COMUNE DI CAPRIASCA

Municipio

Piazza Motta, CP 165, 6950 Tesserete

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 14/2009

Chiedente l'approvazione della variante di Piano Regolatore Sezione di Sala, con l'inclusione della strada prevista dal riordino fondiario, monti di Condra, denominata AF1; modifica del piano del traffico

---

Tesserete, 14 settembre 2009

ALLO SPETTABILE
CONSIGLIO COMUNALE DI CAPRIASCA

Signor Presidente,
Signore e Signori consiglieri,

Sottoponiamo alla vostra attenzione la variante di Piano Regolatore della Sezione di Sala, relativa all'inserimento nel piano del traffico della strada agricolo forestale AF1 progettata nell'ambito del riordino fondiario in atto nel comprensorio di Sala.

1) *Introduzione – il raggruppamento a Sala, le opere stradali*

Da alcuni anni nel comprensorio di Sala è in atto la procedura per il riordino fondiario, avviata prima dell'aggregazione del 2001; l'istanza del Municipio di Sala al Consiglio di Stato risale al 18 giugno 1986 (cfr. rapporto di pianificazione, pagina 4). In data 18 agosto 2009 il Consiglio di Stato ha intimato ai proprietari dei terreni le decisioni sui ricorsi di 1. istanza. A partire da tale data fa stato il nuovo riparto dei fondi. La picchettazione e la terminazione dei fondi avverrà entro il 31 marzo 2011, seguita dall'immissione in possesso, riservato l'esito presso le istanze successive.

Parallelamente al progetto di nuovo riparto, il Consorzio ha promosso la realizzazione delle opere stradali, agricolo e forestali, in gran parte esistenti e realizzate. Si citano a questo riguardo, le tratte di Varina – Pianchera a Bigorio, quella nella zona del cimitero di Sala che si congiunge con la rete di Vaglio vicino al Sasso del Diavolo, in parte preesistente, il collegamento fra i monti di Stinché e l'alpe della Moschera. Da menzionare pure nella zona dei monti la ripresa della strada esistente dei monti di Presgé, a partire dall'ex confine con Vaglio.

Fra le opere ancora da realizzare figurano i collegamenti verso monti di Condra, rispettivamente Lasciano, partendo dalla piazza di giro esistente in località Sciss, a 825 metri sul livello del mare sopra il Convento del Bigorio. Questo raccordo si suddivide in due tronconi.

Il primo denominato AF2 riguarda il collegamento fra Sciss e Lasciano. Si tratta di un percorso acquisito e che il Consorzio potrebbe già mettere in opera. Il secondo troncone si dirama dal primo, poco sopra le cascine in località Pianca, sale sino alla località Fornera per poi svoltare e seguendo in pratica la linea altimetrica di m 1000 slm, raggiunge Condra e più precisamente la località di Res, per una lunghezza totale di m 2'290.

Il tutto come illustrato nella documentazione del pianificatore, sulla quale si ritornerà in seguito.

Per una migliore comprensione si allega al presente messaggio *l'estratto planimetrico 1:15 000 annesso al rapporto di pianificazione.*

2) *Le problematiche specifiche della strada AF1 di Condra, la necessità di integrare il tracciato nel Piano Regolatore*

La strada in questione è stata contestata nell'ambito della pubblicazione promossa dal raggruppamento. Due proprietari hanno avversato questa realizzazione, dapprima con una lunga procedura sfociata in una sentenza del TF, poi con un ricorso sino al Tribunale amministrativo che ha accolto parzialmente il gravame, respingendo una decisione precedente del Consiglio di Stato e infine con un'ultima decisione del Consiglio di Stato del 9 maggio 2006, che ha accolto un nuovo gravame avverso alla ripubblicazione del progetto di dettaglio apparsa sul foglio ufficiale 102 del 23 dicembre 2005.

La situazione da profilo giuridico è assai complessa, anche per le obiezioni sollevati dai ricorrenti, non solo sull'utilità e la necessità della strada, ma pure per ragioni di procedure e competenze.

