



Comune
di

ROVEREDO

Aprile 2014

REVISIONE PARZIALE

**Ricucitura - Digitalizzazione e
piccole modifiche**

**Rapporto di pianificazione e
partecipazione**

SOMMARIO

1. INTRODUZIONE	1
1.1. STRUTTURA DEL DOCUMENTO.....	1
1.2. CRONISTORIA.....	3
1.3. ESAME PRELIMINARE CANTONALE.....	4
1.3.1. Varianti generali – prima sezione.....	4
1.3.2. Variante ricucitura – seconda sezione.....	5
1.3.3. Legge edilizia – terza sezione.....	8
1.4. ESPOSIZIONE PUBBLICA - OSSERVAZIONI.....	10
1.4.1. ALTRE MODIFICHE DI DETTAGLIO.....	11
PRIMA SEZIONE	12
2. VARIANTI GENERALI	13
3. VARIANTI RICHIESTE DAL GOVERNO	13
4. CORREZIONE DELLE ZONE EDIFICABILI	16
4.1. IN GENERALE.....	16
4.2. RIDEFINIZIONE DELLE ZONE A SEGUITO DELL'ACCERTAMENTO DEL BOSCO.....	17
4.3. VARIANTI A SEGUITO DELL'ALLESTIMENTO DELLA NUOVA MAPPA CATASTALE.....	19
5. ZONE DI PERICOLO	20
6. VARIANTI A SEGUITO DI NUOVE ESIGENZE DI POLITICA TERRITORIALE	23
6.1. DEPOSITO CONTENITORI RIFIUTI.....	23
6.2. CENTRO MANUTENZIONE EP12.....	23
6.3. STRADA DI QUARTIERE IN LOCALITÀ CAMPAGNA.....	24
6.4. STRADA DI QUARTIERE IN LOCALITÀ BEFEN.....	24
6.5. STRADA COLLETRICE LOCALITÀ BEC-BEFEN.....	24
6.6. POSTEGGIO P6 E PIAZZA - LOCALITÀ SAN GIULI.....	24
6.7. POSTEGGIO P16 IN LOCALITÀ PIAZZA.....	25
6.8. ADEGUAMENTI DEL PERIMETRO DELLE ZONE EDIFICABILI.....	26
6.8.1. mappale 2191 – Mondan (ad est di Toveda).....	26
6.8.2. mappale 1542 – PEGRANDA (a sud-ovest di rugn).....	26

6.8.3.	<i>mappale 2005 – TOVEDA</i>	26
6.8.4.	<i>mappali 1336 e 1309 – Tèra Bianca</i>	27
6.8.5.	<i>mappali 994 e 995 – Badeisc (a nord di Sant'antoni)</i>	27
6.8.6.	<i>mappali 1173 e 1250 – Carasole</i>	27
6.8.7.	<i>mappale 88 – Borghirée</i>	27
6.9.	MONUMENTI CULTURALI DI IMPORTANZA LOCALE	27
SECONDA SEZIONE		29
7.	VARIANTE “RICUCITURA”	30
7.1.	CRONISTORIA	30
7.2.	OGGETTO DELLE PRESENTI VARIANTI DI PL.....	31
7.2.1.	<i>Abrogazione del PDCom (2000) – comparti interessati dallo spostamento dell'a13</i>	31
8.	IL CONTESTO TERRITORIALE	33
8.1.	ASPETTI STORICI.....	33
8.2.	ASPETTI FUNZIONALI	34
8.3.	IL PROGETTO DI CIRCONVALLAZIONE.....	34
9.	STUDI DI APPROFONDIMENTO	35
9.1.	IL CONCETTO URBANISTICO	35
9.2.	LA STRADA SOSTITUTIVA DELLA A13	35
10.	IL PIANO DELLE ZONE	36
10.1.	VARIANTI AL PIANO DELLE ZONE: RICUCITURA DEL COMPARTO IN SPONDA SINISTRA DELLA MOESA	36
10.2.	VARIANTI AL PIANO DELLE ZONE: COMPARTO IN SPONDA DESTRA DELLA MOESA (IN VERA E SCIMA VERA).....	39
10.3.	VARIANTI AL PIANO DELLE ZONE GENERATE DALLA RIDUZIONE DEI CALIBRI STRADALI.....	41
11.	IL PIANO GENERALE DELLE STRUTTURE	42
11.1.	VARIANTI AL PIANO GENERALE DELLE STRUTTURE.....	42
12.	IL PIANO GENERALE DI URBANIZZAZIONE: TRAFFICO	43
12.1.	VARIANTI AL PIANO GENERALE DI URBANIZZAZIONE: TRAFFICO.....	43
12.2.	VERIFICA DELLA CAPACITÀ DELLA NUOVA RETE VIARIA	46

12.3. VERIFICA ED ADATTAMENTO DELLA GERARCHIA E DELLE SEZIONI STRADALI NEL RESTO DELLA RETE VIARIA.....	50
12.4. TRAFFICO PUBBLICO E TRAFFICO LENTO	54
12.5. LA NUOVA RETE VIARIA NEL SUO COMPLESSO.....	54
12.6. ALTRE VARIANTI AL PIANO GENERALE DI URBANIZZAZIONE (TRAFFICO).....	55
12.6.1. <i>Incrocio di San Fedele</i>	55
12.6.2. <i>Servizi tecnologici</i>	55
13. TERRENI DISPONIBILI PER UNA POLITICA FONDIARIA ATTIVA.....	56
13.1. CONTRATTI DI AZZONAMENTO E PLUSVALORE.....	59
14. SVILUPPO RESIDENZIALE E POPOLAZIONE	60
14.1. CONTENIBILITÀ E POPOLAZIONE.....	60
14.2. CONCETTO DI SVILUPPO IMMOBILIARE	61
15. PROGRAMMA D'URBANIZZAZIONE E FATTIBILITÀ ECONOMICA	62
15.1. OPERE DA REALIZZARE, COSTI E RICAVI.....	62
TERZA SEZIONE.....	66
16. NUOVA LEGGE EDILIZIA	67
16.1. INTRODUZIONE.....	67
16.2. LEGGE EDILIZIA: I CAMBIAMENTI PRINCIPALI	67
17. PROSSIMI APPROFONDIMENTI	72
ALLEGATO 1	74
ALLEGATO 2	76
ALLEGATO 3	78

Documenti annessi al presente rapporto:

- Legge edilizia (contenente due allegati)
- Piano delle zone (1:2'000)
- Piano generale delle strutture (1:2'000)
- Piano generale dell'urbanizzazione – traffico (1:2'000)
- Spostamento della strada nazionale N13 "circonvallazione Roveredo" – Ricucitura Roveredo / Concetto urbanistico
- Spostamento della strada nazionale N13 "circonvallazione Roveredo" – Ricucitura Roveredo / La nuova strada di quartiere sostitutiva dell'A13 (approfondimento ingegneristico)
- Compendio dello stato di urbanizzazione (piani e tabella di sintesi)

