



Comune di
Alto Malcantone
Municipio

Variante di Piano Regolatore

Studio sui posteggi pubblici

Informazione e partecipazione pubblica

Il Municipio di Alto Malcantone,

nell'ambito della procedura di informazione e partecipazione pubblica prevista dagli artt. 4, 5 e 26 della Legge sullo sviluppo territoriale (LST) del 21 giugno 2011, dagli artt. 6, 7 e 35 del Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale (RLST) del 20 dicembre 2011 e richiamata la risoluzione municipale no. 1574 del 18 agosto 2025, avvisa che:

1. È ordinato il deposito pubblico degli atti della variante di Piano regolatore inerente allo **Studio sui posteggi pubblici**, durante il periodo di 30 giorni dal **1° al 30 settembre 2025** compresi.
2. Sono pubblicati i seguenti atti:
 - Rapporto di pianificazione, comprensivo di piani e norme oggetto di modifiche
 - Esame preliminare dipartimentale
3. Gli interessati possono consultare la documentazione presso la Cancelleria comunale dal lunedì al venerdì dalle 09.00 alle 11.45 e il giovedì anche dalle 16.00 alle 18.00, nonché sul sito comunale www.altomalcantone.ch
4. Durante il periodo di deposito degli atti, ogni persona fisica o giuridica e tutti gli enti o organismi interessati dalla pianificazione possono presentare per iscritto osservazioni o proposte pianificatorie al Municipio.



Il Municipio

Comune di

ALTO
MALCANTONE



VARIANTI PR

STUDIO SUI POSTEGGI PUBBLICI

Rapporto di pianificazione

Giugno 2025

PLANIDEA SA | URBANISTICA | AMBIENTE | MOBILITÀ

Via Lischedo 11, CH-6802 Rivera

+41 (0)91 220 28 20, info@planidea.ch, www.planidea.ch

PLAN
■
IDEA

SOMMARIO

1	INTRODUZIONE	1
1.1	PREMESSA	1
1.2	FORMA E PROCEDURA	2
2	PROCEDURA DI ELABORAZIONE E AGGIORNAMENTO DEGLI ATTI DI VARIANTE	4
2.1	PROCEDURA DI CONSULTAZIONE DIPARTIMENTALE – SINTESI DELL'ESAME PRELIMINARE	4
2.2	AGGIORNAMENTO INTERMEDIO DEGLI ATTI	4
2.3	PROCEDURA DI INFORMAZIONE E PARTECIPAZIONE PUBBLICA – SINTESI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	4
3	SINTESI DELLE VARIANTI DI PR	5
4	PR IN VIGORE	6
5	FABBISOGNO FUTURO DI POSTEGGI PUBBLICI A SERVIZIO DEI NUCLEI – METODO DI CALCOLO	8
5.1	OBIETTIVI	8
5.2	STIMA DEL FABBISOGNO – I. METODO	8
5.2.1	Calcolo del fabbisogno	8
5.3	STIMA DEL FABBISOGNO – II. METODO	11
5.3.1	Calcolo del fabbisogno	12
5.4	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	26
6	VARIANTE DI PR	27
6.1	PREMESSA	27
6.2	PIANO DI SINTESI DI AROSIO	27
6.3	PIANO DI SINTESI DI BRENO	28
6.4	PIANO DI SINTESI DI FESCOGGIA	29
6.5	PIANO DI SINTESI DI MUGENA	29
6.6	PIANO DI SINTESI DI VEZIO	29
6.7	VARIANTI NORMATIVE	30
7	VERIFICA DELLA PROPOSTA PIANIFICATORIA	34
7.1	INVENTARI FEDERALI	34
7.1.1	Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT)	34
7.2	LEGGE SULLO SVILUPPO TERRITORIALE (LST)	34
7.3	PIANO DIRETTORE CANTONALE (PD)	35

7.4	PIANIFICAZIONE SUPERIORE E DEI COMUNI VICINI	36
7.5	ZONA AGRICOLA	36
7.6	COMPENSAZIONE DI VANTAGGI E SVANTAGGI PIANIFICATORI	37
7.7	PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE	38
7.8	COMPENDIO DELLO STATO DI URBANIZZAZIONE E CONTENIBILITÀ DEL PR	40
7.9	PROGRAMMA DI URBANIZZAZIONE	41
7.10	PONDERAZIONE DEGLI INTERESSI	42
8	CONCLUSIONI	43

1 INTRODUZIONE

1.1 PREMESSA

Il Comune di Alto Malcantone è nato nel 2005 in seguito all'aggregazione degli ex-Comuni di Arosio, Breno, Fescoggia, Mugena e Vezio. Gli atti pianificatori attualmente in vigore sono i seguenti:

- il piano regolatore della sezione di Arosio, approvato dal Consiglio di Stato con risoluzione n. 3797 del 12.07.2007. Nel 2017 è stata promossa una variante puntuale in località Lücc, sul mapp. 197. A seguire, il 26.10.2022 sono state approvate dal Consiglio di Stato le varianti di adeguamento del PR a seguito della revisione del 2007.
- il piano regolatore della sezione di Breno, approvato dal Consiglio di Stato con risoluzione n. 4367 del 06.08.1986. Recentemente, nel settembre 2023, è stata approvata la variante di PR relativa al serbatoio Roccolo.
- il piano regolatore della sezione di Fescoggia, approvato dal Consiglio di Stato con risoluzione n. 3162 dell'11.06.1985. Il 3.9.1997 sono state approvate delle varianti puntuali relative al piano viario. Il 25.6.2013 è stata approvata una variante di PR relativa al mapp. 142 sgravandola del vincolo di strada di servizio.
- il piano regolatore della sezione di Mugena, approvato dal Consiglio di Stato con risoluzione n. 10390 del 19.12.1989.
- il piano regolatore della sezione di Vezio, approvato dal Consiglio di Stato con risoluzione n. 2815 del 24.04.1990. A seguire, è stato promosso l'aggiornamento del PR di Vezio per attualizzare il vincolo relativo alla strada di servizio in località Sasséi. Tale procedura, oggetto di ricorsi al TRAM, ha portato ad una nuova impostazione pianificatoria, tutt'ora in corso. In seguito, è stata avviata la procedura di variante per istituire il PRP Campo, attualmente in vigore.

Inoltre, a seguito all'aggregazione dei cinque ex-Comuni, il Municipio di Alto Malcantone ha deciso di valutare lo stato dei PR in vigore e di:

- allestire un unico corpo normativo del PR (NAPR) procedendo con l'armonizzazione delle 5 NAPR. Tale incarto è stato approvato dal Consiglio di Stato il 13.11.2024; pertanto, dal profilo normativo si applica questo nuovo testo armonizzato;
- verificare i vincoli di interesse pubblico presenti nelle singole sezioni e aggiornarli in funzioni di nuove necessità e dello stato di fatto. Tale incarto è tutt'ora in corso;
- elaborare gli atti di PR ai sensi della LST, strutturando le componenti di PR in base alle prescrizioni applicabili (elaborazione del piano delle zone, del piano dell'urbanizzazione e del regolamento edilizio; gestione delle informazioni di PR sottoforma di geodati digitali). Tale incarto è tutt'ora in corso;
- introdurre, nel gennaio 2024, una zona di pianificazione per regolamentare la posa degli impianti fotovoltaici nei nuclei.

Oltre a quanto indicato, il Municipio ha pure ritenuto opportuno e necessario verificare i **vincoli di posteggio pubblico a servizio delle aree residenziali dei nuclei** sulla base dell'aggiornata situazione territoriale e sulla base del mutato fabbisogno in posteggi pubblici, verificato in questa sede.

Si procede dunque in questo ambito all'aggiornamento di alcuni vincoli di posteggio pubblico presenti nel Comune di Alto Malcantone. Si tratta nello specifico di aggiornare i piani di PR (elaborati grafici) e i contenuti normativi a seguito delle proposte pianificatorie contenute nel presente incarto.

Con il presente documento di variante di PR, il Municipio di Alto Malcantone intraprende pertanto la procedura pianificatoria per adeguare alcuni contenuti puntuali ammessi dai PR delle Sezioni di Arosio, Breno, Fescoggia, Mugena e Vezio, creando la base legale necessaria per consentire la realizzazione, l'adeguamento o lo stralcio di alcune infrastrutture pubbliche (posteggi).

1.2 FORMA E PROCEDURA

Il 1° gennaio 2012 sono entrati in vigore la Legge sullo sviluppo territoriale (LST) ed il relativo regolamento d'applicazione (RLST). Essi sostituiscono la Legge d'applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT) e il relativo Regolamento d'applicazione (RLALPT), nonché il Decreto sulla protezione delle Bellezze Naturali (DLNB).

Le presenti varianti di PR seguono la procedura ordinaria stabilita dagli art. 25-33 LST.

Il presente rapporto illustra le modifiche apportate rispetto ai PR in vigore e comprende i seguenti documenti:

- gli estratti grafici delle varianti di PR¹;
- le modifiche alle norme di attuazione;
- il programma di realizzazione (costi generati dalla variante di PR).

Esso è accompagnato dai seguenti documenti allegati:

- allegato 1: vincoli di posteggio vigenti;
- allegato 2: verifica del fabbisogno in posteggi;
- allegato 3: varianti di PR²;
- allegato 4: conteggi utilizzi posteggi;
- allegato 5: sintesi dell'esame preliminare e relative considerazioni e decisioni municipali.

¹ Dal 1° gennaio 2023 il geodato ha preminenza giuridica sul supporto cartaceo.

² Dal 1° gennaio 2023 il geodato ha preminenza giuridica sul supporto cartaceo.

Trattandosi di varianti di PR puntuali, è stata mantenuta la forma del PR in vigore (piano del paesaggio; piano delle zone; piano del traffico; piano AP-EP; norme di attuazione). L'adeguamento alla nuova forma secondo LST (piano delle zone, piano di urbanizzazione, regolamento edilizio) è promosso in separata sede, per l'intero territorio comunale.

Si segnala inoltre che a partire dal 1° gennaio 2023, il RLST (art. 118a) prescrive che l'adozione degli atti pianificatori è possibile unicamente attraverso i geodati digitali, i quali hanno la prevalenza giuridica sui supporti cartacei (art. 7 LST). La procedura di informatizzazione del PR avviene attraverso il caricamento dei relativi geodati sul portale cantonale di pubblicazione.

2 PROCEDURA DI ELABORAZIONE E AGGIORNAMENTO DEGLI ATTI DI VARIANTE

2.1 PROCEDURA DI CONSULTAZIONE DIPARTIMENTALE – SINTESI DELL'ESAME PRELIMINARE

A seguito della richiesta municipale del 26.11.2020, il Dipartimento del territorio ha eseguito l'esame preliminare del piano di indirizzo relativo alle presenti varianti di PR in data 25.08.2021. In allegato, sono esposte le considerazioni principali relative alla procedura pianificatoria emerse dal preavviso cantonale con le relative decisioni municipali. Per maggiori dettagli rispetto all'esame preliminare, si rimanda alla documentazione completa.

Il presente incarto tiene conto dell'esame preliminare ed è stato aggiornato tenuto conto delle considerazioni del DT e delle relative decisioni municipali.

2.2 AGGIORNAMENTO INTERMEDIO DEGLI ATTI

A seguito di esame preliminare e di cambiamenti in seno al Municipio, sono state valutate ulteriori modifiche da apportare agli atti di variante rispetto a quanto sottoposto al DT per esame preliminare. Queste modifiche sono parte integrante del presente incarto.

2.3 PROCEDURA DI INFORMAZIONE E PARTECIPAZIONE PUBBLICA – SINTESI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE

Questo capitolo verrà completato a seguito della procedura di informazione e partecipazione pubblica.

3 SINTESI DELLE VARIANTI DI PR

Il Municipio di Alto Malcantone ha promosso le presenti varianti di PR (con procedura ordinaria) con l'intento di aggiornare i vincoli di PR relativi ai posteggi pubblici presenti nelle aree dei nuclei. Infatti, a seguito della fusione, il Comune ha riscontrato la presenza di vincoli non più attuali oppure la necessità di definirne di nuovi, laddove necessari e utili.

La gestione e la disponibilità di posteggi a servizio dei residenti è infatti un tema che oramai si riscontra anche in molti altri comuni del Cantone. La presenza di stalli all'interno ed in prossimità dei nuclei storici genera la percezione di spazi disordinati e non regolamentati, in quanto estranei alla sostanza storica dell'edificato esistente. La presenza, in alcuni casi e momenti della giornata o dell'anno, di auto in sosta fuori dagli spazi demarcati è indice di una situazione di un ammanco o di una non ottimale gestione dei posteggi pubblici. Occorre dunque chinarsi sul tema della ridefinizione degli spazi di stazionamento, tra cui la dimensione (definizione del numero di posteggi in relazione al reale fabbisogno), la posizione, la qualità urbana, la gestione in termini economici e la regolamentazione degli stalli.

A tal proposito nell'ambito del presente documento è stato allestito un calcolo del fabbisogno di posteggi pubblici al servizio dei nuclei. Il perimetro di riferimento per il calcolo riprende le zone dei nuclei che compongono il Comune di Alto Malcantone. Si tratta infatti di quelle aree territoriali che presentano le maggiori problematiche in termini di disponibilità in stalli per i residenti.

Lo scopo principale del presente documento è quello di verificare i vincoli di posteggi pubblici già presenti a PR, valutarne la reale utilità e prevedere eventuali modifiche / aggiunte ove necessario.

Perciò, è stato dapprima allestito uno studio che permettesse di definire l'effettivo fabbisogno in posteggi pubblici nei singoli nuclei del Comune, per poi adeguare i vincoli iscritti a PR sulla scorta delle conclusioni delle verifiche elaborate precedentemente.

Per valutare il fabbisogno in posteggi pubblici in un futuro prossimo (15 anni), è stato adoperato il metodo chiesto dall'autorità cantonale ed esposto nella apposita linea guida cantonale. Per testare la plausibilità del risultato ottenuto, si è poi adoperato anche un secondo metodo. Si può così disporre di una visione chiara della situazione attuale e futura. Questi due metodi e i risultati che ne scaturiscono sono illustrati nei capitoli seguenti e permettono di definire il numero di posteggi pubblici necessari e le aree all'interno delle quali si necessita maggiormente di intervenire in tal senso.

La presente variante comporta le seguenti modifiche del PR in vigore:

- piani settoriali: aggiornamenti puntuali del piano del paesaggio, del piano delle zone, del piano del traffico e degli AP-CP³;
- norme di attuazione: aggiornamento dell'articolo normativo n. 54 delle NAPR armonizzate relativo ai posteggi pubblici e inserimento di un nuovo articolo normativo relativo alla zona degli spazi liberi.

³ Si rammenta che dal 1° gennaio 2023 il geodato ha preminenza giuridica sul supporto cartaceo.

4 PR IN VIGORE

I PR vigenti delle singole sezioni di Alto Malcantone indicano i seguenti vincoli di posteggio pubblico, la cui ubicazione è riportata in allegato (cfr. allegato 1).

Il PR in vigore della **sezione di Arosio** comprende **9 vincoli** di posteggi pubblici, si tratta di:

posteggio	località	capienza ⁴
P1	Mapp. 711	5
P2	Mapp. 718	2
P3	Mapp. 705	19
P4	Mapp. 255	9 ⁵
P5	Mapp. 319	4
P6	Mapp. 78	11
P7	Mapp. 428	14
P8	Mapp. 288	4
P9	Mapp. 307	11
P	Mapp. 77	7
Totale		86

Il PR in vigore della **sezione di Breno** comprende **7 vincoli** di posteggi pubblici, si tratta di:

posteggio	località	capienza ¹
P1	Cappella della Bolla	10
P2	Fontana/Pasquee	4
P3	Cimitero	10
P4	Chiesa	13
P5	Colonia	5
P6	Cantonale	4
P7	Prada	5
Totale		51

Il PR in vigore della **sezione di Fescoggia** comprende **5 vincoli** di posteggi pubblici, si tratta di:

posteggio	località	capienza ¹
P1	Righizzolo	12
P2	Cevrino	5
P3	sotto Oratorio	18
P4	Bisa	14
P5	Nucleo	3
Totale		52

⁴ Se già realizzato, il numero di posti-auto disponibili corrisponde all'effettivo e non al dato di PR. Laddove la capienza non è indicata a PR, si tratta di una valutazione.

⁵ Di cui 8 realizzati. Un ulteriore stallo potrebbe essere realizzato trovando un'ubicazione alternativa per i cassonetti (mobili) dei rifiuti.

Il PR in vigore della **sezione di Mugena** comprende **3 vincoli** di posteggi pubblici, si tratta di:

posteggio	località	capienza ¹
P1	Municipio	3
P2	Cimitero	25
P3	Piàn da Bròcc	15
Totale		43

Il PR in vigore della **sezione di Vezio** comprende **9 vincoli** di posteggi pubblici, si tratta di:

posteggio	località	capienza ¹
P1	Cantonale-Sassello	4
P2	Cantonale-paese	7
P3	Cantonale-paese	5
P4	Cantonale-paese	3
P5	Cantonale-Municipio	8
P6	Cantonale-Acquacalda	5
P7	Barosio	17
P8	Barosio	11
P9	Campo	8
Totale		68

*4p/a nel PRP Campo e
4p/a nel nucleo 81-217*

Si ricorda (cfr. cap. 1.1) che il Municipio di Alto Malcantone ha avviato negli anni scorsi alcune procedure di varianti di PR attualmente in corso. Dal punto di vista dei vincoli dei posteggi si citano in particolare gli adeguamenti seguenti:

- sezione di Arosio: definizione del vincolo di posteggio affianco al cimitero, come da situazione esistente;
- sezione di Breno: adeguamento dei vincoli di posteggio P3 e P4, con abbandono del vincolo P3 e ampliamento del vincolo P4;
- sezione di Breno: introduzione di un'area di posteggio a est del nucleo in rinuncia a parte del vincolo di interesse pubblico presente sul mapp. 386.

Essendo questa procedura in corso nell'ambito della procedura di adeguamento dei vincoli AP-CP, se ne tiene conto nel calcolo del fabbisogno di posteggi elaborato all'interno del presente incarto affinché si possa fornire una visione d'insieme che rispecchi quanto previsto a livello pianificatorio.

5 FABBISOGNO FUTURO DI POSTEGGI PUBBLICI A SERVIZIO DEI NUCLEI – METODO DI CALCOLO

5.1 OBIETTIVI

Obiettivo di questo studio è quindi di disporre dei quantitativi di posteggi necessari in futuro per risolvere il problema degli stalli disseminati nei nuclei e nelle loro adiacenze, **evitando comunque di creare eccessivi nuovi vincoli di posteggio**, i quali genererebbero un costo per il Comune non sostenibile e giustificato.

Come già anticipato in apertura di rapporto, per il calcolo del fabbisogno di posteggi pubblici sono stati adoperati e valutati due metodi distinti:

- **I. metodo:** questo metodo si basa sulle raccomandazioni cantonali risultanti dalle linee guida del piano dell'urbanizzazione redatte dal Dipartimento del territorio;
- **II. metodo:** questo metodo, di verifica della plausibilità dei risultati ottenuti con il primo metodo, si basa sull'analisi dello stato di fatto dei veicoli posteggiati nei nuclei e nelle aree limitrofe valutato tramite sopralluoghi e conteggi.

Essi sono illustrati di seguito e permettono di offrire un quadro chiaro del fabbisogno di posteggi pubblici al servizio dei nuclei del Comune di Alto Malcantone.

5.2 STIMA DEL FABBISOGNO – I. METODO

In base alle linee guida del piano dell'urbanizzazione emanate dal Dipartimento del territorio nel dicembre 2014, sono state fatte le verifiche necessarie per valutare quale sia il fabbisogno in posteggi pubblici per i nuclei. Tenuto dunque conto delle indicazioni delle linee guida, si può intendere che il dimensionamento dei posteggi debba avvenire considerando le disposizioni indicate nel Regolamento cantonale dei posteggi privati (Rcpp, art. da 51 a 62 RLST) e nella norma VSS 640 281. Fatte le dovute verifiche, si specifica che il Rcpp non si applica al Comune di Alto Malcantone ed occorre dunque accontentarsi di effettuare il calcolo del dimensionamento sulla base della norma VSS 640 281. Il calcolo deve pure tener conto dei posteggi privati esistenti, da dedurre dal fabbisogno totale stimato. Sarà pure utile, anche se non obbligatorio, ponderare i risultati sulla base della disponibilità in trasporti pubblici (esistenti o pianificati).

5.2.1 CALCOLO DEL FABBISOGNO

Per effettuare il calcolo del fabbisogno con questo primo metodo, si è dunque proceduto come esposto di seguito:

- **computo della SUL realizzabile (zona nucleo) a pieno sfruttamento del PR⁶:** i dati relativi alla SUL realizzabile a pieno sfruttamento del PR nelle zone nucleo risultano dalla verifica del dimensionamento del PR elaborata ai sensi della scheda R6 di Piano direttore. I dati coincidono con quelli allineati con la SST e trasmessi per susseguente verifica di plausibilità nel giugno 2023;

⁶ Rispetto all'incarto trasmesso per esame preliminare, i dati relativi alla SUL realizzabile nei nuclei sono stati aggiornati in base ai nuovi dati disponibili. Quelli presentati in esame preliminare risultavano da stime precedenti basate sul PR

- **applicazione dei parametri della norma VSS 640 281:** in sostanza si tratta di far corrispondere 1 posto-auto ogni 100 m² di SUL destinata alla residenza (cfr. punto precedente). Tale valore è inoltre ripreso nelle NAPR armonizzate che determinano i valori del fabbisogno di posteggi privati a scopo residenziale.

Sempre secondo norma VSS, al valore risultante è poi necessario aggiungere il fabbisogno per i visitatori, quantificato in 10% dei posti-auto ottenuti per i residenti.

- ponderazione del fabbisogno fin qui ottenuto riducendolo in base al **livello della qualità del trasporto pubblico**. Nel caso concreto, e consultate le apposite banche dati cantonali, emerge che il Rcnp non è applicabile ad Alto Malcantone. Tuttavia, considerata la disponibilità del trasporto pubblico (cat. C), si applica una leggera riduzione del numero di posteggi necessari sulla scorta dell'art. 60 RLST, applicando una riduzione compresa tra 0 e 30%. Nel caso in esame si applica un valore medio (15%).
- **sottrazione del quantitativo di posteggi privati esistenti.** In merito a questo dato è opportuno apportare alcuni chiarimenti. Nei nuclei di Alto Malcantone, per norma di PR è possibile concedere una deroga alla creazione posteggi privati all'interno del tessuto edificato per questioni di tutela paesaggistica o per motivi tecnici. Tuttavia, si è consci che ciò non è rappresentativo della situazione attuale in quanto si è potuto constatare (cfr. Il. metodo) che vi sono posteggi per veicoli all'interno dei nuclei. Si è dunque tenuto conto dei posti-auto privati esistenti¹⁰ in rispetto delle indicazioni prescritte dalle linee guida cantonali.
- fatti i calcoli come sopra esposto, si ottiene il fabbisogno in posteggi pubblici per i nuclei di Alto Malcantone, secondo quanto prescritto nelle citate linee guida cantonali.

Di seguito si riportano le tabelle di calcolo delle singole sezioni:

Sezione di Arosio		
SUL a pieno sfruttamento del PR		14'399 m ²
Applicazione norma VSS 640 281 per i residenti (/100 m ²)	144	posti-auto
Applicazione norma VSS 640 281 per i visitatori (+10%)	14	posti-auto
Ponderazione per qualità trasporto pubblico (-15%)	24	posti-auto
Posteggi privati esistenti (-)	37	
Fabbisogno totale	98	

Sezione di Breno		
SUL a pieno sfruttamento del PR		25'429 m ²
Applicazione norma VSS 640 281 per i residenti (/100 m ²)	254	posti-auto
Applicazione norma VSS 640 281 per i visitatori (+10%)	25	posti-auto
Ponderazione per qualità trasporto pubblico (-15%)	42	posti-auto
Posteggi privati esistenti (-)	18	
Fabbisogno totale	220	

cartaceo, non ancora in formato digitale e con valori di stima che ora sono stati attualizzati sulla base delle indicazioni della scheda R6 di PD.

¹⁰ Idealmente si ritiene che sarebbe più opportuno non ridurre il fabbisogno totale sottraendo i posteggi privati esistenti poiché si tratta di veicoli che in ogni caso andrebbero posteggiati nelle aree di sosta pubbliche al fine di liberare il tessuto edilizio di pregio dei nuclei. A lungo termine, sarebbe infatti interessante poter liberare i nuclei dalle auto, almeno laddove esse contrastano con gli obiettivi di tutela e con la sicurezza dei pedoni.

Sezione di Fescoggia		
SUL a pieno sfruttamento del PR	6'884 m ²	
Applicazione norma VSS 640 281 per i residenti (/100 m2)	69	posti-auto
Applicazione norma VSS 640 281 per i visitatori (+10%)	7	posti-auto
Ponderazione per qualità trasporto pubblico (-15%)	11	posti-auto
Posteggi privati esistenti (-)	14	
Fabbisogno totale	50	

Sezione di Mugena		
SUL a pieno sfruttamento del PR	8'373 m ²	
Applicazione norma VSS 640 281 per i residenti (/100 m2)	84	posti-auto
Applicazione norma VSS 640 281 per i visitatori (+10%)	8	posti-auto
Ponderazione per qualità trasporto pubblico (-15%)	14	posti-auto
Posteggi privati esistenti (-)	18	
Fabbisogno totale	60	

Sezione di Vezio		
SUL a pieno sfruttamento del PR	9'371 m ²	
Applicazione norma VSS 640 281 per i residenti (/100 m2)	94	posti-auto
Applicazione norma VSS 640 281 per i visitatori (+10%)	9	posti-auto
Ponderazione per qualità trasporto pubblico (-15%)	15	posti-auto
Posteggi privati esistenti (-)	13	
Fabbisogno totale	75	

In base ai calcoli effettuati, si ottiene il risultato seguente, per tutti i nuclei di Alto Malcantone:

Fabbisogno totale per il Comune di Alto Malcantone	
Sezione di Arosio	98
Sezione di Breno	220
Sezione di Fescoggia	50
Sezione di Mugena	60
Sezione di Vezio	75
Fabbisogno totale	503

In base alle conoscenze del territorio di Alto Malcantone di cui si dispone, il risultato scaturito dall'applicazione del metodo esposto nelle linee guida cantonali sembra portare ad un fabbisogno totale in parte sovradimensionato.

Infatti, il numero di posteggi necessari - i 503 risultanti dal calcolo - è di molto superiore alle vetture che quotidianamente si possono osservare posteggiate nei dintorni dei 5 nuclei.

Fatte queste considerazioni, si è optato per approfondire maggiormente la questione, onde evitare di porre vincoli di PR che risulterebbero in parte inutili e che comporterebbero oneri (esproprio e realizzazione) non appropriati.

5.3 STIMA DEL FABBISOGNO – II. METODO

Di seguito è dunque esposto un ulteriore metodo per verificare il fabbisogno in posteggi pubblici al servizio dei nuclei di Alto Malcantone. Si tratta di un metodo empirico, la cui metodologia è esposta di seguito.

Il calcolo del fabbisogno futuro di posteggi nei nuclei delle singole sezioni di Alto Malcantone effettuato ora offre una visione d'insieme dello stato reale quanto all'utilizzo dei posteggi esistenti nei nuclei permettendo quindi di stabilire quale sia il fabbisogno futuro di posteggi pubblici in questi comparti. Si è tenuto conto sia dei posteggi pubblici esistenti (pianificati o non) e di quelli privati, ad uso di una cerchia ristretta di persone.

Il fabbisogno di posteggi pubblici, stato attuale e immediato futuro (15 anni), per le varie sezioni comunali è quindi stato stimato sulla base del numero di auto parcheggiate rilevate dall'UTC durante i rilevamenti effettuati nel corso dei mesi di luglio e settembre 2017 (cfr. allegato 4). Con l'aggiornamento degli atti di variante di PR per adozione da parte del CC non si è ritenuto necessario aggiornare i conteggi svolti nel 2017 in quanto il Municipio ha confermato che la situazione, nel corso degli anni, non è drasticamente cambiata. Quel che è certo è che negli ultimi anni non vi è stata una riduzione del fabbisogno che porterebbe alla rinuncia di determinate nuove aree di posteggio.

Per ogni sezione sono stati effettuati diversi rilevamenti ripartiti su più giorni e su diversi orari. I conteggi eseguiti distinguono tra:

- le auto posteggiate all'interno degli appositi posteggi e
- le auto che stazionano su aree pubbliche non autorizzate come a lato dei posteggi comunali, lungo le strade o nelle piazze, o ancora in aree private a disposizione di una cerchia ristretta di abitanti.

La somma delle auto rilevate in posteggi ufficiali e non, determina la stima del fabbisogno attuale al quale viene aggiunto un incremento del 6%¹² per ottenere il fabbisogno futuro. La somma di questi tre valori (posteggi esistenti, posteggi non autorizzati e incremento futuro) confrontata con la disponibilità di posteggi (esistenti o ancora da realizzare ma già definiti a livello pianificatorio), porta ad ottenere il saldo del fabbisogno futuro, ossia il numero di posteggi mancanti per i quali è necessario individuare una nuova ubicazione.

Il metodo di calcolo scelto per determinare i posteggi necessari è un metodo basato su dati rilevati rigorosamente, in momenti e giorni diversi, e dunque empirico e rappresentativo dello stato di fatto presente in un arco temporale rappresentativo sul territorio adiacenti i nuclei e all'interno degli stessi.

