

COPIA
12. März 2021	
EVADERE UTC
RIS. MUN
EVASO

Bellinzona

10 MAR. 2021

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Dipartimento del territorio

Vista la richiesta del 16 ottobre 2019 del Municipio per l'esame preliminare dipartimentale delle varianti di PR del Comune di Riva San Vitale

concernente alcuni adeguamenti conseguenti alla risoluzione CdS n. 3217 del 1° luglio 2014

si esprime con il presente Rapporto, in conformità all'articolo 25 cpv 3 Legge sullo sviluppo territoriale (Lst, RL 701.100) e all'art. 34 Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst, RL 701.110).

1. INTRODUZIONE

1.1. SCOPO DELL'ESAME PRELIMINARE

Mediante l'esame preliminare (EP), il Dipartimento esperisce una verifica d'ordine generale sulla congruenza del piano d'indirizzo o del progetto di piano regolatore con la pianificazione direttrice (compresi i piani settoriali cantonali), la legislazione federale e cantonale e le pianificazioni dei Comuni vicini.

Esso mira ad individuare tempestivamente gli aspetti da correggere o da completare, come pure a sottoporre all'autorità comunale suggerimenti e proposte volte a migliorare il progetto pianificatorio (art. 34 cpv. 2 RLst). Inoltre, il Dipartimento espone la propria eventuale ponderazione degli interessi ai sensi dell'art. 3 OPT.

L'esame preliminare non costituisce un'assicurazione concreta nei confronti degli interessati riguardo al trattamento definitivo del territorio.

1.2. PRINCIPI PIANIFICATORI E DISPOSIZIONI PER IL DIMENSIONAMENTO DELLE ZONE EDIFICABILI

Il PR stabilisce scopo, luogo e misura dell'uso ammissibile del suolo, tenuto conto degli scopi e dei principi pianificatori espressi dagli artt. 1 e 3 legge federale del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT, RS 700). In base a tali norme, come pure all'art. 15 LPT, concernente il dimensionamento delle zone edificabili, occorre garantire una gestione parsimoniosa del suolo, fissare zone edificabili conformi alle reali necessità di sviluppo e ben allacciate alla rete del trasporto pubblico, nonché promuovere insediamenti compatti e di elevata qualità.

La LPT richiede che il fabbisogno di spazi per l'abitazione ed il lavoro sia in primo luogo da soddisfare mediante lo sfruttamento delle riserve (terreni liberi o sottouti-

lizzati) e il recupero delle aree dismesse. Se le previsioni di sviluppo non possono essere soddisfatte con tali misure, va promosso lo sviluppo centripeto degli insediamenti, nel rispetto del paesaggio e della qualità urbanistica, ad esempio con la densificazione di comparti strategici, serviti dai mezzi pubblici.

A seguito della modifica legislativa della LPT del 15 giugno 2012, i Cantoni sono tenuti ad adattare il Piano direttore (PD) entro 5 anni dal 1. maggio 2014, in modo da stabilire le dimensioni complessive delle superfici insediative, la loro distribuzione a livello cantonale e le misure atte a garantire il coordinamento regionale della loro espansione.

Dal 1. maggio 2019 sino all'approvazione dell'adattamento del PD non sono ammessi ampliamenti delle zone edificabili nemmeno se per gli stessi è previsto un compenso.

2. CONSIDERAZIONI FORMALI

2.1. COMPONENTI DI PR OGGETTO DELLA VARIANTE

Sono oggetto del presente esame i seguenti atti pianificatori:

- a) Rapporto di pianificazione;
- b) Allegati grafici ottobre 2019;
- c) Norme di attuazione.

2.2. CONSULTAZIONE DEI SERVIZI DELL'AMMINISTRAZIONE CANTONALE

Sono stati consultati i seguenti Servizi, le cui osservazioni (formulate nelle date indicate) sono state coordinate e, se del caso, ponderate ai fini del presente EP. Se ne darà conto, per quanto necessario, nel seguito.

- Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo 10.11.2019
- Sezione della logistica..... 11.11.2019
- Ufficio della natura e del paesaggio 27.11.2019
- Sezione della mobilità 29.01.2020
- Ufficio dei pericoli naturali, degli incendi e dei progetti..... 05.02.2020
- Ufficio dei corsi d'acqua 07.02.2020
- Ufficio del demanio..... 25.08.2020
- Ufficio caccia e pesca..... 15.02.2021

3. CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE DI ORDINE SUPERIORE

Le proposte pianificatorie all'esame non sollevano problematiche di conformità con la pianificazione direttrice.

