

N. 10 / 13

**MESSAGGIO MUNICIPALE CONCERNENTE UNA VARIANTE DI PIANO REGOLATORE
PER IL COMPARTO EX CARTIERA E MAPPALE N° 51 RFD**

Tenero, 13 maggio 2013

Preavviso: edilizia

Lodevole Consiglio comunale,
Signore e Signori Consiglieri,

Vi presentiamo, per esame e approvazione, la variante di Piano regolatore riguardante il comparto ex Cartiera (Coop) e il mappale N. 51 RFD.

Cronistoria

Il comparto dell'ex-Cartiera è stato soggetto ad un vincolo di zona di pianificazione comunale istituito ai sensi dell'art. 58 ss LALPT l'8 gennaio 2007 (ris. mun. n. 10/07).

La zona di pianificazione è stata decretata dal Municipio a seguito della cessazione delle attività industriali da parte della Cartiera Cham-Tenero SA e l'acquisto della società e dei sedimi da parte della COOP Immobili SA, già proprietaria del centro commerciale limitrofo posto sul fondo N. 815 RFD.

Dopo l'istituzione della Zona di pianificazione comunale sul comparto, il Municipio ha dato avvio nell'autunno 2007 alla ridefinizione dei contenuti pianificatori del comparto proponendo una procedura coordinata con l'autorità cantonale e il nuovo proprietario (COOP Immobili SA).

A tale scopo, le parti hanno congiuntamente scelto i diversi specialisti chiamati ad operare sulla base di un metodo di lavoro per fasi e esse hanno così potuto man mano condividere le risultanze dei lavori che stanno alla base della presente variante pianificatoria.

Il tavolo di lavoro congiunto fra le parti, oltre a chiarire gli intendimenti di tutte le parti interessate, ha permesso di gestire anche la procedura di risanamento dell'area, attualmente in gran parte già conclusa con soddisfazione di tutti.

Gli scenari di sviluppo urbanistico

La prima fase dei lavori preparatori (2008) ha permesso di consolidare i seguenti elementi decisionali per le fasi successive dei lavori:

- Ampliamento del Centro commerciale esistente.
- Rinuncia a contenuti di tipo residenziale “tradizionale”.
- Mantenimento della ciminiera come elemento simbolico.
- Nessun insediamento pubblico (risultato scaturito da un’analisi delle esigenze dell’Autorità cantonale)
- Lo stadio, quale unico contenuto pubblico ipotizzabile, non nell’interesse della COOP.

Nell’estate 2008 le parti hanno convenuto di procedere con l’ulteriore approfondimento di tre degli otto scenari di sviluppo urbanistico del comparto elaborati fino a quel momento (Ensemble, Public Plaza, Ridotto), sulla base di un incarico tecnico conferito dalla COOP a degli specialisti riconosciuti dalle parti.

Le risultanze di questa fase di lavoro sono state presentate alla fine del 2008.

In particolare sono stati analizzati ed approfonditi ulteriormente due scenari:

- Scenario 3A “Public Plaza”.
- Scenario 3B “Stadio nazionale”.

L’ipotesi ritenuta più praticabile e soddisfacente per i diversi interessi in gioco, soprattutto in assenza del promotore di un progetto di stadio, è stata lo scenario “Public Plaza”.

Il concetto urbanistico “Public Plaza” permette di raggiungere i seguenti obiettivi:

- La definizione di un sistema di spazi pubblici e di percorrenze ciclo-pedonali interne al comparto che comportano un miglioramento della situazione esistente (rafforzamento del collegamento centro paese - lago), non da ultimo integrando il nodo dei trasporti pubblici della stazione nel concetto di sviluppo.
- L’ampliamento e la razionalizzazione del centro commerciale esistente, obiettivo prioritario della proprietaria (COOP Immobili).
- La possibilità di realizzare attorno alla stazione TILO, sui sedimi restanti dopo l’ampliamento del centro commerciale, dei contenuti rilevanti per lo sviluppo socio-economico regionale.

Nell’autunno 2009 la COOP Immobili ha presentato ai partner le potenzialità di sviluppo del comparto, sviluppate a partire da un’indagine di mercato eseguita da un operatore

immobiliare da essa incaricato, e ha chiesto al Comune di dare avvio alla variante pianificatoria che permettesse di consolidare lo scenario urbanistico "Public Plaza", e sulla cui base potesse essere realizzato, in tempi più brevi possibili, il prospettato ampliamento del Centro commerciale attuale.

Nella primavera del 2010 alcuni promotori immobiliari ed aziende già operanti nella regione hanno preso contatto con la COOP Immobili segnalando il loro interessamento per degli insediamenti nell'area dell'ex-Cartiera di Tenero.

Il Centro sportivo nazionale di Tenero (CST)

Nel contesto di quanto descritto sopra, il Municipio ha dal canto suo preso contatto con il Centro Sportivo Nazionale di Tenero (CST), chiedendo di valutare la possibilità di un utilizzo temporaneo a corto / medio termine degli spazi non occupati per l'ampliamento del centro commerciale, fintanto che non siano conosciuti potenziali investitori e progetti concreti di sviluppo.

