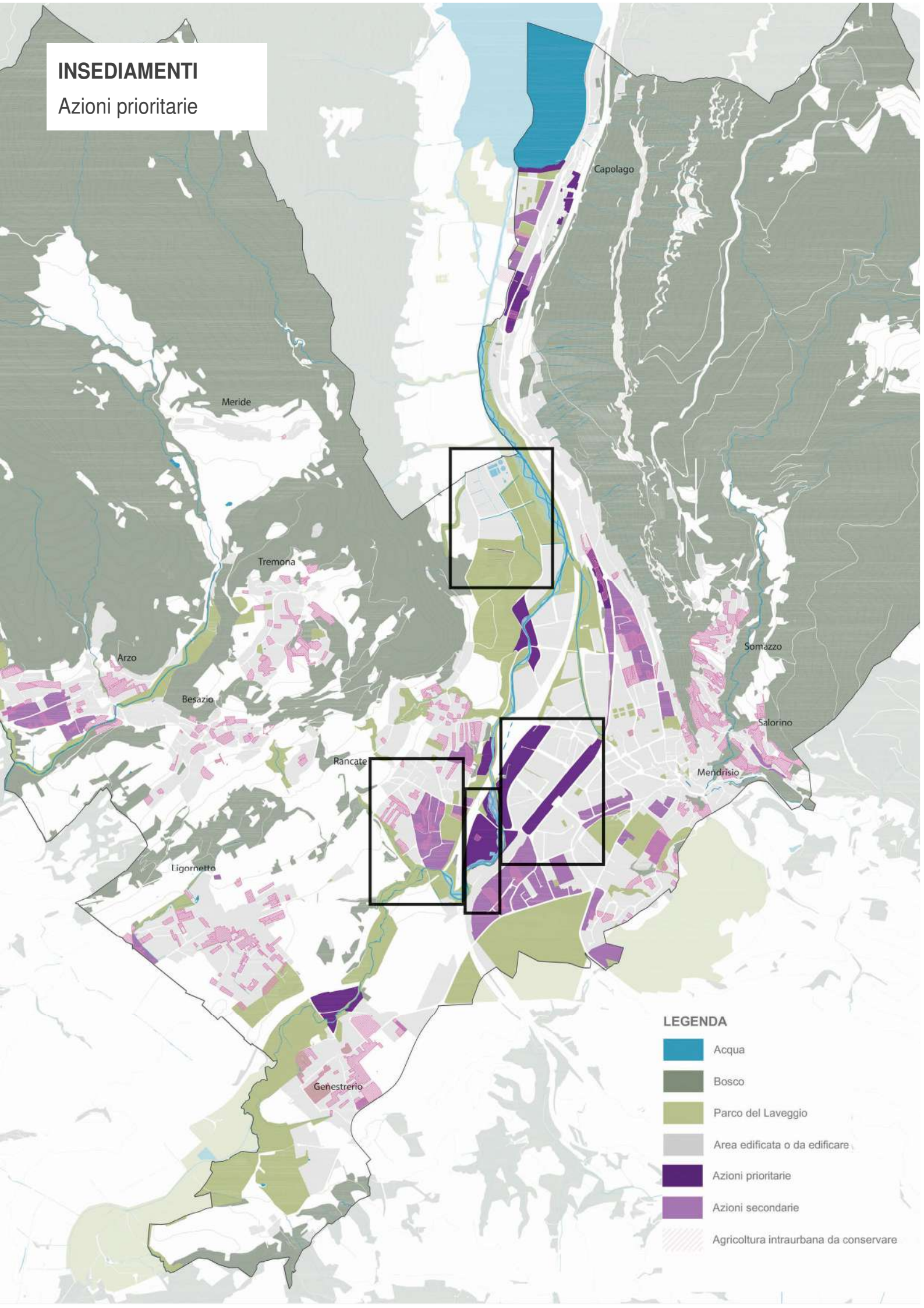
- Acqua
- Bosco
- Vigne
- Agricoltura

## INSEDIAMENTI

- Nucleo
- Insedimento intensivo
- Insedimento misto
- Insedimento semi-estensivo
- Insedimento estensivo
- Insedimento industriale ed artigianale
- Attrezzature pubbliche / Piazza
- Attrezzature pubbliche / Parchi
- Insedimento nel parco del Laveggio

# INSEDIAMENTI

Azioni prioritarie



## LEGENDA

- Acqua
- Bosco
- Parco del Lavaggio
- Area edificata o da edificare
- Azioni prioritarie
- Azioni secondarie
- Agricoltura intraurbana da conservare

### 2.2.3 Azioni prioritarie

#### MENDRISIO

Obiettivo: qualificare la transizione tra lo spazio del Parco del Laveggio e lo spazio urbano, rinforzando il ruolo centrale del quartiere della stazione FFS (un quartiere nel parco)

#### Strategia

L'azione prioritaria è illustrata attraverso una serie di immagini che mostrano la:

- > Situazione attuale: estratto del piano regolatore in vigore (alto a sinistra); un estratto del piano regolatore semplificato per l'insieme del territorio comunale (alto a destra).
- > Situazione futura: estratto della visione del MSP (basso a sinistra); estratto del piano d'indirizzo con la visione territoriale (basso a destra).
- > Situazione futura: estratto del piano d'indirizzo con le azioni e misure (pagina seguente).



Situazione attuale – PR assemblati



Situazione attuale – PR semplificati



Mandati di studio in parallelo: progetto ADR & LRS



Piano d'indirizzo



Situazione futura: piano d'indirizzo – azioni e misure

### Azioni e misure

Qualificare l'area centrale del quartiere della stazione FFS, destinata a diventare un punto residenziale e lavorativo centrale, relazionandolo al Parco del Laveggio e al paesaggio aperto.

- 1) Perseguire lo sviluppo urbano (ripartizione delle intensità, nuovi spazi pubblici, ecc.) del fronte cittadino ad ovest di via Francesco Borromini e rafforzare le connessioni con il Parco del Laveggio.
  - I nuovi azzonamenti dovranno permettere la realizzazione di programmi misti (residenziali, attività e servizi. In tal senso, bisogna valutare l'opportunità di trasformare, tramite una variante di PR, la zona per attività lavorative non intensive lungo Via Francesco Borromini in una zona mista. In qualsiasi caso, la nuova destinazione dovrà permettere unicamente l'insediamento di attività poco moleste e compatibili con il quadro urbano e residenziale circostante.

- Prevedere e realizzare degli spazi aperti (piazzette, giardini) a fruizione pubblica e aperti sul grande paesaggio, parallelamente a quanto proposto al punto precedente.
  - Iniziare un dialogo con le imprese e le fabbriche stabilite in loco per anticipare e pianificare la possibilità di una loro evoluzione in coordinamento con le nuove condizioni urbanistiche e paesaggistiche. Tale dialogo può essere iniziato in funzione delle opportunità: domanda di costruzione dei privati o iniziative comunali, ecc.. È auspicabile che l'integrazione e l'informazione degli attori individuati avvenga prima del processo pianificatorio tramite una procedura partecipativa. Gli impatti finanziari legati al gettito fiscale (evoluzione del tessuto economico) potranno essere approfonditi nell'ambito di uno studio di fattibilità e di opportunità.
- 2) Riquilibrare le connessioni stradali tra la stazione FFS e via Francesco Borromini (via al Gas, via Rime, via Francesco Borromini, ecc.). Gli assi che convergono alla stazione FFS, dovranno assumere la forma di viali urbani.
- > In considerazione che un aumento delle capacità edificatorie (riserve di UI) è escluso a scala comunale, per mantenere attrattivo il comparto è ipotizzabile solamente un riposizionamento delle riserve con lo scopo di liberare spazio privato in posizione strategica per dedicarlo alla formazione di quello pubblico.
  - > Un cambiamento di destinazione (esempio zona mista) potrebbe generare dei vantaggi derivanti da misure pianificatorie secondo l'art. 5 LPT ed obbligare i proprietari a dover compensare il plusvalore. Tale aspetto dovrà essere analizzato e quantificato nell'ambito dello studio legato alla modifica di PR.

## MENDRISIO E RANCATE

**Obiettivo: integrare il tessuto urbano del settore industriale nel consolidamento del Parco del Laveggio (un polo energetico nel parco)**

### Strategia

L'azione prioritaria è illustrata attraverso una serie di immagini che mostrano la:

- > Situazione attuale: estratto del piano regolatore in vigore (alto a sinistra); un estratto del piano regolatore semplificato per l'insieme del territorio comunale (alto a destra).
- > Situazione futura: estratto della visione del MSP (basso a sinistra); estratto del piano d'indirizzo che mostra la visione territoriale (basso a destra).
- > Situazione futura: estratto del piano d'indirizzo con le azioni e misure (pagina seguente)



Situazione attuale – PR assemblati



Situazione attuale – PR semplificati



Mandati di studio in parallelo: progetto ADR & LRS



Piano d'indirizzo



Situazione futura: piano d'indirizzo – azioni e misure

#### Azioni e misure

- 1) Accompagnare lo sviluppo del comparto industriale incoraggiando l'attestazione del polo energetico in relazione al Parco del Laveggio e al tessuto urbano circostante.
  - Approfondire in coordinazione con il Cantone, la Confederazione e i proprietari degli idrocarburi, i termini della concessione degli idrocarburi in considerazione dei bisogni futuri.
  - Sulla base dei risultati, approfondire le opportunità programmatiche ed economiche (studio d'opportunità e di fattibilità) legate all'attestazione di un "polo energetico" che possa essere in sintonia e quindi valorizzare il Parco del Laveggio. In quest'ottica, ed in funzione del margine di manovra identificato, la delocalizzazione-razionalizzazione dei depositi d'idrocarburi (sottomessi all'OPIR) deve essere approfondita. È quindi essenziale iniziare un dialogo con gli attori in modo da anticipare e pianificare tale evoluzione a lungo termine. L'evoluzione della zona per

depositi di idrocarburi potrà così essere discussa e adattata in modo da permettere la realizzazione di nuovi programmi.

- Sostenere lo sviluppo di un polo energetico cominciato con l'edificazione della sotto centrale elettrica di FFS.

Lo sviluppo di questo settore dovrà essere concepito come una "zona industriale costruita nel parco", dovranno essere applicate condizioni urbanistiche, paesaggistiche e ambientali di elevata qualità formalizzate alla pagina 47.

- 2)** Mantenere la zona residenziale e artigianale (RAr, parziale) quale schermatura tra l'autostrada e lo spazio destinato al Parco del Laveggio.

In attesa d'implementare le misure proposte al punto 1, anticipare l'adattamento dei perimetri della zona industriale (Ia), della zona per depositi di idrocarburi (Di) e della zona residenziale e artigianale (RAr), per permettere lo sviluppo del Parco del Laveggio con la relativa rinaturazione del fiume.

## RANCATE

**Obiettivo: qualificare e rafforzare la continuità del Parco del Laveggio, mantenendo la densità residenziale intermedia attuale dei quartieri centrali**

### Strategia

L'azione prioritaria è illustrata attraverso una serie di immagini che mostrano la:

- > Situazione attuale: estratto del piano regolatore in vigore (alto a sinistra); un estratto del piano regolatore semplificato per l'insieme del territorio comunale (alto a destra).
- > Situazione futura: estratto della visione del MSP (basso a sinistra); estratto del Piano d'indirizzo che mostra la visione territoriale (basso a destra).
- > Situazione futura: estratto del Piano d'indirizzo con le azioni e misure (pagina successiva).



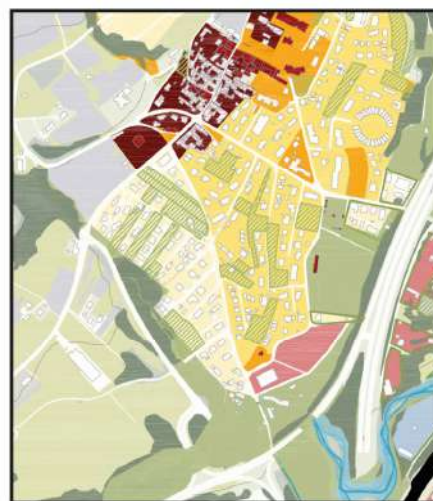
Situazione attuale – PR assemblati



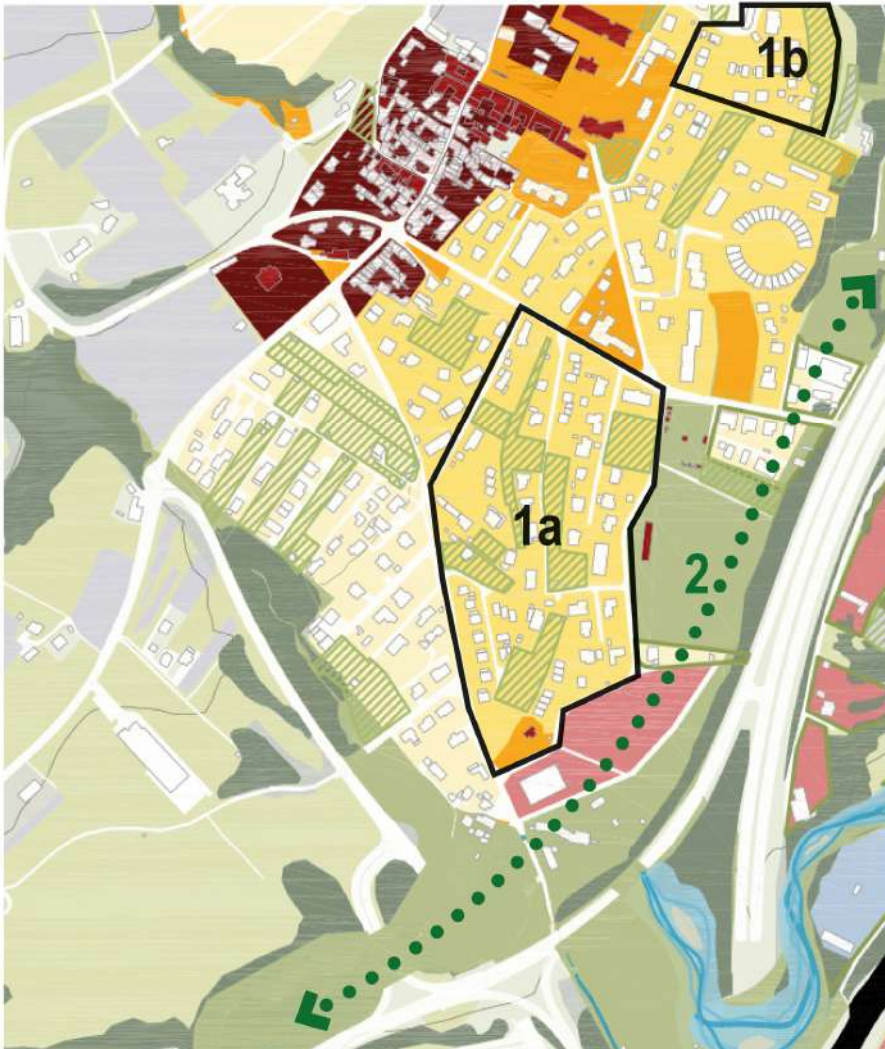
Situazione attuale – PR semplificati



Mandati di studio in parallelo: progetto ADR & LRS



Piano d'indirizzo



Situazione futura: piano d'indirizzo – azioni e misure

### Azioni e misure

- 1) Mantenere la densità residenziale intermedia attuale, valorizzando gli spazi aperti (vigne e prati) in relazione con il Parco del Laveggio.
  - Identificare i vigneti esistenti nei perimetri delle zone residenziali del quartiere, e valutare le loro qualità (naturali, paesaggistiche, agro-viticole). Su questa base, definire delle misure di protezione:
    - inserimento in zona agricola (da valutare unicamente per i grandi perimetri);
    - mantenimento in zona edificabile con vincolo di non edificabilità, con il trasferimento degli indici edificatori su altri mappali.
  
- 2) Rafforzare la continuità paesaggistica, naturale e di mobilità lenta lungo l'asse autostradale per consolidare il concetto di Parco del Laveggio.

- A più lungo termine e in funzione delle opportunità, far evolvere la zona industriale di Rancate secondo i criteri e le condizioni di una “zona industriale nel parco” (vedi pagina 47).
  
- > Essendo l'aumento delle riserve edificatorie escluso a scala comunale, parte della misura proposta prevede la concentrazione dei volumi sui mappali già edificati, spostando l'edificabilità attuale senza prevedere un aumento in termini di contenibilità generale. Ciò non corrisponde quindi ad una densificazione ai sensi della Lst. La proposta tende in questo senso a promuovere la protezione dei terreni (vigneti) non edificati, ma attualmente ancora inseriti in zona edificabile.

