



Ris.mun. 7080 del 19 giugno 2018

17 luglio 2018

MM N. 68 /2018

Variante del Piano regolatore

Comparto speciale "A" - Stazione FFS Mendrisio

Al Lodevole Consiglio comunale di Mendrisio,
Signori Presidente e Consiglieri,

Premessa

La variante pianificatoria del comparto stazione FFS Mendrisio rappresenta attualmente la sfida urbanistica più importante che dovrà affrontare la Città di Mendrisio. Infatti questo comparto è chiamato ad assumere un nuovo ruolo di centralità e di connessione tra la parte alta della Città (centro storico, polo ospedaliero e polo universitario) e le aree di attività della pianura (Rime-Brecc, San Martino), espletando la funzione di nuova piazza d'incontro complementare alla storica Piazza del Ponte.

Il nuovo ruolo del comparto è reso necessario dalla maggior affluenza di persone derivante, sia dalla messa in esercizio delle nuove infrastrutture ferroviarie (nuova linea ferroviaria Mendrisio-Stabio-Varese e AlpTransit), sia dall'insediamento della Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana - SUPSI (inaugurazione settembre 2019). La riduzione del traffico automobilistico su Via Franscini, reso possibile dalla riorganizzazione dello svincolo autostradale e dal nuovo piano viario di Mendrisio, permetterà il declassamento della strada a zona 20/30 km/h e la formazione di un'area d'incontro davanti all'edificio della stazione ferroviaria.

La riqualifica urbanistica di Via Franscini sarà attuata principalmente attraverso il completamento e la densificazione dell'edificazione su entrambi i suoi lati, in modo che essa possa diventare un vero "Viale della Stazione".

1. Procedura

La procedura di informazione e partecipazione pubblica è avvenuta ai sensi dell'art. 33 LALPT (ora sostituito dall'art. 26 Lst). Ritenuto che la procedura è iniziata con la LALPT, il Cantone non impone l'adeguamento Lst.

La variante di PR Comparto speciale "A" – Stazione FFS Mendrisio è stata presentata in serata pubblica una prima volta il 16 gennaio 2012 e posta in consultazione agli albi comunali dal 23 gennaio 2012 al 17 febbraio 2012. La variante è stata trasmessa il 30 maggio 2012 al Dipartimento del territorio per l'esame preliminare di sua competenza, che si è espresso il 29 novembre 2012. In seguito sono stati effettuati gli approfondimenti necessari e la variante è stata presentata in serata pubblica una seconda volta il 6 giugno 2017 presso la sala del Consiglio comunale di Mendrisio e posta in consultazione agli albi comunali dal 12 giugno al 12 luglio 2017. Le osservazioni pervenute sono state considerate e integrate nel presente messaggio.

2. Contenuto della variante di PR

Lo scopo della variante è quello di considerare i possibili scenari di sviluppo urbanistico dell'area della stazione, definendo i contenuti e gli aspetti pianificatori necessari per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria e delle strutture ad essa annesse, nonché i contenuti e le disposizioni edificatorie per gli altri fondi. Tali aspetti sono definiti in considerazione degli indirizzi pianificatori di ordine superiore. Il Piano direttore (scheda Rete urbana e mobilità R/M5) auspica una densificazione dei comparti prossimi alle fermate dei mezzi pubblici e, attorno ad essi, il completamento della rete dei trasporti pubblici, il miglioramento delle connessioni spaziali e la previsione di aree di Park & Ride.

3. Perimetro della variante di PR

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

La variante è stata suddivisa in due settori, uno al di qua e uno al di là dei binari: Stazione Est e Stazione Ovest. Per motivi di tempistica, determinati da necessità della SUPSI, è stato anticipato lo studio della variante del Settore Stazione Ovest (Piano particolareggiato Stazione FFS Ovest - PP3) ed è stato approvato dal CdS il 27 gennaio 2015.

Oggetto di questo Messaggio è dunque unicamente il settore Stazione Est.

4. Esame preliminare cantonale 2012

In sintesi il Dipartimento si è espresso con le seguenti osservazioni:

Aspetti generali

- Il grado di approfondimento della componente urbanistica che supporta le modifiche pianificatorie in esame non è adeguato al contesto e alle scelte operate.
- Si chiede di illustrare maggiormente come s'intende riqualificare lo spazio pubblico della strada e della piazza e le relazioni tra lo spazio.
- L'art. 42 NAPR deve limitarsi a disciplinare gli aspetti non delegati alle normative generali a cui i comparti soggetti a piano di dettaglio sottostanno.