Il CST, pur confermando la priorità per gli indirizzi edificatori consolidati sui propri sedimi, ha dichiarato il suo interesse di principio per una tale soluzione e ha iniziato le trattative con la COOP Immobili per definire i dettagli della sistemazione e del possibile utilizzo temporaneo delle superfici residue, così come la regolamentazione della questione dei diritti d'acqua (regolati da contratti di diritto privato).

L'iniziale intenzione di rivedere le basi pianificatorie del CST (estensione delle zone senza modifica dei parametri urbanistici) per consentire una sistemazione più razionale degli accessi veicolari alla struttura sportiva è invece stata abbandonata.

Infatti, nell'Esame preliminare della variante di PR relativa alla 5a tappa di realizzazione del CST (8 febbraio 2013), il Dipartimento del territorio *"ritiene che il problema degli accessi e del tracciato ciclabile, così come quello dei posteggi, debba essere comunque analizzato e risolto, in modo unitario e globale, così da trovare una soluzione concordata e finalizzata alla futura domanda di costruzione"* (vedi Esame preliminare dell'8 febbraio 2013, cap. 4.1, p.7).

Questa decisione è stata ratificata dal Municipio con Risoluzione N. 200/13 del 10 aprile 2013.

Per questa ragione, il limite della variante è stato modificato, rispetto alla proposta sottoposta per l'esame preliminare, stralciando l'area che interessava il CST e mantenendo unicamente, per il settore sud, il fondo N. 51 RFD, in quanto si prevede di insediarvi l'ecocentro e il magazzino comunale, in sostituzione della struttura ora esistente sul fondo N. 814 RFD

Descrizione del comparto oggetto di variante

Il comparto della variante si estende su una superficie di quasi 120'000 mq e risulta suddiviso in due settori ben distinti, separati dal collegamento autostradale A13 Bellinzona-Locarno:

- il settore ex-Cartiera vero e proprio, posto a Nord della A13;
- il settore mappale N. 51 RFD, posto a Sud della A13.

Di seguito descriviamo brevemente i due settori dal profilo dell'insediamento.

Il settore nord (ex Cartiera)

Questo settore, delimitato a Nord dalla linea ferroviaria Bellinzona-Locarno, a Est da via Brere, a Sud da via delle Ressighe e a Ovest da via Cartiera, si estende su una superficie di circa 111'200 mq. Il settore comprende in prevalenza i sedimi dell'ex-Cartiera, quasi completamente liberi e passati alla COOP Immobili, che è anche proprietaria del centro commerciale già edificato sul fondo N. 815 RFD (angolo Sud-Est del settore).

L'attuale centro commerciale ha una superficie di vendita dell'ordine di ca. 14'000 mq, disposta su due livelli principali, con ca. 600 posti macchina sotterranei.

Il resto dei sedimi dove sorgevano gli edifici nei quali veniva svolta l'attività industriale è stato bonificato e la maggior parte degli immobili demolita.

Solo la vecchia ciminiera è stata mantenuta, a testimonianza del passato industriale.

Il settore sud (mappale N. 51 RFD)

Il settore Sud comprende il sedime del mappale N. 51 RFD sul quale sono attualmente insediati dei posteggi al servizio del CST e in parte è sgombro da costruzioni. Questo settore si estende su una superficie di circa 5'000 mq.

I diritti d'acqua

La Cartiera di Tenero necessitava per le sue attività industriali di un grande quantitativo d'acqua, che aveva diritto di prelevare dal fiume Verzasca. L'acqua prelevata veniva convogliata fino al fondo N. 34 RFD, utilizzata, depurata e successivamente, passando sotto il collegamento autostradale, proseguiva verso il lago.

Il diritto di prelievo d'acqua, legato alla proprietà fondiaria, è ora passato alla nuova proprietaria (COOP Immobili).

Su questo prelievo d'acqua, il CST (mappali N. 1 e 965 RFD) campava un diritto di fornitura d'acqua per irrigazione a carico dei fondi N. 34 e 42 RFD (proprietà COOP Immobili). A sua volta il CST ha l'onere di fornire l'acqua per irrigare i mappali N. 45-46-47-73 e 964 di proprietà del Dono nazionale e il fondo N. 815 RFD di proprietà della COOP Immobili (Centro commerciale).

Mentre gli attori (proprietari) interessati ai diritti d'acqua stanno cercando, dal profilo legale di districarsi tra i diritti e gli oneri e da quello tecnico di quantificare le portate delle forniture d'acqua, dal profilo pianificatorio la variante può limitarsi a definire il tracciato del canale artificiale a cielo aperto sul fondo N. 34 RFD, integrandolo nel disegno complessivo del comparto quale elemento di qualifica paesaggistica coerente con il disegno urbanistico "Public Plaza".