#### **Azioni e obiettivi correlati**

- > Realizzare l'area di svago prevista a piano regolatore sul mappale 412 (AEP).
- > Valutare l'opportunità di migliorare le connessioni di mobilità lenta tra i quartieri di Rancate e Mendrisio. Si propone l'attraversamento dell'autostrada tramite la realizzazione di una nuova passerella pedonale (la verifica della fattibilità è stata un tema di lavoro di diploma della SUSPI nell'anno 2018) e il miglioramento delle connessioni esistenti.

## RANCATE

**Obiettivo: qualificare il Parco del Laveggio attraverso lo sviluppo qualitativo delle zone industriali (un quartiere industriale nel parco)**

### Strategia

L'azione prioritaria è illustrata attraverso una serie di immagini che mostrano la:

- > Situazione attuale: estratto del piano regolatore in vigore (alto a sinistra); un estratto del piano regolatore semplificato per l'insieme del territorio comunale (alto a destra).
- > Situazione futura: estratto della visione del MSP (basso a sinistra); estratto del Piano d'indirizzo con la visione territoriale (basso a destra).
- > Situazione futura: estratto del Piano d'indirizzo con le azioni e misure (pagina seguente).



Situazione attuale – PR assemblati



Situazione attuale – PR semplificati



Mandati di studio in parallelo: progetto ADR & LRS



Piano d'indirizzo



Situazione futura: piano d'indirizzo – azioni e misure

### Azioni e misure

- 1) Introdurre delle condizioni urbanistiche e ambientali di qualità elevata, coerenti con le aspirazioni di una “zona industriale nel parco”.
  - Mantenere e rafforzare le penetrazioni vegetali a carattere paesaggistico e naturale in senso trasversale alla zona industriale. Tali inserimenti vegetali devono permettere principalmente le seguenti funzioni: gestione delle acque a cielo aperto, continuum naturali e paesaggistici, mobilità lenta.
  - Rafforzare il trattamento paesaggistico e naturale della vegetazione in relazione alle aree agricole (transizione tra zona industriale e zona agricola/verde specialmente lungo il corso del Laveggio).
  - Mantenere un'importante proporzione di superficie permeabile, specialmente per le superfici destinate ai posteggi.
  - Favorire la condivisione delle infrastrutture (posteggi, ecc.).

- Continuare a perorare la realizzazione di piani di mobilità aziendale e limitare il numero di stalli in superficie in favore di posteggi sotterranei.
- Favorire la copertura verde dei tetti (gestione delle acque, biodiversità).
- Promuovere l'utilizzo di pannelli solari fotovoltaici.
- Garantire l'accessibilità per la mobilità lenta.
- Realizzare degli spazi pubblici in considerazione della presenza degli impiegati (capitolo 2.4.2, p.64).

#### **Azioni e obiettivi correlati**

- > I principi qualitativi enunciati qui sopra, possono essere approfonditi e adattati per poterli estendere anche ad altre zone edificabili, in modo particolare a quelli limitrofi al Parco del Lavaggio, ad esempio:
  - Polo energetico;
  - Settore impianto di betonaggio (Rancate).

## 2.3 Paesaggio e ambiente

### 2.3.1 Situazione iniziale

Come premesso nel capitolo iniziale relativo ai Mandati di Studio in Parallelo, si ricorda che il progetto si fonda sull'assunto che Mendrisio è una città a bordo dell'acqua. Essa sorge lungo il fiume Laveggio, che collega la valle al lago Ceresio, mentre i suoi affluenti che scendono dalle montagne la attraversano nelle sue tre diverse configurazioni: la *città di montagna* ("città alta"), la *città delle colline viticole* e la *città situata nel cuore della valle* ("città bassa").

Le pianure aperte del fondovalle sono le più esposte alle dinamiche urbane e sono di conseguenza il luogo dove il progetto si stabilisce con più intensità, al fine di ristabilire l'equilibrio tra la città e il suo paesaggio.

La relazione della Città con l'acqua è andata col tempo gradualmente sfumando fino a diventare opaca. Ciò è dovuto alla canalizzazione di una parte del fiume Laveggio, allo sviluppo di importanti vie di comunicazione (ferrovia e autostrada), che tagliano il corso delle acque e lungo le quali si è sviluppato il tessuto industriale, nonché alla privatizzazione di parte delle già scarse rive del lago presenti.

A scala locale e di quartiere, malgrado la presenza di spazi collettivi di grande qualità, specialmente nei settori residenziali di media e alta densità, la sistemazione degli spazi esterni a vocazione collettiva è spesso minimalista e non offre delle reali opportunità ai potenziali fruitori.

#### Principio di base

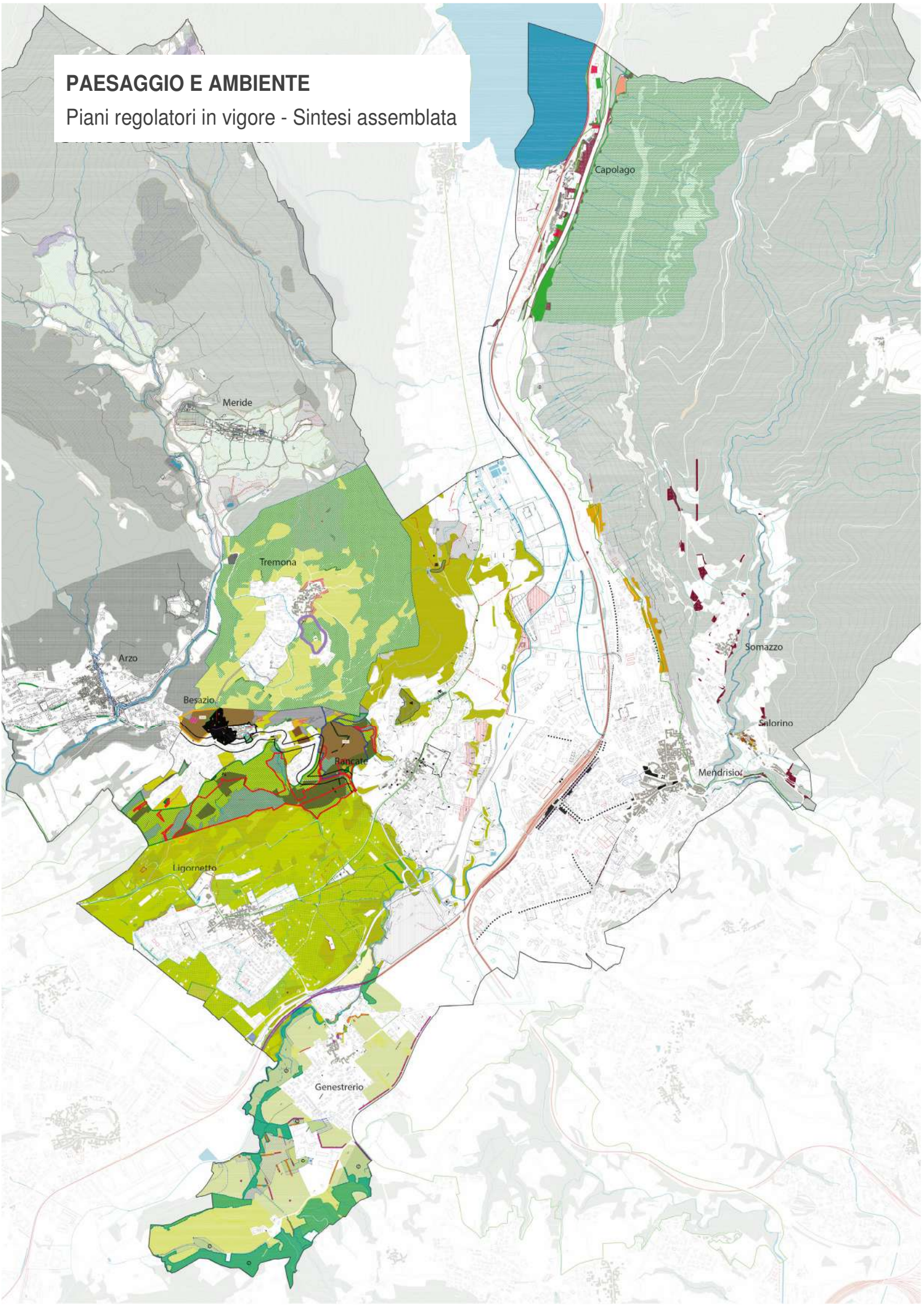
L'acqua e la città sono i due elementi che sostengono l'identità territoriale di Mendrisio. L'obiettivo è quello di definire lo spazio di ognuna di queste entità al fine di stabilire dei collegamenti tra loro. Il progetto territoriale si fonda sui movimenti delle acque, considerandoli generatori di qualità urbana. Il Parco del Laveggio offre pertanto l'opportunità di integrare più chiaramente gli spazi del fiume, in particolare nei suoi rapporti trasversali.





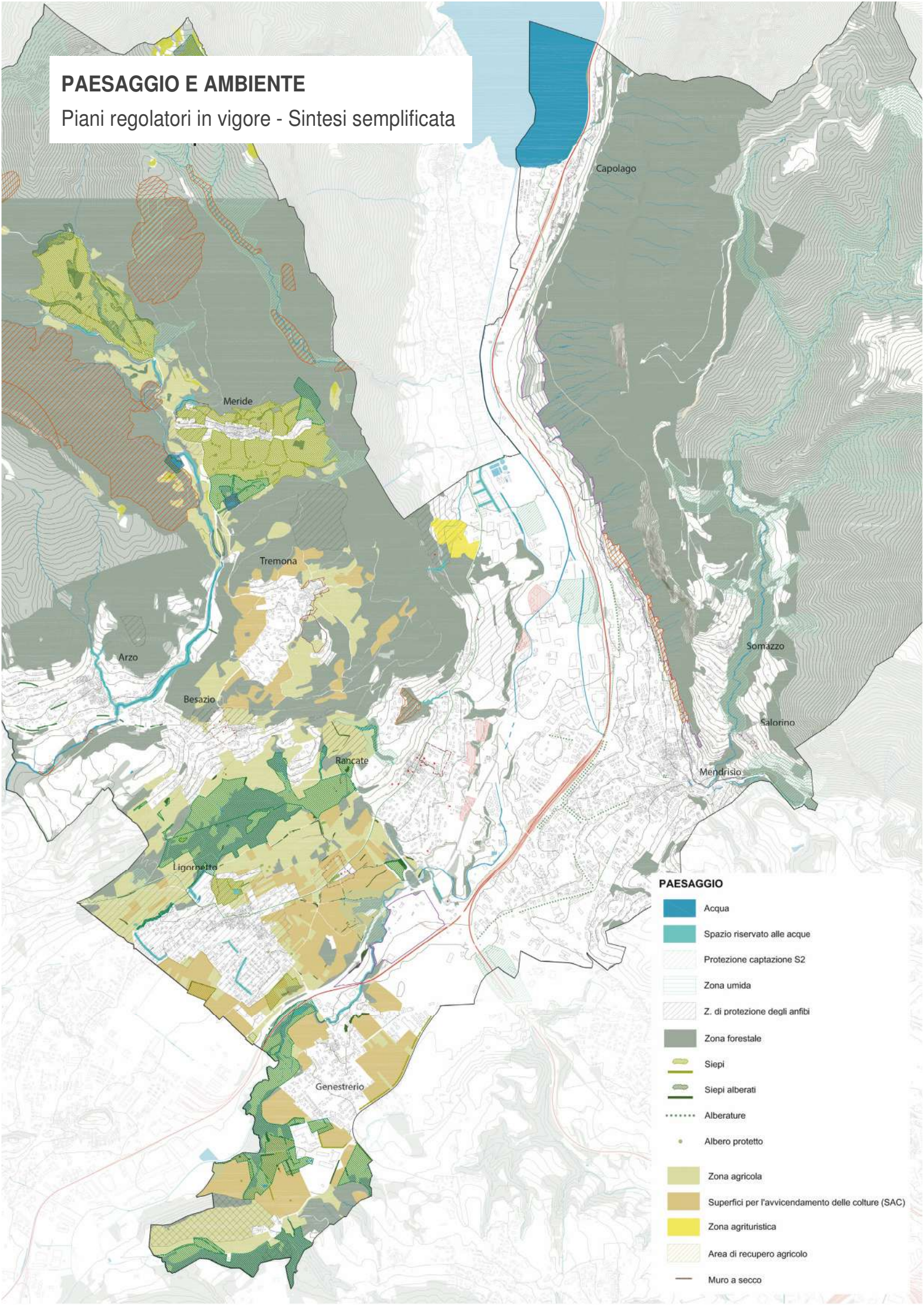
# PAESAGGIO E AMBIENTE

Piani regolatori in vigore - Sintesi assemblata



# PAESAGGIO E AMBIENTE

Piani regolatori in vigore - Sintesi semplificata



## PAESAGGIO

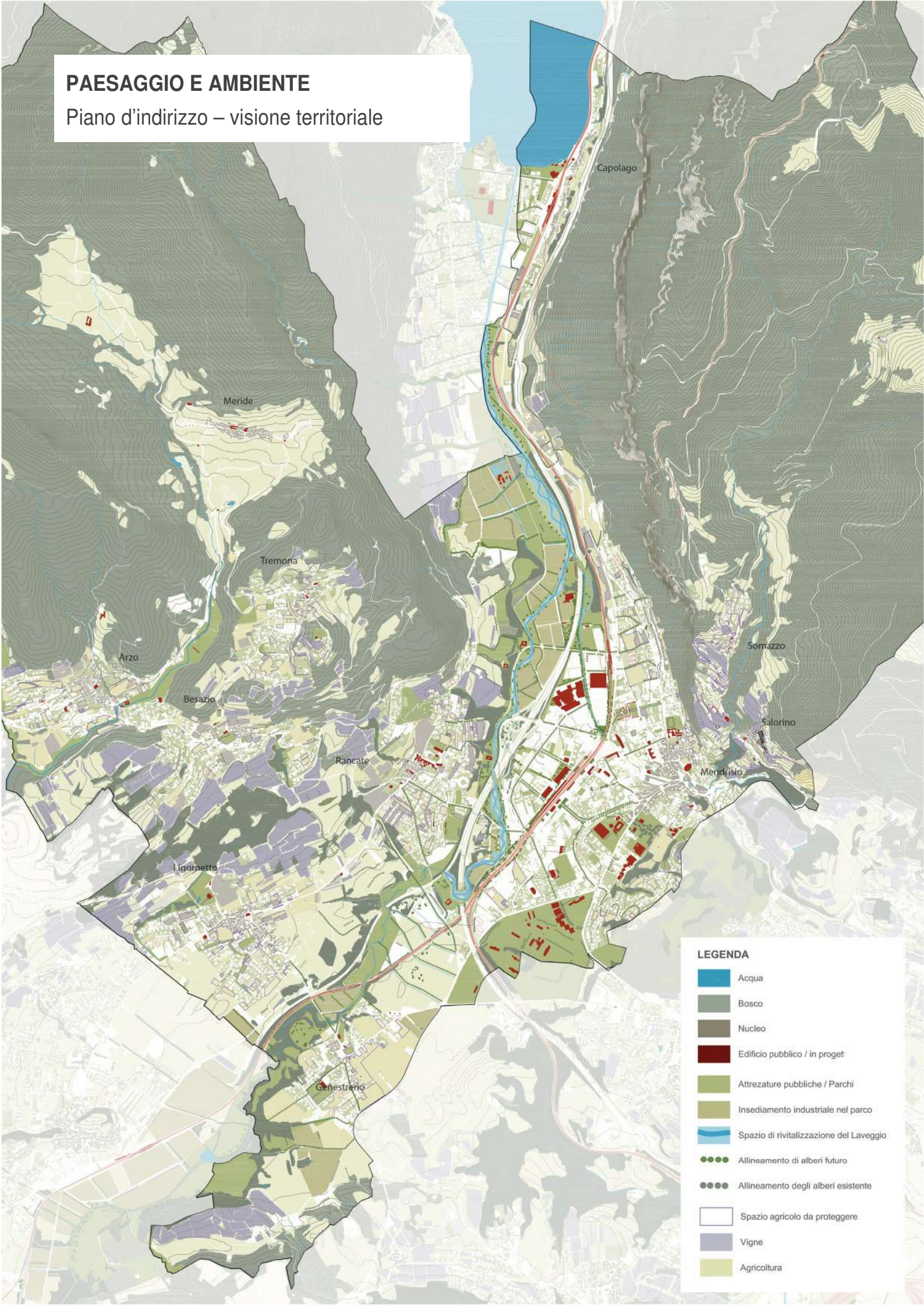
- Acqua
- Spazio riservato alle acque
- Protezione captazione S2
- Zona umida
- Z. di protezione degli anfib
- Zona forestale
- Siepi
- Siepi alberati
- Alberature
- Albero protetto
- Zona agricola
- Superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC)
- Zona agritouristica
- Area di recupero agricolo
- Muro a secco

