

**VARIANTE DI PR
COMPARTO EX-CARTIERA
E MAPPALE N. 51 RFD**

RAPPORTO DI PIANIFICAZIONE

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 giugno 2013

INDICE

1. INTRODUZIONE	3
1.1 CRONISTORIA	3
1.2 GLI SCENARI DI SVILUPPO URBANISTICO	4
1.3 IL CENTRO SPORTIVO NAZIONALE DI TENERO (CST)	7
2. DESCRIZIONE DEL COMPARTO OGGETTO DI VARIANTE	9
2.1 IL SETTORE NORD (EX-CARTIERA)	10
2.2 IL SETTORE SUD (MAPPALE N. 51 RFD)	10
2.3 I DIRITTI D'ACQUA	11
3. IL QUADRO PIANIFICATORIO	12
3.1 PIANO DIRETTORE CANTONALE	12
3.2 LA PIANIFICAZIONE LOCALE (PR COMUNALE)	14
4. OBIETTIVI DELLA VARIANTE PIANIFICATORIA	15
5. RISULTATI DELLA PRIMA CONSULTAZIONE PUBBLICA	17
6. L'ESAME PRELIMINARE DIPARTIMENTALE	27
7. I RAPPORTI TECNICI SUPPLEMENTARI	45
7.1 VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	45
7.2 COMPLEMENTI DOPO ESPRELIM DEL 18 APRILE 2013	46
8. LE COMPONENTI DELLA VARIANTE	48
8.1 IL PIANO DELLE ZONE	48
8.1.1 La zona A	49
8.1.2 La zona B	51
8.1.3 La zona C	52
8.1.4 La zona D	55
8.1.5 La zona E	57
8.1.6 La zona F (Public Plaza)	58
8.1.7 Considerazioni sui quantitativi edificatori del Piano delle zone	59
8.2 IL PIANO DEL TRAFFICO	60
8.2.1 Posteggi	60
8.2.2 Pista ciclabile	62
8.3 IL PIANO DELLE ATTREZZATURE ED EDIFICI DI INTERESSE PUBBLICO	63
8.3.1 Magazzino comunale (AP30a)	63

8.3.2	Nuovo ecocentro + magazzino comunale (AP21a)	63
8.3.3	Public Plaza	64
8.3.4	Fascia alberata a lato del canale artificiale	64
8.4	IL PIANO DEL PAESAGGIO	65
8.4.1	Zona agricola SAC	65
8.4.2	Canale artificiale	65
8.4.3	Fasce alberate lungo la pista ciclabile	66
9.	IL COMPENSO AGRICOLO	67
10.	VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA PIANIFICATORIA	68
11.	PROCEDURA	69

1. INTRODUZIONE

Il Piano regolatore del Comune di Tenero-Contra è stato approvato dal Consiglio di Stato nel 1998.

Successivamente sono state elaborate alcune varianti parziali, di cui una riguarda il comparto oggetto della presente variante: si tratta della variante concernente l'estensione della Superficie per l'avvicendamento colturale (SAC) del Centro sportivo nazionale di Tenero (CST) allestita nel marzo 2010 ed entrata in vigore il 15 giugno 2010.

1.1 CRONISTORIA

Il comparto dell'ex-Cartiera è stato soggetto ad un vincolo di zona di pianificazione comunale istituita 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.

1.2 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.

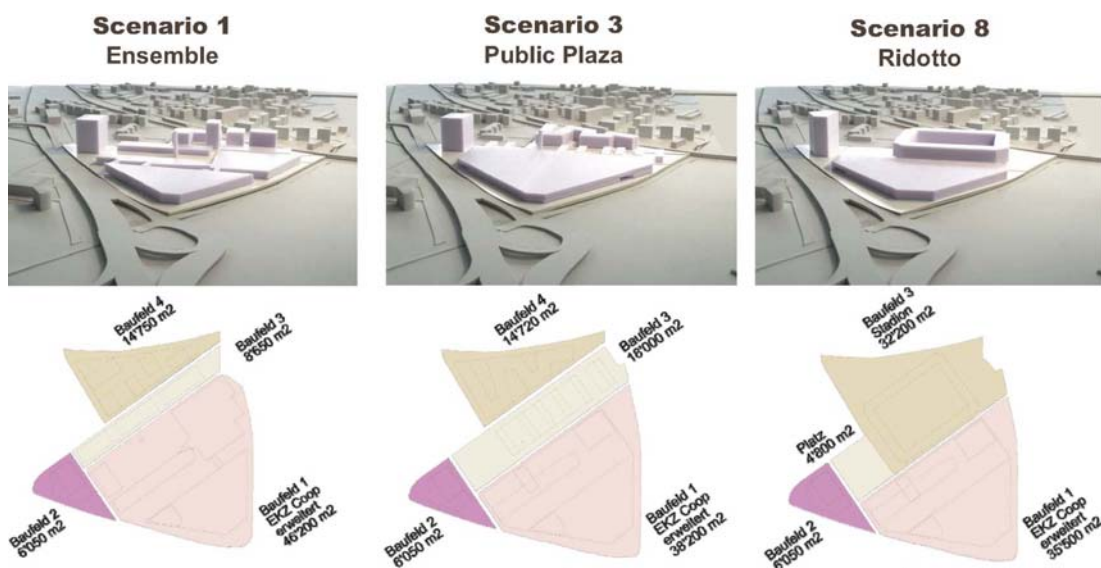


Figura 1 I tre scenari approfonditi.

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”.

I due scenari sono rappresentati schematicamente di seguito.



Figura 2 Scenario 3A "Public Plaza".

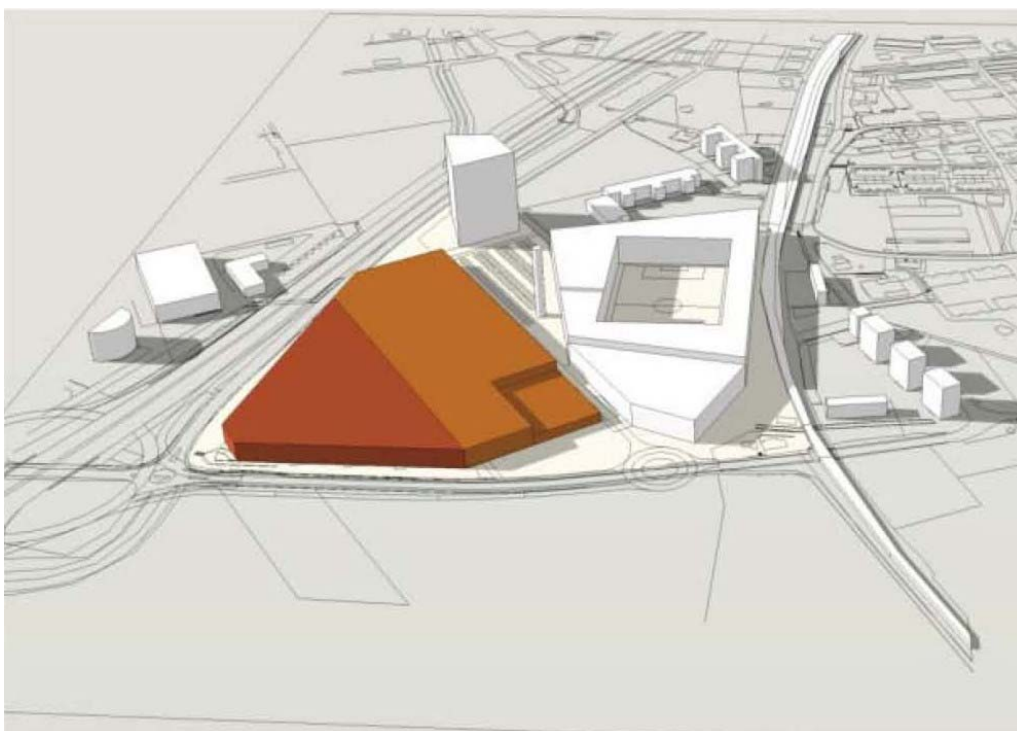


Figura 3 Scenario 3B "Stadio nazionale".

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", qui rappresentata planimetricamente.

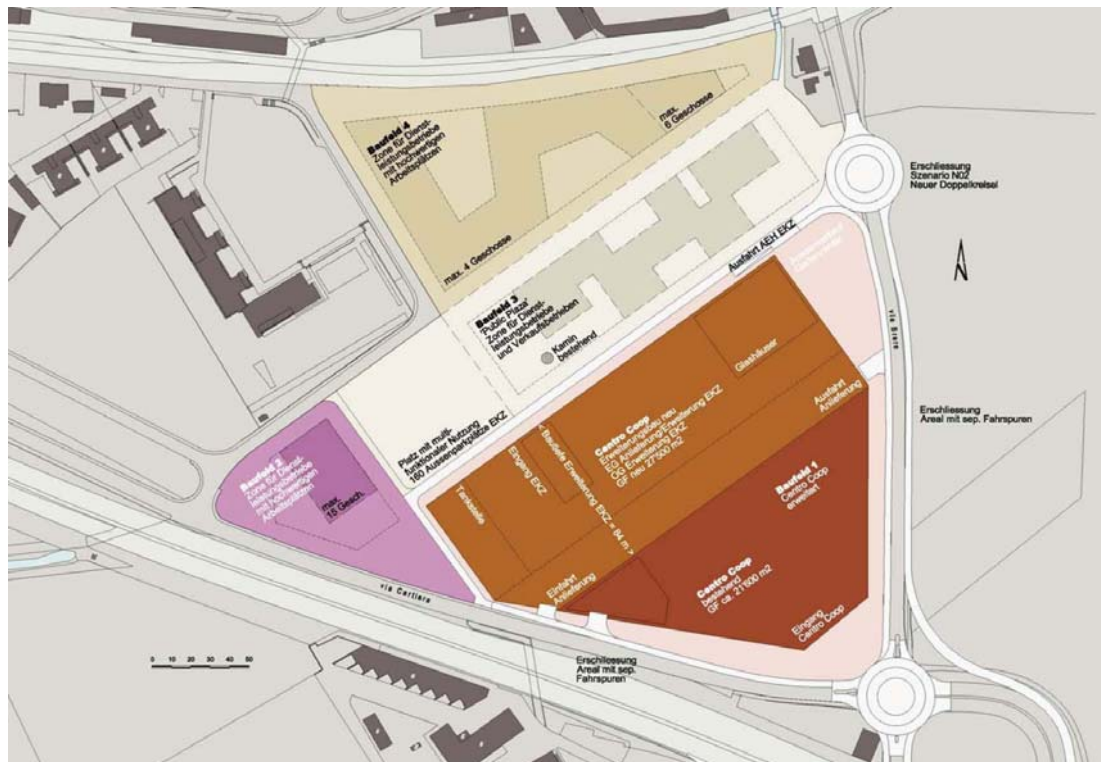


Figura 4 Planimetria dello scenario "Public Plaza".

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.

Da questi contatti è emersa soprattutto la possibilità di insediare in loco, in prossimità della stazione FFS, una struttura terziario - direzionale attualmente locata in un comune limitrofo e disposta a trasferire tutte le sue attività a Tenero.

1.3 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 viene modificato 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 (vedi cap. 8.3.1).

2. 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.

come si può osservare nella fotografia aerea sottostante.