Il quadro pianificatorio: il Piano direttore cantonale

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

L'ordinamento generale del comparto territoriale dell'ex-Cartiera di Tenero è consolidato nella scheda di coordinamento R2 (oggetto "Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato Locarnese – COTALoc", dato acquisito), che indica, tra le "Aree di trasformazione", il "quartiere Tenero piano / Gordola piano" in cui "è prioritario controllare la qualità insediativa (a difesa dell'identità e della qualità paesaggistica di tutta la regione) e impedire la saturazione del sistema viario. Per la loro valenza intercomunale, vanno consolidati accordi istituzionali che permettano di far fronte alle esigenze di sviluppo territoriale e economico".

Il PD ipotizza pertanto la creazione di una "Porta di accesso est" all'agglomerato nella quale "il futuro ordinamento territoriale diventa determinante a livello di immagine per l'insieme della regione e deve riqualificare urbanisticamente la Porta di accesso est dell'agglomerato.

In particolare sono da valorizzare gli spazi attorno alla strada cantonale, da migliorare gli spazi pubblici e quelli di collegamento, da valorizzare i comparti in prossimità delle stazioni TILO.

Inoltre, il recente abbandono di attività produttive storiche (Cartiera), l'insediamento di grandi superfici di vendita (COOP), così come la stessa realizzazione della galleria Mappo-Morettina, hanno creato le basi per la trasformazione dello specifico comparto territoriale.

La pianificazione dell'intera area multifunzionale deve considerare anche gli altri indirizzi definiti dal PD per la stessa area. In particolare la possibilità di realizzare un comparto per Grandi generatori di traffico (GGT) nell'area dell'ex-Cartiera e di Riazzino (v. scheda R8) e un Polo di sviluppo economico a Riazzino (v. scheda R7).

La scheda R8 "Grandi generatori di traffico" indica nel comparto di "Tenero Brere" la possibilità di insediare un GGT con una superficie di vendita (SV) indicativa per l'insieme del comparto di 25'000 m².

In merito alla riqualifica urbanistica e alla valorizzazione degli spazi pubblici della Porta di accesso Est sono richiamati gli Indirizzi contenuti nella scheda R10 “Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito” del Piano direttore cantonale, e precisamente gli indirizzi generali elencati a pag. 4 della scheda citata e in particolare la creazione di spazi pubblici facilmente accessibili, sicuri e attrattivi (lett. a), la ricerca di soluzioni che favoriscano le relazioni sociali (lett. b) e la creazione di un tessuto edilizio di qualità, ordinato e razionale (lett. c), applicabili nel caso concreto.

Per il comparto interessato alla variante di PR il PD prevede inoltre:

- un’area di protezione delle acque sotterranee (v. scheda P6) che tocca in parte i fondi N. 42 e 815 RFD di proprietà della COOP Immobili;
- una riserva naturale di importanza nazionale (Bolle di Magadino) per la parte a Sud del tracciato autostradale Bellinzona - Locarno (v. scheda P4).

Il quadro pianificatorio: il PR comunale

L’azzonamento attuale del comparto ex-Cartiera di Tenero è regolato:

per il settore a Nord del tracciato autostradale Bellinzona - Locarno

- dall’art. 48 NAPR (Zona industriale J), con una regolamentazione speciale per il mappale no. 815 RFD (attività commerciali).

Per il settore a Sud del tracciato autostradale Bellinzona - Locarno

- dall’art. 52 NAPR (Zona per edifici e attrezzature di interesse pubblico AEP), e segnatamente per il vincolo AP 21 - Campo e attrezzature sportive (con bosco ricreativo).

Gli obiettivi della variante pianificatoria

Dalle analisi effettuate sono stati identificati i seguenti obiettivi relativi alla variante di piano regolatore (comparto ex-Cartiera):

- La ristrutturazione funzionale del centro commerciale COOP esistente ed ampliamento delle attività commerciali di vendita, prevalentemente nel settore non-alimentare.
- La codifica di una “riserva strategica” per l’insediamento di attività socio-economiche di interesse regionale, a complemento del disegno urbanistico prospettato e con possibilità di utilizzazioni temporanee conformi.
- L’insediamento nei pressi della stazione FFS di un edificio terziario - direzionale con oltre 150 posti lavoro qualificati.

- La ridefinizione del piano viario, con le misure di urbanizzazione stradale che, oltre a garantire l'accesso alle previste nuove strutture, permetta di migliorare anche la viabilità locale.
- La sistemazione degli spazi pubblici e dei percorsi ciclo-pedonali interni al comparto, che permetta di realizzare una rete di mobilità lenta attrattiva a livello regionale e locale.

In particolare gli obiettivi possono essere così definiti:

A. Dal profilo dell'aspetto urbanistico

Il comparto (settore Nord) deve svilupparsi con aspetto tipologicamente unitario (concetto architettonico, qualità delle facciate, tetto piano, ecc.) e particolare cura dovrà essere data per il disegno delle parti di edificio che si affacciano sugli spazi pubblici.

Il fulcro della riqualifica urbanistica del comparto è rappresentato dalla "Public plaza", un nuovo spazio pubblico di qualità.