ELENCO DELLE FIGURE

Figura 1: Il progetto Ustra di circonvallazione, USTRA	30
Figura 2: Le superfici che cambiano destinazione d'uso.....	37
Figura 3: Le superfici che cambiano destinazione d'uso.....	39
Figura 4: A colori, le superfici che cambiano destinazione d'uso a seguito della riduzione dei vincoli di allargamento stradale	41
Figura 5: Planimetria settore ovest dello studio di fattibilità della nuova strada collettrice (estratto del Piano allegato).....	44
Figura 6: Planimetria settore est dello studio di fattibilità della nuova strada collettrice (estratto del Piano allegato).....	44
Figura 7: Estratto del piano generale di urbanizzazione: traffico – tracciato pista ciclo-pedonale	45
Figura 8: Traffico giornaliero medio TGM 2012 [v/g].....	48
Figura 9: Traffico orario determinante OPS 2012 [v/h] 17.00 - 18.00.....	48
Figura 10: Traffico orario determinante OPM 2012 [v/h] 07.00 - 08.00	49
Figura 11: Prognosi traffico giornaliero medio 2020 [v/g].....	49
Figura 12: Aggiornamento sezioni stradali tipo per le strade in sponda sinistra della Moesa.	51
Figura 13: Gerarchie e sezioni stradali in sponda sinistra della Moesa.	53
Figura 14: Rete della mobilità.....	55
Figura 15: Stima di massima dei costi delle opere previsti dal progetto di ricucitura.	64
Figura 16: Stima di massima dei costi delle opere previsti e non indotti dal progetto di ricucitura.	65

1. INTRODUZIONE

Il presente rapporto, accompagnato da piani e approfondimenti tematici, tratta di **varianti** alla pianificazione locale (PL) di Roveredo. Queste risultano in particolar modo da due situazioni diverse e meglio argomentate nel prosieguo del documento.

Con questa breve introduzione si intende soprattutto sottolineare che i presenti documenti fanno riferimento a delle varianti puntuali della pianificazione locale. La revisione completa avverrà appena possibile e permetterà di abordare una serie di tematiche che in questa sede non hanno trovato spazio (cfr. cap. 17).

Si precisa inoltre che dati i contenuti dettagliati dell'attuale revisione parziale della PL che, in particolare per quel che concerne il progetto di "ricucitura" (smantellamento dell'A13), sono stati elaborati a partire dal Piano direttore comunale (PDCom) relativo ai "comparti interessati dallo spostamento dell'A13", quest'ultimo ha assolto il proprio compito e viene quindi parzialmente abrogato. **L'approvazione della presente revisione parziale della PL implica quindi anche l'abrogazione parziale del PDCom relativo ai comparti interessati dallo spostamento dell'A13, schede A, B, D, E, F, G, H e I.**

1.1. STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Questo rapporto si struttura in tre sezioni principali. La prima tratta di varianti generali scaturite da diverse condizioni e fa riferimento ad un primo esame preliminare cantonale (21 maggio 2013).

La seconda sezione si sviluppa attorno al progetto di ricucitura di Roveredo innescato in seguito alla decisione di smantellare il tracciato della strada nazionale A13 che attraversa il centro di questo Comune. In questa sezione vengono anche trattate alcune varianti puntuali elaborate in parallelo al progetto di ricucitura e legate a quest'ultimo in quanto in un secondo e specifico esame preliminare cantonale (del 27 settembre 2013 e aggiornato il 17.10.2013) ne viene richiesto lo studio.

Soprattutto durante la prima serie di varianti (prima sezione) si è intervenuti anche sulla legge edilizia (LE). Questa è stata adattata ai nuovi bisogni e al Modello di legge edilizia per i Comuni del Grigioni Italiano (MLE GRit, versione del 18 gennaio 2010). Alcuni nuovi articoli sono inoltre stati aggiunti in rispetto delle prescrizioni del progetto di ricucitura. Il tema della legge edilizia è trattato nella terza sezione di questo documento.

Si sottolinea inoltre che date le importanti varianti che vengono apportate ai piani, si è proceduto anche con l'aggiornamento della digitalizzazione dei detti piani. In base all'articolo 8 LPTC, i piani della Pianificazione locale devono essere prodotti in formato digitale. I requisiti sono fissati dai Servizi cantonali competenti (art. 4 OPTC). I piani prodotti per l'allestimento delle presenti varianti sono dunque stati digitalizzati. Ciò è stato reso possibile grazie alla disponibilità della mappa catastale digitale. Questa digitalizzazione completa ha permesso di meglio gestire il confronto tra PL in vigore, concepita su mappa catastale vecchia, e varianti di PL.

Il dossier generale è composto dal presente rapporto di pianificazione e da una serie di documenti annessi:

- Il **piano no. 1A** che riporta gli **elementi oggetto di variante al Piano delle zone in vigore**, sovrapposto alla nuova mappa catastale;
- Il **piano no. 2A** che riporta gli **elementi oggetti di variante al Piano generale delle strutture in vigore**; sovrapposto alla nuova mappa catastale;
- Il **piano no. 3A** che riporta gli **elementi oggetti di variante al Piano generale delle urbanizzazioni (traffico) in vigore**; sovrapposto alla nuova mappa catastale;
- La nuova versione della **legge edilizia**, accompagnata da due documenti annessi (Norme vincolanti a livello comunale; estratti del CIAE e delle norme SIA 416 e 421);
- Due approfondimenti specialistici, atti a meglio motivare le scelte pianificatorie, presentati e riassunti al cap. 9:
 - il concetto urbanistico relativo al progetto di ricucitura, del 6 dicembre 2013;
 - gli approfondimenti ingegneristici relativi alla strada sostitutiva della A13, del 19 giugno 2013.

Vengono inoltre allegati:

- Il piano delle zone di pericolo in quanto è stato aggiornato parallelamente alle varianti esposte di seguito e è stato dunque integrato al piano delle zone.
- Il **piano che riporta il Compendio dello stato della sovraedificazione, dell'urbanizzazione e della disponibilità per l'edificazione (SUD)**.

Seguiranno una procedura d'approvazione separata:

- Il **piano no. 1** che riporta tutte le varianti al **Piano delle zone** oggetto del presente dossier, inserite nel contesto del Piano delle zone in vigore; sovrapposte alla nuova mappa catastale;
- Il **piano no. 2** che riporta tutte le varianti al **Piano generale delle strutture** oggetto del presente dossier, inserite nel contesto del Piano generale delle strutture in vigore; sovrapposte alla nuova mappa catastale;
- Il **piano no. 3** che riporta tutte le varianti al **Piano generale delle urbanizzazioni (traffico)** oggetto del presente dossier, inserite nel contesto del Piano generale delle urbanizzazioni (traffico) in vigore; sovrapposte alla nuova mappa catastale;

Gli atti di PL che devono essere messi in votazione popolare sono i seguenti:

- I piani no. 1A, 2A e 3A;
- La Legge edilizia (LE).

Essi dovranno seguire la procedura completa prevista dagli art. 47-50 LPTC e art. 12-15 OPTC.

Inoltre, durante questa procedura di votazione popolare bisogna anche procedere con l'abrogazione parziale del Piano direttore comunale, relativamente ai comparti interessati dallo spostamento dell'A13. In particolare si tratta delle schede A, B, D, E, F, G, H e I.

1.2. CRONISTORIA

La revisione della pianificazione locale (PL) del Comune di Roveredo è stata approvata dall'Autorità cantonale il 10 ottobre 2002. Con l'elaborazione delle varianti di PL esposte nella prima sezione di questo rapporto, il Municipio intende aggiornare lo strumento pianificatorio adeguandolo a nuove esigenze giuridiche e di politica territoriale nel frattempo intervenute. Da una parte si intende aggiornare i documenti alla nuova mappa catastale e a cambiamenti intervenuti durante gli ultimi anni.

