

Rapporto della Commissione edilizia del Consiglio comunale del Comune di Vezia relativo a:

MM 71/20 accompagnante la richiesta di adozione della variante di piano regolatore denominata “Comparto di via San Gottardo”

Signore Presidente,
Signore e Signori Consiglieri comunali,

la CECC si è chinata sul messaggio in oggetto durante diverse sedute e durante degli incontri proposti dal Municipio di Vezia.

Premessa

Una buona base per la pianificazione del territorio dovrebbe essere fatta tramite un Masterplan che sia stato condiviso da più parti, ma soprattutto che sia condiviso anche con gli altri comuni limitrofi. Quello che è stato realizzato nel 2015 non tiene conto di questi aspetti.

Teniamo ugualmente a sottolineare che manca completamente una vera visione di cosa “dovrebbe essere Vezia nei prossimi decenni”, tenendo conto che l’arteria di via San Gottardo costituisce la spina dorsale per tutto il comprensorio del Comune ed è quindi importante che venga definito il suo ruolo. La via San Gottardo deve assumere un ruolo di soggetto che determina quanto potrebbe accadere attorno a questo asse; gli effetti delle attività e degli insediamenti esterni permessi devono essere valutati per tutte le conseguenze che ne derivano. Quanto accade su via San Gottardo si irradia su tutto il Comune e ciò dovrebbe avvenire in modo armonico ed equilibrato su tutto il tracciato evitando di concentrare gli insediamenti e le attività; si tratta anche di garantire un’equità di benefici a tutti i proprietari e a tutti gli abitanti di Vezia.

In particolare il traffico deve essere ridotto e moderato il più realisticamente possibile per garantire quella vivibilità auspicata da tutti i cittadini.

Proprio per l’essenzialità di questo comparto ci saremmo aspettati un maggior approccio partecipativo alla pianificazione, come spesso richiesto al Municipio da parte del legislativo ma che purtroppo non ha mai trovato una sua concretizzazione. Ci troviamo dunque a trattare un messaggio con tanti dubbi sulla maniera che questa variante è stata portata avanti dall’esecutivo.

Secondo la CECC é necessaria una visione d’insieme che parta da obiettivi del PR ben definiti (cosa vogliamo, quando, dove, con quale scopo) da sviluppare tenendo conto degli aspetti economici, ambientali, sociali, come del resto già ribadito più volte. Questo passo purtroppo non è stato fatto e le premesse di partenze sono dunque limitate.

La proposta di accompagnare il pianificatore con figure specifiche per detti aspetti, non è stata considerata o ancor peggio, non utilizzata da parte del Municipio dopo approvazione della Mozione Daldini – Vismara.

Veniamo ai singoli comparti:

La porta nord

Sembra che la variante ricalchi il PUC già bocciato a suo tempo e che ora si definisce come “sospeso”. Proprio il PUC viene preso come base d’ispirazione di questo studio pianificatorio. Ma il PUC sviluppato per il PTL aveva altri scopi e altre priorità ! In sintesi, si cerca di ritornare su una pianificazione già abbandonata per i motivi già citati e legati soprattutto al traffico.

Questa affermazione è avallata dalle spiegazioni al paragrafo 1.1. del rapporto di pianificazione.

Tutto è sviluppato in funzione della zona Manor (porta nord) dove si concentrano le attività invece di distribuirle su tutta la via San Gottardo senza discriminazione, ma questa variante favorirebbe solo alcuni proprietari e costituirebbe un generatore di traffico nel suo insieme che proprio con la zona di pianificazione imposta a suo tempo dal Municipio si voleva evitare.

In effetti non si può considerare solo l'attività principale quale generatore di traffico ma tutto il complesso costituito dal mastodontico edificio previsto, coi diversi contenuti.

Anche al paragrafo 3.1. si conferma la suddetta affermazione :

“Ciò che è possibile ritenere sono che le ipotesi volumetriche, di inserimento paesaggistico e di gestione della mobilità lenta sviluppate in ambito PUC”.

La visione portata avanti dal Municipio sulla Porta Nord, è già vecchia di circa 20 anni e nel rapporto del pianificatore, hanno persino inserito la foto del progetto dell'allora PUC.

Veniamo ai singoli articoli proposti

Art 56

In generale la formulazione corrisponde a dei proclami ma non a precise norme misurabili.

Esempi

2 sono permesse “attività di produzione di servizi a condizione che siano compatibili con l'ambiente abitativo quanto a immissioni e aspetto architettonico”. Questa formulazione vuol dire tutto e niente.

Cosa significa compatibili con l'ambiente abitativo? Si parla di “immissioni” : quali? Qualità dell'aria? Rumore? Riferito a che cosa? Comparabile a che valori? Quali sono quelli attuali?