Dalle valutazioni e dai calcoli effettuati si rileva quanto segue, suddiviso per sezioni.

¹² In base ai dati risultanti dall'esame di plausibilità della SST relativo al dimensionamento del PR a 15 anni risulta una crescita ipotetica di abitanti pari a 6%.

La determinazione del fabbisogno secondo questo metodo ha anche permesso di prendere meglio conoscenza delle aree in cui vi è maggiore necessità di posteggi e pure di già iniziare a considerare le aree che meglio si prestano per accogliere nuovi stalli al servizio dei residenti dei nuclei. Pertanto, tramite puntuali sopralluoghi, sono state valutate le ubicazioni più idonee per definire le nuove aree di posteggio a PR, tenuto conto della vicinanza al nucleo, della conformazione del terreno, della possibilità di accedere al fondo con i veicoli, dell'ampiezza dell'area, ecc.

5.3.1 CALCOLO DEL FABBISOGNO

Di seguito si espongono le valutazioni effettuate per ogni singola sezione. Le parti di testo descrittivo ed esplicativo sono accompagnate da:

- una tabella sintetizzante il fabbisogno in posteggi per ogni sezione
- una planimetria (cfr. allegato 2) dalla quale si evincono i vincoli di PR vigenti e le principali proposte espone nel presente documento.

I vincoli di posteggio sono stati ora numerati, tenendo conto – laddove possibile – di quanto già stabilito a PR. Ciò permette una più semplice lettura delle tabelle che seguono e delle planimetrie allegate (cfr. allegato 2).

Laddove risulta che tramite le nuove proposte pianificatorie si riuscirà a coprire il fabbisogno futuro e vi sarà ancora un certo margine di manovra, si considera di poter pure valutare una riduzione progressiva degli stalli privati nei nuclei oppure nelle piazze, soprattutto laddove essi si pongono in conflitto con i principi di tutela del paesaggio e del contesto.

a) Arosio

Nucleo di Arosio di Sopra

Sulla base dei dati dei conteggi, ad Arosio di Sopra risulta che vi siano sovente auto posteggiate al di fuori delle aree demarcate quali posteggi comunali oppure all'interno di stalli demarcati ma non vincolati a PR. È dunque opportuno aggiornare il PR tenendo conto degli stalli esistenti ma non vincolati a PR (aggiornamento allo stato di fatto) e, se possibile, definendo nuovi vincoli al servizio del comparto in ubicazioni più idonee, oppure tenendo conto nel calcolo del fabbisogno di stalli esistenti ma non vincolati a PR.

Si segnala che sul mapp. 307 (P6), il PR prevede un vincolo non ancora realizzato. Quest'ultimo garantisce 11 posti-auto a servizio del nucleo di Arosio di Sopra che sarebbe opportuno realizzare per dare un primo sollievo alla problematica degli stalli in questo comparto comunale.

Per cercar di ovviare alla carenza di stalli nella parte alta di Arosio, si propone di:

- contemplare nei conteggi i posteggi già esistenti in piazza (Capela e fermata Autopostale), ma non indicati a PR, sui mapp. 261 e 288. Queste aree demarcate permettono la sosta di circa 8 veicoli. Si tratta di stalli esistenti ma verosimilmente non riportati a PR in quanto sul sedime stradale (cfr. linee guida informatizzazione dei PR, giugno 2017);

- considerare ai fini del presente calcolo anche gli stalli già esistenti nei pressi del Cimitero (a nord dello stesso) che possono rendersi disponibili anche per i residenti in quanto si ritiene che le funzioni associate a quest'area di sosta (utenti cimitero e chiesa; abitanti del nucleo) siano complementari tra loro poiché svolte in fasce orarie differenti. Si tratta dunque di riportare a PR lo specifico vincolo di posteggio pubblico denominato P13 con capienza pari a 4 posti-auto.

In via complementare, e per cercar di riservarsi in un eventuale futuro la possibilità di mantenere libere le piazze dei nuclei, si propone anche l'inserimento di nuovi vincoli di posteggio utili a servire i residenti di Arosio di Sopra. Si tratta quindi di:

- inserire un nuovo vincolo di PR sui mapp. 454 e 712 (nuovo P10), il quale permette la realizzazione di 3 nuovi stalli;
- inserire un nuovo vincolo di PR sul mapp. 472 (nuovo P11), il quale permette la realizzazione di 8 nuovi stalli;
- in aggiunta alla precedente proposta (nuovo P11), si adegua pure il vincolo stradale (mapp. 6) affinché sia garantito l'accesso al posteggio. Si definisce pertanto una nuova porzione di strada di servizio fino all'imbocco della nuova area di posteggio, in sostituzione del vincolo di percorso pedonale ora vigente. Non sono tuttavia apportate modifiche al calibro stradale, ma solo alla relativa gerarchia affinché possano accedervi regolarmente pure i veicoli;
- inserire un nuovo vincolo di PR sul mapp. 434 (nuovo P14), il quale permette la realizzazione di 4 nuovi stalli;
- mantenere gli stalli presenti sul mapp. 261 e vincolarli a PR (nuovo P15 con capienza pari a 4 posti-auto).

Tenuto quindi conto di quanto esposto, si ottengono i dati seguenti:

Arosio di Sopra									
Numerazione P secondo piani allegato 2	Località	Posteggi esistenti	Posteggi utilizzati non autorizzati	Stima incremento futuro (+ 6%)	Totale fabbisogno	Disponibilità P di PR o già esistenti	Proposta	Saldo	Osservazioni
P6	Sorgiost	0	-	0	0	11	-		Da realizzare
P8	Piazza Capela	8	6	1	15	4	-		Mantenere per ora. In futuro, si potrebbe immaginare di liberare l'area della piazza dai veicoli, dopo aver realizzato gli altri stalli e valutato il futuro fabbisogno in stalli pubblici
P10	Arosio di Sopra (nuovo)	0	0	0	0	-	3		Vincolare a PR
P11	Arosio di Sopra (nuovo)	0	0	0	0	-	10		Vincolare a PR
P13	Cimitero nord	4	-	0	4	4	-		
P14	Arosio di Sopra (nuovo)	0	0	0	0	-	4		Vincolare a PR
P15	Paese - fermata Autopostale (mapp. 261)	4	-	0	4	4	-		Mantenere e vincolare a PR
TOTALE		16	6	1	23	40		17	

In base ai conteggi riportati qui sopra risulterebbe che il nucleo di Arosio di Sopra, una volta realizzati tutti i vincoli di posteggio ora previsti, sarà sufficientemente servito da stalli pubblici. Alcuni stalli hanno usi complementari, altri potrebbero – a termine – venir dismessi in favore di maggiore qualità nelle piazze, e laddove le opere sono ancora da realizzare, potrebbe risultare una capienza leggermente inferiore rispetto a quella indicata a PR. Si ritiene pertanto che i vincoli ora proposti rispondano ad un chiaro fabbisogno a lungo termine.

I nuovi vincoli di posteggio sono stati identificati tramite sopralluoghi e definendo le aree più appropriate per accogliere gli stalli mancanti al tessuto insediativo di Arosio di Sopra. I vincoli P10 e P14 comportano un impatto limitato sul paesaggio e sui fondi, garantendo di edificarli come previsto dal PR vigente. Il vincolo P11 risulta posizionato in modo ottimale rispetto al nucleo e permette di realizzare un numero utile di posteggi, evitando di dover identificare 2 o 3 ulteriori comparti. La sua ubicazione, ritenute le valutazioni effettuate, è da ritenersi vincolata dalla funzione e dalle necessità identificate.

Salvanesco

Affianco al centro di raccolta dei rifiuti (mapp. 77 e 78) sono presenti alcuni stalli (7 posti-auto). Il PR prevede inoltre un altro vincolo di posteggio (P7) leggermente a monte, sul mapp. 428, il quale dovrebbe permettere la realizzazione di 14 stalli. Tuttavia, recentemente è stata realizzata una fermata per il trasporto pubblico che, di fatto, riduce la possibilità di realizzazione di posteggi sul mapp. 428. L'adeguamento del PR alla nuova situazione avverrà in separata sede, con procedura ad hoc.

Ritenuta la loro posizione rispetto al nucleo, si ritiene che questi stalli difficilmente rientrino nel computo dei posteggi a disposizione dei residenti del nucleo per via della distanza e della difficile accessibilità a piedi. Tuttavia, si consiglia di mantenerli a PR quali vincoli a servizio degli edifici di interesse pubblico posti in prossimità. Inoltre, nell'ambito di valutazioni più precise rispetto ai possibili contenuti di interesse pubblico da promuovere nel comparto, si potrà rivalutare la questione dei posteggi pubblici.

Arosio - Salvanesco									
Numerazione P secondo piani allegato 2	Località	Posteggi esistenti	Posteggi utilizzati non autorizzati	Stima incremento futuro (+ 6%)	Totale fabbisogno	Disponibilità P di PR o già esistenti	Proposta	Saldo	Osservazioni
P12	Salvanesco	7	0	0	7	7	-		Il PR prevede 14 posti-auto che forse non sono del tutto realizzabili a seguito della sistemazione della fermata del trasporto pubblico.
P7	Prada	0	0	0	0	10	-		
TOTALE		7	0	0	7	17		10	

Arosio di Sotto

Il vincolo di posteggio P1 è esistente e pratico per gli abitanti del nucleo. Risulta infatti sempre ben utilizzato, anche al di sopra della sua capacità. Si ritiene che parte dei residenti utilizzino anche i posteggi del cimitero (a sud) e dell'asilo. In base ai conteggi, quest'ultimo posteggio sembra essere particolarmente attrattivo, al punto che molte auto sono state conteggiate al di fuori dei perimetri demarcati. Bisogna però anche considerare che tale area di posteggio dev'essere a disposizione degli utenti dell'asilo, piuttosto che dei residenti. Questi ultimi possono utilizzare gli stalli negli orari serali e notturni, ma non durante gli orari scolastici. A tal proposito, i vincoli P3 e P5 non sono ancora stati realizzati e potrebbero rendersi utili per rispondere al fabbisogno del nucleo di Arosio di Sotto. Sarà opportuno realizzare il P3, prestando attenzione alla presenza di un riale nelle vicinanze, affinché possa servire sia per i residenti che per gli escursionisti. Per la realizzazione del P5 è opportuno prestare particolare attenzione al suo inserimento nel contesto, privilegiando soluzioni poco invasive e integrate nel nucleo.

Arosio di Sotto									
Numerazione P secondo piani allegato 2	Località	Posteggi esistenti	Posteggi utilizzati non autorizzati	Stima incremento futuro (+ 6%)	Totale fabbisogno	Disponibilità P di PR o già esistenti	Proposta	Saldo	Osservazioni
P1	Arosio di Sotto	5	7	1	13	5	-		Da realizzare
P2	Arosio di Sotto	2	0	0	2	2	-		
P3	Canavée	0	0	0	0	19	-		
P4	Cimitero sud	8	0	0	8	8	1		
P5	Arosio di Sotto	0	0	0	0	4	-		
P9	Asilo	10	5	1	16	10	0		Effettivo realizzato diverso da quanto previsto a PR
TOTALE		25	12	2	39	49		10	

Stima del fabbisogno - Arosio

Sulla base dei conteggi e delle valutazioni effettuate per la sezione di Arosio vi è la possibilità di definire alcuni nuovi vincoli di posteggio (cfr. planimetrie – allegato 2 e allegato 3 e aggiornamenti normativi al cap. 6.7), soprattutto per la parte Alta, che permetteranno di rispondere al fabbisogno in posteggi pubblici al servizio dei nuclei. Risulta inoltre importante realizzare i vincoli di posteggio identificati a PR per poi, eventualmente, in futuro valutare interventi di riqualifica degli spazi pubblici.

b) Breno

Il P1 non serve direttamente il nucleo. Tuttavia, in base ai conteggi risulta sempre completo, con addirittura auto posteggiate al di fuori degli stalli. In base alle segnalazioni del Municipio, si riduce l'estensione di tale vincolo in quanto in conflitto con la costruzione per le feste del paese e affinché rispecchi la situazione esistente. Ciò comporta una riduzione di 4 posti-auto.

Il P2 è molto interessante per i residenti del nucleo e risulta sistematicamente occupato.

Il P4 è attualmente oggetto di variante di PR tramite la quale si propone un ampliamento dello stesso, in compenso anche allo stralcio del vincolo P3. In sede di esame preliminare riguardante l'incarto relativo all'aggiornamento dei vincoli AP-CP, il DT rilevava che in merito a questo adeguamento del PR era importante considerare pure la vicinanza con il complesso della chiesa di S. Lorenzo e dell'Oratorio di S. Rocco. Inoltre, è da considerare pure l'ISOS e gli obiettivi di salvaguardia da esso previsti. A tal proposito, il Municipio adotterà delle misure esecutive che garantiscano un ottimale inserimento dell'opera nel contesto. Si tratta per esempio di prevedere una pavimentazione in linea con quanto già presente e che non stoni con le aree adiacenti. Per esempio, una pavimentazione in duro (asfalto) non verrà contemplata.

Si precisa inoltre che la possibilità di mantenere quest'area di posteggio, centrale e ben servita, permette di preservare altre aree del nucleo, di altrettanto pregio e che porterebbero numerosi veicoli all'interno di aree più sensibili. Si ritiene dunque che questa soluzione sia un buon compromesso e che risponda a un interesse pubblico generale.

Il P5, esistente, viene mantenuto.

Il posteggio sul mapp. 324 risulta interessante per i residenti del nucleo. Esso dispone di 5 posti-auto. Sull'altro lato della strada vi sono già 3 posteggi. Dai conteggi, sia lo spazio disponibile sul mapp. 324, sia il P6 sono sempre ben utilizzati.

Il posteggio a lato del Municipio è sovente occupato a pieno regime, con conteggi che riportano anche in questo caso un'occupazione superiore alla capacità effettiva. Tale vincolo di posteggio può essere ingrandito sul mapp. 307 (mantenendo comunque l'accesso veicolare privato come avviene oggi). Il dimensionamento di questo nuovo vincolo può essere definito in funzione del fabbisogno finale del comparto. Si stima un incremento di posteggi pari almeno a 9 posti-auto. Tale vincolo di posteggio si pone in zona agricola, al limitare del limite boschivo. È pertanto necessario procedere con il relativo compenso pecuniario per riduzione di territorio agricolo (cfr. cap. 7.5 e 7.7), mentre l'ubicazione dell'opera rispetta le distanze previste dal RCLFo.

In base ai conteggi è stato inoltre rilevato un posteggio non conforme al PR nella piazza del nucleo, nel quale sono stati registrati fino a 15 veicoli. Come per il nucleo di Fescoggia (cfr. cap. 5.3.1 c), si ritiene che questa piazza debba rimanere libera da veicoli.

La maggior parte del fabbisogno in nuovi stalli si riscontra nella parte bassa del nucleo. Le proposte esposte di seguito e in allegato 2 permettono di ovviare a questa carenza.

Per ovviare alla carenza di posteggi nel nucleo di Breno sono da attuare le proposte seguenti (cfr. planimetrie – allegato 2 e allegato 3 e aggiornamenti normativi al cap. 6.7):

- ampliare il posteggio nei pressi della Casa comunale per ammettere la formazione di circa 9 nuovi stalli, in aggiunta a quelli esistenti. In totali vi potranno essere circa 18 stalli. Questa soluzione permette di rispondere ad una duplice funzione: sia quali stalli per i residenti, sia per gli utenti della Casa comunale. La sua ubicazione è idonea rispetto al nucleo e agli accessi;
- realizzare sul sedime stradale (mapp. 402 e 411) circa 12 nuovi stalli. Questi si trovano ad una distanza utile da nucleo e permettono di rispondere all'ammanto di stalli pubblici per la parte est di Breno. La loro realizzazione presenta un impatto limitato, con conseguentemente costi minimi a carico dell'Ente pubblico;
- realizzare lungo la strada esistente (mapp. 7) circa 8 nuovi stalli. Questi si trovano a monte del nucleo, direttamente connessi alle percorrenze pedonali del comparto insediativo.

Tenuto quindi conto di quanto esposto, si ottengono i dati seguenti:

Breno									
Numerazione P secondo piani allegato 2	Località	Posteggi esistenti	Posteggi utilizzati non autorizzati	Stima incremento futuro (+6%)	Totale fabbisogno	Disponibilità P di PR o già esistenti	Proposta	Saldo	Osservazioni
P1	Cappella della Bolla	4	6	1	11	10	-4		L'estensione del vincolo viene ridotta in quanto il sedime è in parte utilizzato per altri scopi
P2	Fontana/Pasquee	4	3	0	7	4	-		
P3	Cimitero	0	0	0	0	-	-		P3 abbandonato tramite procedura di variante in corso
P4	Chiesa	13	2	1	16	21	-		P4 ampliato a 21 p/a tramite procedura di variante in corso
P5	Colonia	5	3	0	8	5	-		
P6	Cantonale	3	3	0	6	4	-		Prevedere posteggi sul sedime di fronte (mapp. 324), ora liberato dall'uso precedente quale piazza di sosta (v. a seguire)
P7	Prada	0	0	0	0	8	-3		In base al progetto esecutivo, ridurre la capienza a 5 posti-auto in totale
P10	Municipio	9	2	1	12	9	9		Vincolare a PR posteggi esistenti e aumentarne la capacità
P11	Sedime stradale (mapp. 324)	5	3	0	8	5	-		Indicare nuovi posteggi su sedime stradale e riprendere il relativo vincolo a PR
-	Piazza nucleo	0	15	1	16	0	-		Auto in sosta su aree pubbliche non vincolate a posteggio e che sarebbe preferibile mantenere libere
P12	Sedime stradale (nuovo), mapp. 402	0	0	0	0	-	12		Realizzare nuovi posteggi sul sedime stradale (mapp. 367, 402)
P13	Lungo l'accesso stradale esistente sul mapp. 7 (a nord-est del mapp. 38)	0	4	0	4	0	8		Da realizzare
TOTALE		43	41	5	89	88		-1	
	Mapp. 386 - in procedura separata (Incanto AP-CP)	0	0	0	0	-	30	29	

Come già anticipato, è importante tener pure conto della proposta¹³ di nuovo posteggio con capienza pari a circa 30 posti-auto sul mapp. 386. Questa proposta, sommata a quelle appena esposte, permette di rispondere al fabbisogno in stalli al servizio del nucleo di Breno, come visibile dalla tabella precedente¹⁴.

Stima del fabbisogno – Breno:

Sulla base dei conteggi e delle valutazioni effettuate, ad oggi si considera che vi sia la necessità di creare un numero importante di nuovi posti-auto per la sezione di Breno. Le soluzioni proposte in precedenza (cfr. planimetrie – allegato 2 e allegato 3 e aggiornamenti normativi al cap. 6.7) permettono di ovviare all'ammancio di stalli pubblici, permettendo inoltre in futuro di liberare gli spazi pubblici di pregio.

¹³ Cfr. incarto "aggiornamento vincoli AP-CP, aggiornamento PR Vezio; aggiornamento PR Breno" che segue una procedura pianificatoria a sé stante ma coordinata con il presente incarto di variante.

¹⁴ Si precisa che la tabella non contempla nei calcoli la creazione del posteggio sul mapp. 386. Il deficit risultante è pertanto risolto con la formazione del posteggio sul mapp. 386.

c) Fescoggia

I posteggi P3 e P4 coprono in modo soddisfacente il fabbisogno dell'area est del nucleo. Essi non risultano mai completamente occupati, nonostante nel P4 siano stati rilevati alcuni veicoli fuori dagli stalli.

Ritenuto il fabbisogno per Fescoggia, si può immaginare di ricavare circa 5 ulteriori stalli presso il P3, prevedendo un leggero ampliamento della superficie attualmente adibita a posteggio, in particolare sfruttando meglio l'area già vincolata come tale a PR. All'atto pratico, si tratterà di disporre gli stalli con orientamento nord-sud (come quelli a monte) sistemando l'area con la creazione di un muro di sostegno parallelo alla strada cantonale.

Dal profilo pianificatorio, l'area di posteggio di PR si estende fino a contatto con la strada cantonale ma ad oggi l'area di posteggio realizzata non sfrutta l'intero potenziale. Infatti, alla parte sud dell'area di posteggio si sovrappone il vincolo di area ad arredo verde qualificante¹⁵. Si ritiene pertanto che in sede esecutiva sarà opportuno che il Municipio promuova una sistemazione dell'area tramite la posa di alberature o ulteriori soluzioni che qualifichino l'area dal profilo paesaggistico e del verde. Tale vincolo, sovrapposto all'area di posteggio, non viene modificato e viene pertanto mantenuto intatto affinché la sistemazione dell'area – in contemporanea con l'ampliamento del posteggio – sia di qualità.

Il P5 è già utilizzato quale area di posteggio privato. Si ritiene inutile procedere con l'esproprio del fondo, per poi utilizzarlo come già fatto privatamente. Si propone quindi di abbandonare il vincolo.

Il P2 andrebbe realizzato affinché vi siano almeno 5 stalli in più in prossimità del nucleo. Ciò potrebbe permettere in parte di liberare la piazza di Fescoggia, la quale è praticamente sempre invasa da veicoli. Dal punto di vista della fruibilità della piazza e della tutela del paesaggio, si ritiene preferibile impedire la sosta dei veicoli in questo luogo.

Si ritiene inoltre che a lato del P4, per ovviare al fabbisogno di questo comparto, sia opportuno delimitare circa 4 nuovi stalli sul sedime stradale (mapp. 112), come da planimetria allegata (cfr. allegato 2).

¹⁵ Si veda in particolare la variante di PR approvata dal Consiglio di Stato il 3.9.1997 con la quale il Municipio ha esteso il vincolo del posteggio P3 a seguito della procedura di raggruppamento terreni che ha comportato un aumento della superficie destinata al posteggio. Siccome all'epoca non risultò necessario ampliare il numero di posteggi, l'area dell'ampliamento fu destinata ad area con arredo verde qualificante (vincolo sovrapposto all'area di posteggio).

Fescoggia									
Numerazione P secondo piani allegato 2	Località	Posteggi esistenti	Posteggi utilizzati non autorizzati	Stima incremento futuro (+ 6%)	Totale fabbisogno	Disponibilità P di PR o già esistenti	Proposta	Saldo	Osservazioni
P1	Righizzö Madonnina	12	0	1	13	12	-		
P2	Levrin	0	0	0	0	5	-		Da realizzare
P3	Pezza	18	0	1	19	18	5		Si propone la riorganizzazione degli stalli nel rispetto dell'estensione vigente del vincolo di PR di posteggio
P4	Bisa nucleo alto	14	0	1	15	14	-		
P6	affianco a P4, lungo la strada, mapp. 112 (nuovo)	0	0	0	0	0	4		Da demarcare
P5	Nucleo	0	2	0	2	3	-3		Si propone l' abbandono del vincolo P
PN	Piazza nucleo	0	7	0	7	0	-		Auto in sosta su aree pubbliche non vincolate a posteggio e che sarebbe preferibile mantenere libere
TOTALE		44	9	3	56	58		2	

Stima del fabbisogno – Fescoggia:

Sulla base dei conteggi e delle valutazioni effettuate, ad oggi si considera che vi sia la necessità di definire alcuni nuovi stalli per la sezione di Fescoggia. Gli stessi potranno essere realizzati sul P3 tramite un'ottimizzazione dell'uso del suolo e affianco al P4 (nuovo vincolo P6). Si rimanda in particolare alle planimetrie disponibili in allegato 2 e allegato 3 e agli aggiornamenti normativi esposti al cap. 6.7.

d) Mugena

Il posteggio P1, essendo l'unico presente per il nucleo, è sempre ben utilizzato. Trattandosi di un'area di sosta che comprende solo 3 posti-auto, si propone al Municipio di valutare se non sia opportuno che questi stalli diventino di breve durata (carico-scarico). La questione non è comunque da risolvere a livello pianificatorio; dunque, in questa sede non sono necessarie modifiche al P1.

In base ai conteggi, in un giorno estivo sono stati registrati ben 18 veicoli posti al di fuori delle aree di posteggio demarcate, mentre i conteggi del mese di settembre hanno indicato un numero meno importante di auto in sosta al di fuori degli stalli. Si trattava di 9 veicoli. Da ciò si può ipotizzare che durante il periodo estivo vi sia un'importante incidenza delle residenze secondarie.

In generale, a Mugena si riscontra la presenza di veicoli che sostano all'interno del nucleo, laddove vi è sufficiente spazio. Queste aree non sono tuttavia indicate per la realizzazione di vincoli di posteggio poiché di dimensioni limitate e non organizzate attorno ad un concetto generale.

Il posteggio P2 risulta scarsamente utilizzato. In ogni caso si considera che questo vincolo sia da mantenere, anche poiché è già stato realizzato. Una riorganizzazione degli stalli potrebbe permettere di guadagnare alcuni posteggi (circa 5-6). Il Municipio valuta anche di predisporre misure per garantire una migliore accessibilità pedonale a questo posteggio.

A seguito di quanto indicato dal DT in sede di esame preliminare, si contemplano pure gli stalli presso il Cimitero, i quali potrebbero rendersi utili per i residenti, tramite uso condiviso con gli utenti del Cimitero.

Il P3 non è ancora stato realizzato. Lo stesso si trova a contatto con un riale. Con l'entrata in vigore dei disposti transitori dell'OPAc sarà necessario rispettare tali disposti di protezione delle acque, ciò che potrebbe limitare in modo importante l'utilizzazione del fondo. Oltre a questa questione, si ritiene comunque che questo vincolo sia poco interessante per i residenti del nucleo in quanto difficilmente raggiungibile a piedi. Si considera quindi che il fabbisogno stimato dal PR vigente per questo vincolo di posteggio debba essere ridotto, ammettendo la realizzazione di circa 2 stalli.

A sud del nucleo vi sono alcune aree identificate come interessanti per definire delle nuove aree di sosta al servizio del nucleo. Esse si pongono a circa 100-170 m dal nucleo; dunque, si ritiene che potranno essere di supporto per i residenti, così come per i proprietari delle residenze secondarie. Tali aree permettono la creazione di circa 13 nuovi stalli. Si tratta dei nuovi vincoli P4 e P5.

Tenuto quindi conto di quanto esposto, si ottengono i dati seguenti:

Mugena									
Numerazione P secondo piani allegato 2	Località	Posteggi esistenti	Posteggi utilizzati non autorizzati	Stima incremento futuro (+ 6%)	Totale fabbisogno	Disponibilità P di PR o già esistenti	Proposta	Saldo	Osservazioni
P1	Nucleo	3	9	1	13	3	-		All'interno del nucleo, mantenere libere le aree prettamente pedonali.
P2	Ortone / Cimitero	25	0	2	27	25	9		Si propone di riorganizzare gli stalli per guadagnare alcuni posti-auto. Inoltre, si inglobano pure i posteggi ad uso del cimitero che possono essere al servizio anche dei residenti (sinergie d'uso).
P3	Pian da Brocc	0	0	0	0	15	-13		Da realizzare, secondo quanto esposto nel rapporto
	sud del nucleo	0	10	1	11	0	0		Non si propone alcuna variante in questo comparto in quanto non ritenuto idonea. Tuttavia, si segnala che nel periodo estivo, risulta un'occupazione importante dovuta probabilmente alle residenze secondarie, mentre nei periodi di minor affluenza di turisti, si contano circa 4 veicoli fuori posteggio. Il valore qui riportato cerca di fornire un dato medio.
P4	Bügen	0	v. sopra	0	0	-	8		Definizione di una nuova area di posteggio a servizio del nucleo
P5	Bagnada	0	v. sopra	0	0	-	5		Definizione di una nuova area di posteggio a servizio del nucleo
TOTALE		28	19	3	50	52		2	

Stima del fabbisogno - Mugena:

In base ai conteggi, sembra esserci ammanco di posteggi pubblici a servizio del nucleo di Mugena. Le verifiche effettuate hanno permesso di identificare siti ritenuti idonei alla realizzazione di nuovi stalli pubblici. Per ovviare quindi alla carenza di posteggi, sono proposte le misure seguenti (cfr. planimetrie – allegato 2 e allegato 3 e aggiornamenti normativi esposti al cap. 6.7):

- ottimizzare la disposizione dei posteggi nel vincolo P2 e utilizzare per i residenti pure i posteggi del Cimitero;
- per questioni naturalistiche, ridurre la capienza del P3;
- definire due nuove aree di posteggio a sud del nucleo.

e) Vezio

I posteggi P1, P3, P4 e P5 sono generalmente ben sfruttati, con addirittura dei rilevamenti di auto poste al di fuori degli stalli demarcati. Quale primo passo per ridurre la penuria di posti-auto si potrebbe realizzare il P9, il quale sarebbe a servizio del nucleo.

Il P2 non è ancora stato realizzato e se ne propone l'abbandono per questioni di difficoltà realizzative e d'inserimento nel paesaggio.

Il P1 potrebbe essere sfruttato meglio, ma è anche occupato in parte dall'area per la raccolta dei rifiuti. A lato vi sono comunque alcuni stalli posti sul sedime stradale che rientreranno nel calcolo del fabbisogno totale in quanto effettivamente disponibili. Si opta quindi per una riorganizzazione dei vincoli di PR in base a quanto effettivamente esistente e realizzato (adeguamento del P1 e nuovo P1bis). Sempre in questo comparto, vi è la possibilità di vincolare un'ulteriore area di sosta a monte della strada cantonale per accogliere 6 posti-auto (nuovo P13). L'area, già sfruttata per lo stallo dei veicoli, viene ora formalmente codificata come tale.

