

Il Dipartimento del territorio

vista la formale richiesta del 30 maggio 2012 presentata dal Municipio per l'**esame preliminare della variante di PR del Comune di Mendrisio concernente l'assetto pianificatorio del Comparto speciale a – Stazione FFS;**

si esprime, con il presente rapporto, in applicazione dell'articolo 25 della legge sullo sviluppo territoriale (Lst). Questo documento riassume e coordina le suggestioni e le osservazioni scaturite dai preavvisi dei servizi amministrativi consultati nella procedura d'esame preliminare, precisando gli aspetti che necessitano di essere ridefiniti e/o formulando dei suggerimenti all'attenzione del Municipio affinché questi, disponendo delle indicazioni essenziali, possa accedere alla fase d'affinamento della proposta progettuale da sottoporre all'adozione del Consiglio comunale.

1. OSSERVAZIONI D'ORDINE FORMALE

1.1 Variante oggetto d'esame

La documentazione sottoposta per l'esame preliminare dipartimentale si compone del seguente atto:

- Fascicolo denominato "Comparto speciale A - Stazione FFS", datato maggio 2012. Esso contiene il rapporto di pianificazione, le norme d'attuazione e gli allegati grafici.

1.2 Preavvisi dei servizi amministrativi dello Stato

Nell'ambito del compito di verifica d'ordine generale della pianificazione che la Lst affida al Dipartimento del territorio, i seguenti servizi cantonali competenti hanno formulato le proprie osservazioni sulla documentazione in esame nelle date indicate.

- a) Ufficio della natura e del paesaggio 04.10.2012;
- b) Ufficio dei beni culturali..... 14.11.2012;
- c) Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo..... 16.07.2012;
- d) Sezione della mobilità / Divisione costruzioni..... 03.09.2012;
- e) Ufficio per lo sviluppo economico..... 02.11.2012.

Le osservazioni dei servizi consultati hanno contribuito alla formulazione della proposta di esame preliminare allestita dalla Sezione dello sviluppo territoriale.

2. CONSIDERAZIONI D'ORDINE GENERALE SULLA VARIANTE IN OGGETTO

Il PR di Mendrisio è stato approvato dal Consiglio di Stato in data 2 novembre 2000 con risoluzione governativa n. 4779.

Parte integrante degli atti costitutivi del PR è il Piano comparto speciale a) con il compito di disciplinare l'area che si sviluppa in prossimità della stazione e che include il comparto oggetto della variante.

Successivamente il PR di Mendrisio è stato aggiornato con ulteriori varianti.

Per quanto riguarda l'assetto pianificatorio concernente il comparto speciale a), particolare rilevanza assumono le decisioni del CdS d'approvazione delle varianti di PR avvenute in data 21 ottobre 2008 e 30 novembre 2010.

Con la prima decisione sono stati approvati gli adeguamenti all'assetto pianificatorio apportati alla parte est del comparto, con particolare riferimento a Via Francini e a Via Motta. Nel contempo è stato stralciato il vincolo riguardante il passaggio pubblico sopraelevato. Questa variante è stata sostanzialmente richiesta dal CdS con il decreto d'approvazione della revisione del PR comunale del 2000 e risponde all'esigenza di definire un'attribuzione di zona per ogni fondo.

Con la seconda decisione, riguardante la ridefinizione dell'assetto pianificatorio del vasto comparto per attività San Martino – Penate – Rime Brecc, il CdS, per quanto riguarda l'area ad ovest della stazione a contatto con la fascia ferroviaria, ha approvato il principio del vincolo di Piano particolareggiato (PP3) ed il suo perimetro, ma non il suo disciplinamento. Nel contempo il CdS ha comunque mantenuto in vigore il vincolo pubblico del P&R (400 posti) previsto dal PR sul fmn 3167. Nell'esame di merito ha comunque indicato che la posizione del P&R potrebbe trovare una diversa localizzazione a dipendenza della soluzione di Piano particolareggiato che sarà sviluppata.

Successivamente l'ente pianificante ha inoltrato, per esame preliminare, il Piano d'indirizzo della variante di PR concernente il Piano particolareggiato Stazione FFS Ovest (PP3), che interessa i fmn 3156, 3158, 3164, 3167 e 3168, ed è volto principalmente a definire le premesse per l'insediamento del Campus della SUPSI (450 studenti, 250 docenti, collaboratori, ricercatori). Il Dipartimento del territorio ha formulato il proprio rapporto, sostanzialmente positivo, in data 11 ottobre 2011.

Il quadro pianificatorio in cui si inserisce la variante si completa con il Piano di indirizzo relativo al comprensorio della stazione, promosso dal Municipio di Mendrisio in accordo con il Dipartimento del territorio e le Ferrovie federali svizzere. Questo Piano, che assume un carattere orientativo e non vincolante, è stato consegnato nel giugno 2010 ed è stato sottoposto alla consultazione da parte dei Servizi dell'Amministrazione, del Municipio di Mendrisio e della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto, che ne hanno condiviso le linee generali. Lo studio prefigura un'impostazione globale concernente l'organizzazione, l'assetto territoriale, la concezione urbanistica e viaria, così

come gli indirizzi edificatori dell'area con baricentro la stazione FFS, con lo scopo di costituire da riferimento per le pianificazioni settoriali e garantire un futuro disegno armonico del comparto.

