



# COMUNE DI VICO MORCOTE

---

## PIANO REGOLATORE

### VARIANTE DI PR

---

Linee di arretramento dalle strade pedonali

Rapporto di pianificazione  
Norme di attuazione  
Piano di variante allegato

ESAME PRELIMINARE DEL DT	28 luglio 2014
INFORMAZIONE DELLA POPOLAZIONE	1 giugno – 1 luglio 2015
APPROVAZIONE DEL MUNICIPIO	MM no.
ADOZIONE DELL'ASSEMBLEA COMUNALE	

Per il Municipio

Il sindaco

Il Segretario

Maggio 2019

## INDICE

1	Premessa .....	3
2	Breve cronistoria.....	3
3	Basi legali, scopo della variante e contenuto dell'incarto .....	4
4	Esame preliminare dipartimentale.....	5
5	Informazione della popolazione.....	5
6	rinvio del messaggio municipale e nuovi approfondimenti.....	6
7	Elementi in variante .....	9
	7.1 Inserimento delle linee di arretramento lungo le strade pedonali.....	9
	7.2 Aggiornamento del tracciato di alcuni sentieri .....	9
	7.3 Variante delle Norme di attuazione.....	10
8	Costi della variante .....	12

### Piano di variante allegato:

- PIANO DEL TRAFFICO PIANO DEGLI EDIFICI ED ATTREZZATURE DI INTERESSE PUBBLICO

    Variante linee di arretramento dalle strade pedonali – scala 1:2500

## **1** PREMESSA

La presente variante di Piano regolatore si rende necessaria per precisare le distanze di arretramento delle costruzioni dall'area pubblica.

In occasione della revisione del PR comunale, conclusa con l'approvazione del Consiglio di Stato il 12 luglio 2011, non si è indicata la distanza di arretramento dalle strade pedonali.

Questa mancanza va colmata in modo tale da non dar adito a incertezze nelle procedure edilizie interessanti mappali confinanti con le strade pedonali.

All'interno della zona edificabile di Vico Morcote vi sono alcuni tratti di strade pubbliche pedonali: Sentée de St. Maria, Sentée da Murcò e da Scöla, il Sentée da Prò, Sentée du Murinasc. Va quindi regolamentato l'arretramento degli edifici da queste strade a carattere pedonale.

Il Piano di Indirizzo della variante, esaminato dal Dipartimento del territorio il 28.07.2014, comprendeva anche una modifica delle Norme di attuazione del Piano regolatore (NAPR) relativamente alla distanza degli accessi veicolari dalle strade pubbliche. Sebbene il Dipartimento del territorio abbia preavvisato favorevolmente la scelta dell'Esecutivo, l'Assemblea Pubblica di Vico Morcote ha respinto il Messaggio municipale ritenendo necessario un approfondimento della modifica di Piano regolatore. Nel presente rapporto si riporta l'analisi territoriale eseguita dal Municipio e le motivazioni che hanno portato ad escludere dalla presente variante la modifica della regolamentazione della distanza degli accessi veicolari dall'area pubblica.

La variante riguarda sostanzialmente l'articolo 18 delle Norme di attuazione del Piano regolatore, attraverso la precisazione degli arretramenti minimi delle nuove costruzioni dalle strade pedonali.

## **2** BREVE CRONISTORIA

- Il 25 giugno 2010 il Municipio di Vico Morcote presenta al Consiglio di Stato il progetto di revisione del PR, adottato dall'Assemblea comunale nel maggio 2010.

La revisione pianificatoria inserisce le linee di arretramento dalle strade pubbliche veicolari e dalle piazze.

- Il 12 luglio 2011 il Consiglio di Stato approva la revisione del Piano regolatore tra cui il nuovo Piano del traffico.

La revisione di PR non regola sufficientemente la distanza delle costruzioni dall'area pubblica, e più precisamente dalle strade pedonali.

