

N. 12 / 10

MESSAGGIO MUNICIPALE CONCERNENTE UN CREDITO DI FR. 100'000.-- PER L'ALLESTIMENTO DELLA VARIANTE DI PIANO REGOLATORE PER IL COMPARTO "EX-CARTIERA"

---

Tenero, 15 novembre 2010

preavviso: gestione e edilizia

Lodevole Consiglio comunale,  
Signore e Signori Consiglieri,

Con il presente messaggio, vi sottoponiamo per esame e approvazione la richiesta di un credito per l'allestimento di una variante pianificatoria concernente il comparto dell'ex-Cartiera, comparto soggetto ad un vincolo di zona di pianificazione comunale istituita ai sensi dell'art. 58ss LALPT l'8 gennaio 2007 (ris. mun. nr. 10).

La zona di pianificazione era stata decretata dal Municipio a seguito della cessione delle attività industriali in loco da parte della Cartiera Cham-Tenero SA e l'acquisto dei sedimi da parte della COOP Immobili SA, già proprietaria del centro commerciale limitrofo.

Il Municipio ritiene che siano oggi date le premesse per procedere ad una variante pianificatoria del comparto, laddove sono state precisate le condizioni per uno sviluppo delle aree su cui sorgeva l'ex-Cartiera (nel frattempo smantellate le strutture e bonificati i sedimi da parte del nuovo proprietario), nel contesto del quadro di riferimento dettato dal Piano direttore cantonale e della presenza di un progetto di sviluppo dai contenuti interessanti per il Comune, scaturito da una fase preliminare di collaborazione progettuale con il nuovo proprietario (la COOP Immobili SA) e i promotori di questa iniziativa.

## **INTRODUZIONE**

Dopo l'istituzione nel 2007 della Zona di pianificazione comunale per il comparto dell'ex-Cartiera, il Municipio ha dato avvio nell'autunno 2007 alla ridefinizione dei contenuti pianificatori del comparto proponendo una procedura coordinata con l'autorità cantonale e il nuovo proprietario (COOP Immobili SA).

A tale scopo, le parti hanno congiuntamente incaricato un coordinatore di progetto, chiamato ad operare sulla base di un metodo di lavoro per fasi, condiviso fra le parti.

Il tavolo di lavoro congiunto ha permesso di gestire anche la procedura di risanamento dell'area, che è in gran parte già conclusa con soddisfazione delle parti.

Vi è consenso sul mantenimento della vecchia ciminiera, quale "simbolo" del passato industriale del comparto, mentre per la parte degli edifici rimanenti, non ancora abbattuti, non è ancora stata presa una decisione di fondo, anche se appare ormai evidente la decisione del loro abbattimento in funzione dello scenario di sviluppo prospettato.

Nell'estate 2008 le parti hanno convenuto di procedere con l'approfondimento di alcuni scenari di sviluppo urbanistico del comparto, a partire da un incarico tecnico da parte della COOP, conferito a specialisti riconosciuti dalle parti.

Le risultanze di questo lavoro sono state presentate alla fine del 2008, laddove vi era un consenso generale attorno allo scenario di sviluppo denominato "Public Plaza".

Il concetto urbanistico "Public Plaza" permetterebbe infatti di raggiungere soprattutto i seguenti obiettivi:

- La definizione di un sistema di spazi pubblici e di percorrenze ciclo-pedonali interne al comparto che comportano un miglioramento della situazione esistente, non da ultimo integrando il nodo dei trasporti pubblici della stazione nel concetto di sviluppo.
- L'ampliamento e la razionalizzazione del centro commerciale esistente, obiettivo prioritario del proprietario COOP Immobili.
- La possibilità di realizzare attorno alla stazione TILO, sulla gran parte dei sedimi rimanenti oltre l'ampliamento del centro commerciale, dei contenuti rilevanti per lo sviluppo socio-economico regionale.

Nell'estate del 2009 il Cantone ha pubblicato la scheda di Piano direttore cantonale R2 COTALoc, che dà al comparto un ruolo particolare nel contesto di sviluppo regionale e soprattutto la scheda R8, che definisce le aree per l'insediamento dei grandi generatori di traffico, laddove è stato incluso in questa scheda anche il comparto dell'ex-Cartiera.

Le potenzialità stimate nella scheda R8 per le superfici di vendita commerciale (ca. 25'000 mq +/- 20%) corrispondono alle aspettative della COOP in merito alla loro ipotesi di ampliamento del centro commerciale esistente e sono state verificate a livello di compatibilità viaria locale già durante il 2008.

