



MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 35

Magadino, 29 luglio 2013 / risoluzione municipale no. 865
di competenza della Commissione Pianificazione del territorio

Approvazione del Piano particolareggiato del Porto Gambarogno (PP6)

Egregio signor Presidente,
Gentili signore, Egregi signori Consiglieri comunali,

attraverso l'adozione del Piano particolareggiato (PP6) viene avviato l'iter che permetterà di realizzare una importante infrastruttura di valenza regionale, il Porto Gambarogno.

La realizzazione del porto è solo una delle iniziative che il Municipio intende avviare per valorizzare la riva pubblica. Parallelamente al progetto del porto sarà promossa la riorganizzazione dei campi boa, con la soppressione di alcuni di essi, a tutto vantaggio della qualità paesaggistica della costa lacustre. Inoltre, si sta pure allestendo un piano con l'obiettivo di individuare i siti idonei alla costruzione degli attracchi temporanei e alla realizzazione dei percorsi pedonali. Quest'ultimi saranno oggetto di ulteriori approfondimenti nell'ambito di uno studio di fattibilità per la mobilità lenta lungo la litoranea, svolto in collaborazione con il Cantone.

La gestione del progetto del Porto Gambarogno è sicuramente complessa e genera impatti ambientali da valutare e compensare già a livello pianificatorio.

Grazie all'entrata in vigore della Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), del 1° gennaio 2012, gli aspetti succitati vengono gestiti e coordinati nell'ambito di una procedura unica. Infatti, l'art. 53 Lst e gli articoli 71-74 del RLst precisano il concetto del Piano particolareggiato quale autorizzazione a costruire per cui, dopo l'adozione di questo messaggio, si potrà procedere alla pubblicazione di quest'ultimo che tra gli atti comprenderà anche la domanda di costruzione del porto. Il Consiglio di Stato approverà in modo unitario il Piano particolareggiato e rilascerà l'autorizzazione a costruire.

In data 21 luglio 2011 il Consiglio di Stato ha approvato la revisione del Piano regolatore e di conseguenza anche il perimetro PP6. Sulla scorta di questa approvazione e dei disposti della Legge sullo sviluppo territoriale, il Municipio ha fatto elaborare un Piano particolareggiato (PP6) per l'area destinata ad accogliere il Porto Gambarogno; piano che viene ora sottoposto all'attenzione del Consiglio comunale contestualmente con il Messaggio relativo alla costruzione del Porto.

I CONTENUTI DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO (PP6)

I contenuti del Piano particolareggiato ricalcano gli elementi essenziali del progetto di dettaglio. In sintesi, si definiscono gli ingombri planovolumetrici della costruzione, le sistemazioni esterne e le relazioni funzionali tra le varie componenti.

Vista la complessità della materia il messaggio si limita a richiamare gli elementi essenziali del progetto pianificatorio. La relazione di pianificazione è comunque allegata e parte integrante del presente messaggio.

Il Piano particolareggiato PP6 è definito nell'ambito del Piano regolatore generale approvato dal Consiglio di Stato il 21 luglio 2011. La possibilità di realizzare un porto è stabilita dal Piano direttore cantonale P7 "laghi e rive lacustri".

Gli elementi essenziali del PP6 sono i seguenti:

L'area per lo stazionamento delle barche in acqua

Il Piano grafico definisce l'area destinata alla realizzazione del molo di attracco per un totale massimo di stalli pari a circa 290 imbarcazioni. Il dimensionamento dei posti barca è stato attentamente valutato con le Autorità cantonali, sia per quanto riguarda l'impatto paesaggistico sia per quanto riguarda il numero di stalli. Il numero degli attracchi deriva da una valutazione che considera gli obiettivi di valorizzazione delle rive (eliminazione di alcuni campi boa), dal numero delle richieste di ormeggi conosciute presso gli altri porti (liste di attesa) o pervenute direttamente al Cantone.

La capitaneria

Ubicata tra la strada e la riva naturale la capitaneria, che sporge un piano oltre la quota stradale, prevede gli spazi destinati alla gestione quotidiana del porto.

Il ristorante

Ubicato sul piano strada, sarà dato in gestione. Servirà gli utenti del porto e pure quelli esterni. Da definire se la gestione sarà stagionale o annuale.

I posteggi

Lato Gerra è prevista la realizzazione di un corpo posteggi per 68 vetture, organizzato su due livelli, con accesso separato. In questo corpo trova pure sede un sito di raccolta differenziato dei rifiuti.

Le sistemazioni esterne

Il progetto prevede la realizzazione di un'ampia area verde attrezzata ad est del corpo capitaneria, ad uso pubblico.

I percorsi

Il Piano particolareggiato definisce alcuni percorsi pedonali che raccordano la strada con la riva. L'individuazione dei passaggi pedonali è stata particolarmente laboriosa, in particolare per la pressione cantonale a voler realizzare già in questa fase una passeggiata dal porto sino alla foce del torrente Cedullo, andando quindi oltre il limite del Piano particolareggiato. Il Municipio si è poi accordato con i Servizi cantonali affinché nell'ambito del

progetto porto la passeggiata a lago si limitasse ai confini del PP6, riservandosi di approfondire la continuazione del tracciato in fase successiva.

La passeggiata a lago permette, attraverso un percorso adatto anche ai diversamente abili, di raggiungere l'area verde attrezzata. Verso Gerra, per contro, una passeggiata lungo il lago non è possibile poiché il versante è particolarmente ripido e instabile. La riva naturale è comunque raggiungibile attraverso una rampa dalla quale sarà poi possibile, tramite un sentiero nel bosco, raggiungere nuovamente la strada cantonale. Il sentiero verrà realizzato senza particolari interventi costruttivi.

L'ESAME D'IMPATTO AMBIENTALE (RIA)

In base all'art. 1 OEIA cifra 13.3, i porti per battelli da diporto la cui capienza supera i 100 ormeggi soggiacciono alla elaborazione di un esame di impatto ambientale (EIA). L'esame di impatto ambientale, per i cui dettagli rimandiamo al rapporto specifico, verifica le conseguenze che il progetto ha sulle diverse componenti territoriali: aria, acqua, bosco, natura, ecc. Lo studio è organizzato per fasi: in una prima fase verifica i fattori che avrebbero potuto mettere in discussione la parte pianificatoria, mentre in quella successiva si è entrati nei dettagli del progetto definitivo. Nella misura in cui il rapporto di impatto ambientale ha evidenziato interventi su elementi protetti dalle varie legislazioni federali e cantonali, sono previste delle misure compensative.

La compensazione forestale

La costruzione delle strutture a terra (capitaneria, ristorante e posteggio) comporta un dissodamento per il quale è prevista una compensazione reale in loco mediante la posa di alberi, sia verso Gerra sia verso San Nazzaro.

La spesa preventivata ammonta a CHF 30'040.00; la richiesta di credito è compresa nel dispositivo finale.

Le compensazioni naturalistiche

La realizzazione del porto comporta una diminuzione di riva naturale che genera la necessità di apportare interventi compensativi. A tale riguardo sono previsti interventi di valorizzazione naturalistica lungo le rive. Si prevedono interventi di pulizia dalle essenze estranee alla vegetazione ripuale e consolidamento delle rive dall'erosione mediante lavori di bioingegneria. Il progetto porto prevede inoltre la valorizzazione di un corso d'acqua che attraversa la struttura a terra.

La spesa preventivata ammonta a CHF 341'645.00, già compresa nelle opere costruttive indicate in CHF 11'847'350.00 nel MM no. 36 2012-2016, Porto Gambargono.

LA SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

In base alla Legge sullo sviluppo territoriale, il PP6 deve essere accompagnato dalla verifica della sostenibilità finanziaria del progetto. Alla luce della particolarità della variante pianificatoria, per questo aspetto, si rimanda al messaggio concernente la richiesta del credito di costruzione del Porto (MM no. 36).

I COSTI DELLE MISURE COMPENSATIVE DEL PP6

I costi delle misure compensative sono a carico del Comune; nel dispositivo finale si chiede di autorizzarne la spesa complessiva di CHF 30'040.00 (IVA compresa), così composta:

piantagioni di nuovo bosco (134 m2), bosco parco (878 m2),	CHF 13'534.00
lavori e cure di avviamento	CHF 10'000.00
sostituzione elementi non attecchiti	CHF 1'000.00
IVA 8%	CHF 1'967.00
Subtotale	CHF 26'500.00
Compenso area dissodata non compensata	CHF 3'540.00
Totale costi misure compensative del PP6	CHF 30'040.00
	=====

Tutte le altre spese per le opere e i compensi naturalistici, compresi i mandati di pianificazione e consulenza ambientale, sono comprese nel MM no. 36 relativo al credito quadro per il Porto.

L'ITER PROCEDURALE

L'iter procedurale prevede:

- l'informazione al pubblico, già avvenuta lo scorso 12 giugno 2013 (art. 6 RLst).;
- l'approvazione da parte del Consiglio Comunale;
- la pubblicazione di tutti gli atti relativi al PP e alla domanda di costruzione (art. 27 Lst e 36 RLst);
- l'invio dell'intero incarto al Consiglio di Stato per l'approvazione definitiva.

COMPOSIZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO PP6

Il Piano particolareggiato è composto dalla seguente documentazione:

- a) il piano grafico 1:500 che definisce i diversi contenuti planovolumetrici, le sistemazioni esterne e i percorsi;
- b) le norme di attuazione che rappresentano le regole applicative di quanto previsto dal piano grafico 1:500;
- c) la relazione di pianificazione che narra l'elaborazione e i contenuti del PP6.

LE NORME DI ATTUAZIONE PP6

Le norme di attuazione definiscono le diverse regole attuative inerenti i contenuti del Piano particolareggiato.

Le norme si compongono di 14 articoli suddivisi nei seguenti capitoli:

- a) norme generali;
- b) attrezzature e edifici di interesse pubblico;
- c) traffico;
- d) norme finali.

Per completezza di informazione le norme sono allegate in versione integrale e sono parti integranti del presente messaggio.

ASPETTI DI PROCEDURA

Il Dipartimento del Territorio ha comunicato il proprio esame preliminare concernente il PP6, il rapporto d'impatto ambientale e il progetto definitivo con comunicazione scritta del 22 maggio 2013. Tutta la documentazione è stata successivamente aggiornata alle richieste cantonali.

In data 12 giugno 2013 si è svolta una serata pubblica durante la quale è stata presentata tutta la documentazione pianificatoria, progettuale e finanziaria inerente il progetto Porto Gambarogno. La documentazione è poi stata esposta per 30 giorni presso l'UTC a disposizione di tutti i cittadini.

Dopo l'approvazione da parte del legislativo si passerà alla contemporanea pubblicazione di tutti gli atti relativi al PP e alla domanda di costruzione (art. 27 Lst e 36 RLst).

Infine, scaduti i termini di ricorso e referendum, l'incarto completo sarà inviato al Consiglio di Stato per l'approvazione definitiva.

CONCLUSIONI

La realizzazione del Porto Gambarogno è un'opera di valenza socio-economica, prevista dal Piano Direttore cantonale e pure riconosciuta dal Decreto legislativo del Gran Consiglio sull'aggregazione comunale.

Oltre a rappresentare un'interessante opportunità economica e turistica, la realizzazione del progetto permetterà di attuare tutta una serie di interventi di ordine paesaggistico. In particolare, saranno eseguiti interventi per il riordino dei campi boa e delle barchette disseminate lungo la riva, la realizzazione di attracchi temporanei, una passeggiata a lago e tutta una serie di misure compensative di tipo naturalistico.

L'approvazione del Piano particolareggiato è vincolante per l'ottenimento della concessione demaniale e della licenza edilizia per il Porto Gambarogno.

Il presente messaggio è stato discusso e approvato dal Municipio in data 29 luglio 2013, con risoluzione no. 865. L'incarto completo è depositato presso l'UTC a disposizione delle Commissioni e dei Consiglieri comunali.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, si invita il Consiglio comunale a voler

risolvere

1. E' approvato Il Piano particolareggiato del Porto Gambarogno (PP6) e tutte le sue componenti quali:
 - a. il Piano grafico 1:500;
 - b. le norme di attuazione, articolo per articolo e nel loro insieme;
 - c. la relazione di pianificazione.
2. E' approvato un credito di CHF. 30'040.00 destinato alla realizzazione delle misure compensative relative all'approvazione del PP6. Il credito dovrà essere utilizzato entro il 31.12.2017, pena la sua perenzione.
3. Il Piano particolareggiato diventerà definitivo dopo la pubblicazione di tutti gli atti relativi al PP6 e alla domanda di costruzione (art. 27 Lst e 36 RLst), nonché all'approvazione definitiva da parte del Consiglio di Stato.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco

Tiziano Ponti



Il Segretario

Alberto Codiroli

PIANO REGOLATORE IN VIGORE

LEGENDA

PIANO DEL TRAFFICO

STRADE

- STRADA PRINCIPALE
- STRADA DI COLLEGAMENTO
- STRADA DI RACCOLTA
- STRADA DI SERVIZIO
- STRADA COLLETRICE
- STRADA DI RACCORDO

PR85
PR85

POSTEGGI PUBBLICI

- POSTEGGIO
- POSTEGGI PUBBLICI

PR85

TRASPORTI PUBBLICI

- AREA FERROVIARIA

PERCORSI PEDONALI E CICLABILI

- STRADA PEDONALE
- PERCORSO PEDONALE PANORAMICO DI INTERESSE PAESAGGISTICO E COMPRESORIALE
- SENTIERO ESCURSIONISTICO
- SENTIERO O PASSO PEDONALE
- TRACCIATI PEDONALI PRINCIPALI
- PASSEGGIATA PEDONALE A LAGO

PR85
PR85

ELEMENTI VARI

- LINEA DI ARRETRAMENTO
- ALBERATURE
- NV3 NUCLEO DI VILLAGGIO
- ZONA SENZA DESTINAZIONE SPECIFICA
- PERIMETRO SOGGETTO A PIANO PARTICOLAREGGIATO
- ZONA FORESTALE
- ZONA FORESTALE INDICATIVA
- CORSI D'ACQUA/LAGO

PR85
PR85
PR85

PIANO DEGLI EDIFICI E DELLE ATTREZZATURE DI INTERESSE PUBBLICO

- EDIFICI DI INTERESSE PUBBLICO

numero	destinazione
1	Cappella di Sant'Antonio Abate a Cassinara
2	Chiesa parrocchiale a Traverso
3	Cappella di San Rocco a Vignola
4	Parrocchia parrocchiale con collegio a Valmoia
5	Oratorio di Pieve della Madonna, chiesa e altri edifici di culto

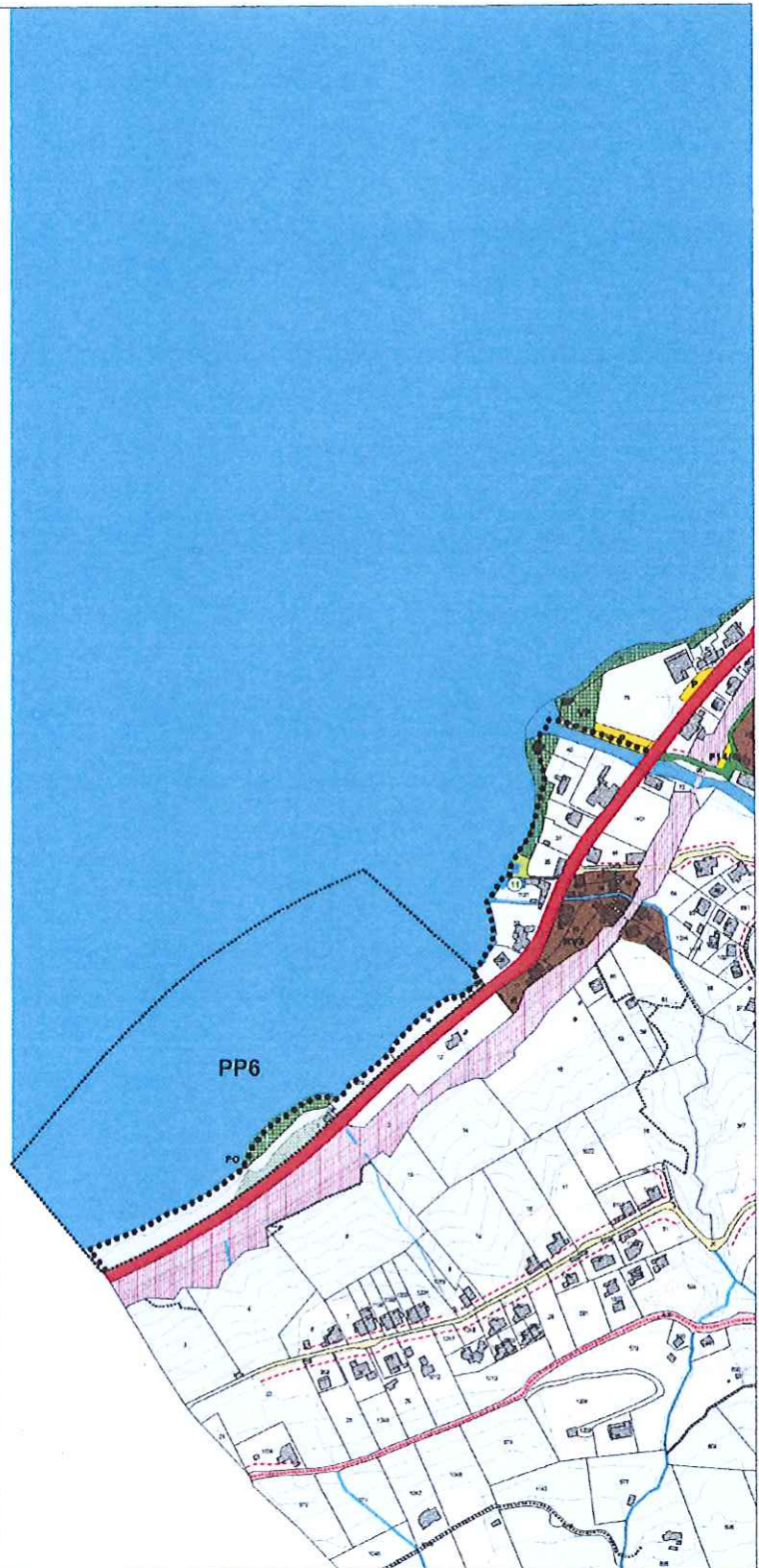
- EDIFICI PUBBLICI
- AC AMMINISTRAZIONE COMUNALE
- SE SCUOLA ELEMENTARE
- SP SALA PARROCCHIALE
- AS ABITAZIONE A CARATTERE SOCIALE
- EDIFICI PUBBLICI DI INTERESSE REGIONALE
- TT CENTRALE TELEFONICA
- EDIFICI PRIVATI DI INTERESSE PUBBLICO
- CA CASA PER ANZIANI