Edificazione

- La ridefinizione dei fronti lungo Via Franscini, nel caso di rinuncia alla zona R5a e all'abbandono della zona AC per una zona a carattere misto, va accompagnata dall'assoggettamento dei sedimi interessati a una nuova zona d'utilizzazione.
- La volontà esplicitata di sostituire l'indice di sfruttamento mediante l'assegnazione di volumetrie massime per ogni mappale, non trovano un'adeguata risposta nell'elaborato grafico.
- Per quanto riguarda l'edificazione atta a insediare contenuti commerciali nell'area del terminale bus, è necessario pure stabilire l'altezza massima permessa.
- Precisare il motivo per cui rispetto al PR vigente non sono più inserite le linee d'arretramento lungo le fasce edificatorie che si sviluppano a est di Via Franscini e lungo Via Motta, mentre lungo Via Motta la linea di costruzione è sostituita con una linea di arretramento.

Protezione dell'aria

- Il DT ritiene che le norme di attuazione in materia di posteggi del Comparto speciale A debbano essere precisate, così come il loro dimensionamento nell'ottica di scoraggiare l'uso dell'auto privata.

Protezione dai rumori

- Il Dipartimento invita l'Ente pianificante a redigere una documentazione concettualmente chiara e a trasporre gli intendimenti nelle norme di attuazione, includendo:
 - una chiara descrizione delle destinazioni d'uso delle zone oggetto di variante;
 - la conseguente attribuzione del GdS ai sensi dell'art. 43 OIF;
 - le aree in cui probabilmente sono superati i valori limite d'esposizione al rumore, affinché i proprietari possano prendere le necessarie precauzioni già a livello di progettazione.

5. Necessità della variante pianificatoria

La necessità di questa variante è supportata dalle seguenti argomentazioni:

- a. Il comparto della Stazione FFS di Mendrisio assumerà un importante ruolo di centralità e di connessione tra la parte alta della Città (centro storico, polo ospedaliero e polo universitario) e le aree di attività della pianura (Rime-Brecc, San Martino).
- b. L'arrivo della nuova linea ferroviaria Mendrisio-Varese (FMV) e le prospettive di sviluppo create dal progetto Alptransit, accentueranno fortemente il ruolo di interscambio della stazione.
- c. Il Campus della SUPSI nell'area Ovest della stazione (450 studenti, 250 docenti, collaboratori, ricercatori) creerà nuovi importanti influssi anche oltre l'area dei binari ferroviari, provocando la necessità di nuove relazioni pedonali, ciclabili e di mobilità pubblica tra il quartiere misto di Rime-Brecc, l'area Est della stazione e il polo universitario del Canavée.
- d. La zona AC Artigianato e commercio situata sul lato Ovest di Via S. Franscini non è più compatibile con le direttive pianificatorie d'ordine superiore che invitano a creare comparti densamente edificati attorno alle stazioni.
- e. Via S. Franscini, riqualificata urbanisticamente, potrà assumere il ruolo di "Viale della Stazione" che collega gli impianti ferroviari al centro storico e ai centri d'interesse.

6. Concetto urbanistico

L'obiettivo è quello di definire un carattere urbanistico chiaro, rafforzando le tipicità degli elementi già presenti sui due lati della stazione. A monte della stazione si situa il lato urbano, caratterizzato da costruzione edilizia densa e con elementi di elevata qualità architettonica. La creazione di un comparto urbano denso quale futuro quartiere della stazione è il proseguimento logico dello sviluppo del comparto stazione.

Rafforzare il disegno urbanistico

Il concetto urbanistico, tradotto in piano regolatore, è caratterizzato dalla definizione di due fronti uguali lungo Via Franscini, dando peso alla qualifica dello spazio stradale.

Collegare le aree di sviluppo e di svago

Il carattere significativo a valle della ferrovia viene creato tramite il filare di alberi che definisce lo spazio stradale di Via Catenazzi (collegamento ciclo pedonale tra San Martino e la futura area di svago di Valera).

La scala territoriale

La scala che deve guardare il nuovo nodo intermodale, oltre quella urbana riferita alla Città di Mendrisio, è quella che va al di là dei confini del Mendrisiotto, al territorio definito dalla capacità che la stazione potrà avere in termini di "cattura" di utenza.

Piazza Stazione come "Salotto" d'ingresso in Città

Il progetto urbanistico di sistemazione dell'area stazione prevede di coniugare le funzionalità proprie di un grande impianto ferroviario con la creazione di una nuova centralità urbana, riconnettendo due settori cittadini storicamente separati dalla ferrovia e dalla strada cantonale e fornendo al contempo riferimenti e identità al tessuto urbano esistente.

Da strada cantonale a Piazza Stazione

Con la riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio A2 e la riduzione del traffico ad essa collegata, si aprono nuovi scenari per la costruzione degli spazi stradali di Mendrisio.