Nell'autunno 2009 la COOP Immobili ha presentato ai partner le potenzialità di sviluppo del comparto, sviluppate a partire da un'indagine di mercato eseguita da un operatore immobiliare da loro incaricato, chiedendo al Comune di dare avvio alla variante pianificatoria che permettesse di consolidare lo scenario urbanistico "Public Plaza", sulla

cui base possa essere realizzato, in tempi più brevi possibili, il prospettato ampliamento del centro commerciale esistente.

Nella primavera del 2010 alcuni promotori di iniziative immobiliari hanno preso contatto con la COOP Immobili per segnalare il loro interessamento in merito all'area dell'ex-Cartiera di Tenero.

Da questi contatti è emersa unicamente come realistica la possibilità di realizzare in loco, in stretta prossimità della stazione FFS, di una nuova struttura terziario-direzionale, che avrebbe ospitato lo Studio di ingegneria Lombardi SA, attualmente in locazione a Minusio e disposto a trasferire tutte le sue attività a Tenero.

Alla luce di ciò, il Municipio ha dal canto suo preso contatto con il Centro Sportivo Nazionale di Tenero, chiedendo di valutare la possibilità di un utilizzo a corto medio termine degli spazi non occupati del comparto ex-Cartiera. Il CST, pur confermando la priorità per gli indirizzi edificatori conosciuti, ha dichiarato il suo interesse di principio e sono attualmente in corso le trattative con la COOP Immobili per definire i dettagli della sistemazione e del possibile utilizzo di queste superfici.

Il comparto oggetto della variante di Piano regolatore è stato esteso a sud dell'A13 in modo tale da comprendere i terreni CST lungo via Brere. Si intende infatti rivedere le basi pianificatorie per una sistemazione più razionale degli accessi al CST.

## **IL QUADRO PIANIFICATORIO DEL COMPARTO EX-CARTIERA**

### **1.1 PIANO DIRETTORE CANTONALE**

L'ordinamento generale del comparto territoriale dell'ex-Cartiera di Tenero è stato consolidato nella scheda di coordinamento R2 del **Piano direttore cantonale** (oggetto "Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato Locarnese – COTALoc", dato acquisito), che indica:

Nelle "Aree di trasformazione" il PD identifica il "quartiere Tenero piano / Gordola piano", laddove "è prioritario controllare la qualità insediativa (a difesa dell'identità e della qualità paesaggistica di tutta la regione) e impedire la saturazione del sistema viario. Per la loro valenza intercomunale, vanno consolidati accordi istituzionali che permettano di far fronte alle esigenze di sviluppo territoriale e economico".

Il PD ipotizza pertanto la creazione di una "Porta di accesso est" all'agglomerato nella quale "il futuro ordinamento territoriale diventa determinante a livello di immagine per l'insieme della regione e deve riqualificare urbanisticamente la Porta di accesso est dell'agglomerato.

In particolare sono da valorizzare gli spazi attorno alla strada cantonale; da migliorare gli spazi pubblici e quelli di collegamento; da valorizzare i comparti in prossimità delle stazioni TILO.

Inoltre, il recente abbandono di attività produttive storiche (Cartiera), l'insediamento di grandi superfici di vendita (COOP), così come la stessa realizzazione della galleria Mappo-Morettina hanno creato le basi per la trasformazione dello specifico comparto territoriale.

La pianificazione dell'intera area multifunzionale deve considerare anche gli altri indirizzi definiti dal PD per la stessa area. In particolare la possibilità di realizzare un comparto per Grandi generatori di traffico nell'area dell'ex-Cartiera e di Riazzino (v. scheda R8) e un Polo di sviluppo economico a Riazzino (v. scheda R7).

La scheda R8 "Grandi generatori di traffico (GGT)" indica nel comparto di "Tenero Brere" la possibilità di insediare grandi generatori di traffico con una superficie di vendita (SV) indicativa per l'insieme del comparto di 25'000 m<sup>2</sup>.

## **1.2 PIANIFICAZIONE LOCALE (PR IN VIGORE)**

L'azzonamento attuale del comparto ex-Cartiera di Tenero è regolato dall'art. 48 NAPR (Zona industriale J), con una regolamentazione speciale per il mappale no. 815 RFD (attività commerciali).