PR85
PR85
PR85
PR85







numero	destinazione
1	Piazzale pubblica
2	Giardino pubblico
3	Cimitero storico
4	Giardino pubblico
5	Piazza di campagna
6	Piazza di campagna
7	Edificio a Vignola
8	Giardino pubblico
9	Giardino pubblico
10	Edificio storico
11	Parrocchia comunale
12	Magazzino comunale
14	Edificio comunale all'incrocio, scuola, servizi, spogliatoi, sala, piazza pubblica
15	Incrocio a Beldone dell'intercambio

- ATTREZZATURE PUBBLICHE
- VP VERDE PUBBLICO
- SP BAGNO PUBBLICO
- PO PORTO
- CI CIMITERO
- ATTREZZATURE PUBBLICHE DI INTERESSE REGIONALE
- PO PORTO

PR85
PR85

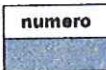


LEGENDA

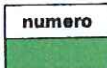


	LAGO
	CORSO D'ACQUA
	ZONA FORESTALE  bosco accertato
	ZONA PER GLI SPAZI LIBERI FUORI ZONA EDIFICABILE: protezione della riva
	ZONA PER GLI SPAZI LIBERI FUORI ZONA EDIFICABILE: giardino privato
	ZONA SENZA DESTINAZIONE SPECIFICA

PIANO DELLE AP-EP

EDIFICI DI INTERESSE PUBBLICO













numero	destinazione
	Edificio al servizio del porto

ATTREZZATURE DI INTERESSE PUBBLICO



numero	destinazione
	Area destinata a verde pubblico
	Spazio in acqua destinato alle imbarcazioni
	Area pompa carburanti

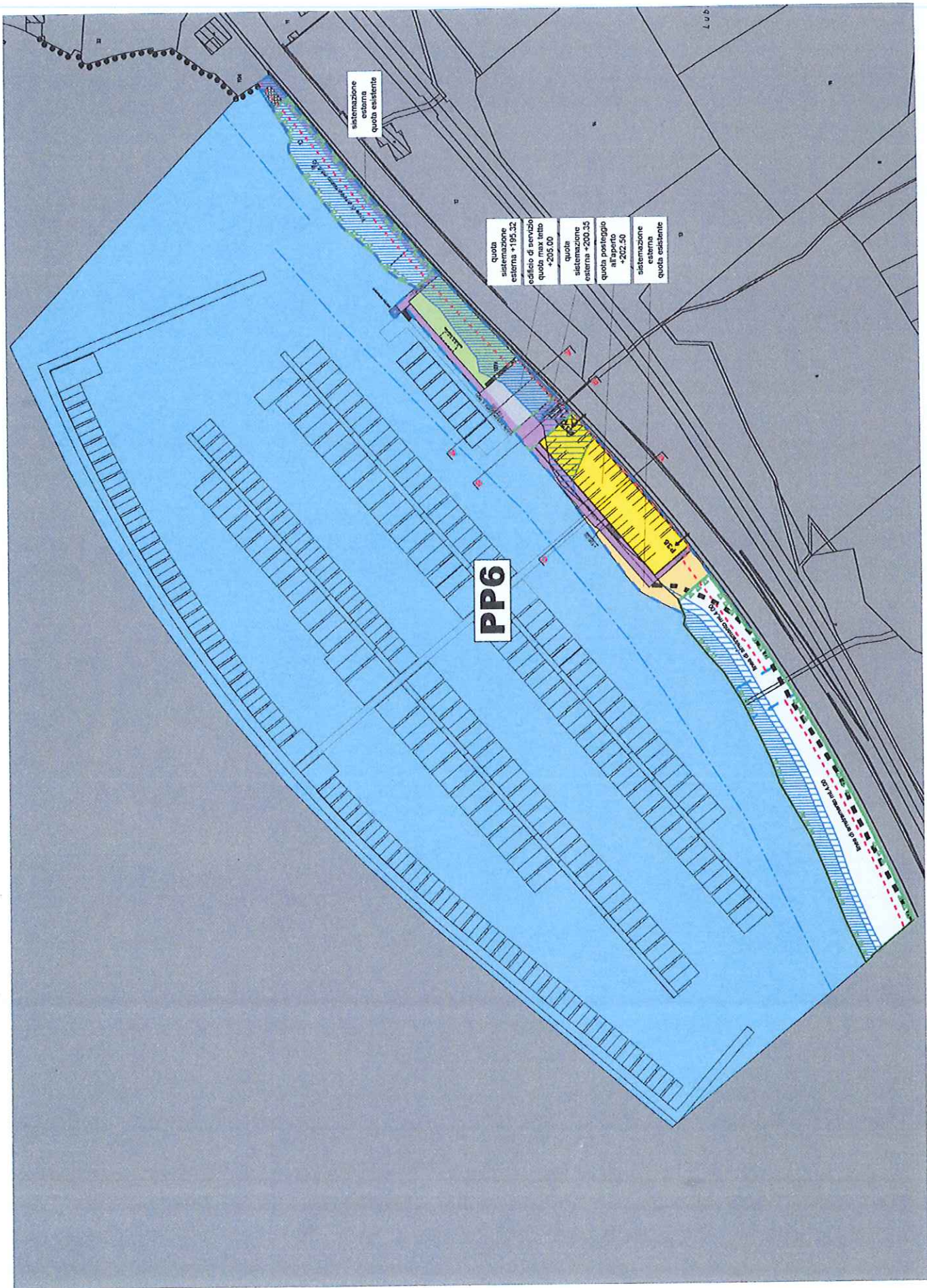
PIANO DEL TRAFFICO

STRADE

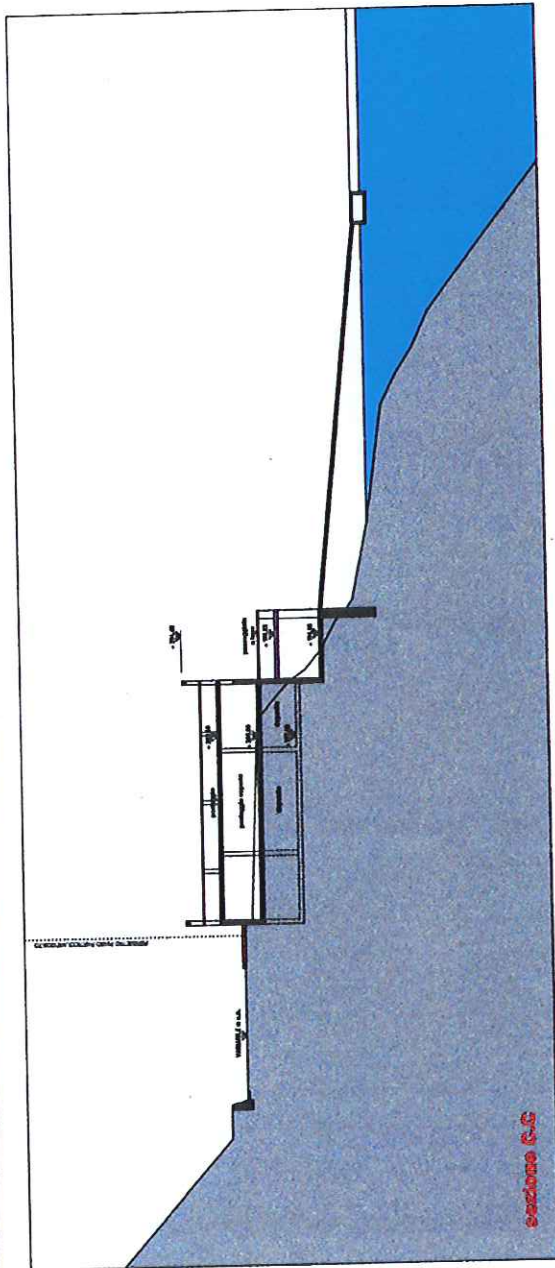
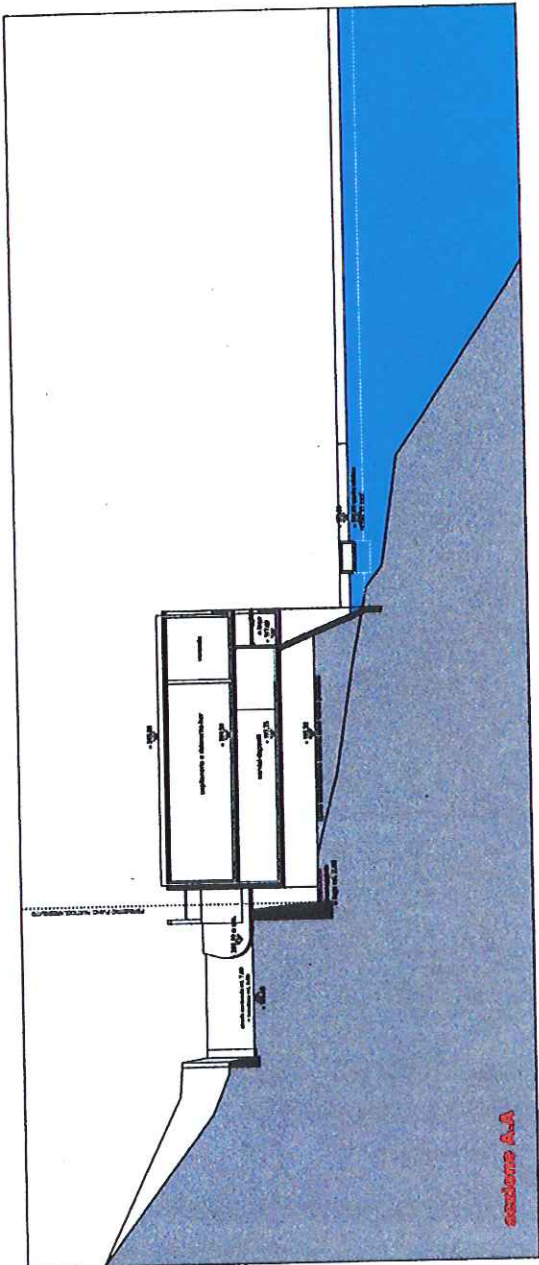
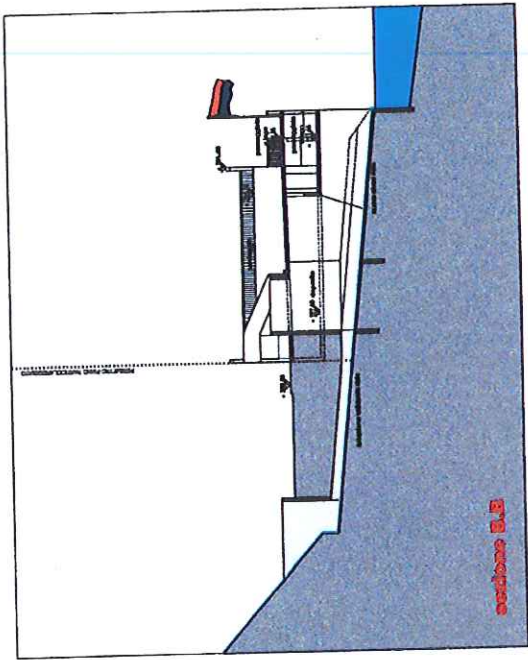
	STRADA PRINCIPALE
	PASSEGGIATA A LAGO
	PASSEGGIATA A LAGO: portico edificio e zona forestale
	SENTIERO A LAGO
	PASSEGGIATA PEDONALE A LAGO (PR IN VIGORE)
	POSTEGGIO ALL'APERTO: quota +202.50 s.l.m.
	POSTEGGIO COPERTO: quota +200.00 s.l.m.
	INGRESSO POSTEGGI
	LINEA DI ARRETRAMENTO
	OPAc ORDINANZA PROTEZIONE ACQUE art. 41b-41c: zona di protezione delle acque superficiali mt. 15.00 misurati dalla linea di sponda
	OPAc ORDINANZA PROTEZIONE ACQUE art. 41 cpv 4: spazio riservato ai corsi d'acqua
	OPAc ORDINANZA PROTEZIONE ACQUE art. 41a cpv 2: spazio riservato ai corsi d'acqua

ZONE DI PERICOLO

	ESONDAZIONE LAGO
	ESONDAZIONE LAGO (pericolo residuo)
	LIMITE DELLE IMMISSIONI ECCESSIVE DI RUMORE PROVENIENTE DAL TRAFFICO VEICOLARE



PP6



COMUNE

DI

G

AMBAROGNO

SEZIONE DI S. NAZZARO

PIANO REGOLATORE

**PIANO PARTICOLAREGGIATO
PP6 PORTO REGIONALE**

NORME DI ATTUAZIONE

INDICE

CAPITOLO I - NORME GENERALI	1
Art. 1 Base giuridica e applicabilità delle norme di Piano regolatore	
Art. 2 Componenti	
Art. 3 Spazio riservato alle acque stagnanti e ai corsi d'acqua	
Art. 4 Protezione delle acque	
Art. 5 Spazio libero fuori zona edificabile, giardino privato	2
Art. 6 Spazio libero fuori zona edificabile, protezione delle rive	
Art. 7 Zona senza destinazione specifica	
 CAPITOLO II – ATTREZZATURE E EDIFICI DI INTERESSE PUBBLICO	
Art. 8 Edificio al servizio del porto	
Art. 9 Edificio corpo posteggi e depositi	
Art. 10 Spazio in acqua destinato alle imbarcazioni	3
Art. 11 Area destinata a verde pubblico	
Art. 12 Area pompa carburanti	
 CAPITOLO III - TRAFFICO	
Art. 13 Passeggiata e sentiero a lago	
 CAPITOLO IV - NORME FINALI	
Art. 14 Entrata in vigore	

CAPITOLO I - NORME GENERALI

Art. 1 Base giuridica e applicabilità delle norme di Piano regolatore

1. Il Piano particolareggiato del porto regionale del Gambarogno PP6 trova la sua base legale nell'art. 43 cpv. c delle norme di attuazione del Piano regolatore del Comune di Gambarogno del 21 luglio 2011.
2. Ove non risultino in contrasto con le norme e le finalità del presente Piano particolareggiato, sono applicabili le disposizioni del Piano regolatore del Comune di Gambarogno.

Art. 2 Componenti

1. Il Piano particolareggiato del porto regionale del Gambarogno è composto dalla seguente documentazione:
 - piano delle utilizzazioni 1:500;
 - sezioni 1:200;
 - norme di attuazione;
 - relazione di pianificazione.

Art. 3 Spazio riservato alle acque stagnanti e ai corsi d'acqua

1. Il Piano particolareggiato definisce:
 - la zona di protezione delle acque superficiali (art. 41b-c OPAC);
 - lo spazio riservato ai corsi d'acqua (art.41 cpv. 4 OPAC);
 - lo spazio riservato ai corsi d'acqua (art. 41a cpv. 2 OPAC).
2. Nella zona di protezione delle acque superficiali sono ammesse opere poiché di ubicazione vincolata ai sensi dell'art. 41c (OPAC).

