



CONSIGLIO COMUNALE DI MAGGIA – MESSAGGIO MUNICIPALE n. 22/2016

Adozione variante pianificatoria inerente la strada pedonale nella campagna di Moghegno - Piano Regolatore Comune di Maggia - sezione Moghegno e concessione di un credito di CHF 11'000.00 quale compenso agricolo.

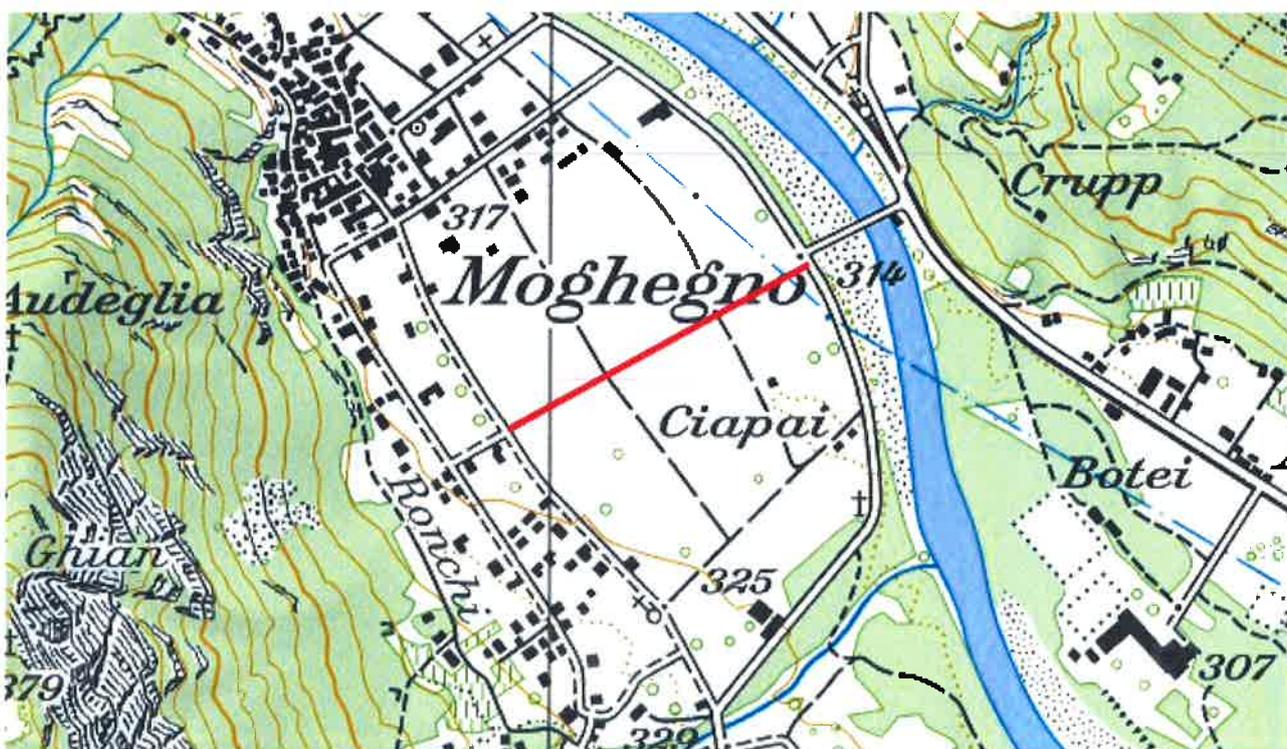
Egregio Signor Presidente,
Gentili Signore, Egregi Signori Consiglieri Comunali,

Vi sottoponiamo qui di seguito le informazioni necessarie per l'approvazione del seguente messaggio.

INTRODUZIONE

La variante oggetto del presente messaggio è stata concepita a seguito della mozione datata al 20.10.2013 presentata da parte di tutti i consiglieri comunali residenti nella frazione di Moghegno.