Questo studio, oltre ad approfondire principalmente il settore est (area stazione, Via S. Franscini e Via Motta), ha analizzato pure taluni aspetti del settore ovest (relazione tra le due parti contrapposte alla linea ferroviaria, insediamenti all'interno dell'area PP3), ponendo un particolare accento alle relazioni funzionali esistenti e future tra i due settori che si sviluppano lungo Via Franscini e lungo Via Catenazzi.

Con l'apertura della nuova linea ferroviaria Mendrisio-Varese (FMV) prevista nel 2014, l'insediamento del Campus della SUPSI e la riorganizzazione dell'assetto pianificatorio di Via Franscini e Via Motta, il ruolo di interscambio della stazione di Mendrisio risulterà di conseguenza maggiormente accentuato. Pure la futura messa in esercizio della linea AlpTransit (Galleria di base del Monte Ceneri e del San Gottardo) concorrerà ad aumentare il traffico ferroviario e di riflesso l'utenza del nodo intermodale di Mendrisio.

Lo studio contempla dunque una visione e un'analisi d'assieme coordinata, sia degli aspetti infrastrutturali da concretizzare subito con la procedura Legge strade (riorganizzazione della stazione FFS e realizzazione del nodo d'interscambio in vista dell'apertura della linea ferroviaria Mendrisio-Varese FMV) sia degli aspetti pianificatori da consolidare a breve e medio termine.

La variante in oggetto prevede sostanzialmente la ridefinizione dell'assetto pianificatorio dell'area ad est della stazione, che si sviluppa lungo Via Franscini e Via Motta, con modifiche della destinazione d'uso, dei parametri edificatori e delle premesse insediative previsti dal PR in vigore. Il grado d'incidenza della variante è più marcato per quanto riguarda il fronte ovest di Via Franscini, ove l'assetto proposto risulta comunque congruente con le misure che si intendono implementare da subito con il progetto del nodo d'interscambio e con le ulteriori misure infrastrutturali previste nel Piano d'indirizzo di carattere orientativo, la cui realizzazione è delegata ad una successiva fase (ampliamento del sottopasso ferroviario pedonale nord / collegamento Campus della SUPSI con il terminale dei bus e la stazione). Sul fronte est di Via Franscini e su Via Motta si tratta perlopiù di adeguamenti ai parametri edificatori e alle condizioni insediative.

Nel contempo la variante prevede la rinuncia al viale alberato su Via Franscini a favore del suo spostamento lungo Via Catenazzi; l'ente pianificante giustifica questa scelta adducendo anche alla modifica del Piano del traffico che si imporrà quale adeguamento della gerarchia viaria conseguente alla riorganizzazione dello svincolo autostradale.

Nello specifico l'ente pianificante descrive e giustifica le modifiche apportate con la variante nel seguente modo:

- *fronte ovest di Via Franscini*

Per la fascia edificatoria attribuita dal PR vigente alla zona AC artigianato e commerci è previsto il cambiamento della destinazione d'uso a favore di una zona mista, uniformando il disciplinamento di questa fascia a quello che si sviluppa sul lato est di Via Franscini, il quale è pure soggetto a modifica con la presente variante di PR. L'assetto pianificatorio contempla un aumento d'altezza rispetto all'azzonamento in vigore fissando il limite di 17 m,

definisce una quota di superficie al pianterreno che deve essere aperta al pubblico (25% parte nord e 15% parte sud) e ammette nell'area del terminale dei bus la costruzione di una struttura con una SUL massima di 150 metri all'interno di un comparto precisamente delimitato. La potenzialità edificatoria è stabilita in 19'000 mq di SUL.

L'intendimento è quello di creare le premesse per lo sviluppo di un fronte continuo ed omogeneo su ambo i lati di Via Franscini.

- *fronte est di Via Franscini*

La principale innovazione è la sostituzione dell'indice di sfruttamento dell'1.5 previsto dall'art. 33 delle NAPR per la zona R5a a favore dell'attribuzione di volumetrie massime per ciascun mappale, mantenendo invariata l'altezza massima di 17 metri. La modifica è dettata dalla constatazione che con l'indice di sfruttamento pari a 1.5 non risulta possibile in taluni casi assecondare gli obiettivi pianificatori prefissati, quali l'allineamento delle edificazioni o la loro contiguità. A pagina 19 del rapporto di pianificazione si compara la SUL ammessa dalle normative vigenti con la nuova proposta; rispetto al PR in vigore è previsto un aumento teorico di SUL pari a ca 6'200 mq (da 33'424 a 39'600). Nel contempo, analogamente al fronte ovest di Via Franscini, è prevista una superficie minima al pianterreno pari al 25% che deve essere aperta al pubblico (portici e collegamenti coperti).

- *Via Motta*

A pagina 20 del rapporto di pianificazione l'ente pianificante afferma che la variante non prevede la modifica dei parametri edificatori in vigore.

- *destinazioni d'uso e linee di costruzione*

Per quanto concerne la destinazione d'uso la variante prevede un nuovo disciplinamento della fascia edificatoria che si sviluppa lungo i due fronti di Via Franscini, ammettendo una serie di contenuti non molesti analoghi a quelli previsti per la zona mista approvata dal CdS con la ris. n. 6050 del 30 novembre 2010, ai quali si aggiungono le attività legate alla formazione. Per quanto attiene ai posteggi privati, essi devono essere ricavati nel sottosuolo. La variante prevede inoltre la modifica delle linee di costruzione su Via Franscini e su Via Motta restringendo il campo stradale.