Lo spazio davanti alla stazione, da incrocio del traffico motorizzato, potrà trasformarsi a zona d'incontro pedonale. Il concetto prevede la sistemazione della piazza dotandola di una superficie unitaria, che si estende dalla banchina ferroviaria sino alle edificazioni rappresentate dagli alberghi Milano e Stazione, collegando gli elementi pubblici attorno alla piazza.

Riqualificare il disegno urbanistico

L'obiettivo principale è quello di ricucire la maglia urbana interrotta oggi dalla ferrovia e dalla strada cantonale, con la realizzazione di un fronte edilizio lungo Via Franscini, proporzionato ai due lati della strada. La realizzazione della piazza in fronte all'ingresso della stazione viene assunta come un intervento di riqualificazione urbana di ampio respiro. Il sistema stazione diviene elemento non più di divisione, ma di unione. La piazza è intesa come luogo di transito, ma soprattutto come luogo di relazione sociale per eliminare l'effetto di separazione costituito dalla linea ferroviaria.

7. Piano delle zone

Destinazione

La destinazione del settore Est è regolato dalle prescrizioni dell'art. 33 NAPR (zona R5a) a ovest e dall'art. 45 (Zona AC) a est di Via Franscini. La modifica di destinazione di tutto il settore a R5a rispecchia il ruolo mutato dell'area della stazione. Si propone di ammettere oltre alla residenza, le attività di produzione di beni e servizi, commerciali, alberghiere, legate alla formazione e del tempo libero non moleste, senza fissare una misura massima o minima per le singole destinazioni.

Indice di sfruttamento

Raggiungere gli obiettivi pianificatori come la contiguità e l'allineamento non è fattibile con l'indice attualmente previsto. Per ottenere l'aumento della densità edilizia auspicato nel comparto, si propone di sostituire l'indice di sfruttamento con l'assegnazione di volumetrie massime per ciascun mappale.

Altezze

Le altezze di 17m ammesse nel comparto si inseriscono in modo armonioso nel contesto edificato urbano di Mendrisio. Per tale motivo non è auspicabile un innalzamento delle altezze che stravolgerebbe l'immagine del luogo. Si mantiene quindi l'altezza massima della zona R5 attigua anche nel Comparto speciale "A".

Proposte ambientali

Il numero dei posteggi viene ridotto in relazione all'eccellente qualità di accessibilità al trasporto pubblico (nodo di qualità A). Questo giustifica una riduzione fino all'80% dei posteggi privati prescritti, oltre al valore stabilito dall'art. 60 RLst. La formazione di posteggi privati è obbligatoria al piano interrato.

Obiettivi di salvaguardia ISOS

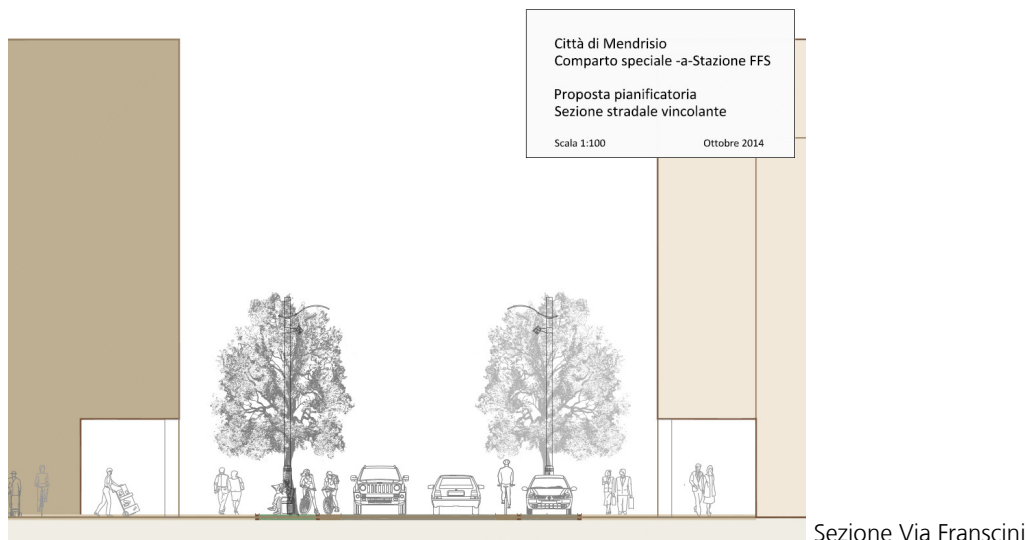
L'ISOS segnala 4 edifici e il filare di latifoglie.

