



ESAME PRELIMINARE
8 luglio 2015 (Lugano)
DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO
SST - Ufficio della pianificazione locale
Il Capo ufficio

Variante
Comparto S. Anna
(fermata tram-treno)

Piano d'indirizzo (art. 25 LST)

Documento per esame preliminare

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco

Segretario:

Avv. M. Bonadur

Acc. jur. M. Delorenzi



versione: 8 febbraio 2015

SOMMARIO

1.	Introduzione: La rete tram-treno del Luganese	2
2.	Motivazione della variante	3
2.1	La rete tram-treno come opportunità di riqualifica urbanistica	3
2.2	La fermata S.Anna come elemento di sviluppo	4
2.3	Impostazione progettuale dell'area di S.Anna	5
3.	Piano regolatore vigente	8
3.1	Approvazione	8
3.2	PR in vigore nel comparto S.Anna	8
4.	Variante di Piano regolatore	10
4.1	Impostazione e obiettivi	10
4.2	Perimetro della variante	11
4.3	Elementi della variante	12
4.4	Principali effetti sui fondi	14
5.	Modalità di attuazione	16
5.1	Piano di quartiere	16
5.2	Piazza S.Anna	17
5.3	Coordinamento procedurale	17
6.	Allegati	19
6.1	Confronto dell'edificabilità dei fondi	19
6.2	Tavole	19

1. INTRODUZIONE: LA RETE TRAM-TRENO DEL LUGANESE

La progettazione della rete tram-treno del Luganese ha preso avvio con gli studi di fattibilità delle tratte Lugano centro-Molinazzo di Bioggio-Manno, del 2005 e Cornaredo-Lugano-Pian Scairolo, del 2011, attraverso i quali si è profilato il concetto a forma di "H", tra la piana del Vedeggio e quella del Cassarate/Pian Scairolo, collegate dall'asta centrale tra Lugano e Molinazzo di Bioggio.

La rete tram-treno del Luganese è consolidata nella scheda M3 del Piano direttore cantonale e costituisce l'infrastruttura portante del trasporto pubblico su cui si fonda l'organizzazione territoriale dell'agglomerato del Luganese, così come previsto dal relativo Programma d'agglomerato di seconda generazione (PAL2).

Nel 2011, il Cantone e i Comuni di Bioggio, Manno e Lugano hanno allestito il progetto di massima per la tratta prioritaria, che collega il tracciato della ferrovia Lugano - Ponte Tresa al nodo di trasporto pubblico di Lugano Centro, attraverso la realizzazione di un tracciato, in buona parte in galleria, da Molinazzo di Bioggio al Piazzale ex-Scuole di Lugano.

Il progetto di massima approvato dalla Delegazione delle Autorità il 19 dicembre 2011, prevede l'uscita della galleria in località S. Anna in corrispondenza del fondo RFD n. 2799 del Comune di Lugano, per poi immettere il tracciato su via Cantonale e Corso Pestalozzi, fino al Piazzale ex-Scuole.

La fermata presso S. Anna, verificata dal profilo tecnico e dell'esercizio nell'ambito dello studio di fattibilità, non è contemplata dal progetto di massima.

Nel 2012 è stato dato avvio alla progettazione definitiva della rete tram-treno, la cui conclusione è prevista indicativamente all'inizio del 2015. A seguire sono previste l'approvazione da parte dell'Ufficio federale dei trasporti e la procedura di pubblicazione.

2. MOTIVAZIONE DELLA VARIANTE

La presente variante di Piano regolatore ha come obiettivo principale la predisposizione delle basi pianificatorie affinché la realizzazione della rete tram del Luganese, ed in particolare lo sbocco della galleria presso la località S. Anna, possa essere trasformata in un'occasione, forse unica, di riqualificare dal profilo urbanistico, architettonico e funzionale un comparto che in futuro potrà giocare un ruolo strategico nella Città.

Con la possibilità di realizzare una fermata della rete tram-treno presso il portale della galleria, oltre a cogliere l'occasione di operare una riqualifica urbanistica data dalla realizzazione di un'infrastruttura viaria, si pongono le basi per generare anche un plusvalore socio-economico, coniugando perfettamente gli aspetti funzionali e insediativi di un comparto territoriale strategico del Luganese e della Città con la sua dotazione infrastrutturale, in perfetta sintonia con le disposizioni federali e cantonali relativi allo sviluppo centripeto degli insediamenti.

2.1 La rete tram-treno come opportunità di riqualifica urbanistica

Il progetto tram-treno è un'occasione unica che si presenta per il territorio e gli insediamenti che sono toccati, di portare a compimento un'opera di riqualifica paesaggistica, urbanistica e architettonica.

La realizzazione di fermate lungo il tracciato determina invece delle opportunità di sviluppo che vanno ad interessare in modo particolare le proprietà private che si trovano nelle loro adiacenze.

Tra gli esempi più conosciuti e di maggiore pregio realizzati nel corso degli ultimi anni si possono citare la Glattalbahn, che ha permesso di realizzare un nuovo collegamento a cielo aperto tra il centro di Zurigo con l'aeroporto di Kloten e con Dübendorf, realizzando nel contempo una serie di progetti di riqualifica urbanistica di notevole portata, oppure la realizzazione del tram di Bordeaux, che ha funto da fulcro per la riqualifica e il risanamento dell'intero centro storico della città.



Figura 1 *Bordeaux*



Figura 2 *Glattal (Dübendorf) e Glattalbahn*

2.2 La fermata S. Anna come elemento di sviluppo

Il comparto di S. Anna si presenta attualmente in modo assai dimesso, con edifici senza particolari qualità urbanistiche e spazi pubblici dominati dall'area stradale. L'area compresa tra Via Peri e Via Pelli si presenta con spazi casuali e non controllati. Ne consegue un "non spazio" urbanistico. Il complesso della Chiesa e del Convento di San Giuseppe non è valorizzato e addirittura banalizzato. Dal profilo funzionale il comparto è attualmente solo un'area di transito di scarso interesse, sia per i veicoli, sia per i pedoni.

Se con la realizzazione della rete tram-treno si presenta l'occasione per definire e riqualificare urbanisticamente gli spazi pubblici attraversati, la realizzazione di una fermata presso il portale est della galleria determina invece la possibilità di creare un ulteriore valore aggiunto che potrà esaltare la funzione di una delle porte d'entrata al centro storico della città.

La frequenza dei passaggi pedonali è un fattore determinante per la localizzazione di ogni tipo di attività, da quelle commerciali, al terziario, alla residenza, ma lo è ancora di più per determinare l'insediamento di funzioni con una valenza pubblica, di vitale importanza per garantire il dinamismo e il mantenimento del ruolo centrale del polo cittadino.

Una fermata "S. Anna" garantirebbe un afflusso costante di pedoni tale da rendere interessante l'insediamento di queste attività di fondamentale importanza per il centro storico. È quindi indubbio che la realizzazione di una fermata costituirebbe un volano di estremo interesse anche per incentivare lo sviluppo di iniziative private che concorrerebbero a migliorare l'assetto funzionale ed urbanistico dell'area.

Va messo in evidenza che si tratterebbe del primo punto di arrivo in città per una fetta cospicua di utenti dei mezzi pubblici, probabilmente paragonabile per numero alla stazione FFS di Lugano. Solo questa indicazione permette di capire gli effetti che deriverebbero per la funzione del comparto S. Anna nel contesto cittadino, e di riflesso sulle attività sociali ed economiche che potrebbe accogliere.

Con la riorganizzazione dei trasporti pubblici, che ha visto concentrare praticamente tutte le linee di trasporto pubblico su gomma attorno al nodo del Piazzale ex-Scuole, si è registrato un aumento di utenti tale da determinare disagi dovuti al sovraffollamento, tanto che l'azienda TPL segnala come già oggi si raggiungano livelli di congestionamento di utenti che raggiungono o superano la capacità degli spazi disponibili.

Con l'attestamento della prima tappa tram-treno presso il Piazzale ex-Scuole, senza una fermata presso il portale della galleria, la problematica non potrebbe che acuirsi.

La fermata S. Anna consentirebbe di decongestionare Piazzale ex-Scuole, dando possibilità di gestire i flussi pedonali tra il nucleo e i nodi di trasporto pubblico su un'area più vasta, offrendo un'alternativa estremamente qualificata per l'accesso pedonale verso il centro storico pedonalizzato, aggiungendo l'asse di via Peri agli attuali accessi attraverso via Pretorio e via Nizzola.

Va infine ricordato che lo studio di fattibilità del 2005 ha dimostrato la fattibilità della realizzazione di una fermata presso il portale est della galleria, sia dal profilo tecnico che da quello dell'esercizio.¹ Fattibilità confermata pure da un approfondimento allestito nell'ambito del progetto definitivo.

¹ *Nodo intermodale di Molinazzo e navetta Molinazzo – Città*, Studio di fattibilità tecnica/urbanistica e di sostenibilità economica, Rapporto conclusivo, dicembre 2005, Gruppo di studio LU-NA, cap. 4.2.2. Concetto d'esercizio.