- Il 21 maggio 2014 il Municipio invia al Dipartimento del territorio il Piano di indirizzo della variante concernente le distanze dall'area pubblica.

- Il 28 luglio 2014 il Dipartimento del territorio si esprime mediante l'esame preliminare sulla generale congruenza del piano di indirizzo.

In quest'occasione il DT condivide le intenzioni del Municipio di completare ed affinare i contenuti del PR conformemente alle disposizioni cantonali in materia.

- Tra il 1 giugno e il 1 luglio 2015 il Municipio di Vico Morcote informa la popolazione sull'esito dell'esame preliminare della variante attraverso il deposito degli atti di variante.

Durante il periodo di pubblicazione è stata presentata una sola osservazione.

- Il Municipio ha quindi elaborato la versione definitiva della variante di piano regolatore sottoponendo il MM no. 9/2018 all'Assemblea pubblica.
- L'assemblea comunale si è svolta il 3 dicembre 2018. Dopo una lunga ed articolata discussione l'assemblea pubblica ha deciso di rinviare il messaggio municipale, come previsto dall'art. 57 della Legge organica comunale, con l'intento di approfondire la modifica delle Norme relative alla distanza minima degli accessi veicolari.

Il Municipio ha approfondito la questione relativa alle distanze dall'area pubblica, in particolare degli accessi veicolari privati che si innestano sulle strade di servizio e ritiene che la normativa in vigore sia una garanzia della funzionalità della rete viabilistica comunale.

### **3 BASI LEGALI, SCOPO DELLA VARIANTE E CONTENUTO DELL'INCARTO**

Il Municipio promuove una variante di PR ai sensi degli art. 25 e succ. Lst (Legge sullo sviluppo territoriale) per inserire le distanze di arretramento delle costruzioni dalle strade pedonali.

Si utilizza una procedura ordinaria per la modifica del Piano regolatore poiché la variante interessa potenzialmente tutta la popolazione comunale.

La variante ha l'obiettivo di regolamentare gli arretramenti degli edifici dalle strade pedonali, con una modifica dell'articolo 18 delle NAPR ed inserendo all'interno del Piano del traffico le linee di arretramento dalle strade pedonali.

Con questo tipo di regolamentazione si chiariranno tutti i vincoli inerenti gli arretramenti degli edifici dall'area pubblica.

L'incarto di variante è costituito dai seguenti documenti:

- - Piano del traffico e piano degli edifici ed attrezzature di interesse pubblico Variante linee di arretramento dalle strade pedonali – scala 1:2500;
- Variante delle norme di attuazione, al cap. 7.3 del presente rapporto;
- Rapporto di pianificazione (a carattere indicativo).

#### **4 ESAME PRELIMINARE DIPARTIMENTALE.**

Il Dipartimento del territorio ha espletato il relativo esame preliminare il 21 maggio 2014.

Il Dipartimento condivide le intenzioni del Municipio in quanto contribuiscono a completare e ad affinare i contenuti di PR conformemente alle disposizioni cantonali in materia. Quindi preavvisa favorevolmente la variante.

Esprime alcune osservazioni di seguito elencate:

- Precisare quali edifici/impianti devono rispettare la distanza minima di arretramento da strade.

Il Municipio precisa che queste distanze di arretramento si applicano anche alle costruzioni accessorie.

- La modifica dell'art. 18 cpv. 5.1, 5.1.1 e 5.1.2 implica lo stralcio dell'indicazione secondo cui per la concessione delle deroghe relative alle distanze dalle strade cantonali è necessario il consenso dell'Autorità Cantonale. Questo non è possibile.

Il Municipio non ripropone in questa versione finale le modifiche dei cpv. suddetti.

#### **5 INFORMAZIONE DELLA POPOLAZIONE**

La popolazione è stata informata sull'esito dell'esame preliminare attraverso il deposito degli atti di variante dal 1 giugno al 1 luglio 2015.