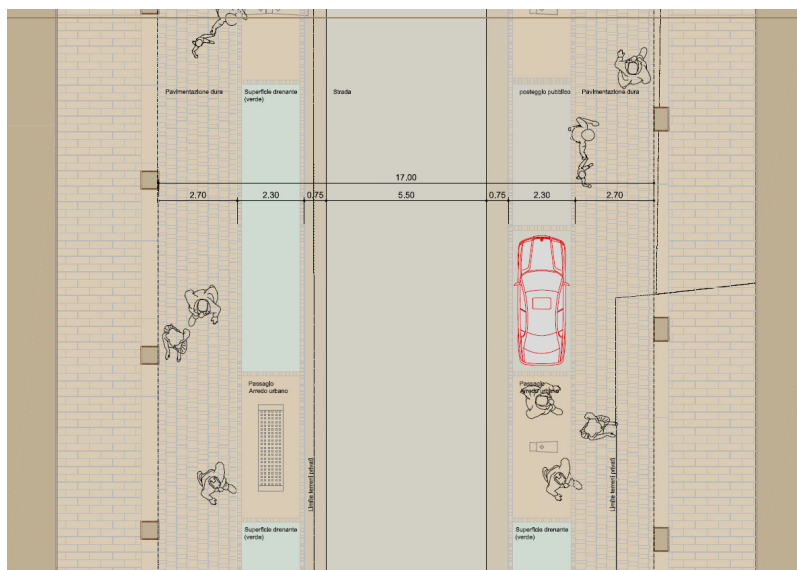
Nel PR in vigore, gli edifici sono tutti protetti normativamente come volumetrie consolidate, fra i quali Palazzo Ferrazzini, che mostra la qualità originaria della facciata, è ulteriormente protetto come Bene culturale locale. Non è ritenuto opportuno proporre una modifica della tutela di questi edifici.

Con l'edificazione su ambedue i lati di Via Franscini, il filare di latifoglie perde la sua funzione di delimitazione dello spazio stradale. Questo elemento paesaggistico viene dunque eliminato e ripreso su Via Catenazzi, dove potrà delimitare lo spazio stradale e fungere da collegamento verde delle aree di svago del Mendrisiotto.

8. Piano viario

Con il completamento della riorganizzazione della viabilità di Mendrisio e dello svincolo autostradale sarà possibile declassare Via Franscini da strada principale a strada di servizio, introducendo la zona 20 – 30 Km/h. Su entrambi i lati del campo stradale, che avrà una sezione complessiva di 17m, saranno inserite due fasce comprendenti, sia i marciapiedi, sia i posteggi di breve durata. Quest'ultimi saranno intervallati da alberature come indicato nelle immagini sottostanti. I portici obbligatori sotto agli edifici dilateranno la superficie dedicata ai pedoni.





Pianta Via Franscini

9. Norme di attuazione

La procedura incominciata con la Legge d'applicazione della Legge sulla Pianificazione del Territorio (LALPT) non prevede la sostituzione delle norme con il regolamento edilizio. Viene modificato l'articolo 42 delle NAPR "Comparti speciali regolati da piani di dettaglio" al punto 5.1 "Prescrizioni particolari per il comparto "A" Stazione FFS".

10. Compendio dello stato dell'urbanizzazione e contenibilità della variante di PR

I dati del compendio dell'intera Città sono stati utilizzati, assieme a quelli degli altri Comuni ticinesi, per allestire le proposte di modifica delle schede del Piano direttore messe in consultazione recentemente da parte del Cantone. In quest'ambito il Cantone ha richiesto un'ulteriore verifica della contenibilità dei singoli PR secondo alcuni parametri che dovrà fornire quando saranno approvate le modifiche delle schede. In mancanza di questo approfondimento non è al momento possibile fare una valutazione della contenibilità del comparto di variante in relazione, sia alla crescita auspicata, sia al resto della Città di Mendrisio.

Si può tuttavia già intuire che l'aumento massimo in termini di unità insediative teoriche date dalla variante (ca. 1'620 ui) non influenza il potenziale totale della Città intera.

Si evidenzia che questo lieve aumento è dato esclusivamente dall'aumento degli indici di sfruttamento e non dall'aumento della zona edificabile. Quest'ultima infatti viene ridotta a favore del nuovo nodo d'interscambio e per l'allargamento di Via Franscini.