B. Dal profilo dell'aspetto paesaggistico - ambientale

Considerato che si tratta di un'area industriale dismessa, vanno ricercate quelle soluzioni che mettano in valore, laddove ancora esistenti, gli elementi naturali preesistenti oppure tramite l'identificazione di nuovi elementi qualificanti (corso d'acqua, alberatura, tetti coperti a verde).

C. Dal profilo del carattere pubblico

Gli spazi pubblici (piazza, strade, percorsi pedonali e ciclabili) devono essere valorizzati e resi facilmente accessibili in maniera da costituire anche potenziali spazi aggregativi a favore della popolazione locale.

D. Dal profilo della mobilità

Vanno ricercate quelle soluzioni complessive di gestione della mobilità che permettano soprattutto di separare il traffico veicolare da quello pedonale e ciclabile, considerate comunque le importanti esigenze funzionali del centro commerciale.

Prima consultazione pubblica

La documentazione della variante di PR è stata presentata una prima volta nella serata informativa del 22 novembre 2011 e messa a disposizione per la consultazione nel periodo dal 23.11.2011 al 24.12.2011.

In questo periodo sono state fatte pervenire al Municipio 4 osservazioni.

Le risposte alle osservazioni sono contenute nel cap. 5 del Rapporto di pianificazione a cui si rimanda per i dettagli.

L'Esame preliminare dipartimentale

In data 21 settembre 2012 il DT ha rilasciato il suo preavviso. Lo stesso è stato discusso il 7 novembre 2012 con i servizi cantonali per chiarire alcuni punti non chiari del documento dipartimentale.

L'esame preliminare è poi stato discusso con i due maggiori proprietari (CST il 21 dicembre 2012; la Coop il 30 gennaio 2013) e presentato in serata pubblica il 18 febbraio 2013.

La fase di consultazione è cominciata il 19 febbraio e terminata il 22 marzo 2013.

Nel cap. 6 del Rapporto di pianificazione sono riportate le risposte alle osservazioni del documento dipartimentale, seguendone l'ordine, in particolare i cap. 3. *Considerazioni generali*, cap. 4. *Considerazioni particolari* e cap. 5 *Altri temi particolari*.

Si fa rilevare anzi tutto che al cap. 6 *Conclusioni* si può leggere:

«il Dipartimento condivide la variante volta a conferire un nuovo assetto urbanistico per il comparto dell'ex-Cartiera e ne sostiene la concretizzazione finalizzata a conferire a questo comparto il ruolo identificato dal PALOc. Nel complesso l'impostazione data e i temi affrontati soddisfano le esigenze poste dalla pianificazione di ordine superiore. Tuttavia [...] il Dipartimento chiede che siano svolte delle verifiche e siano adottate delle misure di carattere ambientale con particolare riguardo all'impostazione viaria complessiva ed alle incidenze di carattere ambientale [...].»

Rapporti tecnici supplementari

Nell'Esame preliminare il Dipartimento del territorio ha richiesto alcuni approfondimenti puntuali, per cui il Municipio ha commissionati due rapporti tecnici per approfondire le tematiche sollevate.

Si tratta dei seguenti rapporti:

- Valutazione della sostenibilità ambientale. Relazione tecnica (aprile 2013);
- Rapporto tecnico giustificativo. Complemento dell'aprile 2013.

Valutazione della sostenibilità ambientale (allestito dallo studio Brugnoli e Gottardi. Ingegneri consulenti SA di Massagno)

Dal rapporto risulta che la variante è sostenibile sia dal profilo dell'inquinamento atmosferico che da quello dell'inquinamento fonico, infatti:

- al cap. 3.9 p. 6 si legge: *“Dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico la variante si rivela sostenibile. La variazione delle immissioni dovuta alla concretizzazione della*

variante di PR, cioè le differenze rispetto allo sviluppo possibile secondo il PR in vigore, è impercettibile”;

- al cap. 4.7 p. 17 si legge: *“Dal punto di vista dell'inquinamento fonico la variante si rivela sostenibile. In particolare non si osservano né tratte dove la variante provoca il superamento dei VLI né variazioni percettibili del carico fonico tra lo scenario di riferimento (cioè lo stato raggiungibile secondo i parametri del PR in vigore) e la variante in esame”.*

In conclusione si può affermare che la variante di PR esaminata risulta sostenibile ed è conforme alle vigenti disposizioni di legge sia dal punto di vista della protezione contro l'inquinamento atmosferico che da quello della protezione fonica (vedi cap. 7, p. 17).

Rapporto tecnico giustificativo (allestito dall'ing. Allievi, Ascona)

Il rapporto a seguito dell'Esame preliminare affronta due aspetti:

- l'accesso veicolare al CST;
- l'accessibilità pedonale-ciclabile + TP su via Brere.

L'accesso veicolare al CST verrà affrontato nell'ambito della variante dell'intero comparto CST.

L'accessibilità pedonale-ciclabile a via Brere invece è affrontata nel cap. 4 del Rapporto citato, che riassumiamo di seguito.