Più precisamente si chiedeva di attuare un percorso che permettesse di collegare in modo rapido e sicuro la zona residenziale di recente espansione, situata a monte della campagna di Moghegno, con la fermata bus ubicata dopo il ponte sulla Maggia (vedi planimetria sottostante segnata in rosso).



Nella foto aerea sottostante si nota il percorso sterrato già attualmente in uso.



Per dare seguito alla richiesta, il Municipio ha avviato una serie di verifiche di carattere pianificatorio e progettuale, che hanno permesso di precisare i contenuti dell'intervento in tutte le sue diverse componenti e di avviare una procedura di variante al Piano regolatore della sezione di Moghegno, oggetto del presente messaggio.

L'elaborazione e l'accompagnamento della variante al Piano regolatore sono stati assunti direttamente dallo studio bcm Pianificazione e Urbanistica, Locarno - urb. Remo Clerici, pianificatore della sezione di Moghegno, mentre l'allestimento del progetto definitivo è stato elaborato dallo studio d'ingegneria Francesco Allievi, Ascona.

LA SITUAZIONE

Obiettivo principale della mozione è facilitare l'accesso al trasporto pubblico della popolazione di Moghegno, sia per quanto riguarda gli scolari, sia per coloro che si recano verso l'agglomerato per lavoro.

Rispetto agli altri Comuni del fondovalle, Maggia presenta la specificità per cui tre frazioni (Aurigeno, Moghegno e Lodano) sono ubicate sulla sponda destra della Maggia e non sono di conseguenza attraversati dalla strada cantonale principale. Se da un punto di vista ambientale questa condizione rappresenta un'opportunità, d'altra parte i villaggi restano lontani dal trasporto pubblico che percorre solo la strada cantonale principale. Lodano dispone di una fermata del bus in corrispondenza dell'accesso sulla cantonale, Aurigeno e Moghegno hanno la fermata del bus appena dopo il ponte sulla Maggia sul territorio di Aurigeno.

Escluso che il servizio bus venga esteso anche alla sponda destra, si pone il problema di ottimizzare gli spostamenti pedonali verso le fermate del bus. D'altra parte l'esigenza di migliorare i collegamenti tra le due sponde della Maggia ha già trovato una risposta nell'ambito del Piano di agglomerato del Locarnese (PALoc), che prevede la sostituzione dell'attuale passerella tra Moghegno e Maggia il che garantirà una migliore condizione agli spostamenti ciclopedonali. Il valore di questa opera va vista nella possibilità per i residenti di Moghegno di spostarsi direttamente verso i centri commerciali e dei servizi esistenti a Maggia. Per contro questa passerella non risolve la necessità di collegamento con il trasporto pubblico. Impensabile infatti,

vista la lunghezza del tragitto, ipotizzare che l'abitante di Moghegno-campagna faccia capo alla passerella per poi raggiungere la fermata bus a Maggia.

Lo sviluppo residenziale

Moghegno ha ormai superato i 400 residenti e lo sviluppo della residenza primaria è tutt'oggi marcata. I villaggi della sponda destra della Maggia mantengono la loro attrattività poiché gli spostamenti verso l'agglomerato Locarnese sono, in termini di tempo, sostenibili. Inoltre le tre frazioni restano praticamente dirimpetto a Maggia dove maggiore è la presenza dei servizi e commerci di uso quotidiano. La sostituzione della passerella tra Moghegno e Maggia non farà che rafforzare queste relazioni. Il comparto residenziale a sud di Moghegno si è sviluppato in modo importante grazie all'insediamento di giovani famiglie che hanno costruito la propria residenza. Solo in questa zona vi sono circa 200 residenti che a diverso titolo fanno capo ai trasporti pubblici. Va ricordato che per quanto riguarda la scuola elementare il Comune organizza un trasporto collettivo, per gli altri livelli scolastici i ragazzi devono far capo al trasporto pubblico.