### 2.3.2 Obiettivi generali

- > Rinaturare il fiume Laveggio e il fiume Morée nel loro insieme, coordinandoli con le condizioni legate allo sviluppo del Parco del Laveggio (ridefinizione del tracciato e ristrutturazione ecomorfologica, continuità ecologiche, paesaggistiche e di mobilità lenta).
  - Un concorso di progettazione è già stato organizzato nel 2020 con il comune di Riva San Vitale per la riqualifica del fiume Laveggio della tratta posta tra la confluenza con il fiume Moreé e la foce.
  - Il progetto di massima per la riqualifica del fiume Morée della tratta posta tra il ponte di Via Zorzi e la confluenza con il fiume Laveggio è stata recentemente approvata dal Cantone;
  - Nella tratta centrale (tra Valera-Mendrisio e la foce del fiume Morée) il fiume Laveggio ha un carattere fortemente antropizzato e non presenta particolari qualità ecologiche, paesaggistiche e sociali. Esso è infatti canalizzato e presenta un deflusso in gran parte sotterraneo. Questo comparto mostra pertanto le maggiori sfide.
  - La tratta del fiume Laveggio posta tra Rancate e Stabio presenta già un carattere naturale con forti valori paesaggistici.
- > Coordinare l'evoluzione del comparto di Valera con il Cantone (Piano di Utilizzo Cantonale) nel rispetto delle condizioni qualitative e funzionali legate allo sviluppo di un parco fluviale: continuità pedonali (fruizione), paesaggistiche e naturali.
- > Rafforzare le continuità paesaggistiche e ambientali e le connessioni di mobilità lenta trasversali tra "città alta" e "città bassa". Questo avviene tramite interventi sugli affluenti del fiume Laveggio, in particolare completando i corridoi boscosi e i percorsi pedestri che già in parte accompagnano il corso degli affluenti.
- > Proteggere la zona agricola e in particolare le vigne. Per questo, coordinare con il Cantone (che è competente per le aree fuori zona edificabile) e applicare in modo restrittivo le disposizioni inerenti le eccezioni fuori dalle zone edificabili (articolo 24 LPT, articoli da 68 a 70 LST).
- > Riqualificare i settori rivieraschi, proteggendo i luoghi sensibili e migliorare la fruizione pubblica (passeggiata a lago, accesso, punti di vista, ecc.).
- > Valorizzare le qualità paesaggistiche intrinseche ai diversi quartieri (arborizzazione privata, giardini, vigne inserite in zone urbane, strutture arbustive, diverse forme dell'acqua in ambito urbano, spazi verdi di quartiere, suolo permeabile, ecc.).
  - Proteggere e mantenere i vigneti esistenti localizzati all'interno delle zone edificabili (vedi insediamenti).
  - Preservare, nell'ambito delle diverse azioni di sviluppo (operazioni private), la qualità dei giardini e l'arborizzazione esistente.
- > Preservare e rafforzare la presenza di strutture paesaggistiche e vegetali (alberi, giardini privati e/o a vocazione semi-pubblica) lungo gli assi stradali principali (esempio comparto Rime-Brecc).

# PAESAGGIO E AMBIENTE

Piano d'indirizzo – visione territoriale

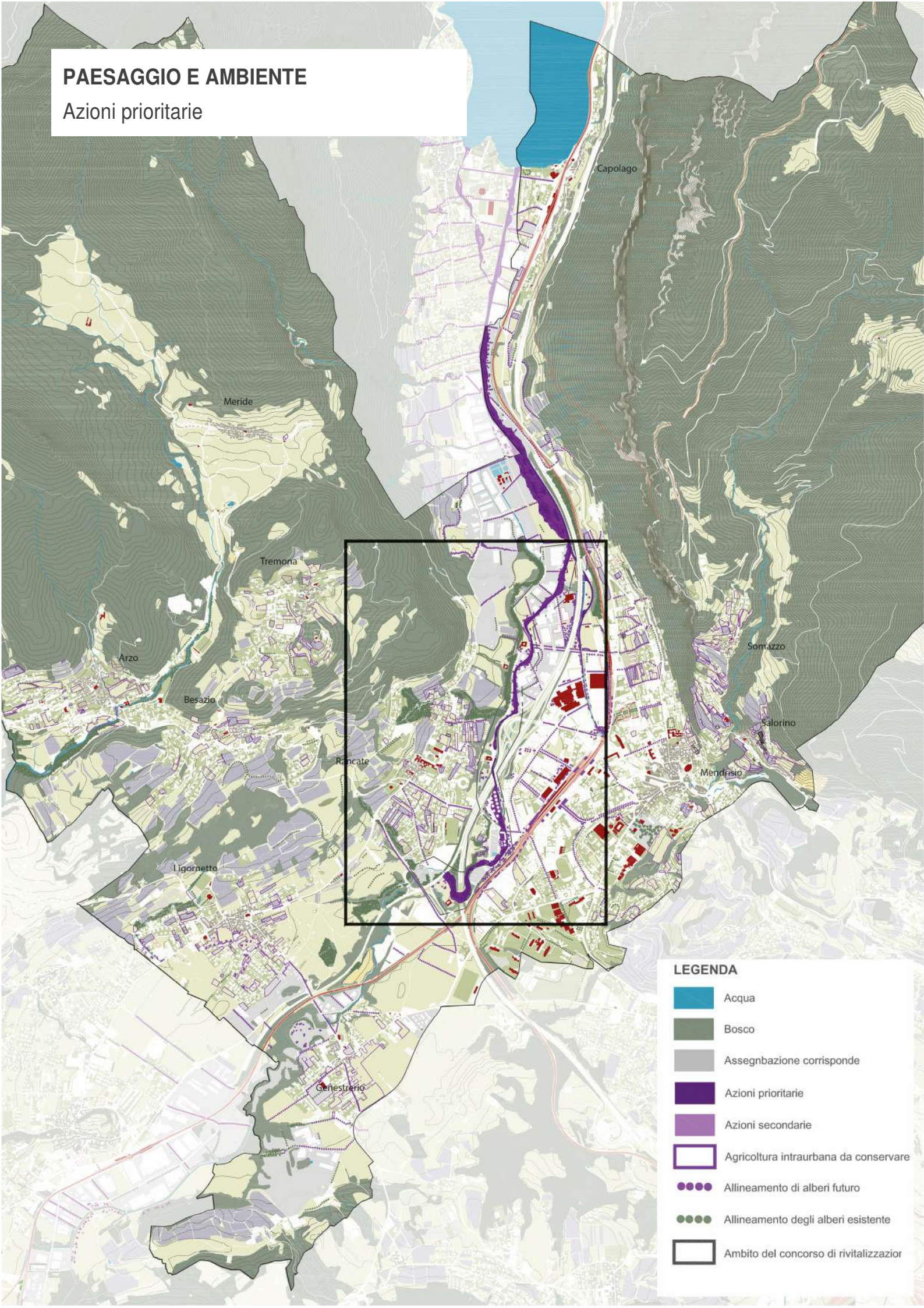


## LEGENDA

- Acqua
- Bosco
- Nucleo
- Edificio pubblico / in projet
- Attrezzature pubbliche / Parchi
- Insiediamento industriale nel parco
- Spazio di rivitalizzazione del Laveggio
- Allineamento di alberi futuro
- Allineamento degli alberi esistente
- Spazio agricolo da proteggere
- Vigne
- Agricoltura

# PAESAGGIO E AMBIENTE

## Azioni prioritarie



### LEGENDA

- Acqua
- Bosco
- Assegnazione corrisponde
- Azioni prioritarie
- Azioni secondarie
- Agricoltura intraurbana da conservare
- Allineamento di alberi futuro
- Allineamento degli alberi esistente
- Ambito del concorso di rivitalizzazio

### 2.3.3 Azioni prioritarie

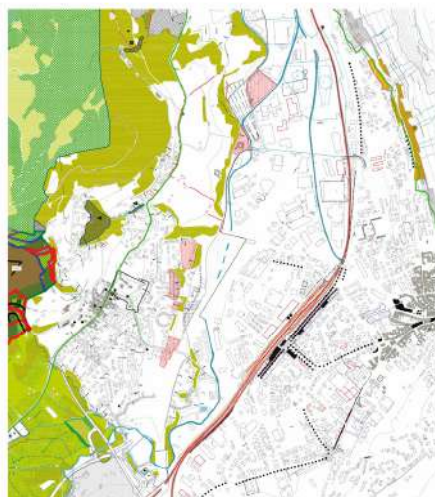
MENDRISIO

**Obiettivo: rinaturare il fiume Laveggio e implementare il progetto del Parco del Laveggio**

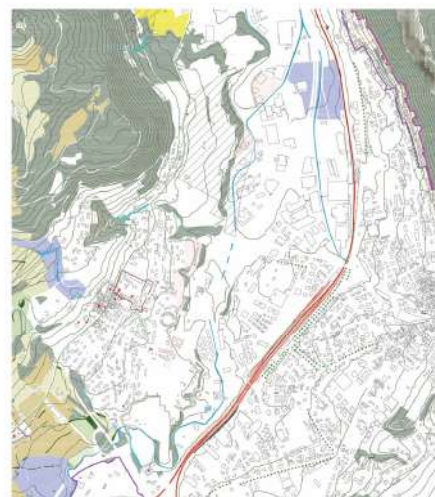
#### Strategia

L'azione prioritaria è illustrata attraverso una serie di immagini che mostrano la:

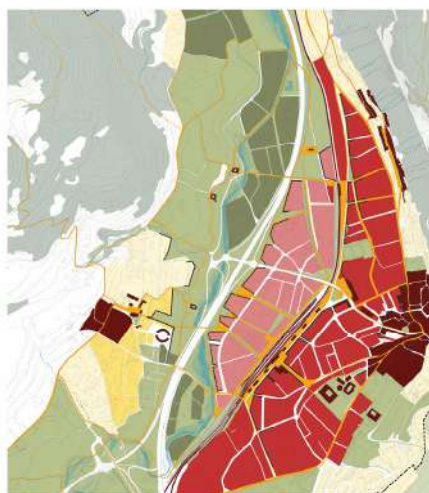
- > Situazione attuale: estratto del piano regolatore in vigore (paesaggio, alto a sinistra); un estratto del piano regolatore semplificato per l'insieme del territorio comunale (piano del paesaggio, alto a destra).
- > Situazione futura: estratto della visione del MSP (basso a sinistra); estratto del Piano d'indirizzo con la visione territoriale (basso a destra).
- > Situazione futura: estratto del Piano d'indirizzo azioni e misure (pagina seguente).



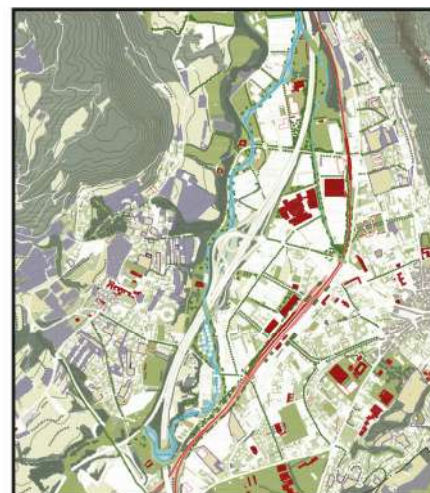
Situazione attuale – PR assemblati



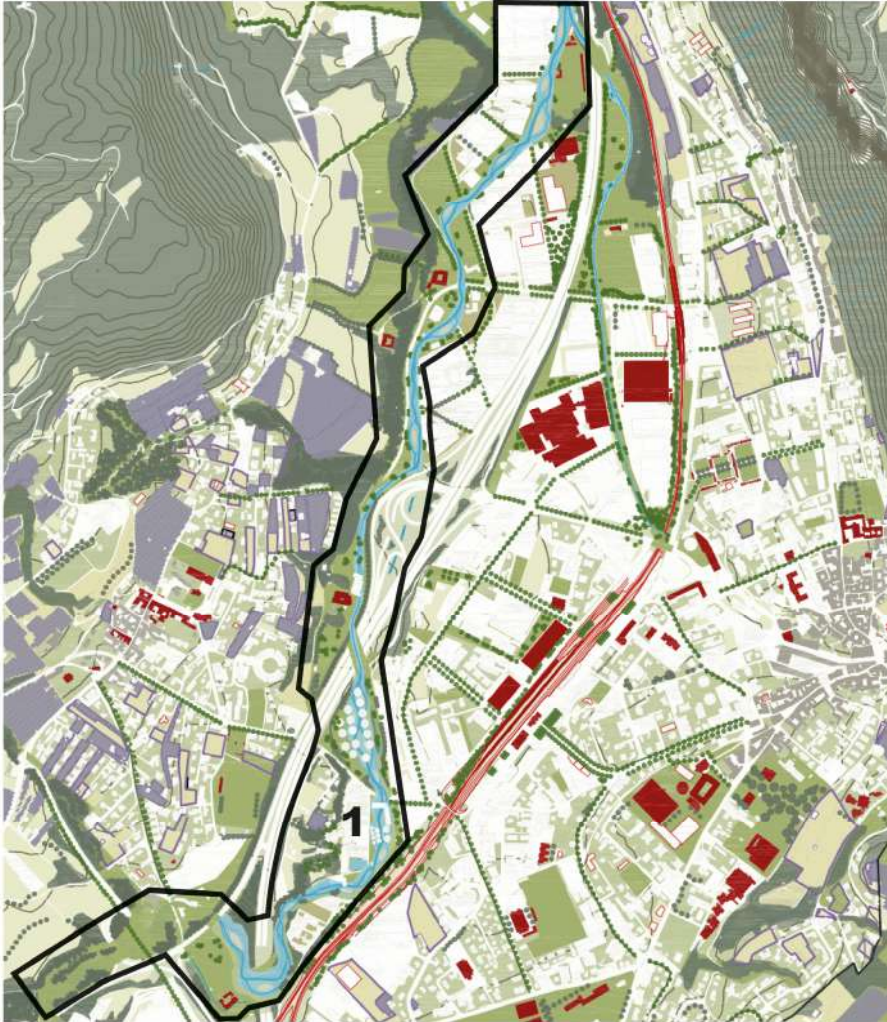
Situazione attuale – PR semplificati



Mandati di studio in parallelo: progetto ADR & LRS



Piano d'indirizzo



Situazione futura: piano d'indirizzo – azioni e misure

### Azioni e misure

- 1) Rinaturare la tratta centrale del fiume Laveggio, tra Rancate-Mendrisio e la foce del Morée, permettendo:
  - La ristrutturazione e la valorizzazione eco-morfologica del fiume.
  - Il miglioramento della fruibilità degli argini, delle continuità naturali e paesaggistiche, delle relazioni trasversali in direzione del tessuto costruito (continuità paesaggistiche e di mobilità lenta) legate al concetto di Parco del Laveggio.
  - La considerazione del tracciato storico del fiume e delle zone di acqua alta.
  - La considerazione dei pericoli legati al rischio d'inondazione, in modo da ridurre i pericoli esistenti nei settori sensibili del contesto urbano.

L'insieme di queste riflessioni deve essere coordinato con i progetti di rinaturazione del fiume Laveggio (concorso con Riva San Vitale) e del fiume Morée.

Messa in opera: elaborazione di un concetto tramite procedura di concorso.

## 2.4 Spazio pubblico e mobilità

### 2.4.1 Situazione iniziale



A scala locale e di quartiere, malgrado la presenza di spazi collettivi di grande qualità, va constatato che la qualità degli spazi pubblici è spesso minacciata da una forte presenza di automobili e soprattutto di infrastrutture ad esse dedicate (posteggi). Oltretutto, specialmente nei settori residenziali di media e alta densità, la sistemazione degli spazi esterni a vocazione collettiva è scarsa e non offre delle reali opportunità per i potenziali fruitori.

Come anticipato, vi è un legame diretto tra mobilità, come scelta modale e infrastrutturale e la qualità degli spazi pubblici. Attualmente (prima della messa in opera del Programma di Agglomerato del Mendrisiotto, 2013), la ripartizione modale degli spostamenti motorizzati è chiaramente orientata sui Trasporti Individuali Motorizzati TIM (95,4%) e, in minor modo, sui Trasporti Pubblici TP (4,6%). Malgrado alcuni miglioramenti in favore dei TP/ML si siano verificati (forte aumento della domanda TP e Mobilità Lenta ML negli ultimi anni), la situazione generale presentata resta d'attualità. Questo si traduce in un sistema viario particolarmente congestionato soprattutto nelle ore di punta. Questa situazione, oltre ad avere degli impatti ambientali ed economici importanti, peggiora la qualità di vita degli abitanti e degli addetti della regione.

