

**VARIANTE DI
PIANO REGOLATORE
COMPARTO VALERA**

PIANO DI INDIRIZZO

Versione per la prima consultazione

Studi Associati SA

via Zurigo 19
CP 4046
CH-6904 Lugano

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

17 dicembre 2013

INDICE

1. INTRODUZIONE	2
1.1 IL CONTESTO TERRITORIALE	2
1.2 LE POTENZIALITÀ INSEDIATIVE DEL COMPARTO	3
1.3 CRONISTORIA DELLA PROCEDURA PIANIFICATORIA	3
1.4 IL SETTORE FLUVIALE	6
1.5 IL SETTORE INSEDIATIVO	7
1.6 LA FERROVIA MENDRISIO – STABIO (– VARESE)	7
1.7 LA SISTEMAZIONE DELLO SVINCOLO A2	8
2. IL QUADRO PIANIFICATORIO	9
2.1 PIANO DIRETTORE CANTONALE	9
3. GLI OBIETTIVI DELLA VARIANTE PIANIFICATORIA	12
3.1 I PRINCIPI DELL'ORDINAMENTO TERRITORIALE	14
4. LE COMPONENTI DELLA VARIANTE	16
4.1 IL PIANO DELLE ZONE	17
4.1.1 La Zona A (Protezione della natura / Agricoltura / Bosco)	18
4.1.2 La Zona B (Area ferroviaria)	21
4.1.3 La Zona C (Attività lavorative)	22
4.1.4 La Zona D (Area strategica per attività con ricadute socio-economiche regionali)	23
4.2 IL PIANO DELLE ZONE: PAESAGGIO	32
4.3 IL PIANO DEL TRAFFICO	33
4.3.1 Strade di PR	33
4.3.2 Posteggi	34
4.3.3 Nuova fermata TILO e raccordi ferroviari industriali	35
4.4 LE NORME DI ATTUAZIONE DEL PR (ESTRATTO)	36
4.5 IL COMPENSO AGRICOLO	36
4.6 AREA FORESTALE	36
5. VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA PIANIFICATORIA	37
5.1 LA CONSERVAZIONE DELLO SPAZIO LIBERO FRUIBILE	37
5.2 LA SISTEMAZIONE DEL LAVEGGIO	37
5.3 LA CREAZIONE DI SUPERFICI AGRICOLE	38
5.4 L'UBICAZIONE DELL'EDIFICAZIONE	38
6. PROCEDURA	39

1. INTRODUZIONE

Il comparto di Valera (o Vallera), situato in territorio del Comune di Mendrisio (sezioni di Ligornetto, Rancate e Mendrisio), è delimitato dalla semiautostrada A394, la linea ferroviaria Mendrisio – Stabio (- Varese) e la strada cantonale che collega Mendrisio e Genestrerio a Rancate. Il comparto è attraversato dal fiume Laveggio, elemento ecologico e paesaggistico di rilevanza regionale.

1.1 IL CONTESTO TERRITORIALE

Valera fu destinato nel Dopoguerra ad una funzione di “zona di riserva di idrocarburi”. Questa funzione, che ne ha determinato per decenni l’assetto territoriale, oggi non ha più ragione d’essere poiché i depositi di idrocarburi sono stati smantellati, ponendo così la questione della futura destinazione dell’area in un contesto di sviluppo generale della regione dell’Alto Mendrisiotta. Molteplici sono quindi gli *enjeux* pianificatori che ne conseguono.

La riqualifica ecologica del fiume Laveggio

Storicamente la piana in questa tratta del Laveggio era caratterizzata dalla presenza di proprietà agricole, le quali furono sostituite a partire dagli anni 1960 dall’edificazione dei depositi di idrocarburi.

Con la demolizione di quest’ultimi e il relativo risanamento del suolo in località di Valera, è ora possibile e auspicabile procedere a una rivalorizzazione del tratto in questione del Laveggio, in un contesto più generale di sistemazione idraulica e di riqualifica paesaggistica ed ecologica.

Lo sviluppo urbanistico e paesaggistico

L’area di Valera, associata alla campagna Adorna e alla zona agricola di Ligornetto, determina un limite del tessuto insediativo fra gli insediamenti di Ligornetto e Genestrerio e la Città di Mendrisio con i suoi quartieri esterni, acquisiti con il processo di aggregazione del 2009. Pertanto, eventuali nuove componenti insediative saranno da valutare attentamente, considerando il valore della piana del Laveggio come funzione strutturante e d’equilibrio per il paesaggio a preservazione degli spazi liberi fra le conurbazioni insediative.

1.2 LE POTENZIALITÀ INSEDIATIVE DEL COMPARTO

La collocazione centrale del comparto di Valera rispetto alla piana del Mendrisiotto e alle sue infrastrutture della mobilità, lo rendono unico e per questo importante dal punto di vista delle potenzialità insediative. L'area in questione, di notevoli dimensioni in relazione alla disponibilità di superfici insediative per tutto il Sottoceneri, è situata nelle immediate vicinanze di importanti infrastrutture:

- la semiautostrada Mendrisio - Stabio per raggiungere Varese,
- l'asse autostradale A2 Airolo - Chiasso,
- la strada cantonale tra Ligornetto e Mendrisio,
- la linea ferroviaria FFS
- il futuro collegamento ferroviario regionale Lugano - Mendrisio - Varese - Gallarate - Malpensa (in fase di costruzione).

La realizzazione di quest'ultimo collegamento rappresenta un'importante opportunità per la realizzazione in loco di una fermata di TP al servizio delle aree insediative esistenti.

1.3 CRONISTORIA DELLA PROCEDURA PIANIFICATORIA

Con le decisioni d'approvazione della revisione del Piano regolatore (vedi Ris. n. 3405 del 9 luglio 2002 e n. 1902 del 6 maggio 2003) dell'ex Comune di Rancate (ora sezione di Mendrisio), il CdS non approvava la zona deposito di idrocarburi situata in località di Vallera - Pizöö, ordinando all'ex Comune l'elaborazione di una variante di PR che fosse coerente con gli interventi per le aree da riqualificare o riconvertire auspicati dalla scheda di Piano direttore R5 COTAM (Concetto di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e Basso Ceresio).

In particolare, con la già citata Ris. n. 1902 il CdS, oltre a non approvare la destinazione a zona di deposito di idrocarburi nel comparto di Vallera - Pizöö proposta dall'ex Comune di Rancate (che avrebbe permesso unicamente il mantenimento dei serbatoi esistenti, ammettendo solo interventi di necessità tecnica e di manutenzione, così come l'ampliamento degli edifici a carattere amministrativo o di servizio), suggeriva di istituire una zona di pianificazione nel caso non fosse stato possibile designare una destinazione d'uso entro il termine di un anno dall'approvazione. Questo allo scopo di permettere l'elaborazione di una variante di Piano regolatore.

Sentito il DT, in data 6 agosto 2007 l'ex Comune di Rancate istituiva una zona di pianificazione di carattere comunale della durata di 5 anni che, al fine di ottenere una geometria unitaria del comparto, includeva oltre alla zona di deposito idrocarburi due aree industriali (mappali n. 790, 791, 792 e 782, 793, 784, 787 RFD).

Analogamente anche l'allora Comune di Ligornetto istituiva una zona di pianificazione di carattere comunale adiacente a quella di Rancate, ricevendo un preavviso favorevole da parte del DT il 17 dicembre 2007.

Il 28 dicembre 2007, al termine dei lavori di demolizione delle strutture fuori terra (durati da aprile 2004 a metà 2005) e di risanamento e bonifica del sottosuolo (durati da gennaio 2005 a maggio 2007), veniva presentato alla Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo il rapporto finale per la richiesta di stralcio del comparto dal catasto dei siti inquinati ai sensi dell'OSiti.

Dal 15 settembre 2008, la Sezione dello sviluppo territoriale del DT assumeva il ruolo di coordinatrice dei lavori di pianificazione, ruolo formalmente richiesto dagli allora due Comuni (Rancate e Ligornetto) per arrivare ad una soluzione pianificatoria che potesse soddisfare entrambi. Gli operatori incaricati dai rispettivi Comuni nel marzo 2009 allestivano un progetto di piano particolareggiato del comparto, seguito da una richiesta formale del 2 aprile 2009 da parte dell'ex Municipio di Rancate per un Esame preconsultivo della Sezione dello sviluppo territoriale.

Il 5 aprile 2009 avveniva l'aggregazione tra i Comuni di Arzo, Capolago, Genestrerio, Rancate, Tremona e Mendrisio (già aggregato con Salorino nel 2004) dando vita alla nuova Città di Mendrisio.

Successivamente, in data 23 dicembre 2009, la Sezione dello sviluppo territoriale formulava un Esame preconsultivo sul progetto di nuova pianificazione territoriale del comparto intercomunale di Valera costituito dalla zona di pianificazione divenuta di Mendrisio e quella di Ligornetto, con l'obbligo di coordinamento tra i due Comuni.

Nel mese di luglio 2010 i due Municipi incaricavano un nuovo operatore unico (ing. Wagner della Studi Associati SA), che nell'ottobre 2011 consegnava ad un'apposita commissione un primo concetto di ordinamento territoriale, inviato dopo approvazione dalla Commissione dei due Municipi a fine 2012 a tutti i fuochi con il numero speciale di *Memore* (Numero 4 - dicembre 2012).

Il comparto oggetto della variante pianificatoria interessa i mappali n.