I collegamenti pedonali verso la fermata bus

Premesso che per quanto riguarda il nucleo storico di Moghegno il collegamento più veloce resta la strada cantonale che dal ponte costeggia la Maggia per poi penetrare direttamente verso il nucleo, ben diversa è la situazione man mano che ci si addentra nella zona di recente espansione a sud del nucleo di Moghegno verso Aurigeno. L'allegato evidenzia la lunghezza dei percorsi considerando quale punto di riferimento più o meno il baricentro della zona residenziale.

Attualmente gli abitanti ubicati verso il nucleo di Moghegno raggiungerebbero la fermata del bus lungo un percorso di circa 1 km. Per i residenti a sud del nucleo di Moghegno, il tragitto è di circa 900 metri. Da un punto di vista qualitativo buona parte di questi percorsi si sviluppano in corrispondenza del sedime stradale, quindi in condizioni di insicurezza in particolare per i ragazzi. Questa particolare condizione ha "spinto" gli abitanti di questo quartiere ad attraversare la campagna lungo un percorso diretto verso il ponte sulla Maggia. L'allegato evidenzia che questo tracciato ha una lunghezza di circa 500 metri. Al di là poi delle lunghezze dei percorsi che andrebbero comunque ponderate in relazione alla vicinanza al baricentro considerato per il calcolo delle distanze, l'attraversamento della campagna è più diretto poiché lineare e percettivamente più rapido rispetto agli altri percorsi. Ma soprattutto questo percorso avviene in buona parte in situazione di assoluta protezione poiché non vi sono conflitti con la presenza di vetture. Si ricorda inoltre che la strada comunale lungo la zona residenziale che porta poi all'attraversamento della campagna è stata a suo tempo sistemata attraverso la delimitazione di una fascia pedonale alberata.

Se da una parte si può concludere che l'utente di fatto ha già individuato il percorso più breve per raggiungere la fermata del bus, d'altra parte il collegamento si sviluppa in situazione di precarietà, lungo piste e tracciati in area agricola senza un minimo di pavimentazione e di confort. Proprio in relazione a questa condizione pare evidente che, nella misura in cui s'intende valorizzare questo percorso, si rende necessario attrezzarlo in modo che sia veramente attrattivo.

Non dobbiamo infatti dimenticare che, oltre allo spostamento sullo sterrato, l'utilizzo di questo percorso avviene principalmente la mattina e la sera che corrispondono a quei momenti in cui durante la brutta stagione è buio. Complessivamente la situazione del collegamento è disagiata.

La politica dei trasporti, il traffico lento

Da tempo è andata maturando una sempre maggiore sensibilità verso l'uso del trasporto pubblico. Innegabilmente i costi di gestione della vettura sono particolarmente elevati e la disponibilità di posteggi nell'agglomerato è diminuita proprio in relazione alla necessità di stimolare l'accesso ai posti di lavoro con il mezzo pubblico. D'altra parte va pure riconosciuta una politica tariffaria che, nell'ambito degli abbonamenti, comportano effettivamente un risparmio rispetto all'impiego del mezzo privato. Non va infatti dimenticato che parallelamente alla diminuzione dei posteggi a disposizione, anche il costo del parcheggio negli agglomerati urbani è elevato. Per quanto riguarda infine gli studenti e gli apprendisti, non vi è alternativa al trasporto pubblico. Evidentemente l'uso del trasporto pubblico deve essere stimolato non solo attraverso una politica tariffaria attrattiva ma anche ottimizzando gli accessi pedonali e ciclabili verso le fermate del trasporto pubblico. Anche il

piano di agglomerato del Locarnese (PALoc) imposta tutta la riorganizzazione trasportistica sul principio dell'interscambio tra le diverse modalità di spostamento. Evidentemente nel caso che ci riguarda, in considerazione della particolare ubicazione di Moghegno rispetto al trasporto pubblico, si rende quindi necessario definire dei tracciati rapidi e sicuri verso la fermata del bus.