Le varianti di cui si tratta nella prima sezione del presente documento scaturiscono da differenti condizioni quali per esempio la richiesta di completamento degli atti formulata dal Governo cantonale nell'ambito del decreto d'approvazione della PL (10 ottobre 2002), il nuovo rilevamento delle zone di pericolo, l'aggiornamento di alcuni limiti in rispetto della nuova mappa catastale e infine dalla necessità di aggiornare e adattare la legge edilizia al nuovo modello. La questione dell'aggiornamento della legge edilizia sarà trattata singolarmente nella terza sezione di questo documento.

Dal canto suo, la seconda sezione di questo rapporto tratta del progetto di ricucitura del centro di Roveredo in seguito allo spostamento della strada nazionale A13. Infatti, in data 19 agosto 1998, il Consiglio Federale ha approvato il progetto generale della circonvallazione di Roveredo con spostamento della strada nazionale A13 in galleria e conseguente smantellamento della tratta esistente. A tale progetto, che si presume verrà inaugurato nel 2016, le Autorità federali hanno posto come premessa l'elaborazione di un concetto globale per la ricostruzione della parte centrale dell'abitato di Roveredo (detta ricucitura).

Il progetto alla base dei nuovi documenti pianificatori presentati nella seconda sezione di questo rapporto scaturisce dai risultati del mandato di studio per l'elaborazione di un concetto di sistemazione urbanistica e di sviluppo territoriale, allo scopo di ottenere delle indicazioni progettuali per la sistemazione urbanistica di Piazza Stazione e degli spazi adiacenti che permettano di ricucire il nucleo di Roveredo rilanciandone l'immagine, finora offuscata dall'autostrada indetto nell'inverno 2010 - 2011.

In seguito, il 21 novembre 2011, è stato costituito il gruppo PARR2, il cui obiettivo è il consolidamento delle raccomandazioni sull'esito del mandato di studio parallelo nella pianificazione comunale e cantonale.

Il consolidamento ha prodotto un concetto urbanistico, tradotto in atti di Pianificazione locale dal presente documento (seconda sezione e aggiornamento della legge edilizia).

I documenti elaborati sono stati sottoposti all'esame preliminare cantonale (cfr. cap. 1.3) e una volta adattati alle esigenze dell'Ufficio per lo sviluppo del territorio del Cantone dei Grigioni, sono stati esposti al pubblico durante un periodo di 30 giorni (15 gennaio – 15 febbraio 2014). Dopodiché, una volta esaminate e valutate le osservazioni ricevute, si è potuta continuare la procedura prevista dalla LPTC e dalla relativa ordinanza.

1.3. ESAME PRELIMINARE CANTONALE

L'Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni (ARE-GR) ha eseguito l'esame preliminare dei due pacchetti di varianti (varianti generali - comprendenti anche la legge edilizia - e variante ricucitura). Il primo esame preliminare è datato al 21 maggio 2013, mentre il secondo è datato al 27 settembre 2013 e aggiornato il 17.10.2013.

Nei due casi, l'Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni ha espresso sostanzialmente un parere favorevole, ma con una serie di considerazioni da approfondire che sono riassunte brevemente in questo capitolo. Vengono anche presentate le decisioni dell'Esecutivo.

1.3.1. VARIANTI GENERALI – PRIMA SEZIONE

- Per questa fase, come per la seconda, viene richiesto di inoltrare all'Autorità cantonale la versione digitalizzata dei piani, conformemente al modello dati cantonale.

I documenti rimessi sono stati aggiornati conformemente agli standard grigionesi (digitalizzazione).

- Zone di pericolo: oltre a far figurare sui piani le aree sottomesse a pericoli naturali, bisogna anche rappresentare le aree di accertamento degli stessi.

I documenti sono stati aggiornati come richiesto. Inoltre si sottolinea che durante la fase di aggiornamento degli atti sono state apportate alcune nuove modifiche alle zone di pericolo in quanto recentemente vi sono stati dei nuovi rilievi.

- Limite del bosco accertato (art. 13 LFo): è richiesto di accertare il limite del bosco ovunque questo sia a confine con la zona edificabile.

Dopo un controllo, si constata che i documenti erano già conformi a questa prescrizione ma che vi erano delle correzioni formali (grafiche) da apportare. I documenti sono ora conformi alle prescrizioni cantonali.

- Stralcio di numerosi percorsi pedonali: vengono sollevate alcune osservazioni relative allo stralcio di alcuni percorsi pedonali.

Si precisa che gli stralci di cui si fa riferimento nell'esame preliminare esistono solo sui piani, ma non avranno conseguenze sul terreno. Infatti, gli "stralci" sono piuttosto adattamenti dovuti alla nuova mappa catastale. Come visibile sul piano generale dell'urbanizzazione, i percorsi pedonali sono tutt'ora esistenti e formano un circuito continuo.

- Corridoio per la selvaggina: con la creazione della circonvallazione dell'autostrada vengono a mancare gli spazi naturali adatti al passaggio della selvaggina. Si richiede dunque di creare una zona di protezione.

Questo argomento è stato risolto, con inserimento nei piani e nella LE di un adeguata zona di protezione.

- Vengono inoltre domandate alcune modifiche di dettaglio relative alla terminologia. L'ARE-GR domanda inoltre di prevedere una revisione completa della PL in tempi utili.

Le correzioni sono state apportate. Il Municipio ha preso atto della domanda di revisione completa della PL.

1.3.2. VARIANTE RICUCITURA – SECONDA SEZIONE

- Compendio sullo stato della sovraedificazione, dell'urbanizzazione e della disponibilità per l'edificazione SUD: l'ARE-GR richiede che venga aggiornato il compendio SUD sulla base dei documenti del 2002. Chiede inoltre di elaborare un programma di urbanizzazione accordato alla pianificazione finanziaria.

L'aggiornamento del compendio sullo stato della sovraedificazione, dell'urbanizzazione e della disponibilità per l'edificazione così come il programma di urbanizzazione saranno disponibili al più tardi per la fase d'approvazione delle varianti di PL.

- Concetto traffico pubblico e traffico lento: da sviluppare nel rapporto finale in quanto assente nella versione dell'esame preliminare.

Questo concetto è stato elaborato e integrato al rapporto finale.

- Concetto urbanistico: con l'aiuto dei documenti di riferimento elaborati in precedenza, riprendere il concetto urbanistico dettagliandolo e presentando un disegno completo del progetto, grazie anche alla definizione di parametri quantitativi e qualitativi.

Questo concetto è stato completato da [REDACTED] e integrato al rapporto finale.

- Concetto di sviluppo immobiliare: questo argomento va trattato col fine di garantire uno sviluppo di qualità delle nuove zone edificabili e in tempi ragionevoli.

Questo concetto verrà sviluppato dal Municipio in parallelo alla procedura d'approvazione delle varianti di PL esposte in questo documento.

- Zone residenziali: viene richiesta l'elaborazione di una strategia (o modello) di sviluppo adattata agli scenari dell'evoluzione demografica della regione. Questo dovrà permettere di giustificare in modo concreto l'azonamento di nuove zone edificabili residenziali. Viene inoltre richiesto di creare una zona per pianificazione consecutiva in località Giardinet. Infine, per i blocchi 3 e 4 in località Cioldina, si domanda di verificare la normativa con fine di aumentare la protezione fonica del settore.

Grazie agli scenari demografici attuati dal Cantone dei Grigioni, si è potuto valutare il quantitativo di nuove zone edificabili residenziali per rapporto ai bisogni effettivi. In questo rapporto si precisa come questi nuovi perimetri siano necessari e ben localizzati rispetto al contesto urbano esistente.