Per il P4 è stata valutata la possibilità di ampliarlo, ma data la presenza di una fontana, ciò risulta impraticabile. Si propone unicamente l'adeguamento allo stato di fatto (cfr. tabella).

Per rispondere in modo ottimale al fabbisogno per la parte alta del nucleo di Vezio, il Municipio propone di prevedere l'ampliamento delle aree di sosta introdotte con il PRP Campo. Il P9 contempla ora 2 nuovi stalli (10 in totale). Questa modifica s'inserisce in parte in zona nucleo (mapp. 81) e in parte in zona degli spazi liberi sovrapposti (mapp. 221), a cui si rinuncia in corrispondenza dell'area di ampliamento del posteggio.

Nella parte bassa del nucleo i conteggi mostrano un importante utilizzo dei posteggi nei giorni di venerdì e domenica. Si pensa quindi a turisti e escursionisti. In base ai conteggi, si ritiene anche che vi sarebbe ancora una carenza di posteggi per la parte alta del nucleo.

Sul mapp. 209 risulta esservi un posteggio esistente, ma non vincolato a PR il quale comprende 3 stalli. Si propone di aggiornare i conteggi includendo quest'area di sosta (nuovo P11).

La stessa proposta viene fatta per il posteggio esistente sul mapp. 199 (a confine con il mapp. 387), non vincolato a PR ed il quale ammette la sosta di circa 6 posti-auto.

Si intravede inoltre la possibilità di ampliare i vincoli di posteggio a valle del nucleo, valutando al contempo le questioni di inserimento nel paesaggio. A valle del nucleo, sul mapp. 208 si inserisce pertanto un nuovo vincolo di posteggio con capienza di circa 20 posti-auto. Tale area risulta strategica per la formazione di stalli a servizio del nucleo in quanto l'ubicazione dell'area, la sua prossimità e la conformazione del fondo sono ritenuti ottimali per rispondere alle esigenze di Vezio. Inoltre, situandosi in posizione leggermente discosta rispetto ai margini del nucleo, tale intervento permette di preservare – dal profilo paesaggistico – l'aspetto storico dell'abitato di Vezio. In sede esecutiva, il Municipio presterà particolare attenzione al contesto e adopererà materiali e soluzioni che si integrino in modo ottimale rispetto alle adiacenze.

Le valutazioni effettuate permettono di concludere che la soluzione identificata sia l'unica che permetta di rispondere in modo adeguato al fabbisogno di posti-auto per il nucleo di Vezio, preservandone il tessuto e garantendo un'offerta sufficientemente prossima al comparto in esame.

Tenuto quindi conto di quanto esposto, si ottengono i dati seguenti:

Vezio									
Numerazione P secondo piani allegato 2	Località	Posteggi esistenti	Posteggi utilizzati non autorizzati	Stima incremento futuro (+ 6%)	Totale fabbisogno	Disponibilità P di PR o già esistenti	Proposta	Saldo	Osservazioni
P1	Sotto Sassei rifiuti	0	5	0	5	4	-2		Convertire parte del P1 in zona AP-CP, mantenendo comunque i due posteggi presenti lungo la strada e vincolare ulteriori 4 p/a lungo la strada (v. riga seguente)
P1bis	lungo la strada, Sasséi	4	0	0	4	-	4		Mantenere
P2	Baros	0	0	0	0	7	-7		Abbandonare il vincolo per questioni di difficoltà di realizzazione e inserimento paesaggistico
P3	Strada lato valle	5	7	1	13	5	-5		Rinuncia del vincolo di posteggio
P4	Strada lato monte	0	6	0	6	3	1		Adeguare la capacità allo stato di fatto
P5	Ex Municipio	8	2	1	11	8	-		
P6	Acqua calda pontin	5	0	0	5	5	-		
P7	Baros valle	17	0	1	18	17	-		
P8	Baros PC	11	0	1	12	11	-		
P9	Campo	0	0	0	0	8	2		Da realizzare, tenendo conto dell'ampliamento
P10	Bügen	6	0	0	6	6	-		Inserire nuovo vincolo per adeguare a stato di fatto
P11	Nucleo ovest (mapp. 209) (nuovo) - Masma	3	0	0	3	0	3		Non rilevato da UTC
P12	Nucleo ovest (mapp. 208) (nuovo) - Masma	0	0	0	0	0	20		Da vincolare a PR
P13	lungo la strada cantonale	0	6	0	6	-	6		Vincolare a PR
									Inserire nuovo vincolo per adeguare a stato di fatto
TOTALE		59	20	5	84	90		6	

Stima del fabbisogno - Vezio:

Sulla base dei conteggi e delle valutazioni effettuate, ad oggi si considera che vi sia la necessità di creare alcuni nuovi posti-auto per la sezione di Vezio. Tramite le proposte esposte (cfr. planimetrie – allegato 2 e allegato 3 e aggiornamenti normativi esposti al cap. 6.7) si può coprire il fabbisogno futuro, soprattutto per il comparto residenziale a valle della strada cantonale.

5.4 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Sulla scorta dei calcoli effettuati nei capitoli precedenti, si ottengono i risultati seguenti:

- applicando il metodo esposto nelle linee guida del piano dell'urbanizzazione (I. metodo), si ottiene un fabbisogno totale per i nuclei di Alto Malcantone pari a **503** posti-auto;
- applicando il metodo basato sull'analisi della situazione realmente presente sul territorio, e su prospettive di sviluppo demografiche (dei nuclei) plausibili per i prossimi 15 anni, si ottiene un fabbisogno totale per i nuclei di Alto Malcantone pari a **345** posti-auto.

La differenza tra i due risultati è rilevante e non banalizzabile. Si crede che il motivo possa risiedere nel fatto che il I. metodo non sia del tutto adatto ad essere utilizzato per determinare il fabbisogno di posteggi pubblici al servizio di nuclei. Porta ad un sovradimensionamento dei posteggi pubblici, non giustificabile e non attuabile, per questioni finanziarie, di ordine urbanistico e paesaggistico.

L'approccio empirico (II. metodo), basato sulla constatazione dei dati di fatto, non ha invece controindicazioni. Ha insito una considerazione reale del numero di veicoli circolanti (e non teorica basata sulla SUL), così come dell'uso reale dei mezzi pubblici da parte della popolazione.

È dunque del tutto ragionevole considerare come più attendibile ed utile il risultato del II. metodo, senza nemmeno dover entrare nel merito della proporzionalità dei risultati con la capacità di investimento del Comune e la difficoltà nel reperire superfici idonee da destinare a posteggio pubblico.

Quanto esposto sinora pone le basi per valutare quali scelte pianificatorie promuovere nell'immediato futuro e quali andranno valutate ulteriormente. L'obiettivo è ora di definire i vincoli di PR che permetteranno di coprire, quando possibile, il fabbisogno di posteggi pubblici nelle aree dei nuclei.

Oltre a quanto indicato in modo specifico per ogni singola sezione, si osserva anche che:

- diversi veicoli non immatricolati sono presenti sul suolo pubblico. Sarebbe opportuno che tali veicoli venissero rimossi, liberando così in taluni casi degli stalli veicolari ad uso pubblico.
- sarà utile definire le modalità di stazionamento nei singoli posteggi, delimitando aree di breve durata (carico-scarico) e aree di lunga durata e se si vorrà introdurre un sistema di abbonamenti per i posteggi pubblici destinati ai residenti.

Tali misure esulano dalla presente procedura pianificatoria e saranno da implementare tramite regolamento comunale e eventuali intimazioni ai privati che lasciano i veicoli in sosta laddove non ammesso.

6 VARIANTE DI PR

6.1 PREMESSA

A seguito delle considerazioni esposte al cap. 5, il Municipio ha effettuato le proprie valutazioni e ha deciso di promuovere le varianti di PR esposte di seguito.

Per quanto attiene alle ubicazioni scelte, esse sono state valutate a seguito di sopralluoghi e di verifiche dello stato fondiario dei fondi, delle loro caratteristiche morfologiche, delle questioni paesaggistiche e della prossimità con i luoghi da servire. Le modalità d'accesso pedonale sono pure state considerate. Quanto esposto in questo incarto è il risultato di sopralluoghi e attente valutazioni che hanno permesso di scegliere e definire nuove aree di posteggio al servizio dei residenti dei nuclei.

Dal punto di vista dell'esecuzione delle opere, l'intenzione del Municipio è di realizzare delle aree di sosta per i veicoli ben integrate nel contesto e che tengano debitamente conto del territorio adiacente. La scelta della tipologia di pavimentazione, la possibilità di posare alberature, l'uso di materiali confacenti con il contesto, ecc. sono elementi che il Municipio promuoverà attivamente affinché la realizzazione di queste opere non si ponga in contrasto con gli obiettivi di tutela dei nuclei.

Le varianti sono ora presentate sotto forma di piani di sintesi, suddivisi per sezioni, rammentando tuttavia che il geodato digitale è ora giuridicamente preminente rispetto al supporto cartaceo.

6.2 PIANO DI SINTESI DI AROSIO

Sulla base di quanto esposto nel cap. 5.3.1 a), i piani settoriali della sezione di Arosio sono adeguati come da planimetria riportata in allegato 3¹⁷. Sostanzialmente si tratta delle seguenti modifiche di PR:

- P10 – nuovo vincolo di posteggio sui mapp. 454 e 712 con capienza pari a circa 3 posti-auto, il quale comporta in parte una riduzione della superficie edificabile;
- P11 - nuovo vincolo di posteggio sul mapp. 472 con capienza pari a circa 10 posti-auto, il quale comporta una riduzione di territorio agricolo (cfr. cap. 7.5). Quest'area, ben connessa al nucleo e direttamente accessibile dal vincolo di strada pedonale, risulta molto interessante per rispondere al fabbisogno della parte alta del nucleo. Ubicazioni alternative e con minor impatto dal punto di vista della riduzione del territorio agricolo non sono state identificate. Il collegamento viario è pure garantito tramite la strada di servizio posta a monte, la quale necessita unicamente di essere prolungata nella tratta finale d'accesso al nuovo posteggio.
- P13 – nuovo vincolo di posteggio sul mapp. 255, con capienza pari a circa 4 posti-auto (già esistenti);
- P14 – nuovo vincolo di posteggio sul mapp. 434 con capienza pari a circa 4 posti-auto, il quale comporta in parte una riduzione della superficie edificabile;
- P15 – nuovo vincolo di posteggio sul mapp. 261, con capienza pari a circa 4 posti-auto (già esistenti);
- nuova strada di servizio sul mapp. 493 in continuazione della strada esistente e quale accesso al vincolo P11, in sostituzione dell'attuale percorso pedonale.

¹⁷ Dal 1° gennaio 2023 il geodato ha preminenza giuridica sul supporto cartaceo.

La stima dei costi di realizzazione di tali posteggi è esposta al cap. 7.7.

Le modifiche normative risultanti dalle varianti grafiche appena indicate sono esposte al cap. 6.7.

6.3 PIANO DI SINTESI DI BRENO

Sulla base di quanto esposto nel cap. 5.3.1 b), i piani settoriali della sezione di Breno sono adeguati come da planimetria riportata in allegato 3¹⁸. Sostanzialmente si tratta delle seguenti modifiche di PR:

- P1 – modifica del vincolo di posteggio sul mapp. 7 affinché la situazione riportata a PR corrisponda a quanto esiste in realtà. La superficie liberata dal posteggio viene attribuita a zona per scopi pubblici (AP-CP). Quest'area (cfr. allegato 3) viene destinata ad "area per eventi" conformemente all'uso che già oggi viene promosso in questo sito, permettendo quindi lo svolgersi di manifestazioni e feste;
- P10 – sul mapp. 244 nuovo vincolo di posteggio a lato della Casa comunale affinché la situazione riportata a PR corrisponda a quanto esiste in realtà. Si propone dunque di ridurre il vincolo AP-CP corrispondente alla superficie del posteggio esistente, inserendo quest'ultimo vincolo a PR. Sulla base del PR vigente risulta che il sedime occupato dai posteggi sia attribuito al bosco indicativo. Tuttavia, si tratta di un'area boschiva che in realtà oggi non esiste più, come risulta dalla nuova mappa catastale ufficiale e come constatato durante i sopralluoghi. Pertanto, ai fini della variante di PR, non si tiene conto del bosco indicativo e si considera la situazione esistente risultante dalla mappa catastale in ossequio al concetto di bosco dinamico definito dalle leggi in materia.

Inoltre, sul mapp. 307 si introduce l'ampliamento del posteggio esistente, riducendo di conseguenza la zona agricola. Si rimanda a quanto formulato al cap. 7.5. La scelta di questa ubicazione è in continuità con la situazione esistente affinché si possa rispondere in modo efficiente ed adeguato all'ammanto di stalli pubblici nel comparto in esame.

- P11 – nuovo vincolo di posteggio sul mapp. 324, con capienza pari a circa 5 posti-auto (già esistenti);
- P12 – nuovo vincolo di posteggio sui mapp. 402 e 411 con capienza pari a circa 12 posti-auto.
- P13 – nuovo vincolo di posteggio sul mapp. 7 con capienza pari a circa 8 posti-auto.

La stima dei costi di realizzazione di tali posteggi è esposta al cap. 7.7.

Le modifiche normative risultanti dalle varianti grafiche appena indicate sono esposte al cap. 6.7.

Si conferma infine lo stralcio del vincolo di PR denominato P3, come per altro già previsto da una procedura di variante attualmente in corso. Tale stralcio non verrà dunque riproposto in sede di allestimento dei piani per adozione da parte del Consiglio comunale¹⁹.

¹⁸ Dal 1° gennaio 2023 il geodato ha preminenza giuridica sul supporto cartaceo.

¹⁹ Eventualmente, se le tempistiche lo permetteranno, si potrà valutare di unire il presente incarto con quello delle varianti di marzo 2017 relativo all'aggiornamento dei vincoli AP-CP e altri adeguamenti dei PR di Vezio e Breno.

6.4 PIANO DI SINTESI DI FESCOGGIA

Sulla base di quanto esposto nel cap. 5.3.1 c) i piani settoriali della sezione di Fescoggia sono adeguati come da planimetria riportata in allegato 3²⁰.

Sostanzialmente si tratta delle seguenti modifiche di PR:

- stralcio del vincolo di posteggio P5. Il sedime liberato viene attribuito alla zona degli spazi liberi e a sedime stradale;
- P6 – nuovo vincolo sul mapp. 112 con capienza pari a circa 4 posti-auto.

Infine, dal profilo normativo, si adegua la capienza del vincolo P3 fino ad ammettere circa 23 posti-auto. La modifica è trattata al cap. 6.7.

Le modifiche normative risultanti dalle varianti grafiche appena indicate sono esposte al cap. 6.7.

La stima dei costi di realizzazione dei nuovi stalli è esposta al cap. 7.7.

6.5 PIANO DI SINTESI DI MUGENA

Sulla base di quanto esposto nel cap. 5.3.1 d) i piani settoriali della sezione di Mugena sono adeguati come da planimetria riportata in allegato 3²¹.

Sostanzialmente si tratta delle seguenti modifiche di PR:

- P2 – ampliamento del vincolo sul mapp. 177 per una capienza totale pari a circa 36 posti-auto;
- P4 – nuovo vincolo sul mapp. 152 con capienza pari a circa 8 posti-auto;
- P5 – nuovo vincolo sul mapp. 211 con capienza pari a circa 5 posti-auto.

Infine, dal profilo normativo, si adegua la capienza del vincolo P3 fino ad ammettere circa 2 posti-auto. La modifica è trattata al cap. 6.7.

Le modifiche normative risultanti dalle varianti grafiche appena indicate sono esposte al cap. 6.7.

La stima dei costi di realizzazione dei nuovi stalli è esposta al cap. 7.7.

6.6 PIANO DI SINTESI DI VEZIO

Sulla base di quanto esposto nel cap. 5.3.1 e) i piani settoriali della sezione di Mugena sono adeguati come da planimetria riportata in allegato 3²².

Sostanzialmente si tratta delle seguenti modifiche di PR:

- P1 – adeguamento del vincolo di posteggio alla situazione esistente sul mapp. 48 portando il vincolo ad una capienza di circa 2 posti-auto e attribuzione dell'area restante a vincolo AP "raccolta rifiuti";

²⁰ Dal 1° gennaio 2023 il geodato ha preminenza giuridica sul supporto cartaceo.

²¹ Dal 1° gennaio 2023 il geodato ha preminenza giuridica sul supporto cartaceo.

²² Dal 1° gennaio 2023 il geodato ha preminenza giuridica sul supporto cartaceo.

- P1 bis – nuovo vincolo di posteggio sul mapp. 47, con capienza pari a circa 4 posti-auto (già esistenti);
- P2 – stralcio del vincolo e attribuzione del sedime alla zona degli spazi liberi (mapp. 59);
- P3 – stralcio del vincolo e attribuzione del sedime alla zona stradale (mapp. 47);
- P9 – ampliamento del vincolo sui mapp. 81 e 221 per una capienza pari a circa 10 posti-auto;
- P10 – nuovo vincolo di posteggio sul mapp. 199, con capienza pari a circa 6 posti-auto (già esistenti);
- P11 – nuovo vincolo di posteggio sul mapp. 209, con capienza pari a circa 3 posti-auto (già esistenti);
- P12 – nuovo vincolo di posteggio sul mapp. 208, con capienza pari a circa 20 posti-auto e conseguente riduzione di territorio agricolo (cfr. cap. 7.5);
- P13 – nuovo vincolo di posteggio sui mapp. 17, 46 e 47, con capienza pari a circa 6 posti-auto (in parte già esistenti).

Le modifiche normative risultanti dalle varianti grafiche appena indicate sono esposte al cap. 6.7.

La stima dei costi di realizzazione dei nuovi stalli è esposta al cap. 7.7.

6.7 VARIANTI NORMATIVE

Le presenti proposte pianificatorie impongono anche l'aggiornamento delle norme di attuazione vigenti. Si tratta in particolare di:

- integrare alle NAPR armonizzate un nuovo articolo normativo relativo alla zona degli spazi liberi in quanto prevista laddove si rinuncia a determinate aree di posteggio. La formulazione proposta è coerente con quanto previsto nell'ambito dell'aggiornamento del PR alla LST;
- adeguare l'articolo 54 relativo ai posteggi pubblici al fine di integrarvi le modifiche risultanti da quanto esposto in precedenza;
- adeguare l'articolo 56 relativo alle attrezzature di interesse pubblico AP (Comune) al fine di integrarvi l'area per la raccolta dei rifiuti di Vezio.

Di seguito si espongono gli adeguamenti normativi di carattere vincolante, oggetto di variante di PR. Essi sono indicati con evidenziato:

- in **rosso** il testo nuovo;
- ~~barrato~~ il testo stralciato.

Art. 47 bis Zona degli spazi liberi

1. La zona per gli spazi liberi è destinata a conservare superfici libere a contatto con zona edificabile e/o prevalentemente edificata.
2. Non sono consentite costruzioni principali.
Sono consentite esclusivamente costruzioni accessorie al servizio di costruzioni principali esistenti, a condizione che non compromettano lo scopo della zona.
3. Le superfici non sono computabili nel calcolo degli indici edificatori.
4. Grado di sensibilità al rumore: II.

Art. 54 Posteggi pubblici

1. Tutti i posteggi pubblici indicati nel piano sono posteggi all'aperto.
2. Le aree riservate per posteggi pubblici e le capienze approssimative sono le seguenti:

Sezione di Breno

P1 Cappella della Bolla	40 6 posti-auto
P2 Fontana/Pasquee	4 posti-auto
P3 Cimitero	10 posti-auto ²³
P4 Chiesa	13 21 posti-auto ²⁴
P5 Colonia	5 posti-auto
P6 Cantonale	4 posti-auto
P7 Prada	5 posti-auto
P8 Prada	30 posti-auto ²⁵
P9 Prada	1 posto-auto ²⁶
P10 Municipio	18 posti-auto
P11 Mapp. 324	5 posti-auto
P12 Mapp. 402, 411	12 posti-auto
P13 Mapp. 7	8 posti-auto

La realizzazione del vincolo P4 deve tener conto dei disposti dell'art. 35 relativo ai beni culturali e perimetri di rispetto, in particolare per quanto attiene all'uso dei materiali impiegati. Sono da privilegiare alberature e sistemazione a verde. La pavimentazione in duro non è ammessa; il fondo deve essere permeabile.

²³ Stralcio previsto con l'incarto di aggiornamento dei vincoli AP-CP.

²⁴ Aggiornamento previsto con l'incarto di aggiornamento dei vincoli AP-CP.

²⁵ Inserimento previsto con l'incarto di aggiornamento dei vincoli AP-CP.

²⁶ Inserimento previsto con l'incarto di aggiornamento dei vincoli AP-CP.

Sezione di Fescoggia

P1 località Righizzolo	12 posti-auto
P2 località Cevrino	5 posti-auto
P3 località sotto Oratorio	18 23 posti-auto
P4 località Bisa	14 posti-auto
P5 località nucleo	3 posti-auto
P6 Loc. Bisa	4 posti-auto

Sezione di Vezio

P1 Cantonale-Sassello	4 2 posti-auto
P1bis Sasséi	4 posti-auto
P2 Cantonale paese	7 posti-auto
P3 Cantonale paese	5 posti-auto
P4 Cantonale-paese	3 4 posti-auto
P5 Cantonale-municipio	8 posti-auto
P6 Cantonale-Acquacalda	5 posti-auto
P7 Barosio	17 posti-auto
P8 Barosio	11 posti-auto
P9 Campo	8 10 posti-auto
P10 Bügen	6 posti-auto
P11 Masma	3 posti-auto
P12 Masma	20 posti-auto
P13 Cantonale Sassei	6 posti-auto

La realizzazione del vincolo P10 deve tener conto dei disposti dell'art. 35 relativo ai beni culturali e perimetri di rispetto, in particolare per quanto attiene all'uso dei materiali impiegati. Sono da privilegiare alberature e sistemazione a verde. La pavimentazione in duro non è ammessa; il fondo deve essere permeabile.

Sezione di Mugena

P1 Municipio Nucleo	3 posti-auto
P2 Ortone / Cimitero	30 36 posti-auto
P3 Piano del Greg Bröcc	15 2 posti-auto
P4 Bügen	8 posti-auto
P5 Bagnada	5 posti-auto

Sezione di Arosio

P1 Mappale 711	5 posti-auto
----------------	--------------

P2 Mappale 718	2 posti-auto
P3 Mappale 705	19 posti-auto
P4 Mappale 255	10 9 posti-auto
P5 Mappale 319	4 posti-auto
P6 Mappale 78	11 posti-auto
P7 Mappale 428	14 posti-auto
P8 Mappale 288	4 posti-auto
P9 Mappale 307	11 posti-auto
P10 Mappali 454 e 712	3 posti-auto
P11 Mappale 472	10 posti-auto
P12 Mappale 77	7 posti-auto
P13 Mappale 255	4 posti-auto
P14 Mappale 434	4 posti-auto
P15 Mappale 261	4 posti-auto

Art. 56 Attrezzature di interesse pubblico AP (Comune)

1. Le attrezzature di interesse pubblico (AP-Comune) sono le seguenti:

[omissis]

Sezione di Vezio

AP 1: Giardino pubblico + parco-giochi bambini

AP 2: Cimitero

AP 3: ritrovo per feste di paese

AP4: raccolta rifiuti

2. Sono stabiliti i seguenti parametri edificatori:

[omissis]

Sezione poi valudi Vezio

[omissis]

AP4: raccolta rifiuti

È ammessa la posa di contenitori temporanei e amovibili per raccolta dei rifiuti.

7 VERIFICA DELLA PROPOSTA PIANIFICATORIA

Affinché la variante di PR proposta possa venir approvata in cognizione di causa, di seguito vengono esposti gli elementi principali dettati dalle pianificazioni superiori, quali gli inventari e le leggi federali, così come le schede del piano direttore cantonale (PD) riguardanti il territorio di studio. Sono così verificate tutte le questioni che si potrebbero porre in conflitto con la presente proposta pianificatoria.

7.1 INVENTARI FEDERALI

I comparti oggetto di variante non sono interessati inventari federali.

7.1.1 LEGGE FEDERALE SULLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO (LPT)

La presente variante di PR fa riferimento ai seguenti aspetti della legge in oggetto:

- il 1° maggio 2014 sono entrate in vigore le disposizioni transitorie degli art. 38a LPT e 52a OPT, secondo le quali i Cantoni devono adattare entro 5 anni il Piano direttore, stabilendo a livello cantonale le dimensioni e la distribuzione delle superfici insediative e le misure atte a coordinarne regionalmente l'espansione. Fino a quel momento non è consentito l'aumento della superficie complessiva delle zone edificabili, mentre nuovi azzonamenti sono ammessi unicamente se, contemporaneamente, viene dezonata la stessa superficie (secondo il principio del compenso);
- il 1° maggio 2019 è scaduto il periodo di transizione di 5 anni e, siccome il Canton Ticino non dispone ancora di un aggiornamento del Piano direttore approvato dal Consiglio federale, la Confederazione ha annunciato che, fino all'approvazione delle modifiche del PD (in particolare della scheda R6), non è possibile delimitare nuove zone edificabili, neppure in presenza di un dezonamento di pari superficie.

Pertanto, eventuali modifiche di PR che prevedono nuove zone edificabili (con o senza dezonamento di pari superficie), potranno essere prese in considerazione da parte del Consiglio di Stato solo quando le modifiche del PD saranno a loro volta state approvate dalla Confederazione.

Le varianti esposte nel presente incarto rispondono a questi principi, nel senso che seguendo la prassi istituita dalle autorità cantonali ticinesi, le superfici destinate alle aree di posteggio non rientrano nel computo delle superfici edificabili ai sensi dell'art. 15 LPT.

7.2 LEGGE SULLO SVILUPPO TERRITORIALE (LST)

La LST, entrata in vigore il 1° gennaio 2012, ha accentuato l'attenzione nei confronti del paesaggio, introducendo l'obbligo d'inserimento ordinato e armonioso nel paesaggio, soprattutto laddove il paesaggio è sensibile e pregiato. La presente variante di PR tiene conto di questi disposti, in particolare in riferimento con la tutela dei nuclei. Essa si prefigge infatti di trovare delle soluzioni per lo stazionamento dei veicoli in aree adeguatamente delimitate affinché, in futuro, si possano liberare spazi pregiati per utilizzarli in modo alternativo (e non quali posteggi).

La LST definisce anche la forma e il contenuto del PR, secondo una determinata struttura, gestita anche attraverso i geodati digitali. La presente variante riguarda una modifica puntuale del PR in vigore; pertanto, al fine di garantire la congruenza fra i piani e le disposizioni normative e con i restanti vincoli del PR in vigore, essa è elaborata nella forma del PR in vigore stesso (LALPT). Il contenuto della variante di PR potrà essere ripreso quando si provvederà ad adeguare il PR nella sua completezza (con procedura separata).

I vincoli oggetto della presente variante di PR sono comunque inseriti in banca dati cantonale, secondo procedure e direttive apposite, e sono state definite tutte le disposizioni normative richieste dalla LST.

7.3 PIANO DIRETTORE CANTONALE (PD)

Il comparto di studio è interessato dalle schede R06 (rete urbana), P09 (bosco), V05 (pericoli naturali) del piano Direttore cantonale. Ritenute le prescrizioni delle specifiche schede, non si intravedono conflitti con le varianti di PR contenute nel presente incarto pianificatorio. Nello specifico:

- R06 – Rete Urbana

Questa scheda pone soprattutto l'accento sulle questioni del dimensionamento della zona edificabile e dell'uso parsimonioso del suolo. In particolare, si vuole limitare il dimensionamento eccessivo delle zone edificabili il quale, in parallelo all'abbandono dell'agricoltura, causa un'edificazione sparsa sui terreni non più coltivati. Al fine di limitare questo processo, l'attuale estensione dei PR non deve quindi essere incrementata, bensì, laddove le riserve risultano sovrabbondanti, esse possono essere ridotte. In merito a tale questione, il popolo svizzero ha deciso di limitare l'ampliamento delle zone edificabili. Con le modifiche delle disposizioni federali volte a contenere l'estensione degli insediamenti, entrate in vigore il 1° maggio 2014, è stato introdotto il principio che le zone edificabili devono soddisfare il fabbisogno prevedibile per 15 anni e che devono essere ridotte se sono sovradimensionate (art. 15 LPT). A tale scopo ad ogni Cantone è stato chiesto di adattare il proprio Piano direttore, stabilendo a livello cantonale le dimensioni e la distribuzione delle superfici insediative e le misure atte a coordinarne regionalmente l'espansione. Di conseguenza, il Cantone Ticino ha promosso le modifiche della scheda R6 *Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili* (unitamente alle schede R1 *Modello territoriale comunale* e R10 *Qualità degli insediamenti*), che è stata adottata dal Gran Consiglio il 21 giugno 2021 e approvata dal Consiglio Federale il 19.10.2022.

La presente variante non comporta un aumento di zona edificabile ai sensi dell'art. 15 LPT per tanto non si pone in contrasto con la scheda R6 del PD. Inoltre, le nuove aree di posteggio servono aree residenziali di nucleo che, essendo per loro natura centrali e alla base del tessuto storico edilizio, non soggiacciono di principio a necessità di ridimensionamento della zona edificabile. Il calcolo del fabbisogno di posteggi a servizio dei residenti del nucleo resta pertanto giustificato anche qualora il PR di Alto Malcantone venisse aggiornato ai sensi della scheda R6 di PD.