Il 24 aprile 2007 il Consiglio di Stato precisava *che questa strada deve essere oggetto di un esame approfondito esperito nell'ambito di un adeguato processo pianificatorio segnatamente deve essere opportunamente pianificata nel contesto di un "Piano di utilizzazione speciale" adottato secondo i precedetti della Legge sulla pianificazione del territorio.* Ciò significa concretamente l'inserimento del tracciato nel piano regolatore, attraverso l'elaborazione di una variante di PR in vigore nella Sezione di Sala. La relazione del Consiglio di Stato è richiamata integralmente in questo messaggio.

Con lettera del 10 maggio 2007 il Consorzio RT di Sala prendeva posizione sullo scritto dell'Autorità cantonale argomentando che la procedura di Piano Regolatore, limitatamente a questa strada, si rendeva necessaria prevalentemente *a causa di vizi formali e che il RIA (*rapporto di impatto ambientale) *è già stato elaborato e necessita solo di leggeri adattamenti.* Si chiedeva pertanto di anticipare questa variante rispetto alla procedura di revisione generale in atto con il PR di Capriasca. La Delegazione spiegava che l'urgenza èmotivata dalla responsabilità nel chiarire il più presto possibile le questioni di finanziamento della rete stradale, da suddividere fra i proprietari consorziati. Il Consorzio ha quindi segnalato l'opportunità di incaricare l'ing. Sergio Rovelli, operatore responsabile del RT, di elaborare questa variante e questo sottolineando le sue conoscenze del progetto di RT e del lungo istoriato di questo collegamento.

Con risoluzione no. 174 del 21 maggio 2007, il Municipio aderiva precisando alla Delegazione che tutti i costi riguardanti la procedura sono intereramente a carico del Consorzio. Nella comunicazione venivano coinvolti lo stesso ing. Rovelli e l'arch. Giacomazzi informato in relazione al mandato per l'elaborazione del PR di Capriasca.

3) *L'allestimento della variante, l'esame preliminare:*

In data 20 novembre 2007, l'ing. Sergio Rovelli sottoponeva al Municipio l'incarto completo, comprensivo degli atti seguenti:

a) Rapporto di pianificazione, art. 27 LALPT
b) Programma di realizzazione, art. 30 LALPT
c) Estratto piano del traffico

d) Rapporto di esame ambientale, RIA principale, elaborato dal consulente ambientale, ECOCONTROL SA e relativi piani:
   1. Perimetro del progetto 1:25’000
   2. Piano delle Pendenze del terreno 1:5'000.—
   3. Piano dell’area in esame 1:2’000

Il rapporto di pianificazione illustra tutto quanto necessario ai fini dell’acquisizione di questa variante, nell’ordine l’istoriato – con l’elencazione dei fatti salienti delle procedure di RT, rispettivamente del PR di Sala, sulla situazione pianificatoria – PR esistenti, piani del traffico e del paesaggio e NAPR, sul piano direttore cantonale e infine con un commento riassuntivo.

Il pianificatore sottolinea che nei piani del traffico non è indicata nessuna strada esterna alle zone edificabili, sebbene ne esistano parecchie, alcune di recente costruzione (cfr. capitolo introduttivo), altre ancora allo stadio di progetto, ma già approvate.

In definitiva con questa variante specifica si propone a pagina 23 del documento di inserire la strada di **RT AF1 quale strada di servizio**. Inoltre per completezza di rete, nel piano del traffico è altresì riportata come **strada di servizio il tronco RT AF2** (già cresciuta in giudicato).

Le altre strade di servizio esterne alla zona edificabile saranno oggetto **della procedura di revisione del PR in corso**.

Le caratteriste tecniche della strada sono documentate sia nel rapporto di impatto ambientale RIA, sia nella relazione del pianificatore.