2.3 Impostazione progettuale dell'area di S. Anna

Nel 2013 il Municipio di Lugano, con la compartecipazione del Dipartimento del territorio, mosso dalla volontà di cogliere al meglio le opportunità date dalla realizzazione della rete tram-treno, ha organizzato una procedura di mandati di studio in parallelo, con l'obiettivo di identificare le soluzioni qualificanti dal profilo urbanistico e architettonico che potessero essere abbinare in modo vantaggioso alla realizzazione della nuova infrastruttura viaria, con la possibilità di realizzare una fermata presso il portale est del tunnel, e che potessero nel contempo preservare un'utilizzazione razionale dei fondi adiacenti.

L'obiettivo di fondo dello studio era l'allestimento di una proposta progettuale che, oltre a permettere la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, ponesse le basi per una riqualifica degli spazi pubblici e per uno scenario edificatorio coerente con la presenza di una fermata, in modo da determinare una convenienza per tutte le parti in causa.

L'esito dei mandati di studio in parallelo ha messo in evidenza i seguenti aspetti di ordine generale, evidenziati anche dal collegio di esperti quali elementi fondanti per una riqualifica urbanistica dell'intero comparto:

- la necessità di elaborare un concetto architettonico per la riqualifica dello slargo tra via Peri, Corso Pestalozzi, via Cantonale e via Pelli, con la definizione di una piazza e il ridisegno dei fronti edificati;
- l'attribuzione di un carattere prevalentemente pedonale al nuovo spazio, con una moderazione del traffico, fino a una possibile chiusura, in modo da creare una continuità con la zona pedonale (via Peri), ritenuta importante nell'ottica di una riqualifica del comparto e di una ricucitura con il centro storico.

Il progetto urbanistico consigliato dal collegio di esperti e fatto proprio dal Municipio, è stato allestito dal gruppo interdisciplinare coordinato dall'arch. Giampiero Camponovo, e prevede in particolare:

- la fermata del tram allo sbocco del tunnel, integrata nell'edificio posto sui fondi n. 942 e n. 2779;
- un edificio emergente, a contenuto misto, arretrato rispetto alla strada e alla piazza sul fondo n. 2779, con dei contenuti commerciali ai piani bassi;
- due piazze contigue, all'intersezione tra via Peri, Corso Pestalozzi, via Cantonale e via Pelli, denominate "S. Anna" e "San Giuseppe";
- il completamento dell'edificazione perimetrale di piazza S. Anna;
- la modifica del tracciato stradale di via Cantonale in corrispondenza del mapp. 326, con una corsia d'accesso verso Via Pelli;
- l'eliminazione dei posteggi pubblici esistenti all'imbocco di Via Pelli;
- un collegamento pedonale attraverso la fermata del tram, che collega la nuova Piazza S. Anna con via Antonio Galli, il comparto del Bertaccio e la Stazione FFS;
- un'autorimessa sotterranea con accesso veicolare nella parte alta di via Cantonale.

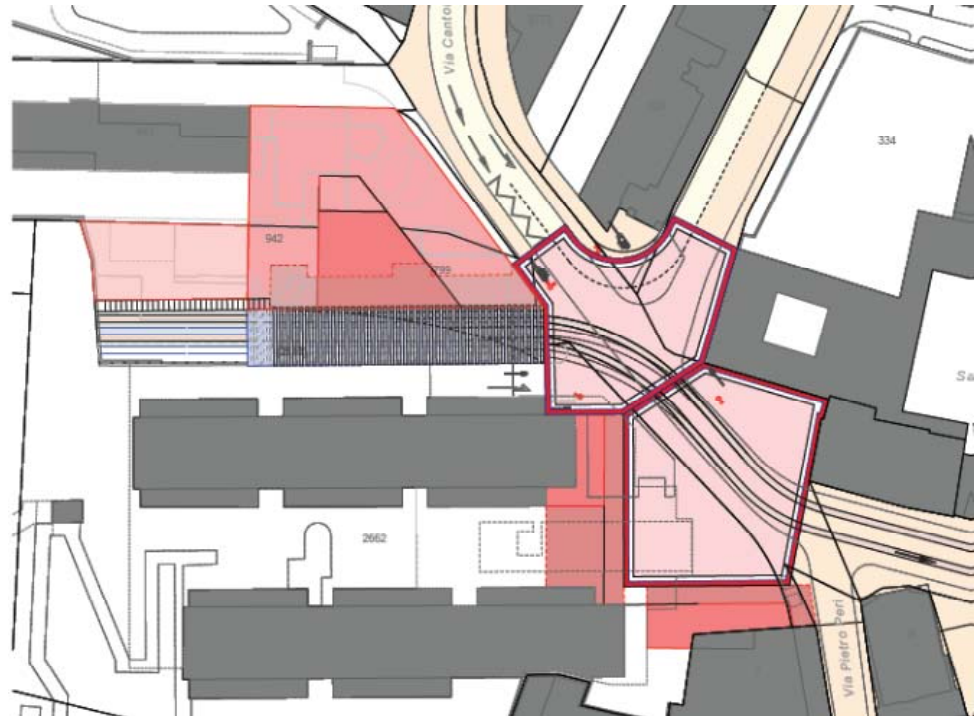


Figura 3 *Proposta d'intervento progettuale (2013), team arch. Camponovo – ing. Ferella Falda*



Figura 4 *Visualizzazioni della proposta progettuale (2013), team arch. Camponovo – ing. Ferella Falda*

Dopo la conclusione dei mandati di studio paralleli, la proposta progettuale dell'arch. Camponovo è ulteriormente stata affinata. Il concetto è rimasto invariato, mentre sono stati adattati gli ingombri e i volumi delle costruzioni.

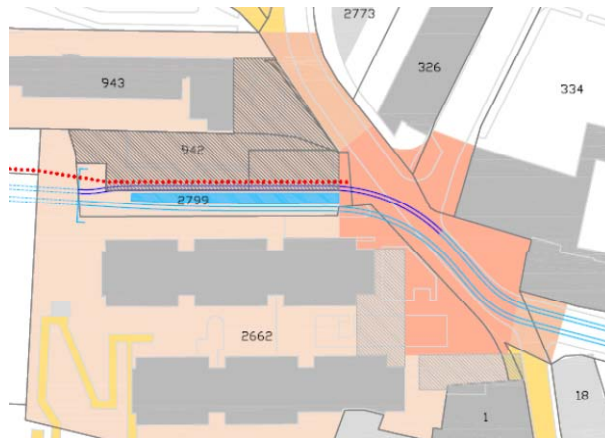


Figura 5 Schema dell'adattamento progettuale (2014)

3. PIANO REGOLATORE VIGENTE

3.1 Approvazione

Il Piano regolatore di Lugano (sezione di Lugano) è stato approvato dal Consiglio di Stato con la Risoluzione n. 3581 del 24 giugno 1986.

3.2 PR in vigore nel comparto S. Anna

1. Il Piano delle zone in vigore prevede:

- a. la zona edificabile R5: indice di sfruttamento: 1.0², indice di occupazione: 35%, area verde minima 40% della SEN, altezza massima: 16.70 m;
- b. la zona edificabile R7: indice di sfruttamento: 1.6³, indice di occupazione: 40%, area verde minima 30% della SEN, altezza massima: 22.70 m;
- c. la zona edificabile NT (nuclei tradizionali), sia a nord che a sud del perimetro di progettazione, nella quale vige in linea di principio il vincolo di restauro degli edifici esistenti e/o ripristino delle volumetrie originali.

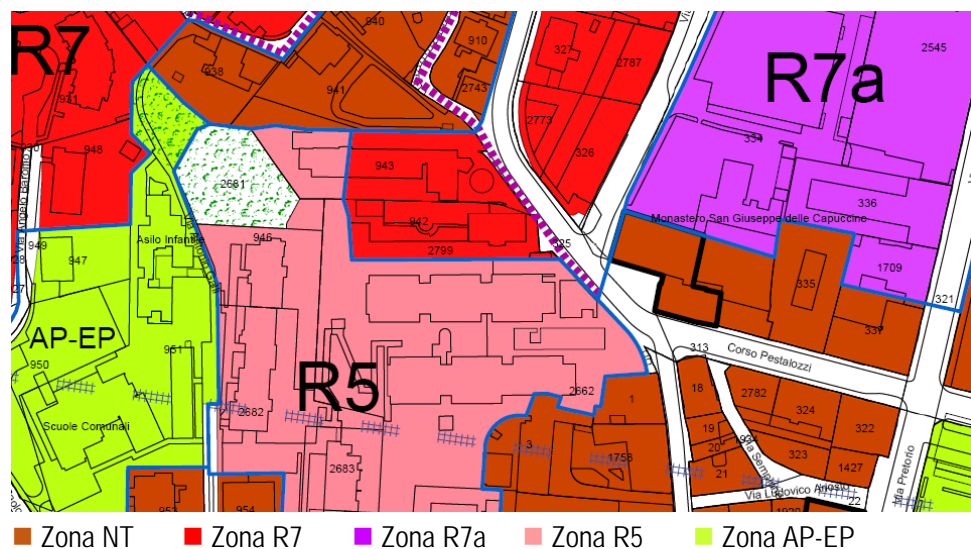
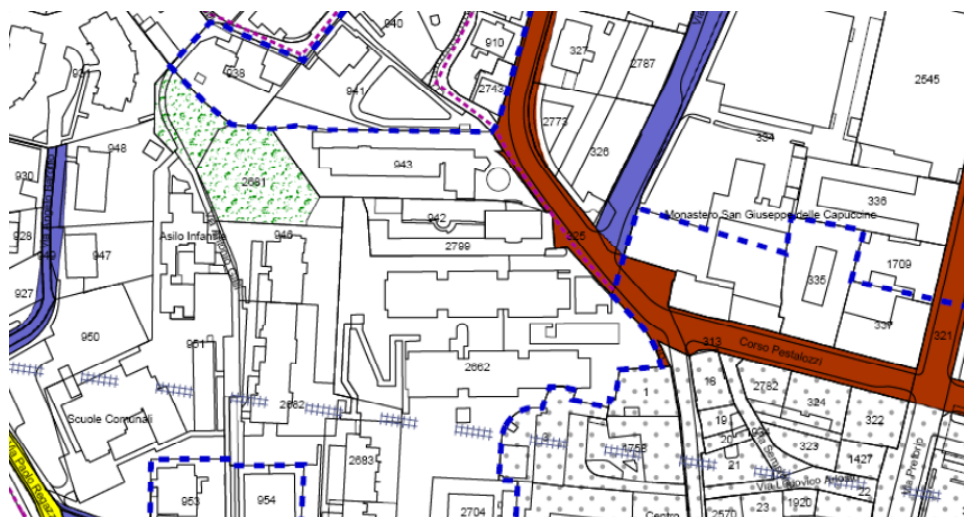