11. Programma di realizzazione

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

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

Stima di massima dei costi di realizzazione della variante di PR - Sintesi

	<u>Opera</u>	<u>Espropriazione</u>	<u>Totale</u>	<u>Sussidi</u>	<u>Contributi</u>	<u>Contributi</u>	<u>Totale a carico</u>
	CHF	CHF	CHF	PAM CHF	Privati CHF	Plusvalenza CHF	della Città CHF
Via Franscini Riqualifica lato ovest	810'000	1'620'000	2'430'000		730'000	600'000	1'100'000
Via Franscini Riqualifica lato est	100'000		100'000		30'000		70'000
Via Franscini Zona incontro	1'000'000		1'000'000	350'000	195'000		455'000
Via Catenazzi Riqualifica	1'000'000		1'000'000		300'000		700'000
Via Catenazzi Pista ciclabile	400'000		400'000	140'000			260'000
Totale			4'930'000				2'585'000

12. Sostenibilità finanziaria

Il Piano delle Opere Prioritarie (POP) della Città di Mendrisio pianifica gli investimenti fino all'anno 2024. Per le opere previste oltre questa data non viene definito un termine per l'investimento ma solo l'importo.

Fino al 2024 il volume d'investimenti per l'intera Città di Mendrisio è di ca. CHF 230 mio, per quelli che vanno oltre questa data è di ca. CHF 60 mio.

Alcuni degli investimenti principali previsti dal PR sono inseriti nel POP, ovvero la riqualifica di Via Catenazzi (CHF 1'000'000.-- per il periodo 2019 – 2020) e la zona incontro di Via Franscini (CHF 1'000'000.-- per il periodo 2019 – 2022), mentre gli altri interventi previsti dal PR, lo saranno quando quest'ultimo sarà approvato e cresciuto in giudicato. Infatti in base all'art. 156 cpv. 4 LOC, il POP va aggiornato ogni qual volta vi siano delle modifiche di rilievo ed in ogni caso dopo 2 anni.

Si evidenzia che gli interventi previsti dalla variante di PR sono esigui rispetto alla capacità di investimento della Città e quindi sono facilmente sostenibili nell'arco di validità del PR.

13. Informazione e partecipazione pubblica

Durante il periodo di consultazione (11 giugno - 12 luglio 2017) sono giunte alcune osservazioni da parte della cittadinanza. Le stesse sono riassunte qui di seguito con le considerazioni del Municipio.

- | | |
|----------|---|
| 1. Verdi | <ol style="list-style-type: none">1. È visto in modo positivo il declassamento e la moderazione del traffico di Via Franscini e lo sviluppo della mobilità lenta.2. È vista in modo negativo la proposta di densificazione del comparto, in quanto non ci sarebbe nessuna prova a sostegno della necessità di densificare.3. Si insinua che l'ISOS non sia ripreso realmente nella variante, in particolare per quanto riguarda gli obiettivi di salvaguardia di alcuni edifici ed oggetti.4. Si presuppone che siano state ignorate le richieste del Dipartimento del territorio formulate nell'Esame Preliminare riguardo a:<ul style="list-style-type: none">- protezione dell'aria (posteggi);- sicurezza;- prevenzione incidenti rilevanti. Le NAPR non sarebbero di conseguenza state adeguate in funzione dell'Opir.5. Lungo Via Motta, il ritaglio di zona R5a in corrispondenza dell'albergo Stazione non trova una corrispondenza con il lato sud ove giace l'albergo Milano.6. Il perimetro del comparto speciale "A" su Via Motta non considererebbe il carattere residenziale del '800-'900 del quartiere limitrofo.7. Le NAPR di Via Franscini lascerebbero spazio ad edificazioni non di qualità.8. Il fronte urbano verde su Via Catenazzi sarebbe proposto in sostituzione della fila di latifoglie di Via Franscini.9. Le proporzioni delle strade sarebbero modificate a scapito del doppio filare di alberi.10. Si propongono nuove tutele di Beni Culturali ai seguenti edifici: Hotel Milano (mapp. 1278), 2 palazzine ad angolo (mapp. 3444 e mapp. 1227), stabile Ferrazzini (mapp. 1228), stabile stazione FFS (mapp. 325).11. Non sarebbe affrontato correttamente il calcolo dei posteggi in quanto non tiene conto del comparto PP3 e Rime-Brecc. |
|----------|---|