- 893, 894, 895, 896, 897, 899, 900, 901, 902, 902, 903, 905, 906, 907, 908, 909, 1140, 1141, 1151, 1152, 1157, 1167, 1621 (RFD Mendrisio - sezione Ligornetto);
- 1447 (RFD Mendrisio - sezione Mendrisio);
- 273, 274, 275 (Mendrisio - sezione Genestrerio);
- 780, 782, 783, 784, 785, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 1127, 1266, 1322, 1323, 1329, 1331, 1355 (RFD Mendrisio - sezione Rancate)

e include le zone di pianificazione degli ex Comuni di Ligornetto e Rancate istituite nel 2007.

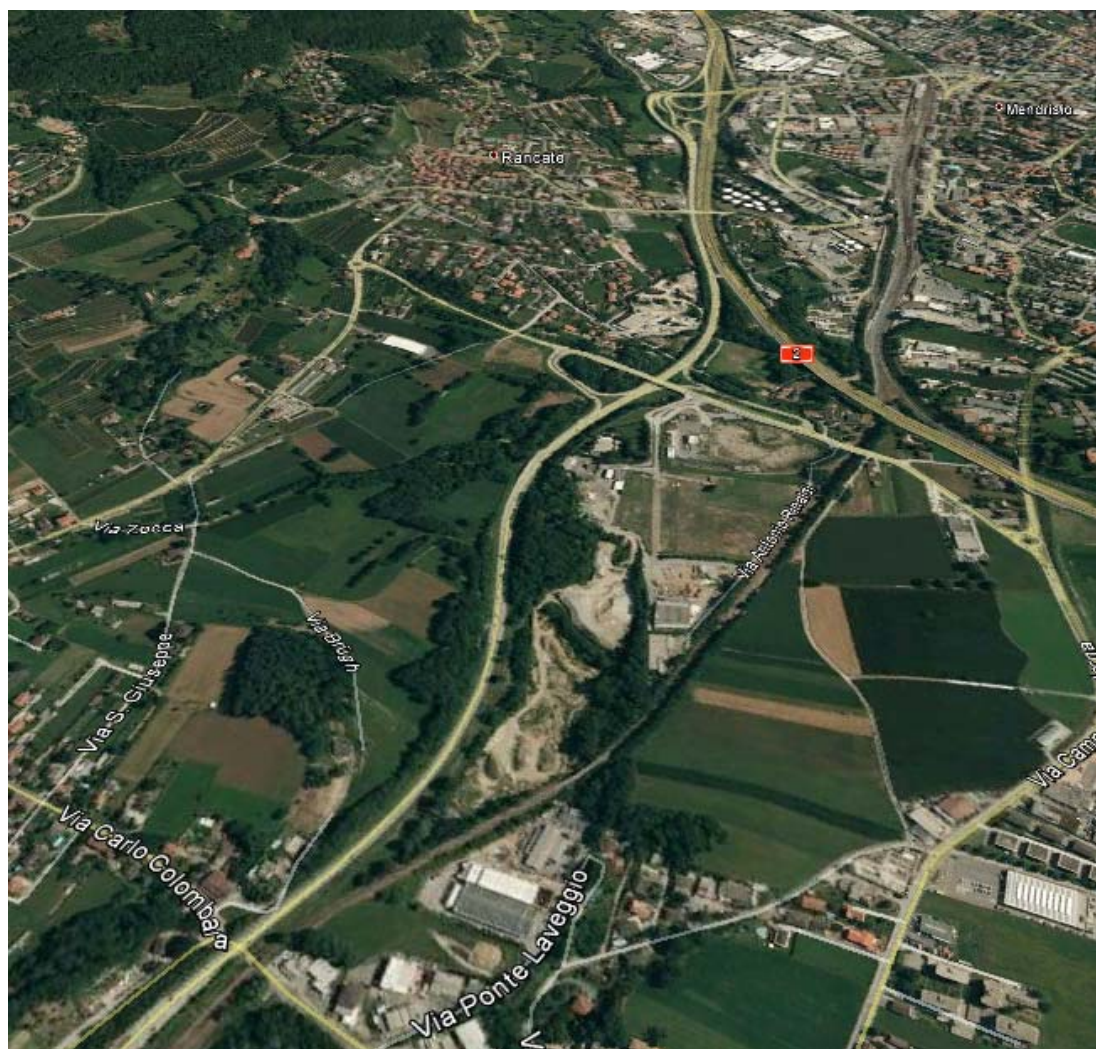


Figura 1 Fotografia aerea del comparto di Valera.

Il comparto si estende su una superficie di quasi 200'000 mq (ca. 20 ha), racchiusa dal collegamento ferroviario Mendrisio - Stabio, dalla semiautostrada A394 Mendrisio - Stabio - Gaggiolo e dallo svincolo di Genestrerio e risulta, come si può osservare nella fotografia aerea (fig. 1), suddivisa in due settori ben distinti:

- la parte di pertinenza del fiume Laveggio, altimetricamente più bassa;
- il settore situato più in alto rispetto al fiume, con alcune attività produttive di tipo industriale-logistico.

Di seguito sono brevemente descritti alcuni elementi determinanti dal profilo dell'ordinamento territoriale del comparto.

1.4 IL SETTORE FLUVIALE

Il fiume Laveggio è uno dei pochi corsi d'acqua a sud delle Alpi che non scorre in direzione del mare ma bensì verso nord. Il corso d'acqua durante lo scorso secolo è stato oggetto di numerosi interventi antropici. Ad esempio, nel 1925 i terreni circostanti al fiume furono bonificati in previsione del prolungamento della ferrovia della Valmorea, rendendo inoltre coltivabili i terreni adiacenti. Il fiume è pertanto in numerosi tratti fortemente incanalato.

Nella fattispecie del comparto, il letto del fiume giace a un livello più basso rispetto ai terreni che lo circondano e il fiume scorre liberamente. Sebbene in questo tratto di fiume la zona sia stata oggetto di una bonifica del suolo a seguito della demolizione dei depositi di idrocarburi, la fruibilità del corso d'acqua è per ora ancora molto scarsa.

Va comunque detto che è in corso di elaborazione un progetto di sistemazione idraulica che rinuncia alla realizzazione di un bypass a favore di una variante di allargamento dell'alveo fluviale.

Questo approccio avrebbe effetti positivi rilevanti quali:

- la conservazione della dinamica fluviale e messa in sicurezza delle aree sensibili;
- la creazione di ambienti ecologicamente pregiati e rari nella regione;
- il potenziamento del reticolo ecologico regionale;
- la valorizzazione della rete regionale dei percorsi ciclo-pedonali;
- la creazione di aree naturali con funzione ricreativa;
- il recupero di superfici agricole.

Questi aspetti risultano ancor più interessanti se si pensa che nella zona convergono piste ciclabili e sentieri escursionistici di rilevanza regionale, per cui si può ipotizzare una importante funzione per lo svago di prossimità del comparto.

1.5 IL SETTORE INSEDIATIVO

Questo settore, altimetricamente più alto, appare come una continuazione della Campagna Adorna, sebbene sia delimitato verso est dalla trincea della linea ferroviaria utilizzata un tempo quale tratta industriale. Sull'area, sostanzialmente poco edificata, sono ubicate una piccola struttura agricola, una azienda attiva nel settore del *recycling* e alcune aziende di produzione, oltre alle attività legate al polo privato di approvvigionamento cantonale in idrocarburi e attività legate alla gestione di materiali inerti (separazione, stoccaggio, ecc.).

1.6 LA FERROVIA MENDRISIO – STABIO (– VARESE)

La ferrovia della Valmorea, che si estendeva da Castellanza (provincia di Varese) fino a Mendrisio nella sua massima estensione, fu una linea ferroviaria internazionale aperta ad inizio del secolo scorso e chiusa definitivamente nel 1977.

La tratta su suolo elvetico tra Stabio e Mendrisio fu costruita nel 1926 e chiusa già due anni dopo su ordine del Governo fascista italiano. La tratta svizzera, che fu in seguito acquistata da una società privata e poi ceduta alle FFS, venne impiegata come raccordo industriale per le manifatture e i depositi di idrocarburi sorti a partire dagli anni 1960 fra Stabio e Mendrisio.

Attualmente la tratta, in territorio svizzero, è in fase di costruzione la linea ferroviaria Mendrisio - Varese, che collegandosi alla linea TILO S5 in territorio italiano, permetterà il futuro collegamento ferroviario regionale Lugano – Mendrisio – Varese – Gallarate – Malpensa.

Questo consentirà di collegare gli agglomerati ticinesi con quello di Varese, di creare un collegamento ferroviario diretto con l'aeroporto internazionale di Milano – Malpensa, nonché di allacciare gli abitati di Stabio e Ligornetto alla rete regionale TILO.

1.7 LA SISTEMAZIONE DELLO SVINCOLO A2

La riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio A2, posto a nord del comparto, riguarda l'ampliamento dei tracciati stradali esistenti e la formazione di nuovi collegamenti. Lo scopo della sistemazione è quello di suddividere correttamente l'uscita per Mendrisio e il raccordo tra la A2 e la SPA 394, di gestire in modo ottimale i flussi di traffico in entrata e uscita nello svincolo di Mendrisio e di spostare i flussi di traffico senza crearne di ulteriori.