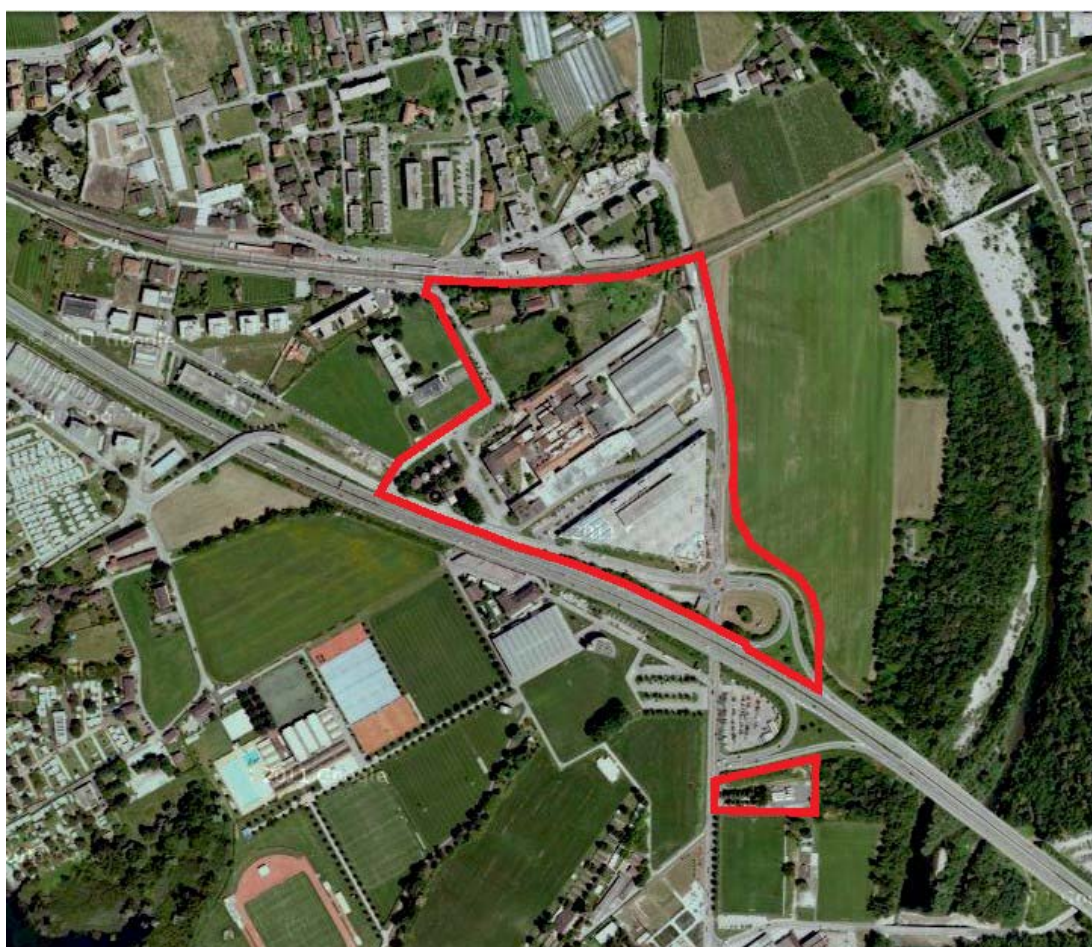


Figura 5 Fotografia aerea del comparto ex-Cartiera a Tenero-Contra, con ancora gli edifici e i manufatti dell'attività lavorativa ora demoliti.

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

2.1 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.

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.

2.2 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.

2.3 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) campa 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".

3. IL QUADRO PIANIFICATORIO

Qui di seguito illustriamo i principali elementi pianificatori di ordine superiore da considerare nella pianificazione del comparto della ex-Cartiera.

3.1 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 la porta Est dell'agglomerato Locarnese.

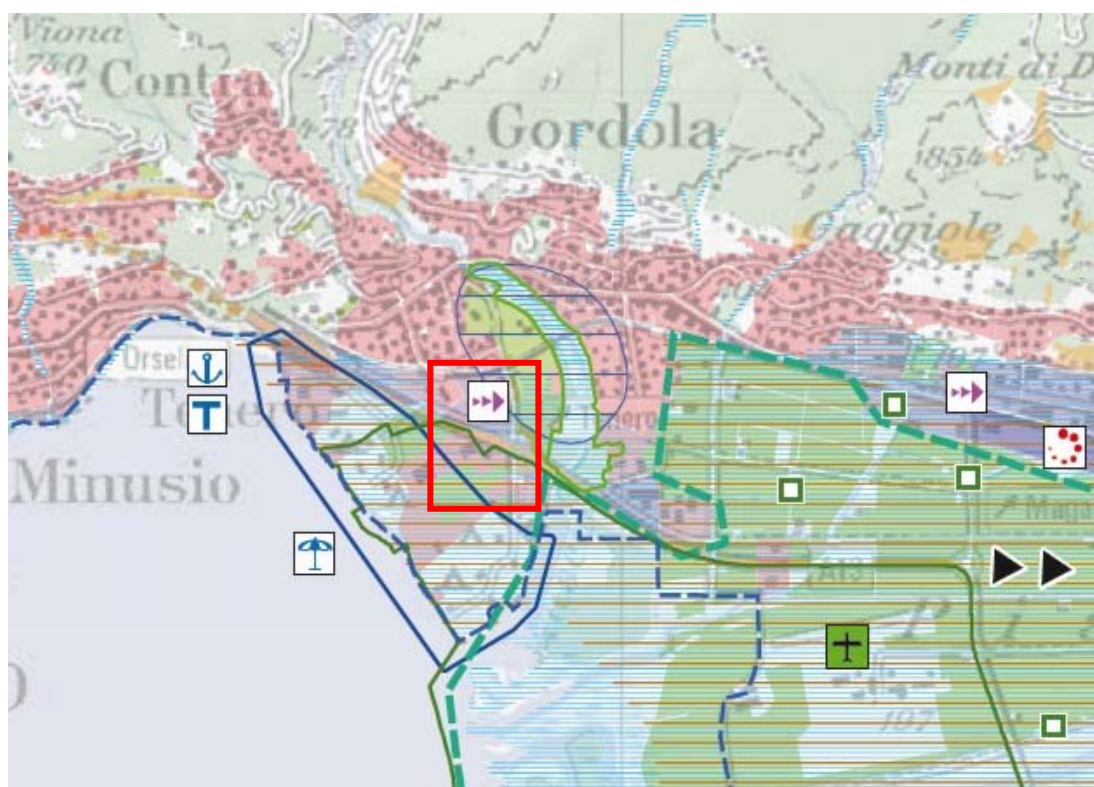


Figura 6 Estratto della carta di base del PD (cartografia online) con evidenziato il comparto interessato alla variante di PR.

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).

3.2 LA PIANIFICAZIONE LOCALE (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).

4. OBIETTIVI DELLA VARIANTE PIANIFICATORIA

Richiamato quanto esposto sopra, sono perciò 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.

5. RISULTATI DELLA PRIMA CONSULTAZIONE PUBBLICA

La documentazione della variante di PR è stata presentata durante una serata informativa il 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 e segnatamente da:

- **sig. Graziano Prospero**, Tenero
- dir. Bixio Caprara a nome del **Centro sportivo nazionale**, Tenero
- **sig.ra Anita Python**, Bellinzona
- sig. Heinrich Beer a nome della **Coop - Immobilienprojekte National**, Berna

Le osservazioni sono riassunte nelle pagine seguenti, unitamente alle risposte e alle decisioni municipali.

A. Sig. Graziano Prospero (e-mail del 2 dicembre 2011)**1. Percorso della pista ciclabile presso la linea ferroviaria****Osservazione**

Le FFS avevano un progetto di raddoppio dei binari tra Giubiasco e Tenero. È ancora valido? perché la pista ciclabile pianificata a lato del tracciato ferroviario potrebbe essere in contrasto.

Risposta

La domanda viene girata al Dipartimento del territorio che chiarirà il problema nell'ambito dell'Esame preliminare a cui verrà sottoposta la proposta di variante di PR.

Decisione municipale

Nessuna modifica dei piani.

2. Terminal dei bus di linea alla "Public Plaza"**Osservazione**

L'ipotesi di far terminare i bus di linea alla fermata "Public Plaza - Centro Coop" va scartata e invece va programmata una fermata al Centro sportivo e considerata la possibilità di continuare la linea 1 fino alle industrie di Gordola o eventualmente fino al futuro Centro del polo tecnologico sul Piano di Magadino.

Risposta

L'osservazione sembra nascere da un equivoco. Il rapporto tecnico giustificativo del piano del traffico elaborato dell'ing. F. Allievi non parla di terminare le linee del traffico pubblico in prossimità della "Public Plaza", bensì prevede lo spostamento delle fermate "Tenero Centro Commerciale" da via Brere all'interno del comparto Coop lungo il percorso della nuova strada di servizio S01 via Ressighe (vedi Rapporto tecnico giustificativo cap. 11.3 Trasporto pubblico p. 38).

Il prolungamento delle linee del trasporto pubblico non può essere affrontato in questa sede pianificatoria, ma deve essere oggetto di un progetto specifico a seguito dell'analisi eseguita nell'ambito dello studio regionale eseguito per il Programma di agglomerato del Locarnese (PALoc).

Compito del PR è di stabilire l'uso del territorio e di prevedere i vincoli per rendere possibile la realizzazione delle opere infrastrutturali pianificate, quali fermate, accessi, ecc..

Decisione municipale

La richiesta viene girata al Dipartimento del territorio che potrà rivalutare la situazione nell'ambito dell'Esame preliminare a cui verrà sottoposta la proposta di variante di PR.

3. Scuola alberghiera cantonale nella zona DOsservazione

Il Municipio, quando nella fase preparatoria ha affrontato il problema dei contenuti possibili da prevedere nel comparto oggetto della pianificazione, ha esperito un'inchiesta presso l'amministrazione cantonale per vedere se ci fosse un interesse per degli insediamenti pubblici. Ma dall'analisi delle esigenze interne non è emerso alcun bisogno da parte dell'Autorità cantonale (vedi Rapporto di pianificazione cap. 1.2 p. 4).

Risposta

La domanda viene girata al Dipartimento del territorio che potrà rivalutare la situazione nell'ambito dell'Esame preliminare a cui verrà sottoposta la proposta di variante di PR.

Decisione municipale

Nessuna modifica dei piani.

4. Spostamento ecocentroOsservazione

L'ecocentro posto di fronte alla Coop giustamente non è più considerato. Si ritiene opportuno il suo spostamento. Dove è previsto?

Risposta

La proposta di variante prevede la nuova ubicazione dell'ecocentro presso il Centro sportivo comunale nella zona AP21a (vedi Rapporto di pianificazione p. 31).

Decisione municipale

Nessuna modifica dei piani.

B. Centro sportivo nazionale, Tenero (lettera del 22 dicembre 2011)1. Considerazioni sui pianiOsservazione

Il dir. Caprara nella sua lettera ricorda che la Confederazione ha dato avvio ai lavori di terza fase di sviluppo del CST, confermando la crescita di attività dello stesso.

Il direttore elenca alcuni aspetti fondamentali per il CST: realizzare l'accesso principale su via Brere in corrispondenza della nuova rotonda; permettere le operazioni di carico e scarico dei torpedoni in condizioni ottimali; ridurre le situazioni di pericolo per la pista ciclabile sul lato CST di via Brere; realizzare un accesso conforme al CST in considerazione dei mezzi di trasporto per la fornitura di merci e materiali; prevedere sufficienti posteggi per le persone che partecipano alle frequenti manifestazioni; adeguare la protezione degli attraversamenti pedonali su via Brere tra CST e posteggi.

L'osservazione prosegue analizzando i singoli piani.