Figura 6 Piano delle zone

² Nei fondi interessati dalla variante di PR non è applicabile il sistema di "bonus/malus" previsto dalle NAPR per la promozione dell'abitazione e del commercio (grado di sensibilità al rumore III).

³ Cfr. nota nr. 2.

2. Piano del traffico in vigore prevede:
 - a. il tracciato (indicativo) del tram;
 - b. la strada di raccolta principale lungo via Cantonale e Corso Pestalozzi;
 - c. la strada di servizio (con priorità pedonale) di via Ferruccio Pelli;
 - d. la strada pedonale Salita dei Frati.
 - e. un diritto di passo pubblico su via Antonio Galli (Piano di dettaglio);



- Strada di raccolta principale
- Strada di servizio (con priorità pedonale)
- Strada di servizio (con priorità veicolare)

Figura 7 Piano del traffico

3. Piano del paesaggio in vigore prevede:
 - a. il monumento storico Monastero San Giuseppe delle Benedettine;
 - b. il bosco situato sul fondo n. 2681, di proprietà comunale, a valle di via Antonio Galli

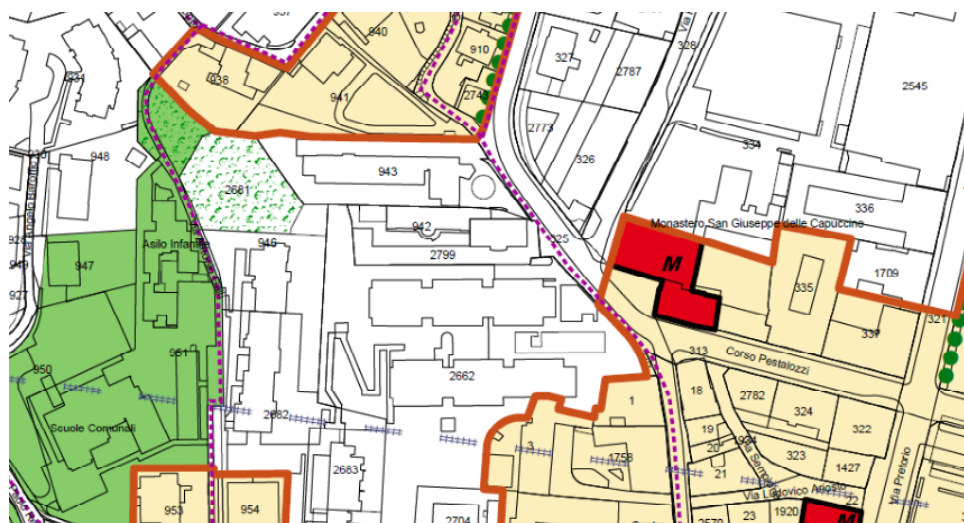


Figura 8 Piano del paesaggio

4. VARIANTE DI PIANO REGOLATORE

4.1 Impostazione e obiettivi

Con la presente variante di Piano regolatore si predispongono le condizioni quadro affinché, congiuntamente alla realizzazione del progetto tram-treno, siano date le premesse per attuare la riqualifica urbanistica, scaturita dall'impostazione progettuale risultante dai mandati di studio in parallelo:

- A. la definizione degli spazi necessari per la realizzazione del tracciato tram-treno;
- B. la possibilità pianificatoria di realizzare la fermata "S. Anna" presso l'imbocco della galleria;
- C. il recupero e la valorizzazione degli spazi pubblici necessari per la realizzazione della "Piazza S. Anna", con i suoi affacci perimetrali e la definizione del fronte lungo il lato ovest di via Cantonale. Questo intervento permette anche di valorizzare il Convento di S. Giuseppe, monumento culturale protetto, il cui contesto attuale è privo di qualità ;
- D. il consolidamento di un nuovo collegamento pedonale pubblico tra il centro cittadino, il comparto S. Anna e la stazione FFS di Lugano, in un contesto di continuità delle infrastrutture e degli spazi pubblici;
- E. un'utilizzazione più razionale delle zone edificabili private.

Sono state mantenute e riprese tutte le indicazioni dell'impostazione progettuale definite dall'arch. Camponovo.

L'unica eccezione è costituita dall'abbandono dell'ipotesi di edificare un nuovo volume lungo il fronte sud di "Piazza S. Anna", il cui limite corrisponde ora con la facciata dell'edificio del nucleo storico (fondo nr.1). Con questa scelta si mantiene il carattere della proposta originaria, senza snaturarla, si apre la possibilità di creare un dialogo tra il nucleo e la nuova sistemazione urbanistica, offrendo nel contempo la possibilità di valorizzare il fronte dell'edificio ubicato sul fondo n.1.

Altro obiettivo perseguito è la definizione di una proposta pianificatoria che possa portare vantaggi a tutte le parti coinvolte, direttamente e indirettamente:

- al Cantone, in qualità di committente della rete tram-treno del Luganese assieme a Lugano, Bioggio e Manno, per la predisposizione delle migliori condizioni possibili per la realizzazione dell'opera;
- alla Città di Lugano (e alla sua cittadinanza), per la riqualifica urbanistica di un comparto territoriale attualmente poco valorizzato;
- ai proprietari dei fondi toccati, per il miglioramento delle condizioni di edificabilità dei fondi.

Alfine di garantire il mantenimento di una corretta mescolanza di destinazioni, ma soprattutto per preservare il carattere residenziale del centro urbano, si prevede di vincolare una parte importante delle superfici che sarà possibile realizzare, all'insediamento di residenza primaria (cfr. cap. 5.1).

Le modifiche del Piano regolatore proposte mirano quindi a permettere il raggiungimento degli obiettivi menzionati, i quali - nel loro insieme - determinano l'interesse pubblico della variante.

4.2 Perimetro della variante

Il perimetro della variante si estende

- sui fondi privati n.326 (parzialmente), n.942, n.943, n.2662 (parzialmente) e n.2779;
- e sui fondi pubblici n. 325 (via Cantonale, parzialmente), n. 313 (Corso Pestalozzi, parzialmente), n. 328 e (via Pelli, parzialmente) e n.2681 (bosco).

È indirettamente toccato dagli effetti della variante anche il fondo n.1 (cfr. cap. 4.4).



Figura 9 Fondi interessati dalla variante

4.3 Elementi della variante

La variante di Piano regolatore è costituita dai seguenti elementi:

- A. per la realizzazione dell'infrastruttura:
 - . l'attribuzione al Piano del traffico delle porzioni dei fondi n.2662 e n.2799 interessate dal passaggio del tram-treno e del fondo n.326 toccato della sistemazione stradale tra via Cantonale e via Pelli;
- B. per la possibilità di realizzare la fermata "S.Anna":
 - . un piano di quartiere su parte dei fondi n.943, n.942 e n.2799, limitatamente a quanto necessario per permettere la realizzazione della fermata, per garantire l'edificazione degli affacci su via Cantonale significativi per la riqualifica urbanistica e per permettere la riorganizzazione sotterranea dei posteggi tramite un unico accesso, funzionale rispetto al progetto tram-treno e alle preesistenze;
- C. per il recupero e la valorizzazione urbanistica:
 - . l'attribuzione alle "piazze, aree pedonali, spazi verdi e arredi urbani" dell'estremità est dei fondi n. 2779, n.2662 e n.325 e dell'estremità nord del fondo n.17, per la realizzazione dello spazio pubblico di Piazza S.Anna;
 - . la definizione di una linea di costruzione parallela alla facciata più a est della costruzione sul fondo n. 2662, per determinare il limite della Piazza S.Anna;
 - . la definizione di un arretramento dal nucleo storico sul fondo n. 2662, parallelamente agli edifici esistenti, per il rispetto della sostanza urbanistica storica;
- D. per la realizzazione del collegamento tra S.Anna e la stazione FFS:
 - . un collegamento pedonale tra via Cantonale e via Antonio Galli, non vincolante nel suo tracciato, ma obbligatorio per i fondi toccati dal suo passaggio;
 - . l'attribuzione alla zona per attrezzature pubbliche del fondo n. 2681, mantenendo la presenza del bosco, onde creare continuità con l'AP-EP del fondo n. 951 e l'affinità con la sua estremità nord, dove vi è già un'area boscata all'interno della zona AP-EP;
 - . l'attribuzione alla zona per attrezzature pubbliche dell'estremità nord-ovest del fondo n. 2662, onde creare continuità con i fondi n.951 e n.2681;
- E. per il miglioramento dell'utilizzazione delle zone edificabili:
 - . l'attribuzione alla nuova zona R5a del fondo n.2662, con la concessione di un bonus sulla SUL realizzabile che permette di completare l'edificazione verso il fronte ovest di Piazza S.Anna. La concessione del bonus è vincolata alla cessione delle parti del fondo necessarie alla realizzazione del tram-treno e della piazza e al rispetto delle linee di costruzione previste.
 - . l'attribuzione alla zona R7 (invece che alla zona R5) dell'estremità ovest del fondo n.943;
 - . l'attribuzione alla zona R7 di uno scorporo di pochi mq del fondo n.325 (via cantonale) a contatto con il fondo n.943, per il completamento razionale dell'area del PQ.

