



VARIANTI PR

In seguito alla risoluzione di approvazione del PR n. 3217 (01.07.2014) da parte del Consiglio di Stato

II pacchetto

Sintesi dell'esame preliminare dipartimentale, con relative osservazioni e decisioni municipali

Aprile 2022

PLANIDEA SA | PIANIFICAZIONE | AMBIENTE | SPAZIO PUBBLICO

Via Campagna 22, CH-6952 Canobbio
+41 (0)91 220 28 20, info@planidea.ch, www.planidea.ch

Considerazioni generali

Le varianti di PR con procedura ordinaria denominate "Il pacchetto" sono state sottoposte al Dipartimento del territorio (DT) per esame preliminare il 16 ottobre 2019, il quale si è espresso formalmente il 10 marzo 2021. Di seguito si sintetizza il contenuto dell'esame preliminare, in particolare le richieste di adeguamenti degli atti di variante. Al contempo, il presente documento contiene anche le considerazioni e decisioni municipali relative alle richieste formulate dal DT.

In estrema sintesi si può affermare che il DT ha accolto positivamente le proposte di varianti di PR con procedura ordinaria scaturite a seguito dell'approvazione della revisione del PR di Riva S. Vitale.

Oltre a ciò, il presente documento espone ulteriori aggiornamenti dell'incarto che il Municipio promuoverà nell'allestimento degli atti da sottoporre al CC per adozione. In conclusione del presente documento sono pertanto esposti alcuni approfondimenti, per esempio in merito alla normativa o alla grafica dei vincoli di PR che s'intende adeguare.

Sintesi considerazioni DT	Osservazioni municipali	Decisione municipale
<i>Inserimento a PR di un vincolo di porto comunale in località Sant'Antonio</i>		
Il DT sintetizza i contenuti della variante di PR.	Nessuna osservazione particolare.	-
<i>Aspetti paesaggistici e naturalistici</i>		
<p>Il DT condivide la proposta e osserva che gli approfondimenti richiesti dalla SST nell'ambito dell'esame consultivo (2017) sono stati eseguiti.</p> <p>Il DT 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.</p>	Si prende atto della richiesta del DT.	Integrare agli atti di variante l'adeguamento normativo proposto.

Sintesi considerazioni DT	Osservazioni municipali	Decisione municipale
Recupero e valorizzazione delle rive e dimensionamento del porto		
<p>Con la variante sarà possibile promuovere un riordino paesaggistico della riva del lago, spostando all'interno del nuovo porto buona parte dei natanti attualmente ormeggiati in maniera disordinata lungo tutta la riva.</p> <p>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 secondo il DT invece dovrebbero farne parte. Pertanto, il DT formula le seguenti precisazioni, in aggiunta a quanto riportato nella tabella che illustra le caratteristiche degli attracchi natanti (allegato 2):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mapp. 248: non è condiviso il mantenimento dei 4 posti barca, qualora privati, nel contesto dell'area pubblica; • Mapp. 364: non è censito il sollevatore; • Mapp. 395: l'ormeggio (singolo) esistente è ripreso 2 volte; • Mapp. 790: in realtà sono presenti 2 ormeggi (binario e darsena/pontile). Il DT propone l'eliminazione del binario; • Mapp. 897: il DT non condivide il mantenimento dell'ormeggio esistente. Ne propone la rimozione con il ripristino della riva naturale; • Mapp. 998: vi è un errore di battitura, trattasi del fondo n. 989 	<p>Si chiede a Municipio/UTC di valutare le proposte del DT sulla base del censimento allestito a suo tempo e di adeguare, laddove opportuno, il censimento degli attracchi natanti presenti lungo la riva. Si rende attenti che l'adeguamento del censimento potrebbe portare ad un fabbisogno in posti-barca presso il nuovo porto diverso da quanto definito sinora. In particolare, sembra che ca. 16 posti-barca per i quali era previsto il mantenimento, siano ora da considerare all'interno della nuova struttura portuale.</p> <p>In sede di aggiornamento degli atti per adozione da parte del CC, e quindi in parallelo all'allestimento del RIA (vedi pag. 5 del presente documento), sarà opportuno verificare nuovamente il calcolo del fabbisogno in posti-barca presso il porto. Qualora il fabbisogno risultasse maggiore rispetto a quanto ipotizzato sinora e si volesse dar seguito a questo fabbisogno, bisognerà anche valutare l'impatto paesaggistico dei nuovi attracchi e del nuovo porto nel suo insieme.</p>	<p>Aggiornare il censimento degli attracchi allorquando si allestiranno gli atti da sottoporre al CC per adozione.</p> <p>Considerare le implicazioni sul calcolo del fabbisogno di posti-barca nel nuovo porto e ridefinire il dimensionamento della struttura portuale. .</p>