Il piano del traffico tiene conto al meglio degli interesse dei vari utenti (pedoni, veicoli, biciclette) e si sottolinea il pieno soddisfacimento per il collegamento diretto del CST con la stazione TILO per gli utenti che usufruiscono del trasporto ferroviario.

Il piano del paesaggio salvaguarda la zona agricola SAC proponendo una leggera correzione dei limiti, aspetto importante del verde che caratterizza il CST, e prevede la proposta del canale sul fondo N. 34 RFD, con conseguente correzione dell'attuale percorso delle condotte che forniscono l'acqua al sistema di irrigazione.

In conclusione con le sue osservazioni il dir. Caprara conferma che la proposta di variante di PR tiene conto delle esigenze funzionali e organizzative del CST.

Risposta

Il Municipio è grato al dir. Caprara per la disponibilità e collaborazione dimostrate nell'ambito dei lavori preliminari di pianificazione e si compiace che il risultato scaturito nella proposta di PR soddisfi pienamente le aspettative dei responsabili dell'importante struttura sportiva che ha fatto e fa conoscere Tenero a livello nazionale e internazionale.

Decisione municipale

Nessuna modifica dei piani.

C. Signora Anita Python, Bellinzona (lettera del 22 dicembre 2011)La colonia di Balestruccio nel vecchio stabile della CartieraOsservazione

Si segnala che nell'ultimo stabile non ancora abbattuto dell'ex-cartiera è presente un'importante colonia di Balestruccio, con una popolazione di circa 150 individui, che nidificano sui quattro lati dell'edificio.

Secondo la lista delle specie prioritarie per la conservazione e la promozione a livello nazionale pubblicata dall'Ufficio federale dell'ambiente UFAM nel 2010, il Balestruccio è una specie minacciata che necessita di misure di conservazione

L'osservazione prosegue con informazioni tecniche sulla costruzioni dei nidi e sulle possibilità di prevedere dei nidi artificiali che si sono dimostrati una valida alternativa.

La signora Python termina dicendosi disposta a discutere più approfonditamente la questione, segnalando che ogni sforzo per mantenere la colonia presente verrà apprezzata dalle associazioni ambientaliste.

Risposta

Il Municipio è al corrente del problema, segnalato dal Cantone in merito alla richiesta di demolizione dello stabile. Conferma la sua disponibilità a trovare una soluzione per il mantenimento della colonia di Balestruccio, eventualmente integrando l'intervento in un progetto didattico considerata la vicinanza con le scuole comunali.

Decisione municipale

Nessuna modifica dei piani.

D. Coop Immobilienprojekte National, Berna (lettera del 23 dicembre 2011)**1. Superfici di vendita nella zona A****Osservazione**

Si richiede la garanzia dell'ampliamento dell'area "Food" fino ad un massimo di 5'000 mq e l'eliminazione del limite di 5'000 mq per "utilizzi che generano frequentazione (consumers)".

Risposta

La scheda R8 (GGT) del Piano Direttore cantonale (PD) indica per il comparto "Tenero Brere" la possibilità di insediare un GGT con una superficie di vendita (SV) indicativa di 25'000 mq.

Come indicato nel Rapporto di pianificazione a p. 27 in nota a piè di pagina: "... in mancanza di una definizione chiara e univoca della SV, è stata considerata [per la variante pianificatoria, NdR] una superficie massima di 30'000 mq (pari al 20% in più di quanto indicato nel PD), limitando però ad un massimo di 5'000 mq la superficie di vendita per articoli di consumo che provocano una elevata mobilità veicolare". In questa categoria non rientrano unicamente gli articoli del settore alimentare, ma ad esempio anche quelli dell'elettronica di intrattenimento, ecc.

La richiesta viene girata al Dipartimento del territorio a cui si chiede una risposta nell'ambito dell'Esame preliminare.

Decisione municipale

Nessuna modifica dei piani.

2. Stazione di servizio / Pronto Shop

Osservazione

La Coop richiede che venga aggiunta al PT dell'edificio di ampliamento una stazione di servizio con annesso negozio/shop. La stazione di servizio è operativa 24 ore su 24, Pronto Shop è operativo 7 giorni su 7, dalle 6:00 alle 22:00.

La posizione pianificata è fuori dalla zona di protezione delle acque sotterranee.

Si fa notare che i clienti del centro "Tenero" desiderano una stazione di servizio, in quanto ritengono la stazione di Cadenazzo troppo distante.

La stazione e il Pronto Shop sono importanti per offrire un'offerta completa, con carburanti di qualità a prezzi convenienti.

La Coop ricorda che concentrare gli acquisti e il rifornimento di carburante riduce il traffico nelle aree limitrofe e che già nelle prime fasi del processo di pianificazione, Coop aveva espresso il desiderio di realizzare una stazione di servizio. Coop rinuncia per contro alla realizzazione di un McDonald/McDrive a Tenero.

Risposta

Il Municipio ribadisce che il PR già ora prevede il divieto in zona industriale J delle attività legate al trattamento e alla distribuzione di sostanze carburanti. Ritiene inoltre che un servizio di tale natura si ponga in contrasto con gli altri obiettivi previsti nella zona (riqualifica urbanistica- paesaggistica, traffico veicolare ridotto in superficie, spazi qualificati per i pedoni e soprattutto attività commerciali limitate di notte e la domenica).

Decisione municipale

Nessuna modifica dei piani.

3. Urbanizzazione zone C/D

Osservazione

Le zone C e D devono essere accessibili autonomamente e distintamente da "Via Cartiera/Public Plaza". Una urbanizzazione della zona D attraverso la zona C non è pratica, presuppone lunghi percorsi e crea dipendenze tra i futuri proprietari.

La proposta di urbanizzazione della zona D svaluta e peggiora la vendibilità dell'area.

La suddivisione dell'area (creazione di particelle) tra C e D deve restare libera.

Gli interessati all'acquisto dei fondi nelle zone C e D chiedono un'urbanizzazione autonoma.

Per la zona C è previsto un collegamento alla rete ferroviaria. Una strada interna al comparto impedirebbe questo collegamento.

Si ribadisce che l'accesso alla zona D deve avvenire da una strada con velocità limitata a 30 o 20 km/h.

Risposta

Il Municipio ribadisce la propria opposizione all'accesso alla zona D da Ovest in prossimità delle strutture scolastiche. È per contro d'accordo di riesaminare l'impostazione delle zone C e D, prevedendo un'unica zona con una fascia ad edificazione "alta" lungo la strada delle scuole. È riconfermato l'obbligo di elaborare un Piano di quartiere per tutto il comparto, che regoli anche gli accessi da via Brere.

La realizzazione di un eventuale raccordo ferroviario non rappresenta sicuramente, considerato l'esercizio limitato ipotizzabile, una limitazione per lo sviluppo edificatorio dell'insieme del comparto anche nel caso in cui la zona D dovesse essere servita tramite la zona C.

Decisione municipale

Proposta alternativa di azzonamento del comparto (vedi variante di PR allegata).

4. "Public Plaza" (zona F)

Osservazione

La "Public Plaza" deve essere accessibile anche dalla zona A, in modo che il parcheggio possa essere utilizzato dai clienti del Centro commerciale.

La Coop sostiene attivamente un uso qualitativo e attraente della "Public Plaza", ma il settore dei parcheggi deve restare a disposizione durante gli orari di apertura del Centro commerciale.

A condizione di poter realizzare la stazione di servizio con un Pronto shop, Coop mette a disposizione gli spazi infrastrutturali per la "Public Plaza" durante le manifestazioni.

Tutti i parcheggi, esistenti e quelli ricavati nell'ampliamento, saranno disponibili durante gli eventi organizzati sulla "Public Plaza", secondo un regolamento da concordare.

La "Public Plaza" sarà resa attraente e il canale sarà integrato nella progettazione, così come il progetto di rivalutazione della ciminiera.

Risposta

La "Public Plaza" è suddivisa in due parti: una parte, vera e propria piazza, l'altra, destinata a posteggio pubblico (vedi indicazione sul piano del traffico). Il Municipio conferma l'uso pubblico dei posteggi, che dunque possono essere utilizzati anche dai clienti del Centro commerciale. Ma tiene a precisare che l'accessibilità dalla zona A è unicamente pedonale, reso possibile con la realizzazione di passaggi pedonali sopra il canale. Non è previsto, né si intende prevedere, un accesso veicolare.

Decisione municipale

Nessuna modifica dei piani.

5. Piano di circolazione stradale

Osservazione

La variante N02 rappresenta la situazione stradale a pieno sviluppo di tutte le zone. Siccome l'area sarà realizzata e sviluppata per fasi, anche l'ampliamento dell'infrastruttura stradale dovrà avvenire in modo graduale.

il parcheggio "Public Plaza" deve essere raggiungibile direttamente dall'accesso al Centro commerciale (zona A).

Risposta

Il PR si limita a determinare unicamente l'uso del territorio e a specificare i vincoli al fine di permettere la realizzazione delle opere pianificate. Non è compito del PR stabilire l'iter dell'urbanizzazione - il quale viene determinato da altri aspetti (necessità dell'opera) e soggiace ad altre procedure (progettazione, richiesta di crediti, domande di costruzione) -, né tantomeno le possibili varianti di urbanizzazione.

Il Municipio ribadisce la propria opposizione all'accesso veicolare diretto al posteggio della "Public Plaza" dal Centro commerciale.

Decisione municipale

Nessuna modifica dei piani.

Considerazioni conclusive del Municipio

Il Municipio ringrazia la Coop per la sua dettagliata presa di posizione, dalla quale scaturisce che l'impostazione pianificatoria generale è sostanzialmente condivisa.

Alcune domande poste dalla Coop possono essere risolte dal Dipartimento del territorio a cui spetta una verifica preliminare o sono affrontabili solo con altre procedure non pianificatorie. Altre richieste hanno permesso al Municipio di approfondire e affinare ulteriormente i problemi sollevati (azzonamento delle zone C e D, aspetto e raggiungibilità della "Public Plaza").

Il contrasto permane sulla possibilità di insediare nel comparto una stazione di servizio, richiesta che il Municipio non può sottoscrivere in quanto in contrasto con una prescrizione pianificatoria in vigore, che intende pienamente confermare. Infatti l'art. 48 NAPR - *Zona industriale J* recita: "... Sono vietate le attività legate al trattamento e alla distribuzione di sostanze carburanti, ..."

6. L'ESAME PRELIMINARE DIPARTIMENTALE

Il Dipartimento ha rilasciato il suo Esame in data 21 settembre 2012. In questo capitolo vengono espresse le risposte alle osservazioni seguendo l'ordine del documento dipartimentale, segnatamente dei cap. **3. Considerazioni generali**, cap. **4. Considerazioni particolari** e cap. **5 Altri temi particolari**.

In particolare, sono riprese le frasi determinanti di ogni punto, seguite dalla risposta.

Si osserva anzi tutto che nel cap. **6 Conclusioni** si legge «*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 [...].*»

Il Municipio ritiene però di sottolineare l'impressione generale che scaturisce dalla lettura dell'EP. Infatti, nonostante una chiara dichiarazione in apertura di «condivisione dell'impostazione della variante pianificatoria», il DT solleva nel merito delle questioni tecniche che di fatto sembrano smentire questa affermazione. Ad esempio:

- l'esigenza di dimostrazione di sostenibilità (ambientale);
- la critica all'impostazione funzionale (in particolare riguardo al concetto di gestione della mobilità).

Il Municipio ritiene che, dopo oltre 3 anni di collaborazione istituzionalizzata (gruppo di lavoro COOP/DT/Municipio), sia particolarmente problematico dover nuovamente affrontare questi aspetti in procedura.