4. CONTENUTO DELLE VARIANTI

Il Comune dispone di un Piano regolatore approvato dal Consiglio di Stato il 1° luglio 2014 con risoluzione n. 3217. Con questa stessa risoluzione governativa, il CdS ha chiesto al Comune di adeguare e completare il proprio piano regolatore, allestendo alcune varianti da sottoporre all'Esecutivo cantonale per approvazione secondo la procedura ordinaria ai sensi della Lst.

Nello specifico, il Dipartimento del territorio è chiamato a pronunciarsi nell'ambito del presente esame preliminare sulle seguenti varianti:

- **Inserimento a PR di un vincolo di porto comunale in località Battuta;**
- **Inserimento a PR dei piani delle zone di pericolo adottati dal Consiglio di Stato;**
- **Inserimento a PR della zona di protezione delle acque del Laveggio.**

In relazione alle tre varianti qui sopra elencate viene proposto un adeguamento normativo, nello specifico degli artt. 9, 30, 50, 51 e 55.

5. ESAME DEI CONTENUTI DELLE VARIANTI

Inserimento a PR di un vincolo di porto comunale in località Battuta

In sede di revisione del PR, il CdS non ha approvato la zona AP14-Porto comunale (60 posti barca) prevista all'interno del golfo di Riva San Vitale, ritenendo che l'estensione dell'AP, così come riportata, fosse in contrasto con le capacità ricettive ambientali e paesaggistiche del territorio del golfo. Il Comune è stato quindi invitato ad elaborare una variante volta a ridefinire la dimensione e l'estensione del porto e della relativa zona AP. Il Municipio si è pertanto fatto carico di approfondire una soluzione alternativa a quella contenuta nel progetto di revisione, ed ha conferito a questo scopo un mandato al consorzio formato dagli architetti Zuccolo, Meyer e Piatini volto a definire la possibilità e l'opportunità di realizzare un porto di interesse comunale nel golfo di Riva San Vitale. Tale mandato si è tradotto nell'elaborazione di uno studio di fattibilità esaminato dalla Sezione dello sviluppo territoriale (SST) in data 24 febbraio 2017. Nell'ambito di quest'esame, la SST ha condiviso l'esclusione di qualsiasi infrastruttura portuale lungo la riva occidentale della superficie deltizia e di fronte alla piazza che si affaccia sul golfo, privilegiando l'opzione di realizzare una sola infrastruttura portuale a nord della Battuta. Il Municipio ha pertanto sviluppato una proposta di variante di PR volta a permettere proprio la realizzazione di un porto comunale a Nord della Battuta, contestualmente alla riorganizzazione dei posteggi pubblici e dello spazio pubblico a lago.

Concretamente, la variante propone l'inserimento di un vincolo di posteggio portuale (pb) per 75 posti-barca di categoria inferiore che permetterà anche l'attracco del natante per la pulizia del lago, così come un attracco per i battelli di linea della SNL. Questo nuovo porto comunale è disciplinato da un nuovo articolo normativo che, oltre a fissare la capienza dei posti barca, esige l'integrazione del porto nel disegno del lago e un'elevata qualità architettonica dell'opera. Il vincolo di posteggio P4 viene adattato in funzione del nuovo fabbisogno in posteggi pubblici (44 posti-auto) che tiene conto anche della zona AP16 (Attrezzature a lago) e AP1 (Infrastruttura di svago con attracchi a riva). La zona AP16 viene riorganizzata in funzione proprio della modifica del vincolo P4. Viene infine codificata una nuova zona per attrezzature pubbliche (AP19-Accesso al porto comunale e area di svago) in corrispondenza del-

la zona di accesso al porto. In merito alla proposta di modifica, si esprime quanto segue.

Aspetti paesaggistici e naturalistici

Il Dipartimento condivide la proposta di realizzare un porto comunale a nord della Battuta, e osserva che gli approfondimenti richiesti dalla SST nell'ambito dell'esame consultivo svolto nel 2017 sono stati eseguiti, con la formulazione di una norma finalizzata a garantire sia la qualità architettonica sia il corretto inserimento nel pregevole paesaggio lacustre. Considerato che, oltre agli aspetti paesaggistici, vi sono anche temi naturalistici da prendere in considerazione, il Dipartimento chiede che il cpv. 4 del nuovo articolo normativo venga completato con la formulazione seguente: *L'opera dovrà tenere conto dei contenuti naturalistici e delle relative funzioni, e prevedere, se del caso, adeguate misure di mitigazione e sostituzione.*

Recupero e valorizzazione delle rive e dimensionamento del porto

Con la variante sarà possibile promuovere un riordino paesaggistico della riva del lago, spostando buona parte dei natanti ormeggiati in maniera disordinata lungo tutta la riva all'interno del nuovo porto.