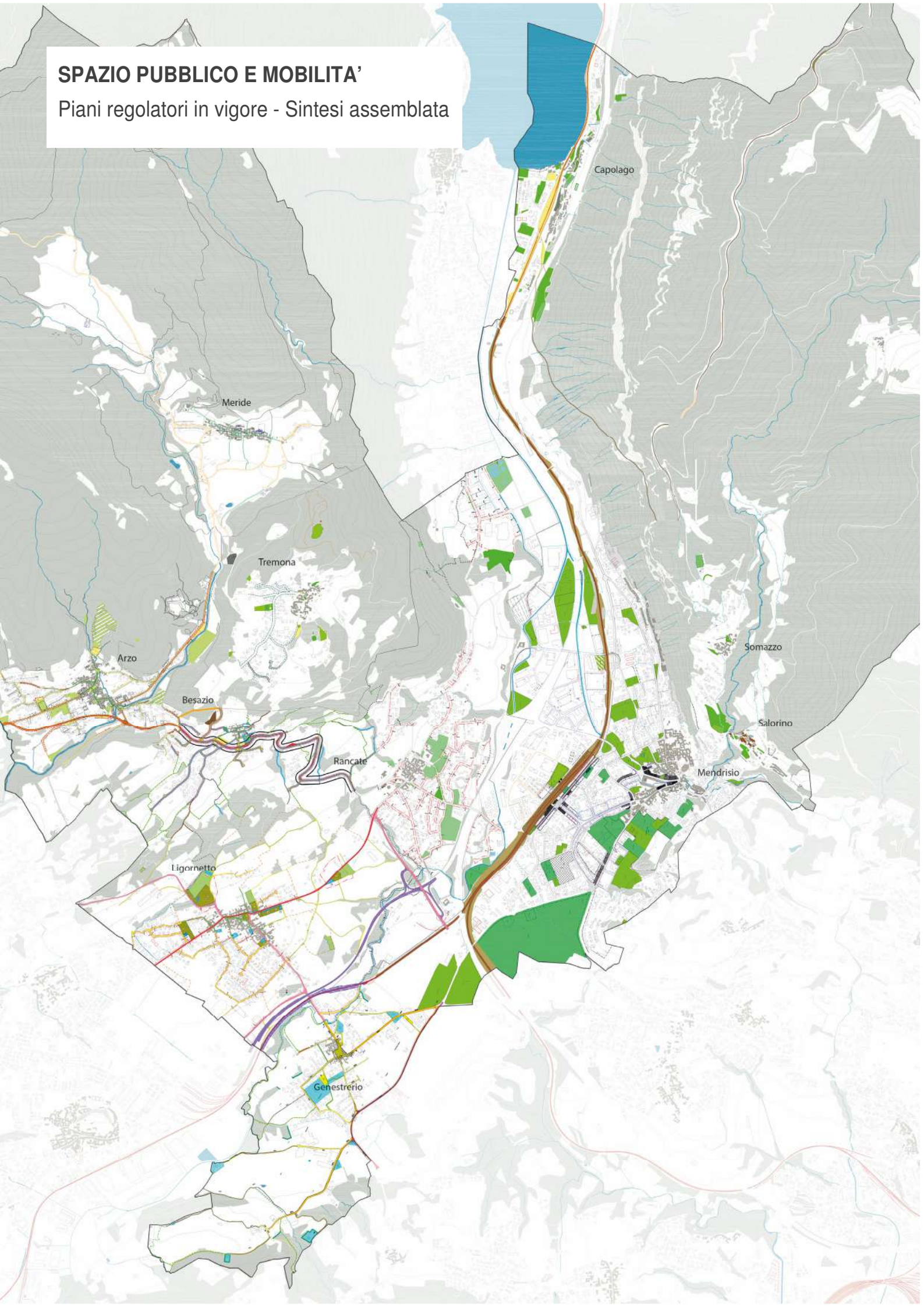
#### Principi di base

La qualità di vita è legata alla qualità dello spazio vissuto e praticato quotidianamente, il quale, in un contesto cittadino, è imprescindibile dalla qualità degli spazi collettivi: dal grande parco urbano, alla piazza, passando dagli spazi esterni di uno stabile residenziale. Gli spazi collettivi, come elementi unificatori e luoghi di socializzazione, devono essere oggetto di un'attenzione particolare, in modo da garantire la qualità e la diversificazione delle vocazioni e degli utilizzi per poter rispondere alle esigenze di tutta la popolazione. L'obiettivo è strutturare il territorio comunale attraverso degli spazi pubblici e collettivi – a diverse scale e con diverse caratteristiche – connettendoli tra loro tramite una rete di continuità pedonali di qualità.

In quest'ottica, l'obiettivo di contenere i TIM attraverso un rinforzo dei TP e della ML resta di importanza determinante. In tal senso la strategia proposta è principalmente legata alla promozione della mobilità lenta, che vanta un grande potenziale in una realtà "di prossimità spaziale" come quella di Mendrisio.

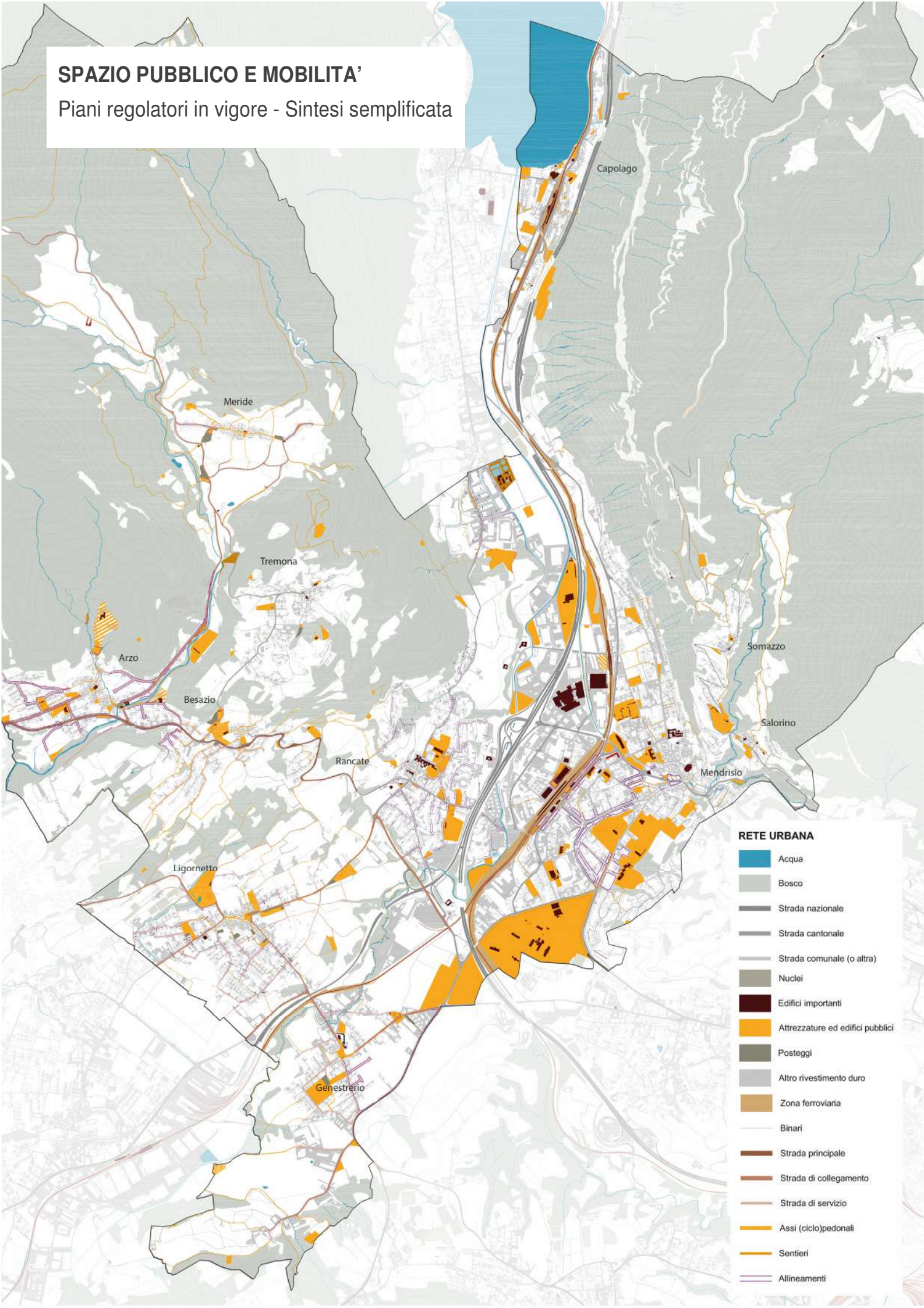
# SPAZIO PUBBLICO E MOBILITA'

Piani regolatori in vigore - Sintesi assemblata



# SPAZIO PUBBLICO E MOBILITA'

Piani regolatori in vigore - Sintesi semplificata



## 2.4.2 Obiettivi generali

- > Strutturare il territorio comunale attraverso una maglia di spazi verdi e di spazi pubblici accessibili e a misura di tutta la popolazione:
  - Ricercare una diversità e una complementarietà di vocazioni, utilizzi e ambienti. Un vocabolario di spazi pubblici diversificato e variegato a diverse scale: dallo spazio semi-pubblico, più intimo e legato all'utilizzo quotidiano, allo spazio di quartiere (piazzette, parco giochi, spazi condominiali comuni), al parco urbano e agli spazi aperti maggiori (centri sportivi, Parco del Laveggio, parco agricolo, ecc.).
  - Considerare i bisogni legati alla diversità e alla molteplicità degli utilizzi e dell'insieme dei fruitori (passeggini, persone a mobilità ridotta, persone anziane, biciclette, ecc.).
  - Integrare sistematicamente delle riflessioni su un arredo urbano adeguato (sedute confortevoli per persone anziane; punti d'ombra; accesso alle fontane, ecc.).
  - Considerare i cambiamenti climatici nella progettazione degli spazi pubblici, in modo da offrire conforto climatico agli utilizzatori: *vegetazione* (alberi, cespugli, pavimentazione con erba, ecc.); *gestione delle acque* (bacini, fontane, gestione delle acque pluviali a cielo aperto, ecc.); *materiali* (riflessione termica, ecc.). Integrare sistematicamente questi aspetti nelle diverse fasi di concezione degli spazi.
- > Salvaguardare e migliorare la qualità degli spazi pubblici e collettivi dei quartieri residenziali e nei nuclei.
- > Contenere i trasporti individuali motorizzati attraverso il rafforzamento dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.
  - Ripensare l'accessibilità multimodale in funzione delle centralità urbane in modo da limitare il traffico motorizzato e migliorare la qualità dei centri.
  - Valorizzare e rafforzare la rete di trasporto pubblico e di mobilità lenta attraverso il territorio comunale in modo da connettere tra loro le diverse centralità residenziali e/o lavorative agli spazi pubblici (parchi, stazioni, Parco del Laveggio).
- > Limitare l'impatto dei posteggi di superficie (impermeabilizzazione del suolo, banalizzazione del paesaggio urbano, impatti paesaggistici e climatici significativi sulle temperature).
  - Limitare i posteggi negli spazi pubblici. Secondo le opportunità, liberare gli spazi attualmente destinati ai posteggi (rilocalizzazione, razionalizzazione, messa in sotterranea, soppressione) a vantaggio degli spazi pubblici.
  - I posteggi esistenti e futuri devono essere oggetto di un'attenzione paesaggistica particolare: rivestimenti (semi)permeabili; arborizzazione; stalli per le biciclette, ecc..
- > Concepire i nodi di trasporto pubblico (fermate, stazioni), come delle interfacce multimodali. Esse devono permettere la:
  - Connessione funzionale e performante alla rete di mobilità lenta.
  - Messa a disposizione di infrastrutture adeguate in modo da agevolare il trasporto modale (posteggi per biciclette coperti, qualità e conforto della fermata: sedute, cestini, ombra, ecc.).

- > Migliorare e completare le continuità pedestri e di mobilità lenta attraverso il Parco del Laveggio (il fiume de Laveggio come connessione longitudinale dell'agglomerato, "via verde").
- > Rafforzare le connessioni pedonali trasversali in modo da connettere i villaggi "città di montagna" agli assi di mobilità lenta maggiori e di trasporto pubblico della "città bassa". Queste connessioni sono degli elementi paesaggistici che orientano i pedoni e che qualificano il Parco del Laveggio (capitolo 2.3.2, p.54).
- > Rafforzare le connessioni pedonali tra il centro di Mendrisio e il quartiere Rime-Brecc (capitolo 2.2.3, p.37).
  - Migliorare le possibilità di attraversamento dell'asse autostradale A2.
- > Migliorare le continuità di mobilità lenta, specialmente attraverso i settori industriali e commerciali (esempio: Comparto San Martino).

### **2.4.3 Obiettivi per i tessuti insediativi**

#### **Nuclei: spazio pubblico di prossimità**

- > Salvaguardare e migliorare la qualità e il valore d'uso degli spazi pubblici dei nuclei (valevole anche per i quartieri residenziali).
  - Limitazione dei posteggi.
  - Concezione di spazi flessibili per permettere e incoraggiare l'organizzazione di eventi locali (mercati, feste di quartiere, ecc.).
- > Valorizzare l'utilizzo dei trasporti pubblici e della mobilità lenta (aumentare la parte modale in favore del trasporto pubblico e della mobilità lenta).

#### **Quartieri residenziali: spazio pubblico di quartiere**

- > Valorizzare le qualità paesaggistiche intrinseche ai diversi quartieri (arborizzazione privata, giardini, vigne collocate nel tessuto urbano, strutture arbustive, diversificare la presenza dell'acqua in ambito urbano, spazi verdi di quartiere, suolo permeabile, ecc.) e rafforzare la presenza di strutture paesaggistiche e vegetali (alberi, giardini privati e/o a vocazione semi-pubblica) lungo gli assi stradali principali.
- > Migliorare la qualità degli spazi di quartiere (collettivi, semi-pubblici, semi-privati, ecc.): arredo urbano, punti d'ombra, diversificazione degli utilizzi possibili:
  - Migliorare la continuità della mobilità lenta all'interno e attraverso i quartieri residenziali.
  - Evitare la presenza di strade a fondo cieco (frattura delle continuità pedonali e ciclabili).
  - Ottimizzare le infrastrutture stradali, specialmente lo spazio destinato ai posteggi (condivisione dei posteggi, creazione di posteggi sotterranei per diminuire l'impatto in superficie, condivisione e razionalizzazione delle vie d'accesso).