In località Giardinet il Municipio ha deciso di destinare parte del mappale 403 alla zona residenziale col fine di creare un tutt'uno coerente. Non vi è però la necessità di definire un'area per pianificazione consecutiva dal momento in cui l'incremento di zona edificabile è minimo.

Per la zona R3 compresa nella ricucitura, in località Cioldina, nella LE si è definita la necessità di eseguire delle perizie foniche.

- Zone lavorative: si chiede di rivalutare l'azzonamento e il progetto del settore Vera, e di valutare la possibilità di inserire un obbligo di piano di quartiere per questo perimetro. Si domanda anche di favorire la protezione visiva in direzione dell'autostrada tramite dei filari alberati. Per il settore Scima Vera viene richiesta un'analisi della struttura viaria.

Sia per la località Vera che per In Scima Vera, si è proceduto alla definizione di elementi urbanistici quali i corridoi alberati. Il settore Vera è stato destinato alla zona AR-IN. Il progetto viario è stato elaborato da Ustra, la struttura viaria non è pertanto stata modificata.

- Zona edifici e impianti pubblici: l'ARE-GR ritiene che l'IP6 sia troppo grande dal punto di vista della superficie. Richiede dunque un'analisi dei bisogni effettivi e eventualmente di rivedere l'estensione di questo perimetro. Nel settore Cioldina, e più precisamente l'IP2, si sta valutando la possibilità di creare una scuola dell'infanzia. Se si vuole procedere in questo senso, bisognerà adattare la legge edilizia e modificare la zona IP (impianti pubblici) in EP (edifici pubblici).

Il Municipio ha stabilito che la superficie dell'IP6 rimarrà invariata in quanto vi sono già sufficienti nuove aree edificabili lungo la ricucitura. Esso ha inoltre deciso che si permetterà l'edificazione della nuova scuola dell'infanzia nel settore IP2 creando un vincolo ad hoc.

- Riordino fondiario: l'Autorità cantonale ricorda che senza ricomposizione particellare, il progetto non sarà realizzabile. Due sono le possibilità di cui dispone il Municipio: ricomposizione particellare da effettuare subito oppure imporre una pianificazione consecutiva con ricomposizione particellare.

Per i settori più "delicati" si è deciso di optare per delle pianificazioni consecutive. Dove necessario, si è anche stabilito l'obbligo di ricomposizione particellare.

- Spazio fluviale: dal 2011, la legge federale sulla protezione delle acque comprende una norma sulla protezione dello spazio fluviale. In questo senso, bisognerà delimitare questo spazio fluviale lungo i corsi d'acqua esistenti e adeguare in conseguenza le pianificazioni in contrasto con questo spazio di protezione. Si rileva che per la Moesa e la Traversagna bisognerà delimitare uno spazio di 20 metri per sponda. Viene inoltre esposto un possibile problema di alluvionamento nel settore tra Piazzeta e Cioldina e si domanda di coordinare le misure pianificatorie con la gestione dei pericoli naturali.

Gli spazi fluviali lungo i corsi d'acqua presenti sul territorio di Roveredo saranno definiti in maniera definitiva dai servizi cantonali non appena possibile. Durante questa fase non è stato possibile delimitarli definitivamente e verranno dunque integrati alla PL in una fase successiva.

- Zona per impianto di compostaggio: il sito attuale dell'impianto di compostaggio temporaneo in località Al Ram potrà essere in conflitto con i progetti futuri. Si domanda di cercare un luogo più idoneo per questo impianto.

In località Corniaga-De Profundis si è trovato un sito idoneo a questo impianto che sarà denominato IP5 - ecocentro.

- Corridoio per la selvaggina: come esposto al capitolo 1.3.1.

- Pianificazione consecutiva: viene proposto di adottare questo strumento per alcuni settori centrali del progetto.

Come già annunciato precedentemente, per i settori edificabili più sensibili si sono definiti dei perimetri di pianificazione consecutiva obbligatoria. Questa prevede dei parametri edificatori esplicitamente definiti come pure il diritto di recupera per l'Autorità comunale dei terreni non edificati entro i termini temporali stabiliti.

- Nuclei e spazi che si affacciano sulla Moesa: l'Autorità cantonale richiede maggiori approfondimenti merito alla valorizzazione delle rive della Moesa, soprattutto quando a contatto con le zone edificate.

Col fine di preservare la Piazza Sot ai Nos, sono state previste delle linee di arretramento ai sensi dell'art. 55 LPTC.

- Ex Ferrovia Mesocco-Bellinzona ■■■: questo tracciato figura nell'IVS. Bisognerà quindi coordinarsi con il servizio monumenti col fine di valutare la tipologia di interventi autorizzati.

Il Municipio prende atto di quanto sopra e si coordinerà con il Servizio monumenti durante l'elaborazione del progetto di riconversione del tracciato dell'ex ferrovia Mesocco-Bellinzona.

- Trasporti ferroviari: si chiede di prendere in conto il progetto di riconversione dell'ex aeroporto di San Vittore e quindi di valutare la possibilità di riservare un'area per creare un collegamento ferroviario con fermata nell'area Cioldina (IP2) – blocchi 3 e 4.

Il Municipio ha deciso di non riservare una zona per utilizzazione edilizia futura in corrispondenza di questo settore.

- Trasporti pubblici: come già esposto precedentemente, vengono richiesti dei complementi d'informazione relativi a questo concetto.

Nell'approfondimento urbanistico viene esaminata più in dettaglio la questione.

- Strade comunali: si chiede di correggere la terminologia di alcune strade; all'incrocio San Fedele si domanda di prevedere una preselezione o un'isola spartitraffico; viene anche domandato di rivedere nel dettaglio la pianificazione per la Piazza Al Sant, in particolare per quanto riguarda gli accessi all'autosilo.

Le modifiche di fondo sono state apportate. Per quel che riguarda la Piazza Al Sant si è proceduto a precisare la questione nell'approfondimento urbanistico.

- Percorsi pedonali e sentieri: viene richiesto un aggiornamento dal punto di vista della terminologia e dei tracciati. Con questo fine, bisogna coordinarsi con l'Ente grigionese pro sentieri.

Si è proceduto come richiesto.

- Parcheggi pubblici: i parcheggi pubblici P11 e P12 contrastano con le misure di protezione delle rive enunciate precedentemente. Si chiede di rivalutarne la posizione e la dimensione.

Si sottolinea in primo luogo che il vincolo P12 è stato mantenuto nei piani di esame preliminare per errore. Infatti, questo vincolo non è più presente in quanto l'area è ora occupata dall'IP6.

Per quanto riguarda il vincolo P11, si sottolinea come questo sia già in vigore e conforme alla PL attuale. Come detto per gli spazi fluviali, quando questi saranno delimitati in modo definitivo, si procederà alla valutazione del potenziale conflitto tra il vincolo P11 e lo spazio riservato alle acque.

- Servizi tecnologici: l'ARE-GR domanda di aggiornare il piano relativo ai servizi tecnologici.

Il Municipio ha deciso che questo aggiornamento verrà eseguito in una seconda fase.

- Anche in questo caso, vengono domandate alcune modifiche di dettaglio relative alla terminologia e alla forma dei documenti.

Le correzioni sono state apportate.

1.3.3. LEGGE EDILIZIA – TERZA SEZIONE

- Art. 15 – indice di sfruttamento: questo è già definito nell'OPTC e non serve riproporlo nella legge edilizia.

