



COMUNE DI LOSONE

Messaggio municipale n. 060 al Consiglio comunale di Losone:

Adozione variante di Piano Regolatore: prolungamento strada di servizio Via Rongia in zona industriale Zandone

Losone, 8 aprile 2014

Commissione designata: commissione del Piano Regolatore

Egregio signor Presidente,
Egregi signori Consiglieri,

con il presente messaggio il Municipio sottopone al Consiglio comunale per esame e adozione la variante di Piano regolatore (PR) proponente il prolungamento della strada di servizio Via Rongia in zona industriale Zandone.

1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

La zona industriale dello Zandone di Losone si è sviluppata in modo molto importante e sta raggiungendo molto velocemente il grado di completa saturazione. Restano liberi pochi fondi all'estremità nord/ovest del comparto, fondi la cui edificabilità seppur possibile resta condizionata in modo importante dallo loro inclusione in zona di protezione dell'adiacente pozzo di captazione.

Evidentemente l'aumento delle aziende e le relative attività produttive generano problemi di traffico in particolar modo per quanto riguarda la fluidità dei veicoli pesanti e dei posteggi degli addetti.

Attraverso una variante al PR, Piano del traffico, s'intende adeguare la rete stradale di servizio alla crescente necessità di movimento veicolare. Come vedremo più avanti, la variante è piuttosto di natura formale e non fa altro che completare un sistema di urbanizzazione che non è stato previsto in occasione della revisione generale del PR.

2. LA SITUAZIONE ATTUALE

L'accesso alla zona industriale dello Zandone è garantito attraverso una rotonda sulla strada cantonale dalla quale prende inizio la Via Zandone che corrisponde all'asse principale lungo la quale si affacciano la maggior parte delle aziende. A 300 metri dalla rotonda, da Via Zandone inizia la Via Rongia la quale permette di accedere a quelle ditte ubicate verso est. La Via Rongia dopo circa un centinaio di metri da Via Zandone svolta verso sud per arrestarsi in corrispondenza delle ditte Beffa e Petrucciani dove vi è un piccolo piazzale adibito a posteggio. Va qui segnalato che nel catasto ufficiale la strada risulta già essere indicata fino alla concorrenza della pista di accesso al golf anche se a questa indicazione non è assegnata nessuna destinazione catastale specifica.

Nell'ambito dei consueti contatti con il Municipio, il Patriziato, unico proprietario dell'area industriale, ha sollevato alcuni problemi in relazione alla gestione viaria della zona industriale in particolar modo per quanto riguarda il flusso dei mezzi pesanti articolati e dei posteggi degli addetti. Allo stesso tempo il Patriziato ha evidenziato il tema concernente l'accesso dei mezzi di manutenzione al golf alle "Gerre". I mezzi di manutenzione (tosaerba, sarchiatrici, ecc.), ubicati nel capannone ex deposito Heineken in corrispondenza del mappale no. 2815, raggiungono il golf attraverso la strada sterrata che delimita a sud la zona industriale. Lo spostamento di questi veicoli lungo una strada sterrata comporta la ricalibratura dei mezzi di manutenzione senza dimenticare che le polveri creano danni al funzionamento delle parti meccaniche.

3. I POSTEGGI

In relazione allo stazionamento delle vetture il Patriziato chiedeva che fosse pianificato un posteggio pubblico che rispondesse al fabbisogno di stalli per gli addetti che lavorano nelle varie aziende andando quindi ad eliminare quel malcostume per cui le auto vengono posteggiate lungo le strade e sui marciapiedi.

Le verifiche hanno permesso di evidenziare avantutto che, sulla base del PR, ogni nuova costruzione deve realizzare un minimo di posteggi in risposta del proprio fabbisogno aziendale. Non va nemmeno dimenticato che il fabbisogno di posteggi è fortemente legato alla tipologia delle attività svolte e considerato che queste attività cambiano nel tempo evidentemente non sarà mai possibile poter dimensionare in modo esaustivo il reale fabbisogno di stalli. Infine non va dimenticato che il comparto dello Zandone è assegnato a quelle zone dove viene applicato la Legge cantonale sui posteggi che limita la realizzazione dei posteggi conseguentemente alla possibilità di accesso con un mezzo pubblico.