Sintesi considerazioni DT	Osservazioni municipali	Decisione municipale
<ul style="list-style-type: none"> • Mapp. 953: il DT non condivide il mantenimento dell'ormeggio esistente. Ne propone la rimozione con il ripristino della riva naturale • Mapp. 958: in realtà sono presenti 2 ormeggi. IL DT propone l'eliminazione e quella del binario; • Mapp. 965: non è censito il pontile. Il DT ne propone la rimozione con ripristino della riva naturale; • Mapp. 968: non sono censiti i pali ed il pontile. Il DT ne propone la rimozione con ripristino della riva naturale. <p>Il DT segnala altresì che prima di sottoporre al Consiglio comunale la proposta pianificatoria per adozione, il Municipio è tenuto ad aggiornare e completare il catasto sopra menzionato.</p>		
<p>Coerentemente con l'obiettivo di recupero della riva del lago, il DT chiede inoltre di 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.</p> <p>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.</p>	<p>Il Piano di ripristino e valorizzazione della riva è inteso quale prosieguo del censimento dei posti-barca effettuato a suo tempo dal Municipio. Ora, dopo aver identificato gli attracchi che andranno smantellati, il DT chiede che si diano degli indirizzi circa la sistemazione delle singole aree. Si concorda che il solo smantellamento degli attracchi non possa dare sufficienti garanzie rispetto al recupero paesaggistico e naturalistico delle rive.</p> <p>Si ritiene che nelle norme di PR si possa iscrivere l'obbligo di allestimento di un Piano di ripristino e valorizzazione della riva, che sarà poi</p>	<p>Iscrivere nelle norme di PR l'obbligo di allestimento di un Piano di ripristino e valorizzazione della riva, che sarà da allestire successivamente, in ambito di procedura edilizia.</p> <p>In tale ambito, si precisa anche che l'Ufficio del demanio ha l'autorità per richiedere lo sgombero delle rive attualmente occupate da attracchi privati identificati censimento dei posti-barca quali comparti prioritari da rinaturalizzare.</p> <p>Non è pertanto necessario, in sede di adeguamento del PR, istituire una base legale per</p>

Sintesi considerazioni DT	Osservazioni municipali	Decisione municipale
<p>Infine, il Dipartimento propone di integrare i mapp. 686 e 999 (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.</p>	<p>La proposta può essere accolta e gli atti aggiornati di conseguenza. Bisognerà pertanto considerare l'esproprio del fondo 686, qualora privato.</p>	<p>permettere lo sgombero delle rive in quanto già esistente nella Legge sul demanio pubblico.</p> <p>Aggiornare gli atti come proposto dal DT per adozione da parte del CC.</p>
<p>Calcolo del fabbisogno in posteggi pubblici</p>		
<p>Il DT ritiene corretto il calcolo dei posteggi necessari a servizio del nuovo porto e delle aree pubbliche a lago. Il DT propone anche di gestire il posteggio con disco orario o applicando una tariffa che disincentivi la sosta prolungata.</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione.</p>	<p>Aggiornare gli atti come proposto dal DT per adozione da parte del CC.</p>
<p>Norme d'attuazione</p>		
<p>Il DT segnala una svista quanto alla numerazione degli articoli normativi.</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione.</p>	<p>Aggiornare gli atti come indicato.</p>