Il regime di proprietà privata presuppone che l'evoluzione dei settori residenziali sia tributaria delle operazioni private. In funzione del bisogno e della situazione, tuttavia il

Comune gode di diverse opportunità d'intervento. Nella fattispecie, oltre ai vincoli pianificatori figuranti nei PR:

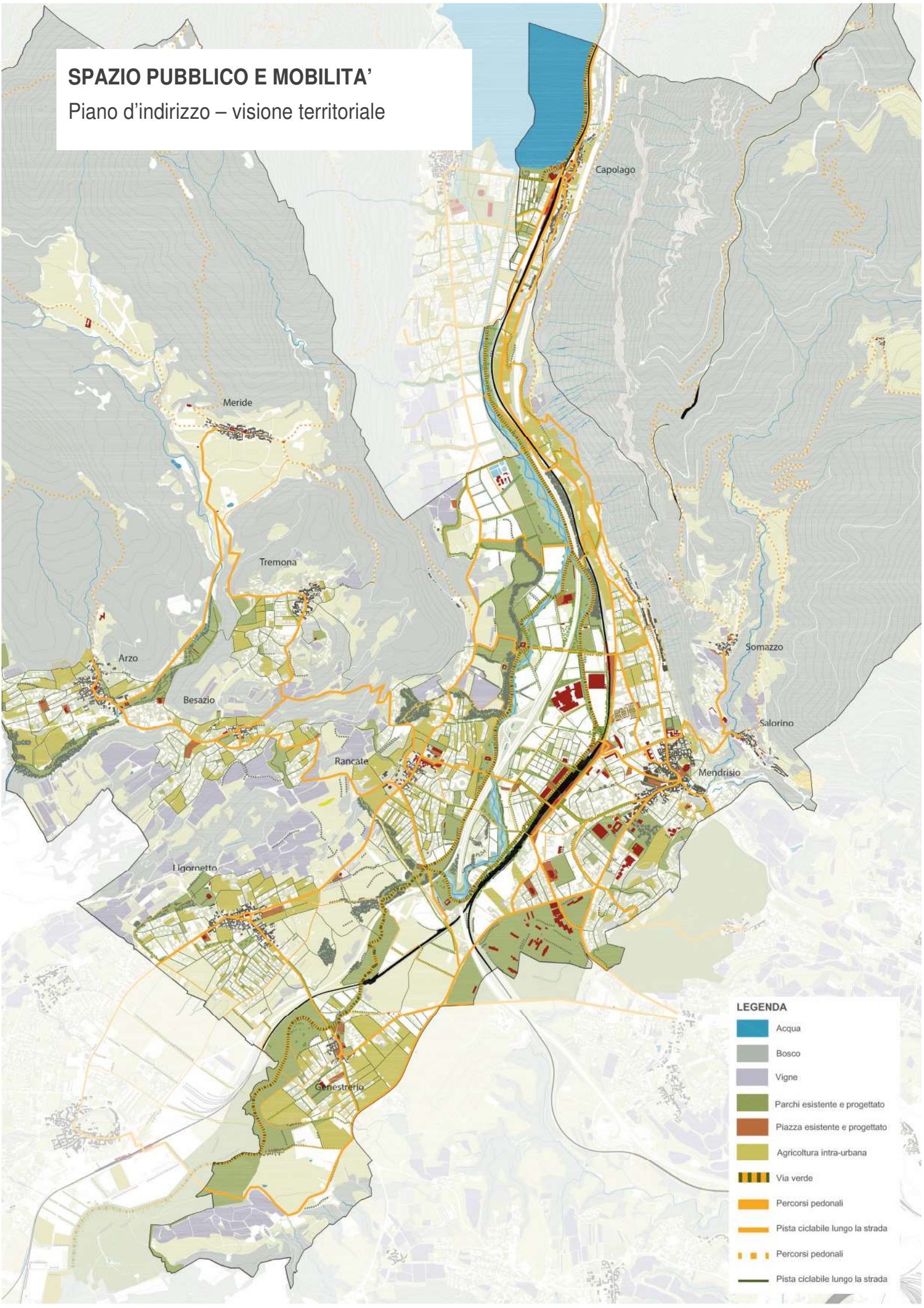
- > Perseguire uno standard elevato nelle opere comunali (stabili pubblici, operazioni edilizie nelle quali il Comune è coinvolto sia come co-proprietario, sia come ente partecipante).
- > In occasione del rilascio della licenza edilizia negoziare la realizzazione di disposizioni rilevanti per l'interesse pubblico (realizzazione di posteggi sotterranei, inserimento di servitù di passaggio, miglioramento dello spazio collettivo di quartiere, ecc.) nell'ambito di operazioni private particolari e strategiche per lo sviluppo della Città.

Quartieri industriali: spazio pubblico "lavorativo"

- > Concepire e sviluppare questi spazi, considerando aspetti qualitativi complementari alla dimensione logistica e funzionale dei quartieri industriali: spazi pubblici per gli impiegati, accessibilità multimodale e di mobilità lenta, posteggi per le biciclette, ecc. (vedi p.47, esigenze qualitative nel tessuto industriale).
- > Valorizzare e migliorare l'accessibilità per il trasporto pubblico e la mobilità lenta.
- > Le condizioni legate all'integrazione paesaggistica e alle qualità ambientali sono descritte nel capitolo 2.2.3, p.47.

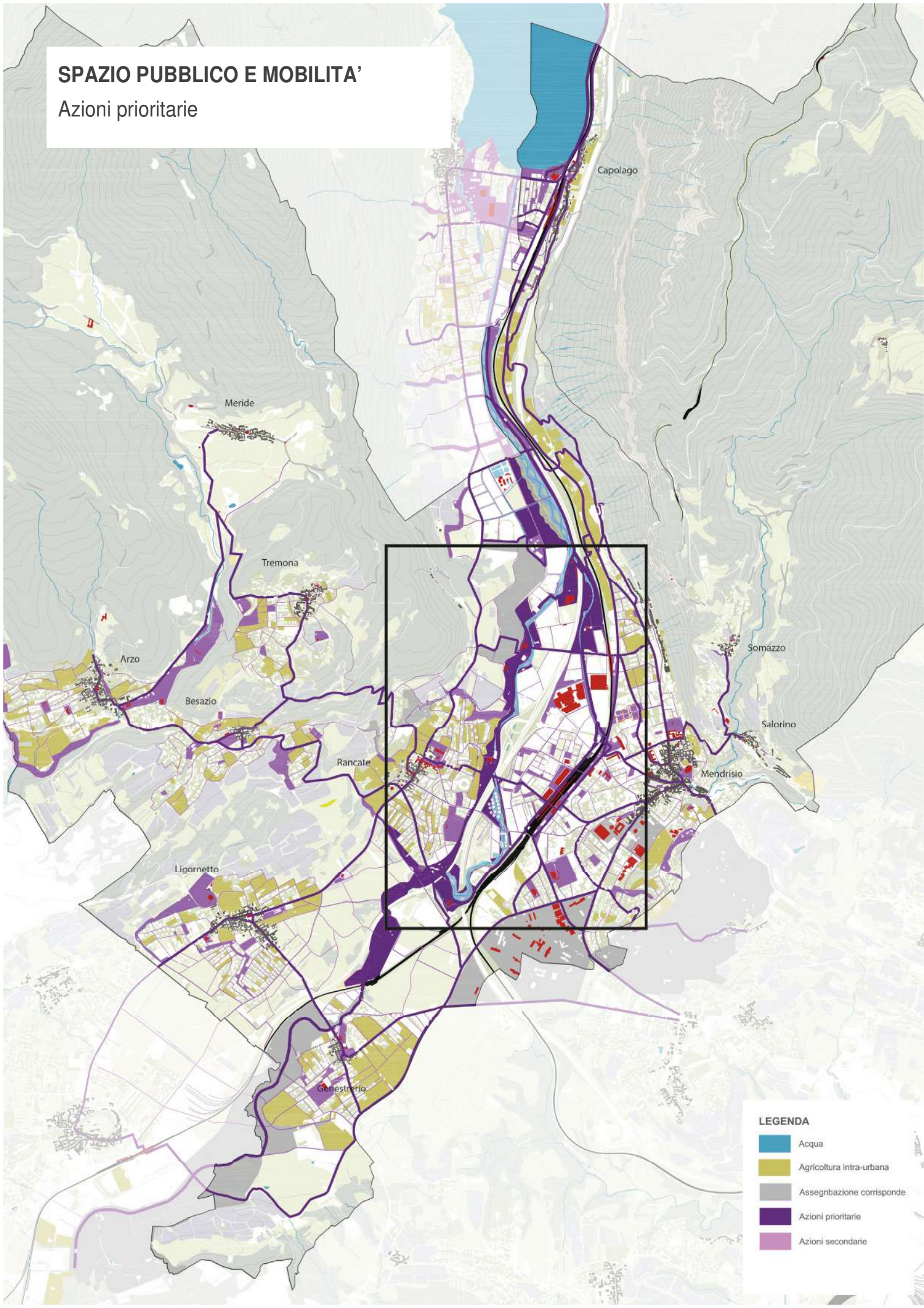
# SPAZIO PUBBLICO E MOBILITA'

Piano d'indirizzo – visione territoriale



# SPAZIO PUBBLICO E MOBILITA'

Azioni prioritarie



## LEGENDA

- Acqua
- Agricoltura intra-urbana
- Assegnazione corrisponde
- Azioni prioritarie
- Azioni secondarie

## 2.4.4 Azioni prioritarie

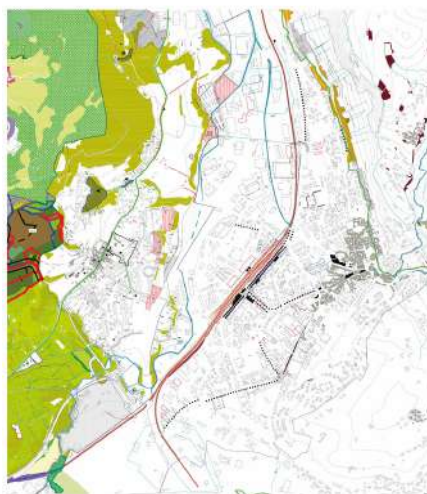
INSIEME DEI QUARTIERI (in particolare per i Quartieri di Mendrisio, Rancate, Genestrerio e Ligornetto)

**Obiettivo: sviluppare le continuità di mobilità lenta longitudinali alla valle in modo da valorizzare e implementare il progetto del Parco del Lavaggio**

### Strategia

L'azione prioritaria è illustrata attraverso una serie di immagini che mostrano la:

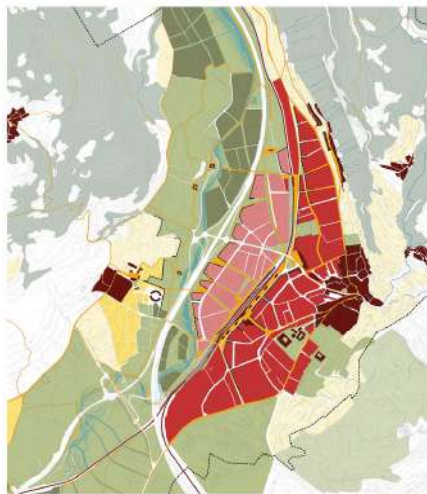
- > Situazione attuale: estratto del piano regolatore in vigore (AP-EP e traffico, alto a sinistra); un estratto del piano regolatore semplificato per l'insieme del territorio comunale (AP-EP e traffico, alto a destra).
- > Situazione futura: estratto della visione del MSP (basso a sinistra); estratto del piano d'indirizzo con indicata la visione territoriale (basso a destra).
- > Situazione futura: estratto del piano d'indirizzo con azioni e misure (pagina seguente).



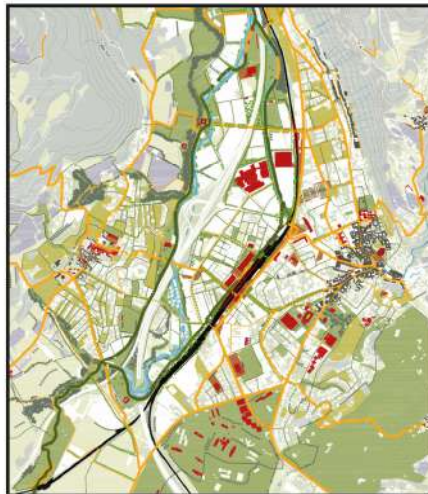
Situazione attuale – PR assemblati



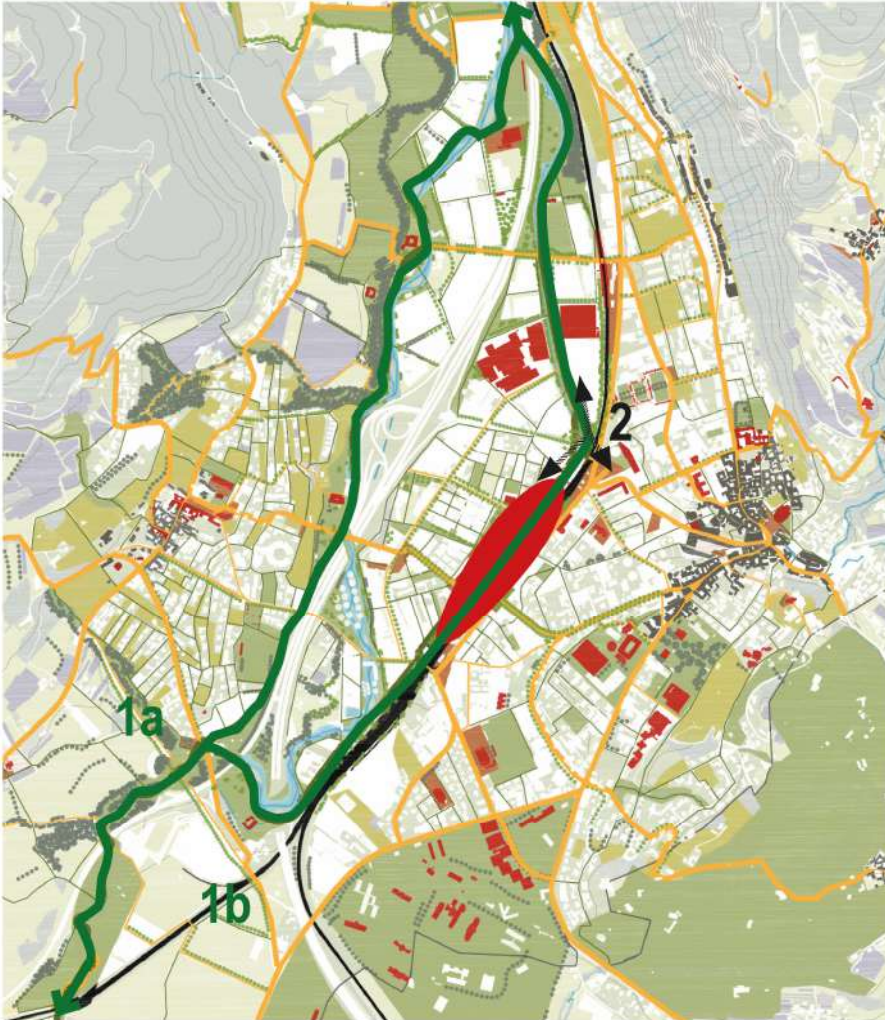
Situazione attuale – PR semplificati



Mandati di studio in parallelo: progetto ADR & LRS



Piano d'indirizzo



Situazione futura: piano d'indirizzo – azioni e misure

### Azioni e misure

Pianificare e realizzare, coerentemente e in coordinazione con lo sviluppo del concetto di Parco del Laveggio, gli assi di mobilità lenta longitudinali alla direzione del fiume in modo efficace e sicuro, attraverso l'insieme del territorio comunale ("Via verde" direzione nord-sud).

#### 1a) Lato sinistro del fondo valle (via Rancate)

- Studiare, pianificare e realizzare le continuità di mobilità lenta (ciclabile e pedonale) sulla sponda destra del fiume, attraverso il Parco del Laveggio: zona agricola, terrazzi viticoli e zona industriale nel parco (Prati maggi).
- Si ricorda che il segmento compreso tra la confluenza del fiume Moreé e la foce è stato trattato nell'ambito del concorso di progettazione della relativa tratta.

Coordinazione: concorso di progettazione del fiume Laveggio (vedi azioni e misure paesaggio, capitolo 2.3.3, p.57).

### 1b) Lato destro del fondo valle (via Mendrisio)

- Settore centrale: nel comparto della stazione FFS, in relazione allo sviluppo dello stabile SUPSI, è in corso la riqualifica degli spazi pubblici e delle continuità di mobilità lenta.
- Collegare il tracciato di mobilità lenta lungo il settore degli idrocarburi con la tratta eseguita recentemente da USTRA nel comparto alla Tana ed estenderli nel comparto Valera nell'ambito del PUC.

Prolungare la continuità di mobilità lenta fino alla piscina comunale, ed in seguito fino al lago. La pista ciclabile sarà realizzata contestualmente alla rinaturazione del fiume Morée nell'area di San Martino e del fiume Laveggio nella tratta tra le piscine e il lago. L'attraversamento della Via Franco Zorzi è approfondito nella misura 2 (qui sotto).

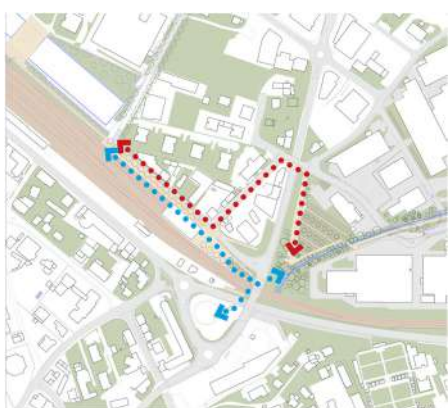
Coordinazione: pianificazione del Comparto stazione FFS di Mendrisio, progetto di rinaturazione del Morée con l'inserimento della pista ciclabile (vedi azioni e misure paesaggio, capitolo 2.3.3, p.57).

#### Messa in opera:

- > Coordinazione con gli studi e i progetti in corso e futuri.
- > Realizzazione di uno studio d'opportunità, sui entrambi i lati del fiume, in modo da precisare il tracciato e gli strumenti di messa in atto (negoiazioni con i privati, servitù di passaggio da inserire nei PR, ecc.).

### 2) Migliorare le connessioni trasversali con il centro di Mendrisio in parallelo alla realizzazione delle continuità di mobilità lenta longitudinali (connessione tra "città alta" e "città bassa – Parco del Laveggio").