I principali interventi viari previsti sono i seguenti:

- formazione di una corsia supplementare di interscambio in entrambe le direzioni lungo il tratto di autostrada interessato;
- modifica dell'entrata e dell'uscita A2 a Mendrisio con la formazione di due nuove rotonde;
- creazione di una nuova entrata dalla SPA 394 in direzione nord sulla A2;
- realizzazione dell'uscita verso la SPA 394 da nord dalla A2;
- costruzione di due nuove rotonde in località Tana e San Giovanni;
- demolizione dei tracciati stradali esistenti.

Attualmente il progetto esecutivo è in costruzione e la sua conclusione è prevista entro la fine del 2014.

2. IL QUADRO PIANIFICATORIO

Qui di seguito sono illustrati i principali elementi pianificatori di ordine superiore da considerare nella pianificazione del comparto Valera.

2.1 PIANO DIRETTORE CANTONALE

Le schede e le rappresentazioni grafiche concretano gli obiettivi pianificatori a medio - lungo termine, rappresentando congiuntamente la parte costitutiva a carattere vincolante del Piano direttore cantonale.

L'estratto della carta di base del Piano direttore, che illustra tutti gli elementi aventi un riferimento cartografico delle schede di coordinazione, dà una visione d'assieme delle scelte strategiche e pianificatorie inerenti un comparto più esteso di quello oggetto di variante.



Figura 2 Estratto della carta di base del PD (cartografia online) con evidenziato il comparto interessato alla variante di PR (in rosso).

L'ordinamento generale del comparto territoriale di Valera è consolidato nella **scheda di coordinamento R5** (oggetto "Concetto di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e Basso Ceresio – COTAM", dato acquisito), che indica, tra le "Aree da riqualificare o riconvertire", come dato acquisito l'"area dei depositi di idrocarburi di Vallera Pizzöö" nella quale gli interventi auspicati sono:

- la riqualifica del paesaggio urbano;
- l'accessibilità con i mezzi di trasporto pubblici;
- l'ottimizzazione dell'accesso con veicoli privati (rete stradale e numero di persone per auto);
- il controllo sulla gestione dei posteggi (quantità, ubicazione e tassazione);
- i collegamenti ciclabili e pedonali con le aree residenziali.

Per l'area di Vallera - Pizzöö si fa inoltre esplicitamente riferimento alla **scheda di coordinamento R7** (oggetto "PSE - Poli di sviluppo economico", dato di risultato intermedio), che indica l'esigenza di consolidare questa ubicazione potenzialmente idonea verificando le possibilità di:

- a. una fattiva collaborazione con gli enti pubblici interessati, con i proprietari fondiari e con l'iniziativa privata;
- b. un utilizzo ottimale del terreno edificabile o di un riordino fondiario;
- c. predisporre in modo ottimale le necessarie opere di urbanizzazione.

Per quanto attiene al paesaggio, e come affermato nella **scheda di coordinamento P1** (oggetto "Paesaggio", dato acquisito), l'alternanza tra lo spazio insediato e quello ancora libero, caratterizzato per lo più dalla presenza di aree agricole e di ambienti naturali, rappresenta un elemento qualificante e caratterizzante del paesaggio del Canton Ticino. Risulta pertanto fondamentale per evitare un'ulteriore banalizzazione del territorio, conservare questo rapporto rispettando la linea che separa il costruito dalle campagne. Nella fattispecie del comparto di Valera la cartografia del Piano Direttore indica due linee di forza del paesaggio, situate tra la Campagna Adorna e la zona agricola di Ligornetto.

In ambito trasportistico, la **scheda di coordinamento M5** (oggetto “Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio - PTM”, dato acquisito) prevede la possibilità di realizzare una nuova stazione del binario Mendrisio - Varese e fermate bus.

Inoltre la **scheda di coordinamento M7** (oggetto “Sistema ferroviario Ticino - Lombardia - TILO”, dato acquisito) rileva che “è tecnicamente garantita la fattibilità di una nuova fermata in zona Valera. La realizzazione di questa fermata è legata alla pianificazione dell’omonimo comparto”.

Dal quadro pianificatorio di ordine superiore emerge chiaramente un’esigenza di riqualificazione territoriale generale del comparto Valera, così come il compito di definire delle componenti insediative di qualità, che possano contribuire allo sviluppo socio - economico regionale e cantonale, senza pregiudicare gli elementi determinanti per l’ordinamento del territorio da un punto di vista paesaggistico.

3. GLI OBIETTIVI DELLA VARIANTE PIANIFICATORIA

Il comparto di Valera, situato fra la superstrada e l'asse ferroviario, con il fiume Laveggio che lo attraversa, è situato in un comprensorio a valenza regionale / cantonale, che è stato destinato per decenni ad una funzione principalmente di "zona di riserva idrocarburi" (principalmente legata ad attività di stoccaggio).

Questa funzione, che ne ha determinato l'assetto territoriale, non ha oggi più ragione d'essere, per cui si pone la questione di fondo sulla destinazione del comparto nel contesto dello sviluppo generale della regione dell'Alto Mendrisiotto.

Il comparto di Valera, essenzialmente non edificato, è situato tra l'agglomerato di Mendrisio e la conurbazione di Stabio/Ligornetto/Genestrerio (elemento che ne determina la "qualità paesaggistica"), attraversato dal fiume Laveggio (elemento di "qualità naturalistica/ambientale") e ottimamente servito sia veicolarmente, sia con la ferrovia (elemento di "potenzialità di sviluppo" socio-economico), così come riassunto graficamente nello schema seguente.

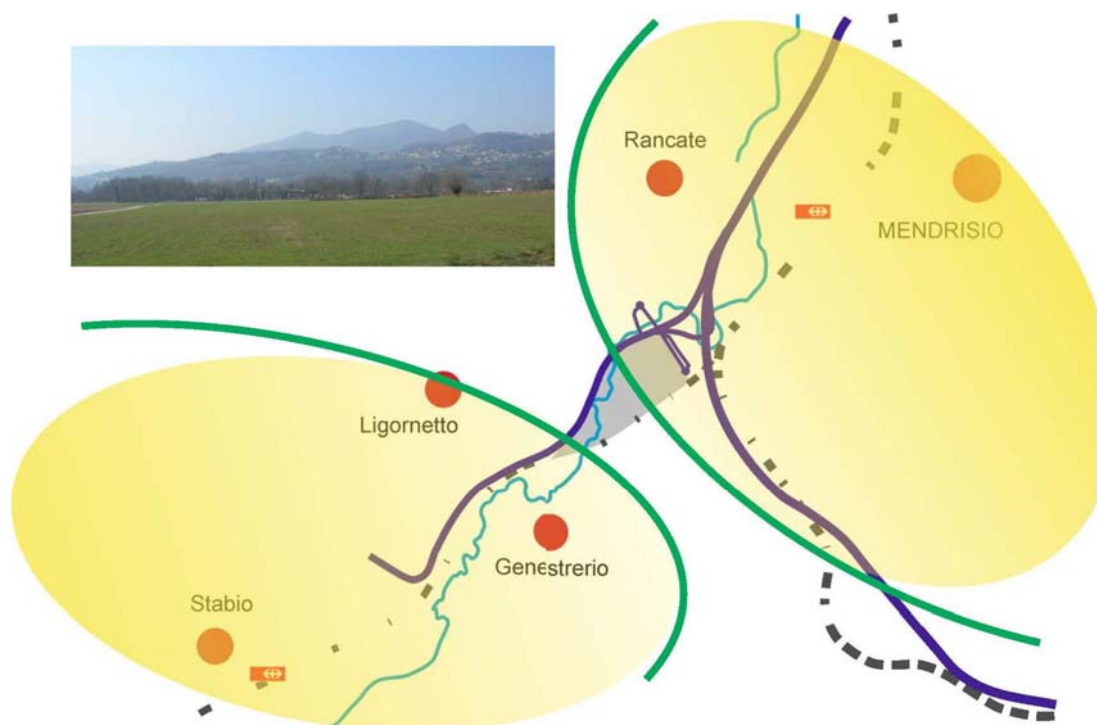


Figura 3 Comparto di Valera: situazione territoriale (in giallo le conurbazioni insediative)

Come si può osservare, si tratta di una situazione molto delicata in cui si concentrano obiettivi di ordine regionale ed interessi potenzialmente fra loro conflittuali, che rendono necessario identificare le destinazioni d'uso del suolo fra loro complementari possano convivere in questo territorio senza minarne la vocazione generale e le specifiche potenzialità.

Si è perciò ipotizzato nella discussione di impostazione dei lavori nel 2010 un ordinamento territoriale che ponesse in valore le peculiarità naturali e antropiche del luogo.

Lo schema seguente riassume graficamente l'ipotesi di ordinamento territoriale con, in verde, le componenti non-insediative (ed in scuro quelle da proteggere), in rosso/marrone, le aree con elevato potenziale insediativo (considerata la loro vocazione ed accessibilità) e in azzurro l'ubicazione di dove realizzare la zona agricola a compenso della sottrazione di terreno agricolo.



Figura 4 Comparto di Valera: ordinamento territoriale.