LA PROPOSTA PIANIFICATORIA

La revisione del Piano regolatore

La revisione del Piano regolatore si è occupata solo in parte dei collegamenti tra la zona residenziale e la fermata del bus. Infatti la revisione del Piano regolatore ha preso avvio in un periodo in cui certe sensibilità verso l'uso del trasporto pubblico erano diverse per cui l'esigenza di ottimizzare il collegamento verso la fermata del bus era poco sentita. Infine la crescita residenziale di Moghegno è stata particolarmente importante proprio durante gli ultimi anni per il cui il problema si è andato acuendo.

Gli approfondimenti pianificatori e progettuali - l'esame preliminare

Preliminarmente agli affinamenti progettuali, il Municipio ha ritenuto opportuno poter disporre di un consenso dipartimentale sull'entrata in materia per la variante pianificatoria. È stata di conseguenza allestita una proposta di variante che il Dipartimento ha preavvisato favorevolmente con lettera del 20 novembre 2014. Il Dipartimento del Territorio ha segnalato il suo accordo di principio invitando il Municipio a voler affinare alcuni aspetti della proposta.

Il progetto

Alla luce del preavviso cantonale, il Municipio ha assegnato un mandato allo studio di Ingegneria Francesco Allievi di Ascona per l'elaborazione di un progetto preliminare del percorso. Il progetto, oltre all'aspetto planimetrico, si è particolarmente concentrato su aspetti costruttivi, in particolar modo relativamente alla tipologia della pavimentazione e all'illuminazione, due aspetti delicati sollevati dal Dipartimento del Territorio nell'esame preliminare. Lo studio preliminare ha fatto delle proposte per la messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale tra lo sbocco del percorso sulla strada proveniente da Aurigeno e il ponte sulla Maggia.

Il tracciato

Il percorso, lungo 400 m e largo 2 m, segue il tracciato ormai stabilito attualmente utilizzato dalla popolazione in corrispondenza delle strade agricole di proprietà comunale fatta eccezione per gli ultimi 100 metri che dovranno essere acquisiti dai privati (mappali nr. 189 e 190) e dal Cantone (mappale nr. 72). Il raccordo con la strada avviene attraverso una rampa il cui tracciato considera unitariamente le esigenze della fruibilità da parte del motuleso (pendenza max. 6%) ed dell'uso razionale del territorio (maggior compattamento spaziale possibile della rampa e minore impatto sulla zona agricola).

La pavimentazione

La struttura del percorso, e in particolar modo la tipologia della pavimentazione, è stata particolarmente approfondita. Lo studio preliminare ha proposto diverse tipologie di pavimentazione e di impianto di illuminazione. Gli approfondimenti sono poi stati sottoposti per un preavviso alla Sezione per lo sviluppo territoriale. Alcuni passaggi del rapporto sono qui di seguito ripresi integralmente e permettono di capire i criteri assunti dal Municipio per le scelte definitive: *“Confrontato con un investimento importante il Municipio ritiene che il percorso debba essere strutturato conformemente alle necessità del traffico lento. Si tratta in sostanza di un percorso di uso quotidiano per cui la qualità strutturale non potrà essere quella di un sentiero. Il percorso sarà utilizzato anche da ragazzi e da anziani senza dimenticare le esigenze dei motulesi. Questo principio comporta evidentemente la necessità di poter disporre di una tipologia di pavimentazione compatta, regolare e che non esiga continui interventi di manutenzione che generano costi importanti al Comune. In questo contesto le varianti che garantiscano l'infiltrazione delle acque meteoriche presentano problemi di stabilità nel tempo. In mancanza di una sottostruttura rigida*