Su Via Franscini, ad eccezione della parte più a sud con un restringimento della fascia edificatoria a 14 metri, è definita una profondità edificatoria omogenea pari a 18 metri.

- *alberature su Via Catenazzi*

Lo spostamento del viale alberato da Via Franscini a Via Catenazzi è conseguente alla volontà di modificare la valenza urbanistica dei due assi viari che si sviluppano ai lati opposti rispetto alla fascia dei binari ferroviari. L'intenzione manifestata dall'ente pianificante è che in futuro Via Franscini sia oggetto di moderazione del traffico e perda la sua funzione di asse di collegamento; per contro Via Catenazzi, sulla quale si aggancia la struttura del Campus della SUPSI, avrà una connotazione maggiormente urbana e la fascia alberata sottolineerà il suo collegamento con le aree di sviluppo e di svago che sorgono nelle vicinanze.

- *modifica dell'articolo 42 delle NAPR*

L'articolo normativo concernente i comparti speciali regolati da piani di dettaglio, tra cui il comparto "a", è adeguato alle modifiche dell'assetto pianificatorio apportato con la presente variante.

Dalle indicazioni fornite dall'ente pianificante risulta che la variante in oggetto, rispetto all'assetto pianificatorio attualmente in vigore, comporta un aumento delle unità insediative (UI) quantificate in 120 nella fascia ad est ed in 380 nella fascia ad ovest di Via Francini.

Questi dati sono da mettere in relazione con la contenibilità complessiva dell'intero comparto "a" che ammonta a 2'270 UI. Quest'ultima subirà un ulteriore adeguamento in funzione del consolidamento della pianificazione riguardante il PP3 ad ovest della stazione, la quale sta seguendo un iter procedurale separato. Nel rapporto di pianificazione si afferma che la pianificazione del PP3 comporterà, nel caso di edificazione privata, l'insediamento di 620 UI, con un aumento di 365 rispetto a quelle previste dalla previgente zona mista. Con lo sfruttamento delle potenzialità edificatorie per la scuola pubblica le UI arriverebbero a 1020, con una differenza di 770 UI.

3. ESAME DI MERITO

Quale considerazione di carattere formale il Dipartimento osserva che la documentazione presentata non distingue in modo sufficientemente chiaro il contenuto della variante da altre informazioni oggetto di procedure separate, le quali vanno riprese negli atti esclusivamente per illustrare il quadro pianificatorio complessivo che caratterizza l'intera area con baricentro la stazione e non come parti oggetto di modifica.

Dunque, sebbene sia ritenuto corretto che gli atti della variante contemplino le indicazioni contenute nel Piano d'indirizzo di carattere orientativo relativo al comprensorio della stazione, così come il progetto del nodo d'interscambio da implementare ai sensi della legge strade ed il Piano particolareggiato PP3 di cui il Dipartimento del territorio si è già espresso con l'esame preliminare dell'11 ottobre 2011, gli atti che saranno sottoposti al legislativo comunale per adozione dovranno evidenziare con chiarezza quali sono le parti oggetto di modifica con la presente procedura.

Di conseguenza il rapporto di pianificazione andrà precisato in tal senso, mentre sia le modifiche alle norme d'attuazione sia gli elaborati grafici dovranno limitarsi ad evidenziare le parti oggetto della presente procedura pianificatoria.

Entrando nel merito del contenuto della variante il Dipartimento ritiene innanzitutto doveroso sottolineare come il grado di approfondimento della componente urbanistica che supporta le modifiche pianificatorie in esame non sia adeguato all'importanza del particolare contesto ed alla portata delle scelte operate. La lacuna principale individuata consiste nella carente determinazione su come si intende riqualificare lo spazio pubblico della strada e della piazza e sulle relazioni che si intendono implementare tra lo spazio costruito, di cui è prevista la modifica dell'assetto pianificatorio, e l'area pubblica. Nello specifico contesto la riqualifica dello spazio pubblico non può essere infatti disgiunta dalla densificazione dell'insediamento con cui è direttamente relazionato.

Con queste premesse, sebbene sia condivisa la scelta di ridefinire, riorganizzare e densificare le fasce edificatorie che si sviluppano lungo Via Franscini (come già peraltro confermato dai Servizi dell'Amministrazione interpellati nell'ambito della consultazione del Piano di indirizzo di carattere orientativo relativo al comprensorio della stazione), risulta al momento difficile esprimersi sulla pertinenza di determinate scelte, non debitamente o per nulla motivate nel rapporto di pianificazione e riguardanti l'abbandono di alcuni vincoli qualificanti previsti dal PR in vigore (doppio filare di alberi lungo Via Franscini, mantenimento del volume dell'Albergo Milano e allineamenti obbligatori lungo Via Motta).

Dalle informazioni contenute negli atti il nuovo assetto pianificatorio, così come presentato, costituisce per certi versi un impoverimento rispetto al Piano particolareggiato attualmente in vigore; infatti la variante, oltre a vincolare in modo sommario ed aleatorio la presenza di portici e collegamenti coperti, a imporre i posteggi sotterranei e a definire linee di costruzione lungo Via Franscini e lungo Via Motta per i due corpi di testa, non pone ulteriori vincoli. Questa impostazione, senza la definizione di una chiara relazione con lo spazio pubblico, non garantisce il conseguimento di un disegno unitario dell'insieme.