Durante il periodo di deposito degli atti è stata presentata un'osservazione da parte del sig. Luido Bernasconi che ha fatto presente che la linea di arretramento dalle strade pedonali ubicate nel bosco non ha senso, in quanto nel bosco non si può costruire.

Il Municipio ritiene pertinente l'osservazione e la fa sua per lo sviluppo dell'incarto finale.

## **6 RINVIO DEL MESSAGGIO MUNICIPALE E NUOVI APPROFINDIMENTI**

Il Messaggio municipale no. 9/2018 per l'adozione della variante è stato presentato all'assemblea pubblica il 3 dicembre del 2018.

Durante la serata, l'Assemblea pubblica ha dibattuto a lungo sulle modifiche relative alle distanze minime degli accessi veicolari verso le strade pubbliche.

L'art. 18 cpv. 5.4 regola le distanze minime degli accessi veicolari dall'area pubblica: pari a 2.00 metri, qualora gli accessi siano muniti di comando a distanza. Nel caso contrario, la distanza minima imposta per le entrate veicolari, per i cancelli e le porte di accesso alle autorimesse è pari a 5.50 metri.

La possibilità di prevedere una distanza delle entrate veicolari inferiore ai 5.50 metri dall'area pubblica, ossia lo spazio necessario ad una vettura per fermarsi davanti all'entrata senza invadere il campo stradale, era stata proposta al fine di consentire la costruzione degli accessi veicolari fino al confine stradale.

L'Assemblea pubblica non ha adottato il Messaggio municipale per l'incertezza che potrebbe creare l'applicazione della modifica delle NAPR, ritenendola problematica per garantire anche in futuro la funzionalità delle strade comunali.

Il Municipio ha quindi approfondito la questione attraverso dei sopralluoghi svolti durante il mese di marzo 2019.

Si è appurato come l'area libera compresa tra la strada pubblica e gli accessi privati, di profondità minima di 2 metri, sia diventata indispensabile per garantire la funzionalità delle strade di servizio che non possiedono un calibro sufficiente all'incrocio di 2 vetture. In particolare viene garantita la funzionalità della via Strada du Nisorin e via in di Pradon, le strade che servono la zona residenziale al di sotto del Nucleo.

Di fatto applicazione dell'attuale regolamentazione per la distanza degli accessi veicolari dall'area pubblica crea un tacito accordo tra il Comune e proprietari dell'accesso privato che garantisce la funzionalità stradale senza la necessità di prevedere ulteriori piazze di interscambio, che necessiterebbero l'esproprio della superficie privata.

La modifica dell'attuale regolamentazione potrebbe portare ad una scomparsa di queste superfici e, quindi, alla necessità di rivedere il Piano del traffico per trovare delle soluzioni per l'inserimento di piazza di interscambio.

Ma il territorio di Vico Morcote, in cui la zona residenziale si sviluppa lungo un pendio assai scosceso, non consente di trovare soluzioni confacenti alla realizzazione delle piazze di interscambio, senza un significativo impatto paesaggistico e un aggravio sostanziale delle casse comunali.

Per tale motivo, il Municipio ritiene che la normativa in vigore per la regolamentazione degli accessi veicolari sia ancora valida a garantire la funzionalità stradale, senza dover intervenire con la modifica del Piano del traffico.

Nei sopralluoghi effettuati si è potuto però verificare che alcune superfici private antistanti gli accessi veicolari sono state chiuse mediante la posa di catene (vedi Figura 1).



Strada du Nisorin



Strada du Nisorin



Sentée da Murcò



In di Pradon



In di Pradon



In di Pradon

*Figura 1: fotografie degli accessi privati cintati*

La chiusura delle entrate veicolari mediante l'installazione a confine del campo stradale, fa venir meno la funzionalità della strada stessa. Sebbene l'art. 22 cpv. 2 lett. a) non consente l'installazione di manufatti di cinta che possono creare pericolo per la circolazione, si ritiene necessario inserire una nuova prescrizione per

regolamentare la possibilità di una chiusura degli accessi ad una distanza minima di 2.00 metri. Con una normativa di questo tipo il Municipio avrà la facoltà di far rimuovere queste catene al fine di garantire la funzionalità delle strade di servizio comunali.