Il Municipio ha comunque dato mandato a due professionisti del ramo di studiare alcuni aspetti (traffico, via Brere, emissioni foniche e atmosferiche) sollevati nell'Esame preliminare. I risultati di detti approfondimenti verranno integrati e/o commentati in questo rapporto.

A. Considerazioni generali

1. Rappresentazioni grafiche

(Cap. 3.1 p. 4)

«Da un punto di vista grafico, pur trattandosi nel complesso di una documentazione completa e strutturata, il DT segnala che la stessa merita di essere precisata. Nella successiva fase pianificatoria dovrà in particolare essere prodotta una documentazione in cui i piani grafici siano chiaramente separati dal Rapporto di pianificazione e dalle NAPR, indicando in maniera esplicita le superfici oggetto delle varianti con le debite destinazioni pianificatorie. Nella fattispecie, i singoli settori dovranno preferibilmente essere denominati con l'identificazione delle zone di utilizzazione, opportunamente riprese nell'apparato normativo e rese congruenti con le normative generali del PR.»

Risposta: il Municipio terrà conto delle osservazioni dipartimentali nella versione definitiva della variante di PR

2. Concetto di sviluppo urbanistico e concetto viario

(Cap. 3.3 pp. 5-8)

Qualità delle facciate secondarie del centro commerciale

«[...] Considerata la qualità paesaggistica del comparto ed il suo ruolo all'interno dell'agglomerato locarnese, il DT valuta positivamente questa impostazione, che consente, tramite modello e rendering, di visualizzare il possibile risultato della pianificazione nel suo paesaggio di riferimento. Il concetto della "Porta est" è condiviso, senza tuttavia essere enfatizzato [...].

In generale il Dipartimento valuta in termini positivi quanto proposto. Tuttavia alcune scelte meritano di essere riconsiderate ed attentamente valutate. In particolare è ritenuta inadeguata la completa rinuncia, almeno così trasparente dagli atti, di considerare con la debita attenzione a cura anche le restanti facciate del complesso commerciale. [...]

Accessibilità pedonale e ciclabile della facciata sud del centro commerciale

[...] A seguito di questo "riorientamento" il prospetto, divenuto secondario, si trova così inevitabilmente costeggiato da corsie stradali e spazi poco qualificati in modo poco coerente con la funzione di "Porta est" dell'agglomerato del Locarnese. La nuova impostazione viaria assegnata al tratto di Via Brere tra le due rotonde

antistanti al centro Coop [...] conferisce alla strada un carattere esclusivamente viario a scapito dell'attuale connotazione urbana e, di riflesso, anche di spazio pubblico qualificato [...].

Il nuovo assetto viario di via Brere / ex Cartiera / CSNT comporta l'eliminazione di percorsi di mobilità lenta e fermate di trasporti pubblici in tratti e punti oggi consolidati. Una simile modifica radicale dell'impostazione non è suffragata da considerazioni attinenti alla modalità ed ai tempi entro cui detto processo potrà concretizzarsi [...].

Il Municipio dovrebbe considerare la possibilità [...] che il mantenimento dell'accesso a sud sia pure accompagnato da percorsi di modalità lenta e se del caso di fermate bus in modo da garantire un accesso ottimale e più diretto [...].

[...] La rotonda con accesso diretto al CSNT è inadeguata e presenta le seguenti due problematiche. Innanzitutto con questo accesso si trova proprio di fronte allo svincolo della A13, in contrasto con i principi relativi alla gerarchia e alla funzione delle strade [...]. La nuova rotonda in questo punto va bene per l'accesso alla A13, ma l'inserimento del CSNT deve avvenire altrove.

In secondo luogo, la rotonda è inadeguata dal punto di vista della sicurezza [...].

L'ottimizzazione dell'assetto viario dovrà pure verificare la reale necessità della bretella autostradale verso Tenero e la possibilità di immettere il traffico in uscita dal centro commerciale non mediante un'apposita corsia ma direttamente nella rotonda a nord [...] qualora le verifiche di capacità del sistema viario lo imponessero, di ridurre a due le fermate per i mezzi pubblici [...].

[...] il Dipartimento chiede quindi di:

- *Assicurare la dovuta cura e qualità anche alle facciate secondarie ed all'entrata a sud del centro commerciale;*
- *Assicurare che anche da sud sia possibile accedere al centro commerciale con percorsi pedonali e ciclabili;*
- *Verificare l'assetto viario in entrata ed uscita dal centro commerciale con particolare riguardo a Via Brere;*
- *Verificare numero ed ubicazione delle fermate del trasporto pubblico.»*

Risposta:

Qualità delle facciate secondarie del centro commerciale: il ri-orientamento delle facciate principali non implica una minore attenzione per le facciate secondarie. Vedi anche l'obbligo di Piano di quartiere per raggiungere un aspetto unitario.

Accessibilità pedonale e ciclabile della facciata sud del centro commerciale: l'impostazione viaria della variante di PR è il frutto di uno studio approfondito dove sono state

sviluppate e ponderate più varianti di accessibilità. Le stesse sono state verificate con programma specifico di simulazione e i risultati hanno evidenziato che l'assetto viario ritenuto è quello maggiormente idoneo per assorbire adeguatamente il traffico generato dai nuovi contenuti previsti dalla variante di PR in oggetto senza perturbare eccessivamente la regolare fluidità del traffico locale. Questa impostazione, largamente discussa all'interno del gruppo di lavoro tecnico e condivisa da tutti gli operatori, presuppone una modifica sostanziale dell'accessibilità pedonale e ciclabile alla facciata sud del centro commerciale, come pure dell'ubicazione delle fermate del trasporto pubblico su gomma; in considerazione della volontà del promotore di ri-orientare il fronte principale dello stabile commerciale verso l'interno del comparto ex-Cartiera. La scelta concettuale a livello di impostazione viaria prevede di conseguenza di ri-orientare pure i punti di accesso pedonale/ciclabile e di trasporto pubblico. In particolare, la variante di PR predispone un asse pedonale-ciclabile interno al comparto, separato dai flussi di traffico e particolarmente attrattivo non solo per gli utenti delle nuove strutture e insediamenti del comparto ex-Cartiera ma pure per la mobilità lenta di tutto il comparto sito a valle della ferrovia (campeggi, lido, CSNT, Ex-cartiera, scuole, stazione FFS).

Va segnalato che resta comunque possibile accedere al fronte sud degli edifici commerciali tramite un sovrappasso predisposto in corrispondenza dello sbocco veicolare di Via Ressighe.

In merito alla rotonda con accesso al CSNT, il Municipio comprende che vi possano essere dei problemi ed è certamente disponibile ad entrare nel merito. Ritiene comunque necessario capire quali siano le alternative concrete e praticabili. Il dislocamento più a sud dell'entrata/uscita del CST non è sicuramente praticabile ed è molto conflittuale visto che si attuerebbe su terreni privati.

B. Considerazioni particolari

3. Conformità con la scheda R8 del PD (GGT)

(Cap. 4.1 pp. 8-12)

Analisi ambientali

«Le pianificazioni locali dei Comuni ove la scheda R8 dà la possibilità di insediare GGT devono in primo luogo appurare l'opportunità di insediare (o ampliare se già esistenti) GGT. In seguito, devono verificare se le condizioni di viabilità ed ambientali locali permettono l'insediamento (o l'ampliamento) di GGT. Infine, devono trovare un equilibrio tra le condizioni locali (viarie ed ambientali) e lo sviluppo di GGT ritenuto opportuno.

[...] La scheda R8 [...] ha quantificato in circa 25'000 m² la SV (+/- 20%) che si potrebbe insediare in loco [...]. Il Dipartimento prende atto del fatto che non sono state condotte analisi ambientali quantitative atte a supportare che una SV pari a 30'000 m² [...] risulta ambientalmente sostenibile.

[...] Dal punto di vista funzionale, il Municipio ha affrontato in termini approfonditi gli aspetti legati al traffico indotto dalla nuova proposta pianificatoria.

[...] si può dedurre che lo sviluppo pianificatorio proposto non può fare a meno di questi interventi di ottimizzazione, pena una cattiva gestione dei flussi di traffico [...]. In altre parole, lo sviluppo proposto dovrebbe essere ridimensionato se anche un solo intervento non potesse essere realizzato.

Gestione dei posteggi

[...] le scelte del Municipio possono essere migliorate per quel che riguarda la gestione dei posteggi.

[...] Il Dipartimento rileva dunque che [...] il disegno pianificatorio prevede una gestione differenziata per i posteggi considerati nella simulazione e non prevede particolari misure di gestione comuni [...].

Il Dipartimento invita pertanto il Municipio a valutare l'opportunità di elaborare una strategia globale di gestione dei posteggi, ottimizzando il loro numero allo scopo di migliorare il servizio generale. [...] il DT osserva che [...] è necessario fissare a PR un tetto massimo di stalli e considerare tutte le possibili sinergie tra i diversi contenuti previsti [...].

[...] potrebbe essere d'aiuto definire un Piano di gestione dei posteggi in modo da stabilire il numero dei posteggi [...], la loro ubicazione e il loro uso comune a tutte le attività.

[...] Il calcolo del fabbisogno di posteggi dovrà considerare una riduzione massima del fabbisogno di riferimento in base al livello di qualità del servizio del trasporto pubblico e tener conto di tutte le possibili sinergie tra i contenuti previsti e quelli esistenti [...]. Tramite il calcolo del fabbisogno devono quindi essere giustificati anche i due posteggi ad uso pubblico indicati nel PR e cioè quello di 120 stalli previsto accanto alla Public Plaza [...] e quello di 80 stalli situato sul fondo n. 51. Il DT osserva poi che il fabbisogno di 120 stalli della Public Plaza [...] è giustificato unicamente il sabato e nei giorni pre-festivi, non altrettanto invece durante tutto il resto della settimana (centro scolastico), per cui l'offerta di posteggi in questo caso appare oltremodo sproporzionata [...].»

Giustificazione ambientale

«Dal profilo ambientale la documentazione non soddisfa le esigenze poste dalla scheda R8 del PD. [...] Questo significa che una verifica accurata delle implicazioni derivanti dall'aumento del TGM ipotizzato va svolta al fine di dimostrare che le misure che si adotteranno permetteranno anche di prendere debitamente conto di questo aspetto e di verificarne la sostenibilità e coerenza con la strategia promossa a livello di PD (schede R8 e V1).»

Conclusioni

«[...] il Dipartimento chiede quindi di:

- approfondire il tema della gestione complessiva dei posteggi;*
- documentare gli effetti ambientali determinati dal carico veicolare indotto in termini di TGM.»*

Risposta:

Analisi ambientale: il Municipio non capisce dove intende andare a parare il DT con queste osservazioni. Con questa argomentazione sembrerebbe venir messa in discussione la fattibilità della variante e il conseguente sviluppo di un comparto GGT previsto dal PD.

Questi aspetti sono stati affrontati e trattati nel piano di indirizzo, in particolare nel Rapporto sulla mobilità che prevede anche una realizzazione a fasi dell'impianto viabilistico. Eventuali ulteriori approfondimenti dovranno essere valutati.

Gestione dei posteggi: nell'ambito dell'affinamento della variante di PR si intende meglio precisare il fabbisogno di posteggi per i nuovi contenuti. Si segnala tuttavia che la proposta pianificatoria prevede già possibili sinergie di utilizzo all'interno dello stesso comparto (ad esempio tra utenti dei singoli commerci inclusi nel centro commerciale). Va

segnalato inoltre che le sinergie tra vari settori (CSNT e COOP ad esempio) possono avvenire solo in caso di eventi eccezionali, come già attualmente succede del resto (per esempio il CSNT usufruisce dei parcheggi della COOP in occasione del Gianetti Day o della maratona Ticino).