questo genere di pavimentazioni possono presentare cedimenti puntuali che ad esempio per il motuleso può generare situazioni di insicurezza. In ogni caso in situazioni puntuali si dovrà garantire il passaggio dei mezzi agricoli, in quei punti non sarà evidentemente possibile evitare una sottostruttura rigida e sufficientemente portante. Il carattere della pavimentazione ha evidenti conseguenze sulla gestione del percorso. Ricordiamo che il percorso deve essere perfettamente agibile anche durante la brutta stagione. Questo comporta che in inverno il tracciato deve essere libero dalla neve. Un fondo non liscio non permette evidentemente la pulizia uniforme della neve. Ad esempio un fondo in calcestruzzo non è mai piano e liscio per cui la lama spazzaneve non potrà pulire in modo adeguato la neve. Avremo situazioni diversificate con la conseguenza che il fenomeno gelo/disgelo venererà la formazione di placche di ghiaccio pericolose.”

Il rapporto era giunto alla conclusione che le pavimentazioni che garantiscono l'infiltrazione naturale dell'acqua generano implicitamente problemi di stabilità della pavimentazione e difficoltà di gestione in generale. Escluso l'asfalto poiché troppo impattante, il Municipio ha ritenuto quale soluzione ideale quella che prevede la posa di un manto bituminoso con il ghiaietto. Questa tipologia di pavimentazione garantisce stabilità strutturale nel tempo e permette una gestione annuale del percorso senza particolari problemi anche durante il periodo invernale.

L'illuminazione

Il Cantone ha emanato delle direttive per il contenimento dell'inquinamento luminoso. Al di là di queste direttive la struttura dell'impianto di illuminazione doveva considerare l'impatto paesaggistico dei corpi illuminanti. La posa di pali lungo il tracciato avrebbe rafforzato l'effetto di cesura attraverso la zona agricola il che non sarebbe stato accettabile. Va però ricordato che un impianto di illuminazione deve essere previsto. Infatti questo percorso sarà utilizzato durante lunghi periodi durante i quali non vi sarà la luce solare. Lo studio preliminare ha verificato anche questo aspetto. La proposta prevede la posa di corpi illuminanti alla quota di calpestio del percorso. L'inserimento di queste strutture avverrebbe nel cordolo di bordura della pavimentazione e il loro raggio di illuminazione si limiterebbe al percorso rispondendo quindi anche alle esigenze della direttiva cantonale.

LA MESSA IN SICUREZZA DELLO SBOCCO SULLA STRADA CANTONALE

Nella misura in cui la strada pedonale assumerà una sua struttura stabile e organizzata, si sono rese necessarie alcune riflessioni in merito allo sbocco e all'attraversamento della strada che proviene da Aurigeno per recarsi verso la fermata bus sul lato opposto della Maggia. Lo studio preliminare, ritenuto che l'attraversamento della strada è ubicato lungo un percorso casa-scuola propone e prevede interventi di segnaletica orizzontale. Dal progetto riprendiamo quanto segue:

“L'attraversamento è ubicato lungo un percorso casa-scuola e pertanto può essere valutata la possibilità di demarcare lo stesso con le strisce gialle ai sensi delle normative in vigore.

- riduzione del calibro stradale con la disposizione di paletti e la demarcazione della linea di bordo;
- esecuzione di una rampa di accesso alla quota stradale con pendenza < 6%;
- eliminazione della barriera di sicurezza laterale dove necessario;
- esecuzione di una sufficiente superficie di attesa in corrispondenza dell'attraversamento;
- esecuzione di un attraversamento pedonale con demarcazione delle strisce gialle;
- verifica illuminotecnica e relativo potenziamento se ritenuto necessario alla luce dei risultati.”

LA GESTIONE AGRICOLA

Il comparto è essenzialmente sfruttato per lo sfalcio e la produzione del fieno. In questo senso quindi il percorso non dovrà essere d'intralcio alle attività agricole. D'altra parte esso non potrà essere utilizzato dall'agricoltore poiché questa evenienza comporterebbe una larghezza di almeno m 3.00, generando un impatto non indifferente nel paesaggio senza dimenticare le maggiori

esigenze di portata statica. Per contro l'attraversamento sarà garantito in corrispondenza di alcuni punti, già attualmente in uso per le attività agricole.