L'assetto di via Brere (4 corsie di circolazione tra lo svincolo Nord dell'A13 e la futura rotonda di accesso al comparto ex Cartiera Nord), come previsto dalla variante di PR, è conseguenza della sua funzione e destinazione, ossia:

- garantire condizioni di fluidità e viabilità adeguate, favorendo il collegamento regionale tra lo svincolo dell'A13, gli abitati di Tenero e Gordola e le strutture sportive e di svago già presenti nelle immediate vicinanze dell'asse (centro sportivo, campi di calcio, campeggi, lido, ...);
- assorbire e gestire adeguatamente i flussi di traffico indotti dai nuovi insediamenti, senza tuttavia penalizzare la viabilità del traffico regionale.

La possibile variante pianificatoria prevede di mantenere l'assetto e l'impostazione come prevista dalla variante sottoposta all'Esame preliminare e di completare la stessa con:

- la sistemazione di una corsia ciclabile-pedonale alberata sul lato Ovest dell'asse principale di circolazione, tra lo svincolo nord dell'A13 e la futura rotonda di accesso al comparto ex Cartiera nord;
- tale opzione è tecnicamente fattibile e prevede la sistemazione del percorso pedonale-ciclabile all'interno della fascia verde tra l'asse stradale ed il fronte edificato;
- questo percorso si raccorda a monte con il collegamento ciclabile-pedonale già previsto in direzione della Public Plaza e dell'asse ciclabile parallelo al tracciato FFS; a valle il raccordo è per contro garantito dall'attuale rampa pedonale ubicata a ridosso della facciata Sud dello stabile commerciale COOP e che permette di raggiungere il sovrappasso di Via Ressighe;
- il tracciato della corsia ciclabile-pedonale verrebbe interrotto unicamente dall'accesso veicolare dei fornitori in uscita dal settore logistico del centro commerciale (innesto su via Brere con movimento di svolta a destra);
- a livello di gestione del trasporto pubblico, l'opzione precedente permette la sistemazione a lato di via Brere di due zone di sosta per il bus (spazi esterni al campo viabile), sia in direzione sud che in direzione nord; tale possibilità, pianificata là dove già oggi sono ubicate le fermate del trasporto pubblico, potrebbe beneficiare di raccordi pedonali garantiti tramite una nuova passerella (sovrappasso) in corrispondenza dell'innesto di Via Brere nella rotonda allo svincolo Nord dell'A13.

Questa variante è tecnicamente fattibile, ma l'attrattività del suo collegamento pedonale-ciclabile resta dubbia, considerata la sua ubicazione (a lato di un asse stradale destinato principalmente al traffico) e i suoi raccordi non invitanti alle due estremità nord e sud.

Di conseguenza, non viene proposta, ma resta fattibile anche dal profilo pianificatorio, in quanto le linee di arretramento dalla strada di via Brere non precludono la realizzabilità dell'opera.

Le componenti della variante di PR

La documentazione della variante di PR è composta dai seguenti documenti grafici in scala 1:2000:

- il Piano delle zone;
- il Piano del traffico;
- il Piano delle attrezzature ed edifici di interesse pubblico;
- il Piano del paesaggio.

Il Piano delle zone

Il comparto della variante di PR ex-Cartiera è suddiviso in sette zone:

- la Zona A - Centro commerciale (art. 48.bis)
- la Zona B - Edificio a torre (art. 48.ter)
- la Zona C - Attività lavorative (art. 48.quater)
- la Zona D - Attività terziario-amministrative (art. 48.quinquies)
- la Zona E - Mantenimento dell'edificazione (art. 48.sexies)
- la Zona F - Public Plaza (art. 48. septies)

Per i dettagli si rimanda ai rispettivi articoli delle NAPR. Di seguito elenchiamo le principali disposizioni edificatorie.

Zona A - Centro commerciale

Superficie edificabile di riferimento: ca. 37'800 mq

Modalità di intervento: Piano di quartiere obbligatorio

Funzioni ammesse:

- Attività commerciali di vendita e relative funzioni di supporto
- Attività per lo sport e il tempo libero
- Attività di ristorazione
- Attività espositive

Disposizioni edificatorie:

- SUL massima 60'000 mq
- di cui superficie di vendita massima 30'000 mq
- Altezza max. degli edifici 13,50 m
- Il tetto degli edifici deve essere piano e sistemato a verde per almeno il 75% della superficie di copertura
- I posteggi e le rampe di accesso ai vari livelli di parcheggio devono essere ricavati all'interno del volume costruito
- Grado di sensibilità al rumore III

Zona B - Edificio a torre

Superficie edificabile di riferimento: ca. 3'850 mq

Funzioni ammesse:

- Attività terziario/amministrative

- Attività alberghiere e di ristorazione
- Attività espositive

Disposizioni edificatorie:

- SUL massima 17'000 mq
- Altezza max. degli edifici 50,0 m
- Nel caso si volesse realizzare un edificio di altezza superiore ai 20,50 metri, il progetto dovrà essere concepito in modo da limitare nella misura massima possibile la zona d'ombra sul vicino Centro scolastico, ad esempio ubicandolo il più lontano possibile, articolando i corpi dell'edificio posti oltre i 20 metri di altezza, ecc.
- 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
- Grado di sensibilità al rumore II