*Risposta del
Municipio*

1. *Il Municipio è d'accordo.*
2. *Gli indirizzi pianificatori, già condivisi dal DT nell'EP, sono in sintonia con quanto auspicato a livello federale e ripreso dal Cantone con il tema della densificazione abitativa e della localizzazione dei servizi in funzione della rete dei servizi di trasporto pubblico (vedi PD e Programma d'agglomerato del Mendrisiotto - PAM).*
3. *La variante promuove una coerenza urbanistica con quanto già edificato, ovvero si propone di completare l'asse della stazione a cui fanno riferimento gli edifici esistenti (vedi ISOS). Gli edifici segnalati nell'Inventario ISOS sono tutelati normativamente e/o già quali Beni Culturali locali.*
4. *In seguito all'esame preliminare cantonale è stato chiesto a FFS un esame sui rischi rilevanti. La stessa non ha ritenuto opportuno procedere ad un approfondimento.
Come già avvenuto per la SUPSI, eventuali condizioni speciali potranno essere valutate in fase di progetto (domanda di costruzione).*
5. *Si ritiene corretto quanto proposto. Ciò permette di ampliare i contenuti ammissibili (zona mista) anche su questa superficie dato che si trova nel punto centrale di Via Franscini. Si ricorda che sul mappale dell'albergo Stazione è prevista una volumetria assegnata e gli indici di zona non vengono pertanto considerati. La corrispondenza con l'hotel Milano è comunque data con la stessa destinazione di zona.*
6. *In considerazione dell'orografia del territorio, è ritenuto corretto confermare la zona R5 in basso. Salendo si trovano le zone R3 / R4 con altezze ammissibili più basse.*

7. *Le NAPR propongono una pianificazione precisa che essenzialmente vuole un'edificazione di carattere urbano (portici) lungo i due lati di Via Franscini. Alfine di facilitarne la realizzazione è stata valutata l'opportunità di permettere un minimo di libertà progettuale. È impossibile valutare ora dalla norma proposta la qualità dei futuri edifici.*
8. *Il filare è stato tolto in quanto la variante promuove il completamento dell'edificazione sui due fronti. La funzione del filare alberato di definizione della strada, laddove ora non sono presenti gli edifici (vedi ISOS) sarà completata da quest'ultimi.*
9. *Lungo tutta Via Franscini vengono comunque proposte due fasce che permettono una piantumazione intervallata da posteggi di breve durata.*
10. *È ritenuta sufficiente la protezione normativa (volumetria consolidata) per l'Hotel Milano e l'edificio della stazione, e come Bene Comunale Locale per lo stabile Ferrazzini. I due edifici ad angolo (mapp. 3444 e mapp. 1227), anche se inseriti correttamente urbanisticamente, non presentano i presupposti per proporne una tutela.*
11. *La possibilità di formazione di nuovi posteggi privati, in conformità alle disposizioni del Regolamento sulla Legge dello Sviluppo del Territorio, tiene conto esclusivamente dei vincoli di PR con possibilità di riduzione fino all'80% in considerazione del livello di qualità del servizio di trasporto pubblico.
Il PR prevede un riordino dei posteggi pubblici esistenti con la soppressione di quelli non autorizzati.
I posteggi P&R sono definiti dal Cantone, il quale assegna 400 posti in totale, suddivisi tra la stazione di San Martino e la stazione di Mendrisio Comparti est e ovest (vedi anche risposta 5).
L'esubero di posteggi nel comparto Rime-Brecc deve essere risolto in quel comparto e non in questo.*

2. Florian
Comment

1. *È giusto sostenere la densificazione in questo comparto con l'ausilio di spazi pubblici di qualità, in quanto è presente un'ottima accessibilità al trasporto pubblico.*
2. *Si chiede di verificare la possibilità di costruire in altezza (20 – 27m).*
3. *Si chiede la creazione di uno spazio pubblico supplementare a lato del nodo d'interscambio, nel caso in cui non ci fosse la diminuzione del traffico prevista.*
4. *Il contributo minimo di CHF 15'000.-- per posto auto può essere controproducente in quanto potrebbe indurre a costruire i posteggi. Si propone la riduzione dell'importo.*

Risposta del
Municipio

1. *Il Municipio è d'accordo.*
2. *Le altezze di 17m ammesse nel comparto si inseriscono in modo armonioso nel contesto edificato urbano di Mendrisio. Per tale motivo non è auspicabile l'innalzamento delle altezze, che stravolgerebbe l'immagine del luogo.*
3. *La posizione indicata per inserire un'ulteriore piazza (spazio pubblico) non è ritenuta convincente. Non c'è alcuna motivazione circa il suo posizionamento.*
4. *Considerando l'obbligo di principio di costruire solo posteggi interrati e che il costo per l'edificazione di un posteggio interrato è pari a ca. CHF 50'000.--, il contributo di CHF 15'000.-- è ritenuto equo.*

3. Conimba SA
Mappale n.1250
Museo di
Ferromodellistica

- La variante conferma il vincolo AEP e la volumetria consolidata al mappale n. 1250 RFD Mendrisio.
1. *Non appare opportuno un mantenimento della volumetria consolidata e nemmeno il mantenimento dell'edificio nell'inventario ISOS.*
 2. *L'AEP su tutto l'edificio appare limitativa e penalizzante. Al piano terreno si trova la galleria Baumgartner, mentre al 1° piano si dovrebbe conferire la facoltà di un utilizzo con destinazione commerciale / amministrativa.*