I PREAVVISI CANTONALI

In merito alla variante il Dipartimento del Territorio si è espresso in due occasioni.

1. L'esame preliminare

In una prima occasione il Municipio, prima ancora di approfondire gli aspetti progettuali, ha sottoposto al Dipartimento del Territorio una proposta di variante. Il preavviso dipartimentale del 20 novembre 2014 è stato di principio favorevole richiamati alcuni aspetti di dettaglio che hanno poi fatto oggetto dello studio preliminare. Lo studio preliminare ha messo a disposizione gli elementi necessari per scelte che sono già di carattere costruttivo ma che hanno permesso di ponderare i diversi interessi in gioco non da ultimo una valutazione dei costi.

2. Il preavviso complementare

Gli approfondimenti richiesti dal Cantone sono stati poi oggetto di un nuovo preavviso del Dipartimento del Territorio (28 giugno 2016) che ha avvallato le proposte del Municipio relative alla tipologia della pavimentazione e della illuminazione.

LA VARIANTE AL PIANO REGOLATORE

Il 30 aprile 2014 è stata approvata la revisione del Piano regolatore di Maggia Sezione di Moghegno. Va segnalato che la revisione del Piano regolatore di Moghegno è stata allestita sulla base della Legge cantonale di applicazione alla Legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT). Da un punto di vista formale le strade all'interno della zona agricola, sono state classificate quali strade agricole nel piano del paesaggio mentre non erano caratterizzate nel piano del traffico. In base alla Legge sullo sviluppo territoriale tutte le strade che servono i fondi, nell'ambito del Piano dell'urbanizzazione, sono classificate quali strade di servizio. Nel piano del paesaggio sono classificate quali "strade".

La variante dal punto di vista grafico

La variante prevede:

- Il piano del traffico 1:2000

Definizione del tracciato della strada pedonale: larghezza m 2.00.

- Il piano del paesaggio 1:2000

Assegnazione della strada pedonale alla categoria delle strade.

La modifica della norma di attuazione

La variante prevede l'aggiornamento dell'art. 32 delle Norme di attuazione (**xxx nuovo**)

Art. 32 Percorsi pedonali

1. I percorsi pedonali si suddividono, secondo la loro funzione in:

- strada pedonale;
- sentiero escursionistico;
- sentieri.

2. Lungo i percorsi pedonali e i sentieri è ammesso, laddove possibile, anche il transito dei ciclisti.

L'uso più restrittivo può esser regolato con misure di polizia.

3. Il Comune ha la facoltà di espropriare i diritti necessari alla realizzazione dei percorsi pedonali.
4. Strada pedonale mappali nr. 72, 101, 127, 154, 181, 189 e 190.
- lungo la strada pedonale mappali nr. 72, 101, 127, 154, 181, 189 e 190 è ammesso puntualmente l'attraversamento di veicoli agricoli a motore secondo misure di polizia;
 - la pavimentazione e l'illuminazione dovranno risultare, sia per quanto riguarda i materiali che la tipologia d'arredo, poco invasive e compatibili con il carattere rurale del contesto in cui si inserisce il percorso.

Osservazioni

L'art. 32 viene completato con un nuovo capoverso (4) che precisa:

- la possibilità per i veicoli agricoli di poter attraversare puntualmente il percorso, questa possibilità viene stabilita attraverso misure di polizia;
- i principi di integrazione tipologica del percorso nel contesto paesaggistico circostante, vincoli peraltro già approfonditi nell'ambito dello studio preliminare.