Zona C - Attività lavorative

Superficie edificabile di riferimento: ca. 19'100 mq (senza zona D)

Modalità di intervento: Piano di quartiere obbligatorio con zona D

Funzioni ammesse:

- Attività terziario/amministrative
- Attività di produzione
- Attività per lo sport e il tempo libero

Disposizioni edificatorie:

- SUL massima 35'000 mq
- I.e. max. 6 mc / mq
- Altezza max. degli edifici 13,50 m
- 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
- L'accesso è concesso unicamente dalla strada di servizio interna al comparto
- Grado di sensibilità al rumore III

Zona D - Attività terziario-amministrative

Superficie edificabile di riferimento: ca. 5'200 mq

Modalità di intervento: Piano di quartiere obbligatorio con la zona C

Funzioni ammesse:

- Attività terziario/amministrative
- Attività di produzione non moleste correlate alle attività insediate nella zona C
- Attività per il tempo libero

Disposizioni edificatorie:

- SUL massima compresa in zona C
- Altezza max. degli edifici 20,50 m
- 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
- Grado di sensibilità al rumore II

Zona E - Mantenimento dell'edificazione

Superficie edificabile di riferimento: ca. 950 mq

Funzioni ammesse:

- Residenza

Disposizioni edificatorie:

- Mantenimento dei volumi attuali. Sono ammessi interventi di manutenzione e riattazione degli edifici
- Grado di sensibilità al rumore II

Zona F - Public Plaza

Superficie di riferimento: ca. 7'300 mq

Modalità di intervento: Piano di quartiere obbligatorio

Funzioni ammesse:

- Attività socio-culturali
- Attività ricreative e per lo svago
- Posteggi pubblici
- Servizi agli abitanti

Condizioni particolari:

La zona F è gravata dai seguenti vincoli:

- Realizzazione di un posteggio pubblico di 120 posti auto
- Mantenimento del camino industriale
- Attraversamento della pista ciclabile nord-sud proveniente dalla stazione FFS e dei collegamenti pedonali indicati nel piano del traffico
- Possibilità di realizzazione di un collegamento aereo o sotterraneo tra le zone B e C all'interno nella fascia indicata nel Piano delle zone (larghezza massima del collegamento 10 metri). Il collegamento dovrà essere concepito a partire da una progettazione unitaria con la zona F (Public Plaza). La progettazione e la realizzazione del collegamento sono a carico del richiedente
- Il progetto del posteggio dovrà essere accompagnato da una perizia che dimostri che non vengono superate le immissioni foniche nelle zone edificabili adiacenti secondo i disposti dell'OIF

Quantitativi edificatori del piano delle zone

Nelle disposizioni edificatorie inerenti il Piano delle zone si è optato per la definizione di superficie utili lorde (SUL) invece dell'indice di sfruttamento.

È sembrato il modo più razionale e semplice di definire le quantità edificatorie ammesse, considerato oltre tutto che le varie zone sono definite sia nelle dimensioni ed estensioni che nelle destinazioni.

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

<i>Zona edificabile</i>	<i>SUL max. in mq</i>	<i>Superficie di riferimento in mq</i>	<i>I.s. teorico</i>
Zona A	60'000	37'800	1,58
Zona B	17'000	3'850	4,41
Zone C e D	35'000	24'300	1,44
<i>Totale</i>	<i>112'000</i>	<i>65'950</i>	<i>1,70</i>

Come si può constatare l'indice di sfruttamento complessivo (1,70) è superiore del 40% all'indice in vigore nella zona industriale J (1,2). Questo indice si riferisce al mappale N. 815 RFD su cui sorge l'esistente centro commerciale.

Il Municipio ritiene comunque che il maggiore indice sia giustificato. Infatti il PD cantonale auspica, nel comparto interessato alla variante, la formazione della "Porta d'entrata Est", conseguentemente il COTALoc definisce il comparto "Area di trasformazione" e lo stesso PD ne riconosce la potenziale idoneità ad insediarsi dei grandi generatori di traffico.

Il Piano del traffico

Il Piano del traffico, con la relativa analisi delle esigenze di gestione della mobilità, è descritto nello specifico rapporto elaborato dallo Studio dell'ing. F. Allievi di Ascona, *Rapporto tecnico giustificativo*, a cui si rimanda per i dettagli.

Il Piano delle attrezzature ed edifici di interesse pubblico

Il Piano delle attrezzature ed edifici di interesse pubblico può essere così riassunto:

- Il magazzino comunale sul fondo N. 814 RFD.
- Il nuovo ecocentro con annesso magazzino comunale e spogliatoi al servizio del Centro sportivo comunale sul fondo N. 51 RFD.
- Il posteggio esistente per gli utenti del CST sul fondo N. 821 RFD.
- Il nuovo vincolo per una Public Plaza con posteggio pubblico con un massimo di 120 posti auto (fondi N. 34 e 42 RFD parziali).