I capoversi relativi a questa definizione sono stati stralciati.

- Art. 20 – distanza dal confine, tra edifici, dalle strade, dal bosco e dai corsi d'acqua: vengono sollevate diverse osservazioni rispetto a questo articolo. In particolare si chiede di precisare la distanza minima tra zona edificabile e non; di rettificare il capoverso 2 nel quale si crea una relazione tra le distanze dal confine e la lunghezza dell'edificio; di rivedere la distanza minima da confine per le piccole costruzioni e costruzioni accessorie; di adattare la normativa col fine di garantire una distanza minima non solo dalle carreggiate esistenti ma anche da quelle pianificate ed infine di rivedere il capoverso 11 che si trova in contrasto con la legislazione superiore.

Questo articolo è stato parzialmente adattato e si sono ridotte le distanze minime da confine per le piccole costruzioni e costruzioni accessorie (nella proposta si prevedeva una distanza di 5 metri, ora di 1.5 m), si è precisato che le distanze minime verso le strade pubbliche (...) dovranno essere definite a partire dal ciglio o dal filo esterno del marciapiede pianificato (così facendo si prende in conto le linee di esproprio indicate sui piani) e il capoverso 11 è stato rettificato (stralcio della lit. b). Non è invece stata introdotta una distanza minima dalla linea che traccia il limite della zona edificabile laddove questa non coincide con confini catastali. La linea è infatti stata sapientemente tracciata in modo che vi si possa edificare a confine. Infine, neppure il capoverso 2 non è stato stralcio in quanto si creerebbe una lacuna normativa. Per maggiori dettagli rimandiamo al cap. 16.

- Art. 26 – zona artigianale/industriale (AR-IN): rivedere la limitazione a 30% per le attività commerciali e di servizio.

Il Municipio ha deciso per il momento di non prevedere attività commerciali e di servizio nei settori AR-IN. In merito a questa decisione si potrà ritornare in occasione della revisione totale della PL.

- Art. 59 – quote riservate ai fini d'abitazione primaria: viene chiesto di adattare questo articolo alle nuove disposizioni, in particolare quelle scaturite dall'iniziativa [REDACTED].
Questo articolo è stato completato come richiesto.
- Art. 61 – bilancio energetico si tratta di normativa di diritto superiore e non va dunque riproposta nella legge edilizia.
Le correzioni richieste sono state apportate. Per quanto riguarda l'evoluzione a livello federale dei pannelli solari non si hanno sufficienti elementi per adattare la LE.
- Art. 68 – impianti energetici: bisogna verificare l'evoluzione a livello federale della questione dei pannelli solari.
La normativa federale non è sufficientemente evoluta per adeguare i disposti della LE.
- Terreni secchi: aggiungere un articolo relativo ai terreni secchi col fine di proteggerli a livello comunale.
Un articolo relativo ai terreni secchi è stato aggiunto alla legge edilizia.
- Regolamento sull'attribuzione dei terreni comunali: l'ARE-GR ritiene importante creare una base legale per gestire l'attribuzione dei terreni comunali. Inoltre, questa base legale dovrà permettere all'autorità comunale di recuperare i terreni non edificati entro certi termini.
Una base legale che impone la creazione di questo regolamento prima che si intraprenda la vendita dei terreni è stata aggiunta alla legge edilizia.
- Per alcuni nuovi settori edificabili viene richiesto un chiarimento in merito agli indici edificatori. Più in particolare si intende definire le basi per delle pianificazioni consecutive.
Come già esposto nei capitoli precedenti, si è proceduto alla definizione di perimetri di pianificazione consecutiva e ad adeguare i relativi parametri edificatori.
- Compensazione del plusvalore pianificatorio: prevedere un articolo nella legge edilizia che tratti della compensazione del plusvalore pianificatorio.
Un articolo relativo alla compensazione del plusvalore pianificatorio è stato aggiunto alla legge edilizia.
- Vengono inoltre richieste alcune modifiche di dettaglio relative alla terminologia o alla forma.
Le correzioni sono state apportate.

Come esposto in questo capitolo, alcuni temi non hanno potuto essere approfonditi in questa sede. Si propone dunque di analizzarli durante una prossima fase di revisione della PL. Per meglio conoscere questi temi si rimanda al capitolo 17.

1.4. ESPOSIZIONE PUBBLICA - OSSERVAZIONI

Durante il periodo di esposizione pubblica, che ha avuto luogo dal 15 gennaio al 15 febbraio 2014, il Municipio di Roveredo ha ricevuto 51 osservazioni di carattere generale. Le osservazioni relative alle modifiche della PL esposte pubblicamente sono state vagliate dal Municipio e dalla Commissione di pianificazione. La maggior parte di queste ha trovato una risposta positiva nelle decisioni prese, come per esempio la modifica del percorso pedonale-ciclabile precedentemente previsto all'interno del nucleo storico ed ora previsto attraverso il parco pubblico Ai Mondan, il mantenimento dei calibri attuali per la strada Ai Mulin, l'adattamento di alcuni vincoli di allargamento stradale, l'inserimento dei piani definitivi (progetto di massima del 5.11.2013) relativi al progetto stradale di San Giulio.

Si sottolinea che modificando il tracciato del percorso ciclo-pedonale che precedentemente attraversava il nucleo, si è voluto anche adattare il perimetro del piano d'area facendolo quindi combaciare ai limiti dei mappali mentre prima i suoi limiti erano definiti dal vincolo di esproprio.

Per quanto riguarda il progetto stradale di San Giulio si precisa che quanto esposto in merito agli allargamenti stradali è stato mantenuto col fine di garantire anche in futuro l'eventuale possibilità di prevedere un calibro stradale di 6.0m. Per contro, il progetto è stato aggiornato in prossimità della chiesa, definendo dei nuovi vincoli di allargamento sui mappali 1462 e 1457 i quali permettono quindi di stralciare il vincolo di allargamento previsto sul mappale 1519. Il progetto ingegneristico è esposto all'allegato 3.

Per quanto concerne la gerarchia viaria, e come già chiesto anche nell'esame preliminare, si è deciso di meglio strutturare la classificazione delle strade comunali col fine di garantire la coerenza tra la pianificazione e la situazione creatasi sul territorio. In particolare, la strada sostitutiva dell'A13, la strada di San Giulio e la strada di San Fedele sono state definite "strade collettrici" in ragione del loro chiaro ruolo preminente per rapporto alle altre strade di quartiere. I piani sono quindi stati adattati in questo senso, accogliendo pure una parte importante delle osservazioni trasmesse al Municipio in seguito all'esposizione pubblica degli atti.

In conclusione si precisa che ogni persona o ente che si è espressa in questa fase è stata personalmente informata dal Municipio della decisione che è stata presa in merito al suo scritto. In questo rapporto non vengono quindi esposti ulteriori dettagli relativi alle osservazioni ricevute e alle decisioni prese, e quindi a cambiamenti di minor entità.

Come menzionato nell'annuncio di esposizione, anche l'accertamento del carattere forestale poteva essere soggetto ad osservazioni. L'Ufficio competente ha ricevuto tre osservazioni, due delle quali, in seguito a sopralluogo, sono state ritirate. La terza, relativa al mappale 741, ha dato esito positivo e il limite del bosco è stato adeguato in rispetto dell'accertamento avvenuto. Il perimetro precedentemente attribuito all'area forestale viene ora destinato a zona agricola.