## **GLI ELEMENTI SALIENTI DEL CONCETTO DISVILUPPO URBANISTICO**

A titolo esemplificativo, in allegato sono proposti degli estratti dal documento "Concetto di sviluppo urbanistico Comparto ex-Cartiera di Tenero-Contra" del 15 novembre 2010, elaborato dallo studio Burckhardt & Partner SA di Basilea, coadiuvato dallo Studio di ingegneria Francesco Allievi per gli aspetti legati alla mobilità, su incarico della COOP Immobili SA.

Questo documento non è vincolante e non rappresenta un pregiudizio per la prossima fase pianificatoria.

Il lavoro nasce da un'intensa attività di coordinamento politico-istituzionale attraverso l'istituzione già nel 2008 di un "tavolo di lavoro" congiunto fra la COOP Immobili, l'autorità cantonale (Dipartimento del territorio) e il Municipio stesso.

## **1.3 UNA "VISIONE" URBANISTICA D'INSIEME PER TUTTO IL COMPARTO**

Il concetto urbanistico "Public Plaza" dà una visione di sviluppo unica e coerente per tutto il comparto dell'ex-Cartiera di Tenero.

Oltre ai contenuti e alle loro esplicitazioni formali (altezza, volumetrie, ecc.), il documento dà indicazioni molto convincenti sulla qualità degli interventi necessari a comporre un disegno paesaggistico unitario su tutta l'area e le sue adiacenze, sempre nel contesto di una massima funzionalità per i diversi utenti che si contendono l'utilizzazione dell'area.

#### **1.4 I FUTURI ELEMENTI INSEDIATIVI / LA “RISERVA STRATEGICA”**

Oltre a codificare un ampliamento del centro commerciale esistente, secondo modalità conformi al PD cantonale e di sicuro impatto positivo per il Comune (tramite realizzazione di una “seconda facciata”, in sostituzione del fronte tecnico dell'attuale struttura), il concetto di sviluppo urbanistico per il comparto ex-Cartiera prevede le modalità di insediamento degli uffici dello Studio di ingegneria Lombardi SA in prossimità della stazione FFS e dà chiare indicazioni anche sul futuro delle rimanenti aree, definendole una “riserva strategica”, su cui sviluppare solo contenuti di interesse socio-economico locale e regionale.

La possibile utilizzazione temporanea da parte del CST, quale attrezzatura sportiva (campi di allenamento, ecc.) permetterebbe di salvaguardare anche la fase transitoria in maniera estremamente positiva per il Comune.

#### **1.5 LA MOBILITÀ DEL COMPARTO**

Il concetto della mobilità del comparto inserisce tutte le riflessioni inerenti alla mobilità lenta (ciclopista, asse pedonale da e per la stazione FFS, ecc.), proponendo inoltre un sistema di riorganizzazione della viabilità a beneficio di tutta il sistema stradale locale.

#### **1.6 IL PERIMETRO INDICATIVO DELLA VARIANTE PIANIFICATORIA PR-CIPPS**

Nella rappresentazione grafica seguente è riportato il perimetro della variante pianificatoria.



## **COMPITI PIANIFICATORI E DI ACCOMPAGNAMENTO SPECIALISTICO**

I fondamenti su cui si dovrà allestire la variante del Piano Regolatore intercomunale del comparto ex-Cartiera sono:

- La possibilità di insediamento nel comparto della stazione FFS della sede dello Studio di ingegneria Lombardi SA, una delle maggiori realtà di progettazione a scala cantonale e nazionale, con oltre 150 dipendenti.
- La possibilità di una ristrutturazione funzionale del centro commerciale COOP esistente ed un ampliamento delle attività commerciali di vendita, prevalentemente nel settore non-alimentare.
- La codifica di una “riserva strategica” per l’insediamento di attività socio-economiche di interesse locale-regionale, a complemento del disegno urbanistico prospettato e con utilizzazioni temporanee conformi.
- La definizione del piano viario, con elencate le misure di urbanizzazione stradale che permettano, oltre a garantire l’accesso alle previste nuove strutture, di migliorare anche la viabilità locale.
- Un particolare riguardo alla sistemazione degli spazi pubblici e dei percorsi ciclo-pedonali interni al comparto, che permettano di realizzare una rete di mobilità lenta attrattiva a livello regionale e locale.