Art. 4 Protezione delle acque

Richiamata la Legge federale sulla protezione delle acque (LPAC) e relativa Ordinanza (OPAC) valgono le seguenti prescrizioni:

1. Le acque luride prodotte dall'edificio di servizio e dalla cucina/bar, quelle di sentina come pure le acque provenienti dalla piazzuola di travaso dei carburanti, dovutamente trattate attraverso una fossa di decantazione e un separatore per oli e benzine, devono essere evacuate nel collettore consortile.
2. Le acque meteoriche dei tetti e dei piazzali possono essere scaricate nel lago, previo passaggio attraverso un separatore dei fanghi.
3. E' vietata l'esecuzione di lavori di manutenzione, pulizia o riparazione sui natanti all'interno del porto che possono potenzialmente causare l'inquinamento delle acque, fatta eccezione per il rifornimento dei natanti, lo svuotamento delle acque fecali o di sentina che possono essere eseguiti unicamente presso i punti appositamente previsti.

Art. 5 Spazio libero fuori zona edificabile, giardino privato

1. Lo spazio libero fuori zona edificabile, che corrisponde alla fascia di stacco dal bosco verso la zona edificabile ad est del Piano particolareggiato, può essere utilizzata quale giardino.

Art. 6 Spazio libero fuori zona edificabile, protezione delle rive

1. Lo spazio libero fuori zona edificabile comprende la riva naturale dove sono ammessi unicamente interventi di valorizzazione naturalistica.

Art. 7 Zona senza destinazione specifica

1. La zona senza destinazione specifica comprende i terreni che non si prestano ad alcuna utilizzazione.

CAPITOLO II – ATTREZZATURE E EDIFICI DI INTERESSE PUBBLICO

Art. 8 Edificio al servizio del porto

1. L'edificio di servizio al porto è destinato alla realizzazione di tutte quelle strutture necessarie al funzionamento del porto, in particolare:
 - il ristorante e la capitaneria del porto;
 - locali deposito, servizi igienici, spogliatoi, docce, dispensa per la cucina.
2. L'ingombro dell'edificio è stabilito dal piano 1:500:
 - altezza massima 205.00 m.s.l.m.
3. Deroghe all'impianto planimetrico e all'altezza massima sono concesse solo per motivi costruttivi giustificati.
4. Grado di sensibilità al rumore (OIF): II.

Art. 9 Edificio corpo posteggi e depositi

1. Il corpo posteggi è destinato alla realizzazione dei posteggi e di servizi necessari al funzionamento del porto e più precisamente:
 - posteggio esterno per una capienza massima di 36 stalli;
 - posteggio coperto per una capienza massima di 32 stalli;
 - punto di raccolta differenziata dei rifiuti.
2. L'ingombro dell'edificio è stabilito dal piano 1:500:
 - altezza massima 205.00 m.s.l.m.
3. Deroghe all'impianto planimetrico e alle altezze massime stabilite nel piano 1:500 sono concesse se motivi costruttivi lo giustificano.

Art. 10 Spazio in acqua destinato alle imbarcazioni

1. Lo spazio in acqua destinato alle imbarcazioni definisce l'area per la realizzazione delle strutture galleggianti e degli attracchi fissi e temporanei per un totale massimo di 287 posti barca.
2. In corrispondenza dei moli è ammesso l'esercizio della pesca.

Art. 11 Area destinata a verde pubblico

1. L'area destinata a verde pubblico corrisponde alle fasce di transizione tra l'edificio al servizio del porto e il limite forestale sul mappale no. 10.
2. L'area destinata a verde pubblico può essere arredata con strutture leggere quali panchine, e giochi. E' ammessa la realizzazione delle scale di accesso di raccordo tra la quota strada cantonale e la quota lago. E' inoltre ammessa la posa di serbatoi per carburanti. Essi devono essere interrati.
Quota della sistemazione 195.35 m.s.l.m.

Art. 12 Area pompa carburanti

1. Il piano di utilizzazione 1:500 definisce l'area destinata al rifornimento carburanti.
2. Condizioni edificatorie:
 - altezza massima della costruzione 200.50 s.m.l.m;
 - quota minima del meccanismo di pompaggio 198 m.s.l.m.

CAPITOLO III - TRAFFICO

Art. 13 Passeggiata e sentiero a lago

1. Il Piano particolareggiato definisce la passeggiata e il sentiero a lago.
2. La passeggiata a lago all'interno dell'area forestale è considerata quale "utilizzazione nociva", ai sensi della Legge forestale cantonale, può avere una larghezza massima di m 2.00 e pavimentato in duro.
3. Il sentiero a lago all'interno dell'area forestale è considerato quale "utilizzazione nociva" ai sensi della Legge forestale cantonale, può avere una larghezza massima di m 1.50 e pavimentato in calcestr.

CAPITOLO IV - NORME FINALI

Art. 14 Entrata in vigore

1. Il Piano particolareggiato entra in vigore con l'approvazione del Consiglio di Stato.

COMUNE

DI

G

AMBAROGNO

SEZIONE DI S. NAZZARO

PIANO REGOLATORE

**PIANO PARTICOLAREGGIATO
PP6 PORTO REGIONALE**

RELAZIONE DI PIANIFICAZIONE

INDICE

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE	1
A. LA BASE PIANIFICATORIA	3
1. IL PIANO DIRETTORE CANTONALE	
2. LA PIANIFICAZIONE COMUNALE	
2.1 Il Piano regolatore	
2.2 L'approvazione del perimetro del Piano particolareggiato PP6	4
2.3 La passeggiata a lago e la valorizzazione delle rive lacustri	5
2.4 Obiettivi comunali per la valorizzazione della fascia compresa tra la strada cantonale e la riva del lago	6
3. CONCLUSIONE E SINTESI	8
B. LA SITUAZIONE TERRITORIALE E LA GIUSTIFICAZIONE DELL'OPERA, DIMENSIONAMENTO	9
1. L'UBICAZIONE	
2. IL PROGETTO	
2.1 Il dimensionamento	
2.1.1 Il ridimensionamento e la riorganizzazione dei campi boa	
2.1.2 La riorganizzazione di ormeggi collettivi	10
2.1.3 Il riordino delle rive	
2.1.4 Le liste di attesa nei diversi porti	
2.1.5 I cantieristi	
2.1.6 Il dimensionamento definitivo	11
2.2 La struttura di supporto a terra	
2.2.1 Il corpo capitaneria, amministrazione e dei servizi	
2.2.2 Il corpo posteggi	
2.3 La passeggiata e il sentiero a lago	13
2.4 L'area verde attrezzata	
2.5 La stazione della benzina	14
2.6 Le fermate del bus	
2.7 L'occupazione dell'area demaniale ¹	15
C. IL PIANO PARTICOLAREGGIATO	16
1. LA NUOVA LEGGE SULLO SVILUPPO TERRITORIALE	
1.1 L'art. 53 della Legge sullo sviluppo territoriale (Lst)	
1.2 L'art. 71 e seguenti del Regolamento di applicazione alla Legge sullo sviluppo territoriale (RLst)	

2.	IL RAPPORTO DI IMPATTO AMBIENTALE (RIA)	17
2.1	Le basi giuridiche e coordinamento del RIA con la pianificazione e la procedura edilizia	
2.2	La protezione dell'aria	18
2.3	I rumori	19
2.4	Le acque sotterranee	
2.5	Lo smaltimento dei rifiuti	20
2.6	La natura e il paesaggio	
2.6.1	Il sito inquinato	
2.6.2	La natura	
2.6.3	Il paesaggio	23
3.	L'AREA FORESTALE E IL DISSODAMENTO	24
3.1	Lo stato di fatto e impatto del progetto sull'area forestale	
3.2	I principi e basi giuridiche per la conservazione del bosco	
3.3	Le giustificazioni per la concessione del dissodamento	25
3.4	La compensazione	
3.5	La domanda di dissodamento	
4.	IL PIANO PARTICOLAREGGIATO	26
4.1	Il piano delle utilizzazioni 1:500	
4.1.1	La zona forestale	
4.1.2	Le zone di pericolo di esondazione del lago	
4.1.3	Il limite all'interno del quale sono superati i valori limiti di immissione VLI, grado di sensibilità II	
4.1.4	Lo spazio riservato alle acque stagnanti e ai corsi d'acqua	27
4.1.5	Lo spazio in acqua destinato allo stazionamento delle imbarcazioni	
4.1.6	La struttura a terra	28
4.1.7	Il verde pubblico	
4.1.8	La pompa della benzina	
4.1.9	Lo spazio libero fuori zona edificabile, giardino privato	
4.1.10	Lo spazio libero fuori zona edificabile, protezione della riva	
4.1.11	La linea di arretramento	29
4.1.12	La passeggiata e il sentiero a lago	
4.2	Le norme di attuazione	
5.	LA SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA DELL'OPERA	30
6.	L'ESAME PRELIMINARE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO	

CONCLUSIONE

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

Il porto del Gambarogno ha rappresentato per lunghi tempi un obiettivo infrastrutturale importante per il suo interesse turistico e per l'opportunità di riordinare le boe attualmente localizzate in modo disordinato lungo le rive del lago.

Con l'entrata in vigore del Piano regolatore consortile, nel 1985, venivano create le premesse pianificatorie per la costruzione del porto regionale, premesse poi concretizzate nell'ambito del Piano direttore cantonale nel 1991.

La volontà politica è stata poi tradotta in tutta una serie di attività che pare giusto richiamare in questa sede.

• ISTORIATO

In data 4 dicembre 1996 il Municipio dell'allora Comune di San Nazzaro, sede giurisdizionale dell'opera, aveva rilasciato la licenza edilizia per la costruzione di un porto della capienza di ca 400 posti barca con le relative strutture di supporto e un posteggio per 115 autovetture. Il progetto era del tutto particolare poiché 129 posti barca erano stoccati in un silo ricavato all'interno della grande struttura costruita che garantiva il legame urbanistico tra strada e lago. Il concetto architettonico fu pensato in relazione ad una evidente lettura del sito; questa grande costruzione andava a sostituire il terrapieno esistente a valle della strada.

Il 6 novembre 1998 veniva fondata la "Porto regionale SA" ai sensi del Codice svizzero delle obbligazioni. In base all'art. 2 dello statuto, la società aveva per scopo la costruzione, la gestione e l'amministrazione del porto regionale del Gambarogno. L'istituzione della Società avrebbe permesso di superare i problemi burocratici e politici che il Consorzio generava in particolar modo per quanto riguardava il consenso dei singoli Comuni.

In data 3 settembre 2002, dopo alcuni rinnovi, la licenza edilizia originaria è stata oggetto di una variante che prevedeva lo spostamento del corpo darsena coperta verso il lago, creando uno spazio libero verso il muro della strada cantonale. La variante comportava da una parte un minor movimento di materiali e dall'altra permetteva di salvaguardare la riva naturale.

L'elaborazione del piano di finanziamento aveva evidenziato la necessità di poter far capo agli aiuti previsti dalla Legge sugli investimenti nelle Regioni di montagna e dalla Legge sul turismo.

A seguito della risposta negativa delle Autorità cantonali (14 giugno 2005), la Porto regionale SA faceva allestire un nuovo progetto di massima che veniva sottoposto al Dipartimento del territorio quale domanda di costruzione preliminare.

Tra il gennaio 2006 e il giugno 2007 si sono poi svolti alcuni incontri della Delegazione consortile e della Porto regionale SA con i servizi cantonali e con il direttore del Dipartimento del territorio. Questi incontri sono stati originati dalla nuova scheda di Piano direttore cantonale concernente le rive dei laghi che, nella sua stesura preliminare, ipotizzava per la sponda sinistra del Verbano una reimpostazione delle infrastrutture portuali. In pratica era auspicio delle Autorità cantonali che in sostituzione di un porto di grandi dimensioni si realizzassero due o tre porti di più limitate dimensioni in corrispondenza dei maggiori delta della costa lacustre. Il Dipartimento del Territorio ha poi deciso di accettare il principio di un porto regionale a San Nazzaro imponendo quale capienza massima 300 posti barca e l'obbligo di elaborare una modifica pianificatoria nella misura in cui il vincolo nel Piano regolatore esistente non è più confacente al diritto vigente e comunque il progetto ridotto comportava modifiche sostanziali rispetto alla licenza edilizia originaria. Richiamiamo in tal senso la lettera datata 7 agosto 2007 del Dipartimento del Territorio all'indirizzo della Delegazione consortile e della Porto SA. Questa impostazione è poi stata confermata nell'ambito della revisione del Piano direttore cantonale P7- laghi e rive lacustri, 20 maggio 2009.

A partire dal 2006 si è poi proceduto con l'elaborazione di un nuovo progetto che eliminava la darsena coperta con un importante ridimensionamento di tutta la struttura anche alla luce del fatto che il numero di posti barca non doveva oltrepassare le 300 unità.

Nel frattempo avanzava la revisione del Piano regolatore consortile che assegnava il comparto interessato dall'opera ad una zona per il Piano particolareggiato del porto PP6. Questa scelta avrebbe permesso di meglio coordinare gli strumenti pianificatori; in particolar modo, originariamente si era pensato che unitariamente al Piano regolatore generale fosse approvato anche il Piano particolareggiato in modo che poi si potesse procedere con la licenza edilizia.

In data 21 agosto 2008 il Municipio dell'allora Comune di San Nazzaro ha rilasciato il rinnovo della licenza edilizia del 3 settembre 2002.

In data 31 luglio 2009 il Dipartimento del Territorio comunicava il proprio esame preliminare sul progetto di PP6 e la domanda di dissodamento.

Nel mese di aprile 2010 è nato il nuovo Comune di Gambarogno.

In data 21 luglio 2011 il Consiglio di Stato approvava la revisione del Piano regolatore e di conseguenza anche il perimetro del PP6.

Si deve quindi concludere che la realizzazione del porto è stata oggetto di un lungo iter e di diversi progetti. L'aver citato nell'istoriato anche la nascita del nuovo Comune di Gambarogno non è di secondaria importanza. Anzi, innegabilmente, con il Comune di Gambarogno la gestione del progetto è stata centralizzata in un unico Ente razionalizzando di conseguenza gli iter procedurali precedentemente appesantiti dalla struttura del Consorzio.

In tal senso quindi la relazione che segue è integrata in un contesto istituzionale diverso rispetto alla documentazione pianificatoria che era oggetto del primo esame preliminare cantonale.

A. LA BASE PIANIFICATORIA

1. IL PIANO DIRETTORE CANTONALE

La scheda P7 del Piano direttore cantonale- laghi e rive lacustri- per la sponda sinistra del Verbano prevede i seguenti obiettivi:

- quale area di svago di interesse cantonale (dato acquisito)
 - foce del riale di Vira,
 - foce riale di Gerra,
 - Molinetto a San Nazzaro,
- le passeggiate e sentieri di interesse cantonale (dato acquisito)
 - Magadino - Vira - Piazzogna - S.Nazzaro – Gerra (passeggiata a lago),
- i porti regionali (dato acquisito)
 - San Nazzaro.

2. LA PIANIFICAZIONE COMUNALE

2.1 Il Piano regolatore

In data 21 luglio 2011 il Consiglio di Stato ha approvato la revisione del Piano regolatore delle sezioni corrispondenti agli ex Comuni membri del Consorzio Piano regolatore dei Comuni del Gambarogno. Contemporaneamente all'approvazione del Piano regolatore il Consiglio di Stato ha approvato il perimetro del Piano particolareggiato PP6, porto regionale del Gambarogno a San Nazzaro. In base all'art. 43 delle Norme di attuazione (numerazione articoli modificati rispetto al Piano regolatore pubblicato).

Art. 43 La zona dei piani particolareggiati

1. Il Piano delle zone definisce i comparti destinati alla elaborazione di un Piano particolareggiato ai sensi degli art. 54 e 55 della LALPT. L'obiettivo principale del Piano particolareggiato è la rivalorizzazione di alcuni comparti urbanisticamente significativi e specifici per il futuro sviluppo socioeconomico del Gambarogno.

Sono definiti i seguenti Piani particolareggiati:

a - g omissis

f. *Il Piano particolareggiato per il porto regionale del Gambarogno a San Nazzaro PP6*

Lo stazionamento delle boe pregiudica negativamente l'immagine di alcuni settori della riva del lago.

La revisione del Piano direttore cantonale assegna particolare rilievo alla rivalorizzazione delle rive sia per la loro funzione naturalistica che per la loro funzione ricreativa. Il porto regionale rappresenta un obiettivo infrastrutturale prioritario per la regione turistica del Gambarogno.

La costruzione del porto regionale è coerente con le scelte pianificatorie fatte lungo le rive del Gambarogno dove sono previsti interventi di riqualifica e rivalorizzazione differenziati in funzione delle specificità urbanistiche e paesaggistiche rilevate sul territorio.