Giustificazione ambientale: a livello di variante di PR sono stati forniti solo i dati relativi all'aumento di TGM. Il Municipio ritiene di aver fornito le basi per una valutazione della conformità ambientale e di sostenibilità nella proposta pianificatoria. Comunque ha dato mandato a uno specialista per una verifica (vedi Relazione tecnica dello studio Brugnoli e Gottardi allegata).

4. Settore denominato "zona A"

(Cap. 4.2 p. 13)

Centro Coop

«Si tratta dell'area su cui sorge il centro Coop attuale [...] e comprende la parte destinata all'ampliamento [...].

[...] il DT ritiene che per rafforzare il ruolo e la qualità della piazza [...], il fronte dell'edificio Coop verso la piazza [...] dovrebbe aprirsi ad altri contenuti [...]. In questo senso, una fascia posta sul lato nord dell'edificio Coop potrebbe eventualmente avere una maggior altezza [...].

[...] data l'estensione del tetto, si ritiene sarebbe ottimo concepire più di una semplice copertura a verde: occorrerebbe un progetto ad hoc per la copertura, che proponga un disegno particolarmente curato [...]. Si richiamano le osservazioni esposte precedentemente sulla necessità di sviluppare facciate confacenti. Andrà pure verificata la possibilità di mantenere anche un accesso da sud.»

Posteggi

«[...] Nel rapporto definitivo, oltre a specificare il numero degli stalli necessari, sarebbe preferibile che vengano proposte delle soluzioni tali da evitare che questi posteggi non si trasformino in parcheggi per automobili durante tutto il resto dell'anno.

Se il progetto "Public Plaza" prevede di riqualificare l'ambito urbano attraverso la pianificazione di uno spazio comune ad uso pubblico [...] è singolare prevedere un parcheggio per camper a chiusura/definizione di uno dei lati della piazza. Il Municipio è chiamato a verificare opportunità e coerenza di una simile scelta e l'interesse pubblico a sostegno di questa proposta.»

Risposta:

Centro Coop: l'organizzazione del Centro Coop è stata analizzata e concretizzata in collaborazione con gli specialisti incaricati dalla società di distribuzione. Eventuali aggiustamenti verranno analizzati e normati nella versione definitiva della variante.

Posteggi: non si comprende la critica per cui il posteggio camper chiude lo spazio comune "Public Plaza"; infatti, nella proposta di variante il triangolo destinato ai camper tocca solo in un angolo la piazza, e unicamente dalla parte dove sono previsti i posteggi.

5. Settore denominato "zona B"

(Cap. 4.2 p. 14)

«L'area così denominata è destinata ad accogliere la casa torre [...] L'edificio risulta coerente nella sua relazione con gli altri elementi di progetto [...]. Lascia ancora aperte alcune perplessità il fatto che si preveda un edificio di tale importanza [...] senza tuttavia avere definito in modo chiaro i suoi contenuti. Per un edificio così marcante il territorio anche la scelta di contenuti eccezionali potrebbe ulteriormente sostenerne la validità urbanistica.

Il Dipartimento invita il Comune inoltre a voler precisare i parametri relativi alla qualità architettonica richiesta, che deve essere chiaramente elevata.»

Risposta: il Municipio prende atto con soddisfazione che il DT consideri la casa-torre coerente in relazione agli altri elementi di progetto. Per contro ritiene che non si possa definire con maggiore precisione la destinazione senza una richiesta specifica in tal senso da parte di un operatore interessato, pena una mera dichiarazione di principio.

6. Settori denominati "zona C, C1/C2, D"

(Cap. 4.2 pp. 14-15)

Parametri edificatori

«[...] Il DT osserva che appare contraddittorio il fatto che vengano stabiliti dei parametri edificatori per il comparto intero C (realizzazione in un unico intervento) e nel contempo, prevedere per i relativi sotto-comparti C1 e C2 (definiti nel caso di realizzazione di due interventi separati) altri parametri e diversi tra loro. L'ente pianificante non fornisce spiegazioni per questa differenziazione che del resto non

può essere condivisa dallo scrivente Dipartimento poiché configura situazioni spaziali al contempo differenti.

[...] Dal punto di vista urbanistico ed architettonico diventa improrogabile che le prescrizioni normative assicurino il raggiungimento degli obiettivi posti. [...] il Dipartimento chiede all'Ente pianificante di meglio definire le prescrizioni normative dei vari settori del comparto con la logica sottintesa nel progetto architettonico sviluppato quale studio di base.

[...] il Dipartimento condivide il volere concentrare le possibilità edificatorie lungo la ferrovia e di destinarle ad attività terziario/amministrative di produzione e di tempo libero (sottozona C1). [...] Si ritiene infatti corretto che le zone denominate C1 e D siano sottoposte alla procedura di Piano di quartiere, al fine di ottenere un affaccio qualificato e unitario verso la piazza e il cosiddetto "pavillon".»

Riserva strategica

«[...] Considerata la risorsa limitata di terreni, il Dipartimento ritiene che il settore denominato "zona C", per la sua posizione, allacciamento viario e dimensioni (35'000 mq) debba essere considerato strategico e per questo vada comunque evitata una sua frammentazione. [...] Tale impostazione è d'altro canto pure sostenuta dall'Ufficio per lo sviluppo economico secondo il quale, l'obiettivo presentato nel piano di indirizzo, volto a codificare una "riserva strategica" per l'insediamento di attività socioeconomiche di interesse regionale, a complemento del disegno urbanistico prospettato e con possibilità di utilizzazioni temporanee conformi merita di essere sostenuto.»

Risposta:

Parametri edificatori: il Municipio non ritiene contraddittorio stabilire dei parametri diversi per il comparto C. Osserva che non corrisponde al vero che siano configurate situazioni spaziali al contempo differenti, bensì che costituiscano un *aut aut*, in altre parole o un unico intervento o due interventi separati. A dipendenza dei promotori il Municipio deciderà quale intervento applicare, con una chiara preferenza per l'intervento unico (prima opzione).

Riserva strategica: il Municipio condivide di principio la posizione dipartimentale, ma richiama quanto detto nella risposta sui parametri edificatori.

7. Settore denominato "zona E"

(Cap. 4.2 p. 15)

«Concerne il fmn 1875 su cui sorge una casa d'abitazione e alcuni manufatti. [...] Tuttavia osserva come la destinazione di questo esiguo tassello costituisca un'eccezione all'interno della logica di riconversione dell'intero comparto [...].

Il Dipartimento invita pertanto l'Ente pianificante a valutare se confermare questo vincolo o se integrare questa porzione di territorio nel disegno complessivo concepito per il comparto intero.»

Risposta: il Municipio si chinerà sul problema per vedere se sia possibile integrare il settore E nel C.

8. Settore denominato "zona F"

(Cap. 4.2 pp. 15-16)

Public Plaza

«Corrisponde al Public Plaza [...]. Il Dipartimento ritiene che debbano essere adottati tutti i provvedimenti per rendere tale spazio attrattivo e integrato con altre utilizzazioni. [...] si chiede di valutare l'opportunità di introdurre nelle relative norme di zona, che gli spazi al piano terreno affacciati lungo la piazza, per i settori A e C, propongano di preferenza destinazioni in grado di sostenere la vitalità della piazza. [...] si invita a valutare l'opportunità di sottoporre alla procedura di piano di quartiere obbligatorio le zone definite F, B, e C2 dalla variante, considerato anche come a mente del DT le zone B e C2 potrebbero essere concettualmente maggiormente legate. [...] sarebbe inoltre opportuno che gli edifici affacciati lungo il perimetro della piazza (ora denominate sottozona C1, B e D) abbiano un obbligo di costruzione direttamente lungo il confine di zona, per evitare la formazione di spazi residuali tra l'edificio e la pavimentazione della piazza. L'arretramento previsto dalla variante è in tal senso ritenuto improprio.»

Canale di adduzione

«La variante di PR codifica inoltre il recupero e valorizzazione del canale di adduzione [...]. il DT rileva che per il recupero del corso d'acqua sono ipotizzabili soluzioni più radicali e coraggiose.

In proposito, il DT ricorda che il canale è da considerare quale elemento del reticolo idrografico storicamente consolidato [...] da un profilo pianificatorio un corso d'acqua

andrebbe rimesso a cielo aperto e riqualificato per tutta la tratta che attraversa il comparto della Cartiera [...].»

Risposta:

Public Plaza: nell'elaborazione definitiva delle NAPR il Municipio vedrà di tener conto dei suggerimenti dipartimentali.

Canale di adduzione: il Municipio ritiene che il canale debba mantenere il suo carattere artificiale integrato nel comparto edificato.

9. Settore denominato "zona G"

(Cap. 4.2 pp. 16-17)

«Questo settore comprende i sedimi del centro sportivo nazionale di Tenero (CST) [...] La proposta prevede pure l'inclusione del fmn 821 che nel PR in vigore è gravato da un vincolo di AP (AP n. 41 - posteggio pubblico CST). Nel settore è indicata l'area in cui si intende realizzare i posteggi privati (circa 180-200 posti auto) a servizio del CST.

Il Municipio è tenuto a meglio argomentare questa scelta [...].

[...] il Dipartimento chiede di approfondire e precisare le prescrizioni normative atte ad assicurare che il progetto urbanistico possa essere realizzato in maniera efficace.»

Risposta: a seguito dei contenuti dell'Esame preliminare della variante di PR relativa al Centro sportivo nazionale della Gioventù - 5a tappa che riteneva "che il problema degli accessi e del tracciato ciclabile, così come quello dei posteggi, debba essere analizzato e risolto in modo unitario e globale", il Comune, in accordo con il CST, di scorporare la zona G dalla presente variante e di inglobarla in un'altra variante che comprenda l'intero comprensorio CST.

C. Altri temi particolari

10. Mobilità lenta

(Cap. 5.1 pp. 17-18)

Pedonale

«La nuova rete della mobilità lenta prevede un nuovo asse [...]. Questa impostazione atta a servire e ad allacciare al meglio i nuovi contenuti previsti è condivisa dal Dipartimento. Alla stessa vanno comunque affiancate, dopo la verifica del caso, le misure finalizzate ad assicurare anche in futuro una mobilità lenta lungo via Brere [...]. Il sottopasso pedonale di via delle Ressighe è poco attrattivo ed è quindi preferibile garantire un collegamento più diretto tramite attraversamento protetto in superficie. Anche il collegamento tra il posteggio P3 e il CSNT (tramite il sottopasso fino al posteggio P2) appare tortuoso. Al Municipio è chiesta una verifica circa l'adeguatezza di questi interventi.

Pista ciclabile

[...] Il Dipartimento segnala che la conduzione della pista ciclabile presso la nuova rotonda d'entrata/uscita dalla A13 in prossimità del CSNT non è conforme alla norma VSS 640 252. [...] Va quindi individuata una soluzione che permetta di minimizzare situazioni di conflitto con i veicoli [...].

Il DT precisa che il percorso ciclabile lungo la ferrovia tiene già conto di un eventuale raddoppio dei binari tra Giubiasco e Tenero [...].»

Risposta:

Pedonale: non si comprende bene l'osservazione sul sottopasso di via delle Ressighe. In realtà è previsto anche un soprapasso pedonale in prossimità dell'attuale accesso principale destinato principalmente agli utenti del centro COOP che giungono in bicicletta e lasciano la stessa negli stalli che verranno previsti sul mapp. 814.