Sarebbe paradossale che al provvedimento cantonale che vuole limitare il numero dei posteggi fosse contrapposta la delimitazione di un posteggio pubblico. D'altra parte le aziende che si trovano confrontate con problemi di posteggio per i propri dipendenti potranno poi organizzarsi in forma autonoma attraverso trasporti collettivi il che non rappresenterebbe poi una novità nelle zone industriali.

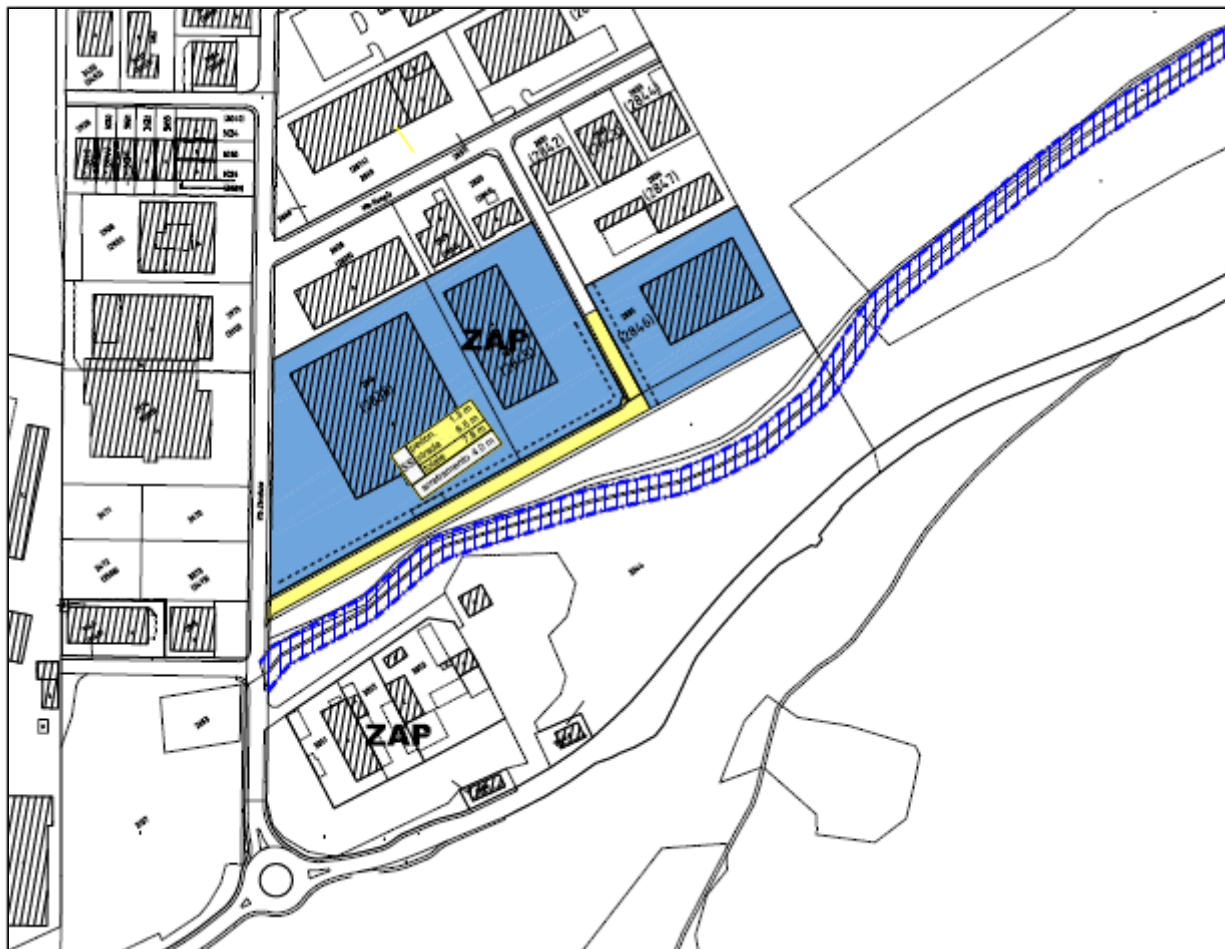
Va poi infine segnalato, alla luce del grado di saturazione del comparto, che la delimitazione di un posteggio avrebbe comportato problemi di non poco conto come ad esempio la necessità di procedere con dei dissodamenti. A prima vista è apparso subito difficile poter giustificare l'interesse prevalente di un posteggio rispetto alla salvaguardia dell'area forestale. In tal senso si è quindi rinunciato ad adottare una variante.