Il Piano particolareggiato per il porto regionale del Gambarogno a San Nazzaro deve permettere di raggiungere i seguenti obiettivi:

- *delimitare l'area per la realizzazione di un porto per ca. 250 natanti;*
- *delimitare gli spazi destinati alle strutture di servizio e posteggio, ecc.;*
- *determinare gli elementi che garantiscano una riqualifica urbanistica del sito. In particolare gli edifici dovranno permettere una relazione urbanistica tra lago e strada; la struttura del porto dovrà essere integrata nell'andamento naturale della riva e dell'adiacente delta del riale "Cedullo";*
- *definire le necessarie misure di compensazione forestale e naturalistica.*

2.2 L'approvazione del perimetro del Piano particolareggiato PP6

Va subito premesso che la decisione cantonale di approvazione della revisione del Piano regolatore tocca la questione porto. Citiamo:

"Dagli studi realizzati nell'ambito del PD, emerge la necessità che la ricettività e le relative dimensioni delle infrastrutture sono da coordinare all'interno di ogni bacino e sono definite, in un ampio discorso pianificatorio, di comune accordo tra i Comuni interessati e il Cantone.

Per la sponda del Gambarogno, in relazione alle risultanze degli studi citati ed in seguito a scelte di ordine politico, per questioni di ordine pianificatorio e di sviluppo socio-economico, è stato ritenuto idoneo realizzare un'unica grande struttura portuale.

Per quanto riguarda la sistemazione dei natanti, lo scrivente Consiglio ricorda che con la costituzione di nuovi posti nei porti si intende perseguire un riordino degli stazionamenti dei natanti ed al contempo favorire il progressivo smantellamento di singoli attracchi privati in contrasto con gli obiettivi ambientali e procedere alla soppressione dei campi boa.

La revisione del Piano direttore nella scheda P7 – Laghi e rive lacustri, oltre alla passeggiata a lago, prevede la formazione di un porto regionale a S.Nazzaro. Tale proposta, che permetterà il riordino degli ormeggi a lago sulla fascia costiera del Gambarogno, è oggetto di uno specifico Piano particolareggiato (PP6). In questo senso, va da sé che debba essere garantita la continuità della passeggiata a lago, oltre che nel PP6 medesimo, a complemento del tracciato esistente, lungo la riva (fondi limitrofi fmn. 110, 32 e segg.) in direzione foce a nord-est, come meglio esposto nel cap. 4).

Il CdS condivide e richiama quanto esposto dal DT in sede di esame preliminare, il quale riteneva opportuno che per la navigazione di diporto – vista l'importanza per l'economia turistica della regione e per lo svago dei residenti – fosse elaborata una specifica scheda anziché la sola menzione del porto regionale.. In tale scheda sarebbero stati trattati i temi relativi agli attracchi temporanei, la salvaguardia dei porti locali storici di pregio formale e culturale, la creazione dei posteggi sulla riva per il deposito di piccole imbarcazioni, la problematica dei campi boa, la disponibilità di ormeggi turistici, la formazione di impianti funzionali per il varo dei natanti (gru, rampe di alaggio), ecc."

Nel passaggio testé citato il Consiglio di Stato ha ripreso alcuni temi che sono comunque conosciuti all'Autorità, in particolare per quanto riguarda la passeggiata al lago con la richiesta specifica che il porto regionale sia collegato con la foce del riale Cedullo attraverso una passeggiata lungo la riva del lago.

2.3 La passeggiata a lago e la valorizzazione delle rive lacustri

La decisione cantonale di approvazione della revisione del Piano regolatore si è particolarmente soffermata sul tema della passeggiata a lago e della valorizzazione della fruizione pubblica delle rive. In sintesi il Consiglio di Stato non condivideva la scelta dell'allora Consorzio che nella proposta della revisione aveva omesso di definire i tracciati della passeggiata al lago. In relazione al tema rive del lago riprendiamo alcuni passaggi della risoluzione cantonale:

“La pubblica fruizione delle rive lacustri deve essere garantita e potenziata mediante l'incremento delle aree pubbliche a lago. In particolare è necessario:

- a. recuperare le aree demaniali secondo il nuovo criterio di limite demaniale: Verbano 194.50 s.m.l.m.; Ceresio 271.20 s.m.l.m.;*
- b. tutelare, consolidare e ampliare le aree da destinare allo svago e al tempo libero;*
- c. predisporre passeggiate e sentieri a lago;*
- d. coordinare le attività di campeggi e lidi a lago con la pubblica fruizione della riva;*
- e. garantire l'offerta di punti di ristoro a sostegno delle passeggiate a lago, delle aree di svago e delle attività turistiche in generale.*

Le aree sulle rive dei fiumi e dei laghi, oltre a rappresentare degli importanti spazi per le funzioni ricreative e turistiche, costituiscono una componente del paesaggio in senso lato, rappresentano cioè un bene comune ed uno spazio collettivo pubblico che occorre proteggere, tutelare e valorizzare, garantendone nel contempo la pubblica fruizione. In questo senso, anche le impostazioni pianificatorie, volte alla valorizzazione delle fasce lacustri e delle rive dei fiumi, devono confrontarsi con un'ampia e diversificata fascia di settori e di interessi (ambientali, culturali, sociali ed economici) evitando tuttavia la frammentarietà e la circoscrizione a singoli episodi pianificatori ed edilizi. La pianificazione di queste aree deve perciò essere intesa secondo un concetto ed un progetto di fondo unitari (secondo una visione globale che comprenda tutti gli aspetti connessi alle fasce lacustri) garantendo il concetto e l'applicazione dei principi per uno sviluppo sostenibile, concetto quest'ultimo ancorato nell'art. 73 della Costituzione federale.

Il CdS ritiene che il tema della passeggiata a lago, che oltretutto qui interessa oltre una decina di chilometri sul Verbano, debba essere assolutamente preso in considerazione dall'Ente pianificante e, a maggiore ragione, avrebbe dovuto esserlo dal Consorzio dei Comuni del Gambarogno, il quale è stato appositamente istituito per favorire una pianificazione coordinata ed unitaria nei Comuni che lo compongono.

Sulla base dei punti 2.1 b) e c) della scheda di P7 vanno quindi verificate tutte le possibili aree a lago in modo da trovare nuove aree o possibili passeggiate pubbliche. Va da sé che non dovrebbero essere tolte quelle già previste nei PR in vigore, come ad esempio nella Sezione di Caviano.

In questo senso, facendo riferimento a quanto riportato nella scheda P7 del PD, e in particolare al punto c) sopraccitato, alla volontà espressa dal Consorzio prima e dal Comune ora di consolidare e portare avanti lo studio e il consolidamento della passeggiata a lago, il CdS non condivide la completa omissione del tema senza una valida e chiara giustificazione e senza prevedere un progetto sulla base di quanto indicato nel p.to h) del capo. 4.2. della scheda P7.”

Tutte queste considerazioni avevano poi portato il Consiglio di Stato a non approvare la proposta pianificatoria lungo tutta la riva del lago in corrispondenza della fascia compresa tra la strada cantonale e la riva del lago. Il Consiglio di Stato invitava il Municipio a voler ripresentare una proposta pianificatoria che considerasse i postulati del Piano direttore cantonale.

Sempre nell'ambito della risoluzione governativa il CdS richiama inoltre quanto segue:

"Giova qui ricordare che ancora recentemente (giugno 2010) il nuovo Comune di Gambarogno, nell'ambito della consultazione del Programma di Aggiornamento del Locarnese (PALoc), ha esplicitamente richiesto alla Commissione Intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, di rientrare a pieno titolo nel perimetro preso in considerazione dallo studio PALoc, chiedendo la completazione del collegamento pedonale lungo tutta la litoranea del Gambarogno."

Effettivamente il programma di agglomerato del Locarnese (PALoc), in particolar modo il collegamento pedonale ciclabile lungo la strada litoranea, è diventato un elemento che deve rientrare nella pianificazione dei collegamenti lungo la riva del lago. D'altra parte che il collegamento pedonale lungo la strada cantonale fosse di fondamentale importanza era già stato segnalato in occasione del progetto di revisione del Piano regolatore definendo questo percorso come l'asse di collegamento ciclo-pedonale unitario per tutta la riviera, garantendo nel contempo una penetrazione alle rive del lago.

Le varie citazioni testé ricordate evidenziano che il porto rientra nell'ambito di obiettivi di valorizzazione delle rive del lago e che in tal senso i vari aspetti vanno coordinati.

2.4 Obiettivi comunali per la valorizzazione della fascia compresa tra la strada cantonale e la riva del lago

Tra le diverse varianti in fase di elaborazione, conseguentemente all'approvazione della revisione del Piano regolatore, vi è anche la sistemazione dell'area compresa tra la strada cantonale e la riva del lago, comparto la cui proposta pianificatoria non era stata approvata per tutta una serie di motivi tra i quali gli arretramenti stradali, la sistemazione delle rive, passeggiate e sentieri a lago, attracchi temporanei, riordino delle boe.

Conformemente a quanto richiesto dal Consiglio di Stato, il Municipio ha avviato gli studi per la sistemazione della riva attraverso l'elaborazione di un master plan che considera effettivamente tutti gli aspetti legati alla gestione della fascia lago. A questa iniziativa si è poi andata sovrapponendo la rivendicazione del Municipio di inserire nel PALOc un progetto di mobilità lenta lungo tutta la litoranea del Gambarogno, con la realizzazione di un percorso ciclopedonale. Incontri avuti con il Gruppo cantonale per la moderazione del traffico integrato per questo caso con la Sezione sviluppo territoriale ha evidenziato la possibilità di sviluppare un progetto unitario sia per quanto riguarda la mobilità lenta lungo la strada cantonale sia per i percorsi lungo la riva. D'altra parte è innegabile la necessità di rendere complementari la mobilità lenta lungo la strada cantonale e la fruibilità pubblica lungo la riva. Appare ormai evidente a tutti che una passeggiata o sentiero lungo la riva del lago, continuo da Magadino fino al confine di Stato, non sarà possibile sia da un punto di vista tecnico sia da un punto di vista finanziario.

La realizzazione di un percorso ciclopedonale lungo la strada cantonale permetterà di avere una continuità lungo tutta la litoranea e andrà a supporto anche della passeggiata a lago in quelle situazioni dove non è possibile poter creare un percorso lungo la riva.

Non va nemmeno dimenticato come le rive risultano interessate anche da altre iniziative come ad esempio il progetto di riordino delle boe e lo studio, in elaborazione da parte dell'Ente regionale di sviluppo (ERS), per quanto riguarda gli attracchi temporanei.

Vista la complessità del progetto e i diversi attori coinvolti, come richiesto dal Cantone, è in fase di allestimento un capitolato per l'elaborazione di uno studio di fattibilità sulla cui base sarà poi possibile procedere con delle scelte di fondo che permetteranno di passare all'elaborazione del progetto definitivo. I risultati dello studio di fattibilità permettono quindi di definire gli indirizzi pianificatori dei vari settori.

Questa particolare complessità evidenzia come non sia possibile poter far coincidere l'approvazione del progetto porto con lo studio generale per la sistemazione della fascia lago.

Lo studio di fattibilità affronterà i seguenti temi:

• **Il percorso ciclopedonale lungo la strada cantonale**

Lo studio di fattibilità dovrà permettere di individuare un percorso ciclopedonale lungo tutta la litoranea da Magadino fino al confine di Stato. Questo percorso si svilupperà nell'ambito di situazioni diverse: alle volte nell'ambito di un allargamento stradale, piuttosto che in situazioni puntuali all'interno della strada in situazioni di protezione (vedi moderazioni del traffico).

La realizzazione di un percorso ciclo/pedonale lungo la strada cantonale, larghezza di ca. m 2.50, permetterà di garantire al traffico lento una percorrenza continua lungo tutto il Gambarogno. Come detto in entrata a questo capitolo questa iniziativa, in accordo con la Divisione delle costruzioni, dovrà rientrare nell'ambito del Piano di agglomerato del Locarnese (PALOC).

Innegabile l'importanza di poter disporre di un percorso ciclo/pedonale lungo la strada cantonale anche se la concretizzazione dell'opera è ipotizzata a lungo termine. Da un punto di vista pianificatorio e urbanistico questa struttura rappresenta un elemento di coesione e di unitarietà regionale.

• **Gli accessi, la passeggiata e i sentieri a lago**

La valorizzazione del lago necessita di iniziative che aumentino la fruibilità delle rive e dei suoi paesaggi. L'importante sviluppo insediativo preclude in modo significativo l'accesso alle rive e un ripristino dell'accesso pubblico pare in diverse situazioni precluso o comunque difficoltoso se non con elevati costi e procedure espropriative non sostenibili.

Il concetto pianificatorio in elaborazione ha evidenziato preliminarmente diverse situazioni dove non sia possibile garantire una continuità del percorso lungo il lago. Al di là degli elevati costi per i quali non sarebbero nemmeno chiare le fonti di finanziamento, la realizzazione di alcune tratte è discutibile anche dal punto di vista paesaggistico e urbanistico.

Al fine di evitare proposte che non verranno mai realizzate, il concetto pianificatorio per la sistemazione del comparto a lago prevede:

- percorsi continui a lago in corrispondenza dei delta, lungo i quali verranno predisposti degli attracchi temporanei per i natanti;
- in corrispondenza delle rive maggiormente costruite si ipotizzano penetrazioni puntuali dal percorso ciclopedonale lungo la strada cantonale verso la riva del lago, qui si privilegeranno interventi di valorizzazione di punti di vista piuttosto che l'organizzazione di piccoli percorsi locali il tutto evidentemente in coerenza con la situazione catastale e l'edificazione esistente. In tal senso andrà chiarita anche da parte dello Stato la situazione catastale in relazione ai limiti della proprietà demaniale.

Lo studio di fattibilità dovrà definire i tracciati dei percorsi lungo il lago differenziandone la tipologia, passeggiata o sentiero. La passeggiata a lago corrisponderà a quei percorsi lineari e accessibili a tutti, e saranno principalmente ubicati in corrispondenza dei principali delta del Gambarogno dove più importante è la funzione urbana di questi percorsi. I sentieri saranno invece da prevedere in situazioni più naturalistiche, dove un intervento costruttivo andrà evitato per non snaturare il sito.

- **Gli attracchi temporanei**

Segnaliamo che l'Ente regionale di sviluppo (ERS), in accordo con il Centro di competenza Lago Maggiore ha assegnato un mandato per l'individuazione degli attracchi temporanei lungo le rive del Verbano.

Gli attracchi temporanei andranno previsti in corrispondenza delle situazioni urbanistiche più interessanti per la loro funzione, in corrispondenza quindi dei villaggi a lago, in ogni caso in situazioni dove maggiore è l'attrattiva di servizi come ad esempio i ristoranti.

- **Il riordino delle boe**

Parallelamente al progetto del porto è previsto il riordino dei campi boa lungo le rive del Gambarogno. Attualmente sono autorizzate 348 boe organizzate in 9 campi boa e il riordino comporterà inevitabilmente una diminuzione del numero degli attracchi autorizzati che andranno principalmente a favore delle barche di piccole dimensioni che per evidenti motivi non possono accedere al porto. Questa esigenza di coordinamento tra il progetto del porto e il riordino dei campi boa ha comportato la necessità di dover precisare già in questa fase delle ipotesi di valorizzazione delle rive al fine di evitare conflitti ad esempio tra la fruibilità pubblica (lidi, passeggiate) e l'ubicazione dei campi boa la cui posizione dovrebbe privilegiare quei tratti di costa meno pregevoli. Il progetto riordino campi boa avanza in collaborazione con i servizi cantonali che dovranno poi procedere, con la disdetta dei contratti che autorizzavano l'attracco alle boe, contratti che prevedono specificatamente la possibilità di disdetta al momento in cui è disponibile un posto barca nel porto.

3. CONCLUSIONE E SINTESI

Il porto regionale del Gambarogno trova la sua base pianificatoria nella scheda P7 del Piano direttore cantonale, "Lago e rive lacustri".

In base al Piano regolatore in vigore il comparto interessato dal porto è assegnato alla zona per il Piano particolareggiato del porto regionale a San Nazzaro PP6.

Il Municipio, in accordo e con il sostegno finanziario del Cantone, ha avviato uno studio di fattibilità per la formazione di una proposta sul traffico lento lungo la strada cantonale e per la definizione dei percorsi lungo la riva del lago. Questi due assi di collegamento dovranno integrarsi e dovranno anche essere lo stimolo per una valorizzazione socioeconomica della fascia lago.

In considerazione della particolare complessità dello studio appena citato che sfocerà poi nella variante al Piano regolatore, non è pensabile che il progetto del porto possa essere avviato solo al momento in cui sarà chiarito il progetto di sistemazione della fascia lago.

In ogni caso è già stato elaborato un Piano degli indirizzi per lo studio di fattibilità. Questo piano è allegato quale documentazione informativa al Piano particolareggiato.