Pista ciclabile: tutto il traffico indotto dai nuovi contenuti deve necessariamente transitare ai margini dell'asse di mobilità lenta, evitando di tagliare il suo flusso. A livello di accessi veicolari da/per i principali insediamenti, gli stessi avvengono marginalmente o tangenzialmente all'asse pedonale/ciclabile; è il caso dell'accesso veicolare al settore A (centro commerciale COOP e suo ampliamento), al settore B (stabile alberghiero, di servizio e di rappresentanza), ai settori C e D (stabili per attività terziario-amministrative e di produzione).

Unica eccezione a questa regola è costituita dall'accesso al settore G (CSNT), dove il flusso

veicolare in entrata/uscita dal centro deve forzatamente tagliare l'asse di mobilità lenta.

Comunque, come detto nella risposta al punto precedente, i problemi sollevati dal Dipartimento verranno affrontati nell'ambito di una variante di PR che consideri l'intero comprensorio del CST, per cui anche gli accessi e i posteggi di servizio.

11. Trasporto pubblico

(Cap. 5.2 p. 18)

«[...] La variante pianificatoria prevede la soppressione delle fermate Tenero Centro Commerciale esistenti lungo questo asse e lo spostamento del percorso del bus all'interno del comparto ex-Cartiera.

Questa soluzione oltre a creare praticamente un doppione della fermata stazione FFS [...] risulta poco attrattiva per i passeggeri in transito e ha ripercussioni negative sull'esercizio del TP. [...]

Non può essere condivisa dal Dipartimento quindi la proposta di conduzione della linea bus all'interno del comparto [...].

[...] Va verificato il mantenimento di un'entrata al centro commerciale anche da via Brere [...].

La quantità di traffico sul tratto principale di via Brere [...] è paragonabile ad un carico "medio" in ambito urbano con velocità ridotte. [...] ciò permette [...] un attraversamento pedonale in superficie senza particolari problemi.»

Risposta: per quanto riguarda la soppressione delle fermate Bus lungo Via Brere occorre segnalare che le stesse non avrebbero più alcun senso in quanto il riassetto di Via Brere prevede che la strada sarà destinata principalmente (unicamente) al traffico veicolare; infatti la mobilità lenta sarà spostata sul nuovo asse strategico, creato all'interno del comparto ex-cartiera (nuova strada comunale SS01).

Il problema principale legato alla soppressione degli attraversamenti in superficie lungo Via Brere consiste nel numero di corsie da attraversare che passa dalle attuali 2 alle 4 previste. L'operatore ritiene impraticabile proporre un attraversamento pedonale in queste condizioni in quanto non sarebbe garantita la necessaria sicurezza sia per i pedoni (che avrebbero la precedenza) sia per i conducenti di veicoli a motore (che dovrebbero concedere la precedenza ai pedoni che si avvicinano al passaggio pedonale). La necessità di passare dalle attuali 2 corsie alle previste 4 corsie (2+2) su Via Brere è conseguente al futuro carico di veicoli

della rete e scaturisce dai risultati delle simulazioni eseguite tramite modello di simulazione (vedi "Approfondimento specialistico dello studio di viabilità" del 06.08.2010).

12. Aspetti ambientali

(Cap. 5.3 pp. 18-23)

Protezione dell'aria

«La sostenibilità ambientale [...] deve essere documentata [...].»

Risposta: Su questo punto ed in generale sulla questione delle verifiche ambientali il Municipio non può esimersi dall'esternare tutte le sue perplessità in quanto ritiene che questi aspetti avrebbero dovuto essere verificati dall'Autorità cantonale nell'ambito dell'allestimento della scheda di PD-R8 (GGT).

Per quel che riguarda le esigenze formali sollevate al pto. 2.4 di detta scheda, il Municipio ritiene di aver fornito sufficienti basi per una valutazione di coerenza con la politica ambientale cantonale, ha comunque dato mandato ad uno specialista per una verifica (vedi Relazione tecnica dello studio Brugnoli e Gottardi allegata).

Mappatura delle immissioni

«Il PR dovrà contenere la mappatura delle immissioni di NO₂ [...]. il Dipartimento richiede che i valori di NO₂ vengano espressi come concentrazioni [...].

[...] i suddetti calcoli andranno effettuati utilizzando dei dati di traffico [...] conformemente alla soluzione tecnicamente sostenibile [...] ed in seguito quindi analizzare i suoi effetti sull'ambiente.»

Risposta: vedi Relazione tecnica dello studio Brugnoli e Gottardi allegata

Energia

«[...] Nella proposta di variante non viene menzionato il concetto generale di risparmio energetico nelle costruzioni come obiettivo per migliorare l'impatto ambientale e l'efficienza energetica negli edifici [...].

[...] il DT suggerisce di valutare in modo approfondito la possibilità di realizzare un sistema comune di distribuzione dell'energia tramite un impianto di

teleriscaldamento [...]. Il DT invita il Municipio a promuovere l'installazione di impianti fotovoltaici.

[...] Si potrebbe quindi pensare di sviluppare dei concetti energetici più specifici correlati ai piani di quartiere. [...] Questi provvedimenti permetterebbero al comune di andare verso una direzione di sviluppo territoriale sostenibile [...].

[...] questa modifica legislativa della legge edilizia [Legge edilizia - adozione dei provvedimenti di efficienza energetica] comporta una serie di bonus [...] in caso di nuovi edifici o ristrutturazioni con elevati standard di efficienza energetica che la NAPR devono considerare [...].

Sempre nella direzione dell'efficienza energetica, il DT invita ad applicare un piano d'illuminazione conforme alle direttive cantonali [...].

[...] il Dipartimento ritiene opportuno che venga designato un "Energy manager" che si occupi di studiare e ottimizzare gli aspetti energetici.»

Risposta: in parte i suggerimenti dipartimentali toccano problemi che esulano dalla pianificazione. D'accordo invece di introdurre i bonus previsti dalla LE nelle NAPR generali.

Il Municipio valuterà l'opportunità di designare un "Energy manager" successivamente all'esito della procedura pianificatoria.

Protezione delle acque

Zona di protezione S3

«Poco meno della metà dell'area posta a nord rispetto all'A13 è inclusa nella zona di protezione S3 delle acque sotterranee. [...] L'OPAc per queste zone prevede che NON sono ammesse ...aziende industriali e artigianali, costruzioni che riducono la falda freatica, l'infiltrazione di acque di scarico, una riduzione significativa dello strato di copertura ... (vedi allegato 4 OPAc).

In più, è vietata la costruzione di stazioni di servizio [...].

La presenza di una zona S3 pone quindi condizioni alle costruzioni previste [...]. Si consiglia l'ente pianificante di verificare la fattibilità del progetto pianificatorio [...]. Le NAPR dovranno comunque fornire strumenti adeguati ai progettisti sia per prendere coscienza del problema, sia per le soluzioni che si potrebbero intraprendere/oggetti che è vietato prevedere in zona S3.»

Piano generale di smaltimento

«A questo proposito l'Ufficio protezione e depurazione della acque (UPDA) segnala [...] che non è più possibile rimandare l'aggiornamento del PGC [...]. Dovrà nel

contempo essere anche chiarito l'eventuale utilizzo del previsto canale artificiale per lo smaltimento delle acque meteoriche.

In conclusioni, il tema della protezione delle acque sotterranee e dello smaltimento delle acque meteoriche dovrebbe essere affrontato a livello pianificatorio in modo da permettere una costruzione delle zone edificabili senza eccessive limitazioni e deve implicare l'aggiornamento del PGS.»

Risposta:

Zona di protezione S3: d'accordo di esaminare in dettaglio le possibilità edificatorie per rapporto alla presenza della zona di protezione delle acque e di riportare le indicazioni sulle limitazioni dell'edificabilità nelle NAPR.

Piano generale di smaltimento: problema che esula dalla procedura pianificatoria.

Protezione dai rumori

Quadro acustico

«La documentazione [...] non fornisce elementi utili a descrivere [tale] quadro acustico [...].»

Risposta: il Municipio non capisce cosa intende il DT con quadro acustico. Se la richiesta è di indicare le aree soggette a immissioni causate dalle principali fonti di inquinamento fonico (autostrada, strada principale, ferrovia) si provvederà a completare le indicazioni sui piani nella versione definitiva.

Gradi di sensibilità al rumore (GdS)

Destinazione d'uso

«[...] è indispensabile che per ogni zona di utilizzazione sia chiara la destinazione d'uso [...]. Ciò deve essere chiarito nelle NAPR per evitare che si intenda dare un GdS diverso alla medesima zona di utilizzazione [...].»

Impatto fonico causato dal traffico indotto

[...] Per ciò che riguarda l'impatto fonico [...] il DT ritiene che [...] dovesse essere dedicata maggiore attenzione all'aspetto del traffico indotto [...].

Il DT ricorda infatti che [...] l'area oggetto di variante confina, fra le altre, con una zona residenziale ed una zona AP-EP alle quali è assegnato GdS II. [...] durante la

futura fase edilizia ogni nuovo impianto sarà tenuto [...] a rispettare i VP del CdS II nei punti di immissione poste nelle suddette aree [...].

L'analisi va dunque completata in particolare sulle infrastrutture legate al traffico [...]. In particolare l'UPR richiede di avere una valutazione fonica che indichi le immissioni attuali e future [...], specificando inoltre l'aumento delle immissioni dovuto al maggior utilizzo dell'infrastruttura esistente e quello dovuto alle infrastrutture nuove/aggiuntive [...].

Il perimetro di analisi dovrà estendersi oltre il cavalcavia delle FFS in direzione di Tenero.

Come per l'aria, anche per il rumore il calcolo delle immissioni deve fondarsi su scenari di TGM attuali, futuro senza variante, e futuro con variante a completo sviluppo e basato su una soluzione viaria condivisa.»

Risposta:

Destinazione d'uso: nella versione definitiva delle NAPR verranno introdotte le destinazioni d'uso specifiche dei singoli settori.

Impatto fonico causato dal traffico indotto: a livello di variante di PR sono stati forniti solo i dati relativi all'aumento di TGM; per il calcolo delle variazioni di immissioni atmosferiche e foniche. Il Municipio ritiene di aver fornito le basi per una valutazione delle immissioni foniche nella proposta pianificatoria.

Comunque ha dato mandato ad uno specialista per una verifica (vedi Relazione tecnica dello studio Brugnoli e Gottardi allegata).

Autorizzazione di costruire nelle zone esposte ai rumori

«[...] è presumibile, durante la fase edilizia, l'applicazione dell'art. 31 OIF. La possibile applicazione del suddetto articolo va annotata attraverso una menzione a legenda nel piano delle zone [...] ed esplicitata nelle NAPR.»

Risposta: suggerimento da analizzare per un suo eventuale inserimento nelle NAPR.

Sostenibilità finanziaria

«[...] Il Dipartimento invita pertanto il Municipio ad allestire la documentazione necessaria.»

Risposta: i documenti sulla sostenibilità finanziaria e il Programma di realizzazione verranno allestiti per la versione definitiva della variante.

13. Compenso agricolo

(Cap. 5.5 p. 23)

«[...] qualora nell'approfondimento dell'assetto viario sussistessero ancora sottrazione di aree agricole, il DT ritiene che esse vengano integralmente compensate in base alla Legge sulla conservazione del territorio agricolo (LTagr) in forma reale, tramite un dezonamento, bonifica e ricoltivazione di superfici incolte [...].»