Abbiamo bisogno di numeri non di parole.

Innanzitutto occorre che siano chiare le definizioni: occorre operare una distinzione tra quelle che concernono la vendita di beni e quelle che si occupano di prestazioni d'opera, come definite da LST e dall'apposita linea guida cantonale

(Linee Guida cantonali, Regolamento edilizio, Supporto per l'allestimento, Dicembre 2014).

Ecco cosa dice questa linea guida:

Art. 24 1 La zona per la produzione di beni è destinata alle attività di produzione di beni. L'abitazione è ammessa limitatamente alle esigenze aziendali di sorveglianza o di esercizio. Le attività commerciali di vendita al dettaglio sono ammesse unicamente se direttamente connesse all'attività produttiva.

Basta leggere i dettagli della linea guida per capire quanto poco precise siano le indicazioni ivi contenute.

b) Attività di fornitura di beni : cosa significa?

9. “i progetti devono avere una qualità urbanistica ed architettonica che sarà valutata (da chi? Su quali basi legali?)

Questo si applica a tutti i criteri enunciati per la valutazione.

Art 56 bis Zona speciale porta Nord

Il grande traffico attuale si genera proprio presso la rotonda a nord dove si vuole far confluire ancora più traffico: non ha alcun senso.

Cifra 2 Norma non accettabile: “I nuovi volumi possono essere realizzati solo se contestualmente sarà risolta la dotazione necessaria di posteggi necessari per il complesso della zona”

Prima si dovrebbe determinare il numero massimo di posteggi e poi si stabilisce il contenuto possibile, non l'inverso:

cifra b) bisogna definire un numero di posteggi massimo non legarlo a un RCPP che dipende dal tipo e dal numero di destinazioni che ci saranno.

Come minimo si dovrebbe indicare la lunghezza massima dell'edifici. A suo tempo è stata scartata l'idea di un blocco enorme lungo 200 m!!!!
Tutto indica che l'idea è quella di riproporlo?

Cifra 4

Di nuovo proclami e criteri di valutazione opinabili. Non c'è nessun mezzo per giudicare questi criteri (unità architettoniche coerenti per forme disegni di facciate e materiali :che vuole dire? Chi li giudicherà?)

Rapporto di pianificazione

2. Stato attuale

Sarebbe utile conoscere le date di rilevamento del traffico. La percezione della popolazione è che, rispetto al 2012, il traffico sia aumentato e non diminuito.

In assenza di date sui grafici contenuti nel rapporto, potrebbe anche darsi che i rilievi sono stati effettuali (è già successo) durante le ferie scolastiche"

4. Pianificazione di ordine superiore

4.2. Basta leggere il Masterplan alla pag. 9 per capire quanto poco sia stato analizzato il problema.

L'unico punto positivo del Masterplan che si parla almeno di reali necessità della popolazione (meno di mezza pagina!). Purtroppo invece di valutare e definire queste reali necessità ci si è limitati a considerazioni superficiali al punto 5.2. del rapporto di pianificazione. Come già ribadito, nessun esame dal punto di vista

- economico
- sociale
- ambientali (qualità dell'aria, rumore)

in funzione del traffico indotto e con una visione sul possibile sviluppo futuro del Comune.
Il tutto considerato nell'insieme del comune e non solo per il comparto porta nord

Secondo la CECC si dovrebbe partire da queste valutazioni. Questa pianificazione è già vecchia, ed ha una visione a corto termine.

Köniz non è Vezia, e fare un paragone è completamente fuorviante, soprattutto per il fatto che la creazione di una zona 30 Km/h non è di competenza del comune ma solo e unicamente del Cantone. Non è ormai più un segreto per nessuno che il cantone si oppone alla limitazione della velocità a 30 Km/h. Troviamo quasi scorretto di fare credere alla popolazione che questa moderazione del traffico possa arrivare, dato che attualmente non ci sono i presupposti.

Il comune di Köniz è stato capace di fare una revisione completa della sua pianificazione in solo 5 anni con una vera partecipazione della popolazione. Vedere il risultato finale di questo comune è sicuramente giusto, ma capire il metodo utilizzato per arrivarci forse ancora meglio.

Richtplanung Raumentwicklung Gesamtgemeinde / Energie (2. Stufe), 2009 bis 2014

▪ Entwürfe	Dezember 2009 – November 2010
▪ Bevölkerungsforum	November 2009 – Oktober 2010 (4x)
▪ Öffentliche Mitwirkung	November 2010 – Februar 2011
▪ Bereinigung aufgrund Mitwirkung	anschliessend
▪ Kantonale Vorprüfung AGR	Mai 2012 – November 2012
▪ Bereinigung aufgrund Vorprüfung	Dezember 2012 – Juni 2013
▪ Beschluss Gemeinderat	Oktober 2013
▪ Genehmigung AGR	Frühjahr 2014

7. Numero di posteggi

Qui si parla massimo 250, ma nelle norme la parola massimo non è specificata.