Risposta del

1. *Il mantenimento dell'edificio nell'inventario ISOS non è di competenza del*

Municipio	<i>Municipio. L'eliminazione della volumetria consolidata deve essere supportata da solide motivazioni, le quali al momento non sono date.</i> 2. <i>Il Municipio ritiene che sia possibile ridurre la superficie vincolata EAP alla sola superficie necessaria al museo, svincolando il 2° piano per poter insediare attività commerciali o amministrative. Infatti l'eliminazione di parte del vincolo EAP per il piano superiore mantiene gli intendimenti originali del PR. La possibilità di affittare il 2° piano crea le premesse per il mantenimento della presenza sul territorio del museo.</i> <i>Le NAPR vengono modificate di conseguenza.</i>
4. Pro Velo	1. Mantenere il collegamento ciclopeditone tra Via Diener e Via Motta. 2. Fare un nuovo collegamento ciclopeditone lungo i binari tra l'edificio ex Foft e i binari. 3. Fare un posteggio di biciclette coperto anche su Via Catenazzi. 4. Prevedere sottopasso anche adatto alle biciclette, che permetta di non scendere di sella. 5. Attrezzare il nodo semaforico di spazi avanzati per le bici. 6. Creare un by-pass ciclistico di Via Franscini davanti alla stazione FFS.
Risposta del Municipio	1. <i>Il collegamento ciclopeditone è inserito marginalmente nel comparto. Non è comunque oggetto di variante.</i> 2. <i>La proposta non è ritenuta coerente con gli obiettivi della variante (riduzione del traffico su Via Franscini).</i> 3. <i>Il Cantone, nel progetto per il completamento del sottopasso sud, ha previsto su Via Catenazzi un posteggio coperto per biciclette di 42 posti.</i> 4. <i>I due sottopassi sono larghi sufficientemente per portare una bicicletta. Non è per ora prevista la possibilità di creare una corsia riservata per biciclette.</i> 5. <i>È previsto nel progetto di sistemazione del Cantone.</i> 6. <i>La proposta potrà essere valutata nell'ambito dell'approfondimento progettuale.</i>
5. FFS	1. Segnala che la cancellazione dei posteggi P&R lungo Via Catenazzi a sud del sottopasso potrà essere possibile unicamente se l'offerta di P&R a Mendrisio potrà essere garantita dai posteggi di Via Franscini, SUPSI e San Martino, e a condizione che FFS decida di eliminare i posteggi P&R su Via Franscini. 2. Chiede di indicare che lo stabile commerciale verrà costruito all'interno dell'area fra il fabbricato viaggiatori e l'accesso del nuovo interscambio e fra la cantonale e il sottopassaggio (come indicato nel piano) e di aggiungere la possibilità di distribuire i 150 m² al PT e al -1P. L'altezza dello stabile deve essere almeno di 4m. 3. Chiede di trovare una soluzione per i Bike & Rail. 4. Afferma che l'area a nord deve restare riservata per un'eventuale ampliamento dei binari.
Risposta del Municipio	1. <i>Il numero massimo di 400 posteggi P&R a Mendrisio è vincolato dal Cantone. Quest'ultimi sono suddivisi tra la Stazione di San Martino (150 P) e quella di Mendrisio (Comparto ovest Supsi: 165 P e comparto est: 85 P). I posteggi presenti su Via Catenazzi non sono a norma e sono in conflitto con gli indirizzi pianificatori della variante di riordino del comparto e vanno di conseguenza eliminati. I posteggi P&R presenti nel comparto est sono ammessi fintantoché FFS non edificherà. In tal caso dovrà integrare gli stessi nell'edificio.</i> 2. <i>In considerazione che l'area interessata è un punto strategico in quanto vi si trova l'accesso al sottopasso nord, la testa del nuovo interscambio e l'area commerciale, è auspicabile che ne venga concordata la pianificazione e la progettazione. Si accoglie l'osservazione e si modificano gli atti di conseguenza (i 150 m² possono essere inseriti su tutta l'area tra la stazione e il nodo di interscambio e tra la strada cantonale e la pensilina delle FFS, oppure suddividendo gli spazi commerciali in 75 m² al PT e 75 m² al -1°P. Gli stessi devono essere progettati in coerenza con il futuro ampliamento dell'accesso al sottopasso nord).</i> 3. <i>È già previsto nell'ambito del progetto del terminale bus del Cantone.</i> 4. <i>Si auspica che il PR possa incentivare uno sviluppo anche in questa zona del</i>

comparto.