Come già accennato la strada avrà una lunghezza complessiva di m 2'290, di m 1'800 all’interno del bosco e m 490 in terreni prativi. La larghezza del campo stradale è di m 3.80, comprese le banchine a monte, 0.30 m e 0.5 a valle. L’opera comprende pure le piazzuole di scambio ogni 150 m. Nelle relazioni sono dettagliati tutti gli interventi necessari, per quanto concerne l’attraversamento dei corsi d’acqua e gli interventi a tutela dell’ambiente. L’opera verrà costruita con rivestimento naturale, salvo nei tratti con pendenza superiore al 12% e lungo il tornante, con una pavimentazione in calcestruzzo.

Il sedime della strada ha una superficie di mq 3’557, già riservato nell’ambito del riordino fondiario, con relativa attribuzione al Consorzio RT e non sarà quindi necessario avviare una procedura di esproprio.

La realizzazione rientra nell’ambito del RT e beneficerà perciò dei relativi sussidi cantonali e federali attribuiti in questi casi. Nel capitolo sul programma di realizzazione,

a pagina 14, si precisa fra gli altri che il Comune di Capriasca non dovrà sopportare nessun investimento. L'opera è preventivata in fr. 1'571'000.--, ripartiti in ragione dell'80%, a carico di Confederazione e Cantone, metà ciascuno, mentre il rimanente 20% è dovuto dai privati.
La realizzazione potrà iniziare dopo l'approvazione della variante di PR e dopo la costruzione del tratto AF 2, di cui è il prolungamento.
Il rapporto di impatto ambientale RIA, riprende e sviluppa i temi della relazione del pianficatore dettagliando le conseguenze del progetto sull'ambiente, per quanto concerne l'aria, i rumori, l'acqua, il suolo, la natura, il paesaggio e gli abitati, i beni culturali e archeologici.

Per quanto non menzionato si richiama tutta la documentazione prodotta, parte integrante della proposta di variante in esame.

L'incarto veniva quindi trasmesso il 28 novembre 2007 al Dipartimento del Territorio per l'esame preliminare.
Il Dipartimento con atto del 28 aprile 2008, ci inviava le osservazioni scaturite dall'esame preliminare; il documento è parte integrante di questa proposta di variante ed è quindi richiamato integralmente. L'autorità cantonale si sofferma sui seguenti aspetti:

1. Osservazioni formali, atti costitutivi e preavvisi dei servizi amministrativi dello Stato
2. Considerazioni generali sulla variante
3. Considerazioni particolari sulla variante, considerando quanto segue:
   - Aspetti formali sulla documentazione presentata
   - Precisazione sulle funzioni ammesse
   - Considerazione sugli aspetti ambientali
   - Pericoli naturali
   - Protezione delle acque
   - Natura e paesaggio
   - Fauna
   - Suolo
   - Protezione dell'aria e del clima
   - Rifiuti e sostanze pericolose per l'ambiente
   - Rumori
   - Siti contaminati
   - Conclusioni
4. Protezione degli interessi
5. Conclusioni finali

L’ing. Sergio Rovelli, preso atto di questo preavviso evidenziava che la strada è riconosciuta come essenzialmente agricolo – forestale, che gli aspetti ambientali sono stati ampiamente considerati, così come la ponderazione degli interessi, concludendo perciò che nulla osta al proseguimento della procedura, con la presentazione del relativo messaggio al Legislativo.

Di particolare rilievo ai fini della variante il tema dell’interesse dal profilo agricolo e forestale da una parte e quello ambientale dall’altro, al di là dell’aspetto particolare di dover integrare nel Piano Regolatore un’opera di riordino fondiario. La questione agricola e forestale è illustrata al punto 3.2.1 del preavviso cantonale, dove il Dipartimento riconosce servizio queste funzioni, aggiungendo che il tracciato assolve in pieno gli obiettivi. L’autorità cantonale sottoscrive pertanto quanto precisato e dettagliato dal pianificatore nel capitolo 5 della sua relazione, a pagina 15, dove si sottolinea l’esigenza del collegamento per gli scopi agricoli e forestali.