- P09 – Bosco

I contenuti della scheda P9 del PD inerente al bosco si pongono talvolta al limitare delle aree oggetto di variante in questa sede. Non vi sono tuttavia situazioni in cui sia necessario procedere tramite istanze di dissodamento.

- V05 – Pericoli naturali

La scheda V05 - pericoli naturali interessa il comparto di studio in quanto sono stati rilevati potenziali pericoli legati a movimenti di versante. Ritenute le nuove aree di posteggio e le zone di pericolo aggiornate³⁰, non si rilevano comparti soggetti a determinati fenomeni di pericolo.

7.4 PIANIFICAZIONE SUPERIORE E DEI COMUNI VICINI

Non si rilevano conflitti con la pianificazione superiore o con quella dei Comuni vicini. Infatti, l'adeguamento dei vincoli di posteggio e dei susseguenti adeguamenti delle destinazioni d'uso sono interni al territorio di Alto Malcantone e non presentano interazioni dal punto di vista fisico-territoriale con altri comuni.

7.5 ZONA AGRICOLA

Le varianti in oggetto prevedono in taluni casi la sottrazione di territorio agricolo. Si tratta in particolare della sottrazione di territorio agricolo:

- sul mapp. 472 di Arosio per una superficie pari a circa 232 m²;
- sul mapp. 307 di Breno per una superficie pari a circa 230 m²;
- sul mapp. 208 di Vezio per una superficie pari a circa 560 m².

A seguito della sottrazione di territorio agricolo è necessario prevedere la compensazione agricola ai sensi della LTagr, secondo la quale bisogna prevedere prioritariamente una compensazione reale e subordinatamente, in mancanza di una compensazione reale (anche parziale), una compensazione pecuniaria sostitutiva. Nel caso in esame non è stato possibile provvedere ad una compensazione agricola reale; quindi, è stata valutata la compensazione agricola pecuniaria che il Comune dovrà versare al momento dell'approvazione della variante di PR.

Per determinare il valore della compensazione agricola, è stato valutato il coefficiente della tabella dell'art. 3 RLTagr, utilizzando i seguenti valori commerciali, di reddito agricolo e il coefficiente secondo art. 3 RLTagr³¹:

- | | |
|--|--------------------------------|
| • sottrazione territorio agricolo da compensare: | 1'022 m ² |
| • valore commerciale del terreno (strada-posteggio): | <100 Fr./m ² |
| • valore di reddito agricolo: | 0.21 e 0.27 Fr./m ² |
| • coefficiente secondo art. 3 RLTagr | 30 |

³⁰ Cfr. dati disponibili sul portale cantonale map.geo.ti.ch.

³¹ I valori utilizzati sono quelli ricavati da casistiche simili.

Di conseguenza si ottiene il seguente contributo pecuniario netto come da tabella seguente:

Tab. 1 Compensazione agricola - Contributo pecuniario netto

Mapp.	Località	A	B	C	A x B x C
		Superficie	Valore di reddito agricolo	Coeff. art. 3 RLTagr	Contributo pecuniario
		m ²	Fr./m ²		Fr.
472	Arosio	232	0.27	30	1'879.20
307	Breno	230	0.21	30	1'449.00
208	Vezio	560	0.21	30	3'528.00
Contributo pecuniario (art. 3 cpv. 1 RLTagr)					6'856.20
Aliquota di riduzione in funzione della forza finanziaria (art. 3 cpv. 2 RLTagr) ³²				- 15%	- 1'028.45
Contributo pecuniario netto		-	-	-	Fr. 5'827.75

La riduzione di territorio agricolo interessa nel suo insieme una superficie pari a circa 1'000 m² che comporta un **compenso pecuniario netto pari a fr. 5'827.75** a carico dell'Ente pubblico. Per quanto attiene al compenso pecuniario, si rimanda pure a quanto formulato nel cap. 7.7.

Il titolare della compensazione è l'Ente Pianificante, cioè il Comune, che dovrà versare tale contributo al momento dell'approvazione della variante di PR.

Il Comune ha pure diritto alla restituzione del contributo, senza interessi, qualora provveda ad opere di compensazione reale nel termine di tre anni dalla decisione di imposizione (art. 4 RLTagr).

7.6 COMPENSAZIONE DI VANTAGGI E SVANTAGGI PIANIFICATORI

La LST ha introdotto il principio della compensazione di vantaggi e svantaggi derivanti dalla pianificazione (art. 92-101 LST; art. 98a-98m RLST).

Secondo l'art. 93 LST, il proprietario di un fondo interessato da un vantaggio superiore a 30'000 Fr, derivante da una nuova assegnazione in zona edificabile o da aumento di almeno 0,2 punti dell'indice di sfruttamento o di 1.5 punti dell'indice di edificabilità, è tenuto a pagare un contributo di plusvalore.

L'articolo 96 della LST decreta che la "Confederazione, il Cantone, i Comuni, le loro istituzioni autonome e gli altri enti pubblici non soggiacciono al contributo, relativamente ai loro beni amministrativi".

³² Alto Malcantone è un Comune finanziariamente medio/zona inferiore; quindi, si applica un'aliquota di riduzione del 15%.

Ritenuto che la determinazione di nuove aree di posteggio non apporta un valore aggiuntivo ai fondi toccati dalla misura e che le aree risulteranno all'interno dei beni amministrativi comunale, si ritiene che le presenti varianti di PR non comportino alcun contributo di plusvalore.

Si rammenta inoltre che, come previsto dalla LST, il valore del contributo è stabilito, mediante stima peritale a cura del Comune, solo dopo l'approvazione delle varianti di PR.

7.7 PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE

Il rapporto di pianificazione, oltre a motivare le scelte pianificatorie, informa anche sui costi delle opere previste da dette scelte pianificatorie. **Il calcolo dei costi**, così come l'intero rapporto di pianificazione, **ha valore indicativo**. I costi sono relativi all'esecuzione delle opere necessarie per realizzare i vincoli di posteggio, agli indennizzi espropriativi e ai compensi agricoli.

Sulla base delle modifiche pianificatorie esposte in precedenza, è stata effettuata una stima dei costi di realizzazione e degli indennizzi espropriativi, la quale ha carattere puramente indicativo.

I costi unitari considerati sono adattati alle diverse situazioni morfologiche e costruttive ed espressi in Fr./m o Fr./m². Questi costi si riferiscono ad esecuzioni standard con materiali usuali e comprendono anche i costi per l'esecuzione di eventuali manufatti necessari per la realizzazione dell'opera. Essi non comprendono invece:

- i costi generati dalla segnaletica (orizzontale-verticale), laddove il fondo risulta già pronto ad accogliere l'opera;
- l'utilizzo di materiali particolari (pavimentazioni pregiate) e/o la posa di alberature o arredi urbani;
- eventuali interventi alle sottostrutture (canalizzazioni, acquedotto, ecc.);
- l'illuminazione;
- gli onorari dei progettisti;
- l'IVA.

La stima effettuata è esposta di seguito.

Tab. 2 Programma di realizzazione – stima dei costi d'opera e di esproprio

Oggetto	Opera			Espropriazione			Totale	
	Superficie	Costo unitario	Costo parziale	Superficie	Costo unitario	Costo parziale		
	m2	Fr./m2	Fr.	m2	Fr./m2	Fr.		
Arosio P10	23	300.00	6'900.00	23	400.00	9'200.00	16'100.00	in zona RSE
Arosio P11	232	300.00	69'600.00	232	30.00	6'960.00	76'560.00	in zona agricola
Arosio P14	64	300.00	19'200.00	64	400.00	25'600.00	44'800.00	in zona RSE
Breno P10	300	300.00	90'000.00	230	30.00	0.00	90'000.00	in parte in zona agricola
Breno P12	47	150.00	7'050.00	47	400.00	18'800.00	25'850.00	in parte in zona R2
Breno P13	93	150.00	13'950.00	0		0.00	13'950.00	in zona AP-CP
Fescoggia P3	40	1'000.00	40'000.00	0		0.00	40'000.00	creazione muro di sostegno (40 ml)
Mugena P4	125	150.00	18'750.00	125	10.00	1'250.00	20'000.00	in ZSDS
Mugena P5	148	150.00	22'200.00	148	10.00	1'480.00	23'680.00	in ZSDS
Vezio P9	44	300.00	13'200.00	44	200.00	8'800.00	22'000.00	in zona spazi liberi (PRP) e NV (valore medio)
Vezio P12	560	300.00	168'000.00	560	30.00	16'800.00	184'800.00	in zona agricola
Vezio P13	86	300.00	25'800.00	0*		0.00	25'800.00	in parte in zona AP, zona strada e ZSDS
TOTALE			494'650.00			88'890.00	583'540.00	

*) non si calcola l'esproprio (11 m2) sui mapp. 17 e 46 in quanto già considerato nell'ambito dell'inserimento a PR dei vincoli AP e EP.

Si ricorda che, in ogni caso, in questa procedura non sono chiesti crediti di costruzione ma solo decisioni in merito ai vincoli di PR (come usuale in ambito di adozioni di varianti di PR).

I costi di esproprio potrebbero anche azzerarsi, o ridursi in modo importante, nel caso i proprietari privati preferissero mantenere la facoltà di utilizzare gli indici, ai sensi dell'art. 38§ LE. Inoltre, laddove i vincoli di esproprio sono già iscritti nel PR vigente, bisognerà considerare il valore del terreno al momento dell'iscrizione del vincolo a PR, indicizzato fino al momento dell'esproprio.

I costi di realizzazione potrebbero anche variare in funzione della soluzione che s'intenderà promuovere per la realizzazione degli stalli, come per esempio con pavimentazioni drenanti, sterrate, ecc. o ancora in base alla posa di alberature o arredi urbani.

Inoltre, è da considerare che alcuni vincoli di posteggio iscritti a PR vengono ora abbandonati, creando pertanto una riduzione del programma di realizzazione definito a suo tempo.

In aggiunta a quanto esposto, sono pure da considerare i contributi legati alla riduzione di territorio agricolo (cfr. cap. 7.5), i quali hanno carattere vincolante nella presente procedura di variante di PR. Per il tramite della presente variante di PR, il Municipio chiede al Consiglio comunale, contestualmente all'adozione della variante, lo stanziamento del credito necessario per il contributo pecuniario sostitutivo a seguito della diminuzione di territorio agricolo che si attesta a **fr. 5'827.75**.

Il Comune ha diritto alla restituzione del contributo, senza interessi, qualora provveda ad opere di compensazione reale nel termine di tre anni dalla decisione di imposizione (art. 4 RLTAgr).

In conclusione, si ritiene che l'insieme delle opere possano generare un onere per il Comune pari a circa **fr. 590'000.-**, che corrispondono ad un investimento annuo³³ di circa **fr. 39'000.-**. Come anticipato, le singole richieste relative ai crediti per l'esecuzione delle opere verranno sottoposte al Consiglio comunale tramite specifici messaggi municipali.

Considerato il beneficio complessivo che genererà la realizzazione di nuovi stalli a beneficio delle aree di nucleo, si ritiene che l'investimento stimato sia adeguato e sostenibile per il Comune.

Trattandosi di varianti di PR puntuali, non si procede in questa sede all'aggiornamento completo del programma di realizzazione dell'intero comune di Alto Malcantone.

7.8 COMPENDIO DELLO STATO DI URBANIZZAZIONE E CONTENIBILITÀ DEL PR

Vi è una serie di aggiornamenti del PD che il Dipartimento del territorio ha avviato negli anni 2017-2018, funzionali all'adempimento dei compiti che la Confederazione ha attribuito ai cantoni sulla base delle modifiche della LPT entrate in vigore nel 2014, che hanno portato all'elaborazione della scheda R6, adottata dal Gran Consiglio il 21.06.2021 e approvata dal Consiglio federale il 19.10.2022.

Si tratta in particolare delle schede di PD *R1 Modello territoriale*, *R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili* e *R10 Qualità degli insediamenti*, le cui modifiche sono state adottate dal Gran Consiglio il 21.06.2021 e sono state approvate dal Consiglio Federale il 19.10.2022.

Fra i compiti che la scheda R6 di PD ha assegnato ai Comuni vi è il calcolo del compendio dello stato dell'urbanizzazione e la verifica del dimensionamento delle zone edificabili e della contenibilità di PR, che i Comuni devono eseguire entro due anni dall'entrata in vigore, trasmettendo il risultato alla Sezione dello sviluppo territoriale per la verifica della plausibilità.

Il Comune ha già ottemperato a questo compito, allestendo il calcolo del compendio dello stato dell'urbanizzazione e la verifica del dimensionamento delle zone edificabili del PR secondo i parametri aggiornati della scheda R6 di PD. I risultati di queste verifiche sono stati trasmessi alla Sezione dello sviluppo territoriale per la verifica della plausibilità.

³³ Ritenuta la durata del PR di circa 15 anni.

Per quanto riguarda le modifiche pianificatorie contenute nel presente documento si segnala che, come già anticipato, il presente adeguamento del PR è necessario per rispondere ad esigenze di posteggi pubblici al servizio dei nuclei e non comporta alcun ampliamento di zona edificabile essendo i nuovi vincoli inclusi nel territorio largamente edificato, essendo talvolta previsti all'interno di attuali zone edificabili e trattandosi per altro di determinazioni di zone stradali assimilabili a zone speciali ai sensi dell'art. 18 LPT.

Dal profilo del calcolo delle unità insediative, le varianti in esame non comportano alcun incremento dei posti abitativi o di lavoro. Tuttalpiù, vi potranno essere riduzioni puntuali delle unità insediative ammesse dal PR siccome sono previste conversioni di zone edificabili residenziali in zone per il posteggio.

La presente procedura di modifica del PR è da ritenersi conforme alle prescrizioni applicabili in materia di dimensionamento del PR.

7.9 PROGRAMMA DI URBANIZZAZIONE

Il programma di urbanizzazione è un nuovo strumento di PR, il cui obbligo è contemplato dall'art. 19 cpv. 2 LPT e dagli art. 19 cpv. 2 e 22 LST.

Lo scopo del Programma di urbanizzazione, il cui allestimento avviene sulla base del Piano di urbanizzazione, è quello di fissare le scadenze per la realizzazione delle infrastrutture di urbanizzazione, in modo da garantire che tutti i fondi inseriti in zona edificabile siano adeguatamente equipaggiati e dunque pronti alla costruzione.

Come indicato nelle Linee guida cantonali del 2014 per l'allestimento del programma di urbanizzazione e in accordo con l'art.29 RLST, il Programma d'urbanizzazione deve definire *“per ogni zona e per ogni comparto da urbanizzare, almeno il termine e l'ordine entro il quale l'ente pubblico intende mettere a disposizione le opere necessarie”*. Esso definisce i settori nei quali sono previsti gli interventi, la stima dei costi previsti per attuare le opere e i termini e le priorità di realizzazione.

Oggetto del Programma d'urbanizzazione sono quindi unicamente le disposizioni sulle parti della zona edificabile che non sono equipaggiate o che lo sono in modo insufficiente.

Nel Programma d'urbanizzazione non vanno inserite tutte le opere previste dal PR, ma ci si deve limitare a riportare gli interventi che concorrono a rendere edificabile un determinato gruppo di fondi. Le altre informazioni sulle infrastrutture pianificate, come ad esempio il rifacimento o l'allargamento di una strada già esistente, l'allargamento di un marciapiede, la costruzione di un parco giochi o di un nuovo magazzino comunale, sono da menzionare nel Programma di realizzazione (vedi capitolo successivo).

Nel caso in oggetto, si tratta di definire nuove aree di posteggio che sono quindi menzionate nel programma di realizzazione (cfr. cap. 7.7), come esposto poc'anzi. Esse garantiscono un miglior servizio ai residenti del nucleo e verranno realizzate nei tempi e termini stabiliti dal Municipio.

7.10 PONDERAZIONE DEGLI INTERESSI

La presente variante è anche il risultato della ponderazione degli interessi, effettuata ai sensi dell'art. 3 OPT. Nell'ambito della presente variante occorre ponderare e mettere a confronto i seguenti interessi:

- coprire il fabbisogno in stalli pubblici nelle aree dei nuclei di Alto Malcantone;
- assicurare la necessaria prossimità fra le aree di posteggio e le aree insediative residenziali;
- proteggere il paesaggio;
- garantire il rispetto delle leggi e ordinanze superiori.

Questi interessi possono essere valutati come segue, in funzione dello sviluppo territoriale auspicato:

- con l'elaborazione dello studio relativo al calcolo del fabbisogno di posteggi pubblici nelle aree dei nuclei, si è potuto constatare e dimostrare i comparti all'interno dei quali vi era maggiore necessità di realizzare nuove aree di stazionamento dei veicoli. Questa è la base di partenza per poi allestire le varianti di PR contenute nel presente incarto e giustificarne l'utilità e l'interesse pubblico;
- lo studio si è concentrato sulle aree dei nuclei e, laddove è risultata una carenza di stalli pubblici, sono state proposte soluzioni che possano essere facilmente raggiunte dagli abitanti del nucleo e che siano quindi plausibili e concretamente sfruttabili. Le ubicazioni scelte sono state attentamente valutate, caso per caso, per definire quelle che meglio rispondessero all'esigenza del singolo comparto, tenuto conto del contesto in generale, dell'accessibilità dell'area, della fattibilità nell'eseguire le opere, della morfologia del terreno, ecc. Ogni singola soluzione è stata valutata, talvolta scartandone altre ritenute meno idonee e adeguate;
- le varianti di PR promosse dal Municipio sono concepite affinché vi sia un pieno rispetto delle leggi di ordine superiore. In particolare, sono rispettati i principi di cui all'art. 38a LPT e quelli relativi alla tutela del paesaggio (inserendo i nuovi vincoli in luoghi opportunamente valutati) e precisando normative a tutela del paesaggio quando opportuno. In tali casi, l'esecuzione delle opere dovrà tener in considerazione una progettazione attenta ai dettagli e all'uso dei materiali impiegati affinché vi sia rispetto del tessuto esistente.

In conclusione, ponderati gli interessi come appena mostrato, si ritiene che la presente variante di PR sia di interesse pubblico e rispetti il diritto applicabile.

8 CONCLUSIONI

Il presente documento espone e fornisce le motivazioni di interesse pubblico a sostegno dell'aggiornamento del PR di Alto Malcantone per ovviare alla carenza di stalli pubblici a servizio delle aree dei nuclei.

La variante di PR segue la procedura di adozione prevista dalla LST:

- esame preliminare da parte del Dipartimento del territorio per una verifica d'ordine generale (art. 25 LST);
- informazione della popolazione (art. 26 LST), secondo le possibili modalità previste dalla legge (art. 6 RLST);
- adozione da parte del Consiglio Comunale e successiva pubblicazione (art. 27 LST);
- approvazione da parte del Consiglio di Stato (art. 29 LST).