Dunque, al fine di poter valutare compiutamente la commisuratezza del nuovo assetto pianificatorio delle fasce di cui è prevista la densificazione, all'ente pianificante si chiede che, nella fase di affinamento della variante, sia integrato il necessario approfondimento, con le dovute giustificazioni, degli aspetti di riqualifica dello spazio pubblico e della strada. Questo approfondimento risulta determinante, in considerazione del fatto che tali aree libere assumono una notevole importanza, quali elementi cardine nella riorganizzazione spaziale e funzionale del comparto; esse costituiscono infatti la trama unificante sulla quale si innesteranno i diversi progetti pianificatori e stradali previsti e scorporati in procedure a sé stanti. A questo proposito si ricorda che le FFS prevedono di indire un concorso volto a definire il nuovo fronte ovest di Via Franscini, sulla quale è pure attualmente in corso il progetto stradale dell'interscambio; nel contempo la SUPSI ha già indetto il concorso d'architettura concernente la nuova struttura prevista lungo la Via Catenazzi.

In sintesi il Dipartimento chiede all'ente pianificante che gli intendimenti di ridefinizione dell'assetto pianificatorio dell'area, a suo tempo integrati nel Piano di indirizzo di carattere orientativo e accolti con favore anche da parte degli organi cantonali, siano tradotti e chiariti nella presente procedura pianificatoria con un Piano che giustifichi debitamente le scelte operate da un profilo urbanistico e paesaggistico, sulla base di un chiaro concetto insediativo e di connotazione degli spazi pubblici esteso all'intero comparto.

Il Dipartimento ritiene inoltre opportuno segnalare la presenza di alcune peculiarità di pregio nel comparto allargato della stazione, le quali devono essere tenute in debito conto.

Il comparto che si sviluppa attorno alla stazione, come accade in presenza di quartieri ferroviari, ha un carattere particolare; nel caso specifico è contraddistinto dall'emergenza dallo stabile passeggeri, ampiamente modificato, da magazzini, verso la pianura da vecchi stabili industriali, e da viali alberati; queste strutture significative sono menzionate nella scheda dell'Inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere (ISOS). Quest'ultimo, per il particolare contesto insediativo, prevede la seguente citazione:

“L'unico asse edificato che si svolge in piano è quello a cui fanno riferimento gli edifici sorti in dipendenza dalla linea ferroviaria. Essi riassumono le diverse funzioni che caratterizzano l'insieme dal suo sorgere; oltre alla stazione – edificio di riferimento per l'incontro dell'asse in piano e di quello in pendenza – a testimoniare lo sviluppo economico indotto dalla ferrovia, sono due imponenti edifici industriali della fine del secolo scorso che esemplificano l'architettura industriale dell'epoca con i caratteri del liberty, in particolare uno con le aperture a ferro di cavallo. Lo sviluppo più recente del settore dei servizi è rappresentato da un grande edificio a sette piani con istituto di credito e albergo. Un forte elemento di coesione spaziale e di continuità nell'asse in piano viene dato dall'allineamento di latifogli là dove la strada non è definita da edifici.” (ISOS, volume 1, Mendrisiotto, pp. 160-161).

Considerato che l'assetto pianificatorio relativo al PP3, che non prevede alcuna tutela degli edifici esistenti, dopo essere stato preavvisato sostanzialmente favorevolmente dal Dipartimento del territorio, è stato adottato dal legislativo comunale ed è stato recentemente sottoposto al Consiglio di Stato per approvazione e dunque esula la presente procedura, il Dipartimento si limita a segnalare esclusivamente alcuni oggetti di pregio interessati dalla variante in esame. Essi sono:

- stazione FFS, fmn 325;
- stabile Ferrazzini, fmn 1228 (bene culturale d'interesse locale in vigore);
- Hotel Milano, casa d'appartamenti e manufatti annessi, fmn 1278.

A mente del Dipartimento, oltre alla stazione, che per la sua storia, struttura e tipologia necessita un corretto approccio (già il PR in vigore lo classifica quale volumetria consolidata) anche lo stabile Ferrazzini e l'hotel Milano assumono un'importanza significativa e meritano di essere salvaguardati. Ora, mentre lo stabile Ferrazzini è già protetto sul piano locale, una particolare attenzione merita pure l'hotel Milano, progettato dall'architetto Tita Carloni. Per questo motivo si suggerisce al Municipio di estendere la tutela sul piano locale anche all'hotel Milano, alla casa d'appartamenti adiacente ed ai manufatti annessi (piscina, stabile di servizio).

Per quanto riguarda gli aspetti di dettaglio il Dipartimento riscontra alcune incongruenze e aspetti da chiarire o da completare contenuti nella documentazione. Quest'ultimi, qui di seguito riassunti sinteticamente, devono trovare un'adeguata risposta nella fase di affinamento della variante. Essi sono:

- la variante prevede esclusivamente la modifica dell'art. 42 delle norme d'attuazione *“Comparti speciali regolati da piani di dettaglio”*. L'indicazione contenuta a pagina 23 del rapporto di pianificazione di modificare l'intero settore che si sviluppa lungo Via Franscini a R5a si scontra con la volontà enunciata di permettere all'interno dello stesso una quota minoritaria per la residenza. Ci si interroga quindi sulla compatibilità del nuovo assetto pianificatorio dei fronti lungo Via Franscini con la zona R5 di cui l'art. 33 delle NAPR ne richiama le prescrizioni. Nel caso in cui il Comune intendesse determinarsi con una riorganizzazione dell'assetto pianificatorio di Via Franscini non compatibile con la zona R5, come sembra il caso, l'art. 33 delle NAPR andrebbe stralciato.