Da questo concetto operativo si deducono i compiti specifici necessari al raggiungimento degli obiettivi:

### **I. Organizzazione del progetto e preparazione dei mandati**

Questo modulo iniziale dei lavori serve a preparare tutto l'assetto formale e giuridico per dare avvio al lavoro di pianificazione vero a proprio, in particolare l'assegnazione dei mandati agli specialisti.

Include pertanto anche i costi sostenuti durante l'estate 2010 per il coordinamento procedurale e l'allestimento dei documenti del messaggio municipale.

### **II. Allestimento della documentazione pianificatoria**

Il gruppo di lavoro di specialisti incaricati dal Municipio sotto il coordinamento del pianificatore elaborerà i contenuti della variante del Piano regolatore intercomunale conformemente ai disposti legali in materia di pianificazione del territorio, in particolare per quel che riguarda l'Esame preliminare dipartimentale.

**III. Programma di realizzazione e adozione formale della variante**

La variante di Piano regolatore sarà accompagnata dall'elaborazione di un piano finanziario per la sua realizzazione e necessiterà nella sua fase di adozione dell'accompagnamento di un giurista, soprattutto a partire dalla fase di pubblicazione, ma anche per l'elaborazione delle norme di attuazione.

**IV. Informazione pubblica e partecipazione**

La capacità di implementare in tempi rapidi la variante pianificatoria dipende anche dalla capacità di creare un consenso tra la popolazione, ma anche con altri attori presenti nel comparto. A tale scopo si dovrà prevedere un vero e proprio progetto di comunicazione e coinvolgimento dei proprietari e della cittadinanza già nella fase di elaborazione del piano, non da ultimo con l'allestimento di una documentazione specifica da inserire sul sito internet del Comune.

**V. Project management / coordinamento / segretariato**

Il mandato al pianificatore prevederà che questi assuma, oltre al coordinamento tecnico dei lavori pianificatori, anche compiti specifici nell'ambito della comunicazione esterna e della procedura interna al Comune.

**ASSEGNAZIONE DEI MANDATI**

L'assegnazione dei mandati avverrà conformemente alle disposizioni della Legge cantonale sulle commesse pubbliche (LCPubb) del 20 febbraio 2001 e del relativo Regolamento di applicazione del 12 settembre 2006.

Di principio sono previsti mandati:

- Pianificatore / coordinatore
- Specialista del traffico
- Giurista
- Per compiti specifici di architetto-urbanista

## COSTI E TEMPISTICA

### 1.7 COSTI DELLA VARIANTE PIANIFICATORIA

I costi complessivi per l'allestimento della variante pianificatoria e per i lavori di accompagnamento specialistico sono stati valutati nel seguente modo:

<b>Compiti</b>	<b>Costi</b>
I. Organizzazione del progetto, crediti e preparazione dei mandati (lavori già svolti nel 2010)	5'000.- CHF
II. Allestimento della variante pianificatoria	50'000.- CHF
III. Programma di realizzazione (piano investimenti) e adozione formale del PR intercomunale (procedura formale e giuridica)	20'000.- CHF
IV. Informazione pubblica e partecipazione (allestimento di un sito internet, comunicazione, ecc.)	10'000.- CHF
V. Project management / coordinamento / segretariato	10'000.- CHF
Riserva	5'000.- CHF
<b>TOTALE</b>	<b>100'000.- CHF</b>