ALLEGATO 1

VINCOLI DI POSTEGGIO VIGENTI

Planimetrie in scala 1:2'000

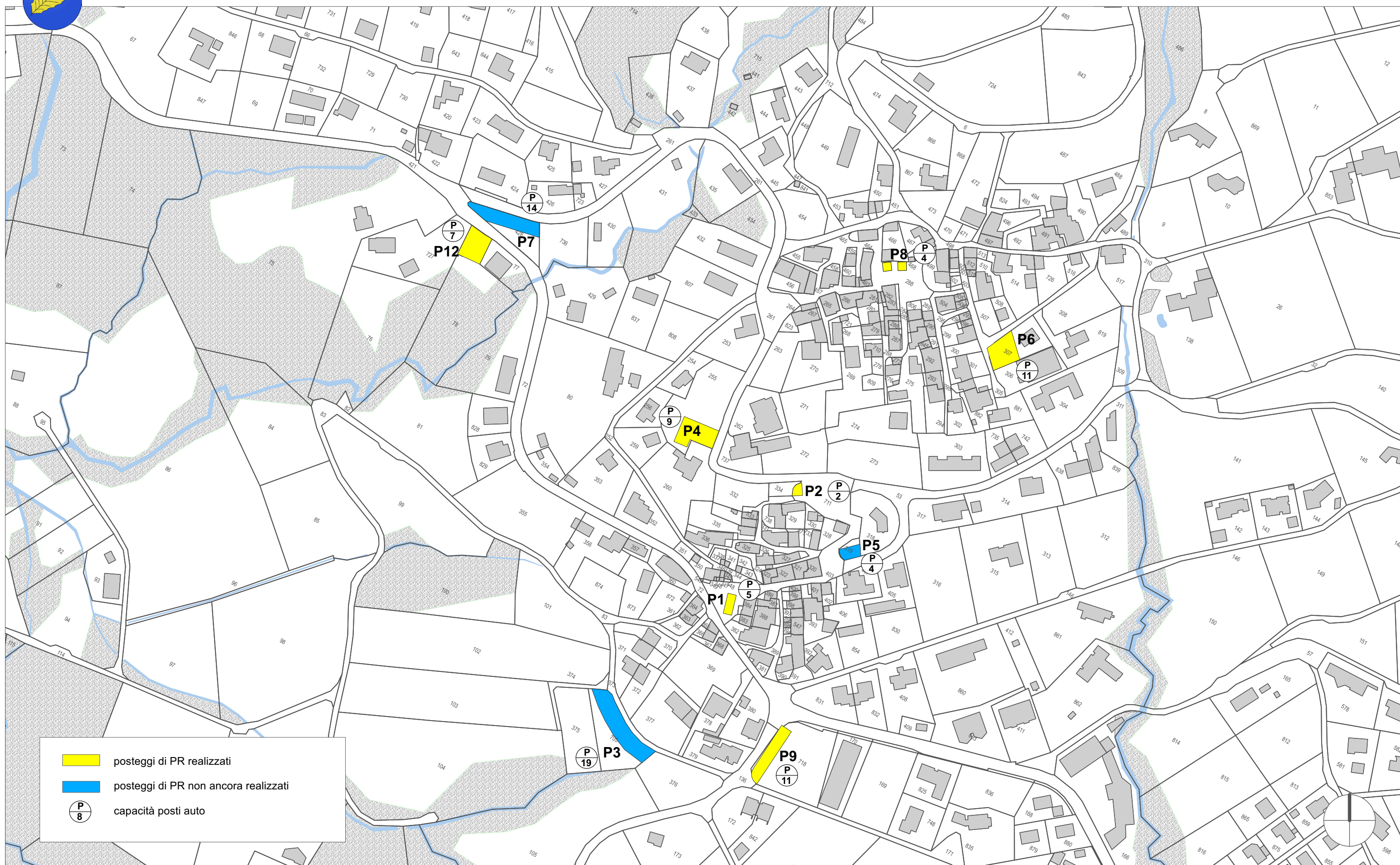
Estratto della sezione di Arosio

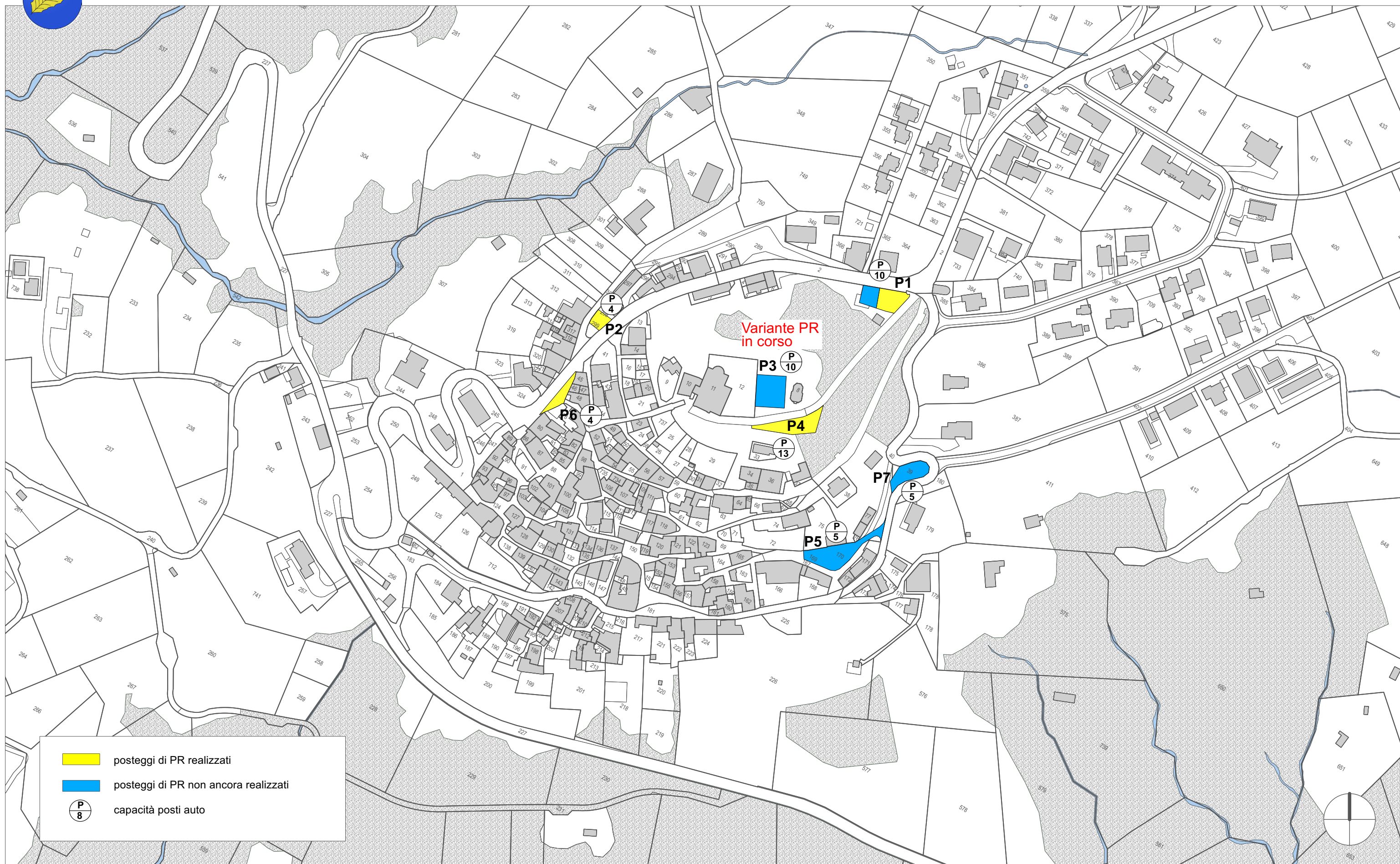
Estratto della sezione di Breno

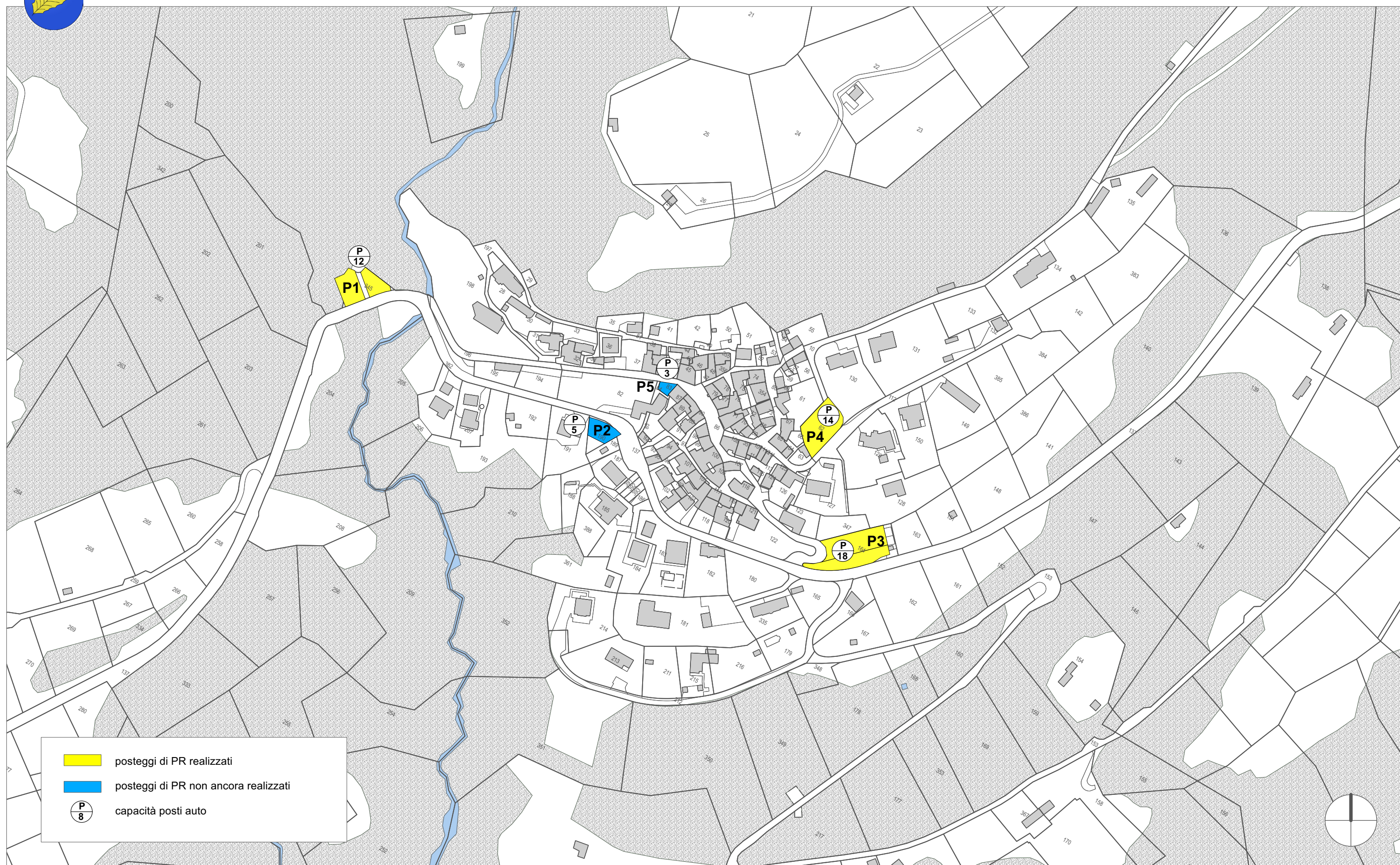
Estratto della sezione di Fescoggia

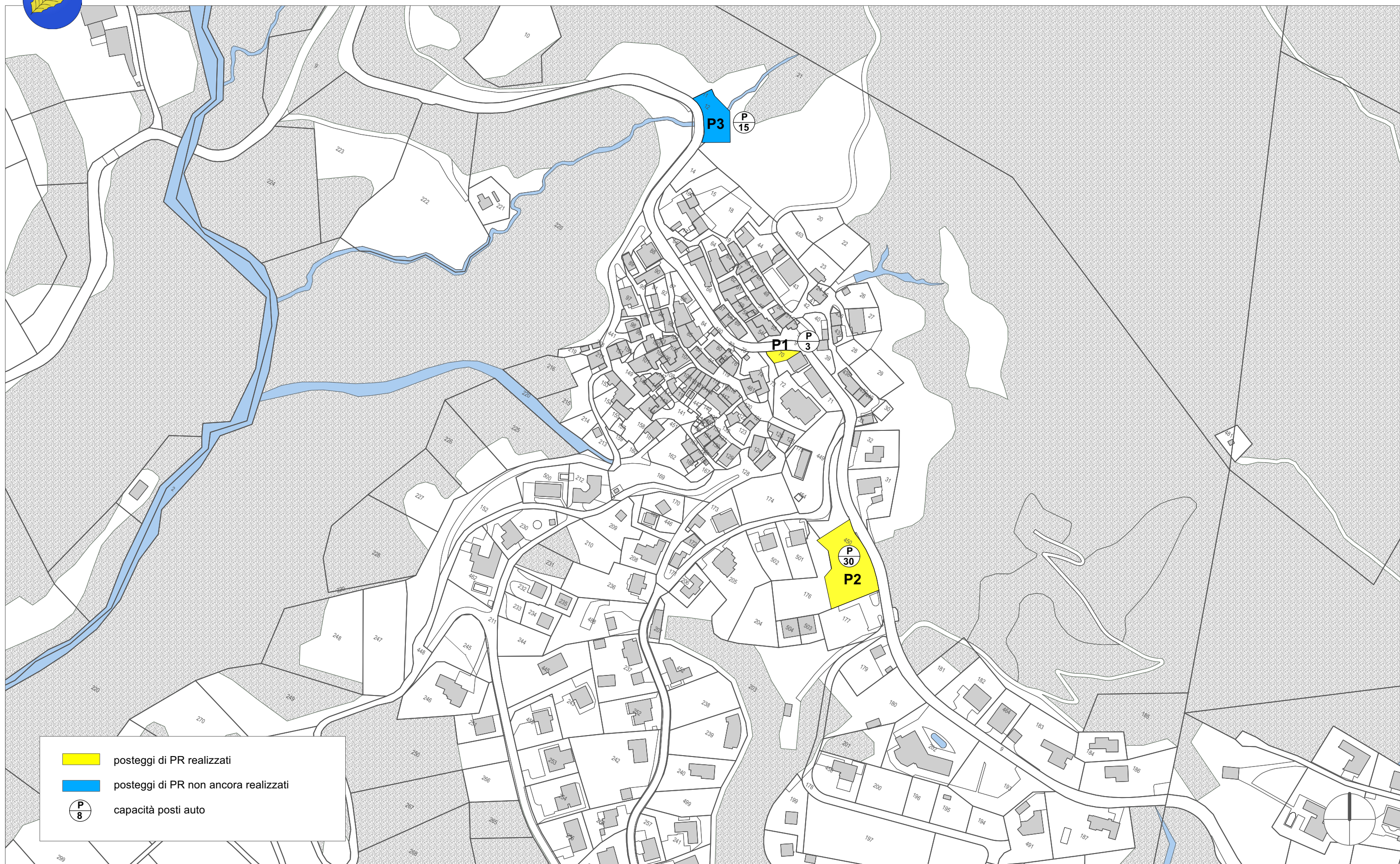
Estratto della sezione di Mugena

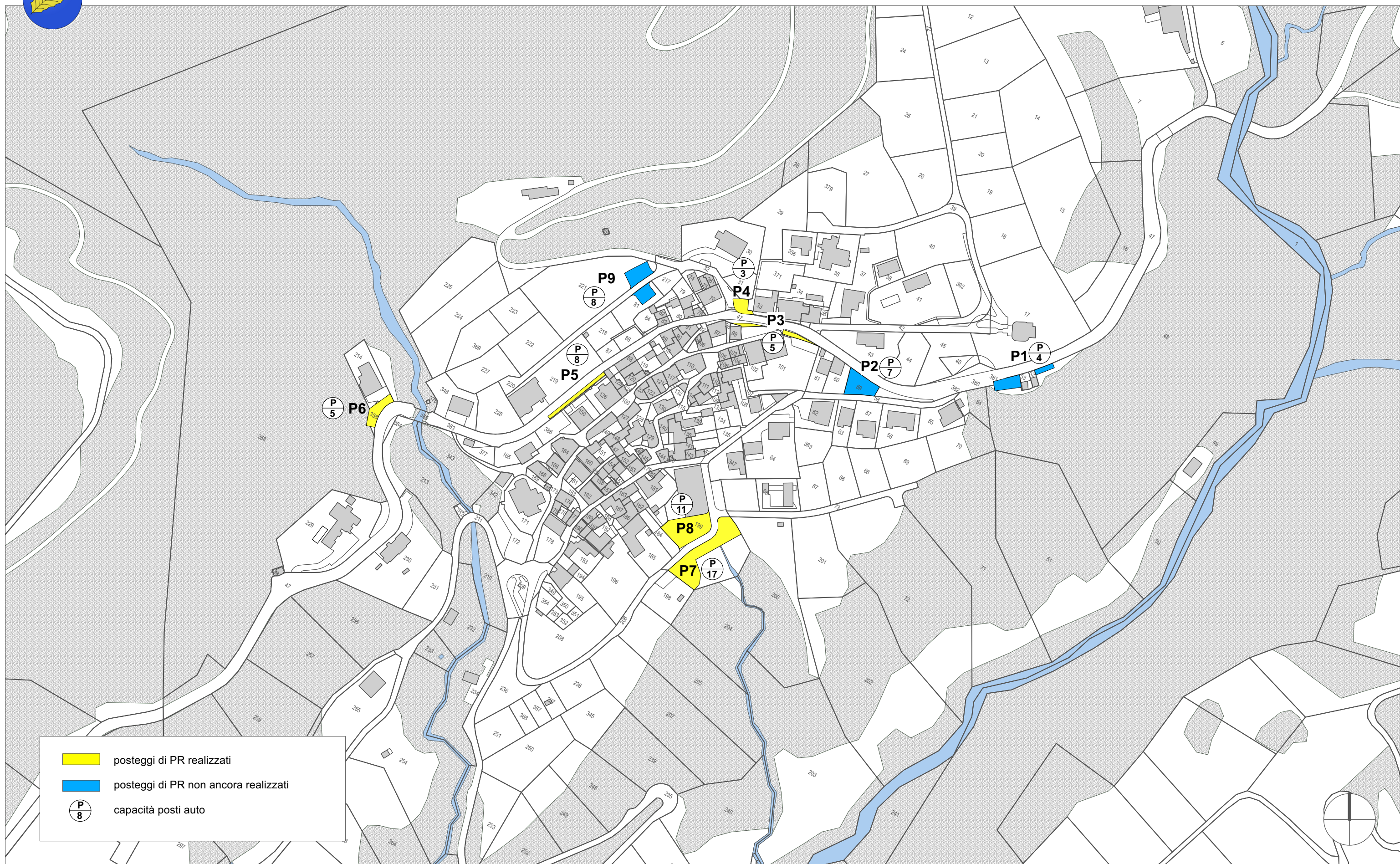
Estratto della sezione di Vezio











ALLEGATO 2

VERIFICA DEL FABBISOGNO IN POSTEGGI

Planimetrie in scala 1:2'000

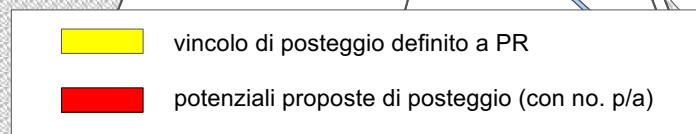
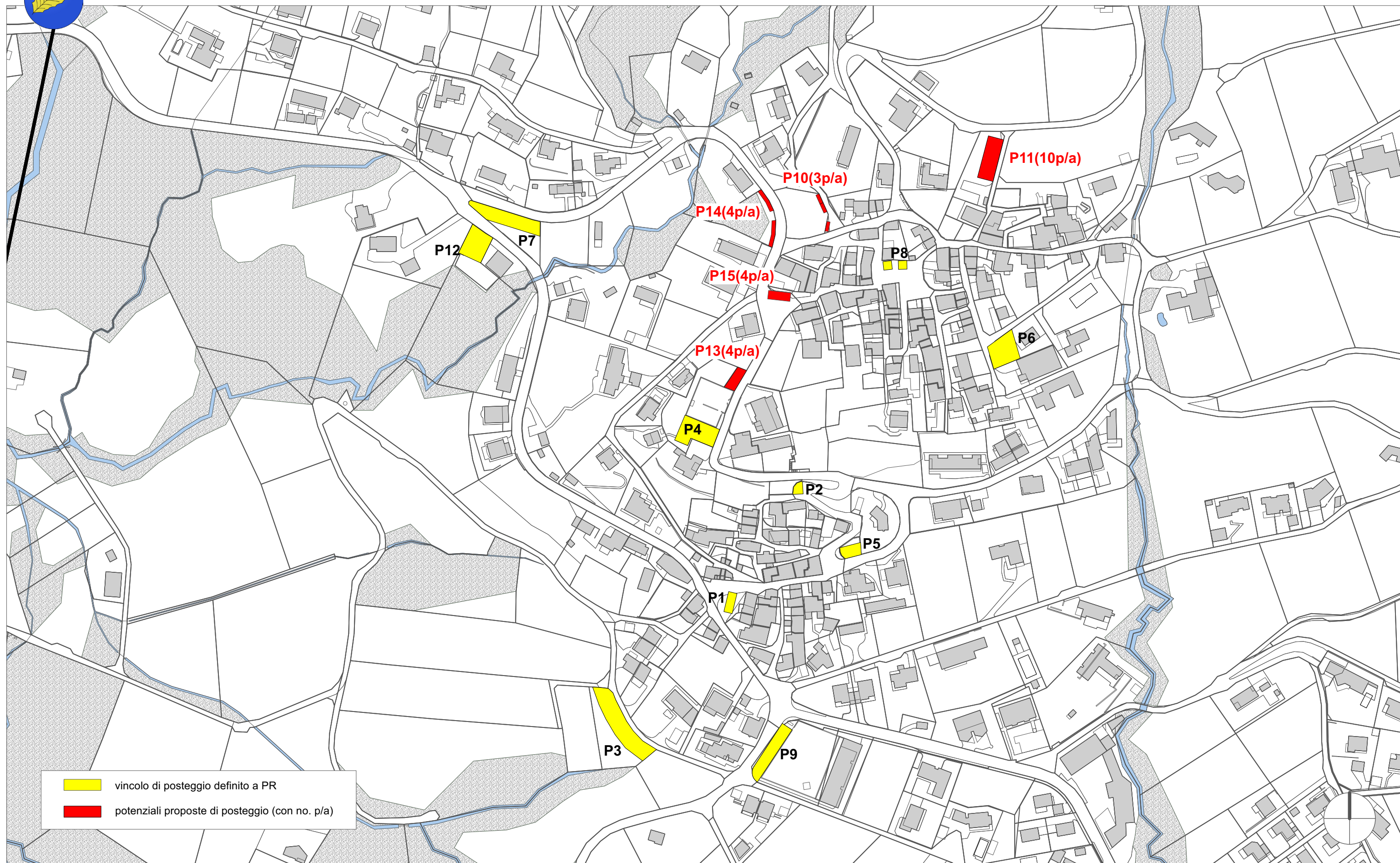
Piano della sezione di Arosio

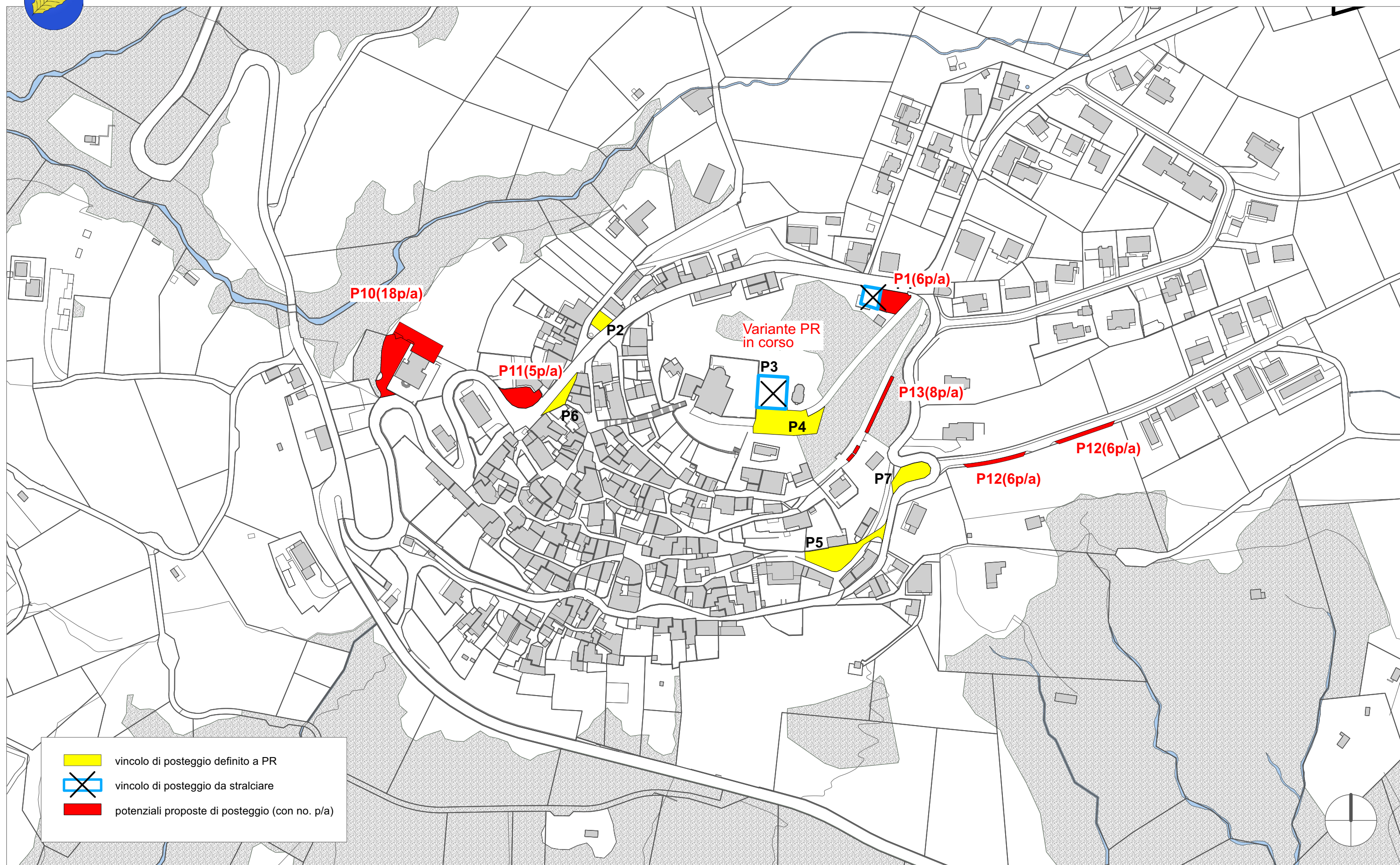
Piano della sezione di Breno

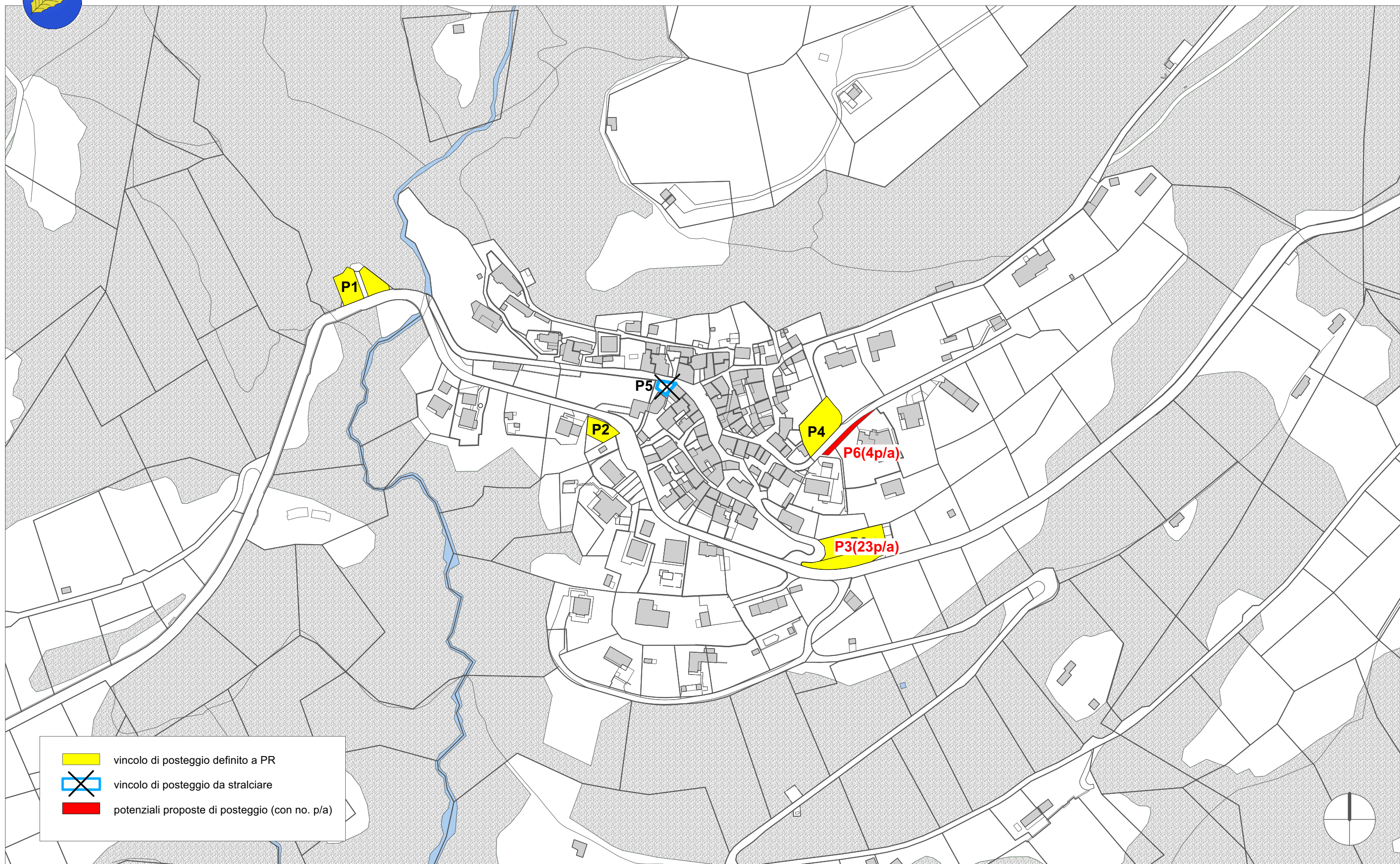
Piano della sezione di Fescoggia

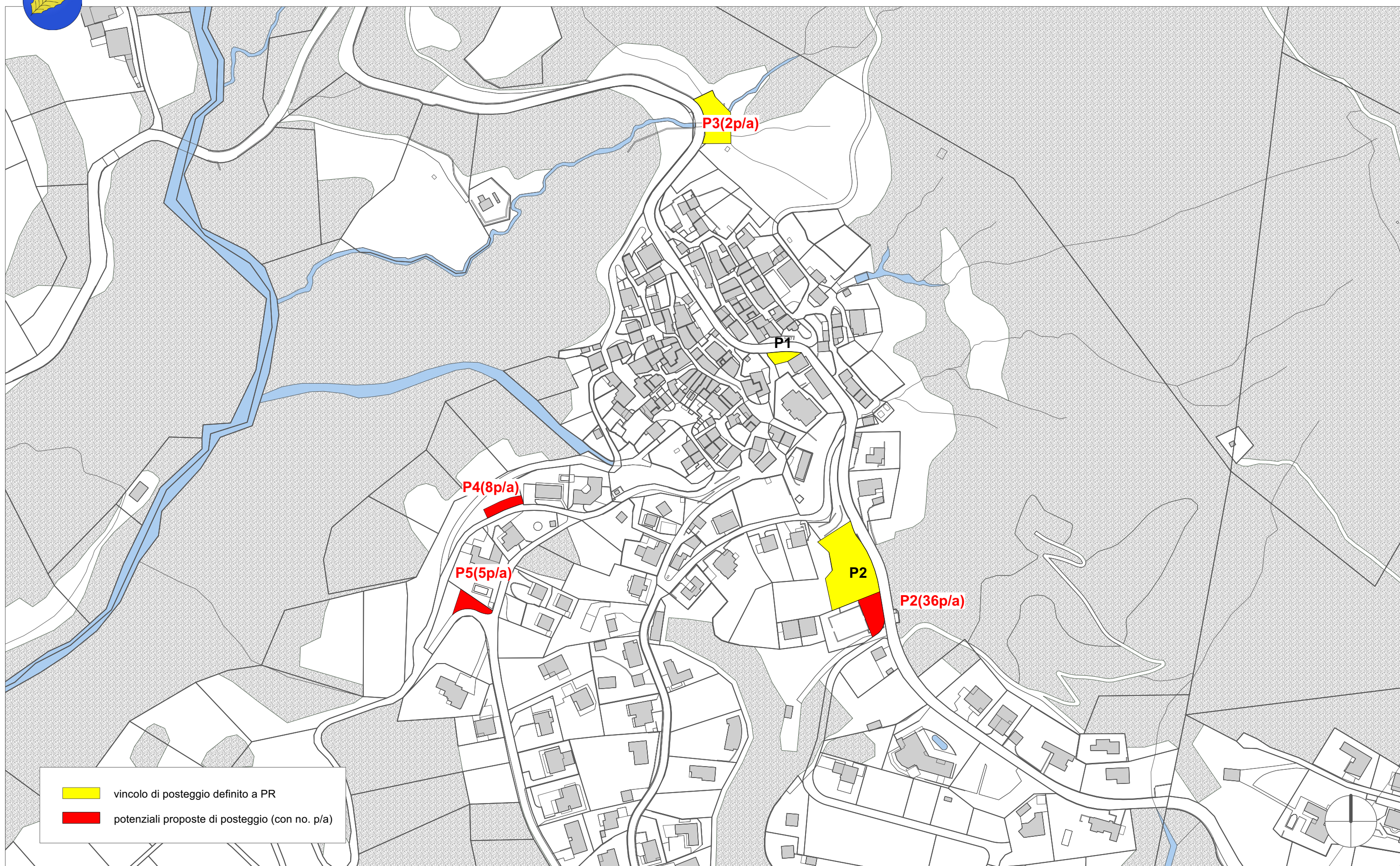
Piano della sezione di Mugena

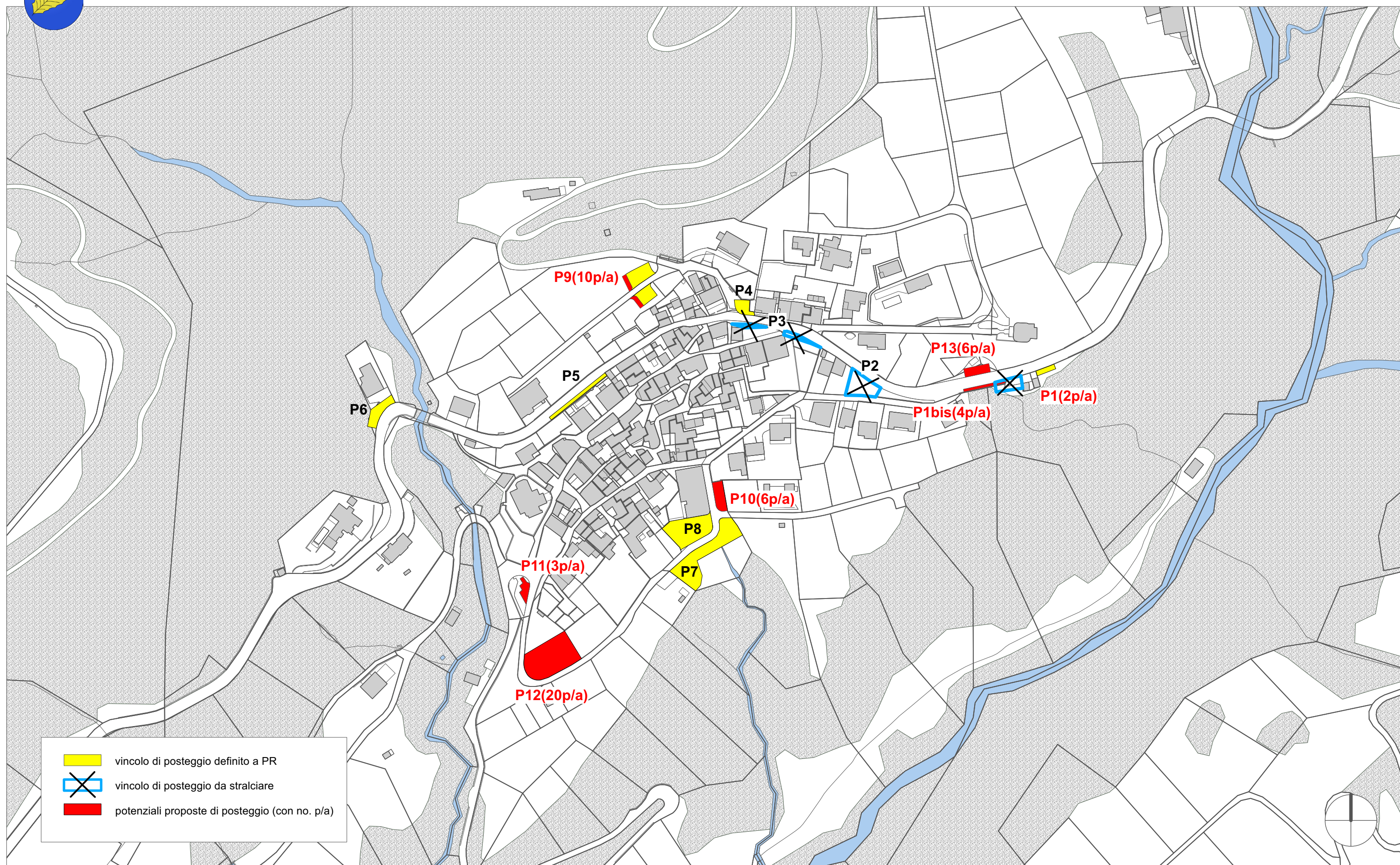
Piano della sezione di Vezio











ALLEGATO 3

VARIANTI DI PR

Planimetrie in scala 1:2'000

Piano di sintesi delle varianti di PR della sezione di Arosio

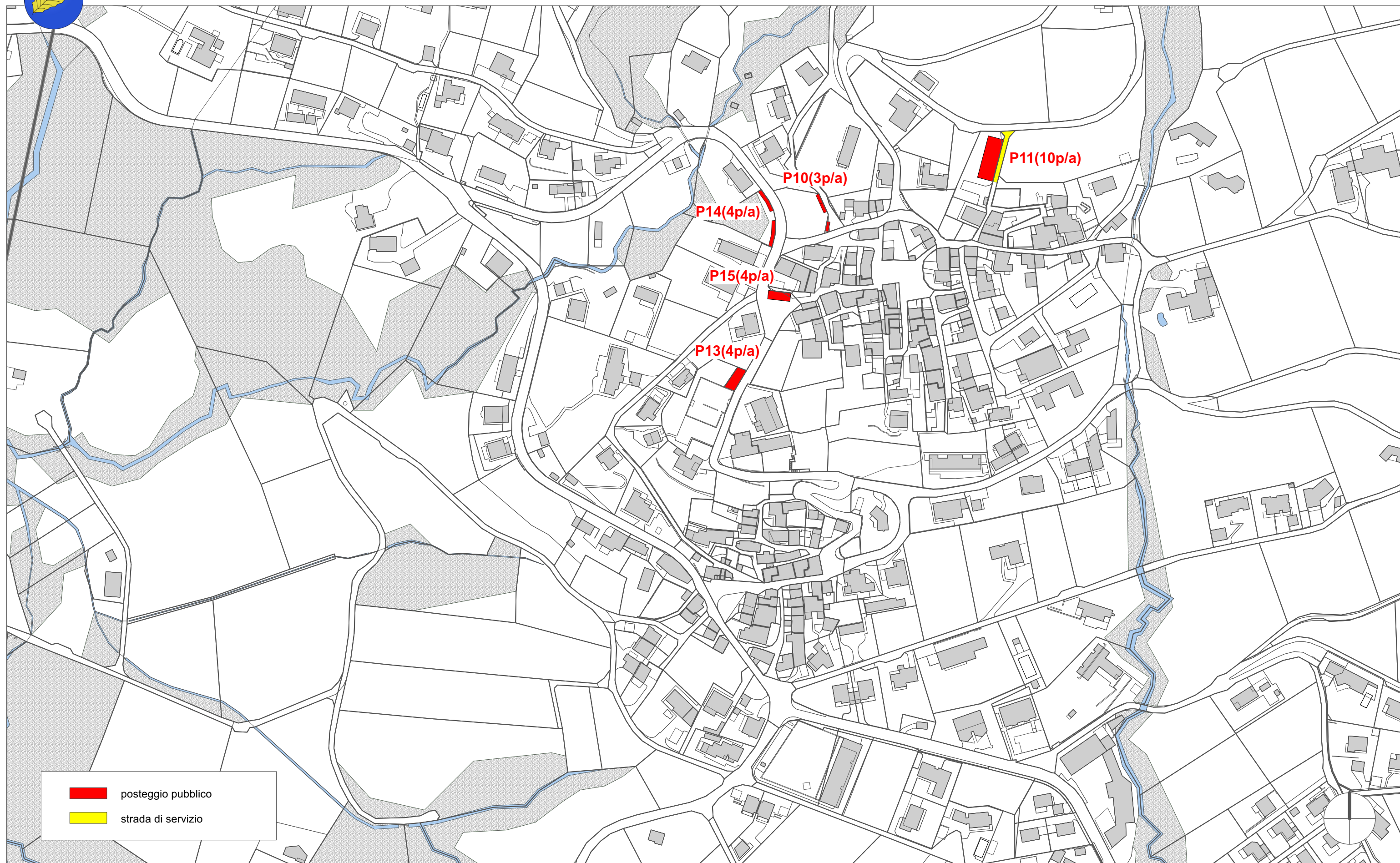
Piano di sintesi delle varianti di PR sezione di Breno