Per quanto riguarda l'art. 42 delle NAPR si osserva che la sua finalità è quella di specificare la regolamentazione speciale dei comparti soggetti a

piani di dettaglio, tra cui il comparto a), rispetto al disciplinamento generale delle zone d'utilizzazione a cui i fondi devono comunque essere attribuiti. Dunque, a differenza della proposta di modifica sottoposta ad esame, l'articolo 42 deve limitarsi a descrivere o disciplinare aspetti non delegati alle normative generali di zona. Tra questi vanno integrate le indicazioni supplementari che regolamentano i volumi consolidati ed i volumi assegnati.

- la ridefinizione dell'assetto pianificatorio dei fronti lungo Via Franscini, nel caso di rinuncia alla zona R5a e l'abbandono della zona AC, a favore di una zona a carattere misto caratterizzata da nuove destinazioni d'uso e condizioni insediative che si discostano dal disciplinamento della zona R5, va accompagnata dall'assoggettamento dei sedimi coinvolti ad una nuova zona d'utilizzazione, la quale va disciplinata da uno specifico articolo delle norme d'attuazione.

Nella particolare situazione all'ente pianificante è richiesto un approfondimento della regolamentazione delle zone d'utilizzazione, definendo per l'intera area o differenziando per singoli settori, zone d'utilizzazione con destinazioni d'uso preponderanti, le quali possono concernere più attività tra loro compatibili per natura (es: residenza, formazione, alberghi,...), attribuendo il corrispondente grado di sensibilità al rumore.

- con riferimento al disciplinamento del potenziale edificatorio della fascia che si sviluppa ad est di Via Franscini si osserva che gli atti presentati non contengono informazioni esaustive e complete atte a regolamentare questo aspetto. Al contrario sussistono delle evidenti lacune. Infatti, l'indicazione contenuta a pagina 23 del rapporto di pianificazione, con cui è esplicitata la volontà di sostituire l'indice di sfruttamento previsto dal PR in vigore mediante l'assegnazione di volumetrie massime per ogni mappale, così come quella riportata alle pagine 18 e 19, secondo cui nel Piano degli insediamenti sono indicati l'ingombro e le volumetrie ammesse, non trovano un'adeguata risposta nell'elaborato grafico. Quest'ultimo non riporta infatti alcuna informazione riguardante le volumetrie assegnate, limitandosi a rappresentare la fascia edificatoria e le linee d'arretramento e di costruzione da rispettare.

La tabella inserita a pagina 19 prevede per fondo una quantità di SUL indicativa, dalle quale, sebbene non si comprenda con che criteri sia stata calcolata, si desume la volontà dell'ente pianificante di imporre una volumetria per fondo minore rispetto a quella che scaturirebbe dallo sfruttamento completo della superficie vincolata nel Piano nei margini concessi dall'altezza massima.

Questa lacuna va sanata definendo e giustificando, in funzione degli obiettivi prefissati, le volumetrie per singolo mappale. Nella particolare situazione il Dipartimento ritiene opportuno, al fine di garantire un maggior controllo del potenziale edificatorio, affiancare al rispetto della volumetria ammessa anche il rispetto di una SUL massima.

Le volumetrie e le SUL massime, per entrambi i fronti che si sviluppano lungo Via Franscini, vanno conseguentemente vincolate o nelle norme d'attuazione o nell'elaborato grafico, i quali consistono in atti di carattere vincolante. Per contro, il solo inserimento di queste prescrizioni nel rapporto di pianificazione

non risulta sufficiente, in quanto quest'ultimo consiste in un documento di carattere indicativo.

- per quanto riguarda l'edificazione del corpo atto a insediare contenuti commerciali nell'area del terminale del bus, rispetto alle indicazioni fornite a pagina 18 del rapporto di pianificazione, è necessario stabilire pure l'altezza massima permessa. Infatti la sola indicazione di una SUL massima pari a 150 mq, abbinata all'area preposta all'edificazione indicata nel Piano, non è sufficiente a determinare la volumetria ammessa e di conseguenza a valutare la sua adeguatezza dal profilo dell'inserimento nel particolare contesto insediativo. L'ingombro volumetrico di questa struttura è indispensabile al fine di valutare la sua commisuratezza in relazione all'intero impianto che si sviluppa attorno alla stazione. Nel contempo a livello normativo va regolamentato il suo disciplinamento.

Il Dipartimento si interroga pure sull'idoneità della superficie vincolata a tale scopo, vale a dire se essa sia troppo vincolante per la definizione della futura ubicazione della struttura, oppure se questa scelta sia fondata su un disegno complessivo ed unitario dell'intera fascia edificatoria che, però, non traspare dalla documentazione in esame.