DIMINUZIONE DEL TERRITORIO AGRICOLO – COMPENSAZIONE AGRICOLA

Come richiesto dal Dipartimento, parte di strada pedonale sui mappali nr. 188, 189 e 190 comporta una diminuzione di superficie agricola che deve essere compensata ai sensi dell'art. 13 della Legge sulla conservazione del territorio agricolo (LTagr). La compensazione è prevista in via pecuniaria il cui importo è oggetto del preavviso vincolante cantonale. Nel caso specifico, stabilita la VRA valore di reddito agricolo ed i parametri da applicare, si impone un contributo pecuniario sostitutivo pari a CHF 11'000.00. L'importo è inserito congiuntamente al presente messaggio per approvazione da parte del Consiglio comunale.

ESAME PRELIMINARE – CONSULTAZIONE PUBBLICA

L'esame preliminare della proposta pianificatoria in oggetto - percorso pedonale sezione Moghegno - è stato messo in consultazione pubblica presso l'Ufficio tecnico comunale di Maggia durante il periodo dal 10.10.2016 al 09.11.2016.

Durate questo periodo di deposito atti, ogni persona fisica o giuridica e tutti gli enti o organismi interessati dalla pianificazione hanno potuto presentare eventuali loro osservazioni o proposte in forma scritta al Municipio di Maggia, entro il 18.11.2016.

Inoltre durante questo periodo, con il pianificatore urb. Clerici, il Municipio ha incontrato i proprietari interessati dagli attraversamenti.

Durante questi incontri e durante il periodo di consultazione pubblica non abbiamo ricevuto alcuna osservazione, proposta o reclamo in merito. I proprietari coinvolti si sono ritenuti soddisfatti sia della variante proposta che del progetto presentato.

Presso l'Ufficio tecnico comunale è possibile visionare l'incarto completo.

Allegato al presente messaggio:

- planimetria generale del passo pedonale ciclabile oggetto della variante

Visionabili presso l'Ufficio tecnico comunale:

- esame preliminare del Dipartimento del Territorio 20 novembre 2014.
- preavviso Dipartimento del Territorio 28 giugno 2016.

CONCLUSIONE

Attraverso questa variante al Piano regolatore della sezione di Moghegno, il Municipio va a creare le premesse giuridiche per la realizzazione di una importante misura di stimolo alla promozione del trasporto pubblico e questo in coerenza con gli obiettivi stabiliti dal Piano di agglomerato del locarnese.

Il Municipio è convinto che il progetto che seguirà la variante di PR consenta di migliorare considerevolmente, sia da un punto di vista del transito che per ciò che concerne la sicurezza dell'utente, il tragitto che da Moghegno conduce alla fermata dell'autobus. Si tratta dunque di un'opera a vantaggio soprattutto dei più giovani e che incentiva l'utilizzo dei mezzi pubblici. Infine, si inserisce pienamente nella politica di promozione della mobilità lenta condotta in questi anni dal Municipio di Maggia.

Sulla scorta di quanto sopra esposto chiediamo pertanto al Consiglio comunale di voler risolvere:

- 1. Per il piano regolatore Comune di Maggia – sezione Moghegno sono approvate le seguenti varianti:**
 - *Il piano del traffico 1:2000*
Definizione del tracciato della strada pedonale, larghezza m 2.00.
 - *Il piano del paesaggio 1:2000*
Assegnazione della strada pedonale alla categoria delle strade.
- 2. Per il piano regolatore Comune di Maggia – sezione Moghegno è concessa la modifica dell'art. 32 delle norme di attuazione, come sotto esposta: (xxx nuovo)**

Art. 32 Percorsi pedonali

- 1. I percorsi pedonali si suddividono, secondo la loro funzione in:*
 - *strada pedonale;*
 - *sentiero escursionistico;*
 - *sentieri.*
- 2. Lungo i percorsi pedonali e i sentieri è ammesso, laddove possibile, anche il transito dei ciclisti. L'uso più restrittivo può esser regolato con misure di polizia.*
- 3. Il Comune ha la facoltà di espropriare i diritti necessari alla realizzazione dei percorsi pedonali.*