Tenuto conto delle indicazioni della SST, il Municipio ha allestito un catasto degli attracchi natanti presenti lungo la riva al fine di definire quali devono essere prioritariamente spostati nella nuova infrastruttura, determinando così il fabbisogno in posti barca all'interno del porto. Nell'elenco non sono stati integrati alcuni ormeggi che invece dovrebbero farne parte.

In aggiunta, in merito alla tabella che illustra le caratteristiche degli attracchi natanti (allegato 2), si formulano le seguenti precisazioni:

- Mappale n. 248 RFD: non è condiviso il mantenimento dei 4 posti barca, qualora privati, nel contesto dell'area pubblica;
- Mappale n. 364 RFD: non è censito il sollevatore;
- Mappale n. 395 RFD: l'ormeggio (singolo) esistente è ripreso 2 volte;
- Mappale n. 790 RFD: in realtà sono presenti 2 ormeggi (binario e darsena/pontile). Si propone l'eliminazione del binario;
- Mappale n. 897 RFD: non si condivide il mantenimento dell'ormeggio esistente. Se ne propone la rimozione con il ripristino della riva naturale;
- Mappale n. 998 RFD: vi è un errore di battitura, trattasi del fondo n. 989 RFD.
- Mappale n. 953 RFD: non si condivide il mantenimento dell'ormeggio esistente. Se ne propone la rimozione con il ripristino della riva naturale
- Mappale n. 958 RFD: in realtà sono presenti 2 ormeggi. Se ne propone l'eliminazione e quella del binario; *suter*
- Mappale n. 965 RFD: non è censito il pontile. Se ne propone la rimozione con ripristino della riva naturale;
- Mappale n. 968 RFD: non sono censiti i pali ed il pontile. Se ne propone la rimozione con ripristino della riva naturale. *Squindo ARTURJ / 120 mq*

Prima di sottoporre al Consiglio comunale la proposta pianificatoria per adozione, il Municipio è tenuto ad aggiornare e completare il catasto sopra menzionato. Coerentemente con l'obiettivo di recupero della riva del lago, occorrerà inoltre allestire un Piano di ripristino e valorizzazione della riva volto a definire i comprensori in cui il ripristino risulta prioritario tenuto conto delle caratteristiche e delle peculiarità della riva. In sostanza tale Piano dovrà indicare i singoli posti barca esistenti e quelli da eliminare, le aree sensibili presenti lungo la riva dal profilo naturalistico, paesaggistico ed ambientale, e dovrà servire quale base per meglio giustificare le scelte circa gli

spostamenti da effettuare, in particolare tenendo presente, in ordine di priorità, prima quelli volti a dirimere eventuali conflitti esistenti. Per garantire la concretizzazione di quanto previsto dal Piano di ripristino, lo stesso dovrà essere richiamato dalla nuova norma di PR che disciplina il porto comunale.

Infine, il Dipartimento propone di integrare i mappali n. 686 e 999 RFD (quest'ultimo già di proprietà cantonale) nella zona AP19, in modo da creare una maggiore e più confacente fascia di proprietà pubblica quale base di appoggio del porto alla terra ferma.

Calcolo del fabbisogno in posteggi pubblici

Per quel che concerne il posteggio P4, il Dipartimento ritiene che il calcolo dei posteggi necessari a servizio del nuovo porto e delle aree pubbliche a lago sia corretto. Nel Rapporto di pianificazione non è indicata la modalità di gestione che il Comune intende applicare ai posteggi. Ritenuto che il posteggio è posizionato lungo un asse fortemente utilizzato da lavoratori pendolari, al fine di evitare che venga utilizzato quale "area di scambio auto-auto", si suggerisce una gestione con disco orario (zona blu) o applicando una tariffa che disincentivi la sosta prolungata.

Norme d'attuazione

Oltre all'inserimento di un nuovo articolo normativo volto a disciplinare il nuovo porto d'interesse locale, sono stati aggiornati anche gli articoli relativi ai posteggi pubblici, in modo da tener conto della nuova capienza del posteggio P4, e alle attrezzature d'interesse pubblico AP (Comune), in modo da introdurre la nuova zona AP19 e di adeguare il listato dei mappali interessati dal vincolo AP16. Si osserva che la numerazione degli articoli non tiene conto della modifica d'ufficio apportata dal CdS in sede di approvazione della revisione del PR. L'art. relativo ai posteggi pubblici è infatti il n. 51 e non 50, mentre quello relativo alle attrezzature d'interesse pubblico AP (Comune) è il n. 56, e non 55. È quindi di conseguenza opportuno numerare il nuovo articolo relativo al porto d'interesse locale come art. 51bis, in quanto l'art. 51, come detto qui sopra, è già esistente.