1.4.1. ALTRE MODIFICHE DI DETTAGLIO

Il comparto nord (R3) del piano di quartiere S'Anna è stato leggermente adattato in quel che concerne i vincoli edificatori. Più precisamente si sono adattate le linee di allineamento e i limiti delle zone affinché il progetto fosse conforme alle attese dei ricorrenti che si sono espressi contro il progetto architettonico. In conseguenza il vincolo di posteggio pubblico è stato riposizionato e meglio integrato al progetto architettonico del comparto, così come i limiti di zona. Questi cambiamenti sono visibili sul piano delle zone, del traffico e delle strutture.

Durante l'esposizione pubblica, in località Cafa era già visibile lo stralcio di un vincolo di strada di quartiere sui mappali 1560, 1561, 1562, 1563, 1564 e 1565. Venendo a mancare questo collegamento stradale di quartiere, si è preferito preservare la gerarchia viaria già in vigore per l'accesso esistente in prossimità dei mappali 1514 e 1561, e dunque percorso pedonale con accesso carrozzabile, continuando questo vincolo fino al raggiungimento della strada agricola. Questo cambiamento è visibile sul piano generale di urbanizzazione (traffico).

Inoltre, si rileva come durante la prossima revisione totale della PL bisognerà valutare in che misura sarà possibile adattare al nuovo contesto pianificatorio le zone di protezione viticola e del paesaggio, facendoli coincidere con il nuovo limite della zona agricola. Questa situazione si presenta non solo in questa località, ma in diversi luoghi del comune di Roveredo.

Il mappale 88, precedentemente non completamente attribuito alla zona edificabile a causa della presenza della linea dell'alta tensione, è stato ora inserito in zona edificabile su tutta la sua superficie in quanto la linea elettrica è stata rimossa. L'aumento è visibile sul piano delle zone e corrisponde a circa 250 m².

Si precisa inoltre che parte del mappale 1099 non figura più quale area forestale in seguito all'accertamento del limite statico del bosco. Questo scorporo è quindi stato attribuito alla zona verde.

Infine, in seguito alle nuove informazioni a disposizione del Municipio, è stato possibile aggiornare la tabella dei costi e ricavi legati al progetto di ricucitura. I costi di realizzazione saranno quasi interamente coperti dai finanziamenti e il Comune dovrà finanziare quindi una minima parte delle opere (circa 2'300'000 franchi).

PRIMA SEZIONE

VARIANTI ALLA PIANIFICAZIONE LOCALE

- VARIANTI GENERALI SCATURITE DA DIVERSE CONDIZIONI -

2. VARIANTI GENERALI

La revisione della pianificazione locale (PL) del Comune di Roveredo è stata approvata dall'Autorità cantonale il 10 ottobre 2002. Con l'elaborazione delle presenti varianti di PL il Municipio intende aggiornare lo strumento pianificatorio adeguandolo a nuove esigenze giuridiche e di politica territoriale nel frattempo intervenute.

Le varianti di cui si tratta nella presente sezione scaturiscono da cinque differenti condizioni:

- dalla richiesta di completamento degli atti formulata dal Governo cantonale nell'ambito del decreto d'approvazione della PL (10 ottobre 2002);
- dal nuovo rilevamento delle zone di pericolo;
- da nuove esigenze di politica territoriale intervenute nel frattempo;
- dall'esigenza di modificare il perimetro di alcuni vincoli pianificatori rendendoli confacenti alla nuova mappa catastale;
- dalla necessità di aggiornamento della legge edilizia (LE) al Modello di legge edilizia per i comuni di lingua italiana (MLE GRit). La questione dell'aggiornamento della legge edilizia sarà trattata singolarmente nella terza sezione di questo documento.

3. VARIANTI RICHIESTE DAL GOVERNO

Il Governo con decreto d'approvazione del 10 ottobre 2002 ha approvato con alcune riserve la revisione totale della PL di Roveredo. In particolare a pagina 11 della risoluzione d'approvazione si invitava il Comune a rielaborare alcune scelte operate ed a precisare meglio alcuni aspetti pianificatori.

In dettaglio il Governo ha richiesto:

a) di completare o di rielaborare alcuni articoli normativi della LE:

- **art. 73 LE** (zona di protezione delle acque sotterranee e delle sorgenti)

Il governo non approva la parte del cpv. 2 riguardante le disposizioni che stabiliscono le zone di protezione delle acque in mancanza di uno studio di dettaglio. Si invita il Comune a rielaborare l'articolo sulla base dell'art. 87 cpv. 2 MLE¹.

¹

I riferimenti alla MLE contenuti nel Decreto del governo cantonale sono nel frattempo superati. Con le presenti varianti si è quindi tenuto conto dei testi di legge attualmente in vigore e delle direttive e modelli

- **art. 87 e 88 LE** (impianti di urbanizzazione pubblici e contenuti)

La questione del finanziamento degli impianti pubblici è stata disciplinata in base ad una versione preliminare del modello di legge edilizia. Si chiede pertanto di rielaborare gli articoli secondo le direttive del MLE (art 108 sgg.).

- **art. 30 LE** (accessi e uscite)

Si chiede di prevedere per autorimesse con uscita diretta sulle strade cantonali uno spazio antistante di 7m.

- b) di riesaminare il grado di sensibilità al rumore relativo alla zona AR-IN;
- c) di inserire i gradi di sensibilità al rumore (GdS) nella legenda del piano delle zone;
- d) di attribuire i GdS anche alle zone per edifici e impianti pubblici;
- e) di rielaborare la zona verde e la zona grotti a San Fedee laddove coincidono con il bosco;
- f) di completare il limite statico del bosco;
- g) di riesaminare la classificazione dei monumenti storici, in collaborazione con l'Ufficio cantonale preposto;
- h) di evidenziare le strade cantonali nel piano generale di urbanizzazione traffico;
- i) di inserire il percorso ciclabile svizzero N. 6 nel piano generale di urbanizzazione traffico;
- j) di procedere alla pianificazione della parte restante del territorio comunale (settore paesaggio e Monti in particolare).

Il Governo cantonale ha inoltre sospeso la decisione di approvazione concernente l'edificio della protezione civile (EP2) a Carasole, particella N. 827, e la nuova strada di quartiere in località Bèfen, mentre ha rinviato al Comune per nuova decisione il percorso pedonale sulla particella 2002 (NN. 1787) in località Guerra.

Il Municipio prendendo atto di quanto sopra esposto ha provveduto ad approfondire i vari aspetti evidenziati dal Cantone e ha preso le seguenti decisioni:

- a) gli articoli citati sono stati rivisti e adeguati tenendo conto delle osservazioni governative e delle nuove disposizioni legislative intervenute in seguito, per maggiori dettagli si rimanda al cap. 16;
- b) idem come punto a);

cantonali più recenti (MLE GRit, versione 2010).

