

## COMUNE DI MONTECENERI

Messaggio Municipale No. 186

Risoluzione municipale No. 647

05 novembre 2018



---

### Adozione della variante di Piano Regolatore (sezione di Rivera), comparto Stazione

---

Egregio Signor Presidente,  
Gentili Signore, Egregi Signori Consiglieri comunali,

con il presente messaggio municipale vi sottoponiamo, per approvazione, l'adozione delle varianti di Piano Regolatore relative al "comparto Stazione", sezione di Rivera.

#### 1. PREMESSA

Le varianti in oggetto hanno due scopi:

- Proporre degli aggiornamenti della rete viaria, in modo da poter rispondere alle maggiori sollecitazioni che inevitabilmente interverranno durante la progressiva edificazione del comparto. Oggi l'area in oggetto presenta una situazione molto complessa e con parecchie contraddizioni, sia per quanto concerne la struttura urbana dell'intero comparto, sia per le destinazioni d'uso in essa contenute.  
La struttura urbana è caratterizzata da edifici che presentano forti differenze tra di loro, sia dal punto di vista delle dimensioni volumetriche, che della tipologia.  
L'infrastruttura viaria è poco chiara e sottodimensionata: difatti essa non riesce a servire tutte le zone del comparto in modo ottimale e non può, così com'è oggi, essere di supporto a un futuro sviluppo urbano.
- Proporre una migliore distribuzione delle destinazioni d'uso, in modo da ridurre il traffico originato da attività non residenziali, almeno nella parte del comparto A (vedi allegato 2).  
La destinazione a carattere residenziale risulta essere la più diffusa all'interno dell'area, ma insieme a essa vi è anche quella artigianale che non esclude la tipologia di depositi. Quella commerciale situata in maniera più preponderante nel comparto B (vedi allegato 2).  
Le sopraccitate destinazioni oggi non sono ben definite come uso, a livello di aree all'interno del comparto, cosa che dovrebbe essere necessaria nell'ottica di uno sviluppo urbano ordinato e omogeneo in grado di seguire l'evolversi delle dinamiche economiche e le necessità della comunità, nel tempo.

#### 2. PROCEDURA

Per quanto concerne la procedura, i documenti sono stati allestiti secondo le prescrizioni della Legge sullo sviluppo territoriale (LST), entrata in vigore il 1. gennaio 2012 e del relativo Regolamento (RLst). Per quanto concerne la forma invece, viene mantenuta quella del PR in vigore, per mantenere continuità di comprensione, in attesa dell'aggiornamento di tutti i piani.

L'esame preliminare del DT è stato consegnato in data 16 marzo 2017, pur esprimendo preavviso favorevole ha posto delle correzioni essenziali per quanto riguarda il piano viario.

L'informazione pubblica si è invece svolta con deposito degli atti dall' 11 settembre 2017 al 10 ottobre 2017.

Nel documento di variante sono state inserite le modifiche dettate dal Dipartimento del Territorio, che in pratica ha richiesto una diversa impostazione del concetto viario.

In particolare il DT, nel suo preavviso, ha negato la progettata strada, sita in zona agricola, avente accesso in Via alla Chiesa, in corrispondenza dello svincolo autostradale in zona TCS. Conseguentemente si è rinunciato anche alla tratta di strada sita sulle particelle no. 607, 608, 609, 610 e 611 RFD Rivera, optando per il ripristino e il potenziamento della strada di raccolta SR1, come suggerito dal DT. Questa soluzione era stata auspicata e condivisa, dopo vari incontri e scambio di corrispondenza anche dal Comitato Rione Stazione, quest'ultimo sorto a seguito della presentazione del primo progetto di variante.

### **3. LA NUOVA PROPOSTA PIANIFICATORIA**

#### ***La nuova struttura viaria***

La struttura viaria in progetto è formata da una rete di nuove connessioni stradali e pedonali che s'intrecciano tra loro e servono in maniera più efficiente l'intero comparto.