- Migliorare le possibilità di attraversamento di via Franco Zorzi (ostacolo alla realizzazione della continuità di mobilità lenta – sponda destra, vedi sopra). Tale continuità è prevista fino all'altezza dello stabile SUPSI.
  - In un primo tempo, la connessione di mobilità lenta con la futura pista ciclabile lungo il Morée può essere garantita attraverso via Moreé e la via Franco Zorzi ("circonvallazione", vedi disegno a lato, tracciato rosso).
  - A più lungo termine tale continuità potrebbe essere più diretta e intuitiva creando un sottopassaggio in prossimità dell'innesto di via Francesco Catenazzi su Via Franco Zorzi. La fattibilità di tale opzione dovrà essere però approfondita e coordinata con la riorganizzazione degli impianti ferroviari (vedi disegno a lato, tracciato blu).
- Tale connessione, oltre ad essere più diretta, permetterebbe di migliorare il congiungimento trasversale tra il centro storico di Mendrisio ed il Parco del Laveggio, passando per il Centro di Pronto Intervento.



Circonvallazione di Via Zorzi.

Approfondimenti per i tracciati della ciclabile e della rinaturazione del fiume Morée (immagine ADR, 2019).

## MENDRISIO E RANCATE

**Obiettivo: migliorare le connessioni trasversali in modo da riallacciare la città al Parco del Lavaggio**

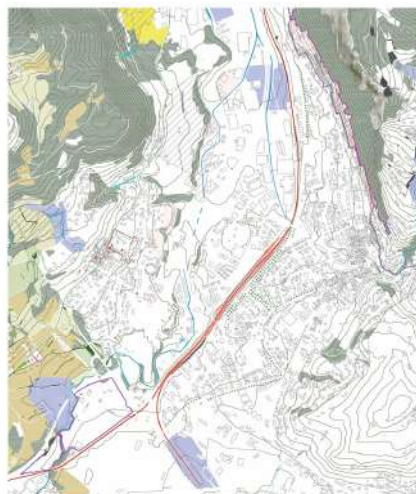
### Strategia

L'azione prioritaria è illustrata attraverso una serie di immagini che mostrano la:

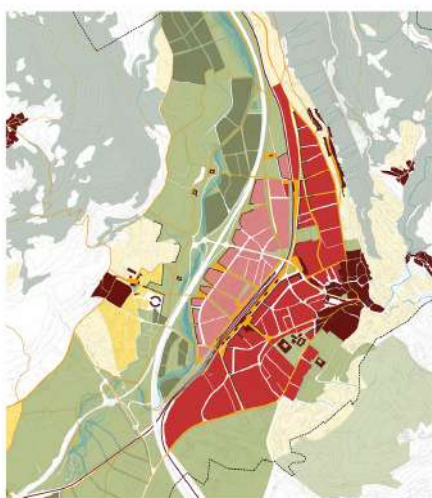
- > Situazione attuale: estratto del piano regolatore in vigore (AP-EP e traffico, alto a sinistra); un estratto del piano regolatore semplificato per l'insieme del territorio comunale (AP-EP e traffico, alto a destra).
- > Situazione futura: estratto della visione del MSP (basso a sinistra); estratto del Piano d'indirizzo con indicata la visione territoriale (basso a destra).
- > Situazione futura: estratto del Piano d'indirizzo con azioni e misure (pagina seguente).



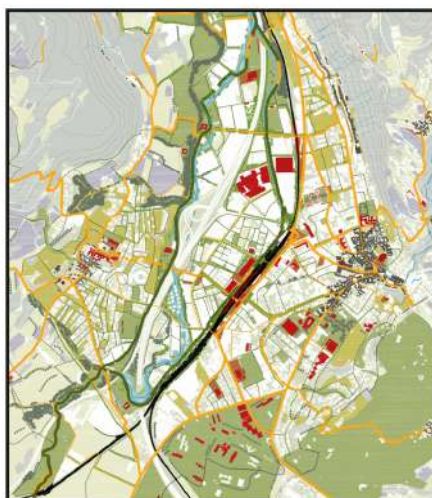
Situazione attuale – PR assemblati



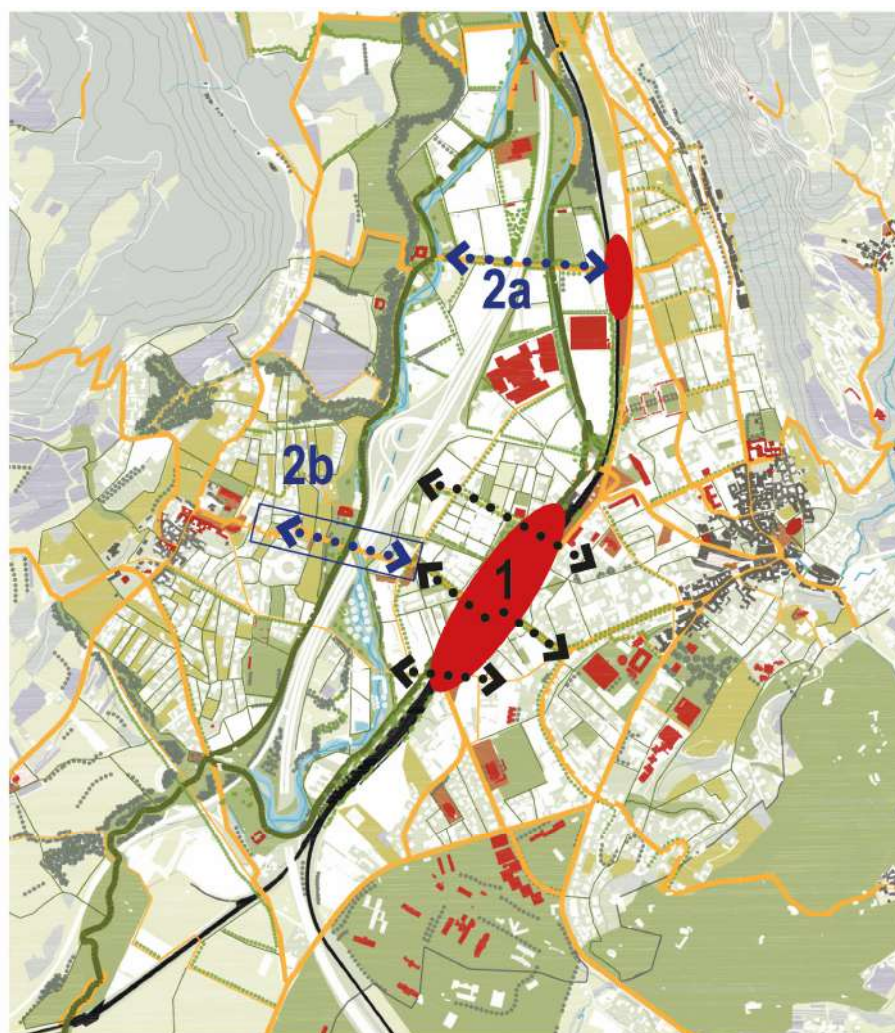
Situazione attuale – PR semplificati



Mandati di studio in parallelo: progetto ADR & LRS



Piano d'indirizzo



Situazione futura: piano d'indirizzo – azioni e misure

### Azioni e misure

- 1) Riquilibrare le connessioni stradali tra la stazione e la via Francesco Borromini ed il Parco del Laveggio, conferendo agli assi che convergono alla stazione FFS la forma di viali urbani. Essi dovranno rispondere alle esigenze legate, sia alla circolazione, sia al sostegno della mobilità lenta (dimensione marciapiedi, piste ciclabili, trattamento vegetale e arborizzazione, rapporto tra costruito e spazio stradale, evitare “fronti di posteggi”, ecc.), vedi azioni insediamenti, capitolo 2.2.3, p.37).

Il trattamento paesaggistico di tali connessioni, come l'arborizzazione, riveste una triplice importanza:

- valorizzazione delle continuità ecologiche;
  - sostegno del pedone (ombra);
  - lotta contro i cambiamenti climatici (zone d'ombra, fissazione di particelle inquinanti, micro-climi).
- Riquilibrare gli assi stradali di competenza comunale, ad esempio via al Gas e via Rime.

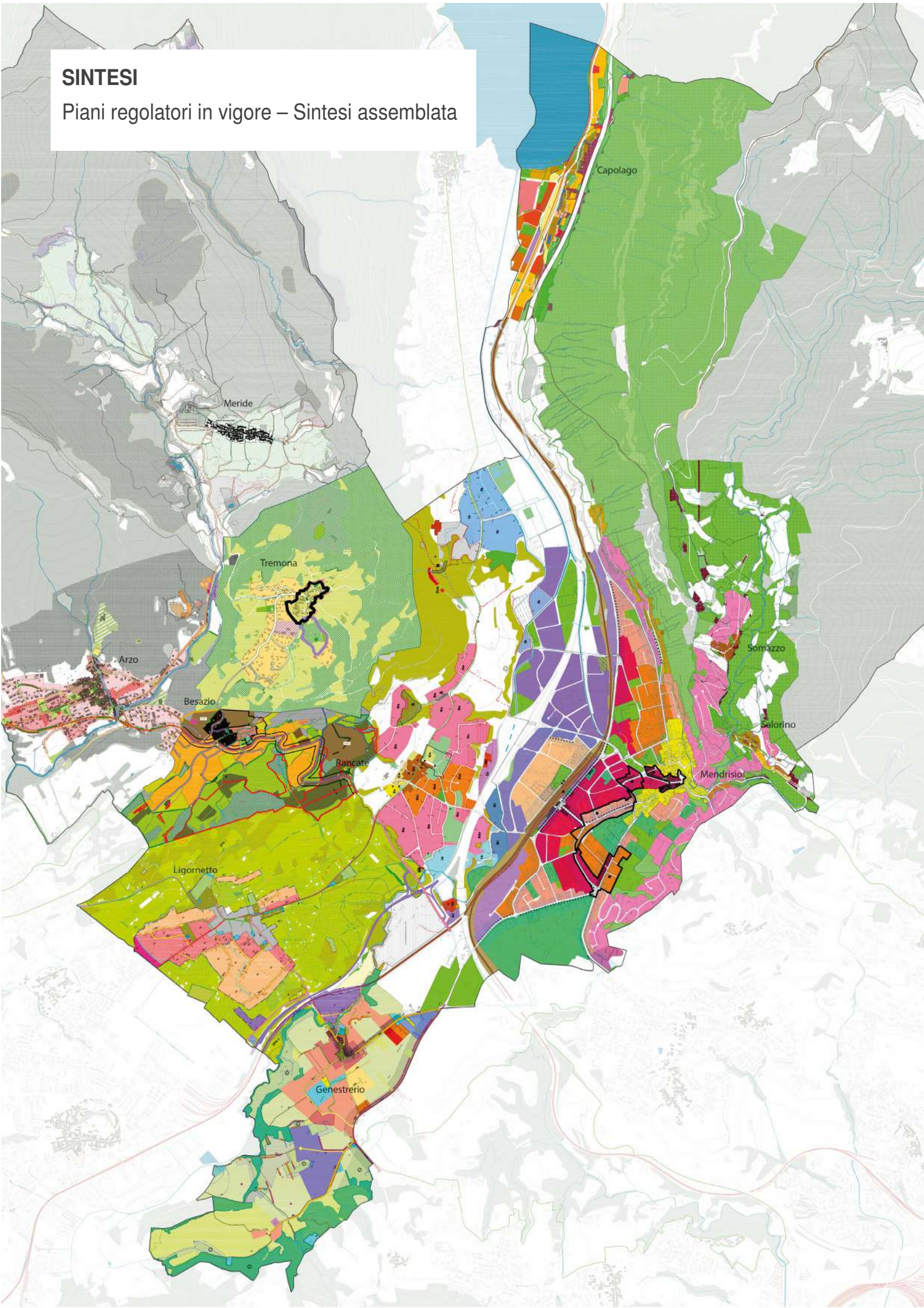
- Progetto di riqualifica da elaborare (arborizzazione, pista ciclabile, dimensione dei marciapiedi). Rispettare le esigenze qualitative formalizzate negli obiettivi generali (capitolo, 2.4.2, p.62).
  - Introdurre, tramite delle varianti di PR, le disposizioni necessarie per raggiungere l'obiettivo: arretramento delle nuove costruzioni, limitazione delle possibilità di costruire boxes e posteggi in superficie lungo tali assi, mantenimento di spazi liberi privati a destinazione di giardino.
  - In caso di ricezione di progetti privati, valutare e quindi negoziare il perseguimento di tali obiettivi con i proprietari coinvolti.
- Negoziare la riqualifica degli assi stradali privati, esistenti e futuri, e/o future eventuali connessioni stradali all'interno del comparto Rime-Brecc (arborizzazione, pista ciclabile, dimensione dei marciapiedi).
- Nel caso di progetti privati di sviluppo, negoziare la realizzazione di continuità di mobilità lenta qualitative, permettendo di migliorare la permeabilità pedestre dell'insieme del comparto, e in particolare tra il Parco del Laveggio e la stazione.
  - In caso di elaborazione di piani particolareggiati e/o di varianti di piano regolatore, inscrivere formalmente tali vincoli (cessioni, servitù di passaggio, ecc.) nelle norme d'attuazione dei PR o nei Registri Fondiari.
- 2) Riqualificare le connessioni trasversali di mobilità lenta in direzione delle stazioni FFS per migliorare le possibilità d'attraversamento della linea autostradale e per riavvicinare le centralità urbane al Parco del Laveggio.

2a) Riqualificare la connessione di mobilità lenta tra la stazione FFS di San Martino e la zona industriale di Rancate (Masserone – Penate), attraverso la realizzazione della pista ciclabile, l'allargamento dei marciapiedi e il trattamento paesaggistico e vegetale.

2b) Valutare l'opportunità di realizzare una passerella di mobilità lenta tra Rime-Brecc e via Molino Nuovo (Rancate) in modo da permettere l'attraversamento della linea autostradale e quindi avvicinare ulteriormente il quartiere di Rancate (città di collina) alla stazione FFS di Mendrisio. Nel 2018 il progetto è stato un tema di lavoro di diploma della SUPSI.