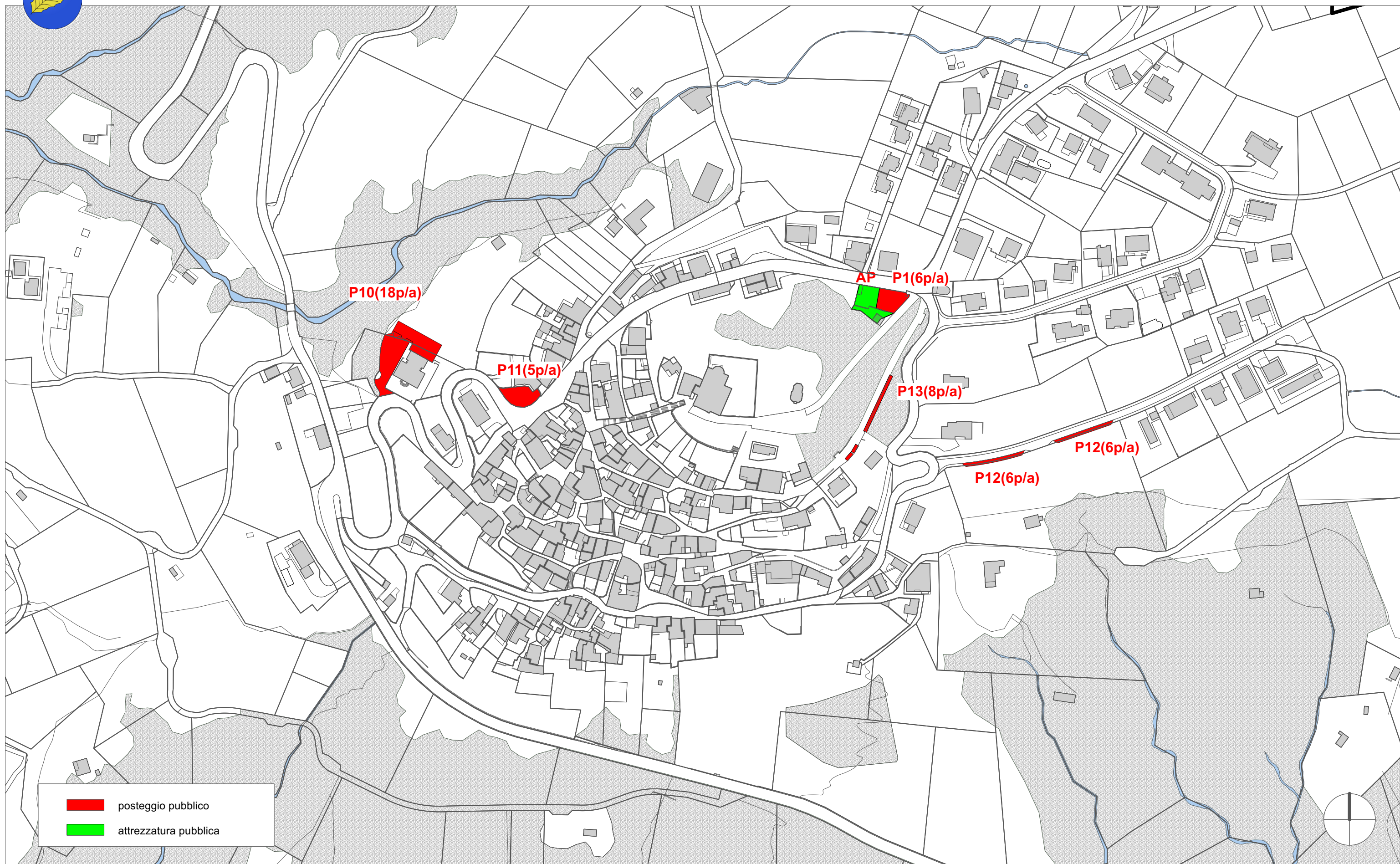
Piano di sintesi delle varianti di PR sezione di Mugena

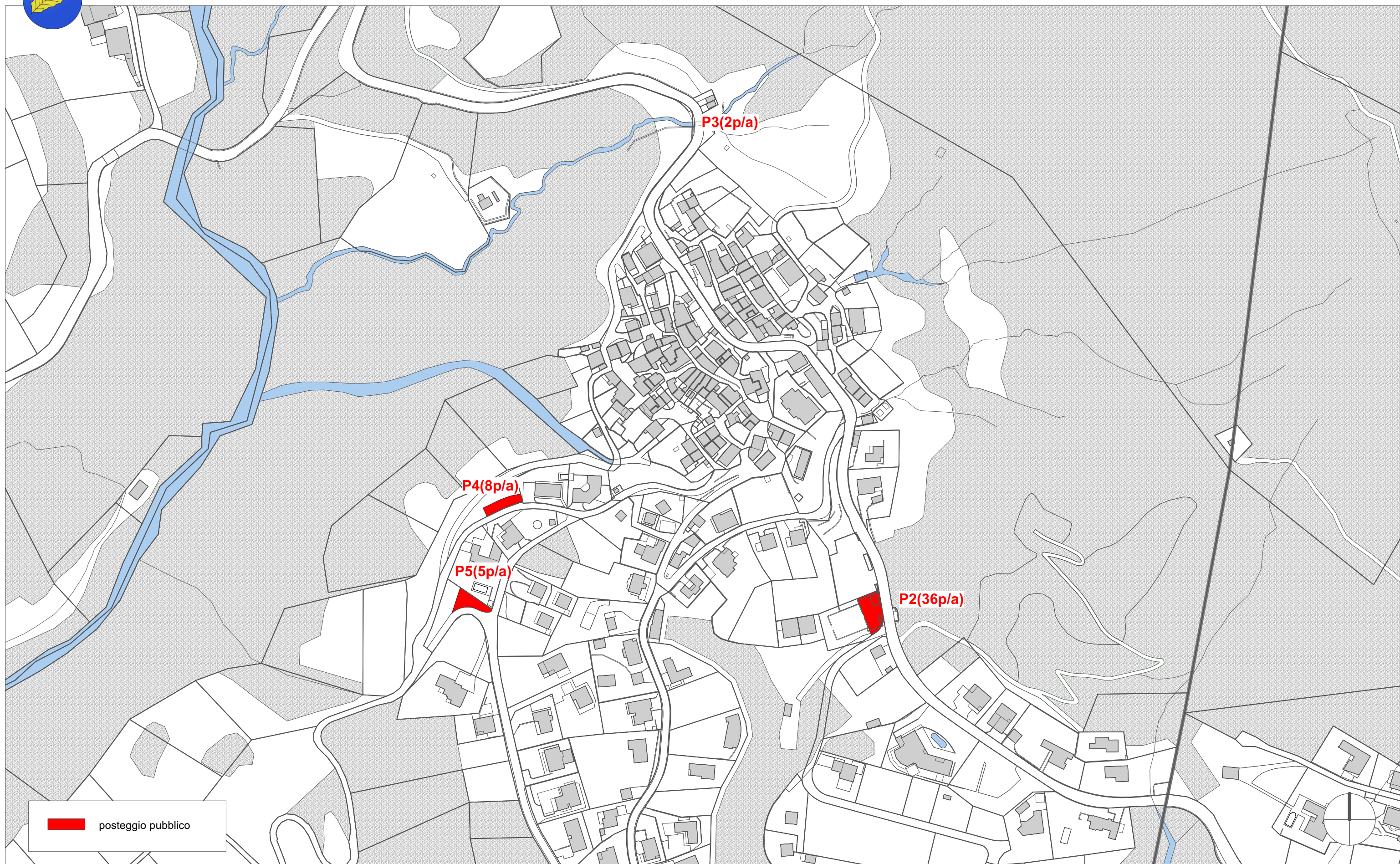
Piano di sintesi delle varianti di PR sezione di Fescoggia

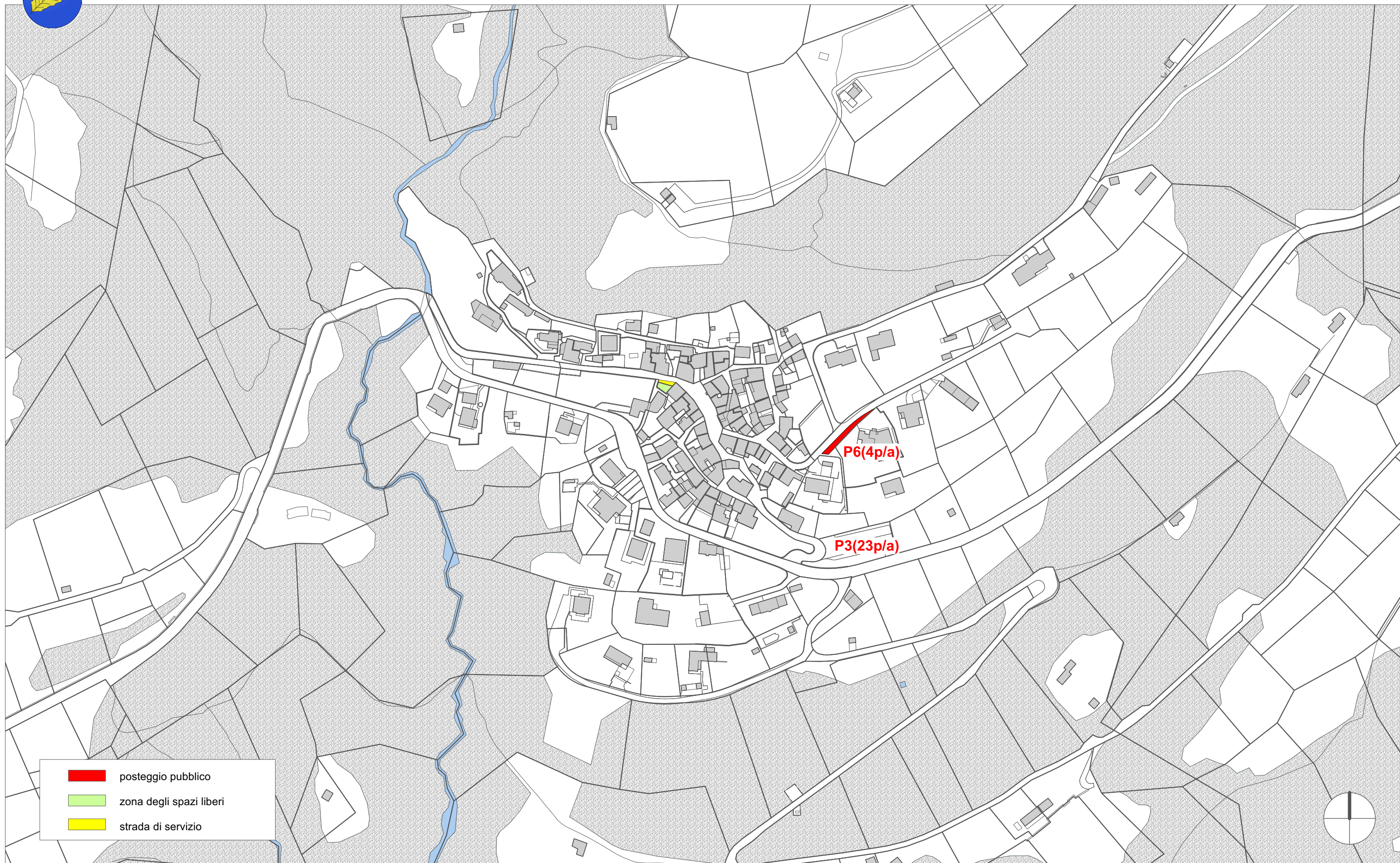
Piano di sintesi delle varianti di PR sezione di Vezio

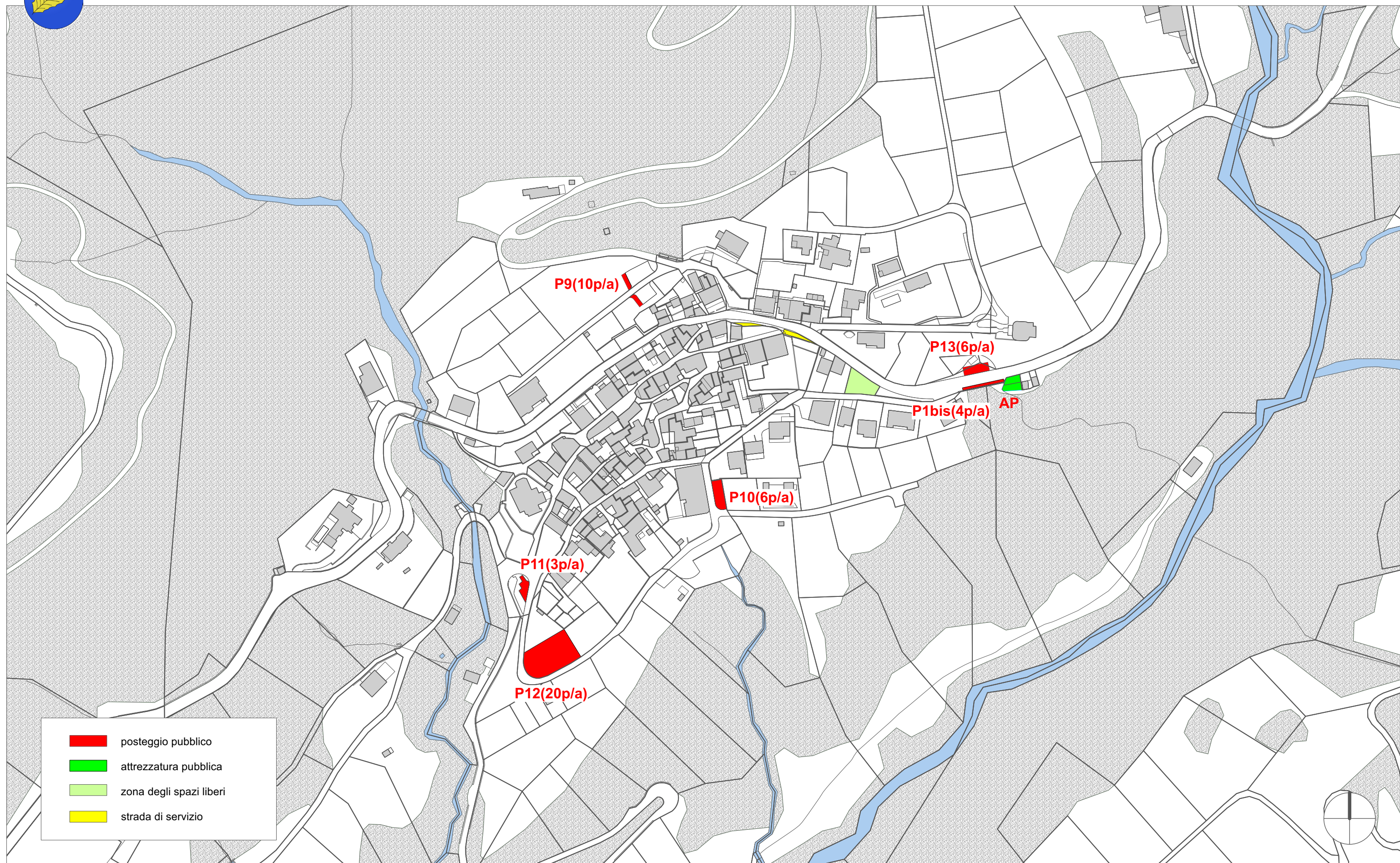
Per l'adozione degli atti da parte del CC, risultano giuridicamente preminenti i geodati digitali raffigurati sul portale cantonale di pubblicazione.











ALLEGATO 4

CONTEGGI UTILIZZO POSTEGGI

Estratti tabellari dei conteggi dei posteggi occupati nelle singole sezioni

OCCUPAZIONE POSTEGGI PUBBLICI ALTO MALCANTONE

PN Piazza Nucleo			P? non definito							
SEZIONE	DATA	ORA	PARCHEGGIO	Colonna1	LOCALITÀ	ESISTENTI	OCCUPATI	LIBERI	FUORI PARCHEGGIO	NOTA
Arosio	02.07.2017	09:00	P1	P	Salvanesco	7	0	7		
Arosio	02.07.2017	09:10	P2	P8	Piazza Capela	9	9	0	5	
Arosio	02.07.2017	09:15	P3	P3	Arosio di Sopra	4	4	0	1	
Arosio	02.07.2017	09:20	P4	P4	cimitero	11	5	6		
Arosio	02.07.2017	09:25	P5	P1	Arosio di Sotto	5	5	0	1	
Arosio	02.07.2017	09:35	P6	P9	Asilo	10	5	5	10	
						46	28		17	
Arosio	10.07.2017	22:50	P1		Salvanesco	7	0	7		
Arosio	10.07.2017	22:55	P2		Piazza Capela	9	9	0	7	
Arosio	10.07.2017	23:00	P3		Arosio di Sopra	4	4	0		
Arosio	10.07.2017	23:05	P4		cimitero	11	3	8		
Arosio	10.07.2017	23:10	P5		Arosio di Sotto	5	5	0	2	
Arosio	10.07.2017	23:15	P6		Asilo	10	6	4	8	
						46	27		17	
Arosio	13.07.2017	17:30	P1		Salvanesco	7	2	5		2 rimorchi
Arosio	13.07.2017	17:35	P2		Piazza Capela	9	9	0	3	
Arosio	13.07.2017	17:40	P3		Arosio di Sopra	4	4	0	2	
Arosio	13.07.2017	17:45	P4		cimitero	11	8	3		
Arosio	13.07.2017	17:55	P5		Arosio di Sotto	5	5	0	2	
Arosio	13.07.2017	18:00	P6		Asilo	10	7	3	5	
						46	35		12	
Arosio	06.07.2017	19:00	P1		Salvanesco	7	0	7		
Arosio	06.07.2017	19:10	P2		Piazza Capela	9	9	0		
Arosio	06.07.2017	19:15	P3		Arosio di Sopra	4	3	1		
Arosio	06.07.2017	19:20	P4		cimitero	11	6	5		
Arosio	06.07.2017	19:35	P5		Arosio di Sotto	5	5	0		
Arosio	06.07.2017	19:40	P6		Asilo	10	7	3		
						46	30		0	
Arosio	20.07.2017	19:00	P1		Salvanesco	7	2	5		2 rimorchi
Arosio	20.07.2017	19:05	P2		Piazza Capela	9	8	1		
Arosio	20.07.2017	19:05	P3		Arosio di Sopra	4	4	0	2	
Arosio	20.07.2017	19:10	P4		cimitero	11	8	3		1 rimorchio
Arosio	20.07.2017	19:15	P5		Arosio di Sotto	5	5	0	2	
Arosio	20.07.2017	19:25	P6		Asilo	10	6	4		
						46	33		4	

OCCUPAZIONE POSTEGGI PUBBLICI ALTO MALCANTONE

PN Piazza Nucleo			P? non definito							
SEZIONE	DATA	ORA	PARCHEGGIO	Colonna1	LOCALITÀ	ESISTENTI	OCCUPATI	LIBERI	FUORI PARCHEGGIO	NOTA
Arosio	21.07.2017	18:35	P1		Salvanesco	7	2	5		2 rimorchi
Arosio	21.07.2017	18:40	P2		Piazza Capela	9	9	0	5	
Arosio	21.07.2017	18:40	P3		Arosio di Sopra	4	4	0		
Arosio	21.07.2017	18:45	P4		cimitero	11	5	6		
Arosio	21.07.2017	18:50	P5		Arosio di Sotto	5	5	0	2	
Arosio	21.07.2017	18:50	P6		Asilo	10	5	5	6	1 camion
						46	30		13	
Arosio	13.09.2017	18:40	P1		Salvanesco	7	0	7		
Arosio	13.09.2017	18:45	P2		Piazza Capela	9	9	0	3	
Arosio	13.09.2017	18:50	P3		Arosio di Sopra	4	4	0		
Arosio	13.09.2017	18:55	P4		cimitero	11	5	6		
Arosio	13.09.2017	19:00	P5		Arosio di Sotto	5	5	0	2	
Arosio	13.09.2017	19:00	P6		Asilo	10	3	7		
						46	26		5	
Arosio	21.09.2017	18:40	P1		Salvanesco	7	2	5		
Arosio	21.09.2017	18:45	P2		Piazza Capela	9	8	1	6	
Arosio	21.09.2017	18:50	P3		Arosio di Sopra	4	4	0	5	
Arosio	21.09.2017	18:55	P4		cimitero	11	2	9		
Arosio	21.09.2017	19:00	P5		Arosio di Sotto	5	3	2	4	
Arosio	21.09.2017	19:00	P6		Asilo	10	4	6		
						46	23		15	
Arosio	24.09.2017	08:50	P1		Salvanesco	7	0	7		
Arosio	24.09.2017	09:00	P2		Piazza Capela	9	8	1	5	
Arosio	24.09.2017	09:00	P3		Arosio di Sopra	4	4	0	7	
Arosio	24.09.2017	09:05	P4		cimitero	11	9	2		
Arosio	24.09.2017	09:10	P5		Arosio di Sotto	5	5	0	7	di cui 8 senza targa
Arosio	24.09.2017	09:15	P6		Asilo	10	7	3		
						46	33		19	
Mugena	02.07.2017	09:40	P1	P1	Nucleo	3	2	1		
Mugena	02.07.2017	09:45	P2	P2	Ortone	30	9	21		
Mugena	02.07.2017	09:50	P3	P3	Pian da Brocc	0	0	0		
Mugena	02.07.2017	09:55	P4	P4	Valgitt	0	0	0	17	
						33	11	33	17	
Mugena	06.07.2017	19:45	P1		Nucleo	3	3	0	18	

OCCUPAZIONE POSTEGGI PUBBLICI ALTO MALCANTONE

PN Piazza Nucleo			P? non definito							
SEZIONE	DATA	ORA	PARCHEGGIO	Colonna1	LOCALITÀ	ESISTENTI	OCCUPATI	LIBERI	FUORI PARCHEGGIO	NOTA
Mugena	06.07.2017	19:50	P2		Ortone	30	8	22		
Mugena	06.07.2017	19:55	P3		Pian da Brocc	0	0	0		
Mugena	06.07.2017	20:00	P4		Valgitt	0	0	0	9	
						33	11	33	27	
Mugena	10.07.2017	23:25	P1		Nucleo	3	3	0	1	
Mugena	10.07.2017	23:30	P2		Ortone	30	17	13		
Mugena	10.07.2017	23:30	P3		Pian da Brocc	0	0	0		
Mugena	10.07.2017	23:40	P4		Valgitt	0	0	0		
						33	20	33	1	
Mugena	13.07.2017	18:05	P1		Nucleo	3	3	0		
Mugena	13.07.2017	18:10	P2		Ortone	30	8	22		
Mugena	13.07.2017	18:20	P3		Pian da Brocc	0	0	0		
Mugena	13.07.2017	18:25	P4		Valgitt	0	0	0	12	
						33	11	33	12	
Mugena	20.07.2017	19:30	P1		Nucleo	3	3	0	1	
Mugena	20.07.2017	19:40	P2		Ortone	30	9	21	11	
Mugena	20.07.2017	19:45	P3		Pian da Brocc	0	0	0		
Mugena	20.07.2017	19:50	P4		Valgitt	0	0	0		
						33	12	33	12	
Mugena	21.07.2017	19:00	P1		Nucleo	3	3	0	1	
Mugena	21.07.2017	19:05	P2		Ortone	30	13	17		
Mugena	21.07.2017	19:20	P3		Pian da Brocc	0	0	0		
Mugena	21.07.2017	19:25	P4		Valgitt	0	0	0	14	1 rimorchio
						33	16		15	
Mugena	13.09.2017	18:20	P1		Nucleo	3	3	0		
Mugena	13.09.2017	18:30	P2		Ortone	30	10	20		
Mugena	13.09.2017	18:35	P3		Pian da Brocc	0	0	0		
Mugena	13.09.2017	18:35	P4		Valgitt	0	0	0	4	
						33	13		4	
Mugena	21.09.2017	18:20	P1		Nucleo	3	3	0	9	
Mugena	21.09.2017	18:30	P2		Ortone	30	10	20		
Mugena	21.09.2017	18:35	P3		Pian da Brocc	0	0	0		
Mugena	21.09.2017	18:35	P4		Valgitt	0	0	0	1	
						33	13		10	

OCCUPAZIONE POSTEGGI PUBBLICI ALTO MALCANTONE

PN Piazza Nucleo			P? non definito							
SEZIONE	DATA	ORA	PARCHEGGIO	Colonna1	LOCALITÀ	ESISTENTI	OCCUPATI	LIBERI	FUORI PARCHEGGIO	NOTA
Mugena	24.09.2017	09:20	P1		Nucleo	3	3	0	7	
Mugena	24.09.2017	09:25	P2		Ortone	30	16	14		
Mugena	24.09.2017	09:30	P3		Pian da Brocc	0	0	0		
Mugena	24.09.2017	09:40	P4		Valgitt	0	0	0		
						33	19		7	
Vezio	02.07.2017	09:45	P1	P1	Sotto Sassei rifiuti	4	3	1		
Vezio	02.07.2017	09:45	P3	P3	Lato cantonale Zucchine	5	4	1		
Vezio	02.07.2017	09:45	P4	P4	Lato cantonale cabina tel	4	3	1		
Vezio	02.07.2017	09:45	P5	P5	lato cantonale ex Municipio	8	5	3		
Vezio	02.07.2017	09:45	P6	P6	Acqua calda pontin	5	2	3		
Vezio	02.07.2017	09:45	P7	P7	Baros valle	17	17	0		
Vezio	02.07.2017	09:45	P8	P8	Baros PC	11	11	0		
Vezio	02.07.2017	09:45	P?	Px	Baros ??	6	6	0		
						60	51		0	
Vezio	06.07.2017	19:35	P1	P1	Sotto Sassei rifiuti	4	2	2	2	1 senza targa
Vezio	06.07.2017	19:35	P3	P3	Lato cantonale Zucchine	5	5	0	1	
Vezio	06.07.2017	19:35	P4	P4	Lato cantonale cabina tel	4	4	0		
Vezio	06.07.2017	19:35	P5	P5	lato cantonale ex Municipio	8	8	0	1	
Vezio	06.07.2017	19:35	P6	P6	Acqua calda pontin	5	4	1		
Vezio	06.07.2017	19:35	P7	P7	Baros valle	17	5	12		
Vezio	06.07.2017	19:35	P8	P8	Baros PC	11	8	3		
Vezio	06.07.2017	19:35	P?	Px	Baros ??	6	2	4		
						60	38		4	
Vezio	10.07.2017	23:00	P1	P1	Sotto Sassei rifiuti	4	2	2	4	
Vezio	10.07.2017	23:00	P3	P3	Lato cantonale Zucchine	5	5	0	3	
Vezio	10.07.2017	23:00	P4	P4	Lato cantonale cabina tel	4	4	0	1	
Vezio	10.07.2017	23:00	P5	P5	lato cantonale ex Municipio	8	8	0	1	
Vezio	10.07.2017	23:00	P6	P6	Acqua calda pontin	5	3	2		
Vezio	10.07.2017	23:00	P7	P7	Baros valle	17	11	6		
Vezio	10.07.2017	23:00	P8	P8	Baros PC	11	11	0		
Vezio	10.07.2017	23:00	P?	Px	Baros ??	6	5	1	1	
						60	49		10	
Vezio	13.07.2017	18:20	P1	P1	Sotto Sassei rifiuti	4	2	2		
Vezio	13.07.2017	18:20	P3	P3	Lato cantonale Zucchine	5	5	0	5	