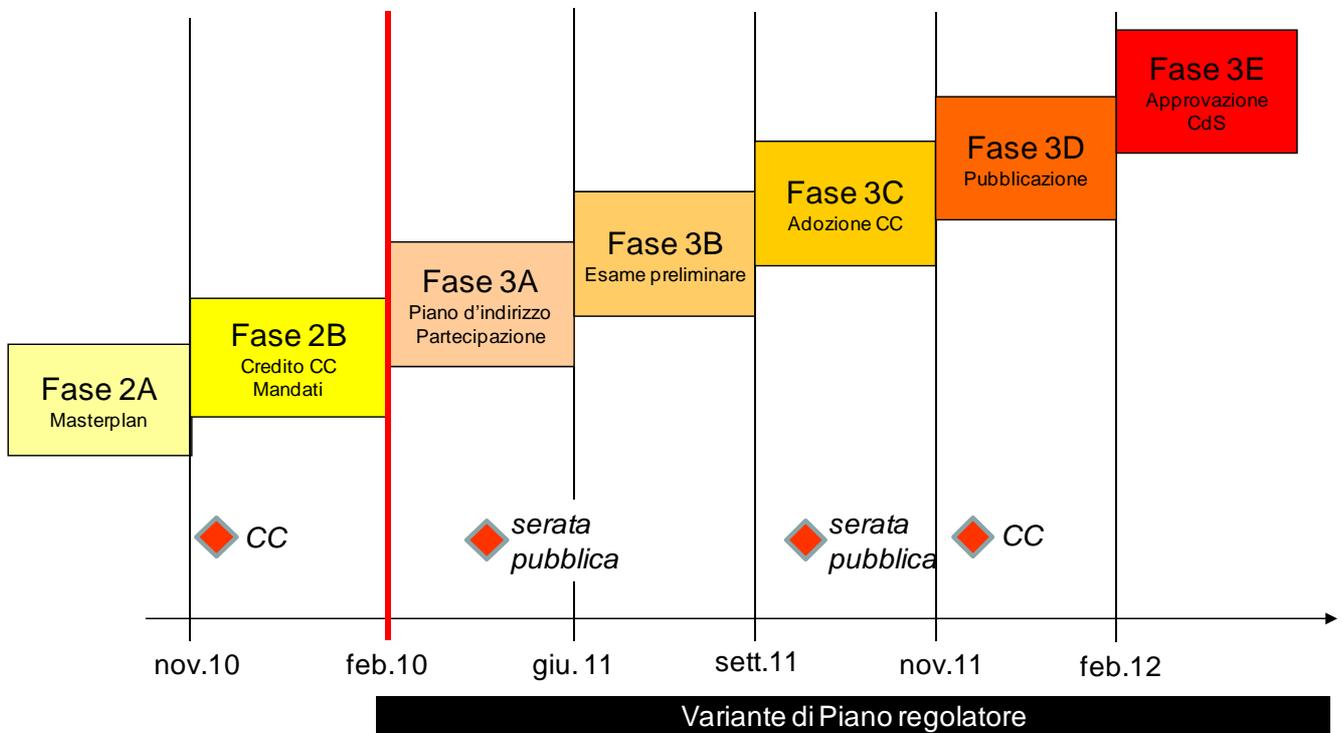
Il Comune, tramite un accordo regolato da convenzione, potrà scaricare i costi della pianificazione alla COOP Immobili SA con l'approvazione della variante pianificatoria da parte del Consiglio di Stato.

### 1.8 TEMPISTICA GENERALE DELLA PROCEDURA

I tempi per l'implementazione del concetto di sviluppo urbanistico del comparto ex-Cartiera" in una variante di Piano regolatore possono essere stimati complessivamente in ben circa 2 anni e si suddividono di principio come indicato nella tabella successiva.

Fase	Tempo	Termine
Avvio dei lavori (conferimento mandati)	1 mese	febbraio 2011
Elaborazione della variante ed invio per esame preliminare dipartimentale (inclusa partecipazione ed informazione)	3-4 mesi	estate 2011
Esame preliminare e adozione CC	7-8 mesi	inverno 2011-12
Pubblicazione, rimedi giuridici e approvazione da parte del Consiglio di Stato	12 mesi	autunno 2012
<b>TOTALE</b>	<b>ca. 24 mesi</b>	

## Tempistica di grande massima



## CONCLUSIONI

Il Municipio ritiene che il concetto di sviluppo urbanistico "Public Plaza" scaturito dai lavori di progettazione congiunta tra il proprietario dei sedimi dell'ex-Cartiera (COOP Immobili), l'autorità cantonale (Dipartimento del territorio) ed il Municipio rappresenti una base di lavoro ideale e condivisa su cui allestire una variante pianificatoria che permetta di "ridare una nuova vita" a quello che per decenni è stato il comparto industriale per definizione del nostro Comune.

Alla luce di quanto sopra si invita pertanto il Consiglio Comunale a voler risolvere:

1. Al Municipio é concesso un credito di fr. 100'000.- per l'allestimento della variante di Piano regolatore per il comparto ex-Cartiera, da iscrivere alle uscite del conto investimenti.
2. L'utilizzo del credito è subordinato all'approvazione da parte della COOP Immobili SA della "convenzione sulla partecipazione ai costi di pianificazione del comparto ex-Cartiera di Tenero".

PER IL MUNICIPIO DI TENERO-CONTRA

Il Sindaco:

f.to Paolo Galliciotti

Il Segretario:

f.to Vittorio Scettrini

Allegato:

Concetto di sviluppo urbanistico del comparto ex-Cartiera di Tenero del 15 novembre 2010