3.1 I PRINCIPI DELL'ORDINAMENTO TERRITORIALE

I principi dell'ordinamento territoriale ipotizzato nell'ambito della variante sono:

- *La conservazione delle caratteristiche di "spazio libero, non-insediativo" del comparto, con l'obiettivo di garantire una separazione visiva tra agglomerato di Mendrisio e conurbazione Stabio/Ligornetto/Genestrerio.*
- *La sistemazione del Laveggio, con la sua valorizzazione ecologica e la sua potenzialità come asse regionale della mobilità lenta per lo svago e la ricreazione, così come per il recupero di superfici agricole.*
- *L'ubicazione dell'edificazione in prossimità delle esistenti vie di accesso (veicolari e ferroviarie) in funzione di un uso parsimonioso e razionale del territorio e nell'ottica di una "riserva strategica" per lo sviluppo socio-economico regionale.*

Richiamato quanto esposto sopra, sono perciò state identificate le direttrici progettuali per lo sviluppo del comparto di Valera:

- La riqualifica ecologica e paesaggistica del fiume Laveggio e del suo contesto territoriale, con il recupero di terreni agricoli e di strutture di interconnessione ecologica.
- La realizzazione di uno snodo funzionale dei percorsi ciclopedonali di valenza locale e regionale con sistemazione degli spazi non insediati.
- La codifica di un'area insediativa (lavorativa) quale "riserva strategica" per l'insediamento di attività socio - economiche di interesse regionale / cantonale, con possibilità di utilizzazioni temporanee conformi.
- Il ripristino della fermata TILO a Ligornetto nell'ambito del collegamento ferroviario Mendrisio - Stabio - Varese con riqualifica dell'asse stradale Genestrerio - Ligornetto.

E meglio come indicato nei punti seguenti.

A. Dal profilo paesaggistico

Il comparto di Valera risulta particolarmente significativo dal punto di vista urbanistico quale "linea di forza del paesaggio" che determina una chiara cesura fra il tessuto insediativo dell'agglomerato di Mendrisio e la conurbazione di Stabio / Ligornetto / Genestrerio.

In questo senso, future edificazioni potranno essere indirizzate di principio unicamente nella parte verso est, in prossimità delle infrastrutture stradali esistenti.

B. Dal profilo ambientale

Lo smantellamento delle strutture legate allo stoccaggio degli idrocarburi apre una prospettiva di intervento molto importante per la riqualificazione ecologica e paesaggistica di una tratta molto sensibile del fiume Laveggio, la “dorsale verde” del Mendrisiotto, con possibilità di realizzare superfici agricole estensive in un contesto di reticolo ecologico regionale.

C. Dal profilo della fruizione pubblica

Nel comparto di Valera è prospettata la realizzazione di uno snodo di piste ciclabili e sentieri escursionistici di rilevanza regionale che, combinato con le misure di riqualificazione del Laveggio, permetteranno di espletare un'importante funzione per lo svago di prossimità.

D. Dal profilo dello sviluppo socio - economico

Lo sviluppo sostenuto delle attività produttive degli scorsi decenni nel Sottoceneri, e nel Mendrisiotto in particolare, ha notevolmente ridotto la disponibilità di grandi superfici edificabili in prossimità delle infrastrutture di trasporto.

In questo senso, il comparto di Valera rappresenta sicuramente una importante “riserva strategica” a favore dello sviluppo socio - economico regionale.

E. Dal profilo della mobilità

L'ottima posizione delle aree insediative esistenti nei quartieri di Ligornetto e Genestrerio rispetto alle infrastrutture ferroviarie permette di ipotizzare, come già fatto dal Piano direttore cantonale, la realizzazione di una fermata TILO nel comparto di Valera.

In generale, il Municipio ritiene che per il comparto di Valera si presenti l'opportunità di un intervento di valorizzazione del territorio con molteplici e diversificati vantaggi a livello regionale, che giustificano anche misure particolari nella regolamentazione delle attività insediative a favore di un corretto insediamento nel comprensorio.

4. LE COMPONENTI DELLA VARIANTE

La documentazione della variante di PR è composta dai seguenti documenti grafici in scala 1 : 2'000:

- il Piano delle zone - Comparto Valera, N. 01.A;
- il Piano delle zone: paesaggio - Comparto Valera, N. 01.B;
- il Piano del traffico - Comparto Valera, N. 02.A;

e dalle disposizioni pianificatorie e edilizie (NAPR) - Estratto Comparto Valera.

Nei capitoli seguenti sono descritti i contenuti e le principali caratteristiche delle singole componenti grafiche.

4.1 IL PIANO DELLE ZONE

Vedi Piano delle zone N. 01.A, in scala 1:2'000

La variante di PR prevede la suddivisione del comparto Valera (che si sviluppa su una superficie di circa 195'000 m²) in 4 zone:

- la Zona A - Protezione della natura / Agricoltura / Bosco (in colore verde chiaro/scuro)
- la Zona B - Area ferroviaria (in colore grigio, con linea tratteggiata)
- la Zona C - Attività lavorative (in colore azzurro)
- la Zona D - Area strategica per attività con ricadute socio-economiche regionali (in colore rosso)

Lo schema del Piano delle zone è illustrato sommariamente nell'immagine seguente.

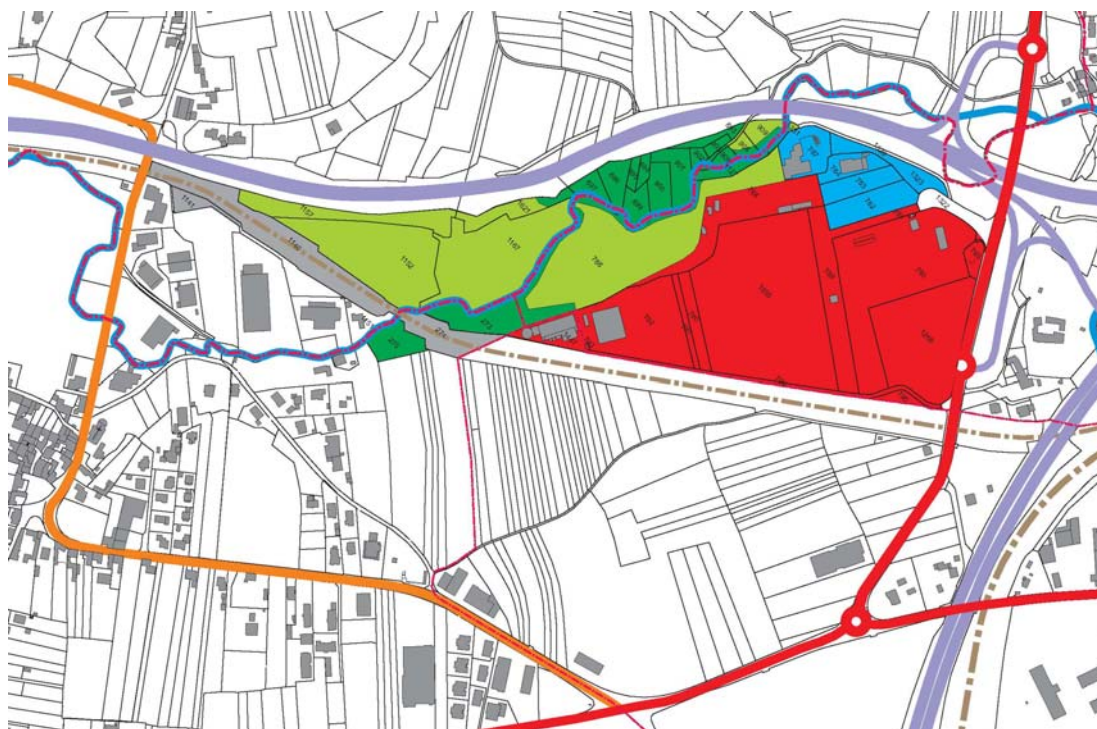


Figura 5 Comparto di Valera: schema delle zone.

Di seguito vengono descritte le caratteristiche di ogni singola zona con le principali disposizioni pianificatorie ed edificatorie previste.

4.1.1 La Zona A (Protezione della natura / Agricoltura / Bosco)

Nella Zona A è prevista prioritariamente la realizzazione degli interventi di riqualificazione ecologica e paesaggistica del fiume Laveggio, così come tutte le misure necessarie alla sua gestione idraulica, con l'obiettivo di creare, nel contesto di un concetto di intervento unitario, uno spazio di elevata qualità sia per le sue componenti naturali ed agricole, sia per le funzioni di svago estensivo legate al contesto antropico di riferimento.

Il comparto presenta infatti delle potenzialità molto interessanti e uniche per il Mendrisiotto in quanto area:

- libera da costruzioni, in buona parte boscata, attraversata da un corso d'acqua che scorre su un tracciato originale anche se in parte arginato;
- collegata al reticolo ecologico ed alla rete della mobilità lenta su un piano ribassato rispetto alle principali vie di traffico;
- senza una destinazione d'uso vincolante.

I deficit funzionali attuali sono importanti, ma non sono tali da compromettere le potenzialità del comparto, laddove vanno rilevati i seguenti aspetti critici:

- dal profilo ecologico, gli aspetti più critici sono dati dall'arginatura parziale del Laveggio (scarse possibilità di esondazione) e dalla presenza di una vegetazione in gran parte costituita da specie esotiche (in particolare Robinia e Buddleja) e povera di specie vegetali tipiche delle zone golenali;
- le attività di deposito e riciclaggio di materiali inerti e di scavo che hanno interessato i terreni che costeggiano il fiume su entrambe le sponde, oltre ad impedire la rinaturazione delle aree bonificate, costituiscono un forte disturbo per la fauna e rendono l'area poco attrattiva per le attività di svago.