- c) il piano delle zone è aggiornato in tal senso;
- d) l'elenco degli impianti pubblici sul piano delle zone è completato con l'attribuzione del grado di sensibilità al rumore per ogni singolo impianto o edificio;
- e) secondo il recente accertamento del limite del bosco a San Fedee (05.02.2008) la zona grotti unitamente alla zona verde circostante sono confermati all'interno dell'area forestale. Il piano delle zone segnala pertanto la zona forestale come prioritaria, sovrapposta alla zona grotti e alla zona verde;
- f) il limite statico del bosco è stato aggiornato e completato secondo le indicazioni dell'Autorità competente (rilevamento del 05.02.2008). Si è provveduto al rilievo ovunque la zona edificabile confinasse con il bosco. Tutti i nuovi limiti si situano in sponda destra della Moesa, e più precisamente nelle località di Campasc, Resiga de Scima, Badeisc, Val, Lemora, Garbèta, Tèra Bianca, Carasole e Scima al Mott;
- g) sulla base dell' "Elenco grigionese degli edifici tra il 1800 e il 1970, messo a disposizione dell'Ufficio monumenti storici, l'inventario dei monumenti culturali di importanza locale e regionale è stato completato nel seguente modo:
- N. 3 Chiesa S. Antonio con fontana in Piazza (aggiunta della fontana come elemento da proteggere)
 - N. 20 Collegio Sant'Anna (istituto con cappella) *nuovo²*
 - N. 21 Ponte in sasso al Sassel *nuovo*
 - N. 22 Ponte in sasso in Piazza *nuovo*
 - N. 23 Casa Comunale e vecchio asilo *nuovo*
 - N. 25 Cappella nel cimitero di San Giulio *nuovo*

Il Municipio non ha ritenuto necessario annoverare tra i monumenti protetti a livello locale, la Cappella Anglicana posta sul mappale 1624.

Si richiama inoltre il capitolo 6.9.

- h) in un primo tempo, il piano generale di urbanizzazione traffico è stato completato con l'evidenziazione delle strade di proprietà cantonale. In seguito, nell'esame preliminare relativo al pacchetto di varianti legate al progetto di smantellamento dell'A13, questa richiesta è stata

² Questo monumento, composto di due edifici, è nel contempo pure stato definito come "edificio di notevole pregio" nell'ambito della variante di PL denominata "comparto S. Anna", del luglio 2011. La variante è stata approvata dal governo grigionese in data 16 aprile 2012.

annullata dall'Autorità cantonale. Si sottolinea però che la differenziazione di classificazione tra strade cantonali principali e di collegamento resta visibile sui piani;

- i) il piano generale di urbanizzazione traffico è completato con l'inserimento del percorso ciclabile svizzero N. 6. Quest'ultimo transiterà dal centro di Roveredo in seguito ai lavori di ricucitura e approfitterà della riqualifica dell'ex tracciato della ferrovia Mesocco-Bellinzona (cfr. seconda sezione);
- j) in merito alla pianificazione della parte restante del territorio comunale il Comune ha ritenuto di rimandare tale studio ad una fase successiva.

Per quanto riguarda inoltre le procedure sospese dal Governo il Municipio ha deciso:

- di elaborare una nuova proposta di tracciato per la strada di quartiere in località Bèfen, qui presentata, che tiene conto delle indicazioni del governo e delle successive sentenze di tribunale;
- di rinunciare alla richiesta di dissodamento ed al vincolo EP2 sulla particella 827 (rifugio di protezione civile);
- di rinunciare al vincolo di percorso pedonale sulla particella 2002 (NN. 1787) e di attendere il consolidamento del piano di quartiere prima di elaborare una nuova proposta in tal senso.

Queste modifiche sono illustrate graficamente sui piani allegati al presente rapporto. Si tratta in particolare del **Piano delle zone**, il **Piano delle strutture** e il **Piano generale di urbanizzazione (traffico)**.

4. CORREZIONE DELLE ZONE EDIFICABILI

4.1. IN GENERALE

A seguito del nuovo accertamento del bosco e all'elaborazione della nuova mappa catastale, è necessario adattare alcuni perimetri delle zone edificabili. Gli azionamenti proposti in questa sede scaturiscono da valutazioni di tipo pianificatorio e tengono conto in particolare delle indicazioni di politica territoriale segnalate a livello federale: per il quale ogni fondo va, in linea di principio, incluso in una zona con una destinazione specifica.

Ciò significa che i proprietari dei fondi coinvolti potranno beneficiare in diversa misura dei vantaggi dati dalle presenti varianti della PL. Vantaggi che possono essere anche economici. L'entità di tali vantaggi non è però sempre tale da poter chiedere una compensazione da parte dei proprietari, ai sensi dell'art. 19, cpv. 3, LPTC. Solo laddove le superfici sono importanti, interviene la possibilità di prelevare il plusvalore pianificatorio.

Nel dettaglio delle modifiche di zona proposte si possono rilevare le seguenti casistiche:

- 1 Terreni già inclusi in ZE, che vengono attribuiti a una nuova zona edificabile, per esempio da NV a R2.

Questi casi sono dovuti alla nuova mappa (es. in località Ner e Tècc). Il proprietario non ne trae un particolare vantaggio in quanto la porzione di territorio oggetto di modifica è già edificabile.

- 2 Terreni inclusi in zona traffico che vengono attribuiti alla zona edificabile, per esempio NV o R2.

Questi casi sono dovuti alla nuova mappa (es. in località Al Maron e Guèra). Si rivela che è il Comune che abbandona il vincolo viario e quindi il conseguente esproprio. Il proprietario non fa altro che prendere atto della volontà del Municipio, i benefici che ne trae sono limitati.

- 3 Terreni fuori zona edificabile (zona verde o agricola) che vengono attribuiti alla zona nucleo o ad altre zone residenziali.

Questi casi sono dovuti alla nuova mappa (es. mapp. 2200 e 2158 a Begion), dove solitamente il limite della zona edificabile è stato portato in corrispondenza del confine della nuova particella. Questa situazione porta al proprietario un effettivo vantaggio in quanto aumenta le potenzialità edificatorie del fondo, in particolare per quanto concerne le zone con il computo dell'i.s.. Riteniamo che le proposte presentate siano per principio giustificabili da parte del Municipio in quanto conseguenti ad un cambiamento dello stato dei fondi avvenuto indipendentemente dalla volontà dei proprietari interessati. Se questa mappa fosse stata disponibile al momento dell'allestimento della PL nel 1980, le proposte in esame sarebbero state da tempo assegnate alle zone edificabili.

In alcuni casi, tuttavia, il limite della zona edificabile non coincide con il confine di particella, come ad es. i mappali 1053, 1054 e 1055 in località Garbèta, e 1334, 1335 e 1336 a Tèra Bianca. In questi casi il cambiamento del limite di zona è scaturito dalla volontà di ottenere un confine lineare e non tanto dai cambiamenti della mappa catastale.

4. Terreni precedentemente boschivi che vengono attribuiti alla zona edificabile (aspetto trattato in dettaglio al cap. 4.2) o alla zona più idonea.

Si rilevano aumenti di zona anche importanti come ad esempio in località Mai. Per questi casi, se non vi sono restrizioni di tipo ambientale o paesaggistico oppure la possibilità di destinazione agricola, l'assegnazione alla zona edificabile è inevitabile.

4.2. RIDEFINIZIONE DELLE ZONE A SEGUITO DELL'ACCERTAMENTO DEL BOSCO

Come indicato al capitolo 2 "Varianti richieste dal governo" il Comune ha provveduto a definire il limite statico del bosco in prossimità delle zone edificabili.

Questo nuovo limite è stato allestito dall'autorità forestale competente ed ha delle conseguenze a livello di PL, per i seguenti motivi:

- in taluni casi, rispetto alla PL in vigore, vi è stato un aumento dell'area boschiva e conseguente modifica (riduzione d'ufficio) della destinazione attuale, agricola, edificabile o altra ancora;
- in altri casi si può constatare una diminuzione dell'area boschiva e conseguente "vuoto di destinazione d'uso". Sorge pertanto la necessità di attribuire una nuova destinazione d'uso a queste aree.