Sintesi considerazioni DT	Osservazioni municipali	Decisione municipale
<p>Esame d'impatto ambientale</p> <p>Il DT osserva che l'infrastruttura portuale in 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, zona AP1) e impianto portuale per battelli delle imprese pubbliche di navigazione.</p> <p>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'onere per gli approfondimenti da condurre nella successiva procedura edilizia.</p> <p>Le analisi ambientali dovranno considerare tutto il perimetro interessato e comprendere quindi entrambe le strutture portuali AP1 e nuova infrastruttura portuale).</p> <p>In conclusione, il DT chiede che in fase d'approvazione sia presentato un RIA ai sensi dell'art. 10b della Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb).</p>	<p>Si prende atto della richiesta formulata dal DT e si propone di avviare quanto prima le verifiche e l'allestimento del RIA di fase pianificatoria.</p>	<p>Allestire il RIA di fase pianificatoria.</p>

Sintesi considerazioni DT	Osservazioni municipali	Decisione municipale
Prevenzione dei rumori		
<p>In merito alla prevenzione dei rumori, il DT osserva che negli atti non si entra 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).</p> <p>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.</p>	<p>Si ritiene che il tema possa essere affrontato in ambito di RIA di fase pianificatoria, come proposto dal DT.</p>	<p>Integrare la tematica dei rumori nel RIA di fase pianificatoria.</p>
Inserimento a PR dei piani delle zone di pericolo adottati dal Consiglio di Stato		
<p>Il DT osserva che le zone esposte a pericolo di alluvionamento sono riportate correttamente a PR. 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 le zone di pericolo andranno 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.</p> <p>Pure le zone esposte a pericolo di movimento di versante sono state riportate correttamente.</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione.</p>	<p>Aggiornare gli atti come indicato dal DT per adozione da parte del CC.</p>

Sintesi considerazioni DT	Osservazioni municipali	Decisione municipale
<i>Inserimento a PR della zona di protezione delle acque del Laveggio</i>		
<p>Il DT condivide quanto presentato dal Municipio e esprime pertanto un preavviso favorevole.</p> <p>Nonostante non sia oggetto di variante, il DT chiede di adeguare il cpv. 5 dell'art. 30 NAPR citando le Istruzioni pratiche per la protezione delle acque sotterranee anziché le Direttive dell'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio.</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione del DT.</p>	<p>Aggiornare gli atti come indicato dal DT per adozione da parte del CC.</p>

Come anticipato nella tabella precedente, a seguito di esame preliminare sono stati effettuati degli approfondimenti. Essi concernono in particolare:

- elaborazione del RIA di fase pianificatoria: questo documento accompagna gli atti di variante e segue la procedura coordinata ai sensi della LCoord. La documentazione è disponibile in allegato.
- aggiornamento della proposta normativa relativa al porto comunale e relative aree d'accesso: tenuto conto di quanto emerso dal RIA di fase pianificatoria e delle osservazioni del DT emerse in sede di esame preliminare, si è proceduto con l'aggiornamento della normativa che reggerà il vincolo di porto comunale e relative aree d'accesso. La riformulazione della proposta normativa è esposta di seguito.
- aggiornamento dell'estensione del vincolo di porto e relative aree d'accesso: tenuto conto del nuovo dimensionamento del porto e di approfondimenti tecnici svolti in relazione con l'elaborazione del RIA di fase pianificatoria, è pure stata rivista l'estensione del vincolo di porto e delle aree d'accesso allo stesso. Di seguito è riportato un estratto della proposta di piano di variante di PR.
- aggiornamento del programma di realizzazione, in ragione dell'adeguamento dell'estensione dell'area di accesso al porto e della capienza del porto stesso.