- a pagina 20 del rapporto di pianificazione l'ente pianificante afferma che la presente proposta, ad eccezione delle linee d'arretramento volte a restringere il campo stradale, non modifica i parametri edificatori in vigore lungo Via Motta. Dall'esame dell'elaborato grafico risulta per contro la modifica delle prescrizioni insediative riguardanti i due volumi di testa di Via Motta su Via Franscini. Infatti, secondo il PR in vigore essi sono caratterizzati in un caso da una volumetria assegnata, mentre nell'altro da una volumetria consolidata. Il Piano della variante indica per contro nel primo caso la traslazione dell'edificabilità in funzione della ridefinizione delle linee d'arretramento, mentre nel secondo il volume non è più demarcato quale volume consolidato, bensì quale volumetria assegnata, ampliando l'edificabilità dell'area. Questi aspetti vanno pertanto esaminati, in modo che ci sia convergenza tra quanto esplicitato nel Rapporto e quanto previsto poi a livello normativo e di piani. Resta riservato che le modifiche devono essere opportunamente giustificate. A questo proposito si richiamano le considerazioni precedentemente espresse riguardanti la richiesta di tutelare sul piano locale l'hotel Milano sito sul fmn 1278.
- rispetto al PR vigente non sono più inserite le linee d'arretramento lungo i limiti retrostanti delle fasce edificatorie che si sviluppano ad est di Via Franscini e lungo Via Motta; nel rapporto non c'è alcun accenno in merito. Non si capisce se non sono state inserite, in quanto non oggetto di modifica, oppure quale scelta consapevole. In tal caso vanno apportate le giustificazioni del caso che permettano di valutare la pertinenza o meno di questa soluzione.
- lungo Via Motta, ad eccezione dei corpi di testa, è stata sostituita la linea di costruzione con una linea d'arretramento. Pure in questo caso il rapporto è silente. Una simile opzione avrebbe ripercussioni di carattere urbanistico che vanno giustificate, in modo tale da permettere una valutazione della pertinenza o meno della scelta.

Aspetti ambientali

Quale considerazione di carattere generale il Dipartimento sottolinea l'esigenza di assicurare il coordinamento delle diverse procedure in atto, in modo da ottenere un nuovo assetto organico del comparto della stazione, conforme anche al diritto ambientale federale.

Protezione dell'aria

Per quanto riguarda questo tema (trattato a pagina 27 del rapporto di pianificazione), si osserva che, oltre al Regolamento cantonale dei posteggi privati (RCP) ora inglobato nella Legge sullo sviluppo territoriale, è necessario, ove applicabile, considerare anche le disposizioni del Piano dello stazionamento delle zone centrali (PSZC) riferite alla città di Mendrisio. Il PSZC, pur essendo uno strumento programmatico senza valore giuridico vincolante, ha il proposito di dare ai Comuni le indicazioni per coordinare la politica dello stazionamento a livello di agglomerato.

Con riferimento all'approfondimento effettuato dal PSZC su Mendrisio risulta che nel quartiere Rime-Brecch, che si sviluppa ad ovest della linea ferroviaria, vi è un sovrannumero di posteggi (vedi pagine 19 e 26 PSZC). Considerato che nel settore ovest della stazione dovrebbe sorgere il Campus SUPSI, accompagnato dalla realizzazione del P&R di 400 stalli e che attualmente vi è un esubero di 470 stalli, va valutato e giustificato molto attentamente il fabbisogno di nuovi posteggi, il quale deve essere adeguato al fabbisogno effettivo. Ora, pur essendo l'area interessata dalla variante esterna al settore Rime-Brecch sopramenzionato, è importante una valutazione complessiva riguardante la tematica dei posteggi, che vada oltre il perimetro oggetto della variante. Infatti, come indicato nel documento, in considerazione dell'estensione relativamente limitata dei singoli settori analizzati, è plausibile che il deficit di posteggi di uno venga compensato dall'esubero di uno adiacente.

Il Dipartimento segnala inoltre la necessità di modulare l'offerta di posteggi in base alla quantità di posti a disposizione, alla durata ed alla tariffa di stazionamento ed eventuali altre disposizioni, secondo i principi elencati nella tabella 9 a pagina 39 del PSZC. In questo senso è rivolto l'invito all'ente pianificante di considerare questo aspetto, affinché questi indirizzi possano essere tradotti efficacemente negli strumenti pianificatori.

Nella documentazione presentata non figura alcun conteggio relativo ai posteggi. Vanno dunque definiti in modo preciso il numero di parcheggi che si intende creare per quanto riguarda i K&R, i parcheggi VEL e gli eventuali altri parcheggi. Non è neppure esplicitata la volontà di regolamentare in maniera restrittiva sia l'uso dei posteggi che saranno disponibili in zona, sia il dimensionamento degli stessi, in considerazione della prossimità della stazione e del terminale bus. A questo proposito si osserva che, nella particolare situazione, vanno tenute in considerazione, le misure atte a scoraggiare l'uso dell'auto privata.

In conclusione il Dipartimento, richiamando quanto già precedentemente espresso nelle prese di posizione effettuate riguardanti le procedure pianificatorie e stradali del comparto della stazione FFS di Mendrisio, ritiene, in generale, eccessivamente blando l'approccio al tema dei posteggi. In questo senso si

ritiene necessario che le norme di attuazione del Comparto Speciale A in materia di posteggi siano precisate, così come sia affrontata la questione del loro dimensionamento nell'ottica di scoraggiare l'uso dell'auto privata. Il coordinamento con il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM) è infatti necessario e va garantito in modo che la presente pianificazione non ne snaturi l'essenza ma ne costituisca, anzi, il presupposto per concretizzarlo.

Sicurezza e protezione dagli incidenti rilevanti

L'approccio al tema (affrontato alle pagine 25-27 del rapporto di pianificazione) è considerato deficitario ed approssimativo.

Nel testo è illustrata la situazione attuale che mostra una situazione di rischio in un intervallo di transizione nel grafico W-A (o diagramma P-C, probabilità in funzione di una magnitudo di danno). La valutazione è frutto di un "metodo di screening" riconosciuto dalla Confederazione ed adoperato dalle FFS per descrivere lo stato delle diverse tratte ferroviarie in Svizzera. Dato che la situazione odierna di Mendrisio (cioè allo stato attuale della pianificazione locale) colloca la stessa nell'intervallo intermedio (area di transizione), già alle attuali condizioni sarebbe necessaria una ponderazione degli interessi per ridurre il rischio residuo collettivo entro valori di accettabilità (area verde indicata nel grafico).