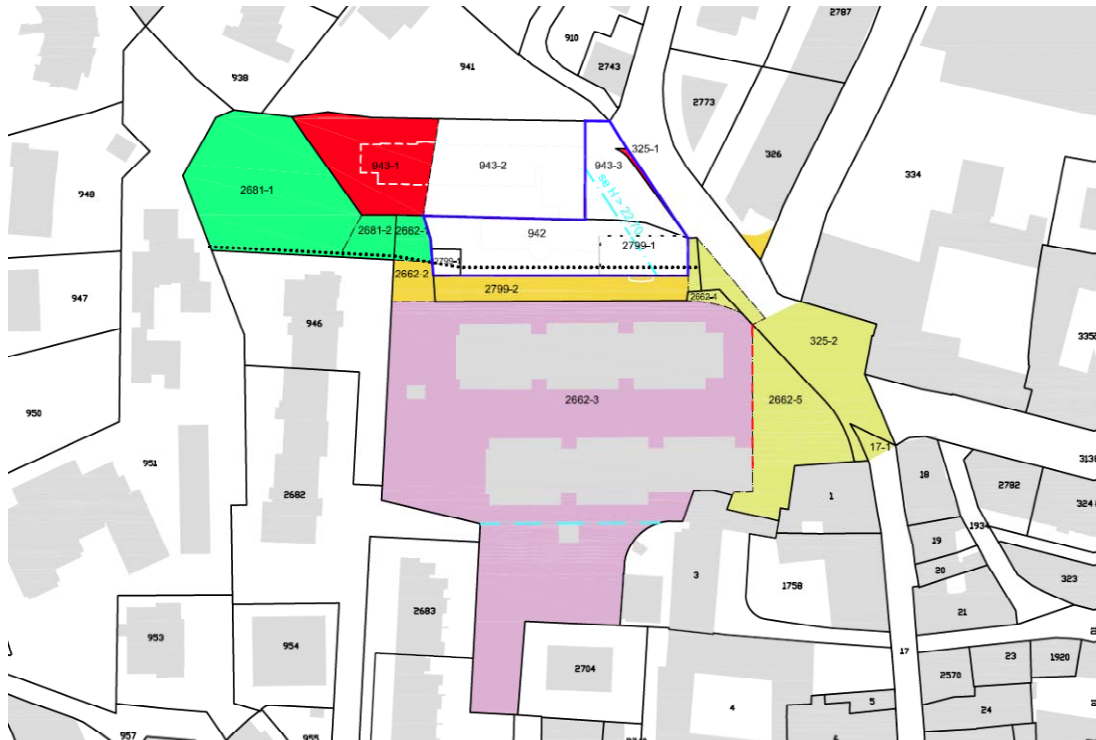


Figura 10 Elementi della variante di PR

4.4 Principali effetti sui fondi

Sono qui di seguito elencati gli effetti della variante sui fondi maggiormente toccati.

- fondo n.943: la parte ovest è assegnata ad un'unica zona edificabile (R7), al posto della suddivisione in due zone diverse (R5 e R7). L'estremità est è assegnata al Piano di quartiere, con i fondi n.942 e parte del fondo n.2799. L'integrazione nel PQ di questo fondo è determinata in particolare dalla necessità di realizzare un accesso comune e di garantire la continuità di affaccio lungo il fronte di via Cantonale.
- fondo n.942: è interamente assegnato al Piano di quartiere, con parte dei fondi n.943 e n.2799. Su questo fondo sono previsti il passaggio pedonale tra via Cantonale e via Antonio Galli e la creazione della fermata tram-treno, per la cui banchina centrale si dovrà prevedere la traslazione del binario a monte.
- fondo n.2799: la parte meridionale è destinata al passaggio del tram-treno e quindi inserita nel piano del traffico. Le parti rimanenti sono assegnate al Piano di quartiere, con i fondi n.942 e parte del fondo n.943. Su questo fondo sono previsti il passaggio pedonale tra via Cantonale e via Antonio Galli e la creazione della fermata tram-treno, per la cui banchina centrale si dovrà prevedere la traslazione del binario a monte.
- fondo n. 2662: da questo fondo sono scorporate a nord le superfici necessarie al passaggio del tram-treno e quella a est per la realizzazione della "Piazza S.Anna", oltre a un piccolo scorporo che è assegnato alla zona per attrezzature pubbliche nell'estremità nord, per un totale di 986 mq. Questa sottrazione è compensata con l'assegnazione di un bonus relativo alla SUL, fino ad un massimo di 14'500 mq, il quale permette coprire la SUL già effettivamente realizzata (ca. 13'000 mq) e di realizzare 1'500 mq di SUL supplementare. La concessione del bonus è vincolata al rispetto dell'allineamento obbligatorio verso Piazza S.Anna e all'arretramento dal nucleo.
- fondo n.1: gli effetti su questo fondo sono indiretti, ma rilevanti nell'ottica della realizzazione dello spazio pubblico di "Piazza S.Anna". Il fronte nord dell'edificio si troverà direttamente affacciato sullo spazio pubblico e in occasione di una sua ristrutturazione potranno essere realizzate delle aperture ed essere insediate attività aperte al pubblico, generando vantaggi sia per il proprietario privato che per l'ente pubblico.

Più in dettaglio la variante di piano regolatore esplica sui singoli fondi i seguenti effetti (cfr. Tavola 4):

Fondo n.	PR in vigore	Frazione fondo	Sup. (mq)	Effetti della variante
17	str.raccolta principale	1	42	Attribuzione alle "piazze, aree pedonali, spazi verdi e arredi urbani"
325	str.raccolta principale	1	19	Attribuzione al PQ S.Anna
		2	643	Attribuzione alle "piazze, aree pedonali, spazi verdi e arredi urbani"
326	R7	1	29	Attribuzione al Piano del traffico: Strada di servizio (con priorità pedonale)
943	R5	1	700	Assegnazione alla zona R7
	R7	2	1'015	--
		3	386	Attribuzione al PQ S.Anna (cfr. cap.5.1)
942	R7	-	663	Attribuzione al PQ S.Anna (cfr. cap. 5.1)
2799	R7	1	285	Attribuzione al PQ S.Anna (cfr. cap. 5.1)
		2	472	Attribuzione al Piano del traffico
2662	R5	1	103	Attribuzione alla zona per attrezzature ed edifici pubblici (attrezzatura pubblica) Obbligo di realizzazione di un percorso pedonale tra via Cantonale e via Antonio Galli (tracciato indicativo)
		2	111	Attribuzione al Piano del traffico
		3	6'514	Attribuzione alla nuova zona R5a, con un bonus sulla SUL fino a un massimo di 14'500 mq, con vincolo di allineamento su Piazza S.Anna e arretramento dal nucleo storico
		4	36	Attribuzione alle "piazze, aree pedonali, spazi verdi e arredi urbani"
		5	736	
2681	area forestale	1	1'262	Attribuzione alla zona per attrezzature ed edifici pubblici (attrezzatura pubblica)
	R5	2	131	Obbligo di realizzazione di un percorso pedonale tra via Cantonale e via Antonio Galli (tracciato indicativo)
1	Nt	-		Possibilità di realizzare aperture a confine verso Piazza S.Anna

5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE

5.1 Piano di quartiere

Riepilogo delle superfici soggette al Piano di quartiere

(cfr. Tavole 4, Tavola 5 e Tavola 6)

Fondo n.	Frazione del fondo	PR in vigore	PR variante	Superficie	
325	1	strada di raccolta principale	R7	19 mq	1%
943	3	R7	R7	386 mq	29%
942	-	R7	R7	663 mq	49%
2799	1	R7	R7	285 mq	21%
Totale				1'353 mq	100%

Norme e prescrizioni

Ai fondi inseriti nel Piano di quartiere si applicano le seguenti prescrizioni della zona edificabile R7:

- altezza massima: 22.70 m
- indice di sfruttamento: 1.6 (SUL max, senza allestimento PQ = 2'165 mq)

Per i fondi toccati, vige in ogni caso l'obbligo di realizzazione di un percorso pedonale tra via Cantonale e via Antonio Galli (tracciato indicativo, cfr. Tavola 2, Tavola 5 e Tavola 6).