Il Piano del paesaggio

Gli elementi principali del Piano del paesaggio possono essere così riassunti:

- la fascia di SAC a lato di via Brere;
- realizzazione di un corso d'acqua (canale artificiale) sul fondo N. 34 RFD;
- fasce alberate poste lungo la pista ciclabile e le sue diramazioni, che lambisce e attraversa il comparto ex Cartiera nelle varie direzioni.

Il compenso agricolo

La ristrutturazione dello svincolo autostradale comporta una sottrazione di superficie destinata all'attività agricola.

In particolare la realizzazione del by-pass per i veicoli in provenienza da Bellinzona e che proseguono su via Brere verso il centro-paese, invade parte del comparto agricolo posto

tra stessa via Brere e il fiume Verzasca. Anche la realizzazione della rotonda in corrispondenza dell'accesso alle zone C e D presuppone una sottrazione di area agricola.

La superficie agricola interessata dalle opere stradali ha un'estensione complessiva di circa 1'500 mq. Secondo i disposti della Legge sulla conservazione del territorio agricolo LTagr, occorrerà procedere a un compenso per sottrazione di zona agricola, compenso che può avvenire in natura (messa a disposizione di terreno agricolo di pari valore) oppure con denaro (calcolo del compenso pecuniario del terreno agricolo sottratto).

Il documento per determinare l'ammontare del compenso agricolo è stato allestito e sottoposto alla Sezione agricola per verifica e al Consiglio di Stato con la richiesta di preavviso vincolante.

La cifra del compenso pecuniario (fr. 35'000.- di cui la metà potrà essere richiesta ai beneficiari) deve essere oggetto di approvazione da parte del Consiglio comunale nella seduta di adozione della variante di PR.

Le Norme di attuazione del PR (estratto)

La documentazione della variante comprende pure un fascicolo delle NAPR in cui sono riportati gli articoli che subiscono modifiche e articoli nuovi.

Si tratta in particolare degli art. 12-18-19-30.bis-38-48-48.bis-48.ter-48.quater-48.quinques-48.sexies-49-52.

Programma di realizzazione

Il programma di realizzazione (di carattere indicativo) richiesto dalla legge pianificatoria si basa su preventivi di massima allestiti sulla scorta di indicazioni generali sia per quanto riguarda i costi di costruzione che quelli di esproprio.

Lo scopo, infatti, non è quello di fissare il reale costo delle opere, ma quello di fornire un'indicazione globale degli oneri derivanti al Comune per la realizzazione del Piano regolatore.

Questa indicazione serve essenzialmente per verificare che gli impegni previsti dal PR siano compatibili con le risorse finanziarie del Comune.

In ogni caso i singoli progetti delle opere previste dal PR e i relativi crediti dovranno essere sottoposti per approvazione al Consiglio comunale.

Riportiamo la tabella riassuntiva dei costi (parte restante a carico del Comune):

Piano del traffico - viabilità	Fr.	0.--
Piano del traffico – TP e mobilità lenta	Fr.	725'300.--
Piano delle AP-EP	Fr.	1'818'000.--
Piano delle zone	Fr.	0.--
Piano del paesaggio	Fr.	17'500.--
Piano dei servizi tecnologici	Fr.	0.--
Totale oneri a carico del Comune	Fr.	2'560'800.--

Gli oneri a carico del Comune per la realizzazione della variante di Piano regolatore comparto ex Cartiera ammontano a circa fr. 2'500'000.--, dei quali si può dire che oltre 2/3 dell'investimento sono dovuti alla realizzazione del posteggio pubblico e della “Public Plaza”, investimento che potrà essere recuperato con il prelievo delle tariffe dei posteggi a pagamento, e dunque autofinanziato (la rimanenza di circa fr. 750'000.—è principalmente indirizzata alle opere di trasporto pubblico e per la mobilità lenta).

Rimane aperta l'ipotesi della sua realizzazione da parte di privati. In questo caso non figurerebbe nemmeno l'impegno finanziario del Comune e l'introito dei parcheggi andrebbe al gestore. L'impegno del Comune si ridurrebbe allora in pratica al completamento della rete pedonale ciclabile.

Precisiamo che non risultano oneri a carico del Comune per opere stradali legate allo sviluppo del comparto ex Cartiera perché sono opere determinate dall'insediamento del centro commerciale e delle altre destinazioni previste nel comparto e quindi a carico dei promotori dell'iniziativa immobiliare.

Valutazione della proposta pianificatoria

Come indicato al cap. 10 del Rapporto di pianificazione, il Piano direttore cantonale definisce l'area Tenero Brere uno dei pochi comparti potenzialmente idonei per grandi generatori di traffico (GGT vedi scheda PD-R8 p. 14) in cui è ammessa una superficie di vendita (SV) indicativa di 25'000 mq e rappresenta nel contempo una riserva strategica di oltre 25'000 mq contigui per l'insediamento di contenuti rilevanti per lo sviluppo socio-economico regionale (vedi scheda PD-R7).