B. LA SITUAZIONE TERRITORIALE E LA GIUSTIFICAZIONE DELL'OPERA, DIMENSIONAMENTO

1. L'UBICAZIONE

L'area per la realizzazione del porto regionale del Gambarogno è definita dal Piano particolareggiato del porto regionale del Gambarogno PP6 a San Nazzaro in località denominata "Sass di Sciatt", poco dopo la zona del Bustello, sul confine con la sezione di Gerra Gambarogno, lungo la strada cantonale.

2. IL PROGETTO

Il progetto è stato elaborato dalla Comunità di lavoro Ing. Gianfranco Sciarini e arch. Orlando Pampuri Vira Gambarogno che si sono avvalsi di specialisti per i diversi settori.

2.1 Il dimensionamento

Il dimensionamento del porto deriva sostanzialmente dalle misure attuative che s'intendono adottare in questi settori:

- l'eliminazione parziale dei campi boe;
- la riorganizzazione di ormeggi collettivi non adeguati o conflittuali;
- la liberazione delle rive dagli ormeggi conflittuali con la pubblica fruizione e con la protezione dell'ambiente.

Il nuovo porto del Gambarogno di San Nazzaro deve contribuire al riordino degli ormeggi del Verbano per una valorizzazione paesaggistica e rafforzare la fruibilità pubblica delle rive.

In relazione ai principi elencati poc'anzi abbiamo la seguente situazione:

2.1.1 Il ridimensionamento e la riorganizzazione dei campi boe

In base all'art. 27 della Legge federale sulla navigazione interna del 14 maggio 1985, i campi boe hanno carattere transitorio e vanno ridotti con la realizzazione di impianti portuali. La disdetta della concessione alle boe è di competenza cantonale, sulla base di un progetto di ridimensionamento delle concessioni.

Il Comune di Gambarogno intende evidentemente esercitare questa possibilità non solo per garantire l'utilizzazione del porto, ma anche per procedere con un riordino e una riqualifica delle rive del lago. In tal senso il Municipio ha definito un incarico che permetta di sottoporre al Cantone la proposta di ridimensionamento e di riordino dei campi boe e di riorganizzazione generale degli ormeggi.

In base ai dati tutt'ora a disposizione è noto che in corrispondenza dei 9 campi boe del Gambarogno sono state concesse 348 concessioni di ormeggio. Senza poter ancora entrare nel dettaglio, in considerazione della categoria delle barche (dimensioni), almeno 160 barche entreranno nel nuovo porto. Nella misura in cui una quarantina di utenti non faranno capo al porto e che quindi dismetteranno il loro natante, si ipotizza quindi che alle boe resteranno circa 140 natanti che corrispondono principalmente a quelli di ridotte dimensioni ai quali non sarà possibile imporre la localizzazione nel porto per evidenti motivi.

Si deve quindi concludere che il parziale smantellamento delle boe porterà circa 160 natanti nel porto comunale.

2.1.2 La riorganizzazione di ormeggi collettivi

I quattro porti esistenti nel Gambarogno ospitano complessivamente 319 natanti. 3 sono di piccole dimensioni, e ospitano 79 natanti di piccole dimensioni; non sono quindi da considerare conflittuali.

Il porto patriziale di Magadino, che ospita da solo 240 natanti, è all'interno della zona di protezione delle Bolle di Magadino ed è accessibile attraverso un canale che le costeggia. Questa situazione comporta dei conflitti soprattutto con i natanti di maggior dimensioni sia per il moto ondoso causato da tali natanti sia per la necessità di dover regolarmente dragare l'accesso per garantire il necessario pescaggio.

Nell'ambito di accordi tra le parti resta aperta l'ipotesi di spostare i 14 natanti di maggiori dimensioni (superiori ai 9.1 m di lunghezza ed ai 3,2 di larghezza) al nuovo porto ed al loro posto inserire 23 nuovi natanti di minori dimensioni (inferiori ai 6,2 di lunghezza ed ai 1.6 m di larghezza).

2.1.3 Il riordino delle rive

La Riviera del Gambarogno è stata negli ultimi anni oggetto di una riorganizzazione degli ormeggi: se ancora negli anni '90 si contavano circa 130 posti barca fra pali, darsene e rive, nel 2006 sono segnalati ancora solo 43 ormeggi a riva (a causa delle oscillazioni del lago le darsene si possono contare in poche unità lungo tutta la riva) e 23 con pali all'entrata del porto di Magadino. Queste possono essere spostate facilmente all'interno del porto patriziale in sostituzione dei natanti di maggiori dimensioni, come sopra indicato.

Due ulteriori superfici si trovano nelle frazioni di Caviano e S. Abbondio e lì vi sono generalmente natanti di piccole dimensioni, la cui collocazione nel porto regionale sarebbe poco sensata. Sarebbe comunque pensabile la loro redistribuzione lungo la riva in collocazioni più idonee.

In relazione invece alle barche all'interno di darsene private è necessaria una verifica giuridica approfondita in relazione al diritto o meno di essere mantenute. Lo Stato, che ancora recentemente ha dato delle concessioni temporanee, dovrà evidentemente assumersi tutte le responsabilità necessarie affinché queste situazioni vengano risolte (binari, attracchi precari, ecc). Evidentemente la realizzazione del porto crea le giuste premesse anche per questo tipo di intervento di riordino.

2.1.4 Le liste di attesa nei diversi porti

Una indagine ha evidenziato che i porti sono interessati da lunghe liste di attesa. La realizzazione del porto del Gambarogno dovrebbe permettere di rispondere anche a questo fabbisogno. Si ipotizza circa una trentina di natanti.

2.1.5 I cantieristi

Infine la realizzazione del porto del Gambarogno dovrebbe rispondere anche ad un certo fabbisogno dei cantieristi che gestiscono le barche private

Si ipotizza che i cantieristi occuperanno una quarantina di posti barca..

2.1.6 Il dimensionamento definitivo

In sintesi, sulla scorta dei dati quantitativi descritti precedentemente, teoricamente anche la sola eliminazione dei campi boa comporterebbe un dimensionamento del porto pari a 348 posti barca. In relazione alla categoria delle barche ormeggiate alle boe si ritiene che circa 160 barche saranno localizzate nel porto. A questo quantitativo vanno aggiunti circa 30 barche di persone residenti nel Gambarogno in lista di attesa negli altri porti e una quarantina per i cantieristi; una ventina di posti saranno occupati da smantellamenti darsene e attracchi abusivi lungo la riva, senza dimenticare la possibilità di spostare una decina di barche di grandi dimensioni dal porto patriziale di Magadino verso il porto comunale.

Seppure con un certo beneficio di inventario le cifre citate portano ad un fabbisogno di circa 260 posti ai quali andranno poi ancora aggiunti gli stalli temporanei (9). Si deve quindi concludere che i previsti 287 posti barca rispondono ad un fabbisogno stimato in modo prudenziale.

2.2 **La struttura di supporto a terra**

La struttura a terra è organizzata in due elementi volumetricamente distinti:

2.2.1 Il corpo capitaneria, amministrazione e dei servizi

Il corpo capitaneria, amministrazione e servizi è organizzato su tre livelli.

Il primo livello corrisponde allo zoccolo della costruzione fino alla quota di circa m 197.60 s.l.m.

Il secondo livello da quota m 197.60 s.l.m a quota m 200.50 s.l.m è occupato da tutti gli spazi e i servizi necessari alla gestione del porto: servizi igienici, docce, spogliatoi a servizio dell'utente. In questo livello trova pure spazio la dispensa della cucina del ristorante.

Il terzo livello, ubicato a quota della strada cantonale è destinato alla realizzazione di un piccolo ristorante essenzialmente di servizio agli utenti del porto e della capitaneria di porto.

L'accesso al ristorante avviene direttamente dal marciapiede della strada cantonale, mentre l'accesso alla capitaneria, i cui locali sono ubicati verso est è accessibile tramite la scala che dalla strada cantonale raggiunge la quota lago.

La quota massima della costruzione è prevista a m 204.80 s.l.m.

2.2.2 Il corpo posteggi

• **Il fabbisogno in posteggi**

In considerazione della particolarità del progetto il quantitativo di posteggi necessari al funzionamento della struttura va ponderato. In pratica il numero dei posteggi, così come previsto dal progetto, dovrebbe soddisfare il fabbisogno del porto e del ristorante. D'altra parte non sarebbe pensabile ingenerare ulteriori costi al solo scopo di rispondere ad un fabbisogno teorico.

In base al progetto sono previsti in totale 68 stalli. Se una quantificazione pare piuttosto facile per il ristorante più complesso è invece calcolare le necessità legate alla gestione del porto.

Fabbisogno del ristorante

In base alla norma VSS 640 281 cap C cpv 10 per i ristoranti si deve considerare un posto auto per 1 posto a sedere. In base al progetto sono previsti 67 posti a sedere per un totale di 13 stalli.

Fabbisogno porto

Risposto al fabbisogno del ristorante, per il porto restano a disposizione 55 stalli. Considerando che i posti barca (esclusi i temporanei pari a 9 posti che non contribuiscono a generare un fabbisogno di posteggi) sono 278, avremo una proporzione pari a 1 posteggio per 5 posti barca. Da un punto di vista pratico questo significa che simultaneamente sono fuori porto 55 natanti il che rappresenta un caso piuttosto raro anche in periodo estivo.

D'altra parte, sempre in riferimento alla norma VSS 640 281, la presenza della fermata bus porta, a sua volta, una diminuzione del fabbisogno. In base al cpv 10.2 della citata norma, considerando la frequenza oraria del bus, il fabbisogno dei posteggi può essere ridotto all'interno di una forchetta tra il 70 e il 90%. Applicando questa riduzione anche al solo fabbisogno del ristorante, gli stalli necessari minimi sarebbero pari a 9 liberando quindi 4 nuovi stalli per gli utenti del porto, per cui, da un punto di vista pratico, simultaneamente risulterebbero fuori porto 59 natanti (22% del totale dei posti barca).

In conclusione il numero di stalli previsti dal progetto, pari a 68 stalli, possono ritenersi sufficienti e permettono di soddisfare il fabbisogno di funzionamento normale del porto e del ristorante.

• **L'organizzazione**

Il corpo posteggi costituisce la parte più importante del corpo costruito ed occupa la parte ovest del settore. La necessità di doversi collegare con la strada ha comportato che il corpo posteggi sia organizzato su questi livelli:

Il primo livello, a partire dalla quota di circa m 196.08 s.l.m, dove è s'innesta l'attracco del molo principale.

Il secondo livello, da quota ca m 197.60 s.l.m a quota m 199.75 s.l.m, è in parte destinato alla realizzazione di alcuni depositi a servizio della capitaneria di porto.

Il terzo livello, da quota ca m 200.00 s.l.m a quota m 202.50 s.l.m comprende il posteggio coperto per 36 stalli, accessibile direttamente dalla strada cantonale.

A questo livello è previsto il sito per la raccolta differenziata dei rifiuti.

A quota strada troviamo il posteggio esterno per circa 32 stalli al quale si accede dall'estremità ovest della costruzione. Quale arredo del posteggio è ipotizzata la realizzazione di una struttura leggera a parziale copertura delle vetture.

Considerando la struttura leggera a compimento del posteggio esterno l'altezza massima è di m 204.60 s.l.m, stessa altezza del corpo capitaneria.

Contrariamente a quanto previsto originariamente non è più prevista la realizzazione della gru per l'alaggio delle barche. Il Municipio ha deciso di rinunciare alla realizzazione di una gru per diversi motivi. Una gru i cui costi di realizzazione e gestione fossero sostenibili, doveva poter mettere in acqua barche di grandi dimensioni quale offerta specifica e unica per tutto il lago Verbano. Questo obiettivo non è evidentemente possibile per la mancanza di spazi di manovra dei mezzi di trasporto. Inoltre l'impatto paesaggistico di una tale struttura non sarebbe stato accettabile.

Per contro la costruzione di una piccola gru non è sostenibile finanziariamente poiché per tali servizi sono già disponibili strutture analoghe in altri porti, piuttosto che cantieri nautici. In ogni caso la possibilità di dotare la riva del Gambarogno di una rampa di alaggio piuttosto che di una gru resta aperta nell'ambito del Piano particolareggiato di Magadino, dove ricordiamo vi è il porto patriziale a sua volta sprovvisto di una tale struttura.

Il corpo capitaneria e il corpo posteggi sono collegati alla quota stradale da una soletta che permette di accedere al ristorante e al posteggio coperto. La soletta presenta uno squarcio al fine di dare la necessaria luce al sottostante corso d'acqua temporaneo per il quale è prevista una valorizzazione naturalistica.

2.3 La passeggiata e il sentiero a lago

Prima di entrare nel dettaglio della passeggiata a lago va ricordato che il progetto pianificatorio sottoposto al Dipartimento del Territorio per l'esame preliminare considerava, oltre alla passeggiata a lago, la delimitazione del marciapiede ciclopedonale di ca m 2.00/2.50, così come ipotizzato nell'ambito dello studio di fattibilità per la mobilità lenta lungo la strada cantonale del Gambarogno. Il Dipartimento del Territorio ha ritenuto che la proposta non possa ancora essere inserita nella pianificazione particolareggiata nella misura in cui non è ancora sufficientemente affinata e comunque non ancora approvata dalle competenti Autorità cantonali.

Va comunque segnalato che la possibilità di realizzare il marciapiede ciclo pedonale resta intatta, nella misura in cui il corpo costruito si arretra rispetto all'attuale ciglio stradale.

Per contro viene definita una passeggiata a lago verso il Bustello che dalla strada cantonale attraverso una rampa, collaudata anche per i motulesi, che scende fino alla quota del secondo livello del corpo capitaneria (quota m 197.60). Con un'altra rampa, è possibile poi scendere a quota m 195.32 s.l.m dove continua il percorso lungo il lago verso est.

Analogamente è prevista una rampa verso est che permette di raggiungere la riva naturale e collegarsi con il sentiero che, attraverso il bosco, raggiunge la strada cantonale.

La rampa di raccordo che, dalla quota del secondo livello m 195.32 s.l.m, permette di scendere alla quota lago, per la sua struttura e dimensione, comporta un dissodamento di tutta l'area adiacente.

La passeggiata a lago prosegue poi lungo il piede del muro di sostegno della strada cantonale per terminare all'estremità est del Piano particolareggiato. La prosecuzione della passeggiata sarà approfondita in occasione dello studio di fattibilità descritto precedentemente.

In relazione alla passeggiata a lago va segnalato come sia stata valutata l'ipotesi di rendere accessibile la riva del lago ai motulesi, utilizzando il lift di collegamento tra i due piani nel corpo capitaneria, ipotesi scartata per l'impossibilità di poter raggiungere la quota riva. In alternativa è stata pure scartata l'idea di aggiungere un corpo lift specifico in corrispondenza della facciata est del corpo della capitaneria. Questa posizione, oltre che generare problemi di equilibrio architettonico della costruzione, non avrebbe potuto servire alle necessità della cucina che, ricordiamo, è ubicata nella parte ovest dove vi è la possibilità di accedere anche con i mezzi della normale fornitura (soletta tra il corpo posteggi e il corpo ristorante/capitaneria).

La realizzazione di due lift non entrava evidentemente in considerazione.

Verso Gerra Gambarogno non risulta per contro possibile realizzare una passeggiata a lago analoga a quella testé descritta. Verso Gerra il versante risulta molto ripido e la riva risulta praticamente inesistente. La realizzazione di una passeggiata lungo la riva comporterebbe la messa a dimora di molto materiale tecnicamente difficile da sostenere. Non va inoltre dimenticato che appena ad ovest del manufatto posteggi vi è un importante scoglio roccioso difficilmente superabile. Si è allora ipotizzata la possibilità di realizzare un sentiero che attraversasse il versante partendo dalla quota porto per raggiungere gradualmente il marciapiede. Questa proposta risulta pure di difficile realizzazione poiché il versante è particolarmente instabile almeno nella sua composizione superficiale. Si denotano scorrimenti superficiali di materiali. Questa situazione non permette di costruire anche un semplice sentiero senza la necessità di realizzare manufatti di sostegno il che comporterebbe dissodamenti almeno parziale dell'area forestale che per contro risulta importante poiché è ancora uno dei pochi elementi naturali tipici di lago di una certa dimensione lungo la riva del lago del Gambarogno.

La scelta definitiva prevede la delimitazione di un sentiero il cui percorso segue il limite della compensazione forestale prevista ad ovest del porto, questa proposta permette di progettare in modo unitario l'impiantazione dei nuovi alberi e il percorso del sentiero la cui pavimentazione dovrà essere coerente con la presenza del bosco.

2.4 L'area verde attrezzata

Ad est del corpo capitaneria, a quota 195.32, è previsto un ampio spazio di verde pubblico direttamente accessibile dalla passeggiata a lago.

In corrispondenza dell'area verde è previsto il serbatoio della benzina che sarà completamente interrato.