In caso di allestimento di un Piano di quartiere ai sensi della LST, possono essere accordate le seguenti facilitazioni (deroghe e bonus):

- deroghe alle altezze massime degli edifici: fino a un massimo di 45 m
- deroghe dalle distanze da confine: edificabilità di tutto il perimetro del PQ
- bonus sulla SUL realizzabile: fino a un massimo di 8'900 mq SUL totale

La concessione di tali facilitazioni (parziali o complete e cumulative) è subordinata al rispetto delle seguenti condizioni:

- alla realizzazione della fermata del tram-treno S. Anna;
- alla realizzazione di un accesso funzionale unico;
- al rispetto delle seguenti condizioni particolari:
- almeno 5'000 mq SUL di attività residenziale primaria;
- altezza fino a un massimo di 45 m limitatamente ad una superficie in pianta di 350 mq, arretrata di almeno 12.00 m dal confine con via Cantonale.

Eventuali maggiori costi realizzativi derivanti da un mancato coordinamento tra l'allestimento del PQ e il progetto tram-treno sono a carico dei proprietari dei fondi soggetti al PQ (cfr. cap. 5.3).

5.2 Piazza S. Anna

L'area su cui si intende realizzare la piazza è assegnata alla zona "piazze, aree pedonali, spazi verdi e arredi urbani" già prevista dal Piano regolatore.

La sua realizzazione coinvolge in modo importante il fondo n. 2662, su cui sorge l'edificio BSI.

Il progetto realizzato presenta una SUL di ca. 13'000 mq, a fronte di un potenziale massimo ammesso di 7'500 mq (SEF 7'500 mq, i.S. 1.0).

Il fondo viene attribuito alla zona edificabile speciale R5a per il quale si prevede la possibilità di concedere un bonus alla SUL, fino ad un massimo di 14'500 mq, alle seguenti condizioni:

- . cessione della superficie necessaria per realizzare il passaggio del tram-treno;
- . cessione della superficie necessaria per realizzare il passaggio pedonale tra via Cantonale e via Antonio Galli;
- . cessione della superficie necessaria per realizzare Piazza S. Anna;
- . obbligo di costruzione lungo l'allineamento previsto sul lato ovest di Piazza S. Anna;
- . arretramento dal nucleo, a 5 m dall'attuale limite sud dell'edificazione principale.

5.3 Coordinamento procedurale

L'attuazione della variante di Piano regolatore è strettamente interconnessa con la tempistica di progettazione e di realizzazione della rete tram-treno.

A partire dal 2015, fino al 2017 è prevista la procedura di approvazione e di pubblicazione del progetto definitivo. Nel 2018-2019 è da prevedere la progettazione esecutiva, mentre a partire dal 2020 è ipotizzata la fase di cantiere.

Nel caso in cui il Piano di quartiere previsto dalla presente variante di piano regolatore fosse approvato entro la chiusura della procedura di approvazione del progetto definitivo, le fasi attuative della componente edilizia (privata) e di quella infrastrutturale (pubblica) potranno beneficiare di vantaggi reciproci.

Da una parte sarà possibile procedere con l'adattamento del tracciato ferroviario per la realizzazione della fermata ancora nell'ambito della progettazione esecutiva, con un dispendio limitato di risorse.

Dall'altra le rispettive fasi di cantiere potranno essere coordinate in modo da ottenere vantaggi reciproci (messa a disposizione di spazi, eventuale condivisione, ecc.). Senza contare che l'attuazione contemporanea del tram-treno e dell'edificazione eviterebbe i disagi provocati da un cantiere aperto, durante l'esercizio dell'altra attività.

I proprietari dei fondi soggetti alla realizzazione del PQ sono responsabili del suo allestimento in funzione della tempistica progettuale e realizzativa della rete tram-treno, così come sono responsabili di eventuali svantaggi derivanti da un mancato coordinamento.

La seguente raffigurazione illustra il coordinamento tra le varie procedure in corso.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Tram-treno								
progetto definitivo								
adattamento progetto definitivo								
progetto esecutivo			^					
cantiere							▶ ▶ ▶ ▶	
Piano regolatore								
allestimento								
approvazione		◆						
Piano di quartiere		v						
allestimento								
approvazione			◆					
demolizione edifici					◆			

6. ALLEGATI

6.1 Confronto dell'edificabilità dei fondi

La seguente tabella illustra il confronto dell'edificabilità dei fondi tra il Piano regolatore in vigore e la proposta di modifica, qualora venire realizzato il PQ.

Nota: l'assegnazione della SUL all'interno del PQ non è vincolante per le singole frazioni dei fondi, ma riprende le superfici del progetto dell'arch. Camponovo a scopo illustrativo.

Fondo n. - frazione	PR in vigore				Proposta di modifica (distribuzione SUL PQ in base al progetto arch. Camponovo)				
	Zona	SEF (mq)	I.S.	SUL pot. (mq)	Zona	SEF (mq)	Δ SEF	SUL (mq)	Δ SUL
2681		131		131		0	-131	0	-131
2681-1	bosco				AP				0
2681-2	R5	131	1.0	131	AP				-131
325		662							
325-1	strada	19			PQ*	19			
325-2	strada	643			piazza				
943		2'101		2'942		2'101		4'694	1'752
943-1	R5	700	1.0	700	R7	700		1'120	420
943-2	R7	1'015	1.6	1'624	R7	1'015		1'624	
943-3	R7	386	1.6	618	PQ	386		1'950	1'332
942	R7	663	1.6	1'061	PQ	663		4'950	3'889
2799		747		1'195		285	-462	2'000	805
2799-1	R7	275	1.6	440	PQ	285		2'000	1'560
2799-2	R7	472	1.6	755	traffico				-755
2662		7'500		7'500		6'514	-986	14'500	7'000
2662-1	R5	103	1.0	103	AP				-103
2662-2	R5	111	1.0	111	traffico				-111
2662-3	R5	6'514	1.0	6'514	R5a	6'514		14'500	7'986
2662-4	R5	36	1.0	36	piazza				-36
2662-5	R5	736	1.0	736	piazza				-736
TOTALE		11'142		12'829		9'563	-1'579	26'144	13'315
PQ						1'353		8'900	6'782
<i>* SUL assegnata a 943-3</i>									

6.2 Tavole

Tavola 1 Situazione, 1:1'000

Tavola 2 Impostazione progettuale, 1:1'000

Tavola 3 Piano delle zone in vigore, 1:1'000

Tavola 3a Piano del nucleo in vigore, 1:1'000

Tavola 4 Fondi interessati, 1:1'000

Tavola 5 Confronto PR in vigore con proposta di variante, 1:2'000

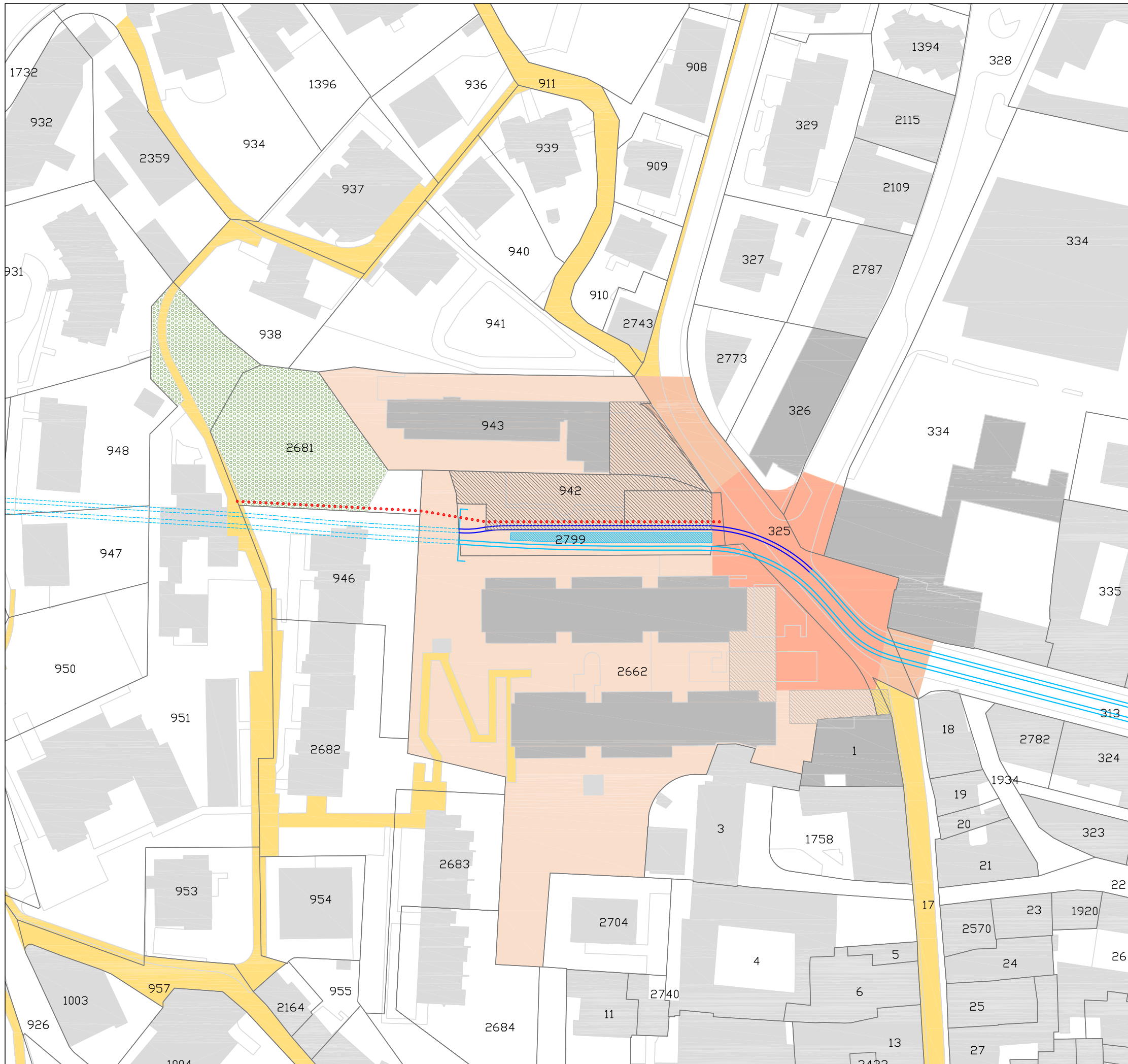
Tavola 6 Proposta di variante, 1:1'000



Comparto Sant'Anna
Impostazione progettuale

23.12.2014
Scala: 1:1'000 (A3)

STUDI ASSOCIATI S.A.
via Zurigo 19 - 6904 Lugano
tel. 091 910 17 30 - fax 091 923 99 55
e-mail: info@sasa.ch