OCCUPAZIONE POSTEGGI PUBBLICI ALTO MALCANTONE

PN Piazza Nucleo		P? non definito									
SEZIONE	DATA	ORA	PARCHEGGIO	Colonna1	LOCALITÀ	ESISTENTI	OCCUPATI	LIBERI	FUORI PARCHEGGIO	NOTA	
Vezio	13.07.2017	18:20	P4	P4	Lato cantonale cabina tel	4	4	0	2		
Vezio	13.07.2017	18:20	P5	P5	lato cantonale ex Municipio	8	6	2			
Vezio	13.07.2017	18:20	P6	P6	Acqua calda pontin	5	2	3			
Vezio	13.07.2017	18:20	P7	P7	Baros valle	17	9	8			
Vezio	13.07.2017	18:20	P8	P8	Baros PC	11	9	2			
Vezio	13.07.2017	18:20	P?	Px	Baros ??	6	4	2	7		
Vezio	20.07.2017	19:15	P1	P1	Sotto Sassei rifiuti	4	4	0	2		
Vezio	20.07.2017	19:15	P3	P3	Lato cantonale Zucchine	5	3	2	3		
Vezio	20.07.2017	19:15	P4	P4	Lato cantonale cabina tel	4	4	0			
Vezio	20.07.2017	19:15	P5	P5	lato cantonale ex Municipio	8	5	3			
Vezio	20.07.2017	19:15	P6	P6	Acqua calda pontin	5	2	3			
Vezio	20.07.2017	19:15	P7	P7	Baros valle	17	9	8			
Vezio	20.07.2017	19:15	P8	P8	Baros PC	11	10	1			
Vezio	20.07.2017	19:15	P?	Px	Baros ??	6	6	0	5		
Vezio	21.07.2017	19:00	P1	P1	Sotto Sassei rifiuti	4	3	1	5		
Vezio	21.07.2017	19:00	P3	P3	Lato cantonale Zucchine	5	5	0	5		
Vezio	21.07.2017	19:00	P4	P4	Lato cantonale cabina tel	4	4	0	2		
Vezio	21.07.2017	19:00	P5	P5	lato cantonale ex Municipio	8	8	0			
Vezio	21.07.2017	19:00	P6	P6	Acqua calda pontin	5	3	2			
Vezio	21.07.2017	19:00	P7	P7	Baros valle	17	9	8			
Vezio	21.07.2017	19:00	P8	P8	Baros PC	11	11	0			
Vezio	21.07.2017	19:00	P?	Px	Baros ??	6	6	0	12		
Vezio	13.09.2017	18:30	P1		Sotto Sassei rifiuti	4	4	0	4		
Vezio	13.09.2017	18:30	P3		Lato cantonale Zucchine	5	5	0	7		
Vezio	13.09.2017	18:30	P4		Lato cantonale cabina tel	4	4	0	2		
Vezio	13.09.2017	18:30	P5		lato cantonale ex Municipio	8	6	2			
Vezio	13.09.2017	18:30	P6		Acqua calda pontin	5	2	3		1 carro	
Vezio	13.09.2017	18:30	P7		Baros valle	17	8	9			
Vezio	13.09.2017	18:30	P8		Baros PC	11	11	0			
Vezio	13.09.2017	18:30	P?		Baros ??	6	2	4	13		
Vezio	21.09.2017	18:25	P1		Sotto Sassei rifiuti	4	4	0	5		

OCCUPAZIONE POSTEGGI PUBBLICI ALTO MALCANTONE

PN Piazza Nucleo			P? non definito							
SEZIONE	DATA	ORA	PARCHEGGIO	Colonna1	LOCALITÀ	ESISTENTI	OCCUPATI	LIBERI	FUORI PARCHEGGIO	NOTA
Vezio	21.09.2017	18:25	P3		Lato cantonale Zucchine	5	5	0	2	
Vezio	21.09.2017	18:25	P4		Lato cantonale cabina tel	4	4	0	2	
Vezio	21.09.2017	18:25	P5		lato cantonale ex Municipio	8	8	0		
Vezio	21.09.2017	18:25	P6		Acqua calda pontin	5	2	3		
Vezio	21.09.2017	18:25	P7		Baros valle	17	6	11		
Vezio	21.09.2017	18:25	P8		Baros PC	11	8	3		
Vezio	21.09.2017	18:25	P?		Baros ??	6	6	0		
						60	49	60	9	
Vezio	24.09.2017	09:30	P1		Sotto Sassei rifiuti	4	4	0	4	
Vezio	24.09.2017	09:30	P3		Lato cantonale Zucchine	5	5	0	3	
Vezio	24.09.2017	09:30	P4		Lato cantonale cabina tel	4	4	0	1	
Vezio	24.09.2017	09:30	P5		lato cantonale ex Municipio	8	8	0		
Vezio	24.09.2017	09:30	P6		Acqua calda pontin	5	0	5		
Vezio	24.09.2017	09:30	P7		Baros valle	17	14	3		
Vezio	24.09.2017	09:30	P8		Baros PC	11	8	3		
Vezio	24.09.2017	09:30	P?		Baros ??	6	6	0		
						60	49	60	8	
							0	0		
Fescoggia	10.07.2017	23:10	P1		Righizzöö Madonnina	12	1	11		1 carro bestiame
Fescoggia	10.07.2017	23:10	P3		Pezza nuovo	18	11	7		
Fescoggia	10.07.2017	23:10	P4		Bisa nucleo alto	14	12	2	1	
Fescoggia	10.07.2017	23:10	PN		Piazza nucleo				7	
						44	24		8	
Fescoggia	13.07.2017	17:50	P1		Righizzöö Madonnina	12	5	7		1 carro bestiame
Fescoggia	13.07.2017	17:50	P3		Pezza nuovo	18	7	11		
Fescoggia	13.07.2017	17:50	P4		Bisa nucleo alto	14	10	4	1	
Fescoggia	13.07.2017	17:50	PN		Piazza nucleo				3	
						44	22		4	
Fescoggia	06.07.2017	19:20	P1		Righizzöö Madonnina	12	2	10		1 carro bestiame
Fescoggia	06.07.2017	19:20	P3		Pezza nuovo	18	7	11		
Fescoggia	06.07.2017	19:20	P4		Bisa nucleo alto	14	11	3	2	1 carro
						44	20		2	
Fescoggia	02.07.2017	09:20	P1		Righizzöö Madonnina	12	2	10		
Fescoggia	02.07.2017	09:20	P3		Pezza nuovo	18	9	9		
Fescoggia	02.07.2017	09:20	P4		Bisa nucleo alto	14	10	4		

OCCUPAZIONE POSTEGGI PUBBLICI ALTO MALCANTONE

PN Piazza Nucleo			P? non definito							
SEZIONE	DATA	ORA	PARCHEGGIO	Colonna1	LOCALITÀ	ESISTENTI	OCCUPATI	LIBERI	FUORI PARCHEGGIO	NOTA
Fescoggia	20.07.2017	19:05	P1		Righizzöö Madonnina	44	21			
Fescoggia	20.07.2017	19:05	P3		Pezza nuovo	12	2	10		1 carro bestiame
Fescoggia	20.07.2017	19:05	P4		Bisa nucleo alto	18	12	6	2	
Fescoggia	20.07.2017	19:05	PN		Piazza nucleo	14	10	4		
							0	0		
Fescoggia	21.07.2017	18:50	P1		Righizzöö Madonnina	44	24		2	
Fescoggia	21.07.2017	18:50	P3		Pezza nuovo	12	3	9		1 carro bestiame
Fescoggia	21.07.2017	18:50	P4		Bisa nucleo alto	18	12	6		
Fescoggia	21.07.2017	18:50	PN		Piazza nucleo	14	11	3	2	
							0	0	5	
						44	26		7	
Fescoggia	13.09.2017	18:20	P1		Righizzöö Madonnina	12	2	10		1 carro bestiame
Fescoggia	13.09.2017	18:20	P3		Pezza nuovo	18	7	11		
Fescoggia	13.09.2017	18:20	P4		Bisa nucleo alto	14	7	7	2	
Fescoggia	13.09.2017	18:20	PN		Piazza nucleo		0	0	4	
						44	16		6	
Fescoggia	21.09.2017	18:15	P1		Righizzöö Madonnina	12	4	8		1 carro bestiame
Fescoggia	21.09.2017	18:15	P3		Pezza nuovo	18	8	10		
Fescoggia	21.09.2017	18:15	P4		Bisa nucleo alto	14	7	7	1	
Fescoggia	21.09.2017	18:15	PN		Piazza nucleo		0	0	4	
						44	19		5	
Fescoggia	24.09.2017	09:20	P1		Righizzöö Madonnina	12	6	6		1 carro bestiame
Fescoggia	24.09.2017	09:20	P3		Pezza nuovo	18	11	7		
Fescoggia	24.09.2017	09:20	P4		Bisa nucleo alto	14	9	5	1	
Fescoggia	24.09.2017	09:20	PN		Piazza nucleo		0	0	7	
						44	26		8	
Breno	13.07.2017	17:40	P1	P1	Ör Bolla	4	4	0	6	Bolla + Teresita
Breno	13.07.2017	17:40	P2	P2	Eria Asinello	4	4	0	1	
Breno	13.07.2017	17:40	P4	P4	Ör chiesa	13	9	4		1 carro
Breno	13.07.2017	17:40	P5	P5	Nucleo sotto colonia	5	5	0		
Breno	13.07.2017	17:40	P6	P6	Nucleo Betty e Luis	5	5	0	7	1 senza targa
Breno	13.07.2017	17:40	P?	Px	Municipio	9	3	6	4	

OCCUPAZIONE POSTEGGI PUBBLICI ALTO MALCANTONE

PN Piazza Nucleo			P? non definito										
SEZIONE	DATA	ORA	PARCHEGGIO	Colonna1	LOCALITÀ	ESISTENTI	OCCUPATI	LIBERI	FUORI PARCHEGGIO	NOTA			
Breno	13.07.2017	17:40	PN	Pn	Piazza nucleo	40	30		8	di cui 4 stranieri			
Breno	20.07.2017	18:50	P1		Ör Bolla	4	2	2	4	1 quad senza targa			
Breno	20.07.2017	18:50	P2		Eria Asinello	4	3	1	2				
Breno	20.07.2017	18:50	P4		Ör chiesa	13	13	0	1	1 carro			
Breno	20.07.2017	18:50	P5		Nucleo sotto colonia	5	3	2	1				
Breno	20.07.2017	18:50	P6		Nucleo Betty e Luis	5	3	2	8	di cui 1 senza targa			
Breno	20.07.2017	18:50	P?		Municipio	9	6	3	5				
Breno	20.07.2017	18:50	PN		Piazza nucleo	0	0	0	11				
Breno	21.07.2017	18:35	P1		Ör Bolla	40	30		32				
Breno	21.07.2017	18:35	P2		Eria Asinello	4	4	0	4				
Breno	21.07.2017	18:35	P4		Ör chiesa	13	13	0	2	1 carro			
Breno	21.07.2017	18:35	P5		Nucleo sotto colonia	5	1	4					
Breno	21.07.2017	18:35	P6		Nucleo Betty e Luis	5	4	1	8	di cui 1 senza targa			
Breno	21.07.2017	18:35	P?		Municipio	9	3	6	4				
Breno	21.07.2017	18:35	PN		Piazza nucleo	0	0	0	15				
Breno	06.07.2017	19:00	P1		Ör Bolla	40	29		34				
Breno	06.07.2017	19:00	P2		Eria Asinello	4	4	0					
Breno	06.07.2017	19:00	P4		Ör chiesa	13	13	0					
Breno	06.07.2017	19:00	P5		Nucleo sotto colonia	5	3	2					
Breno	06.07.2017	19:00	P6		Nucleo Betty e Luis	5	5	0	8				
Breno	06.07.2017	19:00	P?		Municipio	9	3	6	8				
Breno	10.07.2017	23:20	P1		Ör Bolla	40	32		18				
Breno	10.07.2017	23:20	P2		Eria Asinello	4	4	0	6	Bolla + Teresita			
Breno	10.07.2017	23:20	P4		Ör chiesa	13	13	0	1	1 carro			
Breno	10.07.2017	23:20	P5		Nucleo sotto colonia	5	3	2	4				
Breno	10.07.2017	23:20	P6		Nucleo Betty e Luis	5	4	1	8				
Breno	10.07.2017	23:20	P?		Municipio	9	4	5	6				
Breno	10.07.2017	23:20	PN		Piazza nucleo				7				
Breno						40	32		32				

OCCUPAZIONE POSTEGGI PUBBLICI ALTO MALCANTONE

PN Piazza Nucleo			P? non definito							
SEZIONE	DATA	ORA	PARCHEGGIO	Colonna1	LOCALITÀ	ESISTENTI	OCCUPATI	LIBERI	FUORI PARCHEGGIO	NOTA
Breno	02.07.2017	08:55	P1		Ör Bolla	4	1	3		
Breno	02.07.2017	08:55	P2		Eria Asinello	4	3	1		
Breno	02.07.2017	08:55	P4		Ör chiesa	13	12	1		
Breno	02.07.2017	08:55	P5		Nucleo sotto colonia	5	5	0		
Breno	02.07.2017	08:55	P6		Nucleo Betty e Luis	5	3	2		
Breno	02.07.2017	08:55	P?		Municipio	9	0	9		Non rilevati
						40	24	40	0	
Breno	13.09.2017	18:00	P1		Ör Bolla	4	4	0		
Breno	13.09.2017	18:00	P2		Eria Asinello	4	3	1	2	
Breno	13.09.2017	18:00	P4		Ör chiesa	13	12	1	1	
Breno	13.09.2017	18:00	P5		Nucleo sotto colonia	5	5	0	3	1 carro
Breno	13.09.2017	18:00	P6		Nucleo Betty e Luis	5	3	2	5	
Breno	13.09.2017	18:00	P?		Municipio	9	4	5	4	
Breno	13.09.2017	18:00	PN		Piazza nucleo		0	0	10	
						40	31	40	25	
Breno	21.09.2017	18:00	P1		Ör Bolla	4	2	2	3	
Breno	21.09.2017	18:00	P2		Eria Asinello	4	4	0	3	
Breno	21.09.2017	18:00	P4		Ör chiesa	13	8	5	5	1 carro
Breno	21.09.2017	18:00	P5		Nucleo sotto colonia	5	5	0	2	1 carro
Breno	21.09.2017	18:00	P6		Nucleo Betty e Luis	5	5	0	12	di cui 1 senza targa
Breno	21.09.2017	18:00	P?		Municipio	9	7	2		
Breno	21.09.2017	18:00	PN		Piazza nucleo		0	0	8	
						40	29	40	28	
Breno	24.09.2017	09:00	P1		Ör Bolla	4	4	0	2	
Breno	24.09.2017	09:00	P2		Eria Asinello	4	4	0	1	
Breno	24.09.2017	09:00	P4		Ör chiesa	13	13	0	1	
Breno	24.09.2017	09:00	P5		Nucleo sotto colonia	5	3	2	3	
Breno	24.09.2017	09:00	P6		Nucleo Betty e Luis	5	3	2	9	
Breno	24.09.2017	09:00	P?		Municipio	9	2	7	6	
Breno	24.09.2017	09:00	PN		Piazza nucleo		0	0	13	
						40	29	40	35	

ALLEGATO 5

SINTESI DELL'ESAME PRELIMINARE E RELATIVE CONSIDERAZIONI E DECISIONI MUNICIPALI

Planidea SA, giugno 2025



Comune di
ALTO MALCANTONE

PIANO REGOLATORE

VARIANTI DI PIANO REGOLATORE

VINCOLI DI POSTEGGIO PUBBLICO

Sintesi dell'esame preliminare dipartimentale, comprensiva di considerazioni e di decisioni municipali

Giugno 2025

PLANIDEA SA | PIANIFICAZIONE | AMBIENTE | SPAZIO PUBBLICO

Via Lischio 11, CH-6802 Rivera
+41 (0)91 220 28 20, info@planidea.ch, www.planidea.ch

PLAN

IDEA

Considerazioni generali

L'incarto relativo alle varianti di PR inerti l'aggiornamento dei vincoli di posteggio è stato sottoposto al Dipartimento del territorio (DT) per esame preliminare il 26 novembre 2020, il quale si è espresso formalmente il 25 agosto 2021. Di seguito si sintetizza il contenuto dell'esame preliminare, esponendo in particolare le osservazioni del DT da considerare nel prosieguo della procedura. Al contempo, il presente documento contiene anche le considerazioni e decisioni municipali relative alle richieste formulate dal DT.

Considerazioni DT	Considerazioni	Decisione municipale
Metodo di calcolo Il DT espone la metodologia adottata dal Municipio per determinare il fabbisogno futuro di posteggi pubblici al servizio delle zone nucleo presenti nel proprio territorio. La prima metodologia applica il procedimento esposto nelle Linee guida cantonali quali supporto per l'allestimento del Piano dell'urbanizzazione e del Programma di urbanizzazione (dic. 2014). Tale calcolo porta ad un fabbisogno futuro di posteggi pari a 645 posti-auto. La seconda metodologia stima il fabbisogno futuro di posteggi pubblici incrementando del 10% il numero di veicoli conteggiato, durante diversi giorni e in orari diversi, all'interno degli appositi parcheggi e su aree pubbliche non autorizzate. Confrontando il valore scaturito da questo calcolo con le ipotesi di sviluppo demografico nei nuclei all'orizzonte 15 anni, è stato stimato un fabbisogno futuro pari a 367 posti-auto. Il DT ricorda come il Municipio reputi i risultati ottenuti con la seconda metodologia più attendibili ed utili rispetto a quelli ricavati con la prima, in quanto basati sulla constatazione dei dati di fatto. A sostegno di ciò, il Municipio ha	 Si coglie positivamente la valutazione del DT, il quale riconosce la bontà del metodo di calcolo applicato dal Municipio per determinare il fabbisogno futuro di stalli pubblici a servizio delle zone nucleo.	 Nessuna decisione necessaria.

Considerazioni DT		Considerazioni	Decisione municipale
pure sottolineato che l'applicazione della metodologia cantonale porta ad un sovradimensionamento dei posteggi pubblici, non giustificabile e non attuabile per questioni finanziarie, di ordine urbanistico e paesaggistico. Pertanto, il DT, tenuto conto di tutte le riflessioni del Municipio, del contesto territoriale e insediativo, ritiene che il fabbisogno complessivo di stalli pubblici per i nuclei calcolato in 367 posti-auto sia commisurato.			
4.2.1 Vincoli di posteggio pubblico Arosio, nucleo di Arosio di Sopra			
Il DT non condivide la scelta municipale di mantenere i posteggi in piazza Capela in quanto la rimozione del traffico in piazza non può che generare benefici in termini di qualità e fruibilità pedonale e sociale del centro paese, delle carrali e del nucleo storico in generale, il tutto a beneficio della popolazione.		La rinuncia ai posteggi in piazza potrebbe sicuramente permetterne un recupero funzionale e qualitativo non indifferente. Tuttavia, si potrà rinunciare a questi vincoli solo se si confermerà invece il nuovo vincolo P11 (vedi osservazione a seguire) e altre soluzioni per rispondere in modo mirato alla carenza di posti-auto. Pertanto, l'eventuale rinuncia ai posteggi in piazza potrà avvenire in una seconda fase di aggiornamento del PR, quando vi saranno soluzioni alternative che rispondano al fabbisogno di posteggi per il nucleo di Arosio di sopra.	Il Municipio decide di mantenere i posteggi in piazza Capela.
La codifica del nuovo vincolo di posteggio P10 è ritenuta adeguata. L'ubicazione di questo vincolo permetterebbe infatti di liberare gli spazi pubblici della piazza garantendo, al contempo, una certa prossimità al nucleo. Il DT chiede dunque che si entri nel dettaglio della proposta definendo una conformazione del vincolo che garantisca lo sfruttamento del mappale per scopo anche abitativo e che porti ad un impatto paesaggistico integrato nel contesto.		Si coglie positivamente l'osservazione del DT e si conferma la proposta di nuovo vincolo di PR.	Il Municipio mantiene la proposta di vincolo e ne riduce la capienza a 3 posti-auto

Considerazioni DT	Considerazioni	Decisione municipale
Il DT chiede inoltre di valutare se sia possibile incrementare di un posto-auto il P10 di modo da coprire interamente il fabbisogno per il nucleo di Arosio di Sopra.		V. quanto sopra. Il Municipio propone ulteriori ubicazioni per creare nuovi stalli al servizio del nucleo di Arosio di sopra.
D'altro canto, invece, il DT espone alcuni dubbi rispetto al vincolo di posteggio P11 in quanto ritiene che per raggiungerlo si debba attraversare il nucleo, tramite strade prevalentemente pedonali oppure attraverso una strada di servizio che, nella parte finale, secondo la nuova definizione non risponderebbe più alla funzione ad essa associata. Inoltre, la realizzazione degli stalli comporta la sottrazione di territorio agricolo molto idoneo allo sfalcio che in base alla LTAg deve, per quanto possibile, rimanere adibito all'agricoltura.	Il vincolo di posteggio è stato identificato poiché si situa strategicamente rispetto alla parte alta del nucleo ed è facilmente accessibile tramite la strada di servizio definita a PR. Inoltre, senza questo nuovo posteggio sarebbe anche impossibile entrare nel merito di eventualmente togliere i posteggi dalla piazza, che è un altro auspicio del DT (vedi osservazione precedente). Qualora il vincolo di posteggio venisse confermato, si procederà anche con l'eventuale adeguamento dei vincoli stradali. Inoltre, si procederà nel rispetto della LTAg e dunque tramite richiesta di preavviso vincolante del Consiglio di Stato per la relativa sottrazione di territorio agricolo. In tale sede si verificherà anche la possibilità di procedere tramite compenso reale.	Il Municipio conferma il vincolo P11 con capienza pari a 8 posti-auto e avvierà la relativa procedura per la richiesta di preavviso vincolante del CdS in ragione della riduzione del territorio agricolo di modo da disporre del valore del contributo entro l'adozione delle presenti varianti di PR da parte del CC.
4.2.1 Vincoli di posteggio pubblico Arosio, Salvanesco		
Il DT concorda con le riflessioni esposte nel rapporto. Tuttavia, non condivide la scelta di mantenere i vincoli di posteggio pubblico in quanto andrebbero integrati all'interno della corrispettiva zona di utilizzazione con scopo pubblico.	Si propone di mantenere la situazione invariata in quanto i posteggi potrebbero rendersi utili anche quali posteggi pubblici per escursionisti. Un concetto in tal senso verrà a breve promosso dal Municipio; dunque, non è opportuno adeguare i vincoli in questa sede.	Per ora il Municipio non modifica lo stato del PR vigente rispetto a questo comparto, rimandando le riflessioni ad una successiva e futura procedura, durante la quale si terrà conto di ulteriori progetti legati a questo comparto.
Il DT segnala pure che nell'ambito dell'aggiornamento degli atti per adozione da parte del CC bisognerà considerare che sul mapp. 428 sono previsti progetti stradali per la nuova fermata dei bus necessari per conformarsi alla Legge sui disabili.	Si ritiene che eventuali modifiche risultanti dal progetto stradale citato potranno essere integrati agli atti di PR in ambito di adeguamento alla LST o con una procedura di adeguamento del PR successiva.	In sede di adeguamento del PR alla LST o durante un'altra procedura di aggiornamento del PR, il Municipio agogiornerà gli atti alfine di tener conto del citato progetto stradale.

Considerazioni DT		Considerazioni	Decisione municipale
4.2.1 Vincoli di posteggio pubblico Arosio, zona cimitero			
In merito al P4, il DT segnala un'incongruenza tra i dati riportati nel rapporto (8 stalli) e quelli di PR (10) e chiede di aggiornare l'informazione.		Ad oggi vi sono 8 stalli realizzati. In futuro, vi potrebbe forse essere modo di realizzare un ulteriore stallo cercando un'ubicazione alternativa per i cassonetti per i rifiuti. Non si ritiene comunque che si possano realizzare 10 stalli, come riportato a titolo indicativo dal PR vigente. Si adegua la relativa indicazione.	Riportare la capacità del P4 nelle NAPR pari a 9 stalli.
Il DT ritiene anche che il posteggio (4 stalli) dovrebbe essere contemplato tra i posteggi pubblici in quanto non si riscontrano conflitti tra gli utenti del cimitero (uso diurno) e i residenti (uso serale e notturno).		Si ritiene che la proposta possa essere condivisa e si possano pertanto conteggiare tali posteggi nel calcolo dei posteggi pubblici.	Integrare il vincolo a PR quale area di posteggio pubblico.
4.2.2 Vincoli di posteggio pubblico Breno, P1			
Il DT non solleva criticità particolari rispetto al ridimensionamento del vincolo in relazione con l'area per manifestazioni e feste, chiede tuttavia di tener conto anche del fabbisogno di posteggi e pertanto di non ridurre eccessivamente la superficie vincolata a tale scopo.		Si tiene conto del progetto relativo all'area per manifestazioni e per feste.	Il Municipio conferma la riduzione da 10 a 6 posti-auto.
4.2.2 Vincoli di posteggio pubblico Breno, P3 e P4			
Il DT condivide la scelta di rinunciare al P3 allo scopo di salvaguardare il sagrato, soprattutto considerato anche il fatto che il comparto è iscritto all'ISOS e nelle adiacenze dei vincoli di posteggio in esame vi è un bene culturale tutelato a livello cantonale.		Si coglie positivamente l'osservazione.	Nessuna decisione necessaria.
Il DT chiede pure di almeno valutare la possibilità di trovare un'ubicazione alternativa anche al P4 in modo tale da situare gli stalli in un luogo meno sensibile.		Si ritiene che trovare un'ubicazione alternativa al P4 sia difficile, dato il contesto di Breno. Nell'ambito del piano di indirizzo sono state identificate delle aree potenziali per la realizzazione di nuovi stalli (lungo le strade,	Il Municipio decide di ampliare l'area di posteggio presso la casa comunale di Breno.

Considerazioni DT	Considerazioni	Decisione municipale
	mapp. 367 e 402), ma gli stessi sono stati ritenuti troppo distanti dal DT per essere realmente attrattivi (cfr. osservazioni a seguire). La possibilità di aumentare gli stalli presso il Municipio potrebbe tuttavia permettere di ridurre gli stalli nei pressi della Chiesa e dell'Oratorio. Oppure si potrebbe cogliere positivamente la proposta del DT di creare un autosilo (vedi punto 4.2.2. seguente), ma realizzandolo nei pressi della Chiesa, sfruttando per altro il dislivello naturale e garantendo un progetto ben integrato nel contesto che permetta di tutelarne le peculiarità paesaggistiche.	
Qualora ciò non risultasse possibile, il DT chiede di procedere con misure esecutive che garantiscano un ottimale inserimento dell'opera nel contesto, come per altro enunciato nel piano di indirizzo, e chiede di vincolare tali principi nel palinsesto normativo.	Procedere con l'inserimento a livello normativo di prescrizioni che regolina la realizzazione degli stalli in modo che risultino integrati nel contesto.	Si inseriscono prescrizioni in tal senso.
4.2.2 Vincoli di posteggio pubblico Breno, mapp. 244 e 307, Municipio		
La proposta di definire un vincolo di posteggio affianco alla Casa comunale è condivisa dal DT, il quale chiede di valutare l'opportunità di concentrare un numero maggiore di stalli in questo luogo, ipotizzando la realizzazione di una struttura interrata. Il DT precisa pure che nella misura in cui questo intervento permetterebbe la riqualifica di ambiti in parte compromessi e di alto valore paesaggistico e monumentale, esso sarebbe pronto a sostenerne in parte il finanziamento.	La proposta sollevata dal DT sia interessante e meriti di essere considerata e valutata. Un incremento dei posti-auto in questo settore permetterebbe di sgravare altri luoghi e di meglio rispondere al fabbisogno di posteggi per il nucleo di Breno, tutelando maggiormente il comparto della Chiesa e liberando in parte anche l'area per le manifestazioni (P1). I posteggi presso la Casa comunale si troverebbero anche ad una distanza inferiore rispetto a quelli previsti lungo le strade (mapp. 367 e 402), diventando più attrattivi. Lo stesso principio si applicherebbe ad un eventuale autosilo nei pressi della Chiesa. Il Municipio	Si definisce un'area di posteggio nei pressi della casa comunale di Breno. Il Municipio si riserva la possibilità di valutare se creare l'area di posteggio a ridosso dell'area boschiva (con disodamento) o interamente in zona agricola (con compenso pecuniario ai sensi della LTAgri). A seguito dell'informazione pubblica, verrà avviata la relativa procedura (o forestale, o agricola) di modo da disporre del valore del contributo entro l'adozione delle presenti varianti di PR da parte del CC.