In proposito si aggiunge quale elemento rafforzativo quanto segue. Il territorio in questi ultimi anni ha subito un radicale cambiamento; le attività agricole e quelle forestali si sono di molto ridimensionate e solo negli ultimi anni sono nate nuove realtà, con una gestione differente rispetto a quella tradizionale legata al mondo contadino, fondata su piccole attività a conduzione famigliare. Se confrontiamo la situazione odierna, rispetto a quella di cinquanta anni fa, di cui disponiamo di ampie testimonianze fotografiche, possiamo ad esempio notare che tutta la campagna del Bigorio era costellata da una serie di stalle. Il contadino sfruttava quindi i terreni più favorevoli, raccoglieva il fieno lo immagazzinava e poi lo faceva consumare sul posto dal bestiame, spostandosi da un podere all’altro, in avanti e indietro fra il villaggio e i monti. Era una sorta di transumanza, tipica della nostra regione che ha dato origine a quelli che comunemente chiamiamo i monti, oggi in gran parte trasformati in residenze secondarie e che occupano la vasta zona premontana compiendo nel territorio un ampio arco, dai monti di Brena sino a quelli di Bidogno e Corticiasca.

Le attività agricole odierne sono organizzate in alcune stalle di medie e grandi dimensioni (per la nostra realtà) e per soddisfare il fabbisogno di foraggio gli allevatori si spostano da un podere all’altro raccogliendo e trasportanto poi il fieno raccolto, di regola due / tre tagli all’anno. Non è raro che per assicurare il fieno in stalla si debba ricorrere ai trasporti con elicottero, con costi non indifferenti, senza trascurare l’impatto ambientale dei voli.

Nella zona in discussione ci sono quattro aziende che si dividono i prati rimasti e in parte sotratti all'imboschimento che è avanzato inesorabilmente dopo il boom economico succeduto all'ultimo conflitto mondiale.

Lo scopo della strada dovrebbe peraltro consentire il recupero di altri prati, magari anche di quelli che in questi ultimi anni sono regolarmente puliti ma che per mancanza di vie di accesso non sono sfruttati a scopi agricoli.

Lo stesso discorso vale per la lavorazione dei boschi, sottolineando la potenzialità del legname indigeno come risulta dagli studi e dalle pubblicazioni specifiche promosse in ambito cantonale, nell'ottica anche di uno sfruttamento razionale quale fonte energetica alternativa rispetto al gasolio (cfr. piano forestale cantonale 19.12.2007).

Nel capitolo successivo, 3.2.2 il Dipartimento si sofferma sugli aspetti ambientali documentando le varie componenti, concludendo che la strada progettata dal profilo ambientale non solleva problematiche tali da inficiare la realizzazione e la definizione del vincolo pianificatorio in oggetto, precisando inoltre che il RIA è ritenuto completo.

La strada, partendo da questi presupposti è quindi ampiamente giustificata e necessaria allo sviluppo e alla salvaguardia delle attività agricole e forestali, segnalando pure l'interesse dal profilo della lotta contro gli incendi.

4) *Ulteriori considerazioni del Municipio sull'accessibilità della strada*

Dopo aver incontrato il progettista e la Delegazione consortile, il nostro Esecutivo si è pure interrogato sulla gestione di questa strada, premettendo e ricordando che una volta conclusa la proceduta di RT tutta la rete passerà al Comune, che avrà quindi il compito di gestire e mantenere i vari tracciati. Entrano quindi in considerazione anche le norme di polizia e al riguardo, come è già stato fatto per le strade di San Clemente (Vaglio) e nei pressi del Centro Sportivo, si parte dalla **necessità di limitare il traffico**, considerando due possibili soluzioni:

- Accesso a tutti i proprietari indistintamente, per esempio con il pagamento di una vignetta (con o senza barriera).
- Barriera: la chiave è a disposizione in Cancelleria per lavori agricoli e di manutenzione degli edifici; si intende che, salvo casi motivati, la presunzione dei lavori succitati decade dopo un certo numero massimo di accessi.