NUOVO

- 4. Strada pedonale mappali nr. 72, 101, 127, 154, 181, 189 e 190.**
 - **lungo la strada pedonale mappali nr. 72, 101, 127, 154, 181, 189 e 190 è ammesso puntualmente l'attraversamento di veicoli agricoli a motore secondo misure di polizia;**
 - **la pavimentazione e l'illuminazione dovranno risultare, sia per quanto riguarda i materiali che la tipologia d'arredo, poco invasive e compatibili con il carattere rurale del contesto in cui si inserisce il percorso.**
- 3. È concesso un credito di CHF 11'000.00 quale compensazione agricola per la diminuzione di superficie agricola per la variante al piano regolatore oggetto del presente messaggio.**

Con perfetta stima.

Il Sindaco:
Aron Piezzi

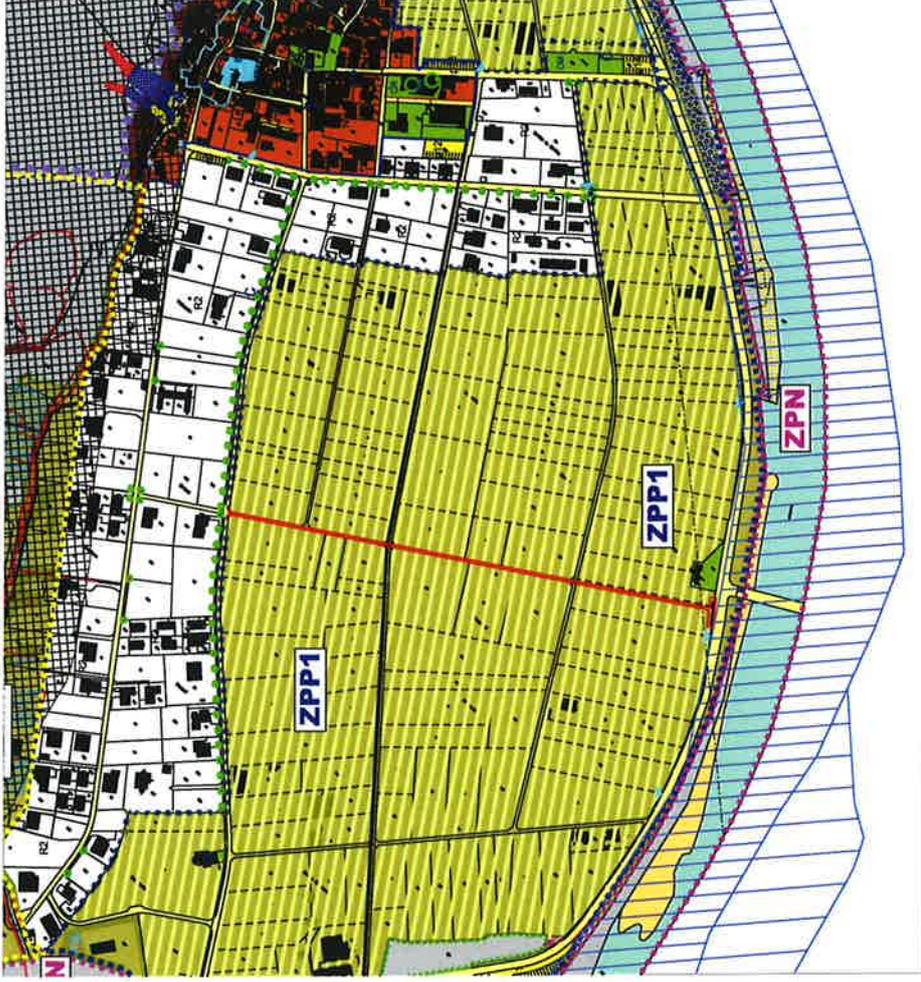


PER IL MUNICIPIO:



Il Segretario:
Luca Invernizzi





ESTRATTO PIANO DEL PAESAGGIO LEGENDA

 oggetto della variante