Considerazioni DT		Considerazioni	Decisione municipale
		dovrebbe definire un tariffario per l'utilizzo della struttura interrata affinché vi sia un autofinanziamento della stessa, considerando inoltre l'interessante possibilità di ottenere contributi finanziari da parte del DT.	
	Dal profilo formale, il DT segnala che l'eventuale istanza di dissodamento dovrà essere coordinata con la procedura pianificatoria in esame.	In funzione del progetto promosso, si valuterà la necessità di procedere con un'istanza di dissodamento; la quale, se si rendesse necessaria, verrà allestita in modo da seguire la procedura coordinata con il presente incarto di varianti di PR.	In funzione dell'ubicazione della nuova area di posteggio, il Municipio avvierà le necessarie verifiche e procedere con la Sezione forestale e/o dell'agricoltura.
4.2.2 Vincoli di posteggio pubblico Breno, mapp. 250			
	Il DT non condivide la proposta di creare un'area di posteggio sul mapp. 250. Da un lato poiché l'area corrisponde ad un importante spazio verde caratterizzato da una forte valenza identitaria che merita di essere tutelato. Inoltre, a causa della conformazione orografica del fondo, l'accessibilità da e per la strada risulta difficoltosa e ricorda che l'accesso e la visibilità devono essere garantiti secondo le norme VSS.	Si propone di rinunciare alla formazione di tale vincolo di posteggio.	Si rinuncia alla proposta.
4.2.2 Vincoli di posteggio pubblico Breno, mapp. 324			
	Il DT ritiene che tale posteggio debba essere ripreso a PR.	Nel piano di indirizzo si chiedeva al DT se ritenesse opportuno inserire tale vincolo a PR dato che si pone su sedime stradale. Data la risposta del DT, si provvede ad integrare a PR l'area di posteggio.	Riprendere il vincolo a PR.
4.2.2 Vincoli di posteggio pubblico Breno, mapp. 367 e 402			
	Il DT ritiene che i 30 posteggi previsti lungo le strade siano posti ad una distanza troppo significativa per	Si comprende l'osservazione del DT. Durante lo studio sono state identificate delle aree potenziali per realizzare dei posteggi pubblici e dato il contesto collinare e	Ritenuta la proposta di realizzare una nuova area di posteggio sul mapp. 386 formulata nell'incarto relativo "all'aggiornamento dei vincoli AP-CP; adeguamento del

Considerazioni DT		Considerazioni	Decisione municipale
essere effettivamente utilizzati e chiede di effettuare ulteriori verifiche.		compatto del nucleo, non è sempre possibile definire delle aree di posteggio ben connesse e limitrofe allo stesso. Pertanto, si considera che la soluzione proposta permetta in ogni caso di garantire una soluzione per lo stallo dei veicoli senza deturpare il paesaggio e evitando posteggi abusivi. Si ritiene inoltre che tali vincoli potrebbero rendersi superflui qualora si realizzasse un autosilo nei pressi della Casa comunale o della Chiesa.	PR Vezio; adeguamento del PR Breno”, il Municipio rinuncia alla formazione di posteggi su via Prada, mentre ne mantiene circa 12 su via Lémm. Questi si porranno su sedime stradale e non devono pertanto essere riportati a PR. Il Municipio li realizzerà qualora le altre soluzioni identificate non dovessero risultare sufficienti.
4.2.3 Vincoli di posteggio pubblico Fescoggia, P3			
Il DT segnala che il vincolo P3 non è riportato in modo corretto e ingloba una superficie attribuita ad area ad arredo verde qualificante e chiede di verificare ulteriormente. Qualora l'intenzione municipale sia quella di rinunciare a tale area, dovrà precisarlo nel rapporto di pianificazione.		La proposta contenuta nel piano di indirizzo prevedeva la sistemazione del fondo per permettere la realizzazione di alcuni ulteriori posti-auto (5), tramite la formazione di un muro di sostegno (o altre soluzioni da valutare) verso la strada cantonale. Si ritiene che la proposta possa essere ulteriormente argomentata, se condivisa. Alternativamente, si può mantenere la situazione attuale dei posteggi e valutare ubicazioni alternative per soddisfare il fabbisogno di posteggi per la Sezione di Fescoggia, consci però che non vi sono molte situazioni favorevoli per la formazione di nuovi posteggi.	Il Municipio conferma di voler ampliare il vincolo di posteggio P3 permettendo lo stallo di un numero maggiore di auto verso sud. L'intervento dovrà tener conto del concetto di area verde qualificante presente a PR, ora modificato in funzione del previsto ampliamento dell'area di posteggio. Si rimanda alle considerazioni esposte nel rapporto di pianificazione.
4.2.4 Vincoli di posteggio pubblico Mugena, zona cimitero			
Il DT propone di considerare nel calcolo del fabbisogno pure i posteggi a servizio del cimitero in quanto gli utenti potenziali (cimitero e residenza) avrebbero orari diversi e si giustifica pertanto un uso condiviso/sovrapposto.		Integrare i 4/6 posteggi in discussione nei calcoli del fabbisogno.	Riprendere l'area di posteggio a PR.

Considerazioni DT		Considerazioni	Decisione municipale
4.2.4 Vincoli di posteggio pubblico Mugena, P3			
Il DT condivide le osservazioni presentate dal Municipio e chiedi di ridurre gli stalli a 2.		Procedere come indicato.	Procedere come indicato.
4.2.4 Vincoli di posteggio pubblico Veizio, mapp. 208			
Il DT segnala che l'area identificata per il nuovo vincolo è zona agricola idonea allo sfalcio; pertanto, la necessità di disporre di tale superficie per la realizzazione di un nuovo posteggio pubblico e relativo dimensionamento devono essere sostenuti da valide e incontrovertibili argomentazioni, dimostrando pure che esso possa essere realizzato solo in questo luogo (ubicazione vincolata). Qualora il vincolo venisse realizzato, il DT concorda con il fatto che esso debba essere ricavato senza alterare in modo apprezzabile il paesaggio, con sistemazione a verde adeguata, superfici pavimentate minime e alberature ad alto fusto.		Le verifiche e i sopralluoghi eseguiti durante le fasi di studio e di verifica del fabbisogno di posteggi pubblici hanno portato ad identificare quest'area come idonea per la realizzazione di posteggi pubblici al servizio del nucleo. Pertanto, si ritiene necessario confermare il vincolo e procedere con la richiesta di preavviso vincolante del CdS per la sottrazione di territorio agricolo. La normativa prevederà criteri estetici per la realizzazione del vincolo affinché sia ben integrato nel contesto.	Il piano di indirizzo prevedeva la realizzazione di un'area di posteggio con circa 28 stalli. Il Municipio decide di ridurli a circa 20.
4.3 Calcolo compenso pecuniario (LT Agr)			
Il DT ricorda che qualora fossero previste riduzioni di territorio agricolo bisognerà procedere tramite compenso reale, e qualora questo fosse impossibile, tramite compenso pecuniario. Il Municipio ha già formulato una proposta che il DT ritiene corretta e ricorda che bisognerà chiedere il preavviso vincolante al CdS prima di sottoporre l'incarto di variante al CC per adozione.		Si prende atto dell'osservazione del DT e qualora le riduzioni di territorio agricolo fossero confermate, si procederà con la richiesta di preavviso vincolante al CdS.	Il Municipio aggiorna i calcoli relativi al compenso pecuniario per riduzione del territorio agricolo e trasmette quanto prima la richiesta di preavviso vincolante al CdS.

Il Dipartimento del territorio

Vista la richiesta del 26 novembre 2020 del Municipio per l'**esame preliminare dipartimentale della variante di PR del Comune di Alto Malcantone**

concernente l'aggiornamento dei vincoli di posteggio pubblico nelle Sezioni di Arosio, Breno, Fescoggia, Mugena e Vezio,

si esprime con il presente Rapporto, in conformità all'articolo 25 cpv 3 Legge sullo sviluppo territoriale (Lst, RL 701.100) e all'art. 34 Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst, RL 701.110).

1. INTRODUZIONE

1.1. SCOPO DELL'ESAME PRELIMINARE

Mediante l'esame preliminare (EP), il Dipartimento esperisce una verifica d'ordine generale sulla congruenza del piano d'indirizzo o del progetto di piano regolatore con la pianificazione direttrice (compresi i piani settoriali cantonali), la legislazione federale e cantonale e le pianificazioni dei Comuni vicini.

Esso mira ad individuare tempestivamente gli aspetti da correggere o da completare, come pure a sottoporre all'autorità comunale suggerimenti e proposte volte a migliorare il progetto pianificatorio (art. 34 cpv. 2 RLst). Inoltre, il Dipartimento espone la propria eventuale ponderazione degli interessi ai sensi dell'art. 3 OPT.

L'esame preliminare non costituisce un'assicurazione concreta nei confronti degli interessati riguardo al trattamento definitivo del territorio.

1.2. PRINCIPI PIANIFICATORI E DISPOSIZIONI PER IL DIMENSIONAMENTO DELLE ZONE EDIFICABILI

Il PR stabilisce scopo, luogo e misura dell'uso ammissibile del suolo, tenuto conto degli scopi e dei principi pianificatori espressi dagli artt. 1 e 3 legge federale del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT, RS 700). In base a tali norme, come pure all'art. 15 LPT, concernente il dimensionamento delle zone edificabili, occorre garantire una gestione parsimoniosa del suolo, fissare zone edificabili conformi alle reali necessità di sviluppo e ben allacciate alla rete del trasporto pubblico, nonché promuovere insediamenti compatti e di elevata qualità.

La LPT richiede che il fabbisogno di spazi per l'abitazione ed il lavoro sia in primo luogo da soddisfare mediante lo sfruttamento delle riserve (terreni liberi o sottouti-

lizzati) e il recupero delle aree dismesse. Se le previsioni di sviluppo non possono essere soddisfatte con tali misure, va promosso lo sviluppo centripeto degli insediamenti, nel rispetto del paesaggio e della qualità urbanistica, ad esempio con la densificazione di comparti strategici, serviti dai mezzi pubblici.

A seguito della modifica legislativa della LPT del 15 giugno 2012, i Cantoni sono tenuti ad adattare il Piano direttore (PD) entro 5 anni dal 1. maggio 2014, in modo da stabilire le dimensioni complessive delle superfici insediative, la loro distribuzione a livello cantonale e le misure atte a garantire il coordinamento regionale della loro espansione.

Dal 1. maggio 2019 sino all'approvazione dell'adattamento del PD non sono ammessi ampliamenti delle zone edificabili nemmeno se per gli stessi è previsto un compenso.

2. CONSIDERAZIONI FORMALI

2.1. COMPONENTI DI PR OGGETTO DELLA VARIANTE

È oggetto del presente esame il fascicolo A4 “Varianti PR. Studio sui posteggi pubblici” datato ottobre 2019 comprendente:

- Rapporto di pianificazione;
- Allegati grafici:
 1. Vincoli di posteggio vigenti (scala 1:2'000);
 2. Verifica del fabbisogno in posteggi (scala 1:2'000);
 3. Varianti di PR (scala 1:2'000);
 4. Conteggio utilizzo posteggi.

2.2. CONSULTAZIONE DEI SERVIZI DELL'AMMINISTRAZIONE CANTONALE

Sono stati consultati i seguenti Servizi, le cui osservazioni (formulate nelle date indicate) sono state coordinate e, se del caso, ponderate ai fini del presente EP. Se ne darà conto, per quanto necessario, nel seguito.

- Ufficio della natura e del paesaggio09.12.2020
- Sezione dell'agricoltura10.12.2020
- Sezione della logistica.....16.12.2020
- Divisione delle costruzioni.....11.01.2021
- Sezione della mobilità02.02.2021
- Ufficio dei beni culturali23.04.2021
- Ufficio dei corsi d'acqua13.07.2021

3. CONTENUTO DELLE VARIANTI

3.1. PREMESSA

Il Comune di Alto Malcantone è stato istituito nel 2005 con la fusione degli ex Comuni di Arosio, Breno, Fescoggia, Mugena e Vezio e dispone di un Piano regolatore per ognuna delle Sezioni che lo compone. Gli stessi sono stati approvati dal Consiglio di Stato nelle seguenti date:

- Arosio: 12 luglio 2007 con ris. no. 3797;
- Breno: 6 agosto 1986 con ris. no. 4367;
- Fescoggia: 11 giugno 1985 con ris. no. 3162;
- Mugena: 19 dicembre 1989 con ris. no. 10390;
- Vezio: 24 aprile 1990 con ris. no. 2815.

A seguito del processo aggregativo, il Municipio di Alto Malcantone ha deciso di valutare lo stato dei PR in vigore allo scopo di identificare quali misure adottare per conformare, per quanto possibile attraverso modifiche puntuali, lo stato della pianificazione vigente alla nuova realtà territoriale e quindi alle mutate esigenze ed ai nuovi obiettivi perseguiti. A tal proposito, lo scrivente Dipartimento ha già esaminato la proposta di armonizzazione delle norme di attuazione (EP del 19.07.2018) così come quella relativa ai vincoli per attrezzature e costruzioni di interesse pubblico (EP del 20.09.2018).

3.2. METODO DI CALCOLO

La variante all'esame costituisce un ulteriore tassello che si inserisce nel processo di aggiornamento della pianificazione comunale. La stessa ha, infatti, lo scopo di adeguare i vincoli di posteggio pubblico nei singoli nuclei in funzione delle nuove esigenze in termini di ubicazione e numero di stalli.

Per adempiere quest'obiettivo il Municipio ha proceduto innanzitutto all'elaborazione del calcolo del fabbisogno dei posteggi pubblici secondo due metodologie.

La prima fa riferimento al procedimento esposto nelle Linee Guida cantonali quali supporto per l'allestimento del Piano dell'urbanizzazione e del Programma di urbanizzazione del dicembre 2014 ed individua un fabbisogno di posteggi pari a 645 posti auto. La seconda, invece, stima il fabbisogno futuro di posteggi pubblici incrementando del 10% il numero di veicoli conteggiato, durante diversi giorni e in diversi orari, all'interno degli appositi parcheggi e su aree pubbliche non autorizzate. Confrontando il valore scaturito da questo calcolo con le ipotesi di crescita demografica nei nuclei all'orizzonte 15 anni, l'ente pianificante ha rilevato un fabbisogno di 367 posti auto.

4. ESAME DEI CONTENUTI DELLA VARIANTE

4.1. METODO DI CALCOLO

Secondo quanto asserito nel Rapporto di pianificazione, il Municipio valuta i risultati ottenuti con la seconda metodologia più attendibili ed utili rispetto a quelli ricavati con la prima, in quanto basati sulla constatazione dei dati di fatto. A sostegno di questo risultato esso ritiene che l'applicazione della metodologia cantonale porti ad un sovradimensionamento dei posteggi pubblici, non giustificabile e non attuabile per questioni finanziarie, di ordine urbanistico e paesaggistico.

Visti gli aspetti esposti e tenuto conto del contesto territoriale e insediativo che caratterizza il Comune, contesto che può giustificare una riduzione del fabbisogno calcolato con la metodologia ordinaria, si ritiene che il fabbisogno complessivo di stalli pubblici per i nuclei calcolato in 367 posti auto sia commisurato.

Per quanto attiene alla metodologia secondo Linee guida, si segnala abbondantemente che con il cambio di orario del 13 dicembre 2020, il servizio di trasporto

pubblico da/per la stazione di Lamone-Cadempino e da/per Novaggio è stato potenziato con l'aumento sia delle corse che dell'estensione oraria del servizio. In tali circostanze, per la definizione del livello di qualità del trasporto pubblico può essere applicata la categoria C per tutti i nuclei di Alto Malcantone, ciò che ridurrebbe comunque il fabbisogno totale di posteggi pubblici ad un massimo di 570 posti auto.

4.2. VINCOLI DI POSTEGGIO PUBBLICO

4.2.1. Arosio

a Nucleo di Arosio di Sopra

Dalla tabella esposta a pagina 10 del Rapporto di pianificazione emerge, per il comparto di Arosio di Sopra, un saldo positivo pari a 8 posti auto. Questo risultato è ottenuto, oltre che considerando i vincoli esistenti, tenendo conto della codifica dei nuovi posteggi pubblici P10 (7 posti auto) e P11 (8 posti auto) e dell'eliminazione dei posteggi pubblici ubicati in piazza Capela.

Nonostante i calcoli abbiano escluso i parcheggi in piazza, il Piano di variante ne conferma i vincoli. Questo agire è discordante e in contrasto con l'obiettivo enunciato dal Municipio di voler allontanare gli stalli dal nucleo per permettere la riqualifica degli spazi pubblici. Per questi motivi e poiché, come visto, non vi è un'esigenza quantitativa, la loro conferma non è condivisa. La rimozione del traffico veicolare dalla piazza non può che generare benefici in termini di qualità e fruibilità pedonale e sociale del centro paese, delle carrali e del nucleo storico in generale a tutto beneficio della popolazione.

Il posteggio P10 è invece ritenuto adeguato. L'ubicazione del medesimo permette, infatti, di liberare gli spazi pubblici della piazza garantendo, nel contempo, una certa prossimità al nucleo. Al contrario, il vincolo sul fmn 472 RFD solleva alcuni dubbi. Da una parte, la raggiungibilità del medesimo implica l'attraversamento del nucleo e la percorrenza di strade codificate quali prevalentemente pedonali oppure di una strada di servizio che, nella parte finale, secondo la nuova definizione non risponderebbe più alla funzione ad essa associata. Dall'altra la realizzazione degli stalli in questo luogo comporta la sottrazione di territorio agricolo molto idoneo allo sfalcio (valore di reddito agricolo: 0.27 CHF/mq) che, in base alla Legge sulla conservazione del territorio agricolo (Ltagr) deve, per quanto possibile, rimanere adibito all'agricoltura.

In tali circostanze, il Municipio deve considerare ed approfondire quale alternativa la proposta all'interno del fondo 454 RFD tenendo conto dei seguenti aspetti. Innanzitutto andrà comprovato che la collocazione all'interno del fondo possa garantirne uno sfruttamento razionale. In altre parole, dato il contesto e la particolare morfologia del mappale, è necessario trovare una soluzione che assicuri una sistemazione dell'area paesaggisticamente sostenibile che, allo stesso tempo, non vada ad incidere oltremisura sul privato essendo il mappale 454 RFD, ad oggi, attribuito alla zona residenziale semi-estensiva. Inoltre, si chiede di valutare la fattibilità di aumentare la capienza dello stesso di un'unità in modo tale da coprire interamente il fabbisogno per il nucleo di Arosio di Sopra.

b Salvanesco

Si concorda sul fatto che i posti auto di questo comparto non possano rientrare nel calcolo dei posteggi a disposizione dei residenti del nucleo a causa della distanza dallo stesso.

Non si condivide invece il mantenimento dei medesimi quale vincolo di posteggio pubblico nella misura in cui, secondo quanto asserito dal Municipio, gli stessi risponderebbero alle sole esigenze degli edifici pubblici posti nelle adiacenze. In questo caso la superficie destinata a parcheggio dev'essere integrata nella rispettiva zona d'utilizzazione. I posteggi pubblici, accessibili ad una cerchia indeterminata di persone, si distinguono infatti da quelli privati, destinati ad una cerchia ristretta e determinata di persone: i primi vanno codificati a PR come tali mentre i secondi costituiscono parte integrante della zona d'utilizzazione a cui prestano servizio. Oltre a questo aspetto, l'ente pianificante, nell'allestimento della documentazione per le successive fasi di adozione ed approvazione, dovrà tener conto del fatto che il mappale 428 RFD è interessato da un progetto stradale di nuova fermata bus, per rispondere alle esigenze poste dalla Legge sui disabili (LDis).

c Zona cimitero

Secondo quanto riportato nel Rapporto di pianificazione il numero effettivo di posteggi realizzato del P4 (8 stalli) non corrisponde a quanto previsto a PR (10 stalli). Si chiede pertanto di aggiornare questa informazione.

Diversamente da quanto sostenuto dall'ente pianificante si ritiene inoltre che il posteggio esistente e al servizio del cimitero (4 stalli) possa essere integrato tra i posteggi pubblici. Si ritiene, infatti, opportuno considerare la sovrapposizione d'uso. In ragione del tipo d'utenza non sono da prevedere particolari criticità: le visite al cimitero avvengono durante le ore diurne mentre la necessità di stalli per gli abitanti si manifesta prevalentemente nelle ore serali e notturne.

4.2.2. Breno**a P1**

Si prende atto che il Municipio intende adeguare la superficie vincolata a PR poiché in contrasto con la costruzione destinata alle feste del paese e affinché rispecchi la situazione esistente. Considerato tuttavia che in questo luogo sono state rilevate auto posteggiate fuori dagli stalli, si chiede di valutare una soluzione che permetta la realizzazione dei parcheggi necessari senza precludere lo svolgersi di manifestazioni e feste.

b P3 e P4

Come correttamente indicato nella documentazione all'esame, le superfici in discussione si trovano nelle immediate adiacenze del complesso della chiesa di S. Lorenzo (chiesa, sagrato, cimitero) e dell'Oratorio di S. Rocco, bene culturale tutelato a livello cantonale ai sensi della LBC. Le stesse sono inoltre qualificate dall'Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere (ISOS) come intorno circoscritto I, con obiettivo di salvaguardia a. Ciò significa che s'impone la *"preservazione della destinazione dei terreni, coltivati e no: conservare la vegetazione importante per l'insediamento e la vecchia edificazione; eliminare i fattori perturbanti"*. A tal proposito, la scheda recita che *"fondamentale per la caratterizzazione dell'insediamento nel suo insieme è il grande spazio verde lievemente degradante verso nord entro il quale, oltre alla chiesa parrocchiale e al cimitero, si*

pongono altre due cappelle: quella di S. Maria in forma di tempietto classico, all'estremità dello spazio verde, a marca di un importante incontrarsi di percorsi e dell'estremità dei vialetti che attraversano il prato; e quella settecentesca di S. Rocco, a metà S. Maria e la chiesa parrocchiale. Le emergenze sono ombreggiate da un monumentale, ampio impianto di latifogli. Questo ambiente di grande valore spaziale e solennità è in continuità con il prato antistante chiesa e cimitero, una generosa piazza pubblica e terrazza, affacciata sull'edificazione più in basso e sulla valle. I fianchi digradanti del promontorio sono in parte occupati da edifici che molto hanno tolto alla grandiosità dell'impianto di alberi e al disegno delle stradine che collegano con l'oratorio a nord.

Alla luce delle considerazioni che precedono, la volontà del Municipio di procedere ad una riorganizzazione dei posteggi in prossimità della Chiesa, ed in particolare la proposta di stralciare il vincolo P3 allo scopo di preservare il sagrato, è condivisa. Considerate le qualità del comparto e l'intento municipale di salvaguardare le preesistenze, andrebbe nondimeno valutata l'opportunità di trovare un'ubicazione alternativa anche per il posteggio pubblico P4, in modo tale da situare gli stalli a servizio del nucleo in un luogo meno sensibile (cfr. punto 4.2.2 c). Qualora questo non risultasse possibile, è ad ogni modo indispensabile procedere con *misure esecutive che garantiscano un ottimale inserimento dell'opera nel contesto*, come enunciato nel Rapporto di pianificazione. In tal senso si chiede, se del caso, di vincolare tali principi esecutivi nel palinsesto normativo.

c Mappali 244 e 307 RFD – Municipio

La codifica di un posteggio pubblico a fianco della nuova casa comunale è condivisa. Poiché ai margini del nucleo, poco visibile e funzionale agli utenti, l'ubicazione è idonea per lo scopo previsto. Proprio per questi motivi, si chiede al Municipio di valutare l'opportunità di concentrare un numero maggiore di stalli pubblici in questo luogo, ipotizzando anche la realizzazione di una struttura interrata che possa accogliere quelli previsti in luoghi più sensibili. A tale riguardo e nella misura in cui questo intervento permetta la riqualifica di ambiti in parte compromessi e di alto valore paesaggistico e monumentale, il Dipartimento è pronto a sostenerne anche in parte il finanziamento.

Dal profilo formale si segnala che, diversamente da quanto enunciato nel Rapporto di pianificazione, un'eventuale istanza di dissodamento andrà coordinata con la procedura di modifica del PR e non con la domanda di costruzione in procedura edilizia.

d Mappale 250 RFD

La proposta di vincolare un posteggio pubblico al mappale 250 RFD appare problematica. La superficie in discussione, attribuita dal PR in vigore a zona di interesse pubblico AP4 – giardino, corrisponde, infatti, ad un'importante spazio verde caratterizzato da una forte valenza identitaria che merita di essere tutelato. Si rileva inoltre che a causa della conformazione orografica del fondo, l'accessibilità da e per la strada risulta difficoltosa. A questo proposito è importante sottolineare che l'accesso e la visibilità devono essere garantiti secondo le norme VSS.

e Mappale 324 RFD

Contrariamente a quanto asserito nel Rapporto di pianificazione, il posteggio al mappale 324 RFD dev'essere codificato nei Piani.

f Mappali 367 e 402 RFD

Si è dell'avviso che i 30 posteggi previsti lungo le strade siano posti ad una distanza troppo significativa per essere effettivamente utilizzati. Questo richiede quindi una verifica sull'effettiva valenza di questa proposta.

4.2.3. Fescoggia**a P3**

La documentazione all'esame riporta in modo errato la situazione vigente relativa al vincolo di posteggio pubblico P3. Quest'ultimo ingloba, infatti, una superficie attribuita ad area ad arredo verde qualificante. Qualora l'intento fosse effettivamente quello di rinunciare a quest'ultima zona, il Rapporto di pianificazione dovrà farne menzione. In caso contrario, i Piani dovranno essere adeguati di conseguenza.

4.2.4. Mugena**a Zona cimitero**

Dal rapporto di pianificazione risulta che a ridosso del posteggio P2 è presente il cimitero con diversi stalli a disposizione, che non sono stati considerati nel calcolo del fabbisogno. Tenuto conto della carenza di posteggi pubblici a servizio del nucleo di Mugena e del tipo di utenza (visite al cimitero durante il giorno e necessità di stalli per gli abitanti la sera) è appropriato prevedere la sovrapposizione d'uso. Si chiede pertanto di inserire il vincolo a PR anche per i 4/6 posteggi in discussione.

b P3

Come segnalato al capitolo 4.3.4 del Rapporto di pianificazione, l'area di posteggio è in gran parte incompatibile con le disposizioni date dalla LPAC e dall'OPAC. In particolare, la copertura e/o messa in galleria di corsi d'acqua è preclusa dall'art.38 LPAC. Per questo motivo e in ragione della poca attrattività dello stesso si reputa necessario, come prospettato nella documentazione, modificare il vincolo riducendolo a due stalli.

4.2.5. Vezio**a Mappale 208 RFD**

Secondo il piano regolatore in vigore l'area interessata dalla modifica è attribuita alla zona agricola idonea allo sfalcio. In tali circostanze, l'esigenza di disporre di questa superficie per la realizzazione di un nuovo posteggio pubblico e relativo dimensionamento devono essere sostenuti da valide ed incontrovertibili argomentazioni. È altresì indispensabile dimostrare che lo stesso possa essere attuato unicamente in questo luogo e che, quindi, risponde al principio dell'ubicazione vincolata.

Ad ogni modo, come enunciato dall'ente pianificante, gli stalli necessari devono essere ricavati senza alterare in maniera apprezzabile il paesaggio. In altre parole, il vincolo dev'essere studiato e codificato in maniera tale da preservare il più possibile le aree libere esistenti. L'eventuale futuro progetto dovrà inoltre prevedere una sistemazione a verde adeguata, con superfici pavimentate minime ed alberi ad alto fusto.

4.3. CALCOLO COMPENSO PECUNIARIO (LTagr)

La sottrazione di superfici idonee all'uso agricolo deve di regola essere compensata realmente (art. 9 LTagr); qualora la compensazione reale fosse parzialmente o totalmente impossibile, deve essere versato un contributo pecuniario sostitutivo (art. 10 LTagr).

Il Municipio ha formulato una proposta di compensazione pecuniaria che dovrà tuttavia fare oggetto di approfondimento in ragione delle osservazioni di merito formulate ai punti che precedono.

Ad ogni buon conto, i parametri utilizzati sono corretti così come la cifra di CHF 6'127.65.--. Qualora il Municipio intendesse confermare questa proposta, dovrà chiedere il preavviso vincolante al CdS prima di sottoporre la stessa all'adozione del proprio legislativo.

5. CONCLUSIONI

L'esame dipartimentale è sostanzialmente positivo. Il metodo di calcolo considerato dall'ente pianificante è sostenibile. Per quanto attiene alle proposte di modifica dei vincoli di posteggio pubblico vi sono nondimeno alcuni aspetti che meritano di essere approfonditi.

La Sezione dello sviluppo territoriale (Ufficio della pianificazione locale) è a disposizione per rispondere a eventuali vostre richieste.

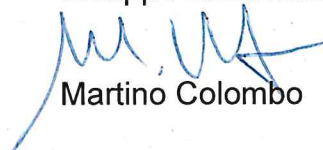
PER IL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Il Consigliere di Stato:



Claudio Zali

Il Direttore della Divisione dello
sviluppo territoriale e della mobilità:



Martino Colombo

6. COMUNICAZIONE

Invio normale:

al Municipio di Alto Malcantone
6937 Breno;

Invio esterno:

al pianificatore
Planidea SA (info@planidea.ch).

Invio interno:

Dipartimento del territorio:

- alla Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch);
- all'Ufficio della pianificazione locale (dt-upl@ti.ch);

- all'Ufficio dei beni culturali (dt-ubc@ti.ch);
- all'Ufficio della natura e del paesaggio (dt-unp@ti.ch);
- alla Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch);
- all'Ufficio dei corsi d'acqua (dt-uca@ti.ch);
- alla Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch),

Dipartimento delle finanze e dell'economia:

- alla Sezione dell'agricoltura (dfe-sa@ti.ch);
- alla Sezione della logistica (dfe-sl.richieste@ti.ch).