2.5 La stazione della benzina

Conseguentemente alle richieste cantonali in materia di sicurezza contro l'inquinamento si è dovuto individuare una localizzazione della stazione dei carburanti oltre la quota di esondazione del lago. Il progetto prevede questa struttura in corrispondenza degli attracchi temporanei.

Considerata la differenza tra la quota lago e la quota non esposta all'esondazione è prevista la formazione di un traliccio di raccordo con un'altezza pari a circa m 3.50.

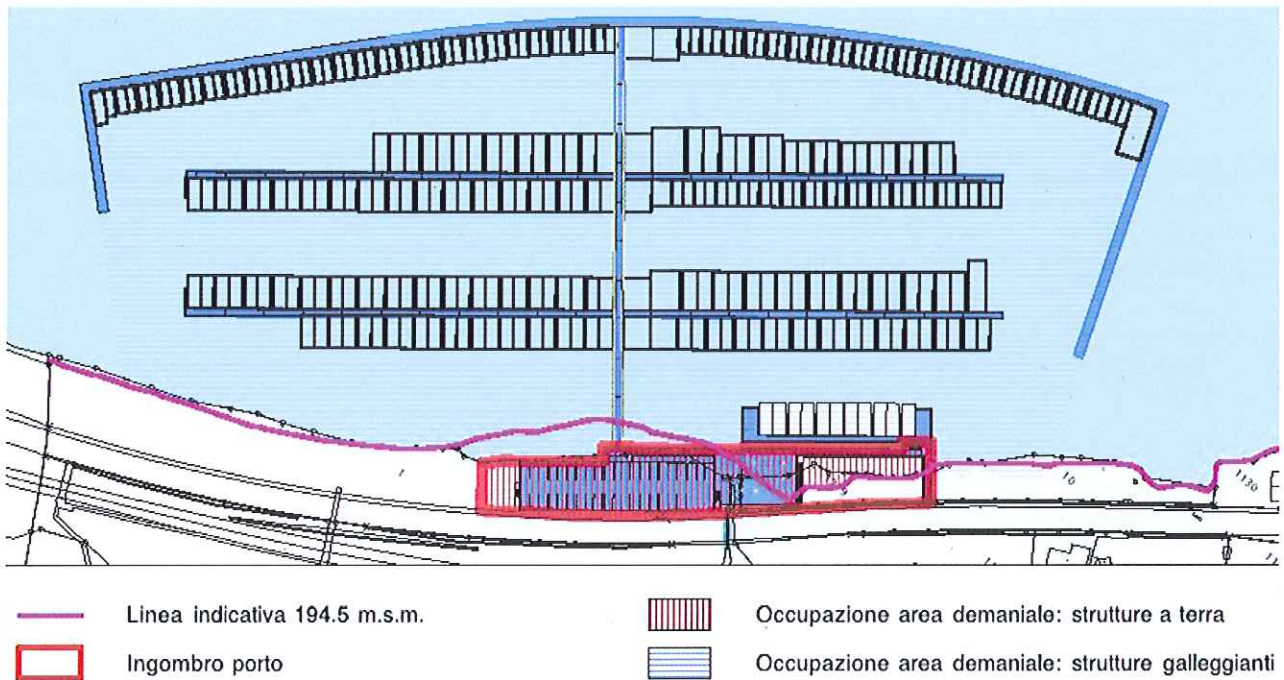
2.6 Le fermate del bus

La formazione di una fermata bus nelle due direzioni è stata richiesta dai servizi cantonali. Considerata la larghezza della strada non sarà possibile ricavare uno slargo riservato per la fermata del bus, tanto più che a monte il sedime stradale confina direttamente con il muro di sostegno della ferrovia. Le fermate del bus saranno ricavate sul sedime stradale e saranno assicurate attraverso interventi di moderazione della strada. Si segnala sin d'ora che le fermate bus non necessitano di una base pianificatoria e che comunque restano esterne al perimetro del Piano particolareggiato

2.7 L'occupazione dell'area demaniale

Il porto occupa parte dell'area demaniale sia con il corpo dell'edificio a terra sia, evidentemente, con la parte destinata agli ormeggi sull'acqua. La delimitazione del confine demaniale non è ancora stata stabilita definitivamente a Registro Fondiario, ma in base alla Legge sul demanio e la relativa giurisprudenza il limite demaniale è fissato in corrispondenza della quota 194.5 m.s.l.m. Nella figura è riportato l'andamento della curva di livello di riferimento e le superfici occupate dal porto a terra e sull'acqua. Complessivamente si tratta di una superficie pari a 40'130 m², suddivisa in 2'040 m² a terra ed in 38'090 m² in acqua.

Occupazione dell'area demaniale indicativa



C. IL PIANO PARTICOLAREGGIATO

1. LA NUOVA LEGGE SULLO SVILUPPO TERRITORIALE

La Legge sullo sviluppo territoriale entrata in vigore il 1 gennaio 2012 prevede interessanti opportunità legislative in relazione al coordinamento tra la procedura pianificatoria del Piano particolareggiato e la procedura edilizia della licenza di costruzione.

1.1 L'art. 53 della Legge sullo sviluppo territoriale (Lst)

L'art. 53 della Lst recita:

Piano particolareggiato quale autorizzazione a costruire

Art. 53 ¹Il piano particolareggiato vale quale autorizzazione a costruire se definisce il progetto di costruzione nel dettaglio di una domanda di costruzione.

²Devono essere adempiute le seguenti condizioni:

- a) gli oggetti da approvare devono essere presentati in modo separato dal piano particolareggiato, di principio secondo le prescrizioni delle relative procedure d'autorizzazione a costruire,
- b) la documentazione relativa alla domanda di costruzione non soggiace alla procedura di partecipazione né all'esame preliminare, ma deve essere allegata per conoscenza al piano particolareggiato,
- c) dopo l'adozione del piano particolareggiato da parte del Legislativo comunale, il Municipio procede alla pubblicazione del medesimo unitamente alla documentazione relativa alla domanda di costruzione,
- d) il Consiglio di Stato approva il piano particolareggiato e rilascia l'autorizzazione a costruire con decisione globale. Esso decide i ricorsi contro l'uno e l'altra,
- e) per le varianti di progetto che configurano una modifica di poco conto del piano particolareggiato si applica la procedura relativa alle modifiche di poco conto,
- f) le altre varianti di progetto sono decise in base alle relative procedure d'autorizzazione a costruire.

³Il Consiglio di Stato stabilisce i dettagli.

1.2 L'art. 71 e seguenti del Regolamento di applicazione alla Legge sullo sviluppo territoriale (RLst)

Procedura d'approvazione del piano particolareggiato quale autorizzazione a costruire

a) esame preliminare; informazione e partecipazione

(art. 53 cpv. 2 lett. b Lst)

Art. 71 Il progetto di piano particolareggiato, presentato dal Municipio al Dipartimento per l'esame preliminare (art. 25 Lst) ed alla popolazione per l'informazione e partecipazione (art. 26 Lst), deve essere corredato, per conoscenza, dalla documentazione relativa alla domanda di costruzione almeno a livello di progetto di massima.

b) adozione

(art. 53 cpv. 2 lett. c e 27 cpv. 1 Lst)

Art. 72 Il progetto di piano particolareggiato, presentato per adozione al legislativo comunale (art. 27 Lst), deve essere corredato dalla documentazione relativa alla domanda di costruzione, che deve adempiere alle prescrizioni dell'art. 4 cpv. 2 della legge edilizia cantonale del 13 marzo 1991 (LE) e degli articoli 8 cpv. 1, 9 lett. a,b,c,d,e,f, 11, 12 lett. a,b,d,e e 15 del regolamento d'applicazione della legge edilizia del 9 dicembre 1992 (RLE).

c) pubblicazione

(art. 53 cpv. 2 lett. c Lst)

Art. 73 ¹Il Municipio pubblica il piano particolareggiato adottato e la documentazione relativa alla domanda di costruzione secondo le prescrizioni degli articoli 27 cpv. 2 Lst e 6 cpv. 2 e cpv. 3 LE.

²La documentazione relativa alla domanda di costruzione deve adempiere alle prescrizioni degli articoli 9 lett. g, h, i, l, 10, 12 lett. c ed f, 13 e 14 RLE.

d) rimedi di diritto

(art. 53 cpv. 2 lett. d Lst)

Art. 74 ¹Il piano particolareggiato ed il rilascio dell'autorizzazione a costruire possono essere impugnati al Consiglio di Stato entro quindici giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione.

²La legittimazione ad interporre ricorso contro il piano particolareggiato è retta dall'art. 28 cpv. 2 Lst, quella ad opporsi al rilascio dell'autorizzazione a costruire è retta dall'art. 8 LE.

³Contro la decisione del Consiglio di Stato è dato ricorso al Tribunale cantonale amministrativo.

e) altre varianti di progetto

(art. 53 cpv. 2 lett. f Lst)

Art. 75 Per le varianti di progetto che non coinvolgono il piano particolareggiato si applica l'art. 16 LE.

La novella legislativa è particolarmente significativa e innovativa poiché permette di unire in una procedura unitaria l'approvazione del Piano particolareggiato e la concessione della licenza edilizia. Con il diritto precedente, da un punto di vista formale, andava avantutto approvato il Piano particolareggiato e poi poteva essere avviata la procedura della licenza edilizia il che in genere, allungava in modo importante i tempi per la realizzazione dei progetti previsti.

Le nuove prescrizioni si prestano in modo particolare per progetti come il porto la cui forma pianificatoria deriva necessariamente da un progetto di dettaglio che permette poi di passare alla preparazione della domanda di costruzione.

Nel nostro caso, in accordo con la Sezione per lo sviluppo territoriale, si deciso di procedere con l'applicazione del nuovo diritto il che non farà altro che velocizzare le diverse procedure e avvicinare i tempi per l'avvio dei lavori di realizzazione del porto. L'organizzazione della procedura e della documentazione è stata concordata direttamente con il Dipartimento del Territorio.

2. IL RAPPORTO DI IMPATTO AMBIENTALE (RIA)

2.1 Le basi giuridiche e coordinamento del RIA con la pianificazione e la procedura edilizia

In base all'art. 1 OEIA cifra 13.3, porti per battelli di diporto la cui capienza supera i 100 ormeggi soggiace alla elaborazione di un esame di impatto ambientale (EIA).

In relazione a quanto detto precedentemente, pare interessante riprendere quanto detto dal Dipartimento del Territorio in occasione dell'esame preliminare:

“Sulla base del cpv. 3 dell'art. 5 OEIA, dal momento che la variante in oggetto è costituita da un Piano particolareggiato che permette un esame circostanziato la cui procedura è retta dalla Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT, vedi art. 54 e 55), la procedura pianificatoria vale come procedura decisiva. Ssi veda pure l'art. 7 “Procedura pianificatoria” del Regolamento cantonale di applicazione dell'OEIA (ROEIA).”

L'art. 6 "Esame plurifase" OEIA stabilisce che se il diritto prevede un EIA ripartito su diverse fasi procedurali, in ogni singola fase l'esame si protrae fintanto che l'impatto sull'ambiente non sia accertato nella misura necessaria per la decisione corrispondente. In questo caso, per la costruzione del porto dovendo succedere alla procedura pianificatoria quella edilizia, ci si trova nel caso di un EIA plurifase.

Analogamente a quanto sopra detto circa la procedura pianificatoria, nella successiva procedura edilizia l'EIA sarà svolto dall'autorità decisionale definita nella Legge edilizia cantonale (LE), ossia il Municipio (vedi art. 3 LE).

Dal momento che ci si trova confrontati con un EIA plurifase, in questa circostanza il DT propone le proprie osservazioni unicamente circa le misure di mitigazione previste dal RIA che, per loro natura, hanno specifica attinenza con la fase pianificatoria. Non si propongono, di conseguenza, valutazioni circa misure relative alla fase edilizia o che ad essa possono venire demandate, le quali andranno valutate nella successiva fase dell'EIA, coerentemente a quanto sopra indicato."

Le osservazioni sono piuttosto importanti nella misura in cui va avvertito e sottolineato come il RIA fosse stato già elaborato in plurifasi e che quindi ha già sviluppato tutti i temi anche per la fase edilizia. In considerazione del fatto che, in applicazione alla nuova Legge sullo sviluppo territoriale, il Piano particolareggiato e la domanda di costruzione vengono approvati nell'ambito di procedure unitarie e simultanee, la documentazione pianificatoria sarà analizzata considerando le parti del RIA che sono inerenti allo strumento pianificatorio, mentre gli aspetti edilizi dell'EIA saranno considerati nell'ambito della licenza edilizia.

A seguito di una modifica della Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb) intervenuta il 1 luglio 2007, il RIA non ha più l'obbligo di contenere la giustificazione del progetto. I temi riguardanti il dimensionamento del porto e il riordino delle boe resta di pertinenza della relazione di pianificazione. A tale riguardo rimandiamo al capitolo 2.1 di detta relazione.

In questa relazione vengono quindi ripresi solo quegli elementi e quelle analisi del RIA pertinenti al Piano particolareggiato, in particolare quegli elementi che potrebbero incidere sulle scelte pianificatorie

Il rapporto di impatto ambientale è stato elaborato dalla Dionea SA di Locarno, ditta specializzata nel settore ambientale. Il RIA è stato aggiornato in relazione alle modifiche apportate al progetto.

2.2 La protezione dell'aria

L'EIA ha evidenziato che il progetto causa le seguenti modifiche:

- aumento del traffico lungo la strada principale;
- la navigazione;
- emissioni dovute al rifornimento dei natanti;
- emissioni dovute al riscaldamento dei locali e all'esercizio del porto a terra,

giungendo alle seguenti conclusioni:

"Il contributo dovuto ai frequentatori del porto ed alla movimentazione dei natanti ammonta a meno dell'1% su tutte le tratte considerate. Visto il sostanziale rispetto dei limiti di immissione per quanto riguarda gli ossidi di azoto e la forte componente dovuta al carico di fondo per i PM10, si può concludere che l'apporto dovuto al traffico stradale è sostanzialmente trascurabile. Non si rendono necessarie delle misure di mitigazione particolari."

Analoghe considerazioni vanno fatte in relazione alla presenza di un piccolo prevalentemente dai frequentatori del porto.

D'altra parte la piccola dimensione dell'esercizio pubblico è stata una volontà del Municipio al fine di evitare che proprio il Comune creasse nuova concorrenza nel settore della ristorazione, considerata che l'offerta è già particolarmente ricca nella regione.

Il porto prevede la formazione di complessivi 287 posti barca. Richiamato il calcolo del dimensionamento del porto e la strategia di riordino presentata al capitolo 2.1 il porto regionale non causerà un aumento dei natanti immatricolati ma semplicemente un loro spostamento. Si può prevedere che una parte delle imbarcazioni oggi presenti nell'area verranno tolte dalla circolazione a causa dei costi eccessivi di ormeggio del porto o per lo stato precario di molti vecchi natanti. La politica cantonale restrittiva in materia di ormeggi dovrebbe impedire che essi verranno spostati in altre aree. Di conseguenza è ipotizzabile che una parte di vecchie imbarcazioni verrà sostituita da nuove di ultima generazione e quindi con delle emissioni ridotte. Globalmente la situazione a livello di emissioni per il Gambarogno dovrebbe quindi essere immutata.

Al fine di diminuire il più possibile le emissioni derivanti dal traffico veicolare l'esame di impatto ambientale ha chiesto che venga organizzata una fermata bus in corrispondenza del porto. L'area di fermata del bus direzione Gerra non può essere ricavata all'interno dell'area di progetto per mancanza oggettiva dello spazio necessario. Analoghe argomentazioni valgono per la fermata direzione San Nazzaro. Le fermate bus dovranno quindi essere realizzate in corrispondenza del sedime stradale veicolare e sono quindi all'esterno del Piano particolareggiato. Le fermate saranno definite nell'ambito di un'altra procedura gestita direttamente dal Cantone.

2.3 I rumori

Le analisi e valutazioni del RIA mostrano che le zone tra la strada cantonale e la riva lacustre possono essere soggette ad immissioni di rumore eccessive (oltre i VLI del GdS II) generate dalla strada cantonale e dalla ferrovia.

Di principio, la delimitazione di nuove zone edificabili soggette ad immissioni eccessive è permessa solo se i VP possono essere rispettati attraverso misure di pianificazione, sistemazione o costruzione. Nella misura in cui il comparto è già stato assegnato ad una zona di utilizzazione prima dell'entrata in vigore dell'Ordinanza federale valgono i valori limiti di immissione, meno severi rispetto ai valori limiti di pianificazione (VLI).

In sede di approvazione della revisione del piano regolatore Il Consiglio di Stato, per la fascia lago, ha mantenuto in vigore il PR 1985. Di conseguenza la validità del vincolo per la realizzazione del porto va fatta risalire al piano regolatore 1985 per cui i valori limiti di immissione saranno rispettati.