Il settore a Nord del collegamento autostradale A13, non più utilizzato a livello industriale, è composto di sedimi appartenenti nella loro totalità ad un unico proprietario, in buona parte liberi da edificazione, posti ai margini della zona edificabile, ottimamente serviti sia

dallo svincolo autostradale che dalla linea ferroviaria (stazione TILO), motivo per cui si giustifica la presente variante per garantire uno sviluppo urbanistico di qualità dell'area.

Riassumendo le informazioni e le descrizioni del rapporto di pianificazione si può affermare che è assicurato il rispetto dei principali principi elencati al punto 2.4 lett. b) degli indirizzi riportati nella scheda R8 del Piano direttore per lo sviluppo di comparti per grandi generatori di traffico, segnatamente:

- La proposta è coerente con il COTALoc in quanto tende a strutturare la "Porta di accesso Est".
- Il comparto è dotato di una buona accessibilità mediante il trasporto pubblico, vista la vicinanza con la stazione TILO di Tenero.
- Il comparto possiede una buona accessibilità alla rete viaria principale (svincolo autostradale) e un'adeguata capacità di quella locale, considerati gli interventi previsti (nuove rotonde o maggiori capacità, più corsie, miglioramento dell'accessibilità al centro paese, ecc.).
- Il traffico lento è migliorato sia con la realizzazione di piste ciclabili, sia con la sistemazione del percorso centro paese - lago.
- Viene promossa la qualità urbanistica del comparto in particolare con la realizzazione della Public Plaza, nel cuore del quartiere, con la realizzazione del canale artificiale e la posa di filari di alberi lungo i principali percorsi.

Con la presente variante il Municipio di Tenero-Contra ritiene pertanto di aver svolto il suo compito quale autorità pianificante, di avere dimostrato la sostenibilità ambientale della variante e di aver gettato le basi per l'insediamento controllato della "porta Est del Locarnese", che avrà sicuramente ripercussioni favorevoli a livello locale e regionale, definendo un quadro normativo che permette uno sviluppo qualitativo di questa importante riserva strategica per la regione del Locarnese.

Conclusioni e proposta di risoluzione

Per questa variante di Piano regolatore viene seguita la procedura stabilita dagli articoli 32-38 Legge di applicazione alla legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT). Dopo l'esame preliminare eseguito dall'autorità cantonale (art. 33 cpv. 1 LALPT), e di cui è stato considerato l'esito per la stesura definitiva degli atti pianificatori, la proposta di variante è stata pubblicata agli albi comunali dal 19 febbraio al 22 marzo 2013, per la fase di consultazione e informazione alla popolazione.

Durante questa fase è entrata una sola osservazione da parte della Coop-Immobilienprojekt National. Le richieste vertevano su:

- l'ordinamento delle superfici di vendita
- la stazione di servizio per carburanti e il negozio Pronto Shop
- lo sviluppo a tappe dell'urbanizzazione del comparto
- l'urbanizzazione delle zone C/D
- le entrate del centro commerciale

Il Municipio ha risposto all'osservazione riconfermando sostanzialmente la propria posizione già espressa nella prima consultazione, in particolare ha ribadito la sua ferma opposizione all'insediamento di una stazione di servizio rifacendosi alle disposizioni del vigente art. 48 NAPR che già vieta le attività di trattamento e distribuzione dei carburanti, attività tra l'altro vietata anche dall'Ordinanza federale sulla protezione delle acque (OPAC) nelle zone S3 delle acque sotterranee (vedi Esame preliminare cantonale, pag. 20-21).

Allegato al presente messaggio trovate l'estratto delle NAPR, il Piano delle zone, il Piano del traffico, il Piano delle attrezzature ed edifici di interesse pubblico e il Piano del paesaggio.

La documentazione completa è a disposizione dei singoli Consiglieri comunali presso l'Ufficio tecnico comunale, durante gli orari d'ufficio.

Con le premesse precedenti vi proponiamo di risolvere:

1. E' approvata la variante del Piano delle zone 1:2000 relativa al comparto ex Cartiera e mappale N. 51 RFD.
2. E' approvata la variante del Piano del traffico 1:2000 relativa al comparto ex Cartiera e mappale N. 51 RFD.
3. E' approvata la variante del Piano delle attrezzature ed edifici di interesse pubblico 1:2000 relativa al comparto ex Cartiera e mappale N. 51 RFD.
4. E' approvata la variante del Piano del paesaggio 1:2000 relativa al comparto ex Cartiera e mappale N. 51 RFD.
5. Sono approvate le modifiche degli articoli 12-18-19-30.bis-38-48-48.bis-48.ter-48.quater-48.quinquies-48.sexies-49-52 NAPR.

6. Al Municipio è concesso un credito di fr. 35'000.—per il pagamento del contributo pecuniario sostitutivo per la diminuzione di area agricola.

Con ossequio.

PER IL MUNICIPIO DI TENERO-CONTRA

Il Sindaco:

Il Segretario:

f.to Paolo Galliciotti

f.to Vittorio Scettrini

Allegati: estratto NAPR

Piano delle zone

Piano del traffico

Piano delle attrezzature ed edifici di interesse pubblico

Piano del paesaggio