

COMUNE



DI

G

AMBAROGNO

SEZIONE DI GERRA GAMB.

VARIANTE COMPARTO "ZOTTE"

relazione di pianificazione

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE E RICHIAMI STORICI

In base al Piano regolatore 1985 a Gerra Gambarogno, a monte della ferrovia in località Zotte/Mottascia era delimitata una Zona edificabile.

Nell'ambito della revisione del Piano regolatore l'allora Consorzio riconfermava l'assegnazione di questo comparto alla Zona edificabile e in particolar modo alla Zona residenziale estensiva con particolari prescrizioni paesaggistiche.

Nell'approvazione della revisione del Piano regolatore del 21 luglio 2011, il Consiglio di Stato non approvava l'assegnazione alla Zona edificabile del comparto Zotte/Mottascia, inserendo d'ufficio il comparto in Zona agricola. Il Consiglio di Stato ha sostenuto la non approvazione richiamando il sovradimensionamento delle Zone edificabili e la funzione paesaggistica quale stacco tra gli insediamenti e l'area forestale. Ritenuto che il PR85 non fosse conforme alla LPT, il Consiglio di Stato, confrontato con un comprensorio non largamente edificato, ha ritenuto che il comparto non sia mai stato edificabile, non approvando di conseguenza la proposta.

Contro la decisione cantonale sono insorti al Tribunale cantonale amministrativo sia il Comune sia i proprietari privati.

In data 28 giugno 2013 il TRAM evadeva il ricorso richiamando avantutto le diverse tappe del processo pianificatorio che hanno coinvolto il comparto. È forse corretto richiamare il fatto che in sede di approvazione del PR 1985 il Consiglio di Stato oltre ad approvare la delimitazione del comparto, ne aveva esteso il perimetro. Addirittura in sede di ricorso di seconda istanza lo stesso Consiglio di Stato raccomandava al Gran Consiglio (allora autorità di seconda istanza) l'accettazione di un ricorso che comportava una ulteriore estensione della Zona edificabile a monte del comparto. In questo ambito il TRAM evidenziava quindi la contraddizione del Consiglio di Stato tra la decisione del 1985 e quella del 2011. Il TRAM faceva poi notare che se il comparto rispondeva o meno ai principi dell'art. 15 LPT non giustificava ancora che lo stesso fosse escluso dalla Zona edificabile. Tale decisione necessitava una ponderazione tra i diversi interessi in gioco. Il TRAM ha ritenuto che queste valutazioni non sono state fatte dal Consiglio di Stato.

Ciò nondimeno il TRAM segnala che a seguito del sopralluogo si era potuto appurare che la Zona non sarebbe dotata di accesso sufficiente, in particolar modo per la pochezza del sottopasso ferroviario e la geometria della strada di servizio a monte della ferrovia, particolarmente stretta in corrispondenza dei tornanti. In sede di sopralluogo, poi ripreso nella sentenza, il Municipio aveva segnalato come non fosse evidentemente intenzione del Municipio intervenire per allargare il ponte, ma che nell'ambito del Piano particolareggiato della Valle di Gerra sarebbero stati previsti dei posteggi che potevano anche essere a disposizione dell'utenza del comparto in oggetto.

Accogliendo quindi parzialmente il ricorso, il TRAM rimetteva gli atti al Comune affinché approfondisse la questione relativa all'urbanizzazione.

1. LE VALUTAZIONI

1.1 L'assegnazione del comparto alla Zona edificabile

Il Municipio coerentemente con quanto proposto nell'ambito della revisione del Piano regolatore e con il ricorso presentato al TRAM, ripropone l'assegnazione del comparto alla Zona edificabile.

1.2 I contatti con i proprietari privati

I proprietari, tramite un loro rappresentante, si sono attivati per valutare alcune soluzioni possibili, in particolare per quanto riguarda il ponte ferroviario. Infatti nell'ambito dei lavori di ammodernamento della linea FFS vi poteva essere l'opportunità di allargare il ponte ferroviario, migliorando di conseguenza l'accesso alla zona. Questa opportunità poteva avere anche riflessi positivi sui costi, nella misura in cui le FFS dovevano in ogni caso intervenire per il rifacimento del ponte. In tal senso i privati hanno fatto elaborare un progetto per il rifacimento del ponte. Le ferrovie, dopo le verifiche del caso, hanno concluso che la sostituzione del ponte non era necessaria.