2.4 Le acque sotterranee

L'EIA ha verificato gli eventuali impatti del progetto in relazione alle interferenze tra costruzione e falda, deposito di liquidi nocivi, in particolare il carburante, e la corretta gestione delle acque di rifiuto.

In relazione alla costruzione principale non sono previsti scavi nella falda e l'unico movimento di materiale è previsto in corrispondenza del corpo posteggi che comunque va ad occupare una vecchia deponia ad una quota più elevata della falda.

In relazione al deposito di carburanti il progetto prevede misure di protezione i cui principi sono ripresi nelle Norme di attuazione del Piano particolareggiato.

L'evacuazione delle acque di rifiuto prodotte dai servizi della struttura a terra e dai natanti (acqua di sentina) è garantita attraverso l'allacciamento al collettore consortile delle acque luride, esistente lungo la strada cantonale.

2.5 Lo smaltimento dei rifiuti

Coerentemente con quanto esposto nel rapporto di impatto ambientale, il progetto prevede l'organizzazione di un centro di raccolta differenziata dei rifiuti per l'utente della struttura del porto e della navigazione. Esso è ubicato in corrispondenza del posteggio coperto.

2.6 La natura e il paesaggio

2.6.1 Il sito inquinato

L'area interessata dal progetto del porto è iscritta nel catasto dei siti inquinati ai sensi dell'OSITI. L'ordinanza definisce infatti una procedura di indagine coordinata con le Autorità cantonali volta innanzitutto a comprendere l'origine e l'entità del problema (indagine preliminare, art.7) ed in seguito definire la necessità, gli obiettivi e le modalità dell'eventuale risanamento.

In tal senso il Comune, in accordo con i servizi cantonali ha approfondito il tema attraverso sondaggi che hanno permesso di prelevare campioni di materiale poi analizzati dallo studio Consulenze geologiche e ambientali SAGL di Markus Felber che giunge alla conclusione che *"il sottosuolo del mappale in oggetto è quindi da ritenersi pulito e né i materiali rilevati e nemmeno le analisi giustificano oggi l'iscrizione della particella nel catasto dei siti inquinati allestito ai sensi dell'OSITI"*.

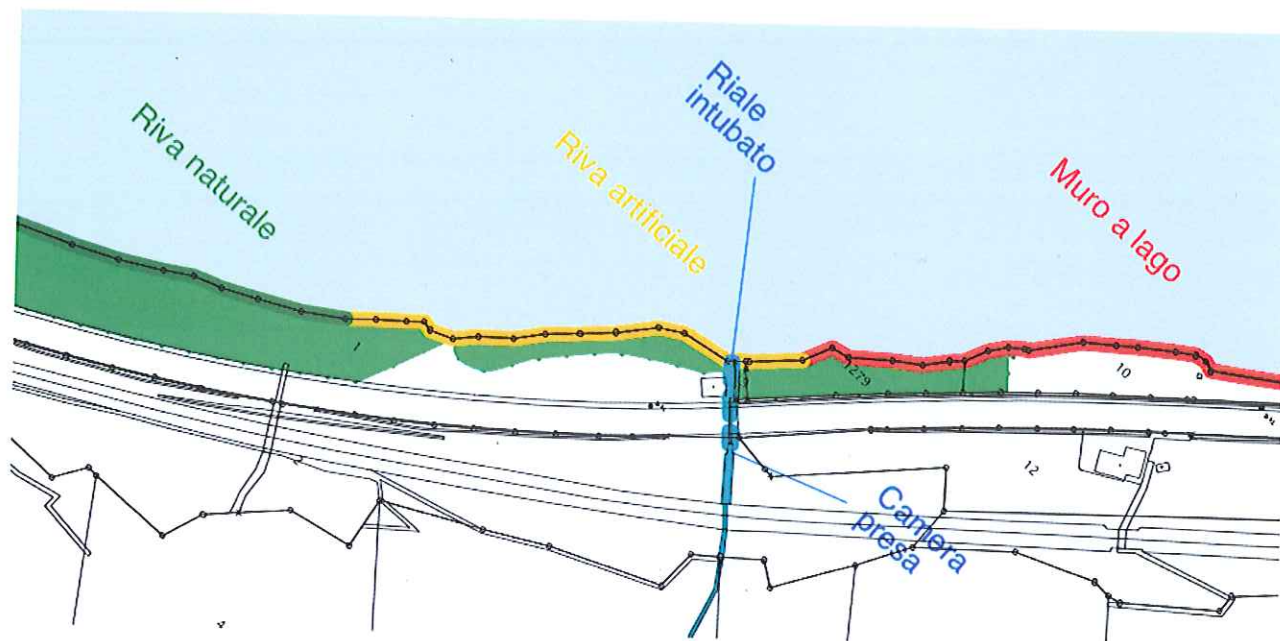
2.6.2 La natura

L'EIA ha verificato le conseguenze del progetto sulle componenti naturali del lago e delle rive. Il rapporto ha inoltre considerato anche un riale temporaneo proveniente dalla montagna dopo aver attraversato la strada cantonale sbocca in corrispondenza delle infrastrutture.

Il progetto prevede i seguenti interventi, che possono avere effetti sulle acque superficiali:

- la modifica del riale temporaneo nel tratto a valle della strada cantonale;
- il rifacimento delle rive con la realizzazione di muri a lago;
- le attività legate alla gestione dei natanti.

In questa sede ci si limita alle questioni naturalistiche nella misura in cui le eventuali conseguenze derivanti dall'attività dei natanti è gestita attraverso misure ampiamente previste dal progetto.



La realizzazione del porto prevede l'occupazione di circa 125 ml di riva e di 2'500 m² di superficie. Questi sono quelli caratterizzati dai minori contenuti naturali, in particolare:

- lo sterrato ora usato quale posteggio;
- la scarpata ricca di neofite;
- una porzione di prato utilizzato per il deposito dei barchini.

La riva non viene sostanzialmente modificata dall'intervento se non per una lunghezza di circa 35 m, al di sotto dell'elemento edificato che ospita la capitaneria ed il bar.

Quali misure di compensazione in loco sono previsti i seguenti interventi:

- allargamento di una parte della riva in modo da renderla meno ripida e dare più spazio per la zonazione della vegetazione. Si tratterebbe di una misura importante per poter ricreare la sequenza completa della vegetazione tipica delle rive naturali;
- valorizzazione delle rive con mirati interventi di ingegneria naturalistica (posa di canneti, piante, arbusti o vegetazione lacustre);
- compensazione in loco del bosco dissodato, utilizzando specie autoctone e strutturando fin dall'inizio la piantagione. Procedere alla piantagione anche dell'area forestale formale ma non alberata, pari a 122 m²;
- realizzazione di aree prative con miscele autoctone, gestendole estensivamente;
- integrazione della porzione di riva fra il porto ed il nucleo di Bustello con una passeggiata;
- mantenimento di qualche grande pioppo nella zona prevista per il posteggio; sarebbe un elemento di riferimento e allo stesso tempo di caratterizzazione del paesaggio.

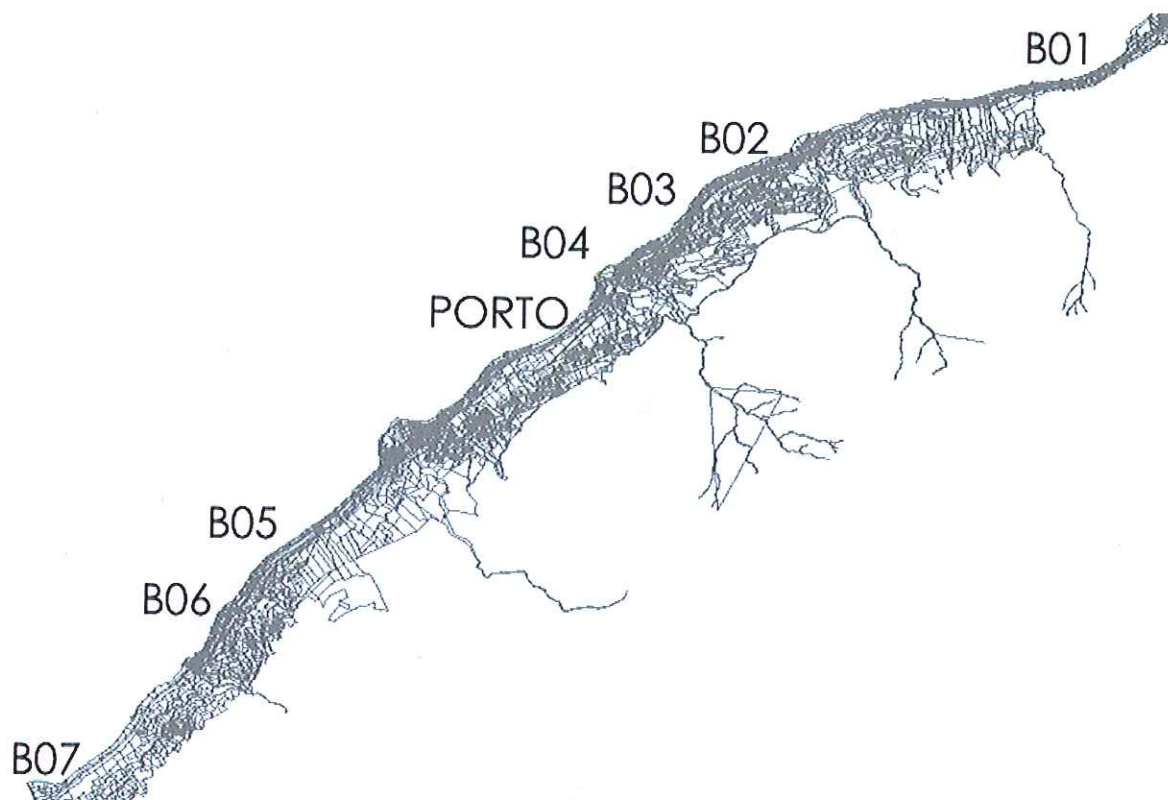
Proposta di sistemazione della riva



In relazione alle misure mitigatrici si rimanda al progetto di dettaglio.

Quali misure di compensazione lungo le rive del Gambarogno, si propone di predisporre mirati interventi di ingegneria naturalistica (posa di canneti, piante, arbusti o vegetazione lacustre, depositi a lago di materiale alluvionale, ecc.) in 7 tratti di riva di proprietà pubblica, oggi sotto pressione per la presenza di barchini o di ormeggi a riva. La superficie complessiva recuperata ammonta a circa 4'630 mq.

Tratti di riva del Gambarogno di cui si propone la rivitalizzazione



B01→B02→ : numerazione dei siti nel rapporto di impatto ambientale

2.6.3 Il paesaggio

Il RIA si dilunga in modo importante sulle questioni paesaggistiche procedendo con letture urbanistiche e paesaggistiche.

Per questo tema, rispetto alle analisi del RIA, risultano essere importanti le scelte progettuali che permettono di inserire l'infrastruttura portuale nel paesaggio e nell'impianto urbanistico del sito. Gli elementi essenziali sono i seguenti:

La struttura a lago

L'ingombro della struttura a lago è stata preliminarmente valutata con l'Ufficio cantonale della natura e del paesaggio. Va qui ricordato che originariamente il porto prevedeva lo stazionamento di 320 posti barca il che comportava, a detta dell'Ufficio cantonale della natura e del paesaggio, un eccessivo impatto della struttura a lago. In particolare il frangionde, la cui forma rispondeva ad esigenze di ordine ingegneristico e tecnico, conseguente alla volontà di voler massimizzare la capienza del porto, invadeva in modo eccessivo lo specchio del lago. Gli incontri avuti dall'allora Consorzio con i servizi cantonali avevano permesso di aggiustare la forma del frangionde che, grazie alla sua incurvatura, invadeva in misura minore lo specchio lacustre e riprendeva nella sua linea la sinuosità delle rive naturali.

In considerazione della linea della riva naturale va anche segnalato che la struttura a lago resta relativamente poco visibile se non da posizioni del tutto particolari.

La struttura a terra

La realizzazione della struttura a terra permette di valorizzare un tratto di riva attualmente poco interessante sia dal punto di vista paesaggistico sia da un punto di vista naturalistico. Le misure di compensazione, come la rinaturazione delle rive naturali e la realizzazione del bosco/parco, migliorano una situazione di attuale disordine.

L'edificio emergente si relaziona urbanisticamente con la strada e rafforza l'immagine pubblica del sito. Sono inoltre garantiti i necessari collegamenti tra la quota strada e la quota lago attraverso scale e rampe garantendo in tal senso l'accesso anche ai motulesi. La realizzazione di una prima tratta del percorso a lago corrisponde ad un primo importante tassello per un raccordo urbanistico importante tra il porto e la foce del riale Cedullo.

La valorizzazione delle rive

Oltre alle misure compensative che permetteranno di riordinare alcuni tratti di riva, la realizzazione del porto permetterà indirettamente di restituire all'uso pubblico ampi spazi di riva. Grazie al riordino dei campi boa, che attualmente risultano prospicienti alle rive maggiormente frequentate, saranno di conseguenza eliminate anche tutti quei depositi di barchette necessarie per raggiungere la boa. Innegabilmente quindi per questo aspetto la realizzazione del porto permetterà una riqualifica paesaggistica e una valorizzazione turistica/ricreativa delle rive.

La concretizzazione del principio di risanamento è fondamentalmente legato alla concessione dell'uso delle acque demaniali per cui è compito dell'Autorità cantonale procedere con l'eliminazione dei campi boa esistenti e che i relativi natanti trovino posto nel porto garantendo in tal senso un bilancio sostanzialmente neutro del numero di natanti immatricolati.

3. L'AREA FORESTALE E IL DISSODAMENTO

3.1 Lo stato di fatto e impatto del progetto sull'area forestale

La realizzazione del porto, in particolare della struttura a terra, comporta una diminuzione di zona forestale pari a 1'067 mq. L'esame di impatto ambientale descrive nel dettaglio le qualità paesaggistiche e naturalistiche del bosco che dovrà fare oggetto di dissodamento.

3.2 I principi e basi giuridiche per la conservazione del bosco

L'art. 5 della Legge forestale (Lfo) stabilisce che di regola sono vietati dissodamenti. Deroche sono concesse quando l'opera che comporta il dissodamento ha un interesse pubblico preponderante rispetto alla conservazione della foresta e nella misura in cui l'opera non possa essere realizzata altrove, che rispetti le condizioni stabilite dalla pianificazione del territorio e che il dissodamento non comporti pericoli per l'ambiente.

L'art. 7 della Lfo precisa infine e che ogni dissodamento va compensato in natura nella medesima regione e principalmente con essenze stanziali. Sempre lo stesso articolo precisa che in casi eccezionali, quale compensazione si possono adottare provvedimenti a favore della protezione della natura e del paesaggio. Nel nostro caso il dissodamento interessa il bosco ripuale di riva lago per cui esso va compensato in via reale.

3.3 Le giustificazioni per la concessione del dissodamento

In relazione all'applicazione dell'art. 5 Lfo l'interesse pubblico preponderante dell'opera rispetto alla conservazione del bosco è data dall'importanza del porto in relazione alla possibilità di eliminare i campi boe, di riordinare e riqualificare le rive lacustri.

L'ubicazione è stabilita dal Piano direttore i cui studi preparatori hanno evidenziato che l'ubicazione scelta per il porto regionale rappresenta la soluzione ideale.

La conformità con la pianificazione è data dal Piano particolareggiato.