LEGENDA

- Area pubblica interessata
- Fondi privati interessati
- Edifici direttamente toccati
- Edifici di affaccio
- Superfici pedonali
- Area forestale

Elementi progettuali

- Tram-Treno, progetto di massima (24.09.2014)
- Tram-Treno, deviazione binario
- Nuova edificazione
- Edificazione complementare
- Banchina (L 50 m, P min. 190 cm)
- Sistemazione spazi pubblici
- Nuovo collegamento pedonale (indicativo)



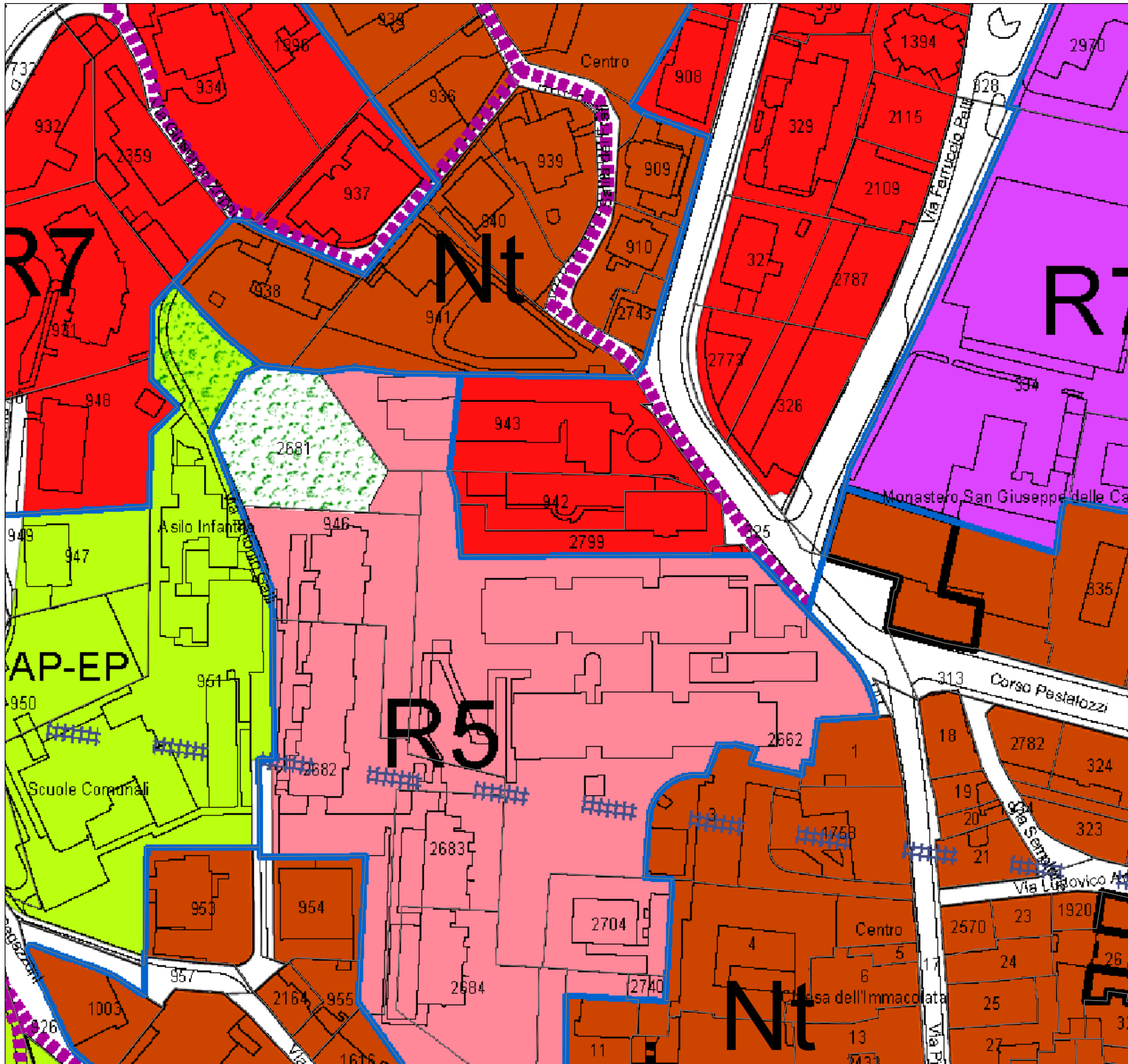
0 10 20 m



Comparto Sant'Anna
Piano delle Zone

23.12.2014
Scala: 1:1'000 (A3)

STUDI ASSOCIATI S.A.
via Zurigo 19 - 6904 Lugano
tel. 091 910 17 30 - fax 091 923 99 55
e-mail: info@sasa.ch



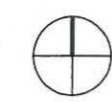
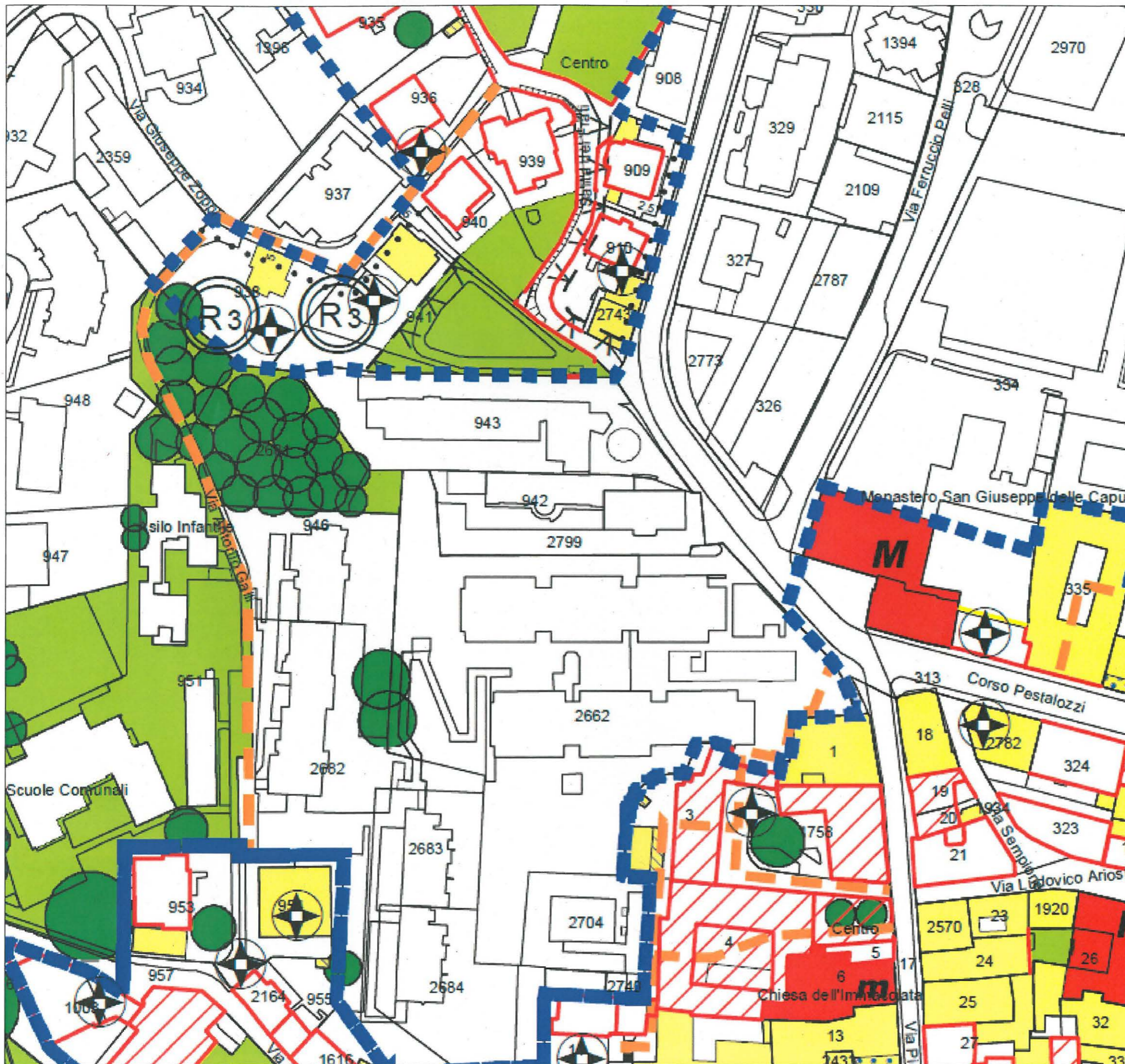
0 10 20 m