## **7 ELEMENTI IN VARIANTE**

### **7.1 INSERIMENTO DELLE LINEE DI ARRETRAMENTO LUNGO LE STRADE PEDONALI**

Il Municipio si è accorto della mancanza di una regolamentazione specifica inerente l'arretramento degli edifici dalle strade pedonali.

Questa lacuna pianificatoria viene colmata mediante una variante del piano del traffico con l'inserimento delle linee di arretramento lungo le strade pedonali, ad esclusione di quelle inserite all'interno della zona del Nucleo, che viene regolamentata mediante le schede contenenti la definizione degli interventi per ogni singolo mappale.

La modifica del piano del traffico deve essere accompagnata da un modifica dell'art. 18 cpv. 5.1, attraverso l'aggiunta della prescrizione delle distanze minime dalle strade pedonali.

Per la distanza delle costruzioni accessorie dall'area pubblica, si rimanda all'art. 18, precisando tutte quelle aree pubbliche per cui è necessario inserire una distanza di arretramento minima.

Va inoltre inserita la definizione della linea di arretramento, in modo da avere una traduzione in norma dell'elemento grafico presente sul piano del traffico, e per quali edifici ed impianti tali linee sono vincolanti.





Si inserisce quindi la definizione di linea di arretramento all'interno dell'art. 9 delle NAPR.

### **7.2 AGGIORNAMENTO DEL TRACCIATO DI ALCUNI SENTIERI**

Rispetto al piano di indirizzo, si è modificato il tratto di sentiero denominato "Sentiero dei Sensi" riportando il tracciato esatto nel tratto conclusivo dove i due percorsi si incontrano; è stato inoltre inserito il "Sentèe dal Puntasell" che collega il sentiero dei sensi con il tornante dei "cedri", realizzato dall'ing. Ryf alcuni anni fa e che non figura ancora nel PR.

### **7.3 VARIANTE DELLE NORME DI ATTUAZIONE.**

La variante di Piano regolatore modifica sostanzialmente alcuni articoli delle NAPR comunali. Si coglie l'occasione della variante di PR per correggere un errore nel rimando all'18, contenuto nell'art. 22.

-  Art. art. 9 (definizioni)  
Come giustificato nei precedenti capitoli, si riformula la prescrizione mancante delle distanze delle costruzioni dalle strade pedonali e si inserisce la definizione delle linee di arretramento visualizzate sul Piano del traffico.
  
-  Art 13 cpv.2  
Precisione del riferimento delle distanze delle costruzioni accessorie.
  
-  Art. 18 cpv. 5.1  
All'interno del capoverso 5.1 viene inserita la prescrizione inerente la distanza minima delle costruzioni dalle strade pedonali.
  
-  Art. 22 cpv. 3  
Viene proposta una nuova regolamentazione per poter chiudere gli accessi con catene o manufatti facilmente amovibili.  
Vieni corretto il riferimento all'articolo 18.

Le parti aggiunte sono indicate in **grassetto**, quelle eliminate con ~~carattere barrato~~.

*NORME DI ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE*

Art. 9 Definizioni

**1** Per l'indice di sfruttamento, l'indice di occupazione, l'indice di edificabilità, la superficie utile lorda, la superficie edificabile, la superficie edificata, le distanze, l'altezza degli edifici e il modo di misurarla, la sistemazione del terreno o le altre norme edificatorie generali, valgono le definizioni della Legge edilizia cantonale (LE) e del relativo Regolamento di applicazione (RLE).