Pag.14 : l'esempio di insediamento con possibili dimensioni dell'edificio (100 x 20) non viene però riproposto come norma. Perché ? Per una maggiore flessibilità.... Visto che scomparirebbe la parte finale di via ai Ronchi, ci sarebbe la possibilità di unire l'attuale Manor con il nuovo stabile? Dimensioni 100 m "proposto" per il nuovo edificio e 80 esistenti per Manor più aggiunta di congiunzione, siamo a 200 m di edificio definito "sottile"!!!!

Sarebbe imperativo più rigore invece di lasciare aperte le questioni dimensioni massime, (altezza massima), no. di posteggi, ecc.

7.3 la nuova strada di servizio di accesso ai posteggi : ben conoscendo la situazione attuale, che ha previsto questa strada non ha tenuto conto dei dislivelli ed in particolare della pendenza di via Selva. Quanto sarà il costo per questi lavori? La stima proposta al punto 11.6 ci sembra veramente sottostimata. Non troviamo nel documento una tabella riassuntiva per tutta la variante sui costi e gli sperati ricavi che permetterebbe questa variante.

8. Concetto di mobilità

In pratica non è previsto nessun accesso diretto dal paese alle attrezzature sportive e alla zona industriale. Ma troviamo molto triste che le due ruote non sono state considerate nella variante. Dove sono i posteggi per le biciclette in via San Gottardo?

11-1 Traffico e viabilità

Non si dice con quale modello sono stati calcolati. Dall'esperienza che abbiamo su altri casi il modello ha dato risultati non accettabili in pratica. Non abbiamo mai visto una verifica dei dati ottenuti con il modello su quanto poi risultato in pratica.

La comprensione del loro rapporto è difficile.

Appare però chiaro che il tutto è fatto con l'ipotesi che i posteggi di villa Negroni usciranno da via Ca' del Caccia 240 mov/g!!

Dalla nuova via ai Ronchi ci si aspettano 1270 mov/g che si immettono o partono dalla rotonda, in più degli attuali dovuti al traffico. Sarebbe un bel problema immettersi nella rotonda con tutti questi movimenti in più.

Questa variante non ha per niente tenuto conto del Sviluppo centripeto degli insediamenti, come dalla nuova legge LPT, con una migliore utilizzazione delle superfici insediative esistenti e la qualità della riqualifica urbanistica.

Ci sarebbe anche piaciuto avere dei bonus pianificatori, come per esempio costruzione Minergie, abitazioni senza posteggi, abitazioni a carattere sociale etc....

Sono da circa 10 anni che il Municipio lavora per questa variante, rispettando tutti i passi formali per una sua accettazione. Tuttavia, oggi questa maniera di procedere non è più sufficiente, il ruolo dell'esecutivo deve coinvolgere la popolazione e condividere con essa la sua visione e la sua strategia per il futuro del Comune. Questo lavoro non è purtroppo stato fatto e crediamo, malgrado tante sollecitazioni fatte dal legislativo su tanti altri messaggi.

Siamo consapevoli che sono stati spesi tanti soldi per arrivare a questo messaggio, ma magari il punto di partenza era già sbagliato e gli errori si sono accumulati. Siamo dell'avviso che il Municipio deve partire con una revisione completa della sua pianificazione, iniziando da un nuovo Masterplan intercomunale, che permetta di definire al meglio una visione e una strategia che sia condivisa con tutti i comuni limitrofi. Solo allora potremo ricominciare a pianificare al meglio il nostro comune.

Conclusione

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, la Commissione invita le colleghe e i colleghi Consiglieri comunali a voler risolvere:

1. È rifiutata la Variante di Piano Regolatore denominata "Comparto di via San Gottardo" – gennaio 2020, comprendente i seguenti atti: → Rapporto di pianificazione → Piano delle zone (allegati 3 e 6) → Piano del traffico (allegato 9) → Modifiche normative (Art. 56 NAPR – Zona mista RAr3, Art. 56 bis – Zona speciale "Porta Nord") E rila Variante di Piano Regolatore denominata "Masseria Gerbone" – marzo 2018, comprendente i seguenti atti:
 - Rapporto di pianificazione
 - Modifiche normative (Art. 48 NAPR – Monumenti culturali e zone di protezione).

Per la Commissione dell'edilizia

Eros Crivelli

con riserva

Anna Airoldi

co-relatrice

Nicolas Daldini

relatore

Franco Gerosa

Massimo Collura

Vezia, 17 settembre 2020