1.3 Le ponderazioni

Fatta eccezione per la qualità della strada di servizio, il comparto è da considerare urbanizzato nella misura in cui è servito dalla rete acqua potabile ed è parte del Piano generale di smaltimento delle acque (PGS) quindi canalizzato.

Per contro più problematica risulta essere la tematica relativa alla strada di urbanizzazione e, soprattutto, all'ampliamento del sottopasso ferroviario, in particolare per gli alti costi che si ripercuoterebbero poi sui privati nell'ambito dei contributi di miglioria che potrebbero giuridicamente ricadere sui proprietari fino ad un importo del 100%.

Correttamente il Municipio ha ritenuto necessario valutare altre soluzioni che non comportassero investimenti importanti soprattutto a carico dei proprietari che si troverebbero di fatto demotivati dagli importanti pre investimenti iniziali.

In tal senso quindi il Municipio ha rinunciato alla sostituzione e all'allargamento del ponte.

2. GLI APPROFONDIMENTI

2.1 La strada

Il Municipio ritiene che, malgrado qualche carenza a livello geometrico, la strada è già esistente e in ogni caso essa ha permesso l'edificazione di 4 edifici. Quindi sostanzialmente l'accesso sarebbe garantito ed in effetti le residenze esistenti sono dotate dei necessari posteggi.

Per contro vi sono dei fondi che in base al PR85 sono assegnati alla Zona edificabile, ma non hanno un accesso diretto alla strada. In questo contesto non è evidentemente possibile individuare soluzioni che garantiscano l'accesso a tutti i fondi per cui al Municipio pare sostenibile che per queste costruzioni andranno assegnati alcuni stalli nell'ambito del Piano particolareggiato del Delta di Gerra. Attraverso questo approccio il Municipio ritiene di rispondere in modo adeguato all'obbligo di urbanizzare il comparto. D'altra parte un esempio analogo è stato condiviso dal TRAM per il comparto edificabile in località Pianello a S. Abbondio dove, confrontati con l'impossibilità di realizzare una strada di servizio ai fondi edificabili, si è optato per il potenziamento dei posteggi pubblici.

2.2 Il calcolo del fabbisogno di posteggi

Nell'ambito del Piano particolareggiato del Delta di Gerra è stato elaborato un calcolo del fabbisogno di posteggi. La verifica ha considerato anche il fabbisogno relativo al comparto Zotte. Rispetto al calcolo del fabbisogno elaborato dallo specialista, il fabbisogno viene considerato unicamente per i fondi che non hanno un accesso veicolare diretto.

Sono stati individuati 5 fondi privi di accesso e sulla base della loro dimensioni e situazione si può ipotizzare che potranno essere edificate al massimo 5 case per un fabbisogno totale di 10 stalli.

Come già segnalato nell'ambito della relazione del PP di Gerra, considerando anche un fabbisogno per il comparto Zotte, avremmo complessivamente:

Bilancio posteggi con il PP	+ 8 stalli
Fabbisogno Zotte	<u>- 10 stalli</u>
Totale	- 2 stalli

Si deve quindi concludere che, considerando anche i fondi che in località Zotte non hanno un accesso veicolare dalla strada, complessivamente vi sarebbe un ammanco di due stalli, il che ci permette di concludere che nell'ambito del Piano particolareggiato del Delta vi è la possibilità di rispondere al fabbisogno di posteggi per i fondi edificabili nel comparto Zotte che non hanno un accesso diretto alla strada di servizio esistente.

3. LA PROPOSTA

La proposta prevede la delimitazione di una Zona edificabile il cui perimetro corrisponde a quello approvato nell'ambito del PR85. Le altre superfici che eccedono questo limite restano assegnate alla Zona agricola come da PR2011.

Da un punto di vista tipologico il comparto è assegnato alla Zona residenziale estensiva con particolari prescrizioni paesaggistiche.

CONCLUSIONE

La variante viene sottoposta per Esame preliminare al DT parallelamente alla richiesta di Esame preliminare per il Piano particolareggiato del Delta della valle.