Essa è formata da:

- Il potenziamento di due nuove strade, adibite nel futuro progetto, a strade di raccolta.
- Adeguamento di nuove strade di servizio, che connettono le diverse aree.
- Nuovi percorsi ciclo-pedonali.

Questa nuova struttura viaria permetterà inoltre di inserire l'intero sistema del traffico veicolare a regime di zona 30 km/h (ed anche 20 km/h). Tali misure, come pure la relativa segnaletica (ev. sensi di marcia), per essere introdotti necessitano di un'apposita procedura amministrativa. Non necessitano, quindi, di essere vincolati a PR.

#### ***La strada di raccolta SR1***

L'arteria principale di tale struttura è rappresentata dalla nuova strada di raccolta SR1 che si inserisce da nord ovest sfruttando largamente i percorsi già esistenti.

In questo modo l'accesso al centro del comparto risulta essere funzionalmente più adatto ad una Zona R3-R4 in forte sviluppo. Con ciò si riesce a definire chiaramente l'accesso all'intero comparto fino all'incrocio con Via alla Costa, e nel contempo si riesce a rivalutare al meglio anche il resto della rete, già esistente.

Essa è prevista con una larghezza di 5.00 m., di cui 3.50 m di carreggiata e 1.50 di marciapiede, che sarà previsto a livello del campo stradale, sulla base del progetto di zona 30 km/h. Ciò permetterà di far incrociare due veicoli a velocità ridotta, rispettando così le esigenze del traffico lento. Oltre alla rete viaria, si migliora dunque la sicurezza, innestando un percorso pedonale sicuro e continuo che sarà definita con gli accorgimenti tecnici previsti per queste specifiche situazioni.

#### ***La strada di raccolta SR2***

Un ulteriore promozione di categoria lo riceve l'accesso attuale presso il Bar Sport, grazie anche all'arretramento delle nuove edificazioni in atto. Questo permetterà di convogliare il traffico proveniente dai comparti che si affacciano su Via Roncaccio e Via privata Camponovo. Il potenziato accesso, che si immette sulla strada cantonale, diverrà strada di raccolta eliminando, di fatto, il vincolo di proseguimento verso sud, al termine di Via privata Camponovo. Vedi punto seguente.

#### ***La strada di servizio SS8***

Questa strada cambia ruolo rispetto al PR in vigore. Infatti, dall'intersezione con la strada cantonale sullo Zarigo, si potrà raggiungere solo una ridotta serie di mappali e non si potrà più immettersi sulla Via privata Camponovo, scongiurando il traffico parassitario che un'eventuale proseguo su questa via avrebbe innestato su tutto il rione. I vincoli sono adeguati di conseguenza. Ecco il perché della modifica di categoria esposta al punto precedente.

La strada in oggetto permetterà un accesso sicuro e limitato alla zona AP/EP sita al “Pascolo della Madonna”. Infatti, con questa soluzione, la zona in questione verrà rivalutata nel suo scopo di interesse pubblico, dandole inoltre la possibilità di accesso mediante la strada SS7, come pure attraverso i diversi percorsi pedonali di Via privata Camponovo, di Via Storni (parte alta) e dal passaggio che corre lungo il viadotto dello Zarigo che permetterà, quest’ultimo, di raggiungere anche la parte superiore del quartiere di Rivera.

### ***I posteggi pubblici***

Contestualmente alle modifiche al punto precedente, si rinuncia anche ai vincoli di posteggio P2 (perché non più coincidente con un vincolo stradale) e P1 (perché entro lo spazio riservato alle acque dello Zarigo). In questo ambito, gli stessi, verranno ricollocati in occasione di edificazioni pubbliche che verranno realizzate nel sedime sito in zona AP/EP. Inoltre, oltre ai posteggi già in essere, verranno creati 20 posteggi pubblici a carico dei proprietari dei mappali no. 422 e 423, situati in zona Lagacci.