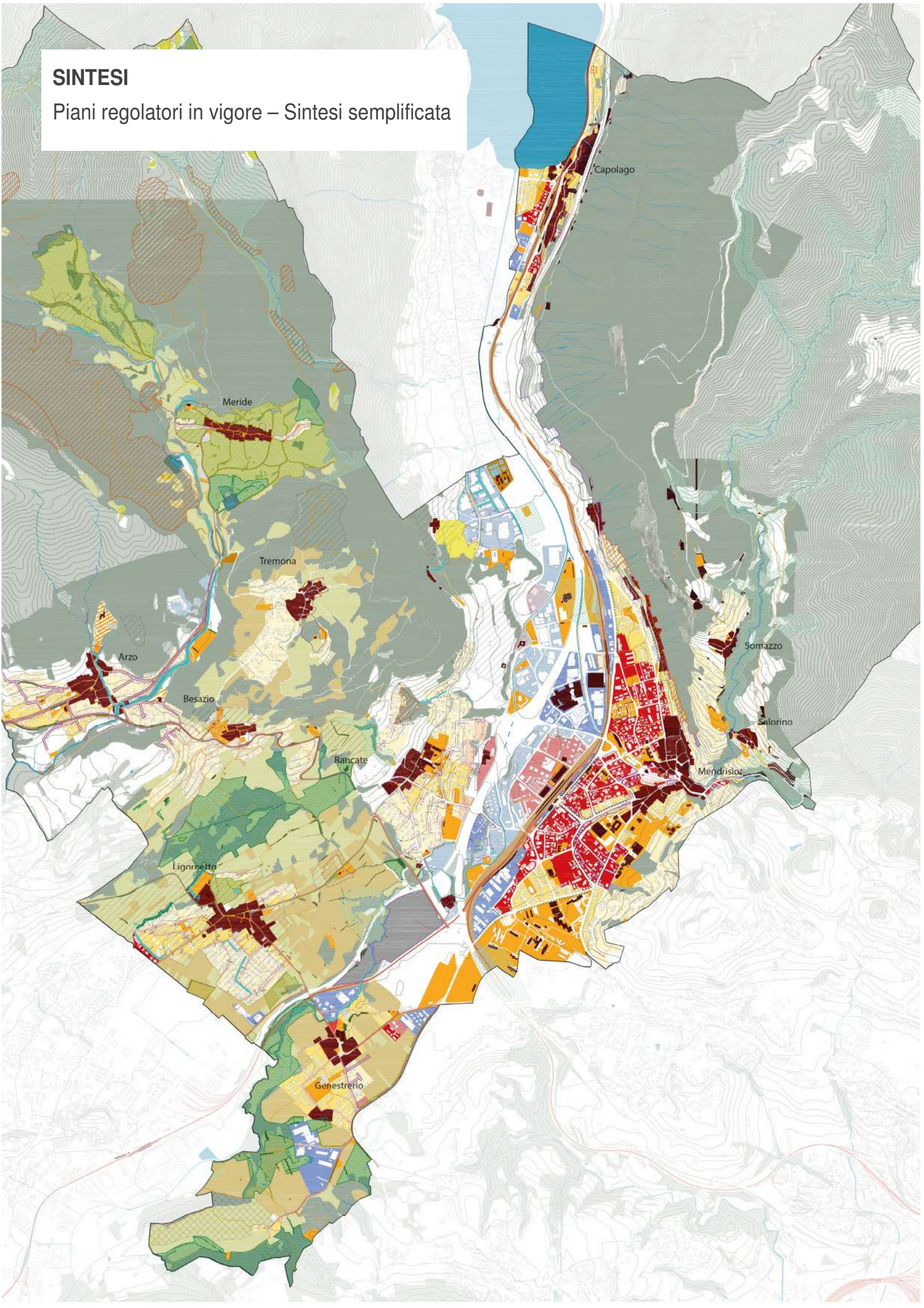
# SINTESI

Piani regolatori in vigore – Sintesi assemblata



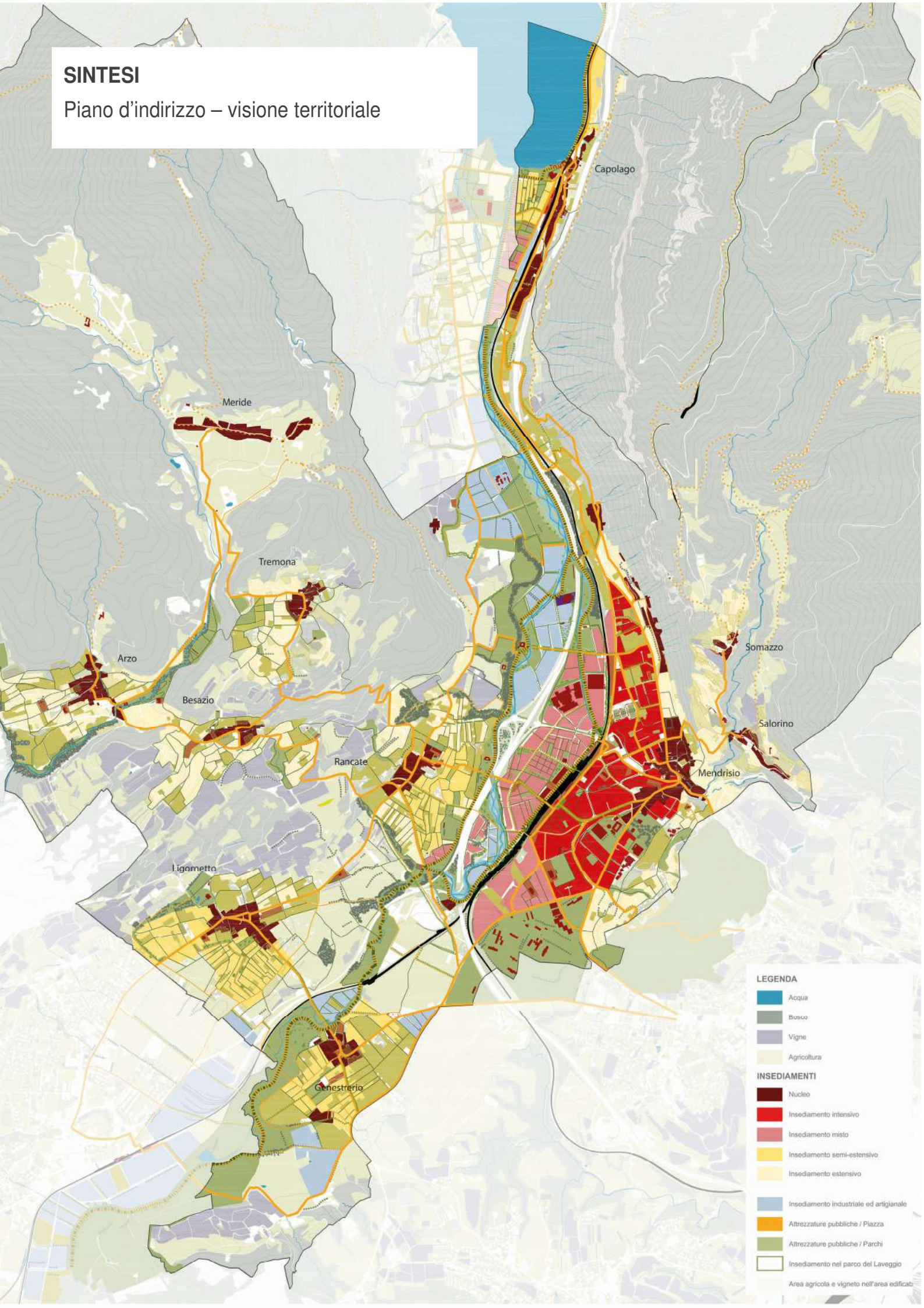
# SINTESI

Piani regolatori in vigore – Sintesi semplificata



# SINTESI

Piano d'indirizzo – visione territoriale



## LEGENDA

- Acqua
- Bosco
- Vigne
- Agricoltura

## INSEDIAMENTI

- Nucleo
- Insedimento intensivo
- Insedimento misto
- Insedimento semi-estensivo
- Insedimento estensivo
- Insedimento industriale ed artigianale
- Attrezzature pubbliche / Piazza
- Attrezzature pubbliche / Parchi
- Insedimento nel parco del Laveggio
- Area agricola e vigneto nell'area edificata



### 3 Approccio settoriale (zoom)

Dopo aver definito la strategia generale (capitolo 2) e le diverse strategie tematiche declinate attraverso la situazione iniziale, gli obiettivi e le azioni (capitolo 2.2 a 2.4), la presente sezione ne propone alcuni esempi applicativi in scala di dettaglio.

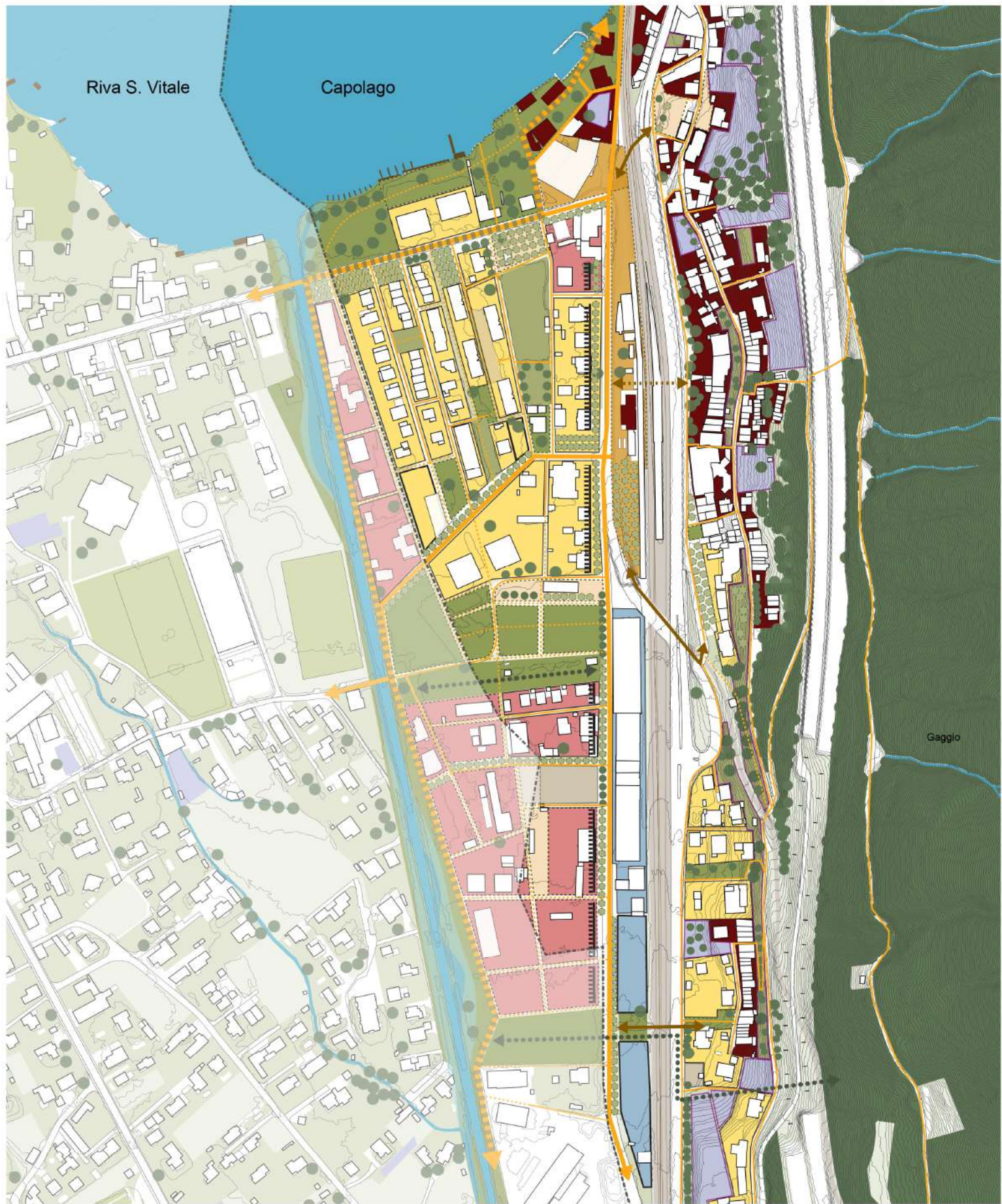
L'elaborazione di tali zoom presenta una metodologia di lavoro iterativa e trasversale alle diverse scale territoriali e d'azione. In tal senso si evidenzia che, non trattandosi di studi di dettaglio vincolanti, gli zoom sviluppati si propongono come una sorta di "test" volti ad illustrare possibili applicazioni delle strategie formulate in modo più generale a scala territoriale. Si evince quindi che, attraverso gli zoom settoriali e i loro eventuali adattamenti, le strategie tematiche iniziali sono, e potranno essere, dibattute in modo dinamico e continuo.

Di conseguenza gli zoom settoriali devono essere considerati come un lavoro esplorativo, che traduce spazialmente le idee in modo chiaro, ma con dei limiti variabili. In effetti questi approfondimenti definiscono la struttura generale (continuità paesaggistiche, rapporto tra spazi costruiti e spazi aperti, continuità di mobilità lenta e rete degli spazi pubblici, ecc.) e propongono degli orientamenti programmatici, evidenziando le sfide e le procedure pianificatorie da considerare.

Si rileva pertanto che, sia la fattibilità (legale, tecnica, economica), sia la geometria delle misure (perimetri, localizzazioni precise, limiti, ecc.), andranno precisate e confermate nell'ambito degli studi futuri (2 fase del Piano Direttore comunale, studi di fattibilità, varianti di PR, ecc.).



# SETTORE CAPOLAGO



Riva S. Vitale

Capolago

Gaggio

**SETTORE CAPOLAGO 1.2'000**

**INSEDIAMENTI**

Densificazione contestuale vicino alla stazione

- Tessuto residenziale a densità intermedia  Potenziale spazio di densificazione residenziale a densità intermedia
- Tessuto mista  Potenziale spazio di densificazione mista / da concordare con Riva San Vitale
- Tessuto di attività  Potenziale spazio di densificazione industriale e artigianale
- Riqualifica del piazzale delle stazione
- Tessuto storico
- Linee di arretramento

**RETE URBANA e MOBILITÀ**

Una maglia urbana come struttura della città

- Spazi collettivi esistenti  Creazione di spazi o attrezzature pubbliche *parco giochi, piazza, ecc.*
- Piazze collettive esistenti  Creazione di piazze
- Attraversamento ferroviario esistente  Attraversamento ferroviario da creare
- Via verde
- Maglia ML principale, traverse maggiori *trasporti pubblici, piste ciclabili, arredo urbano*
- Maglia ML secondaria esistente  Maglia ML secondaria da creare *negoziando delle servitù di passo, messa in comune di spazi collettivi*

**PAESAGGIO e AMBIENTE**

Creazione di una maglia verde

- Acqua  Rivitalizzazione del Lavaggio
- Agricoltura intraurbana *vigneti, frutteti*  Agricoltura intraurbana, giardino, area vegetata da conservare
- Alberature e vegetazione esistente  Alberature e vegetazione da rinforzare
- Infrastruttura verde da studiare *continuità ecologica, biotopi*

## Settore Capolago: azioni e obiettivi operativi

### COMPARTO NORD – VOCAZIONE RESIDENZIALE

**Consolidare e riorganizzare, riposizionando le densificazioni puntualmente, la vocazione residenziale del comparto in prossimità della stazione FFS di Capolago.**

- > Messa in opera: elaborazione di una variante di PR per permettere lo sviluppo programmatico ritenuto (riorganizzazione delle zone, degli indici e delle norme edilizie).
- > All'interno del comparto figurano diverse zone che permettono sviluppi residenziali di vario carattere (intensivo, medio e misto all'artigianale) che dovranno essere adeguate. Si rileva che il perseguimento di questa misura (riorganizzazione e ridefinizione del rapporto tra "pieni" e "vuoti") è legato alla redistribuzione delle riserve SUL disponibili, e non deve tradursi in un aumento di quest'ultime.

### SETTORE CAMPAGNE – VOCAZIONE MISTA

**Consolidare e rafforzare la vocazione lavorativa e mista compatibilmente con il contesto urbano e residenziale circostante del settore Campagne.**

- > Messa in opera: elaborazione di una variante di PR per permettere lo sviluppo programmatico auspicato. Un eventuale coordinamento intercomunale con Riva San Vitale è auspicato.
- > Il comparto è attualmente inserito in zona residenziale artigianale nel PR in vigore. In considerazione della ripartizione delle riserve edificatorie a scala comunale, maggiori per la residenza rispetto a quelle per il lavoro, si propone di consolidare la vocazione lavorativa del comparto trasformando le riserve edificatorie residenziali in riserve legate agli addetti.

### COMPARTO STAZIONE – VOCAZIONE LAVORATIVA

**Rafforzare la vocazione lavorativa del comparto ubicato tra via Segoma e i binari, favorendo lo sviluppo di contenuti industriali e artigianali.**

- > Messa in opera: elaborazione variante di PR per permettere lo sviluppo programmatico auspicato (il comparto Sud, tutt'ora non edificato, è inserito in zona residenziale e residenziale artigianale).
- > In considerazione della ripartizione delle riserve edificatorie a scala comunale, maggiori per la residenza rispetto a quelle per il lavoro, si propone di consolidare la vocazione lavorativa del comparto trasformando le riserve edificatorie residenziali in riserve legate agli addetti.

### INTERFACCIA FFS

**Riqualificare lo spazio pubblico (interfaccia) della stazione FFS (piazzale della stazione, porta d'entrata).**

- > Messa in opera: elaborazione di un progetto di riqualifica e di valorizzazione attraverso una procedura di concorso.

### ATTRAVERSAMENTO DEI BINARI

**Realizzare un attraversamento pedonale e ciclabile del comparto ferroviario e della strada cantonale per migliorare la connessione dell'area della stazione FFS e il nucleo del villaggio.**

- > Messa in opera: studio di fattibilità ed elaborazione del progetto per la formazione del nuovo attraversamento.

## CONNESSIONI VISIVE DEL PAESAGGIO

**Mantenere e valorizzare due connessioni visive del paesaggio trasversali per rafforzare il legame tra il Parco del Laveggio, il comparto della stazione FFS e i comparti montani: lungo via Monsignor Sesti e via alle Campagne.**

- > Messa in opera: mantenimento di uno spazio libero non edificato (eventualmente vincolo di non edificabilità o zona agricola tramite variante di PR), se possibile fruibile dai pedoni. Coordinazione intercomunale con Riva San Vitale.

## RIVA LACUSTRE

**Riqualificare e migliorare l'accessibilità pubblica della riva lacustre per offrire una connessione pedestre in continuità con la passeggiata a lago pianificata** (connessione tra i due segmenti della Via verde che prosegue lungo il Laveggio rinaturato in alternativa alla strada cantonale).

- > Messa in opera: studio di fattibilità e negoziazione con i proprietari. In funzione delle opportunità, acquisizione comunale e/o iscrizione di servitù di passo (vincolo a PR o a registro fondiario).