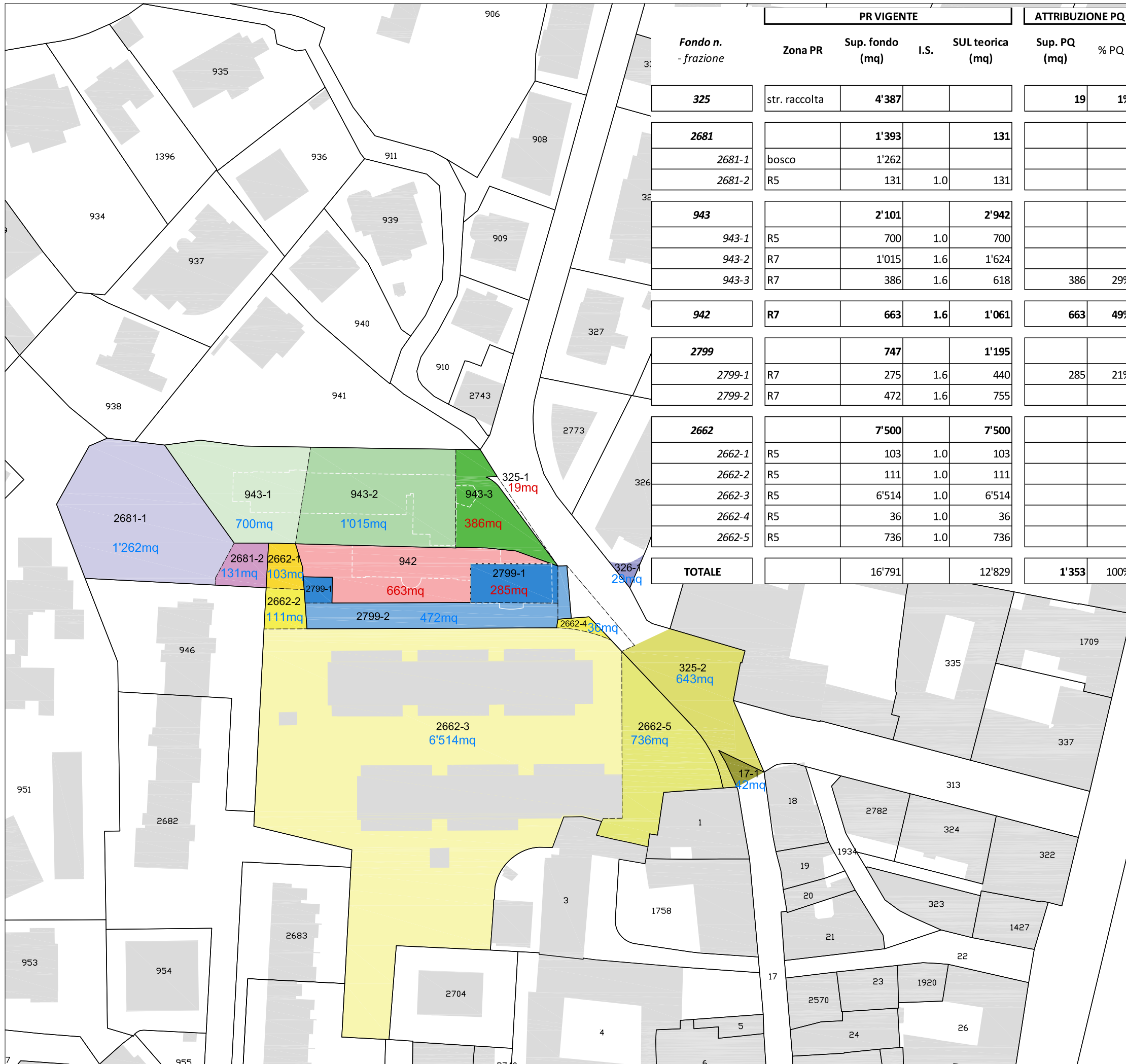
Comparto Sant'Anna
Piano del Nucleo

23.12.2014
Scala: 1:1'000 (A3)

STUDI ASSOCIATI S.A.
via Zurigo 19 - 6904 Lugano
tel. 091 910 17 30 - fax 091 923 99 55
e-mail: info@sasa.ch



0 10 20 m



Fondo n. - frazione	PR VIGENTE			ATTRIBUZIONE PQ		
	Zona PR	Sup. fondo (mq)	I.S.	SUL teorica (mq)	Sup. PQ (mq)	% PQ
325	str. raccolta	4'387			19	1%
2681		1'393		131		
2681-1	bosco	1'262				
2681-2	R5	131	1.0	131		
943		2'101		2'942		
943-1	R5	700	1.0	700		
943-2	R7	1'015	1.6	1'624		
943-3	R7	386	1.6	618	386	29%
942	R7	663	1.6	1'061	663	49%
2799		747		1'195		
2799-1	R7	275	1.6	440	285	21%
2799-2	R7	472	1.6	755		
2662		7'500		7'500		
2662-1	R5	103	1.0	103		
2662-2	R5	111	1.0	111		
2662-3	R5	6'514	1.0	6'514		
2662-4	R5	36	1.0	36		
2662-5	R5	736	1.0	736		
TOTALE		16'791		12'829	1'353	100%

PR-LUG
04

Città di Lugano
Piano Regolatore



Comparto Sant'Anna
Fondi interessati

23.12.2014
Scala: 1:1'000 (A3)

STUDI ASSOCIATI S.A.
via Zurigo 19 - 6904 Lugano
tel. 091 910 17 30 - fax 091 923 99 55
e-mail: info@sasa.ch