6. Maria Teresa Gerosa
1. Chiede di conoscere l'arco temporale di gran massima per la realizzazione del comparto.
 2. Sostiene che l'iscrizione dell'albergo Milano nell'inventario ISOS appare esagerata.
 3. Chiede di organizzare un gruppo di lavoro e incaricare un responsabile, al fine di tradurre in pratica l'indirizzo pianificatorio proposto.
 4. Sostiene che sia esagerata la qualifica e l'importanza concesse alla stazione, sia come polo, sia per i suoi contenuti.
 5. Sostiene che la volontà di creare due filari alberati su Via Francini si fonda troppo sulla velocità ridotta.
 6. Sostiene che ci sia un rischio che i contenuti della variante si pongano in conflitto tra loro (destinazione commerciale, mobilità lenta e dotazione limitata di posteggi).
 7. Non è convinta del ruolo di centralità della stazione in quanto creerebbe concorrenza con gli attuali servizi.

Risposta del
Municipio

1. *Circa l'edificabilità non è possibile conoscere le intenzioni dei privati per sapere se e quando verrà realizzato quanto auspicato dalla variante di PR. Circa le modifiche viarie (inserimento zona 20-30 km/h), si evidenzia che quest'ultime sono strettamente dipendenti dalla circonvallazione di Mendrisio e dalla riduzione di traffico che porterà su Via Francini. È ipotizzabile che le misure di riduzione potranno essere implementate dopo l'approvazione del PR.*
2. *Il mantenimento dell'edificio nell'inventario ISOS non è di competenza del Municipio.*
3. *Non si ritiene necessario in questo momento organizzare un gruppo di lavoro per tradurre in pratica la variante di PR.*
4. *Si ritiene corretta la visione strategica per il ruolo del comparto stazione FFS.*
5. *L'obiettivo è appunto di ridurre la velocità e l'arredo stradale proposto è evidentemente adeguato a tale scopo.*
6. *Non si è d'accordo, il numero di posteggi pubblici rimarrà lo stesso e la mobilità lenta non si pone in conflitto con i commerci.*
7. *Il PR dà le basi affinché sia possibile anche un certo sviluppo economico. La regolazione dei servizi sarà dettata dall'economia privata.*

14. Conclusioni

Vi ringraziamo per l'attenzione e restiamo volentieri a disposizione qualora occorressero ulteriori informazioni, che sono inoltre desumibili dall'intero incarto consultabile presso la Cancelleria comunale e sul portale della Città di Mendrisio.

Fatte queste premesse confidiamo nell'approvazione di codesto Onorando Consiglio.

Ci teniamo comunque a disposizione per ogni complemento d'informazione che potrà occorrere in sede di esame e discussione, mentre ci permettiamo proporvi, Signori Presidente e Consiglieri di

risolvere

- 1. È adottata la Variante del PR: Comparto speciale "A" - Stazione FFS Mendrisio comprendente:**
 - **Settore Stazione FFS est, Stato pianificatorio finale, scala 1:2000, maggio 2017;**
 - **Norme di attuazione (estratto), 6 giugno 2017.**
- 2. Il Municipio è autorizzato a completare la procedura d'approvazione ai sensi della Legge cantonale sullo sviluppo del territorio (Lst).**

Il Messaggio viene demandato all'esame della Commissione della Pianificazione.

Con osservanza.

Per il Municipio

Samuele Cavadini
Economista aziendale SUP
Sindaco

Massimo Demenga
Lic. Rer. Pol.
Segretario

Allegati:

- Settore Stazione FFS est, Stato pianificatorio finale, riduzione, ottobre 2017
- Norme di attuazione, 27 dicembre 2017

Documenti consultabili sul portale internet della Città di Mendrisio:

- Rapporto di pianificazione, 27 dicembre 2017
- Norme di attuazione, 27 dicembre 2017
- Comparto speciale "a", Stato pianificatorio finale, scala 1:2000, ottobre 2017
- Comparto speciale "a", Stato pianificatorio iniziale, scala 1:2000, maggio 2014
- Comparto speciale "a", Piano dei parametri edificatori, scala 1:1000, ottobre 2017
- Comparto speciale "a", Sezioni trasversali A-A e B-B, scala 1:500, agosto 2014
- Comparto speciale "a", Sezioni trasversali C-C e D-D, scala 1:500, agosto 2014
- Comparto speciale "a", Sezione stradale vincolante, scala 1:1000, ottobre 2014
- Comparto speciale "a", Proprietà dei fondi interni al comparto, scala 1:2000, agosto 2014
- Esame preliminare del Dipartimento del Territorio