## SPAZI VERDI DI QUARTIERE

**Mantenere e valorizzare, soprattutto nei comparti residenziali, gli spazi verdi di respiro del quartiere (terreni non edificati, giardini, ecc.). Tale obiettivo va attuato anche nei settori dei fianchi montani identificati nel piano (vigne in zona nucleo e in zona residenziale estensiva).**

- > Messa in opera: mantenimento e valorizzazione delle superfici identificate (tramite variante di PR: vincoli di non edificabilità).
- > Il perseguimento di tale misura contribuisce a ridurre le riserve di SUL residenziali.

## SPAZI ESTERNI

**Favorire, nei comparti residenziali, la riqualifica e la condivisione degli spazi esterni a vocazione collettiva.**

- > Messa in opera: negoziazione nell'ambito dei progetti edilizi privati del perseguimento dell'obiettivo. Questo favorisce la porosità e la permeabilità della mobilità lenta nei diversi comparti (maglia di quartiere).

## CONTINUITÀ NORD-SUD DELLA MOBILITÀ LENTA

**Riqualifica e valorizzazione degli assi principali Nord-Sud e Est-Ovest della maglia della mobilità lenta. Via Famiglia Carlo Scacchi-Via dell'Indipendenza (fino a Riva San Vitale); Via Segoma; Via Famiglia Carlo Scacchi (fronte stazione FFS): marciapiedi, piste ciclabili, arborizzazione, arredo urbano, ecc.**

- > Messa in opera: studi di fattibilità e progetti di riqualifica stradale.

## MAGLIA DELLA MOBILITÀ LENTA DI QUARTIERE

**Migliorare e creare dei percorsi pedonali all'interno dei diversi settori costruiti al fine di garantire la porosità pedestre attraverso i quartieri (maglia di quartiere).**

- > Messa in opera: negoziazione, in funzione delle opportunità (progetti edilizi privati) prevedere servitù di passo (vincolo a PR).

## POSTEGGI

**(Ri)pensare gli spazi destinati ai posteggi, soprattutto quelli affacciati sugli assi principali, come degli spazi qualitativi, ordinati e sostenibili: suolo permeabile, presenza di vegetazione (alberature), ecc.**

- > Messa in opera: elaborazione di una "carta di buoni esempi" e, in seguito, progetti di riqualifica.

# SETTORE RIME-BRECC



## Settore Rime-Brecc: azioni e obiettivi operativi

### PARCO DEL LAVEGGIO

**Rinaturare il segmento centrale del fiume Laveggio, tra Rancate-Mendrisio e la foce del Morée: ristrutturazione ecomorfologica; miglioramento delle continuità naturali, ecologiche e paesaggistiche – presa in considerazione degli ostacoli quali l'autostrada; miglioramento della fruibilità degli argini; presa in conto del tracciato storico.**

- > Messa in opera: elaborazione di un concetto globale per la rinaturazione tramite procedura di concorso. Vedi azione paesaggio e ambiente, capitolo 2.3.3, p.57.

### QUARTIERE DELLA STAZIONE FFS DI MENDRISIO – VOCAZIONE MISTA

**Consolidare la vocazione lavorativa e residenziale del quartiere della stazione FFS incentivando un programma misto, soprattutto del fronte cittadino ad ovest di via Francesco Borromini. Il nuovo disciplinamento della zona dovrà permettere programmi misti compatibili con il carattere urbano e centrale del comparto: commerci, servizi, industria leggera, artigianato, attività poco moleste con l'obiettivo di tendere ad un quartiere urbano dinamico.**

- > Messa in opera: elaborazione, in seguito al consolidamento del programma, di una variante di PR per permettere lo sviluppo ritenuto (riorganizzazione delle zone, degli indici e delle norme edilizie). Vedi azione insediamenti capitolo 2.2.3, p.39.
- > Il fronte ovest è attualmente inserito in zona per attività lavorative non intensive e non contempla la realizzazione di contenuti residenziali. Il perseguimento di questa misura deve prioritariamente permettere di mantenere le riserve di SUL per gli addetti in considerazione della centralità del comparto. L'inserimento di contenuti residenziali per mantenere attrattivo il comparto, non deve comportare il rischio di un aumento delle riserve di SUL abitative.

### FACCIATA OVEST – VETRINA

**Conferire agli edifici della facciata ovest del quartiere un carattere architettonico di qualità per permettere di riqualificare gli spazi esterni e le continuità di mobilità lenta ("vetrina della città", non solo spazi funzionali per l'industria).**

- > Messa in opera: negoziazione, nell'ambito dei progetti edilizi futuri, del perseguimento di tale obiettivo. Eventualmente, nel caso di una variante di PR, adattare di conseguenza il regolamento edilizio.

### SPAZI VERDI DI QUARTIERE

**Articolare lo sviluppo del quartiere attraverso una rete di spazi a vocazione pubblica (spazi verdi, piazzette, terrazzi aperti sul paesaggio circostante, ecc.), da preservare, da riqualificare e da arricchire.**

- > Messa in opera: mantenimento e valorizzazione delle superfici identificate (tramite variante di PR: vincoli di non edificabilità delle parcelle identificate, zona di riserva o zona degli spazi liberi). Arricchimento e valorizzazione di spazi complementari identificati nel piano (negoziato con attori privati in funzione delle opportunità o varianti di PR: vincoli, passaggio in AEP se pertinente). Vedi azione insediamenti capitolo 2.2.3, p.39.
- > Il perseguimento di tale misura contribuisce a ridurre le riserve di SUL residenziali eccedentarie a scala comunale.

### CONTINUITÀ NORD-SUD DELLA MOBILITÀ LENTA (VIA VERDE)

**Pianificare e realizzare le due continuità di mobilità lenta longitudinali Nord-Sud (Via verde): sponda sinistra – lungo il fiume Laveggio rinaturato (coordinazione con il progetto del Parco); sponda destra – lungo via Francesco Catenazzi (attraversamento via Franco Zorzi gestito in due tempi).**

- > Messa in opera: coordinazione con gli studi esistenti e futuri (stazione FFS di Mendrisio, rinaturazione del fiume Morée con l'inserimento della pista ciclabile, rinaturazione del fiume Laveggio). Realizzazione di uno studio d'opportunità (sponda destra e sinistra) per precisare il tracciato e gli strumenti di messa in atto (negoziazioni con i privati, vincoli – servitù di passo, calibro e superfici necessarie inserite nei PR). Vedi azione mobilità e spazio pubblico capitolo 2.4.4, p.68.

## CONNESSIONI TRASVERSALI

**Riqualificare le connessioni stradali trasversali tra la stazione FFS e via Francesco Borromini, il Parco del Laveggio e Rancate: Via al Gas e Via Rime.** “Viali urbani”: esigenze legate alla circolazione e al supporto della mobilità lenta (dimensione marciapiedi, piste ciclabili, arborizzazione, rapporto tra costruito e spazio stradale - evitare “fronti di posteggi”, ecc.).

- > Messa in opera: elaborazione del progetto di riqualifica e, in seguito, una variante di PR per raggiungere l'obiettivo (arretramento delle nuove costruzioni, limitazione delle possibilità di costruire boxes e posteggi in superficie lungo tali assi, mantenimento di uno spazio libero privato a destinazione giardino). Vedi azione mobilità e spazio pubblico capitolo 2.4.4, p.71.

## ATTRAVERSAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

**Realizzare una passerella di mobilità lenta tra Rime-Brecc e via Molino Nuovo / via Sotto Chiesa a Rancate che, grazie all'attraversamento dell'autostrada A2, permette di connettere meglio Rancate alla stazione FFS di Mendrisio.**

- > Messa in opera: la fattibilità tecnica dell'opera di principio è data, realizzazione del progetto e ricerca di finanziamento e coordinamento con istanze federali (USTRA). Vedi azione mobilità e spazio pubblico capitolo 2.4.4, p.71.

## COMPARTO STAZIONE FFS

**Riqualificare il comparto della stazione FFS sui due lati dei binari favorendo lo sviluppo di programmi misti destinati ad attività terziarie ad alto valore aggiunto. Lo sviluppo urbanistico deve essere concepito attraverso un'alternanza di spazi costruiti e di spazi aperti, arborizzati e a fruizione pubblica.**

- > Messa in opera: elaborazione di un concetto urbanistico e di un programma; in seguito variante di PR.

## VIA VERDE E “BOULEVARD” CITTADINO

**Riqualificare via Francesco Catenazzi (Via verde: Mobilità lenta e alberature) e via Stefano Franchini (“boulevard”, coabitazione dei diversi modi di trasporto, piazzale antistante la stazione) conferendogli un carattere urbano (marciapiedi, mobilità lenta, arredo urbano, alberature, attrattività dei piani terra).**

- > Messa in opera: elaborazione di un progetto di riqualifica, coordinato con gli altri progetti previsti nel comparto (riqualifica della zona ferroviaria, di Via Catenazzi e del quartiere Rime Brecc).

## PIAZZA DELLA STAZIONE

**Riqualificare lo spazio pubblico (interfaccia) dell'area della stazione FFS (zona d'incontro: TIM, TP, ML).**

- > Messa in opera: elaborazione di un progetto di riqualifica e valorizzazione.

## ATTRAVERSAMENTO DEI BINARI

**Migliorare le possibilità d'attraversamento dei binari FFS creando nuovi collegamenti pedonali e rinforzando le connessioni tra via Francesco Catenazzi, via Stefano Franchini e via Franco Zorzi (zona nord).**

- > Messa in opera: studio di fattibilità ed elaborazione del progetto per la creazione dei nuovi attraversamenti.

# SETTORE CERCERA



SETTORE CERCERA 1.2'000

<p><b>INSEDIAMENTI</b> Densificazione contestuale vicino alla stazione</p> <p>Tessuto residenziale a densità intermedia <i>villetta, villa urbana, palazzina, ecc.</i></p> <p>Tessuto mista <i>commercio - residenza - lavoro</i></p> <p>Tessuto di attività</p> <p>Tessuto storico</p> <p>Potenziale spazio di densificazione residenziale a densità intermedia</p> <p>Potenziale spazio di densificazione mista / da concordare con Riva San Vitale</p> <p>Potenziale spazio di densificazione industriale e artigianale</p>	<p><b>RETE URBANA e MOBILITÀ</b> Una maglia urbana come struttura della città</p> <p>Spazi collettivi esistenti <i>parco giochi, piazza, ecc.</i></p> <p>Piazze collettive esistenti</p> <p>Attraversamento ferroviario esistente</p> <p>Attraversamento ferroviario da creare</p> <p>Via verde</p> <p>Maglia ML principale, traverse maggiori trasporti pubblici, piste ciclabili, arredo urbano</p> <p>Maglia ML secondaria esistente</p> <p>Maglia ML secondaria da creare negoziando delle servitù di passo, messa in comune di spazi collettivi</p> <p>Creazione di spazi o attrezzature pubbliche</p> <p>Creazione di piazze</p> <p>Attraversamento ferroviario da creare</p>	<p><b>PAESAGGIO e AMBIENTE</b> Creazione di una maglia verde</p> <p>Acqua</p> <p>Agricoltura intraurbana vigneti, frutteti</p> <p>Alberature e vegetazione esistente</p> <p>Rivitalizzazione del Laveggio</p> <p>Agricoltura intraurbana, giardino, area vegetata da conservare</p> <p>Alberature e vegetazione da rinforzare</p> <p>Infrastruttura verde da studiare area continuità ecologica, biotopi</p>
--	---	--

## Settore Cercera: azioni e obiettivi operativi

### SETTORE IDROCARBURI – EVOLUZIONE INDUSTRIALE

**Studiare la riorganizzazione e l'evoluzione del settore industriale e degli idrocarburi per incoraggiare l'attestamento di un polo energetico sostenibile in relazione al Parco del Laveggio e al contesto urbano circostante. A lungo termine e in funzione delle opportunità, la presenza degli idrocarburi dovrà essere riconsiderata a favore di programmi industriali (energetici o altro) all'avanguardia e di spazi verdi legati alla rinaturazione del fiume Laveggio.**

- > Messa in opera: realizzazione di uno studio d'opportunità (programmatica, economica, urbanistica) in coordinazione con l'insieme degli attori coinvolti (comune, cantone, confederazione, privati). Vedi azione insediamenti capitolo 2.2.3, p.41.
- > Lo sviluppo di questo settore deve essere concepito come una "zona industriale inserita nel parco". Vanno quindi messe in atto condizioni urbanistiche, paesaggistiche e ambientali di elevata qualità (esse sono indicate alla pagina 47).

### PARCO DEL LAVEGGIO

**Rinaturare il fiume Laveggio: ristrutturazione ecomorfologica; miglioramento delle continuità naturali, ecologiche e paesaggistiche – presa in considerazione degli ostacoli quali l'autostrada; miglioramento della fruibilità degli argini; considerazione del tracciato storico.**

- > Messa in opera: elaborazione di un concetto d'insieme di rinaturazione (procedura di concorso). Vedi azione paesaggio e ambiente, capitolo 2.3.3, p.58.

### CONNESSIONI DELLA MOBILITA' LENTA CON MENDRISIO (VIA VERDE)

**Pianificare e realizzare la continuità di mobilità lenta longitudinale Nord-Sud (Via verde) per migliorare la connessione tra Rancate, il comparto industriale in oggetto e Mendrisio.** Il progetto di sviluppo del comparto della stazione FFS in relazione alla SUPSI prevede la riqualifica degli spazi pubblici e la realizzazione di continuità di mobilità lenta. Tale opera deve essere estesa anche in direzione sud, lungo il comparto degli idrocarburi, in direzione di Valera.

- > Messa in opera: Il tracciato è precisato fino al Comparto Valera. La riqualifica di alcune tratte è d'attuare. Vedi azione mobilità e spazio pubblico capitolo 2.4.4, p.68.

### CONTINUITÀ PAESAGGISTICA LUNGO L'ASSE AUTOSTRADALE

**Mantenere e rafforzare la continuità paesaggistica e naturale lungo l'asse autostradale (versante est) per permettere la realizzazione della continuità di mobilità lenta (Via verde sul lato sinistro del fondo valle) e di consolidare il Parco del Laveggio.**

- > Messa in opera: aprire una discussione in relazione all'impianto di betonaggio per il perseguimento degli obiettivi e la coordinazione con uno studio d'opportunità (sponda sinistra) per precisare il tracciato e la fattibilità della realizzazione della Via verde (vedi sopra). Una variante di PR per consolidare gli obiettivi è probabilmente necessaria. Vedi azione insediamenti, capitolo 2.2.3, p.45.
- > A più lungo termine e in funzione delle opportunità, trasformare la zona industriale di Rancate secondo i criteri di "zona industriale nel parco" (vedi pagina 47).

### CERCERA, FRANGIA EST LUNGO AUTOSTRADA – VOCAZIONE MISTA

**Consolidare e rafforzare, concentrando puntualmente l'edificazione, la vocazione mista (artigianale e residenziale) della frangia urbana posta lungo l'autostrada A2.**

- > Messa in opera: elaborazione di una variante di PR per aumentare la parte destinata a contenuti artigianali, commerciali e amministrativi a discapito di quella residenziale.

#### **SPAZI VERDI DI QUARTIERE**

**Mantenere e valorizzare gli spazi verdi di respiro del quartiere (vigne, giardini, terreni non edificati, ecc.) identificati nel piano. Tale obiettivo va perseguito sia nel comparto industriale – artigianale che nel settore residenziale di Rancate.**

- > Messa in opera: mantenimento e valorizzazione delle superfici identificate (tramite variante di PR: vincoli di non edificabilità delle particelle identificate, zona di riserva o zona degli spazi liberi).
- > Il perseguimento di tale misura contribuisce a ridurre le riserve di SUL residenziali eccedentarie a scala comunale.

#### **CONTINUITÀ PAESAGGISTICA NEL SETTORE INDUSTRIALE**

**Mantenere e rafforzare il cordone boscoso (continuità paesaggistica e naturale) che, marcando la rottura topografica, attraversa longitudinalmente il comparto Cercera. Il perseguimento di questa misura partecipa a consolidare il concetto di Parco Fluviale e a gestire in modo qualitativo, attraverso uno schermo vegetale, la transizione tra il settore misto posto lungo l'autostrada e il comparto industriale.**

- > Messa in opera: in coordinazione con i proprietari coinvolti, elaborare un concetto di valorizzazione paesaggistica e naturalistica per il perseguimento dell'obiettivo.

#### **MAGLIA DELLA MOBILITA' LENTA DEL QUARTIERE**

**Migliorare e creare dei percorsi pedonali, soprattutto nei comparti a vocazione industriale, al fine di garantire la porosità pedestre nell'intero comparto (maglia di quartiere).**

- > Messa in opera: negoziazione, in funzione delle opportunità (progetti edilizi privati), di servitù di passo (vincolo a PR).