In particolare, gli interventi (progetto in corso), intesi a favorire le potenzialità paesaggistiche, naturalistiche e ricreative dell'area, prevedono:

- un rimodellamento del terreno con un movimento anche importante di materiale;
- il ripristino di un alveo naturale;
- la creazione di ambienti golenali e palustri con lanche, stagni, prati umidi, canneti e boschetti;
- il ripristino di una superficie agricola nelle aree sopraelevate, con prati estensivi, boschetti, alberi da frutta.

La zona A è suddivisa in:

- Zona di protezione della natura (colore verde chiaro);
- Zona agricola (colore senape);
- Zona forestale (colore verde scuro).

Sui fondi N. 1152, 1157, 1167 e 1621 RFD Mendrisio - sezione Ligornetto viene recuperata una zona agricola di dimensioni relativamente estese (quasi 2 ettari di terreno) a compenso della sottrazione di terreno agricolo a causa dell'inclusione in zona D del fondo N. 1447 RFD Mendrisio - sezione Mendrisio, ora formalmente in zona agricola secondo il PR vigente (PR.97 aggiornato - sezione Mendrisio). Nella zona sono ammesse attività agricole di carattere estensivo (sfalcio, pascolo estensivo, ecc.). Di principio non sono ammessi edifici e impianti.

Di seguito sono riportati i principali dati quantitativi e le disposizioni pianificatorie inerenti la Zona A.

Superficie di riferimento: ca. 66'000 mq, di cui 20'000 mq circa di superficie forestale

Modalità di intervento: Progettazione e realizzazione a carico dell'ente pubblico (Comune con il consorzio idraulico e l'Autorità cantonale)

Zona agricola sui fondi N. 1152, 1157, 1167 e 1621 RFD Mendrisio - sezione Ligornetto (compenso per sottrazione di terreno agricolo) per un totale di ca. 17'000 m².

Sul fondo N. 1151 RFD Mendrisio - sezione di Ligornetto valgono i parametri edificatori dell'art. 38 NAPR.Ligornetto (indice di edificabilità; 5,0 m³/m²; indice di occupazione: 45%) ma non sono ammesse nuove costruzioni, né l'utilizzazione a parcheggio. Il sedime dovrà essere sistemato a verde. È ammesso il mantenimento dell'alambicco.

Funzioni ammesse:

- Riqualificazione ecologica e paesaggistica
- Interventi per la gestione idraulica del Laveggio
- Attività per lo svago e la ricreazione estensiva
- Snodo dei percorsi ciclabili e pedonali
- Attività agricola estensiva

Disposizioni edificatorie:

- Grado di sensibilità al rumore GSII in generale
- Grado di sensibilità al rumore GSIII per la zona agricola

Ulteriori informazioni sulla zona A si trovano al cap. 4.2 Piano delle zone: paesaggio.

4.1.2 La Zona B (Area ferroviaria)

La Zona B racchiude i mappali del tracciato ferroviario situati all'interno del perimetro oggetto di variante e parte del mappale N. 1141 RFD Mendrisio - sezione Ligornetto vincolata per la realizzazione dell'ipotizzata fermata TILO.

Di seguito sono riportati i principali dati quantitativi e le disposizioni pianificatorie inerenti la Zona B.

Superficie di riferimento: ca. 30'000 mq

Funzioni ammesse:

- Attività legate all'esercizio ferroviario
- Infrastrutture legate all'intermodalità (fermata TILO, accessibilità pedonale e ciclabile, posteggi per biciclette/scooter, raccordi ferroviari industriali)

Disposizioni edificatorie (da realizzare sulla base della procedura della Legge federale sulle ferrovie (Lferr)):

- Accessi pedonali (scale, ascensore) e percorsi pedonali e ciclabili (pista) alla prevista fermata TILO Genestrerio / Ligornetto
- Posteggi per biciclette/scooter (accesso tramite il percorso pedonale/ciclabile)
- Raccordi ferroviari industriali per la zona D

Ulteriori informazioni sulla zona B si trovano al cap. 4.3 Piano del traffico, in particolare per quel che riguarda i diritti di passo pedonale.

4.1.3 La Zona C (Attività lavorative)

La Zona C costituisce la zona attualmente utilizzata dalla Roga SA, azienda industriale attiva nel settore tecnologico, che risulta già azionata a tale scopo dalla pianificazione in vigore e alcune superfici limitrofe ancora disponibili per l'ampliamento di tali attività (anch'esse formalmente già azionate).

Di seguito sono riportati i principali dati quantitativi e le disposizioni pianificatorie inerenti la Zona C.

Superficie edificabile di riferimento: ca. 12'000 mq

Funzioni ammesse:

- Attività di produzione e di trasformazione
- Attività terziario/amministrative
- Attività di ricerca e sviluppo

Funzioni non ammesse:

- Residenza
- Logistica (non finalizzata alle attività di produzione)
- Attività commerciali di vendita
- Stazioni di rifornimento del carburante

Disposizioni edificatorie:

- | | |
|--|-------------|
| • I.s. | 1,0 |
| • I.e. | 7,5 mc / mq |
| • Altezza degli edifici: | 19,50 metri |
| • Distanza minima da confine | 5,0 metri |
| • Area verde minima | 25 % |
| • Grado di sensibilità al rumore GSIII | |

Condizioni particolari:

- L'accesso alla Zona C deve avvenire attraverso il mappale N. 1322 RFD Mendrisio – sezione Rancate.

4.1.4 La Zona D (Area strategica per attività con ricadute socio-economiche regionali)

La Zona D costituisce la parte del comparto Valera nella quale è prevista la possibilità di insediamento di attività socio - economiche di interesse comunale e regionale, così come ipotizzato nella scheda di Piano direttore riguardo i Poli di sviluppo economico (PSE).

Obiettivi e problemi

Gli obiettivi generali sono elencati nel cap. 3.1.

In particolare, proprio per la peculiarità del comparto (area ottimamente servita dal profilo della infrastrutture di mobilità), la variante ammette nella zona D la possibilità di insediamenti a carattere amministrativo/terziario e/o di produzione/trasformazione e/o di ricerca/sviluppo che abbia ricadute socio-economiche positive per l'intera regione.

Vincolo pianificatorio per la qualità insediativa (Piano di quartiere)

L'insediamento dovrà avvenire sulla base di un Piano di quartiere ai sensi degli art. 54 e 55 Lst, il quale dovrà specificare:

- a) la sistemazione generale dell'intero comparto;
- b) le tappe e le modalità di esecuzione degli interventi;
- c) l'ubicazione e la dimensione delle aree di servizio (posteggi, spazi comuni);
- d) le aree verdi e la loro sistemazione;
- e) proposte di qualificazione ambientale ed energetica

Progetto di insediamento aziendale

Nell'ambito del Piano di quartiere, i promotori dovranno presentare anche un Piano economico-aziendale da cui risultino le ricadute socio-economiche dell'attività che si intende insediare nel comparto di Valera. Questo documento dovrà contenere indicazioni precise e vincolanti per almeno i seguenti temi/aspetti:

1. Le ricadute socio-economiche (locali e regionali) ipotizzate.
2. Le modalità di attuazione di un progetto urbanistico-architettonico (incluso il recupero ambientale) di qualità.
3. L'individuazione delle interessenze dei diversi proprietari del comparto e la loro tutela.
4. Le garanzie di continuità del progetto.

Attività esistenti (legate in particolare al Polo energetico Valera/Cercera)

Nella zona D sono presenti delle attività private esistenti da diversi decenni. In particolare sono attualmente in esercizio delle attività legate all'approvvigionamento di idrocarburi e di gas.

Queste funzioni hanno una rilevanza sovra-regionale, in quanto sembrerebbe che, a livello cantonale, il 70% degli idrocarburi e la totalità del gas GPL viene gestita dalle infrastrutture presenti a Valera e Cercera, funzionalmente fra loro legate.

I principali elementi vincolanti per la pianificazione sono:

- Il binario di raccordo industriale necessario per il funzionamento logistico dell'area idrocarburi di Cercera (la linea FMV rende impossibile lo stazionamento dei convogli di cisterne nella stazione di Mendrisio, motivo per cui i treni scomposti vengono spostati a Valera).
- Le vasche di contenimento in relazione al binario industriale, premessa per lo stazionamento dei treni-cisterna in termini di misure di sicurezza.
- Le strutture per lo stoccaggio del gas liquido (cisterne), che determinano, insieme al binario industriale, una zona di pericolo di almeno 40 metri per parte.

Queste infrastrutture, unitamente a quelle esistenti nella zona limitrofa di Cercera, costituiscono nella pratica un "Polo energetico" (privato) e potrebbero rendere difficoltoso se non addirittura vano il disegno urbanistico previsto dalla variante di PR.

Ma, in ragione della loro rilevanza sovra-regionale, nella zona D le attività legate al "Polo energetico" sono ammesse, così come gli interventi generali di manutenzione e di sistemazione determinati dall'esercizio e quelli necessari per la messa in sicurezza degli impianti, come pure la sosta temporanea dei mezzi necessari al funzionamento della struttura (autocisterne, ecc.).

Al completamento del Piano di quartiere, i fabbricati, le infrastrutture e gli impianti non conformi presenti nella zona D dovranno comunque essere di principio smantellati e i sedimi sistemati conformemente al progetto di PQ.