AGGIORNAMENTO PROPOSTA NORMATIVA

Di seguito sono esposti i criteri esecutivi minimi da rispettare nell'ambito della progettazione e realizzazione dei vincoli "AP19 – Accesso al porto comunale" e "Pb – Porto comunale per barche". A seguito della procedura di informazione e partecipazione pubblica ai sensi della LST verranno allestiti gli atti definitivi per adozione da parte del CC, pertanto questa proposta di normativa verrà acclusa agli atti ufficiali, tenuto conto di eventuali osservazioni emerse durante il periodo di informazione e partecipazione pubblica.

Art. 51 Porto comunale per barche Pb (nuovo)

1. Il porto comunale per barche Pb comprende l'area riservata per l'ormeggio di imbarcazioni, fino ad una capienza approssimativa di 100 posti barca. Sono da privilegiare gli ormeggi per natanti di cat. A (ai sensi dell'ONI) e in minor misura per natanti di cat. B/C, fino ad un massimo di 14 posti-barca per queste due categorie.
2. È ammesso l'attracco di natanti per la pulizia del lago, di salvataggio e della polizia lacuale.
3. È ammessa la realizzazione di piccoli impianti a supporto dell'attività portuale, direttamente connessi con il funzionamento tecnico della struttura principale.
4. L'opera deve esprimere qualità architettonica: deve integrarsi nel disegno della riva del lago, deve garantire una visuale sufficiente e qualificante sul lago, deve essere caratterizzata dall'uso di colori che si integrino nel particolare contesto naturale della riva.
5. L'opera deve tenere conto dei contenuti naturalistici e delle relative funzioni, e prevedere, se del caso, adeguate misure di mitigazione e sostituzione.¹
6. In sede edilizia è obbligatorio presentare un piano di ripristino della riva in previsione dello smantellamento dei posti-barca identificati come priorità I nel concetto di sistemazione delle rive. Il recupero delle rive deve avvenire contestualmente (o immediatamente dopo) la realizzazione del porto. Sono da attuare misure in favore della natura e della valorizzazione paesaggistica, tenuto conto in particolare di interventi in favore della natrice tassellata.
7. Sono inoltre da rispettare i disposti dell'art. 56, cpv. 2, lett. e relativi alla fascia riparia (DP1).

¹ *Paragrafo normativo richiesto dal DT in sede di esame preliminare.*

Art. 55 56 Attrezzature d'interesse pubblico AP (Comune)

1. Le attrezzature d'interesse pubblico (Comune) sono:

<i>Destinazione</i>	<i>Stato</i>	<i>Mappali</i>
<i>[omissis]</i>		
AP16 Attrezzature a lago	nuovo	678, 1054
AP19 Accesso al porto comunale per barche	nuovo	999, 686, 687, 779

2. Sono stabiliti i seguenti parametri edificatori:

[omissis]

AP19 *Accesso al porto comunale per barche*

- a) È ammessa la realizzazione di impianti a supporto dell'attività portuale, direttamente connessi con il funzionamento tecnico della struttura principale. La realizzazione delle opere di accesso alla struttura portuale deve limitare l'impatto sulle componenti naturalistiche, in particolare lungo la riva e la fascia riparia (disposizione particolare DP1). Sono da privilegiare soluzioni tecniche poco invasive con possibilità di esecuzione delle opere prevalentemente dal lago.
- b) È ammessa la formazione di un camminamento di accesso tra la strada di collegamento ed i pontili, possibilmente sopraelevata/distaccata rispetto alla riva e che garantisca il solo accesso ai pontili. La realizzazione di strutture di collegamento tra i pontili non è soggetta alle prescrizioni relative alle distanze dalle strade.
- c) Le strutture di attracco per natanti devono ubicarsi al di fuori della fascia riparia (DP1). Fanno eccezione unicamente le passerelle di collegamento tra il camminamento a riva ed i pontili. Queste devono inserirsi in modo armonioso nel contesto.
- d) A lavori eseguiti, è imposto il ripristino allo stato naturale del suolo, ad eccezione delle aree direttamente interessate dalle strutture di ancoraggio del porto.
- e) Per la fascia riparia (DP1) valgono inoltre i disposti seguenti:
 - la sistemazione finale della riva, laddove la struttura del porto si ancora al suolo, deve prevedere l'impiego di strutture che favoriscano la termoregolazione ed il nascondiglio della natrice (come ad esempio argini e opere di sostegno in blocchi in prossimità dell'acqua, con interstizi dove il rettile possa trovare rifugio). La sistemazione finale deve inoltre prevedere una copertura vegetale erbosa o arbustiva poco densa su almeno il 50% della superficie del tratto di riva sistemato, per consentire una corretta termoregolazione dell'animale.