Con la densificazione delle attività proposta con la variante all'esame è da prevedere un aumento del rischio residuo collettivo che va indagato per dare seguito ad una pianificazione della sicurezza preventiva. Questo aspetto è già richiesto in sede di applicazione della LPT nell'ambito della considerazione dei risvolti ambientali (politica federale di coordinamento tra il diritto pianificatorio e quello ambientale).

Il Dipartimento rileva che nel rapporto di pianificazione sono elencate una serie di misure che permetteranno effettivamente di gestire al meglio il rischio residuo collettivo. Quest'ultime sono però da vincolare anticipatamente nel PR e non possono essere semplicemente demandate alla fase di domanda di costruzione.

Dal profilo pianificatorio non è condiviso quanto asserito dall'ente pianificante secondo cui, a seguito di un progetto pianificatorio che prevede la densificazione attorno alla stazione ferroviaria, si possa alternativamente scegliere tra: lo stabilire misure adatte e proporzionate affinché il rischio non aumenti sensibilmente; oppure, in presenza di un notevole interesse pubblico, si possa transigere al rischio medesimo. In questo senso non si condivide né questa valutazione né la proposta di considerare la densificazione attorno alla stazione un fattore di interesse pubblico tale da annullare le normative ambientali. Anche la ponderazione degli interessi, che in quest'ultimo caso andrà effettuata, deve essere sostenuta da dati il più possibile oggettivi e miranti a chiarire da un lato la probabilità del rischio e dall'altro la vulnerabilità del comparto a seguito della pianificazione proposta, così da capire entro quale limite è possibile ponderare.

Alla luce delle considerazioni sovraesposte il Dipartimento ritiene essenziale che l'ente pianificante esegua al più presto una stima dei rischi (analoga a quella effettuata dalle FFS lungo il proprio impianto OPIR) per stabilire cosa comporta in termini di rapporto probabilità di rischio/entità del danno, a partire da quello calcolato dalle FFS per lo stato "attuale", seguendo la metodologia esplicitata in

modo molto chiaro nella guida "Aiuto alla pianificazione, Coordinamento tra pianificazione del territorio e prevenzione degli incidenti rilevanti lungo le linee ferroviarie a rischio" (ARE, UFAM, UFT marzo 2009).

L'analisi e le valutazioni che si potranno allora effettuare costituiranno la base per effettuare la ponderazione degli interessi qualora ve ne sia il bisogno. Si dovranno considerare i diversi scenari di rischio (per esempio: esplosione, incendio, versamento di liquidi, etc.) così come descritto nella guida citata.

Le misure necessarie a contenere le curve di rischio entro una soglia di accettabilità devono poi essere vincolate a PR, quale parte integrante della variante, per far sì che si attui la pianificazione della sicurezza preventiva di cui sopra. Ciò corrisponde anche al principio di prevenzione sancito dalla LPAmb (art. 1).

Il Dipartimento ricorda pure che recentemente i servizi cantonali sono stati coinvolti nella consultazione avviata dall'ARE e UFAM in materia di modifica dell'OPIR. La modifica prevede di estendere la considerazione negli atti pianificatori non solo delle linee ferroviarie a rischio su cui transitano merci pericolose, ma anche ad altre fonti di rischio quali, per esempio, impianti industriali e depositi di carburante. Anche la guida citata sopra è già stata modificata e sottoposta anch'essa al giudizio dei servizi cantonali.

Conseguentemente alla prossima entrata in vigore della nuova norma sarà necessario quindi considerare non solo la ferrovia quale impianto generatore di rischio, ma anche gli impianti OPIR che sono dislocati entro il perimetro oggetto di variante e nelle vicinanze. Considerando la tempistica per l'approvazione della nuova norma federale e quella necessaria all'approvazione della variante all'esame, molto probabilmente nel presente caso sarà dunque necessario non solo considerare il rischio rappresentato dalle FFS, ma anche quello dettato dagli altri impianti OPIR, in particolare quelli che si trovano immediatamente a sud del comparto speciale A, come pure altri che potrebbero rappresentare un rischio significativo.

In conclusione il Dipartimento osserva che non è possibile avallare l'assetto pianificatorio proposto, senza che siano compiute le analisi e valutazioni sopradescritte. Le misure necessarie a garantire un'adeguata gestione del rischio vanno vincolate nel progetto pianificatorio.

Protezione dai rumori

Per quanto riguarda il quadro acustico si evidenzia che l'area in oggetto è colpita prevalentemente dal rumore proveniente dall'asse ferroviario e dagli assi stradali presenti in zona. L'insieme di queste attività fa sì che l'intensità delle immissioni presenti sia elevata, il che impone scelte oculate ed atte a rendere minimi i conflitti di natura fonica.

A proposito della situazione di potenziali conflitti di ordine fonico, affinché la proposta pianificatoria possa concretizzarsi, sono richiamate le disposizioni contenute negli articoli 22 LPAmb e 31 OIF, dedicati all'autorizzazione a costruire nelle zone esposte a rumori. Nel contempo si ricorda che per il nuovo assetto pianificatorio va assegnato il corretto GdS al rumore in funzione della destinazione d'uso scelta per la zona in oggetto (cfr. art. 43 OIF).