Disposizioni pianificatorie ed edilizie

L'edificazione della zona deve avvenire sulla scorta di un Piano di quartiere (nell'unica forma prevista dalla legge, cioè obbligatorio) e deve integrarsi nel disegno urbanistico generale dettato in particolare dalle esigenze di riqualificazione ecologica e paesaggistica del fiume Laveggio nella parte ovest della zona, da esigenze di organizzazione funzionale degli accessi nella parte est della zona e da una sistemazione delle aree non costruite nell'ottica di un inserimento paesaggistico generale che non precluda la demarcazione paesaggistica fra le conurbazioni di Mendrisio e Ligornetto / Genestrerio / Stabio.

Nella zona possono essere concesse utilizzazioni temporanee di tipo estensivo legate a funzioni di carattere sportivo del tempo libero e dell'agricoltura che non comportano interventi infrastrutturali rilevanti. Queste utilizzazioni non soggiacciono alla procedura del Piano di quartiere, ma solo a quella della domanda di costruzione e sono ammesse fino al momento dell'insediamento definitivo previsto dal PQ.

Di seguito sono riportati i principali dati quantitativi e le disposizioni pianificatorie inerenti la Zona D.

Superficie edificabile di riferimento: ca. 82'000 mq

Modalità di intervento: Piano di quartiere obbligatorio

Funzioni ammesse:

- Attività terziario/amministrative
- Attività di ricerca e sviluppo
- Attività di produzione e trasformazione
- Insediamenti alberghieri, attività congressuali ed espositive
- Attività dello sport e del tempo libero
- Attività agricola estensiva

Funzioni non ammesse:

- Residenza
- Logistica (non finalizzata alle attività di produzione)
- Attività commerciali di vendita al dettaglio
- Grandi generatori di traffico ai sensi della scheda R8 PD

Qualità insediativa:

Il Piano di quartiere dovrà presentare un progetto particolarmente attento alla qualità insediativa, sia dal punto di vista formale sia da quello delle funzioni prospettate.

L'edificazione deve essere elaborata secondo un concetto unitario e deve definire la tipologia delle costruzioni, i materiali impiegati, la sistemazione esterna, ecc.

Disposizioni edificatorie

- Indice di sfruttamento (I.s.) max. 0,5
- Indice di edificabilità (I.e.) max. 5 mc / mq
- Altezza max. degli edifici 19,50 m
con possibilità di deroga, per comprovate necessità tecniche della produzione, fino al 50% in più di altezza per edifici con attività lavorativa e che sorgono nella fascia di 80 m a lato della strada cantonale.
In via eccezionale, nella parte a ridosso della viabilità principale, è concessa la realizzazione per attività terziarie-amministrative di un edificio a torre con un'altezza minima di 50 m e massima di 70 metri dal carattere marcante e significativo dal punto di vista urbanistico.
- Distanza minima da confine 5,0 metri
- Linea di arretramento dalla strada cantonale di circa 12 metri a garanzia della realizzabilità delle opere stradali di ordine superiore (rotonde dello svincolo autostradale).
- Area verde minima 50 %
- Particolare cura dovrà essere rivolta alla progettazione delle facciate e degli spazi esterni con le relative sistemazioni rivolti verso la Zona A.
- Il Piano di quartiere dovrà precisare come si intende sistemare l'area verde e quali sono le attività che si intende svolgervi (svago, ricreative, agricole o simili). In particolare la progettazione dell'area verde dovrà tener conto delle linee di forza del paesaggio indicate nello schema a p. 13, salvaguardando visivamente la cesura tra il tessuto insediativo dell'agglomerato di Mendrisio e la conurbazione di Stabio / Ligornetto / Genestrerio e precisando le modalità d'utilizzo e l'accessibilità dell'area verde.
- Il Municipio potrà avvalersi di esperti esterni per l'esame del Piano di quartiere e dei suoi contenuti.
- Nell'area verde sono ammessi edifici e impianti sotterranei, ritenuto che sia mantenuta una percezione di spazio sistemato a verde.
- I posteggi autorizzati con la licenza edilizia vanno realizzati per almeno i 2/3 interrati.

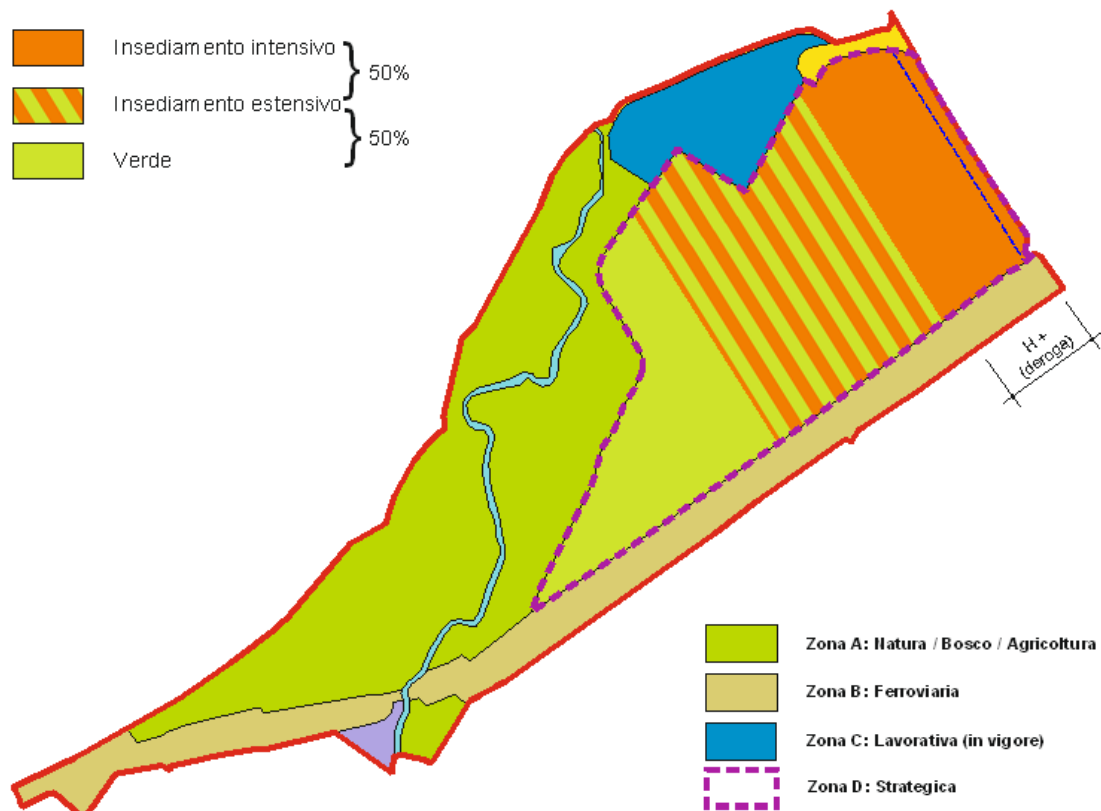
- Il tetto degli edifici deve essere piano e sistemato a verde per almeno il 75% della superficie di copertura.
- I corpi tecnici sui tetti devono sorgere arretrati di almeno 3,00 m dal filo della facciata.
- Nel caso di posa di pannelli solari e di realizzazione di pozzi - luce, la loro superficie può essere dedotta dalla quota di sistemazione a verde, ma questa deve comunque costituire almeno il 50% della copertura.
- L'ingombro e le principali componenti dell'impiantistica situata sui tetti devono concorrere ad un adeguato completamento estetico e architettonico del disegno dello stabile.
- Sono ammesse utilizzazioni non soggette al vincolo di piano di quartiere (ma comunque alla procedura di domanda di costruzione) di tipo estensivo legate a funzioni di carattere sportivo e del tempo libero che non comportano interventi infrastrutturali rilevanti.
- Grado di sensibilità al rumore GSIII

Condizioni particolari:

- Il Piano di quartiere dovrà essere correlato da un Piano economico-aziendale del progetto edificatorio previsto, secondo le disposizioni specifiche di norma, nel quale sono evidenziate le ricadute socio-economiche regionali.
- Gli accessi veicolari alla strada cantonale sono da concentrare in un unico punto in corrispondenza del mappale N. 1322 RFD Mendrisio - Rancate. Nell'ambito della domanda di costruzione i promotori dovranno presentare una perizia sulla mobilità che dimostri che l'insediamento è compatibile con gli impianti di traffico previsti o che indichi le eventuali misure da apportarvi.