Il Municipio dopo aver valutato la fattispecie è giunto alla conclusione di promuovere la seconda soluzione, attraverso un Regolamento specifico e relativa segnaletica. Con

l'approvazione della variante in esame, imporremo al Consorzio RT, che gestirà inizialmente la strada, il rispetto di questa condizione.

D'altro canto questa esigenza è riconosciuta pure dal Consorzio, riportando in questa sede quando spiegato a pagina 19 della relazione del pianificatore: "*Per questa ragione, non vi sarà alcuna contraddizione tra la realizzazione della strada e la volontà espressa dal Consozio RT di Sala di limitare in modo restrittivo l'uso (Misure PIA 1 e PIA 2 del RIA) come del resto già messo in opera presso le strade dello stesso consorzio realizzate nei pressi del centro balneare di Capriasca".*

5) *Informazione alla popolazione / Informazione ai cittadini*

La variante in esame è stata posta in consultazione dal 24 ottobre 2008 per il periodo di 30 giorni fissato dall'articolo 32 della Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio, con il deposito degli atti presso la cancelleria.

Entro il termine fissato sono pervenute in totale tre osservazioni e richieste scritte. Si ricorda che la consultazione in oggetto rientra nei dettami fissati dalla Legge cantonale di applicazione della LF sulla pianificazione, volta appunto a permettere ai cittadini di conoscere le intenzioni in materia di pianificazione con la facoltà di avanzare delle proposte e/o osservazioni.

Si argomenta , quale risposta a carattere generale, che questa variante nasce dalla già citata decisione cantonale che ha per l'appunto stabilito la necessità di costituire il vincolo della strada nel Piano regolatore; a questo si aggiunge l'esame preliminare da parte del Cantone, per cui cadono le obiezioni e le riserve espresse sulla procedura adottata.

Le osservazioni in esame sono state demandate per esame e preavviso al progettista e al Consorzio RT.

Quest'ultimo aveva preso posizione già in data 11 dicembre dello scorso anno limitandosi a precisare che una delle osservazioni presentate riguardava aspetti di riordino fondiario già risolte nell'ambito della relativa procedura, mentre per le altre due, del gruppo dei Verdi e Pac e di un privato, si rimetteva al preavviso del progettista che ci ha fornito la sua presa di posizione – peraltro dettagliata e precisa - solo il 4 settembre scorso.

L'ing. Rovelli passa in rassegna i punti sollevati nelle osservazioni. Il documento sarà messo a disposizione della Commissione delle Petizioni e della Legislazione, incaricata di preavvisare la trattanda.

In sintesi, oltre agli aspetti procedurali già menzionati e alle obiezioni formulate, il progettista precisa innanzitutto che il tracciato è caratterizzato da pendenze conformi all'uso agricolo e forestale e che tocca tutti i maggenghi più importanti e le aziende operanti nella zona. Non entra quindi in linea di conto un tracciato diverso e più corto (come richiesto da Verdi e PAC, senza peraltro formulare una proposta concreta) che comprometterebbe fra gli altri l'utilità agricola, aggravando allo stesso tempo gli oneri di manutenzione, in relazione alle maggiori pendenze.

Il collegamento peraltro non è concepito per servire tutti gli edifici non agricoli (cfr. punto 5.2.2 del rapporto di pianificazione) e quanto alle preoccupazioni di possibili abusi di uso della strada, si conferma la volontà di adottare le misure restrittive documentate nel presente messaggio e concordiamo pertanto con le preoccupazioni espresse. Il Gruppo Verdi e Pac esprime il timore di un completamento con la rete stradale di Gola di Lago. Come fa notare il pianificatore la realizzazione di una nuova strada presuppone la volontà politica di andare in questa direzione, rispettanto tutte le procedure e le leggi. Orbene al momento attuale siffatta ipotesi è esclusa; lo dimostra il fatto che il tratto di strada AF2 da Pianca a Lasciano è approvato ed il sedime reso disponibile grazie all'RT, ma la realizzazione è per il momento esclusa dalle opere di RT. La strada AF2 è finanziata solo da Sciss a Pianca, funzionalmente al proseguimento per Condra tramite AF1. Nemmeno nell'allestimento del nuovo PR di Capriasca il tema del collegamento Lasciano-Gola di Lago è preso in considerazione. Il progettista da parte sua argomenta poi che il collegamento temuto non è così semplice neppure tecnicamente.