4. IL FLUSSO DEI VEICOLI PESANTI

Contrariamente a quanto segnalato per lo stazionamento delle vetture per gli addetti, il flusso dei veicoli pesanti e articolati pone problemi di non poco conto per la fluidità del traffico in particolare lungo Via Rongia.

In generale le aziende sono sorte senza considerare lo sviluppo delle attività in particolar modo per quanto riguarda gli accessi dei mezzi pesanti. Sovente le piazze di accesso sono insufficienti per poter garantire al mezzo pesante di poter eseguire le necessarie manovre che permettono di uscire sulla strada nel senso di marcia. Al di là del dimensionamento questi spazi sono spesso utilizzati per la logistica di beni e mezzi poiché il capannone è utilizzato per altre attività della produzione. Questa situazione comporta il più delle volte che il mezzo pesante resta quindi stazionato completamente o parzialmente sulla strada creando difficoltà al normale flusso veicolare. Una situazione del genere comporta proprio in corrispondenza di Via Rongia che in mancanza di una piazza di giro il mezzo pesante si trova nel senso opposto rispetto alla direzione della strada. In altre situazioni il mezzo pesante, pur occupando parte dei piazzali delle aziende, esce in retromarcia sulla strada senza però potersi orientare nella corretta direzione.

5. LA PROPOSTA PIANIFICATORIA



ss strada di servizio linea di arretramento OPAc ambiti di protezione dei corsi d'acqua

5.1 Il Piano del traffico

La variante prevede il prolungamento di Via Rongia fino a innestarsi su Via Zandone il che permette di organizzare un anello di circolazione che garantirà una gestione ordinata del traffico diminuendo in modo importante l'esecuzione di movimenti e manovre sul sedime stradale.

Da un punto di vista tipologico viene prolungata la sezione stradale di Via Rongia che prevede un calibro veicolare pari a m 6.50 e un marciapiede pari a m 1.30.

Contrariamente a quanto previsto in sede di esame preliminare il collegamento stradale verso il golf è stato eliminato poiché non ha trovato il consenso da parte dell'Autorità cantonale. Si ricorda a tale riguardo che il prolungamento della strada fino all'area del golf era ritenuta necessaria per garantire un accesso pavimentato ai mezzi di manutenzione il cui deposito è ubicato presso l'ex deposito Heineken. Il Dipartimento del territorio (DT) ha ritenuto che l'ubicazione del deposito dei mezzi di manutenzione non abbia una ubicazione vincolata sulla base del PR per cui non si giustificerebbe una strada di servizio per una struttura che in futuro potrebbe anche essere spostata altrove.

5.2 Il Piano delle zone

Richiamato quanto detto al precedente punto 5.1 in relazione all'impossibilità di definire una strada di servizio per le necessità di gestione del golf, il corrispondente spazio, attualmente assegnato alla zona senza destinazione specifica, viene assegnato alla zona edificabile "zona

per le attività produttive e di servizio". Il limite dell'ampliamento corrisponde al filo della nuova strada di servizio.