**2 Linee di arretramento**

**Le linee di arretramento fissano il limite fino al quale è possibile costruire. Tali arretramenti devono essere rispettati tanto nelle nuove costruzioni quanto nelle ricostruzioni.**

Art. 13 Costruzioni accessorie

...

2 Valgono le norme seguenti:

a) Distanze **minime**:

- a confine se senza aperture

- a 1.50 m **dal confine** se con aperture

- **dalle piazze e strade cantonali, comunali, consortili e private ad uso pubblico e collettivo: vedi art. 18 cpv. 5.1;**

Art. 18 Distanze

...

5 Distanze verso l'area pubblica.

5.1 Verso piazze e strade cantonali, comunali, consortili e private ad uso pubblico o collettivo.

**La distanza minima delle nuove costruzioni principali e accessorie degli accessori come pure degli ampliamenti e delle aggiunte in caso di trasformazione o ricostruzione di un edificio esistente, ~~devono sorgere alle seguenti distanze~~ è fissata dalle linee di arretramento presenti sul piano del traffico, tracciate ad una distanza di:**

a) ~~Almeno m. 4.00 ml~~ **4.00 ml** dal ciglio delle strade cantonali: strada principale e strada di collegamento;

b) ~~almeno m. 3.00 ml~~ **3.00 ml** dal ciglio delle strade di servizio (definite SS sul piano del traffico);

**c) 3.00 ml dal ciglio delle strade pedonali.**

...

## Ar. 22 Opere esterne ai fabbricati e loro aspetto esteriore

...

### 3 Accessi carrabili

Gli accessi carrabili, devono essere conformi ai disposti dell'art. 47 ~~48~~ della Legge sulle strade, essi devono tener conto dei seguenti requisiti:

- a) assicurare una buona visibilità e evitare ogni intralcio alla sicurezza del transito veicolare e pedonale;
- b) cancelli o portoni carrabili di accesso agli edifici principali e/o alle autorimesse: vedi **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** cpv. ~~5.3~~ **5.4**;
- b') gli accessi carrabili possono essere chiusi con catene o barriere simili poste ad una distanza minima di 2.00 metri dal ciglio della strada pubblica, solo se munite di comando con apertura a distanza.**
- c) l'imbocco di detti accessi sulle strade deve essere garantito d'ambo i lati, i parametri tecnici relativi alla geometria dell'imbocco devono essere calcolati sulla base della norma VSS 640.050, in funzione della tipologia e delle esigenze di utilizzo dell'accesso;
- d) pure la pendenza massima degli accessi, più particolarmente delle rampe d'accesso, deve essere calcolata sulla base della norma VSS 640.050, in funzione della tipologia e delle esigenze di utilizzo dell'accesso;
- e) qualora, per motivi d'ordine tecnico, i requisiti di cui alle precedenti lett. b), c), d) non possono essere rispettati, il Municipio può ammettere l'applicabilità di requisiti differenti e più favorevoli al richiedente, a condizione che la sicurezza del transito veicolare e pedonale sia garantita;
- f) di regola, accessi privati lungo strade cantonali non vengono autorizzati; possono essere concesse deroghe solo nei casi in cui detti accessi risultano altrimenti impossibili.

### 4 Tubazioni esterne

Lungo i muri degli edifici confinanti con l'area pubblica, con zone gravate da servitù di arretramento o di espropriazione o con area privata destinata a pubblico passaggio, è vietato far sboccare tubazioni conducenti fumo, vapore o liquidi di qualsiasi natura, compresa l'acqua piovana. La posa delle suddette tubazioni lungo le pareti esterne. È comunque vietata fino all'altezza di m. 4.50.

## **8 COSTI DELLA VARIANTE**

La variante di PR non produce alcuna voce di spesa, poiché interviene unicamente sulle prescrizioni riguardanti le distanze dall'area pubblica e non prevede alcuna opera.

il pianificatore

arch. Matteo Huber