### ***Le strade di servizio SS6 e SS7***

Oltre alle nuove strade di raccolta sopracitate, la struttura viaria carrabile viene completata da strade di servizio, aventi un calibro di m. 4.50, rispettivamente m. 3.50, a dipendenza della loro posizione nella rete e del presumibile carico di traffico.

Le SS7 non permettono l’incrocio di due veicoli. Sono quindi previste alcune di piazze di scambio.

Per gli stessi motivi, una piazza di scambio è introdotta pure sulla parte sud di Via Lagacci, che non subisce ulteriori modifiche.

### ***I percorsi pedonali***

A completamento della struttura viaria è stata prevista una rete di percorsi pedonali, che completano quelli già esistenti. I nuovi percorsi pedonali collegano una serie di spazi pubblici principali, a sostegno della vivibilità del comparto. Da notare la costruzione di un ponte per la mobilità lenta che verrà realizzato sul torrente Zarigo tra Via Storni e il Pascolo della Madonna, per dare fluidità all’attraversamento dell’intero comparto Stazione.

### ***Le destinazioni d’uso***

Il progetto precisa le destinazioni d’uso all’interno della Zona di Pianificazione. La nuova ripartizione crea coerenza e omogeneità all’interno del comparto, in modo tale che i vari isolati riescano a formare un tessuto urbano complesso, ricco di situazioni, ordinato ed efficiente.

La fascia B, centrale al comparto, conterrà le seguenti destinazioni d’uso: commerciale in minima parte, servizi e residenziale.

La fascia A, a ridosso dell’autostrada, conterrà le seguenti destinazioni d’uso: servizi in minima parte e residenziale.

<b>Destinazioni d’uso</b>				
area	residenziale	artigianale	commerciale	servizi
A	almeno 70%	0%	0 %	al massimo 30%
B	anche 100 %	0 %	al massimo 20%	anche 100 %

Come si può notare dal comparto vengono pertanto tolte le destinazioni d’uso a scopo artigianale, in quanto si vuole dare un’impostazione prevalentemente abitativa e, in minor misura, anche ad attività commerciali e di servizio.

## **4. LE VARIANTI DI PR**

### ***Varianti al Piano del traffico***

Il Piano del traffico (vedi Piano **allegato 1**) stabilisce l’urbanizzazione generale e particolare e comprende quanto presupposto dall’art. 21 Lst.

In particolare, la variante al piano del traffico riporta la rete delle vie di comunicazione (strade, sentieri, vie ciclabili, ecc.) con le relative linee d'arretramento.

Queste ultime sono tracciate secondo quanto indicato all'art. 8 cpv. 5 NAPR in vigore (4m dai bordi delle strade e 3m dai bordi dei percorsi pedonali e ciclabili), con qualche eccezione a contatto con i posteggi pubblici. Le linee sono inserite laddove vi è una variante di PR. Nel resto del Piano del traffico le linee verranno introdotte in una procedura separata, che seguirà a breve e per tutto il territorio comunale.

### **Varianti al Piano delle zone**

La variante al piano delle zone (vedi Piano **allegato 2**) si limita a delimitare i comparti A e B che rappresentano le destinazioni d'uso all'interno della zona R3, esposte al capitolo seguente.

### **Varianti alle NAPR**

A livello normativo, occorre modificare/aggiornare le NAPR in vigore.

Le modifiche alle NAPR concernono il solo art. 39 e sono **marcate in rosso** nel testo che segue. Il testo nero è invariato rispetto alle NAPR in vigore.

#### Art. 39 - R3 - Zona residenziale semi - intensiva

Nella zona R3 sono ammesse utilizzazioni di tipo residenziale, **servizi**, commerciale, e artigianale. Si richiamano gli art. 7 par. 6 e 12 NAPR.