Possibili schemi di insediamento nella Zona D

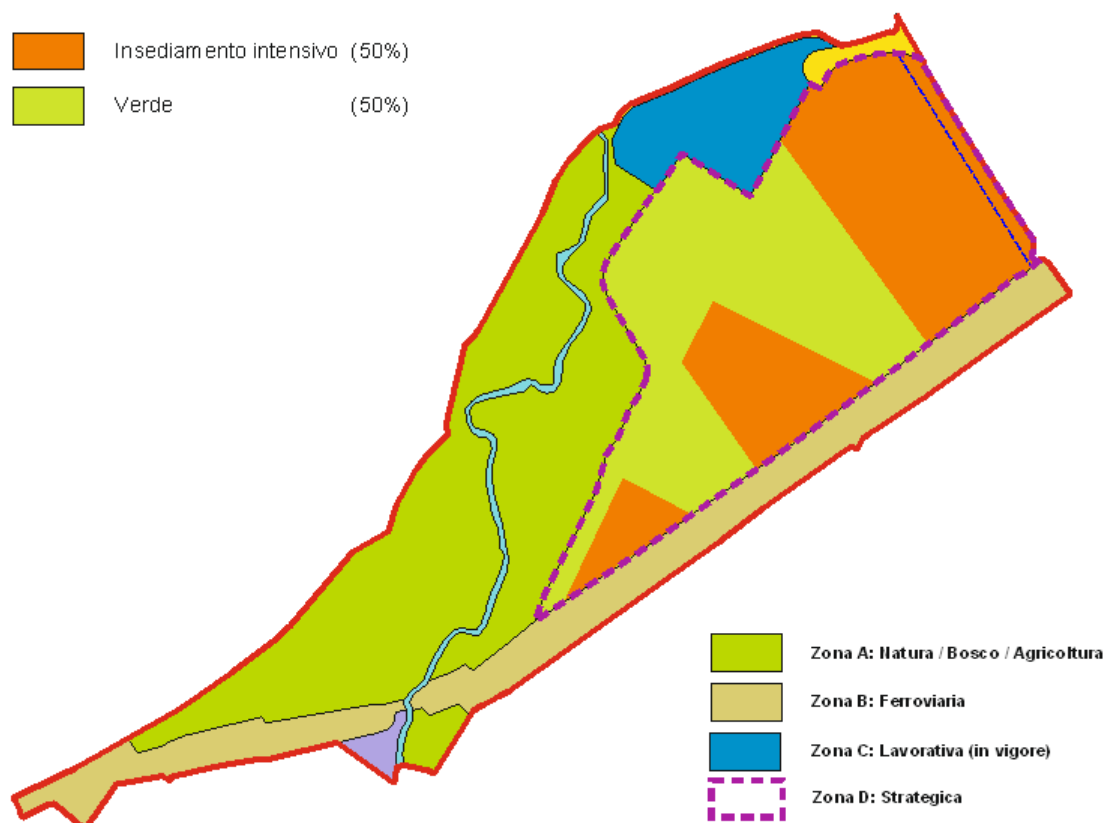
Nel 2010, a partire da un primo concetto di ordinamento territoriale condiviso dai due Municipi, si ipotizza uno schema insediativo per la Zona D che prevedeva un'edificazione concentrata verso la strada cantonale, con dei volumi degradanti in direzione di Ligornetto – Genestrerio, come indicato nell'immagine seguente.



Questa impostazione è tutt'ora quella auspicata dal Municipio di Mendrisio.

Successivamente, nel 2011, lo studio degli architetti Gilad-Steinfeld è stato incaricato di visualizzare un possibile concetto architettonico-urbanistico che tenesse conto delle quantità edificatorie previste, mantenendo nel contempo uno spazio libero integrato con la zona di protezione del paesaggio e che garantisca la permeabilità visiva.

Il risultato della verifica effettuata dagli architetti, consegnato durante il 2012, è illustrato nello schema seguente



e visualizzato nell'immagine seguente



Documentazione per la valutazione delle ricadute e degli impatti nella zona D

L'allestimento del Piano di quartiere nella Zona D (Area strategica) avviene, oltre che tramite gli strumenti tradizionali della pianificazione territoriale e della legge edilizia, anche attraverso specifici strumenti a livello economico ed aziendale.

Al promotore dello sviluppo insediativo è chiesto l'allestimento di un apposito **piano economico - aziendale** (*Business plan*) che permetta all'Autorità di valutare sia le ricadute socio - economiche della prevista attività insediativa, sia le misure per la riduzione degli impatti determinati dall'attività.

Dal punto di vista formale, il piano sarà di principio suddiviso nei seguenti capitoli, che permetteranno all'Autorità di valutare il progetto per quel che riguarda:

Società / prodotti / mercati	Ricadute fiscali
Scelta di localizzazione	Valorizzazione del comparto
Processi produttivi	Compatibilità con gli obiettivi di tutela ambientale
Struttura della produzione	Ricadute sul mercato del lavoro
Risparmio energetico	Coerenza con gli obiettivi "Città dell'energia" Standard energetici elevati (tipo Minergie)
Gestione della mobilità	Contenimento del traffico veicolare

L'analisi del piano economico - aziendale da parte dell'Autorità sarà parte integrante della procedura di domanda di costruzione. La licenza edilizia sarà concessa sulla base di una valutazione dei singoli capitoli e permetterà di definire gli eventuali vincoli operativi.

Considerazioni sui quantitativi edificatori del Piano delle zone

Nelle disposizioni edificatorie inerenti il Piano delle zone si è optato per la definizione di superfici utili lorde (SUL) invece che sull'indice di sfruttamento, laddove è previsto l'obbligo di un Piano di quartiere (Zona D).

Per il caso specifico, è sembrato il modo più razionale e semplice di definire le quantità edificatorie ammesse, considerato oltre tutto che la zona, pur di notevole dimensione, sono definite sia nell'estensione che nella destinazione.

Per chiarezza e per una verifica generale vengono riportate qui sotto in forma tabellare i volumi e le SUL ammesse, le superfici di riferimento (non vengono perciò considerate le superfici destinate ad un uso collettivo quali strade, posteggi e simili) e i calcoli dell'I.e. e dell'I.s. teorici risultanti.

<i>Zona edificabile</i>	<i>Superficie di riferimento in mq</i>	<i>Volume max. in mc</i>	<i>Indice di edificabilità</i>	<i>SUL max. in mq</i>	<i>Indice di sfruttamento</i>
Zona A	46'000 (senza bosco)				
Zona B	- (non computabile)				
Zona C	12'000	90'000	7,5	12'000	1,00
Zona D	82'000	410'000	5,0	41'000	0,5
Totale	160'000	500'000	3,57 (teorico)	53'000	0,38 (teorico)

I volumi calcolati per le zone C e D, in particolare per quest'ultima, sono teorici, in quanto determinanti sono le SUL massime ammesse derivanti dall'Indice di sfruttamento.

Comunque si può constatare che sia l'indice di edificabilità complessivo (3,57 mc / mq) sia l'indice di sfruttamento complessivo (0,38) risultano essere molti bassi. Questo proprio in virtù dell'impostazione della variante che privilegia degli obiettivi di riqualificazione ecologica e paesaggistica del comprensorio.

4.2 IL PIANO DELLE ZONE: PAESAGGIO

Vedi Piano delle zone: paesaggio N. 01.B, in scala 1:2'000

Il Piano del paesaggio completa le informazioni riportate nella zona A (vedi cap. 4.1.1).

In particolare l'area soggetta all'elaborazione del concetto unitario di riqualificazione ecologica e paesaggistica (colore verde chiaro) a cui sono sovrapposte le indicazioni provenienti dai PR in vigore:

- zona forestale (limite parzialmente accertato in corrispondenza delle zone edificabili)
- corso d'acqua (Laveggio riportato secondo la situazione attuale)
- i limiti di protezione delle captazioni di Ligornetto (zone di protezione 2 e 3)

ed inoltre è riportata la zona agricola sui fondi N. 1151, 1152, 1157, 1167 e 1621 RFD Mendrisio - sezione Ligornetto a compenso della sottrazione di terreno agricolo dovuto all'inserimento in zona D del mappale N. 1447 RFD Mendrisio - sezione Mendrisio. In questa zona sono ammesse attività agricole estensive (sfalcio, pascolo estensivo anche non agricolo, ecc.). Di principio, non sono ammessi edifici e impianti per l'attività agricola intensiva come stalle, serre e simili, tranne il mantenimento dell'alambicco sul fondo N. 1151.

L'area soggetta all'elaborazione del concetto unitario di riqualificazione ecologica e paesaggistica dovrà prevedere:

- un rimodellamento del terreno con un movimento anche importante di materiale;
- il ripristino di un alveo naturale;
- la creazione di ambienti golenali e palustri con lanche, stagni, prati umidi, canneti e boschetti;
- il ripristino di una superficie agricola nelle aree sopraelevate, con prati estensivi, boschetti, alberi da frutta.

Il concetto unitario di riqualificazione viene elaborato dal Comune, sentita l'Autorità cantonale e le istanze preposte alla gestione idraulica del fiume, e le opere derivanti sono a carico dell'ente pubblico. In questi ambito possono essere previsti lo spostamento dell'alveo attuale del Laveggio, la realizzazione di strutture per lo svago e la ricreazione quali percorsi ciclabili, sentieri, passeggiate con minime modifiche dell'andamento del terreno, il tutto integrato in un concetto di riqualificazione ecologica, ambientale e paesaggistica del comparto.

4.3 IL PIANO DEL TRAFFICO

Vedi Piano del traffico N. 02.A, in scala 1:2'000

Il Piano del traffico comprende i seguenti vincoli.

- Strade di PR
- Posteggi
- Fermata TILO e raccordi ferroviari industriali

4.3.1 Strade di PR

Le strade previste dalla variante di PR si distinguono gerarchicamente in:

- strada di raccolta
- percorsi pedonali e ciclabili

La strada di raccolta coincide in pratica con il fondo N. 1322 RFD. L'accesso veicolare alle zone C e D deve avvenire attraverso questo mappale.

Il comparto Valera è interessato da due tracciati pedonali/ciclabili principali:

- il tracciato di interesse regionale Genestrerio - Rancate che si dipana all'interno della zona A costeggiando il Laveggio;
- il tracciato di interesse locale Genestrerio/Ligornetto - Mendrisio che dal Laveggio, in prossimità del viadotto ferroviario, sale verso la linea ferroviaria, la costeggia e sfocia sulla strada cantonale. Da qui può proseguire in direzione della stazione FFS di Mendrisio.