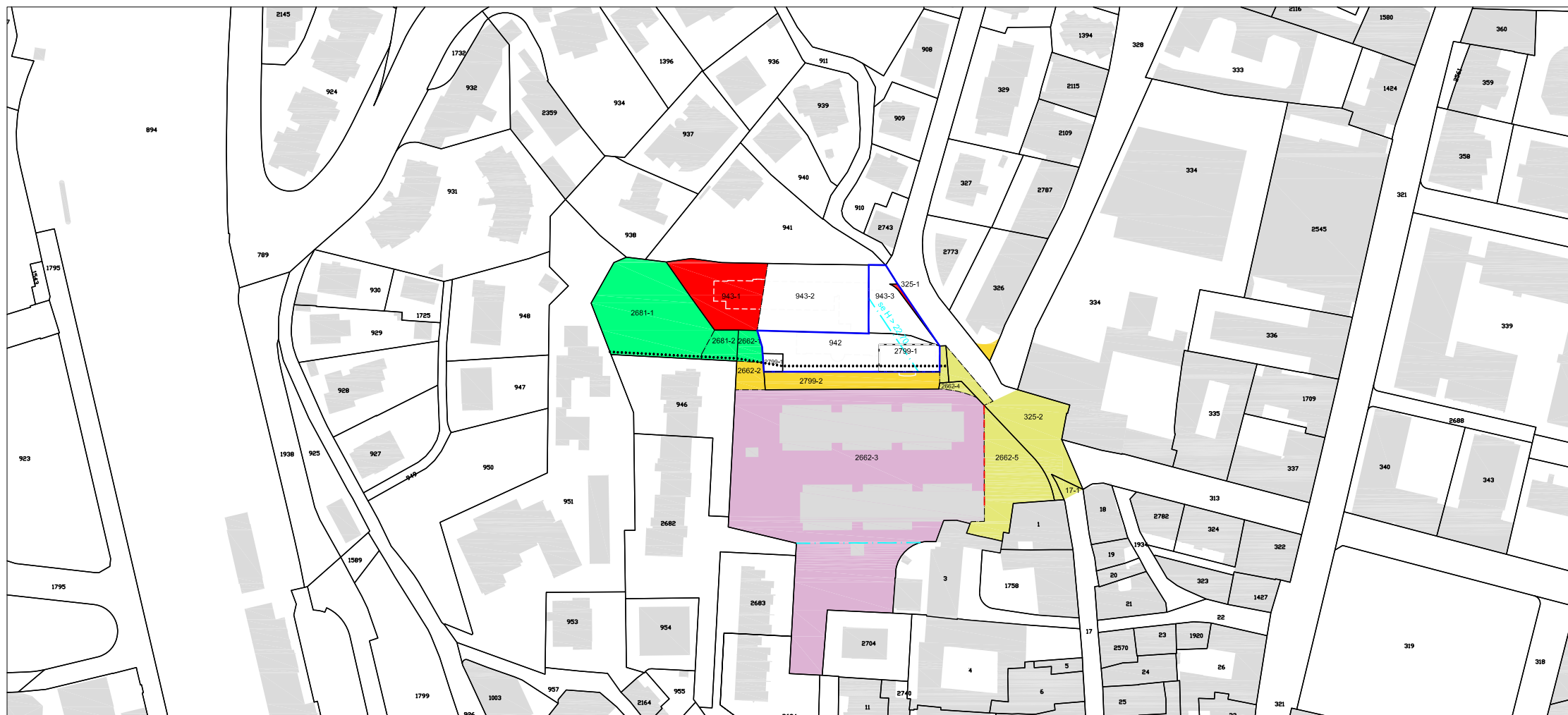
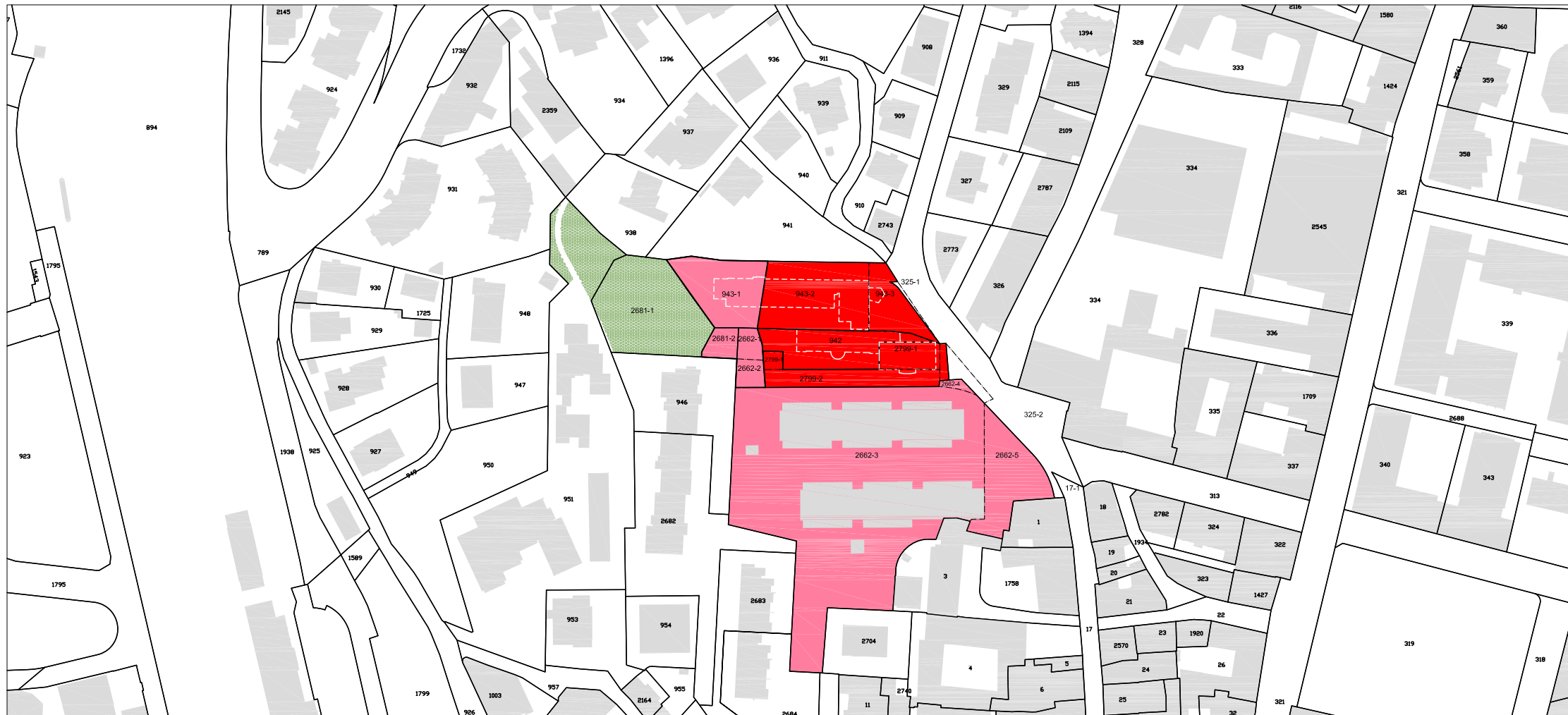
0 10 20 m



Comparto Sant'Anna Confronto PR in vigore con proposta di modifiche

23.12.2014
Scala: 1:2'000 (A3)

STUDI ASSOCIATI S.A.
via Zurigo 19 - 6904 Lugano
tel. 091 910 17 30 - fax 091 923 99 55
e-mail: info@sasa.ch



LEGENDA

PR in vigore

R5

R7

Area forestale / Bosco nell'area insediativa

Elementi della variante

Attribuzione a zona R7

Nuova zona R5a

Piano di quartiere obbligatorio

Attribuzione a Piano del traffico

Piazze, aree pedonali, spazi verdi e arredi urbani

Attribuzione a AP-EP (attrezzature pubbliche)

Allineamento obbligatorio

Arretramento dal nucleo / dalla strada

Nuovo collegamento pedonale (indicativo)



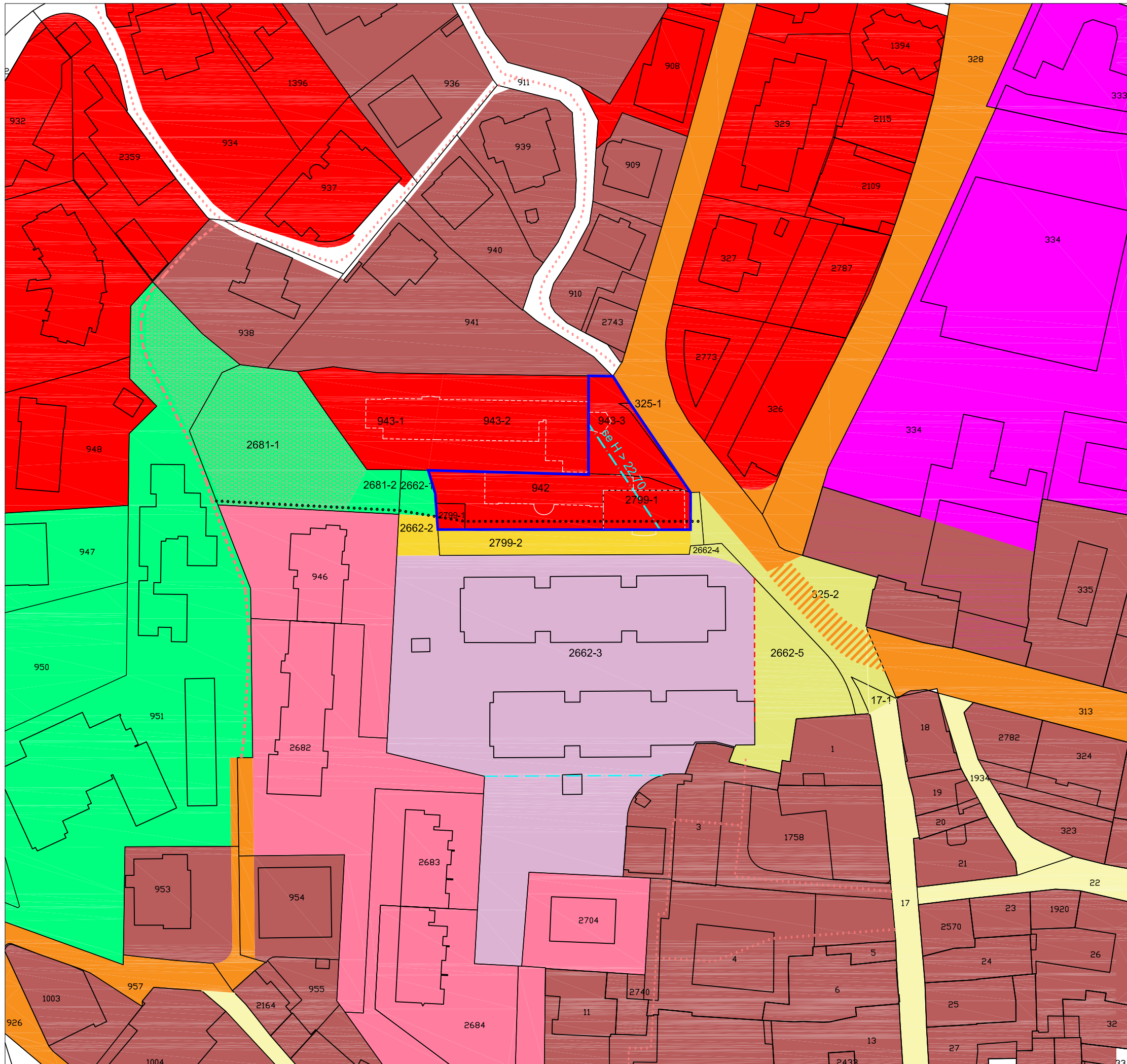
0 20 40 m



Comparto Sant'Anna
Proposta di variante

23.12.2014
Scala: 1:1'000 (A3)

STUDI ASSOCIATI S.A.
via Zurigo 19 - 6904 Lugano
tel. 091 910 17 30 - fax 091 923 99 55
e-mail: info@sasa.ch



LEGENDA

- Area forestale / Bosco nell'area insediativa
- NT - Nuclei storici e tradizionali
- R5
- R7
- R5a
- R7a
- AP-EP - Attrezzature ed edifici pubblici
- Piano di quartiere obbligatorio
- Strada di raccolta / di servizio
- Attribuzione a Piano del traffico
- Zona pedonale
- Piazze, aree pedonali, spazi verdi e arredi urbani
- Strada pedonale
- Nuovo collegamento pedonale (indicativo)
- Diritto di passo pedonale
- Allineamento obbligatorio
- Arretramento dal nucleo / dalla strada



0 10 20 m