**Nel comparto A e B valgono anche le seguenti disposizioni particolari:**

- 1) **Nel comparto A, Rivera, le destinazioni d'uso sono così regolate:**
  - **Residenziale** almeno 70 %
  - **Servizi** al massimo 30%
  - **Artigianale e commerciale** escluso
- 2) **Nel comparto B, Rivera, le destinazioni d'uso sono così regolate:**
  - **Commerciale** al massimo 20%
  - **Artigianale** escluso

**Nella Zona R3 valgono i seguenti parametri edificatori:**

Indice di sfruttamento massimo	0.70
Area verde minima	45%
Altezza massima degli edifici	m 9.50
Altezza massima degli edifici al colmo	m 11.50
Distanza minima dai confini	m 4.00

Aree con tratteggio rosso

(...invariato rispetto a NAPR in vigore...)

## 5. PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE

I costi stimati (stima di grande massima) delle infrastrutture sono i seguenti:

		Descrizione	Quantità	Unità	Costo unitario	Costo parziale
<b>1</b>	<b>STRADA DI RACCOLTA</b>	Nuova strada larghezza 5.0 m.	1'682	m2	400.-	672'800
		Esproprio zona agricola	279	m2	20.-	5'580
		Esproprio zona R3	41	m2	700.-	28'700
		Esproprio zona R4	232	m2	900.-	208'800
<b>2</b>	<b>STRADE DI SERVIZIO</b>	Nuove strade 4.5m e 3.5m	2'927	m2	400.-	1'170'800
		Piazza di giro	253	m2	400.-	101'200
		Esproprio zona agricola	213	m2	20.-	4'260
		Esproprio zona R3	146	m2	700.-	102'200
		Esproprio zona R4	21	m2	900.-	18'900
					<b>1'397'360</b>	
<b>3</b>	<b>PERCORSI PEDONALI</b>	Nuovi percorsi pedonali e ciclabili	583	m2	150.-	<b>87'450</b>
<b>4</b>	<b>PASSE-RELLA</b>	Sul riale Zarigo			A corpo	<b>140'000</b>
<b>Totale globale</b>					<b>Fr.</b>	<b>2'540'690</b>

Facciamo osservare che queste opere sono soggette al prelievo dei contributi di miglioria, procedura quest'ultima che verrà sottoposta al legislativo al momento della proposta di realizzazione delle opere in oggetto.

## DISPOSITIVO DI APPROVAZIONE

In conclusione, richiamati per esteso il rapporto di pianificazione, gli allegati grafici e le norme di attuazione, nonché le disposizioni applicabili della LOC e della LST, si invita il Consiglio Comunale a voler

### r i s o l v e r e :

1. Sono approvati le modifiche ai seguenti **piani settoriali** del PR della sezione di Rivera:
  - piano del traffico (allegato 1),
  - piano delle zone (allegato 2).
2. E' approvato la modifica dell' **Art. 39 - R3 - Zona residenziale semi - intensiva**.
3. E' approvato il **rapporto di pianificazione** (documento di carattere indicativo).
4. Gli atti della variante di PR sono approvati nel loro **complesso**.
5. Il Municipio è incaricato di provvedere alla pubblicazione secondo i disposti di legge.

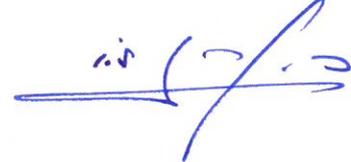
### PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:

A.Celio Cattaneo

G.Sciaroni



Allegati:

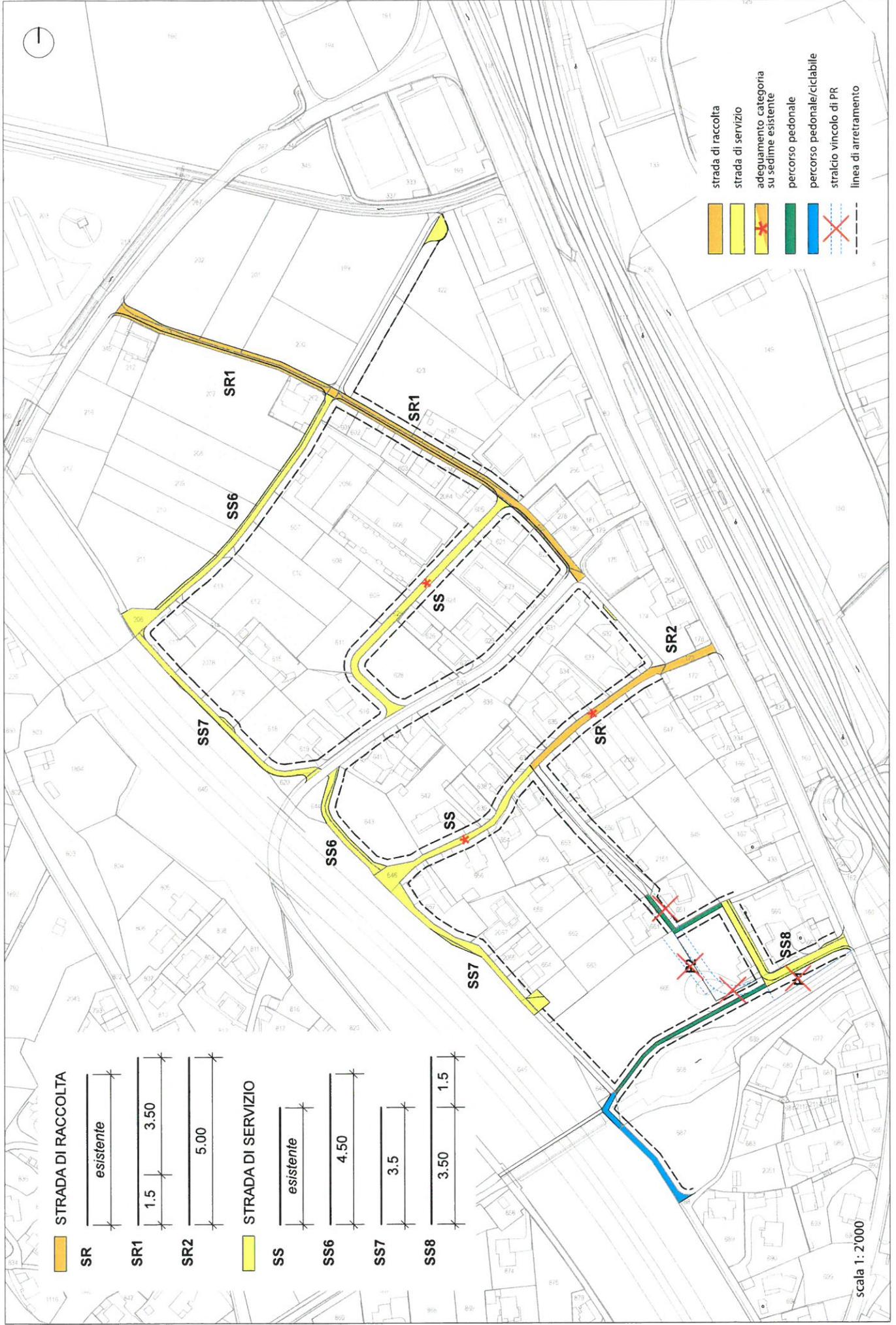
- allegato 1: varianti al piano del traffico
- allegato 2: varianti al piano delle zone