Per quanto attiene alle destinazioni d'uso ed al grado di sensibilità al rumore l'assetto pianificatorio proposto lungo Via Franscini, descritto alle pagine 18, 19, 20, 23 e 24 del rapporto di pianificazione e ripreso a pagina 31 nella modifica dell'art. 42 delle NAPR non risulta sufficientemente chiaro, anzi le descrizioni di questi aspetti contenute nel rapporto di pianificazione risultano in parte contraddittorie. Infatti dapprima è proposto un ventaglio molto ampio di contenuti ammissibili (residenza, attività di beni e servizi, commerciali, alberghiere e del tempo libero non moleste, nonché attività legate alla formazione) con attribuzione del GdS II e la comparazione delle disposizioni di zona a quelle relative alla zona mista approvata dal CdS il 30.11.2010 (varianti compartimenti per attività S. Martino-Penate-Rime/Brecce); successivamente è specificata la volontà di non definire destinazioni di carattere preponderante, non prevedendo una quota minima neppure per la residenza in considerazione dell'incidenza del rumore sull'edificazione a ridosso dei binari ferroviari, manifestando nel contempo l'intenzione di destinare l'intero settore alla zona R5a; infine a livello normativo non sembrerebbe attribuito il GdS, subordinando l'ammissibilità di insediare contenuti residenziali al rispetto delle disposizioni imposte dall'OIF.

Il Dipartimento osserva innanzitutto che, per quanto riguarda le destinazioni d'uso alle varie zone, l'art. 43 OIF impone che ad ogni zona venga assegnato un solo GdS in funzione della vulnerabilità al rumore rappresentato dalla natura della zona. La destinazione d'uso della zona va decisa dall'ente pianificante e non è ammissibile che essa sia stabilita, come nella citata norma a pagina 31: per la residenza *"nella misura consentita dalle disposizioni legali OIF"*, mentre per gli altri contenuti è lasciata aperta la possibilità al rispetto di GdS meno restrittivi. Una simile formulazione non è legalmente ammissibile.

In sintesi per la fase di affinamento della variante si invita l'ente pianificante a redigere una documentazione completa, formalmente corretta e concettualmente chiara, con la conseguente trasposizione degli intendimenti nelle norme d'attuazione. Essa dovrà necessariamente includere:

- una chiara descrizione delle destinazioni d'uso delle zone oggetto della pianificazione;
- la conseguente e relativa attribuzione dei GdS secondo quanto stabilito dall'art. 43 OIF;
- le aree in cui sono probabilmente superati i valori limite d'esposizione al rumore affinché i proprietari dei terreni toccati possano prendere le necessarie precauzioni già a livello di progettazione conformemente all'art. 31 OIF. Le aree andranno riportate sul Piano delle zone.

Quale elemento di ulteriore riflessione il Dipartimento rende attento l'ente pianificante che le scelte sulla destinazione d'uso delle zone, e di riflesso sul GdS loro assegnato, potranno avere un impatto non solo su coloro che intenderanno edificare sui sedimi coinvolti (in applicazione dell'art. 31 OIF), ma anche sui proprietari degli impianti esistenti che causano rumore, nel caso in cui il "quadro fonico" all'interno del quale operano muterà (si pensi ad eventuali inasprimenti in caso di nuove procedure edilizie e/o risanamenti).

4. CONCLUSIONI

Sulla scorta delle considerazioni che precedono il Dipartimento auspica di aver fornito il proprio contributo affinché l'esecutivo comunale possa operare in maniera tale da sottoporre all'adozione del proprio Legislativo un documento pianificatorio in grado di soddisfare al meglio gli obiettivi con esso perseguiti.

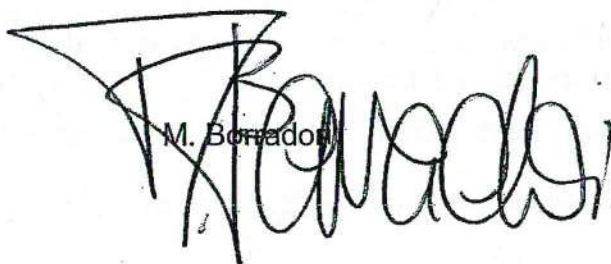
Il Dipartimento coglie l'occasione del presente esame per richiamare la necessità di adottare il PR ai sensi della nuova Lst entro il 2017.

Viene inoltre ribadita la disponibilità del Dipartimento, per il tramite della Sezione dello sviluppo territoriale (Ufficio della pianificazione locale), a voler illustrare e rispondere ad eventuali richieste di precisazioni che si rendessero necessarie per la conclusione della procedura.

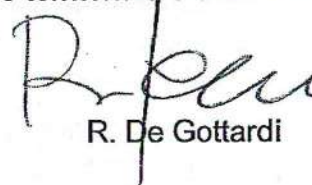
Vogliate gradire, onorevoli signori Sindaco e Municipali, i nostri migliori saluti.

PER IL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Il Consigliere di Stato:


M. Borradori

Il Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità:


R. De Gottardi

Intimazione: Municipio di Mendrisio

Copia :

- Sezione dello sviluppo territoriale (5), Residenza;
- Ufficio della natura e del paesaggio, Residenza;
- Ufficio dei beni culturali, Residenza;
- Sezione della mobilità, Residenza;
- Studi Associati SA, Via Zurigo 19, 6904 Lugano.