f) Sono inoltre da rispettare le prescrizioni dell'art. 51 relativo al porto comunale per barche.

3. Alle zone AP3, AP4, AP5, AP6, AP7, AP8, AP9, AP13, AP14², AP15 e AP16 è attribuito il grado di sensibilità II al rumore.

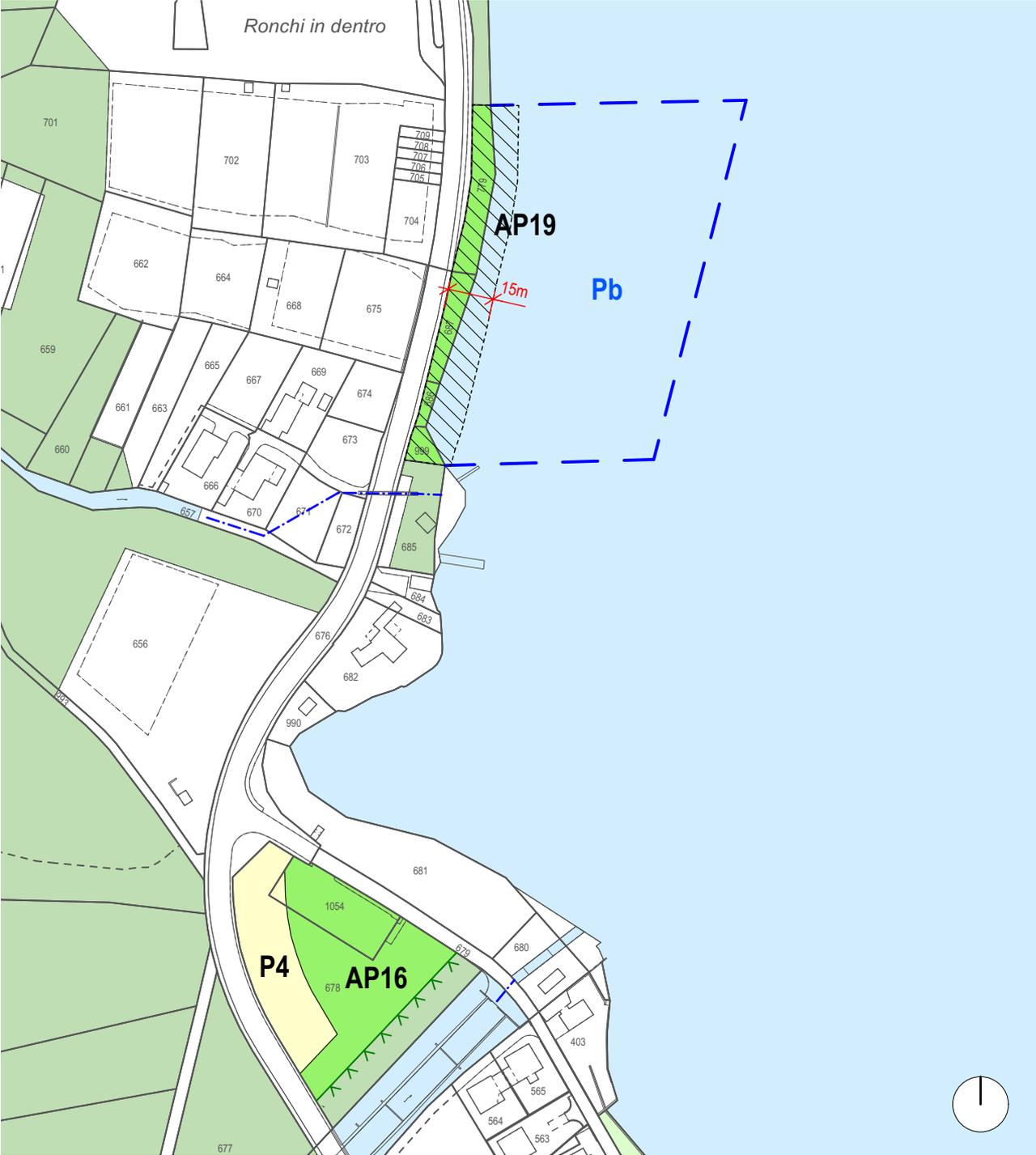
Alla zona AP19 è attribuito il grado di sensibilità III al rumore.