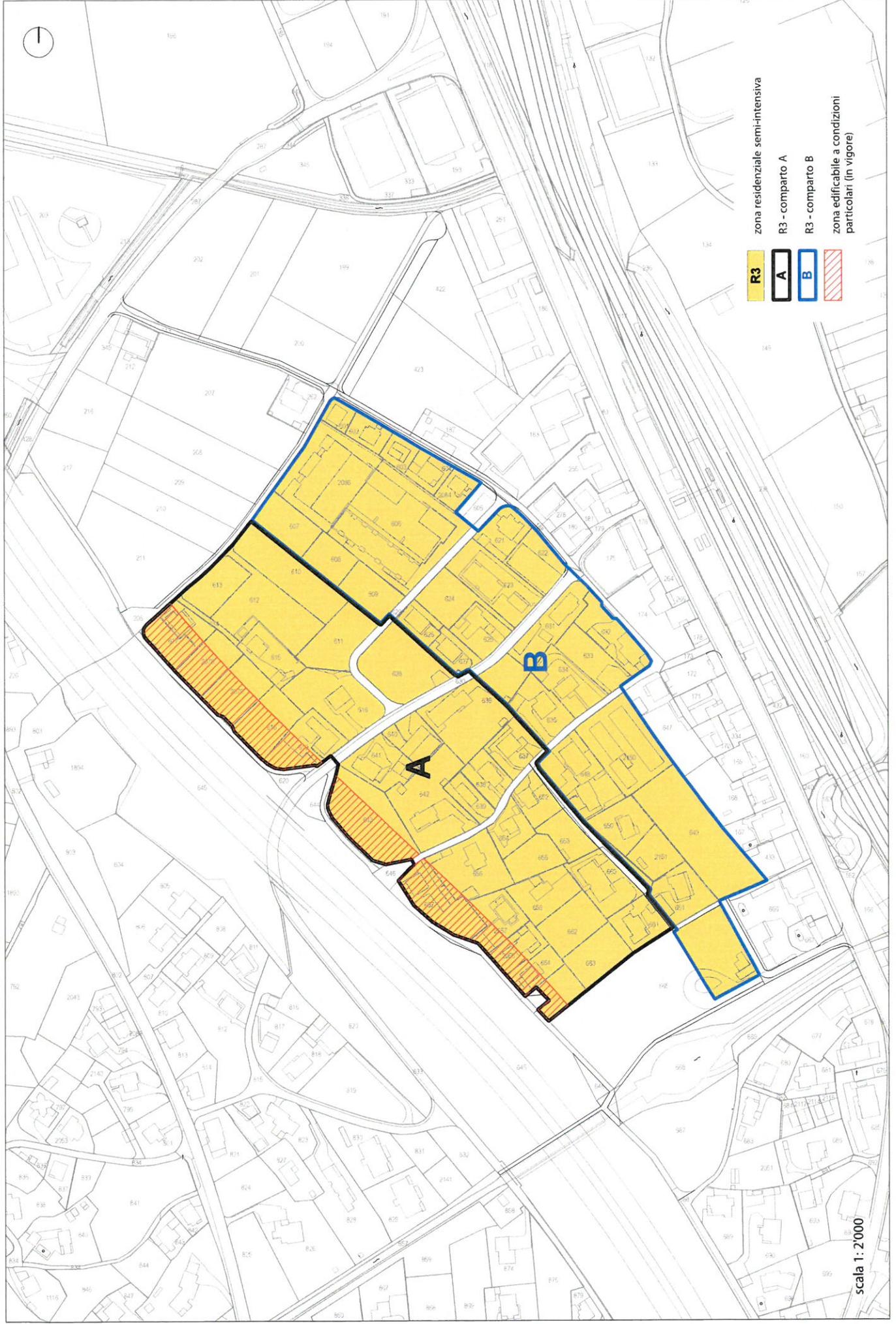
### Commissioni incaricate dell'esame

Gestione	Petizioni	Edilizia	Pianificazione
X	X		X

## **ALLEGATI**

- 1. VARIANTI AL PIANO DEL TRAFFICO**
- 2. VARIANTI AL PIANO DELLE ZONE**





scala 1:2000