Si deve quindi concludere che le motivazioni alla concessione del dissodamento sono date

3.4 La compensazione

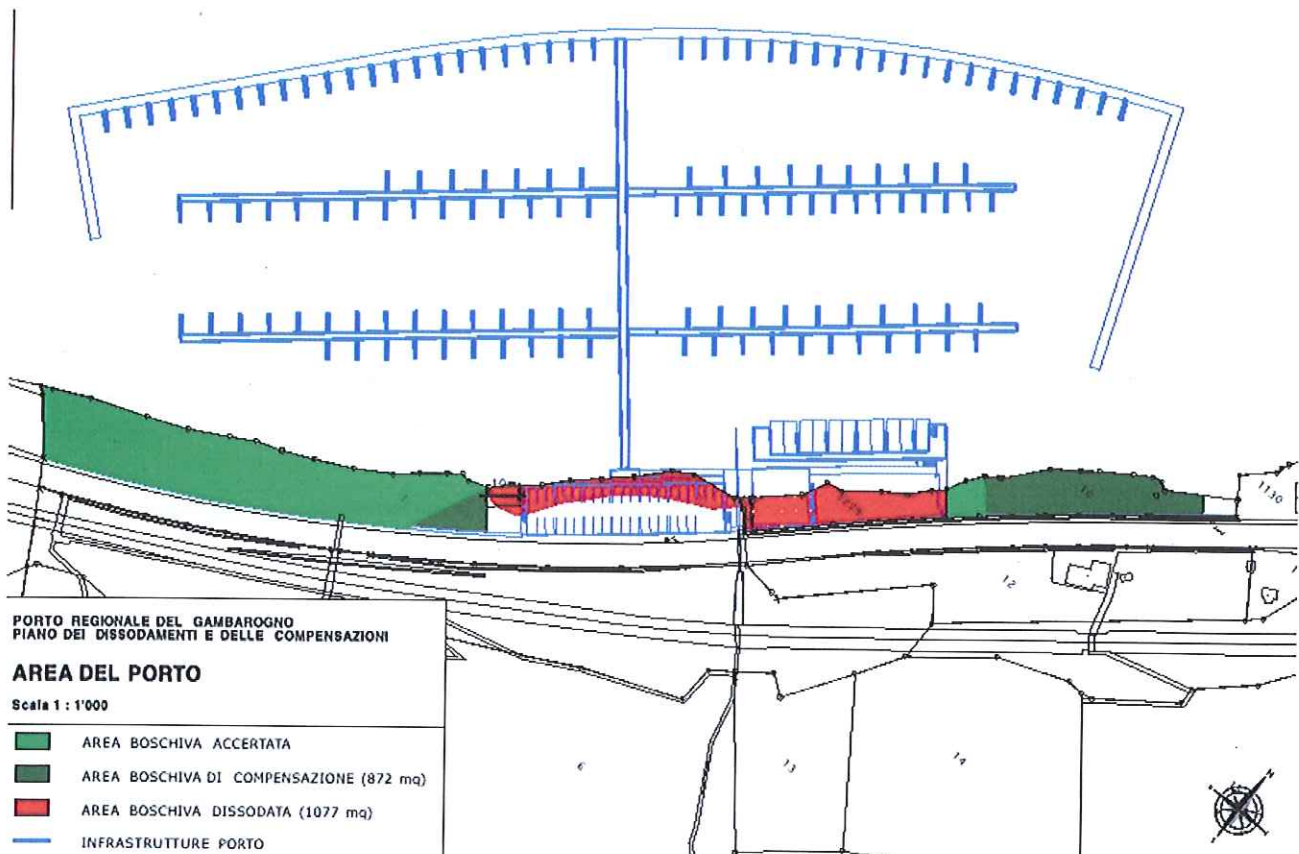
E' prevista una compensazione pari a ca. **mq 890** di bosco che verrà realizzata in corrispondenza dei mappali no. 1 e 10 di San Nazzaro. I 177 mq mancanti saranno compensati tramite il prelievo di una tassa di compensazione di 20 Fr / m2 di bosco dissodato non compensato. Il progetto di compensazione è parte integrante del progetto generale.

3.5 La domanda di dissodamento

La domanda di dissodamento è già stata sottoposta al Dipartimento del Territorio in occasione dell'esame preliminare. In data 31 luglio 2009 il Dipartimento del Territorio ha comunicato il proprio preavviso favorevole, confermato con l'esame preliminare del 22 maggio 2013.

Da un punto di vista procedurale la domanda di dissodamento, aggiornata sulla base dell'evoluzione del progetto verrà pubblicata parallelamente alla pubblicazione del Piano particolareggiato, ai sensi della Lst.

Dissodamenti dovuti alla costruzione del porto e relative compensazioni



4. IL PIANO PARTICOLAREGGIATO

Questo capitolo descrive nel dettaglio i contenuti del Piano particolareggiato dal punto di vista formale.

Il Piano particolareggiato è composto dalla seguente documentazione a carattere vincolante:

- il piano grafico , piano delle utilizzazioni e sezioni 1:500/1:200;
- le norme di attuazione;
- la relazione di pianificazione; il business plan è stato elaborato da specialisti del settore e non è ripreso nella relazione di pianificazione.

4.1 Il piano delle utilizzazioni 1:500

4.1.1 La zona forestale

Il Piano particolareggiato riporta il limite del bosco accertato (approvato nell'ambito della revisione del Piano regolatore del Gambarogno) nella misura in cui non è oggetto di dissodamento e il nuovo bosco che viene impiantato quale compensazione ai previsti dissodamenti (mappale no. 10). Si richiama a tal proposito la domanda di dissodamento parte integrante del Piano particolareggiato e del rapporto di impatto ambientale.

Il nuovo limite del bosco conseguente al dissodamento considera la distanza di m 10.00 dalle costruzioni, così come stabilito dalla Legge forestale federale.

4.1.2 Le zone di pericolo di esondazione del lago

Il piano delle utilizzazioni 1:500 riporta le zone di pericolo esondazione del lago così come inserito d'ufficio dal Consiglio di Stato in sede di approvazione della revisione del Piano regolatore.

Va segnalato che il Cantone ha elaborato un affinamento dei gradi di pericolo di esondazione del lago. Il relativo piano delle zone di pericolo esondazione non può però essere ripreso nel Piano particolareggiato poiché non è ancora stato approvato ai sensi della Legge sui territori esposti a pericoli naturali.

4.1.3 Il limite all'interno del quale sono superati i valori limiti di immissione VLI, grado di sensibilità II

Sono stati riportati i valori di immissione VLI grado di sensibilità al rumore a causa del traffico stradale così come stabilito dal Piano regolatore vigente.

4.1.4 Lo spazio riservato alle acque stagnanti e ai corsi d'acqua

In base all'Ordinanza federale sulla protezione delle acque (OPAC), il Piano particolareggiato definisce tre tipologie di protezione.

La zona di protezione delle acque superficiali

Definisce la zona di protezione verso il lago. In base all'art 41b dell'Ordinanza federale per la protezione delle acque (OPAc) questa zona comprende una fascia di m 15.00 dalla linea di sponda verso terra. I servizi cantonali considerano quale linea di sponda la quota del demanio cantonale stabilita in 194.50 m.s.l.m. Nel caso che ci riguarda, in base a quanto segnalatoci dagli Uffici cantonali competenti, la zona ha considerato la situazione del tutto particolare determinata dalla presenza della strada cantonale e dalla prevista costruzione del porto. In tal senso verso terra la fascia termina in corrispondenza del ciglio stradale mentre verso il lago la fascia segue le facciate degli edifici nella misura in cui questi entrano direttamente in acqua; la quota di m 194.50 sarà mantenuta come riva naturale.

In base all'art, 41c OPAC, all'interno della zona di protezione delle acque superficiali è consentito realizzare esclusivamente impianti ad ubicazione vincolata e d'interesse pubblico.

Il porto del Gambarogno è un'opera di interesse pubblico la cui ubicazione vincolata è sancita dal Piano direttore cantonale, scheda P7, - laghi e rive lacustri - confermata nell'ambito del Piano regolatore del Comune di Gambarogno approvato dal Consiglio di Stato il 21 luglio 2011.

Il porto rientra quindi tra le opere che possono essere realizzate all'interno dello spazio riservato alle acque stagnanti.

Lo spazio riservato ai corsi d'acqua (art. 41 cpv 4 OPAC)

Interessa il corso d'acqua tra il corpo posteggi e il corpo ristorante/capitaneria che verrà in parte riaperto. Si ricorda che, in base al Piano regolatore in vigore, questo corso d'acqua aveva già una sua zona di protezione ai sensi dell'OSCA.

In base all'art. 41 cpv OPAC, nelle zone densamente edificate, la larghezza dello spazio riservato alle acque può essere adeguata alla situazione di edificazione, purché sia garantita la protezione contro le piene. Nel nostro caso lo spazio riservato al corso d'acqua corrisponde ai limiti laterali del corso d'acqua, secondo il progetto di valorizzazione previsto dalle diverse misure di compensazione. In tal senso quindi lo spazio riservato ai corsi d'acqua previsto dal vigente Piano regolatore viene adeguato alla nuova situazione sia nei suoi limiti laterali sia verso il lago.

Lo spazio riservato ai corsi d'acqua (art. 41 cpv2 OPAC)

Interessa un corso d'acqua verso Gerra che non è toccato dal progetto del porto. Sulla base del Piano regolatore vigente per questo corso d'acqua è già stato delimitato lo spazio di protezione. Da un punto di vista del diritto, per la sua ubicazione all'interno dell'area forestale, non sarebbe obbligatoria la delimitazione dello spazio di protezione. Nel nostro caso lo spazio riservato al corso d'acqua risponde anche alle esigenze dell'OPAc per cui non si apportano modifiche rispetto al Piano regolatore.

4.1.5 Lo spazio in acqua destinato allo stazionamento delle imbarcazioni

Il piano delle utilizzazioni definisce la zona all'interno della quale possono essere realizzate le strutture galleggianti e gli attracchi per una massimo di 287 posti barca. In sostanza il Piano particolareggiato riporta quanto previsto dal progetto di dettaglio che, come ricordato precedentemente, è stato attentamente verificato dall'Ufficio cantonale natura e paesaggio. La forma arcuata del frangionde limita una eccessiva invasione dello specchio del lago.

4.1.6 La struttura a terra

L'edificio al servizio del porto

Il Piano particolareggiato definisce l'ingombro dell'edificio di servizio al porto che comprende lo spazio per la capitaneria e il ristorante, i locali di servizio all'utenza del porto, oltre che spazi deposito di vario genere compresa la dispensa per la cucina.

L'altezza massima della costruzione è stabilita a 205.00 m.s.l.m.

Il corpo posteggi

Il Piano particolareggiato delimita l'area destinata al posteggio per un totale di 68 posti auto, 32 al coperto e 36 all'esterno.

Il posteggio è previsto a due livelli grazie alla possibilità di poter sfruttare in modo ottimale le quote della strada che, ricordiamo, "sale" da San Nazzaro verso Gerra Gambarogno.

Al posteggio esterno (che funge poi da copertura al posteggio coperto) si accede ad ovest, mentre al posteggio coperto si accede da est direttamente dalla strada.

Al piano inferiore sono previsti vari depositi del carburante e alcuni spazi di deposito per la capitaneria di porto.

L'altezza massima della costruzione è stabilita a 205.00 m.s.l.m, alla stessa quota dell'edificio di servizio.

4.1.7 Il verde pubblico

Il verde pubblico comprende lo spazio di transizione dal corpo capitaneria verso il bosco ad est. Questa zona può essere arredata con strutture leggere: giochi, panchine, ecc. In questa zona è pure prevista la posa dei serbatoi dei carburanti.

4.1.8 La pompa della benzina

In corrispondenza del molo per gli attracchi temporanei è prevista la costruzione della pompa della benzina che per questioni di sicurezza deve trovarsi oltre la quota di esondazione massima del lago

4.1.9 Lo spazio libero fuori zona edificabile, giardino privato

Corrisponde allo spazio restante compreso tra il limite del bosco, dopo la compensazione, e la parte del percorso a lago all'estremità est del Piano particolareggiato. Questa zona, fuori zona edificabile, è istituita ai sensi dell'art. 27 cap. III del Regolamento di applicazione alla Legge sullo sviluppo territoriale (RLst). Questo spazio resta di proprietà privata e può essere gestito a giardino. La delimitazione di questo spazio deriva da accordi intercorsi tra il Comune e i proprietari del mappale no. 10.

4.1.10 Lo spazio libero fuori zona edificabile, protezione della riva

Comprende la riva naturale dove sono previsti interventi di valorizzazione naturalistica quali misure compensative. Si richiama in tal senso il rapporto di impatto ambientale e il relativo incarto di progetto.

4.1.11 La linea di arretramento

Il Piano particolareggiato riporta la linea di arretramento verso la strada cantonale.

Nella misura in cui non vi sono costruzioni, l'arretramento è stabilito in m 4.00 dal ciglio stradale e questo in coerenza con la Legge cantonale sulle strade. In corrispondenza delle parti costruite del porto, la linea di arretramento corrisponde al limite di progetto, quindi inferiore ai m 4.00 stabilita dalla Legge cantonale sulla strade. A supporto della proposta va qui ricordato che la struttura portuale occupa la stretta fascia tra la strada cantonale e il lago. La situazione orografica del sito comporta inevitabilmente che l'edificio venga addossato alla strada cantonale, ritenuto che l'obiettivo futuro di realizzare un marciapiede ciclo-pedonale di m 2.00/2.50 è garantito. Uno spostamento verso il lago della costruzione ai fini del rispetto della distanza minima dalla strada (m 4.00) non può quindi entrare in linea di conto per diversi motivi. Al di là degli elevati costi che uno spostamento del genere può comportare, il rispetto dell'arretramento stradale comporterebbe un posizionamento della struttura nel lago, generando ulteriori problemi ambientali e paesaggistici.

In tal senso si giustifica una linea di arretramento inferiore alle distanze minime stabilite dalla Legge strade. La proposta è inoltre coerente con quanto citato dal Consiglio di Stato in occasione dell'approvazione del Piano regolatore infatti si segnalava:

"Il CdS osserva che lungo la strada cantonale sono state fissate delle linee di arretramento e delle linee di costruzione fissandole apparentemente arbitrariamente a distanze diverse rispetto ai due lati della strada, senza quindi un concetto uniforme di fronte urbano. In alcune tratte le linee di arretramento seguono l'andamento degli edifici esistenti, cambiando poi repentinamente le distanze senza un preciso disegno.

Non essendo quindi giustificata una tale variazione, il CdS non approva le linee di arretramento e le linee di allineamento/costruzione lungo la strada cantonale e rinvia gli atti al Comune, ai sensi dell'art. 37 della LALPT, al fine di studiare con un preciso disegno il fronte lungo la strada cantonale prevedendo le eventuali deroghe alla distanza minima (4.00 ml.) laddove queste si giustificano.

Come previsto dalle NAPR, in assenza delle linee di arretramento vale quanto previsto dall'art. 55.

Nell'ambito dello studio di Piani Particolareggiati e della fascia delle riva lago, il Comune potrà, motivando la richiesta, proporre degli allineamenti o delle deroghe da tale distanza."

4.1.12 La passeggiata e il sentiero a lago

E' definita la passeggiata a lago che s'innesta a quota strada, attraversa lo spazio di raccordo tra edificio e posteggio e prosegue attraverso delle rampe per raggiungere la quota lago e si estende fino al limite est del Piano particolareggiato.

La larghezza delle rampe deve essere di almeno m 1.90, mentre per il percorso alla quota lago può essere realizzato con una larghezza massima pari a m 2.00 e questo in particolar modo all'interno dell'area forestale.

Il piano particolareggiato definisce il sentiero che dal porto si dirige verso ovest salendo gradualmente fino a raggiungere la quota della strada cantonale lungo la quale si allunga in corrispondenza dello spazio pianeggiante tra il marciapiede e il ciglio del versante sottostante. Il sentiero dovrà avere una larghezza massima variabile tra m 1.00 e m 1.50 e pavimentato in ghiaietto di calcestruzzo o materiale analogo preferibilmente filtrante.

4.2 Le Norme di attuazione

Le Norme di attuazione definiscono le diverse regole attuative inerenti i contenuti del Piano particolareggiato. Si ricorda che per alcuni contenuti si fa riferimento alle norme del Piano regolatore generale.

5. LA SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA DELL'OPERA

In relazione alla sostenibilità finanziaria dell'infrastruttura portuale si rimanda alle analisi di dettaglio allegate al presente rapporto.

6. L'ESAME PRELIMINARE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Il progetto del porto e i relativi documenti pianificatori sono già stati oggetto di due esami preliminari da parte del Dipartimento del Territorio.

Un primo esame venne comunicato in data 31 Luglio 2009. Successivamente all'entrata in vigore della nuova Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) il Comune ha concordato con la Sezione per lo sviluppo territoriale che tutta la documentazione fosse rimessa al Cantone per un ulteriore esame preliminare, ai sensi dell'art. 25 Lst e 34 RLst. Questa decisione è derivata dall'opportunità, in applicazione al nuovo diritto, di poter realizzare il porto attraverso un coordinamento unitario delle diverse procedure: la pianificazione, l'esame di impatto ambientale e la licenza edilizia.

A seguito di questa novella legislativa il Comune ha quindi risottoposto tutta la documentazione al Dipartimento del Territorio il quale in data 22 maggio 2013 ha comunicato il suo preavviso.

In relazione al coordinamento delle diverse procedure, il Dipartimento del Territorio si è quindi espresso in modo unitario sugli aspetti pianificatori, ambientali e della domanda di costruzione.

Le osservazioni dipartimentali sono richiamate puntualmente nei singoli capitoli.

CONCLUSIONE

La realizzazione del Porto del Gambarogno è un'opera prevista dal Piano Direttore cantonale il cui obiettivo, oltre che rappresentare un'offerta per il tempo libero, è preminentemente di ordine paesaggistico, poiché permette di riordinare il paesaggio lacustre in particolare per quanto riguarda l'eliminazione dei campi boa e delle relative barchette disseminate lungo le rive. Il progetto genera inoltre dei benefici anche da un punto di vista naturalistico nella misura in cui le misure compensative comportano la rivalorizzazione naturalistica di alcune rive lungo la litoranea.