Per quanto concerne gli aspetti finanziari e la richiesta di aggiornare la stima dei costi per l'intero progetto facciamo notare che le opere in discussioni rientrano nel campo di azione del raggruppamento dei terreni e che al Comune compete unicamente la soluzione del problema pianificatorio. A questo riportiamo pure il commento del progettista che sugli aspetti prettamente finanziari ricorda che i costi menzionati nel progetto di dettaglio sono attendibili, come rilevato pure dal TRAM.

In conclusione e sulla base delle considerazioni esprese riteniamo di aver risposto in modo esauriente e puntuale alle riserve menzionate e che concretamente non ci sono le condizioni per modificare o ripensare questa proposta.

* * *

Sulla scorta di quanto precede vi invitiamo ad approvare il presente messaggio, affidato per l'esame alla Commissione delle Petizione e della Legislazione.

Siamo a disposizione in Commissione e durante la seduta del Legislativo per fornirvi ulteriori chiarimenti e vi presentiamo i migliori saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco: *Andrea Pellegrinelli*

Il Segretario: *Tiziano Delorenzi*

Estratto planimetrico 1:15000

Risoluzione municipale no. 331del 14 settembre 2009

COMUNE DI CAPRIASCA

Consiglio Comunale

DISPOSITIVO DI RISOLUZIONE

Visto il messaggio municipale no. 14/2009, chiedente l'approvazione della variante di Piano Regolatore Sezione di Sala, con l'inclusione della strada prevista dal riordino fondiario, monti di Condra, AF1; modifica del piano del traffico.

Visto il rapporto della Commissione delle Petizioni e della Legislazione del

D E C I D E:

1. E' approvata la citata variante di Piano Regolatore, Sezione di Sala, con l'inclusione nel piano del traffico della strada agricola e forestale di Condra, prevista nel progetto di RT e denominata AF1; nello stesso piano del traffico è pure riportata la strada di servizio AF2 (già cresciuta in giudicato).

2. Le altre strade di servizio esterne alla zona edificabile saranno oggetto della procedura di revisione generale del PR in corso.

3. Con la variante in esame sono adottati e approvati i documenti elaborati dal progettista ing. Sergio Rovelli e documentati nel messaggio municipale e meglio:
   a) Rapporto di pianificazione, art. 27 LALPT, di carattere indicativo
   b) Programma di realizzazione, art. 30 LALPT, di carattere indicativo
   c) Estratto del piano del traffico, di carattere vincolante
   d) Rapporto di esame ambientale, RIA principale, elaborato dal consulente ambientale, ECOCONTROL SA e relativi piani, di carattere indicativo:
      1. Perimetro del progetto 1:25'000
      2. Piano delle Pendenze del terreno 1:5'000.—
      3. Piano dell'area in esame 1:2'000

4. Il Municipio è incaricato di procedere alla pubblicazione di questa variante conformemente agli articoli 32 e seguenti LALPT e a trasmettere in seguito l'incarto all'autorità cantonale competente, scaduta la citata pubblicazione.

5. La variante entra in vigore con la ratifica cantonale, riservato l'esito di eventuali ricorsi.

6. La presente risoluzione è soggetta a ricorso e a domanda di referendum, secondo i termini indicati nel dispositivo esposto agli albi comunali.

PER IL CONSIGLIO COMUNALE

Il Presidente: *Giorgio Cattaneo*

Il Segretario: *Tiziano Delorenzi*

Tesserete,