Risposta: nel caso che si confermasse la necessità di sottrazione di terreno agricolo sottratto per il futuro assetto viario, si procederà alla sua compensazione secondo le modalità concesse dalla legge.

7. I RAPPORTI TECNICI SUPPLEMENTARI

Come accennato nelle risposte alle osservazioni contenute nell'Esame preliminare, 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);
- Complementi dopo EsPrelim del 18 aprile 2013.

Nei capitoli seguenti sono riassunti le principali conclusioni. Per i dettagli si rimanda ai rapporti specifici allegati all'incarto della variante di PR.

7.1 VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Dal rapporto allestito dallo studio Brugnoli e Gottardi. Ingegneri consulenti SA di Massagno 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).

7.2 COMPLEMENTI DOPO ESPRELIM DEL 18 APRILE 2013

Il rapporto allestito dall'ing. F. Allievi (allegato al presente incarto e a cui si rimanda per i dettagli) 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 come indicato nel cap. 1.3.

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.

Con questo via Brere assume la funzione di asse principale del traffico del comparto, spina dorsale verso cui convergono tutti i flussi da/per gli insediamenti laterali, da/per lo svincolo A13 e gli abitati di Tenero-Gordola.

Questa scelta condiziona fortemente i flussi trasversali di mobilità lenta e rende improponibile mantenere dei punti di attraversamento pedonali-ciclabili in superficie.

Nell'ambito dell'Esame preliminare, l'Autorità cantonale ha condiviso solo in parte tale impostazione, chiedendo di rivalutare la possibilità di accedere con percorsi pedonali e ciclabili anche la facciata sud-ovest del centro commerciale Coop.

Anche se questa opzione è comunque garantita dalla variante di PR sottoposta all'Esame preliminare, in quanto per tutto il comparto a valle della ferrovia resta possibile accedere al fronte sud dell'edificio commerciale tramite il sovrappasso predisposto in corrispondenza dello sbocco di via Ressighe, l'operatore ha comunque valutato la possibilità di garantire anche a lato di via Brere compreso tra lo svincolo Nord dell'A13 e la futura rotonda di accesso al comparto ex Cartiera un collegamento ciclabile-pedonale continuo.

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.

La variante sopra descritta 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.

8. LE COMPONENTI DELLA VARIANTE

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.

Nei capitoli seguenti sono descritte le principali caratteristiche degli allegati grafici.

8.1 IL PIANO DELLE ZONE

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

- la Zona A - Centro commerciale
- la Zona B - Edificio a torre
- la Zona C - Attività lavorative
- la Zona D - Attività terziario-amministrative
- la Zona E - Mantenimento dell'edificazione
- la Zona F - Public Plaza

Di seguito vengono descritte le caratteristiche di ogni singola zona con le principali disposizioni pianificatorie e parametri edilizi previsti.

Il fascicolo delle Norme di attuazione del comparto ex-Cartiera è allegato all'incarto della variante.

8.1.1 La zona A

Nella zona A è insediato il Centro commerciale con ca. 14'000 mq di superficie di vendita, di cui è previsto l'ampliamento. La nuova edificazione deve avvenire secondo un piano di quartiere obbligatorio e deve comportare un ri-orientamento delle facciate principali, che vanno rivolte verso il centro del comparto, laddove sorgerà la Public Plaza.

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

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 30'000¹ mq
- Nella superficie di vendita non sono computate le aree utilizzate per bar, mescite, depositi di materiale, amministrazione e sale riunioni, servizi igienici, posteggi e locali tecnici, così come le strutture inferiori a 50 mq (chioschi, giornalai, ecc.). Le aree di circolazione sono conteggiate come superficie di vendita nella misura massima di una fascia della larghezza di 2 metri misurata dal fronte del singolo negozio, laddove ciò è ammesso (riservate le vie di fuga, i servizi tecnici, ecc.)
- La parte della superficie di vendita destinata alla vendita di generi di consumo che provocano un'elevata mobilità veicolare (alimentari con articoli casalinghi, elettronica di intrattenimento e simili) è limitata ad un massimo di 5'000 mq e comporta, per 1 mq oltre i 3'500 mq, una deduzione di 2 mq dalla superficie di vendita massima concessa

¹ La scheda R8 "Grandi generatori di traffico GGT" prevede per il comparto Tenero Brere una superficie di vendita SV indicativa di 25'000 mq. In mancanza di una definizione chiara e univoca della SV, per la pianificazione del comparto si considera una superficie massima di 30'000 mq (pari al 20% in più di quanto indicato nel PD), ma comunque limitando a 5'000 mq al massimo la superficie di vendita di articoli di consumo che provocano un'elevata mobilità veicolare.

- Non è ammessa la realizzazione di stazioni di rifornimento di carburante, né di servizi di ristorazione con accesso veicolare diretto e posteggi propri (drive-in, ristoranti funzionalmente indipendenti dal centro commerciale, ecc.)
- Altezza max. degli edifici 13,50 m
- L'edificazione è ammessa all'interno della linea di arretramento indicata sul piano delle zone e deve avvenire nel contesto di una struttura unitaria dal punto di vista formale
- Particolare cura dovrà essere rivolta alla progettazione della facciata dell'edificio rivolta verso nord-ovest, con la definizione di un suo chiaro rapporto con lo spazio pubblico. Le facciate tecniche (carico e scarico merci, ecc.) dovranno essere integrate all'interno dell'edificio
- Nelle aree esterne alla linea di arretramento non sono ammesse edificazioni, ma è possibile la loro sistemazione e utilizzazione per attività attinenti alle funzioni ammesse in zona
- Il tetto degli edifici deve essere piano e sistemato a verde per almeno il 75% della superficie di copertura
- Per i corpi tecnici sui tetti degli edifici è concesso un abbuono massimo in altezza di 4,0 metri, misurato dalla copertura del tetto, per una superficie massima del 20% del tetto. Le loro dimensioni devono essere contenute entro i limiti indispensabili alle esigenze di funzionalità. I corpi tecnici devono sorgere arretrati di almeno 10,0 metri dal filo delle facciate esterne
- Nel caso di realizzazione di pannelli solari e 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
- 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
- Le domande di costruzione situate all'interno dell'area indicata nel Piano delle zone i cui valori d'immissione, ai sensi dell'OIF, risultano essere superati, devono essere accompagnate da una perizia fonica che comprovi il rispetto delle disposizioni legali in materia.

8.1.2 La zona B

La zona B è situata nell'angolo Ovest, tra via delle Ressighe e via Cartiera. In questa zona è prevista la realizzazione di una struttura a torre in cui insediare attività terziario/amministrative, espositive ed eventualmente alberghiere.

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

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
- Per i corpi tecnici sui tetti valgono in generale le disposizioni dell'art. 8.2 NAPR. Inoltre gli stessi devono sorgere arretrati di almeno 2,50 metri dal filo della facciata
- Nel caso di realizzazione di pannelli solari e i 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
- Grado di sensibilità al rumore II
- Le domande di costruzione situate all'interno dell'area indicata nel Piano delle zone i cui valori d'immissione, ai sensi dell'OIF, risultano essere superati, devono essere accompagnate da una perizia fonica che comprovi il rispetto delle disposizioni legali in materia.

8.1.3 La zona C

La zona C costituisce la parte preponderante del sedime ex-Cartiera nella quale prevedere la possibilità di insediamento di attività di interesse rilevante per lo sviluppo socio-economico regionale ("riserva strategica").

L'edificazione della zona deve avvenire sulla scorta di un piano di quartiere obbligatorio e deve integrarsi nel disegno urbanistico generale del comparto "Public Plaza".

Nella zona possono essere concesse utilizzazioni temporanee di tipo estensivo legate a funzioni di carattere sportivo e del tempo libero 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 C.

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
- l.e. max. 6 mc / mq
- Altezza max. degli edifici 13,50 m
- Particolare cura dovrà essere rivolta alla progettazione della facciata dell'edificio e agli spazi esterni con le relative sistemazioni rivolti verso la zona F (Public Plaza), con la definizione di un suo chiaro rapporto con lo spazio pubblico
- 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
- Per i corpi tecnici sui tetti valgono in generale le disposizioni dell'art. 8.2 NAPR. Inoltre gli stessi devono sorgere arretrati di almeno 2,50 metri dal filo della facciata

- Nel caso di realizzazione di pannelli solari e i 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
- Le facciate tecniche (carico e scarico merci, ecc.), così come i posteggi esterni e gli accessi a quelli interrati, non potranno essere rivolti verso la zona F (Public Plaza)
- Sono ammesse utilizzazioni non soggette al vincolo di piano di quartiere (ma comunque a quello della domanda di costruzione) di tipo estensivo legate a funzioni di carattere sportivo e del tempo libero che non comportano interventi infrastrutturali rilevanti
- L'accesso è concesso unicamente dalla strada di servizio interna al comparto
- Grado di sensibilità al rumore III
- Le domande di costruzione situate all'interno dell'area indicata nel Piano delle zone i cui valori d'immissione, ai sensi dell'OIF, risultano essere superati, devono essere accompagnate da una perizia fonica che comprovi il rispetto delle disposizioni legali in materia.

Condizioni particolari:

- La zona C è gravata da un onere di passo veicolare pubblico a favore della zona D
- L'accesso veicolare alla zona D dall'area pubblica posta a ovest può essere eventualmente concesso, in deroga alle disposizioni del piano viario e con carattere temporaneo, fino alla realizzazione degli interventi edificatori sulla zona C

Solo nel caso non venisse realizzato un intervento unico, nella zona C il Municipio può concedere come alternativa la possibilità di realizzare due interventi separati, definiti come segue.

Sotto-zona C1

Superficie edificabile di riferimento: ca. 9'100 mq

Funzioni ammesse:

- Attività terziario/amministrative
- Attività di produzione non moleste

Disposizioni edificatorie:

- SUL massima 27'000 mq
- Altezza max. degli edifici 20,50 m
- Grado di sensibilità al rumore III

Sotto-zona C2

Superficie edificabile di riferimento: ca. 10'000 mq

Funzioni ammesse:

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

Disposizioni edificatorie:

- SUL massima 8'000 mq
- Altezza max. degli edifici 9,0 m
- Grado di sensibilità al rumore III
- In relazione alla SUL complessiva, è ammessa una superficie di vendita massima del 10% (dimensione massima per esercizio: 200 mq).

Condizioni particolari:

- Gli accessi veicolari (compresi gli accessi alla zona D), le facciate tecniche (carico e scarico merci, ecc.), così come i posteggi esterni e gli accessi a quelli interrati non potranno essere rivolti verso la zona F (Public Plaza)

8.1.4 La zona D

La zona D è situata a contatto con la strada delle scuole.

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

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
- Particolare cura dovrà essere rivolta alla progettazione della facciata dell'edificio e agli spazi esterni con le relative sistemazioni rivolti verso la zona F (Public Plaza), con la definizione di un suo chiaro rapporto con lo spazio pubblico
- 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
- Per i corpi tecnici sui tetti valgono in generale le disposizioni dell'art. 8.2 NAPR. Inoltre gli stessi devono sorgere arretrati di almeno 2,50 metri dal filo della facciata
- Nel caso di realizzazione di pannelli solari e i 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
- Le facciate tecniche (carico e scarico merci, ecc.), così come i posteggi esterni e gli accessi a quelli interrati, non potranno essere rivolti verso la zona F (Public Plaza)
- Sono ammesse utilizzazioni non soggette al vincolo di piano di quartiere (ma comunque a quello della 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 II

Condizioni particolari:

- La zona D gode di un diritto di passo veicolare pubblico gravante la zona C
- L'accesso veicolare alla zona D dall'area pubblica posta a ovest può essere eventualmente concesso, in deroga alle disposizioni del piano viario e con carattere temporaneo, fino alla realizzazione degli interventi edificatori nella zona C

8.1.5 La zona E

La zona E è costituita dal mappale N. 1875 RFD su cui sorge una casa d'abitazione con altri manufatti. L'accesso è esistente e possibile direttamente da via Brere.