Esame d'impatto ambientale

Il Dipartimento osserva che l'infrastruttura portuale oggetto del presente esame è assoggettata all'esame dell'impatto ambientale ai sensi dell'Ordinanza concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente (OEIA) in quanto porto per battelli da diporto con complessivamente più di 100 posti d'ormeggio in laghi (previsti 75 posti barca nel nuovo porto che vanno ad aggiungersi ai 25 già presenti e pianificati situati sulla riva nello stesso comparto, ovvero quelli codificati nella zona AP1) e impianto portuale per battelli delle imprese pubbliche di navigazione. La procedura di approvazione della variante di PR costituisce allora la prima procedura decisiva, che permette di svolgere un esame tempestivo e circostanziato delle ripercussioni ambientali (art. 10a LPAmb, art. 5 OEIA). Gli atti di variante che seguiranno la procedura di adozione e approvazione devono pertanto essere accompagnati da un rapporto d'impatto ambientale (RIA) di 1a fase (RIA pianificatorio) che descrive gli impatti del progetto sull'ambiente, propone le eventuali misure mitigative o compensative necessarie nella fase pianificatoria e propone un capitolato d'oneri per gli approfondimenti da condurre nella successiva procedura edilizia. Le analisi ambientali dovranno considerare tutto il perimetro interessato e comprendere quindi entrambe le strutture portuali (zona Battuta – 25 posti barca e nuova infrastruttura portuale). Infatti, giurisprudenza e dottrina hanno chiaramente stabilito che, a determinate condizioni, più impianti devono essere valutati globalmente come se fossero uno solo, nella misura in cui, insieme, superano i valori soglia stabiliti dall'allegato OEIA (cifra 13.3), conformemente

all'art. 8 LPAmb per il quale gli effetti sono valutati singolarmente, globalmente e secondo la loro azione congiunta. Ciò presuppone una stretta connessione funzionale fra di essi, senza che sia necessario che gli stessi siano edificati contemporaneamente. Pertanto, anche se un impianto preso isolatamente non risulta sottoposto a EIA occorre inglobarlo nell'EIA relativo ad un altro impianto vicino, ad esso connesso, se è suscettibile di contribuire alle emissioni prodotte da quest'ultimo.

In conclusione, si chiede che in fase d'approvazione sia presentato un RIA ai sensi dell'art. 10b della Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb). Per la redazione del rapporto si rimanda al Manuale EIA edito dall'Ufficio federale dell'ambiente (2009).

Prevenzione dei rumori

In merito alla prevenzione dei rumori, si osserva che gli atti all'esame si limitano ad una descrizione degli intenti pianificatori senza entrare nel merito dell'impatto fonico che l'esercizio del porto inevitabilmente genera. Questo aspetto andrà necessariamente valutato alla luce dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) prima della messa in esercizio del porto per cui andrà accertato il rispetto del valore di pianificazione del grado di sensibilità corrispondente ai locali sensibili più esposti nel comparto che attornia l'impianto. Tale verifica dovrà essere effettuata sulla base del numero e sulle caratteristiche dei movimenti e sul tipo di natanti previsti, onde stabilire le immissioni dovute alle manovre nel porto (vedi OIF, allegato 6 art. 1d).

Ritenuto che la mitigazione delle immissioni per un impianto come il porto sono di difficile attuazione si invita l'ente pianificante a procedere alla valutazione fonica di cui sopra già nell'attuale fase pianificatoria, a beneficio della futura attuabilità del progetto stesso. Tale valutazione è da integrare nel RIA pianificatorio.

Inserimento a PR dei piani delle zone di pericolo adottati dal Consiglio di Stato

Nell'ambito della risoluzione di approvazione della revisione del PR comunale, il Consiglio di Stato ha sospeso l'inserimento a PR delle zone di pericolo di natura geologica fintanto che il relativo Piano delle zone di pericolo non sarebbe cresciuto in giudicato. Nella stessa risoluzione, il Consiglio di Stato ha chiesto al Comune di procedere all'inserimento a PR delle zone relative al pericolo alluvionale dei riali presenti sul territorio comunale e legate all'esondazione del Ceresio.

In considerazione del fatto che il CdS ha nel frattempo adottato il Piano delle zone di pericolo (PZP) relativo ai processi geologici (movimento di versante) e ai fenomeni di alluvionamento dei riali laterali (in data 13.12.2017) e il PZP concernente il fenomeno di alluvionamento del fiume Laveggio (in data 27.11.2018), il Municipio propone in questa sede l'inserimento delle relative zone di pericolo a PR. Dal punto di vista normativo, non sono previsti adeguamenti siccome la normativa che regge le zone di pericolo è già stata aggiornata in sede di approvazione della revisione del PR.