È inoltre indicato come tracciato pedonale/ciclabile il fondo N. 1329 RFD, situato al margine nord del comparto Valera, il quale permette l'accesso alla parte bassa del comparto di Valera (alveo del Laveggio) a partire dalla strada cantonale.

I percorsi pedonali e ciclabili sono segnati nel piano con tracciati indicativi (pallini verdi), in quanto potranno essere modificati a dipendenze delle soluzioni indicate dal concetto unitario di riqualificazione del comparto Valera (vedi capitolo Piano delle zone: paesaggio) e dalla progettazione definitiva.

4.3.2 Posteggi

La variante non prevede esplicitamente dei posteggi, di regola distinti in quattro categorie:

- posteggi ad uso pubblico
- posteggi ad uso multiplo
- posteggi privati con vincolo di uso pubblico
- posteggi privati

1. Posteggi ad uso pubblico

Sono i posteggi di regola situati su un sedime di proprietà comunale e destinati al parcheggio di autoveicoli. Possono essere gratuiti o soggetti al prelievo di una tassa di stazionamento.

2. Posteggi ad uso multiplo

Sono quei posteggi di regola assegnati a più destinazioni specifiche a seconda del periodo di utilizzo. L'uso multiplo dei posteggi può essere concesso, previa domanda di costruzione e premesso l'adempimento di tutte le altre condizioni stabilite dalle corrispondenti norme.

L'approvazione dell'uso multiplo è comunque subordinata alla presentazione di un specifico contratto d'uso dei posteggi sottoscritto dai proprietari rispettivamente gestori concedenti e i proprietari rispettivamente gestori beneficiari, che regoli precisamente le fasce del rispettivo utilizzo e tutte le relative modalità, da iscrivere a Registro fondiario.

3. Posteggi privati con vincolo d'uso pubblico

Il vincolo comporta una quota di posteggi privati, realizzati secondo il Regolamento di applicazione della Lst, che devono essere aperti all'uso pubblico per il servizio di strutture pubbliche e/o di eventi della zona.

Le modalità d'uso e di esercizio vengono definite fra il Comune e i proprietari rispettivamente gestori privati, ed ancorati nella licenza edilizia.

4. Posteggi privati

Sono i posteggi realizzati e posti al servizio di strutture specifiche. Per il calcolo del fabbisogno fa stato il vigente Regolamento di applicazione della Lst.

I posteggi privati (categoria 4) dovranno essere verificati nell'ambito delle domande di costruzione.

Per la zona D potranno essere realizzati dei posteggi ad uso multiplo (categoria 2) da porre al servizio delle diverse attività ammesse in zona.

4.3.3 Nuova fermata TILO e raccordi ferroviari industriali

La fermata ferroviaria TILO è prevista sul fondo N. 1141, riservato a tale scopo.

Oltre alla fermata, sul fondo N. 1141 RFD è possibile realizzare anche posteggi per biciclette/scooter per gli utenti del trasporto pubblico.

L'accessibilità alla fermata TILO avviene tramite accessi pedonali e ciclabili (diritti di passo) e coinvolgono i fondi N. 1142-1144-1147-1474-1781 RFD.

È inoltre ammessa la possibilità per gli insediamenti che sorgono nella zona D di allacciarsi alla linea ferroviaria con raccordi industriali. Le condizioni di allacciamento e i dettagli tecnici degli stessi sono da concordare con il concessionario della linea ferroviaria.

Per gli interventi previsti valgono in generale le disposizioni della Legge federale sulle ferrovie (Lferr).

4.4 LE NORME DI ATTUAZIONE DEL PR (ESTRATTO)

Gli articoli riportati nel fascicolo allegato delle Norme di attuazione (NAPR) del comparto di Valera si limitano a quelli inerenti le nuove zone previste dalla variante.

Per gli articoli di carattere più generale:

- norme generali e particolari (definizioni, distanze, attività moleste/poco moleste / non moleste, ecc.);
- piano del paesaggio (zona forestale, corsi d'acqua, zone di protezione delle captazioni, ecc.);
- piano del traffico (distanze dalle strade, autorimesse, posteggi, contributi, ecc.)

si rimanda alle NAPR in vigore.

La stesura definitiva della variante dovrà comunque verificare l'effettiva congruenza delle disposizioni, considerato che il Comparto Valera tocca tre sezioni di Mendrisio, in cui le NAPR degli ex-Comuni non sono ancora state armonizzate.

4.5 IL COMPENSO AGRICOLO

Il mappale N. 1447 RFD Mendrisio - sezione Mendrisio su cui sorge un fabbricato destinato ad attività prevalentemente agricola, viene incluso nella zona D (Area strategica).

Questa modifica determina la necessità di un compenso per sottrazione di terreno agricolo (circa 2'200 m²). La presente variante prevede di ripristinare una zona agricola in corrispondenza dei mappali N. 1152, 1157, 1167 e 1621 RFD Mendrisio - sezione Ligornetto. La zona agricola comprende un'area di circa 17'000 m².

In tal modo il compenso è reale.

4.6 AREA FORESTALE

In relazione alla zona insediativa, si rende necessario un accertamento formale della superficie forestale a contatto con la zona edificabile.

Dovrà pure essere valutata la possibilità di un dissodamento (con rimboschimento in loco) in corrispondenza del mappale N. 787 RFD Mendrisio - sezione Rancate per garantire un'adeguata utilizzazione.

5. VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA PIANIFICATORIA

Con la presente variante il Municipio della Città di Mendrisio ritiene di aver svolto il suo compito e di aver stabilito le basi per uno sviluppo ponderato del comparto Valera, che avrà sicuramente ripercussioni favorevoli a livello locale e regionale, rispondendo in tal modo a quanto richiesto dall'art. 24 Lst, ossia la ponderazione degli interessi (art. 3 OPT) e la protezione dell'ambiente (art. 47 OPT).

In particolare, ritiene che la proposta di variante abbia posto le premesse per rispondere agli obiettivi stabiliti nel cap. 3.1, trovando una giusta dimensione di ordinamento territoriale fra interessi fra loro contrapposti, in particolare:

- La conservazione delle caratteristiche di "spazio libero, non-insediativo".
- La sistemazione del Laveggio e del suo contesto ecologico-paesaggistico.
- La creazione di superfici agricole.
- L'ubicazione dell'edificazione per l'insediamento di attività economiche strategiche, come previsto dal Piano direttore cantonale.

5.1 LA CONSERVAZIONE DELLO SPAZIO LIBERO FRUIBILE

La variante stabilisce delle regole di edificazione e di sistemazione dei fondi che salvaguardano l'aspetto paesaggistico-ambientale di "spazio libero non insediativo" posto tra l'agglomerato di Mendrisio e la conurbazione di Stabio / Ligornetto / Genestrerio, senza pregiudicare la funzione di svago e ricreazione stabilita da logiche pianificatorie regionali.

5.2 LA SISTEMAZIONE DEL LAVEGGIO

L'obbligo di sistemazione del Laveggio e dello spazio di riferimento ecologico-paesaggistico fissato nella variante avviene sulla base di un concetto unitario di riqualifica del comparto che preveda un rimodellamento del terreno, il ripristino di un alveo naturale, la creazione di ambienti golenali e palustri, il ripristino di una superficie agricola, integrati con percorsi pedonali e ciclabili per creare un ambiente adatto allo svago di prossimità.

5.3 LA CREAZIONE DI SUPERFICI AGRICOLE

La variante pianificatoria permette la creazione di una zona agricola di dimensioni interessanti (quasi 2 ettari di superficie) e definisce la possibilità di utilizzazioni agricole estensive anche nel comparto di sistemazione del Laveggio, rispondendo così anche alle esigenze del settore primario di disporre di terreni al piano nel contesto di una visione unitaria del settore.

5.4 L'UBICAZIONE DELL'EDIFICAZIONE

Le regole dettate nella variante per l'edificazione, in particolare nella zona D, tendono a garantire una percezione visiva di spazio libero e sistemato a verde e dunque vanno intese come il recupero di una qualità paesaggistica compromessa dalle attività presenti da decenni in zona, dando quindi concretezza al concetto della "linea di forza del paesaggio" identificata nell'ambito della pianificazione direttrice a livello cantonale.

Inoltre, le NAPR stabiliscono le modalità di insediamento delle attività ammesse, le quali devono garantire delle ricadute socio-economiche positive per la regione nel contesto di un disegno urbanistico-architettonico unitario e qualitativo.

6. PROCEDURA

Per ossequiare alle disposizioni dell'art. 25 cpv. 2 Lst in merito all'Esame preliminare dipartimentale e dell'art. 26 Lst in merito all'informazione e partecipazione pubblica, la presente documentazione viene presentata in serata pubblica il 17.12.2013, messa a disposizione per una prima consultazione pubblica nel periodo dal 7 gennaio al 7 febbraio 2014 e trasmessa al Dipartimento del territorio nel mese di gennaio 2014.

Gli interessati avranno tempo fino al 21 febbraio 2014 per inoltrare, in forma scritta, osservazioni o suggerimenti all'indirizzo del Municipio, il quale ne terrà conto nella stesura dell'incarto definitivo (Rapporto di pianificazione della variante) unitamente alle considerazioni espresse dal Dipartimento nell'ambito dell'Esame preliminare di sua competenza.

Lugano, 17 dicembre 2013