5.3 L'Ordinanza sui corsi d'acqua (OPAc)

Nell'ambito dell'esame preliminare il DT ha chiesto che la variante definisca anche lo spazio di rispetto del corso d'acqua del riale "Alle Gerre" ai sensi dell'Ordinanza federale sulla protezione delle acque (OPAc). In sintesi la delimitazione dello spazio riservato ai corsi d'acqua è una misura di salvaguardia contro le piene e per la protezione della valenza naturalistica. Si ricorda che il PR di Losone ha già definito questi spazi (ambiti) di protezione dei corsi d'acqua sulla base di una precedente ordinanza OSCA: Il riale alle Gerre in quel punto non aveva fatto oggetto di delimitazione dello spazio di protezione poiché non era a contatto con una zona edificabile. Con la nuova Ordinanza federale lo spazio di rispetto deve considerare tutti i corsi d'acqua indipendentemente dalla loro contatto o meno con la zona edificabile.

In base all'art. 41a cpv. 2a, considerato che l'alveo del riale alle Gerre in quella zona è inferiore ai m. 2.00, lo spazio di rispetto è stabilito in m. 11.00, distribuiti sui due lati in m. 5.50 misurati dalla mezzeria del corso d'acqua.

6. L'ESAME PRELIMINARE

Il 7 agosto 2012 il DT ha comunicato l'esame preliminare, condividendo la proposta di prolungamento della strada di servizio Via Rongia fino alla Via Zandone. Il DT non ha però condiviso la proposta di prolungare la stessa strada fino al golf ed ha chiesto la delimitazione dello spazio di protezione del corso d'acqua ai sensi dell'OPAc. Nel merito delle osservazioni dipartimentali si rimanda ai capitoli precedenti.

7. INFORMAZIONE ALLA POPOLAZIONE

Giusta i disposti dell'art. 26 della Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) e degli artt. 6 ss. e 35 del relativo Regolamento di applicazione (RLst), è stata indetta la consultazione pubblica della variante di PR in oggetto.

Gli atti sono stati depositati durante il periodo dal 7 marzo al 5 aprile 2013 compresi, previo avviso agli albi comunali, nel Foglio ufficiale e nei quotidiani del Cantone.

Durante il periodo di deposito non sono state presentate osservazioni o proposte.

8. COSTI

I costi per il prolungamento di Via Rongia come previsto dalla variante di PR in oggetto sono quantificati in ca. Fr. 435'000.--.

L'opera in questione serve per migliorare l'accessibilità e la viabilità in una parte della zona industriale Zandone.

Trattandosi di una urbanizzazione particolare, giusta i disposti della Legge sui contributi di miglioria i costi di realizzazione dell'opera dovranno essere posti a carico dei proprietari nella misura di almeno il 70%.

Sono imponibili tutti i proprietari, i titolari di diritti reali o di altri diritti, compresi gli enti pubblici, dalla cui opere derivi un vantaggio particolare.

Prima della realizzazione della nuova strada, dovrà essere allestito il prospetto dei contributi che contempla i beneficiari dell'opera, suddivisi in classi di vantaggio, e la quotaparte di contributo a loro carico.

9. CONCLUSIONE

Con il prolungamento di Via Rongia vengono riordinati i flussi veicolari all'interno della zona produttiva dello Zandone a tutto vantaggio di una maggiore fluidità e sicurezza del traffico.

Per quanto precede il Municipio invita il Consiglio comunale a voler deliberare:

- 1. È adottata la variante di Piano regolatore per il prolungamento della strada di servizio di Via Rongia in zona industriale Zandone e in base ai seguenti atti:**
 - variante al Piano del traffico e delle AP-EP e al Piano delle zone, 1:2000
 - relazione di pianificazione gennaio 2013.

Con stima.

PER IL MUNICIPIO:

	Il Sindaco:	Il Segretario:
(firmato)	C. Bianda	S. Bay

Incarto di riferimento:

- esame preliminare DT 7.08.2012
- relazione di pianificazione gennaio 2013
- variante piani del traffico e AP-EP e delle zone 1:2000