Il Dipartimento del territorio osserva che le zone esposte a pericolo di alluvionamento sono riportate correttamente a PR. Si osserva tuttavia che per la rappresentazione grafica dei pericoli non sono stati adottati i colori ufficiali definiti dalle raccomandazioni federali in materia. In fase di approvazione si chiede pertanto che le zone di pericolo siano rappresentate con i colori corretti per gradi. Per le zone di pericolo indicative è consentito adottare un colore che non entri in contrasto con la rappresentazione dei gradi di pericolo.

Per quel che concerne le zone esposte a pericolo di movimento di versante, si osserva che le stesse sono state riportate correttamente a PR.

Esaminata quindi la proposta municipale, il Dipartimento condivide quanto presentato ed esprime un preavviso favorevole.

Inserimento a PR della zona di protezione delle acque del Laveggio

Nell'ambito della risoluzione di approvazione della revisione del PR comunale, il CdS non ha approvato le linee d'arretramento dai corsi d'acqua così come proposte, incaricando il Comune di definire le zone di protezione delle acque superficiali in relazione a tutti i corsi d'acqua presenti sul territorio comunale ai sensi di quanto previsto dall'Ordinanza sulla protezione delle acque (OPAc). Il Municipio ha già sottoposto al Dipartimento una proposta in tal senso, che si è espresso con esame preliminare in data 11 giugno 2018. Gli spazi di pertinenza del Laveggio non erano inclusi in questa proposta, in quanto la loro definizione è di competenza dell'Autorità cantonale. Gli studi condotti dal Dipartimento del territorio sono nel frattempo conclusi, e i risultati sono stati trasmessi al Municipio affinché quest'ultimo procedesse ad inserire a PR, mediante procedura ordinaria, la zona di protezione delle acque del Laveggio. Al Dipartimento è quindi sottoposto l'inserimento a PR di tale zona e l'aggiornamento dell'articolo normativo relativo alle zone di protezione delle acque di superficie in modo da tener conto anche del contenuto delle recenti linee guida per l'elaborazione del Regolamento edilizio.

Esaminata la proposta municipale, il Dipartimento condivide quanto presentato ed esprime pertanto un preavviso favorevole.

L'art. 30 NAPR disciplina, oltre le zone di protezione delle acque di superficie, anche quelle del sottosuolo (cpv. 5 e 6). Sebbene questi capoversi non siano oggetto di variante, si approfitta del presente esame per chiedere al Comune di modificare il cpv. 5 citando le *Istruzioni pratiche per la protezione delle acque sotterranee* anziché le *Direttive dell'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio*.

6. CONCLUSIONI

In generale, il Dipartimento esprime un preavviso favorevole alle varianti presentate dal Municipio. Il proposito di realizzare un nuovo porto comunale alla Battuta è condiviso. Prima di sottoporre tale variante al Legislativo comunale per adozione occorre tuttavia apportare alcuni correttivi a livello normativo (art. 51bis NAPR) e aggiornare il catasto degli attracchi natanti presenti lungo la riva, tenendo conto delle considerazioni espresse al cap. 5, accompagnandolo da un Piano di ripristino e valorizzazione della riva e da un RIA di 1a fase.

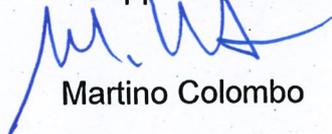
La Sezione dello sviluppo territoriale (Ufficio della pianificazione locale) è a disposizione per rispondere a eventuali vostre richieste.

PER IL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Il Consigliere di Stato:


Claudio Zali

Il Direttore della Divisione dello
sviluppo territoriale e della mobilità:


Martino Colombo

7. COMUNICAZIONE

Invio normale:

Municipio di Riva San Vitale, 6826 Riva San Vitale;

Invio esterno:

Planidea SA (info@planidea.ch);

Invio interno:

Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch);

Ufficio della pianificazione locale (dt-upl@ti.ch);

Ufficio della natura e del paesaggio (dt-unp@ti.ch);

Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch);

Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (dt-spaas@ti.ch);

Ufficio dei pericoli naturali, degli incendi e dei progetti (dt-sf.upip@ti.ch);

Ufficio della caccia e della pesca (dt-ucp@ti.ch);

Ufficio dei corsi d'acqua (dt-uca@ti.ch);

Ufficio del demanio (dt-sg.ud@ti.ch).