AGGIORNAMENTO PIANO DI VARIANTE DI PR

Come anticipato, si è reso necessario rivedere l'impostazione pianificatoria relativa alla posizione del porto dato che gli approfondimenti tecnici svolti hanno permesso di precisare alcune condizioni tecnico-costruttive. In tal senso, ad oggi sono meglio noti i vincoli tecnici da rispettare in fase esecutiva e gli stessi servono da base per definire il perimetro pianificatorio necessario per la realizzazione del porto.

Di seguito si riporta un estratto del piano di variante, il quale raffigura in particolare il vincolo per l'accesso al porto comunale (AP19), il vincolo di porto comunale (Pb) e il vincolo relativo alla fascia riparia (DP1).

² Vincolo non approvato dal CdS con ris. n. 3217 del 1.07.2014.



-  AP attrezzature e costruzioni di interesse pubblico
AP16 attrezzature a lago
AP19 accesso al porto comunale
-  DP1 fascia riparia
-  Pb porto comunale per barche
-  P posteggio pubblico

AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE

Tenuto conto del ridimensionamento previsto per il porto e dell'adeguata estensione dell'area d'accesso allo stesso, si procede con l'aggiornamento della tabella esposta nel rapporto di pianificazione presentato per esame preliminare.

Oggetto	Costo unitario	Superficie³ / oggetti	Costo totale
<i>Realizzazione</i>			
Nuovo parco/giardino con sistemazioni a terra - vincolo AP16	120 fr./m ²	2'488 m ²	298'560.00
Sistemazione accesso al porto e area di svago adiacente – vincolo AP19	300 fr./m ²	223 m ²	66'900.00
Posteggio all'aperto P4	300 fr./m ²	1'466 m ²	439'800.00
Attracco natanti, 75 posti barca (pb)	15'000 fr./pb	100 pb	1'500'000.00
<i>Espropriazione</i>			
Zona senza destinazione, mapp. 686 (AP19)	1.5 fr./m ²	58 m ²	87.00
Zona senza destinazione, mapp. 687 (AP19)	1.5 fr./m ²	223 m ²	334.50
Zona senza destinazione, mapp. 779 (AP19)	0.5 fr./m ²	397 m ²	198.50
Zona senza destinazione, mapp. 999 (AP19)	1.5 fr./m ²	99 m ²	148.50
TOTALE			2'306'118.50

Come già esposto nel rapporto di pianificazione, bisogna ricordare che gli investimenti previsti potranno essere in buona parte autofinanziati grazie ai pagamenti dei posteggi per auto e al noleggio dei posti barca. I posteggi per le autovetture sono già attualmente soggetti a tariffa oraria e garantiscono una copertura parziale dei costi. In merito ai posti-barca, si può ipotizzare un costo medio annuo⁴ per posto-barca che si aggira attorno ai 1'500 .-, ciò che permetterebbe in 10-15 anni di ammortizzare i costi di realizzazione e manutenzione.

³ Alcune superfici andranno verificate allorché il progetto sarà definitivo.

⁴ Affitto medio applicato in strutture analoghe, dove i costi d'affitto variano da 800 a 2'000 Fr./anno secondo il tipo di grandezza dell'imbarcazione.