Di seguito sono riportati i principali dati quantitativi e le disposizioni pianificatorie inerenti la zona E.

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

8.1.6 La zona F (Public Plaza)

La zona F costituisce il cuore del quartiere per la sua posizione e per i suoi contenuti pubblici. Situata lungo il percorso che dal centro paese, passa dalla stazione FFS e prosegue verso il CST e le zone di svago sulle rive del lago.

La sistemazione della zona dovrà avvenire sulla base di un piano di quartiere obbligatorio. Vi è l'obbligo del mantenimento della vecchia ciminiera.

Nella zona F viene concessa la possibilità di un collegamento aereo o sotterraneo tra la zona B e la zona C. La progettazione e la realizzazione del collegamento sono a carico degli istanti.

Di seguito sono riportati i principali dati quantitativi e le disposizioni pianificatorie inerenti la zona F.

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.

8.1.7 Considerazioni sui 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 insediarvi dei grandi generatori di traffico.

8.2 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.

In questo capitolo vengono affrontati alcuni aspetti del Piano del traffico, rilevanti per il quadro normativo della variante pianificatoria.

In generale, dal punto di vista della gestione della mobilità, si è voluto codificare con la presente variante pianificatoria l'assetto infrastrutturale necessario al funzionamento di un comparto adatto sia per i grandi generatori di traffico, sia per esplicitare le potenzialità di un polo di sviluppo economico di interesse regionale situato in posizione privilegiata per quel che riguarda l'accessibilità sia stradale che di trasporto pubblico.

8.2.1 Posteggi

I posteggi previsti dalla variante di PR si distinguono in tre categorie:

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

Posteggi Rcpp: stalli autorizzati secondo il regolamento cantonale dei posteggi privati

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.

È di questa categoria il posteggio previsto sulla "Public Plaza" (120 posti auto).

Posteggi Rcpp 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 uno 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.

I due posteggi ubicati all'interno dell'edificio del Centro commerciale, per un totale di 805 posti auto (605 esistenti e 200 previsti nell'ampliamento) rientrano in questa categoria.

Posteggi Rcpp con vincolo d'uso pubblico

Il vincolo comporta una quota di posteggi privati, realizzati secondo il Regolamento cantonale dei posteggi privati (Rcpp), 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.

A questa categoria appartiene il posteggio (80 posti auto) situato sul fondo N. 51 RFD. Già attualmente la particella di proprietà del CST, vincolata come AP21 - Campo e attrezzature sportive congiuntamente al fondo N. 50 RFD di proprietà comunale, viene in parte utilizzata come posteggio per gli utenti sia del CST che del vicino Centro sportivo comunale. Sulla parte rimanente della particella N. 51 RFD è previsto l'insediamento dell'ecocentro e del magazzino comunale con annesso lo spogliatoio (vedi cap. 8.3.2).

8.2.2 Pista ciclabile

Il comparto della variante è interessato al tracciato di due piste ciclabili.

Un problema è quello di riuscire a far passare la pista ciclabile nel sottopasso autostradale sia per una questione di larghezze delle corsie (veicolari e ciclopedonali) che di altezze utili.

In un rapporto allestito dallo Studio di ingegneria G. Dazio e Associati SA² sono state analizzate 4 varianti ed è stata scelta quella che prevede un piccolo adeguamento della quota e delle pendenze laterali del campo stradale.

In questo modo non è necessario intervenire sulla struttura portante del sottopasso per ottenere un'altezza libera sufficiente per il passaggio dei veicoli, semplificando l'intervento e soprattutto riducendo l'impegno finanziario dell'opera.

² Studio d'ingegneria G. Dazio & Associati SA, *Sottopasso via Brere. Documento decisionale*, Cadenazzo 2011.

8.3 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).

8.3.1 Magazzino comunale (AP30a)

Sul fondo N. 814 RFD, scorporo racchiuso tra il collegamento autostradale A13, via Brere e via delle Ressighe, è attualmente insediato il magazzino comunale (AP 30a - Impianti di servizio comunali). Il Municipio è intenzionato a completare l'offerta dei servizi, e per questo ha già dato incarico a un ufficio di progettazione, con un centro raccolta rifiuti.

Con la ristrutturazione dello svincolo, in particolare con l'aumento a 40 metri del calibro della rotonda e il nuovo tracciato della ciclopista, il sedime riservato per il vincolo AP30a viene ridotto nella sua superficie e si rende perciò necessario lo spostamento dell'impianto comunale, e dell'ecocentro in particolare, in altro loco.

Per questa ragione il centro di raccolta dei rifiuti verrà realizzato solo parzialmente, in attesa di costruirlo integralmente (combinato con lo spogliatoio per il centro sportivo comunale) sul fondo N. 51 RFD come indicato nel punto seguente.

Dopo la realizzazione delle opere viarie, la parte rimanente del fondo potrà comunque essere utilizzata per strutture complementari al magazzino comunale.

8.3.2 Nuovo ecocentro + magazzino comunale (AP21a)

La variante prevede di ricavare l'ecocentro con il magazzino comunale (combinato con lo spogliatoio per il centro sportivo comunale) sulla parte retrostante del fondo N. 51 RFD. A questo scopo viene riservata una superficie di circa 2'650 mq.

Sulla parte verso la strada viene invece confermato e potenziato il vincolo di posteggio privato con vincolo di uso pubblico per un totale di 80 posti auto (superficie riservata di circa 2'450 mq).

8.3.3 Public Plaza

La Public Plaza è stata descritta nel cap. 8.1.6, a cui si rimanda per i dettagli.

8.3.4 Fascia alberata a lato del canale artificiale

Sul mappale N. 34 RFD, accanto al canale artificiale e lungo la pista ciclabile, è prevista la realizzazione di una fascia alberata.

8.4 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.

8.4.1 Zona agricola SAC

Il PR vigente, all'interno del perimetro della variante, prevede delle zone agricole SAC.

Si tratta principalmente di una fascia situata a est di via Brere, dal lato verso la Verzasca della larghezza media di circa 10 metri, e che si estende su circa 5'650 mq.

Alla zona agricola è assegnato il grado di sensibilità al rumore III.

8.4.2 Canale artificiale

Come descritto nel cap. 2.3, i proprietari dei fondi del settore Nord del comparto di variante godono della facoltà di prelievo di acqua dal fiume Verzasca, un tempo per le necessità della Cartiera ora per l'irrigazione dei prati della zona.

L'acqua prelevata scorre per la prima parte su sedimi di proprietà della COOP Immobili, da essa acquistati dal precedente proprietario (Cartiera di Tenero), attraversa il settore Nord del comparto oggetto di variante, per poi superare il tracciato autostradale e proseguire la sua corsa fino al lago, tolta quella fornita al CST per l'irrigazione dei suoi sedimi.

La variante prevede l'utilizzo dell'acqua prelevata per la realizzazione di un canale artificiale, affiancato da una fascia alberata, che lambendo la Public Plaza attraversa il settore Nord da Nord-Est a Sud-Ovest, con l'obiettivo di inserire un elemento naturalistico di qualità per l'insieme del progetto urbanistico.

8.4.3 Fasce alberate lungo la pista ciclabile

Lungo la pista ciclabile e i percorsi pedonali interni al comparto è prevista la formazione di fascia alberata che permetta di dare un orientamento a tutta l'area.

Non è per contro confermata l'alberatura lungo via Brere all'interno dello svincolo autostradale e lungo il fronte del Centro Coop.

Si ritiene che non sia necessaria in quanto ci si trova in un ambiente caratterizzato dal traffico veicolare (svincolo autostradale) non necessitante di un arredo urbano.

La realizzazione del by-pass in uscita dall'autostrada evidenzia questo paesaggio stradale.

Questa impostazione è d'altronde già parzialmente anticipata dalla variante "Passeggiata Riva lago e modifiche di calibro e di assetto di alcune vie" del novembre 2010 che contempla lo stralcio dell'alberatura lungo via Brere di fronte al Centro commerciale Coop dal lato verso la Verzasca.

La posizione degli alberi è indicativa e sarà precisata nei progetti di dettaglio.

9. 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, circa 1'300 mq occupati dal previsto by-pass e i rimanenti 250 dalla nuova rotonda.

Secondo i disposti della Legge sulla conservazione del territorio agricolo LTagr, occorrerà pertanto 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 dovrà essere oggetto di approvazione da parte del Consiglio comunale nella seduta di adozione della variante di PR.

10. VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA PIANIFICATORIA

Come indicato al cap. 3.1 del presente rapporto, 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.

11. PROCEDURA

In ossequio alle disposizioni dell'art. 32 LALPT in merito all'informazione e partecipazione pubblica, la documentazione è stata presentata durante una serata informativa il 22 novembre 2011 e messa a disposizione per la consultazione nel periodo dal 23.11.2011 al 24.12.2011.

Entro questo periodo gli interessati hanno potuto inoltrare, in forma scritta, delle osservazioni o suggerimenti all'indirizzo del Municipio, il quale ne ha tenuto conto nella stesura dell'incarto (vedi cap. 5). L'incarto è poi stato trasmesso al Dipartimento per l'Esame preliminare ai sensi dell'art. 33 LALPT.

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. In questo periodo è stata inoltrata una sola osservazione, da parte della Coop Immobili. I contenuti dell'osservazione riprendono in buona sostanza quelli inoltrati nella prima consultazione. Il Municipio ritiene di non dover modificare l'impostazione data alla variante di PR.

Il Messaggio municipale N. 10/13 della variante è stato inoltrato al Consiglio comunale in data 13 maggio 2013.

La variante è stata adottata dal Consiglio comunale in data 17 giugno 2013.

Lugano, 17 giugno 2013

ALLEGATI

Elaborati grafici

PR vigente

- Piano delle zone, in scala 1:2'000
- Piano delle AP-EP, in scala 1:2'000
- Piano del paesaggio, in scala 1:2'000

Variante di PR

- Piano delle zone, in scala 1:2'000
- Piano del traffico, in scala 1:2'000
- Piano delle AP-EP, in scala 1:2'000
- Piano del paesaggio, in scala 1:2'000

Elaborati studio di ingegneria Francesco Allievi, Ascona

- Piano del traffico. Rapporto tecnico giustificativo (24 ottobre 2011)
- Concetto funzionale. Viabilità e accessi, in scala 1:1'000 (24 ottobre 2011)
- Piano del traffico. Complementi (14 giugno 2012)
- Piano del traffico. Complementi dopo EsPrelim (12 aprile 2013)
- Concetto funzionale. Viabilità e accessi, in scala 1:1'000 (12 aprile 2013)

Elaborati studio di ingegneria G. Dazio e Associati SA, Cadenazzo

- Sottopasso via Brere. Documento decisionale (09.05.2011)

Elaborati studio Brugnoli e Gottardi. Ingegneri consulenti SA, Massagno

- Valutazione della sostenibilità ambientale. Relazione tecnica (aprile 2013)

Compenso agricolo (Studi Associati SA, Lugano)

- Variante di PR. Comparto ex Cartiera. Compenso agricolo (aprile 2013)