In linea di principio il Municipio propone, di assegnare gli scorpori di terreno risultanti alle **zone d'utilizzazione adiacenti**, che a dipendenza dei casi risultano essere:

- la zona agricola in località Tèra Bianca, Scima Bèfen, Badeisc e Mai;
- la zona NV in località Carasoo e Badeisc,
- la zona R3 in località Mai.

Per quest'ultima, mappale 2199 incluso in R3, si segnala che l'azzonamento proposto è per buona parte compreso nella zona di pericolo limitato (caduta elementi lapidei). Per l'edificazione si richiamano pertanto le disposizioni della LPTC.

La modifica del confine del bosco in località Lemora ha portato alla definizione di una zona verde. Questo cambiamento riguarda in particolare il mapp. 1099.

La modifica del confine del bosco tra Bèfen e Scima Bèfen, sul mappale 1274, si accompagna all'inserimento della nuova strada di quartiere detta di Bèfen, per la quale sarà necessario un ulteriore dissodamento. In questo punto vi è dunque un complesso intreccio di modifica del bosco, nuova strada, dissodamento e nuovo azzonamento (in parte a favore della zona agricola ed in parte della zona edificabile R2).

Nell'ambito dell'accertamento del limite statico del bosco, sono state riviste anche alcune aree non prettamente a contatto delle zone edificabili. In particolare osserviamo:

- abbandono del vincolo forestale in località Lemora mappale 1072 e Badeisc mappale 1017. La superficie in oggetto è assegnata alla zona agricola circostante
- abbandono del vincolo forestale in località Val mapp. 1212-1215-1216-1218-2158. La superficie in oggetto, trattandosi di un avvallamento, è inclusa all'interno del territorio senza destinazione specifica.

Queste modifiche sono illustrate graficamente sul **Piano delle zone**.

Gli azzonamenti scaturiti dalla ridefinizione del bosco sono facilmente identificabili sul piano in quanto sono sempre accostati al limite statico del bosco (linea verde).

sono situate ad una quota inferiore rispetto all'edificio ed alla sua area di pertinenza, risultando perciò inadatta allo svolgimento dell'attività di ristorazione. Pertanto si propone:

- la parte di zona grotti sul mapp. 1965 è ora inclusa in zona residenziale R2 (ca. 135 m²);
- la parte di zona grotti sul mapp. 1969 è ora adibita a percorso pedonale (ca. 25 m², fondo già di proprietà pubblica scaturito con la nuova mappa);

La nuova mappa evidenzia inoltre un fondo interamente di proprietà comunale adibito a **riale**. La PL in vigore lo classifica come zona edificabile, di nucleo. Si tratta del mappale 985 a Badeisc, che ora si propone di classificare come acque, escludendolo dalla zona edificabile.

Il nuovo catasto si ripercuote anche sul **piano viario** che, oltre alle già citate riduzione di scorpori di percorso pedonale (a favore delle zone edificabili), presenta nuovi tratti pedonali non previsti nella PL in vigore. In proposito segnaliamo i seguenti nuovi percorsi:

- Carasole (due);
- San Giuli, tre nuovi con una nuova piazza vedi cap.6.6;
- Bèfen, che permette il congiungimento con il sentiero soprastante;
- Sant'Antoni, scaturito dall'interramento del riale;
- Al Sant, nei pressi del sottopasso pedonale;
- inoltre segnaliamo la modifica di tracciato del percorso in località I Còrt e Mai (raddrizzamento).

Questi percorsi sono di fatto esistenti e già di proprietà comunale. Sono quindi ora, con coerenza, ripresi nella PL.

Tutte queste modifiche sono illustrate sul **Piano delle zone** e sul **Piano generale di urbanizzazione (traffico)**.

5. ZONE DI PERICOLO

A seguito dei scivolamenti di terreno avvenuti in località Terra Bianca, il Cantone ha ritenuto opportuno incaricare lo studio di geologia [REDACTED] per la ridefinizione delle zone di pericolo su tutto il fondovalle di Roveredo. Lo studio è stato elaborato nel corso del 2007 e le zone di pericolo che ne sono scaturite sono state integrate nelle presenti varianti. Durante lo studio sono anche state delimitate le aree di accertamento delle zone di pericolo.

Durante l'elaborazione del secondo pacchetto di varianti (progetto "ricucitura"), è stato commissionato uno studio supplementare relativo alle zone di pericolo esistenti nei pressi delle strade nazionali. Gli studi effettuati hanno permesso di rilevare delle nuove zone di pericolo. Queste riguardano in

particolare le località Cioldina, San Fedele, Vallasc e la confluenza tra la Calancasca e la Moesa. Si è dunque proceduto all'aggiornamento del piano delle zone di pericolo del 2008. Con questo aggiornamento, si è anche allargato il perimetro della zona di pericolo elevato legata alla Moesa che invade ora alcune zone edificabili, come per l'esempio l'IP2 e diversi mappali posti in prossimità immediata del fiume.

In particolare si segnala:

- l'introduzione dei perimetri delle zone di pericolo stabiliti dall'Ufficio forestale;
- la suddivisione tra pericolo elevato (zona rossa) e zona di pericolo limitato (zona blu) senza distinzione delle tipologie di fenomeno naturale (alluvionamento, rotolamento sassi, scivolamenti, valanghe);
- l'introduzione di una serie di zone di pericolo riguardanti il versante a monte della strada cantonale;
- la riconferma della zona di pericolo lungo la Moesa e la Traversagna (con piccoli adeguamenti);
- l'introduzione tra la Chiesa S. Anna e il fiume di una fascia di pericolo elevato;
- l'introduzione di diverse zone di pericolo medio ed elevato lungo la Moesa, a partire dalla confluenza con la Calancasca, per toccare poi la località Cioldina ed infine la località Tri Pilastrì;
- l'introduzione di due zone di pericolo lungo i riali che scorrono verso San Fedele e San Giulio.

Nella tabella seguente sono elencati i mappali **inclusi in zona edificabile** interessati dalle zone di pericolo. All'interno della zona di pericolo elevato vi sono solo piccole porzioni di territorio edificabile, per contro le zone edificabili incluse nella zona di pericolo limitato sono più consistenti e tutte presenti sul versante a monte della strada cantonale, in sponda destra e sinistra della Moesa, in Cioldina e Piazzeta. In particolare si contano otto stabili interessati da tali fenomeni naturali. Degno di nota è anche il terreno libero sul mappale 1274 in località Bèfen che per più della metà è situato all'interno della zona di pericolo limitato.

Per quanto concerne le zone di pericolo **fuori dalle zone edificabili** merita di essere segnalata la situazione concernente il grotto esistente in località Gardellina situato interamente in zona di pericolo elevato (pericolo caduta sassi elevato). L'Ufficio forestale invita il Comune a imporre delle condizioni di gestione: evitare l'apertura del grotto durante i periodi di gelo e disgelo e durante i periodi di forti precipitazioni.

Gli interventi ammessi all'interno delle zone di pericolo sono regolati dall'art. 38 LPTC. Le domande di costruzione all'interno dei comparti con zone di pericolo sono esaminate dall'Assicurazione fabbricati del Cantone dei Grigioni che indica le misure di protezione necessarie.

Anche queste modifiche sono illustrate graficamente sul nuovo **Piano delle zone di pericolo in scala 1: 2'000**, e concernono in particolare il **Piano delle zone**.

Terreni in zona edificabile interessati dalle zone di pericolo

Localita	Tipo di pericolo	Zona edificabile	N. mappale	Osservazioni
Val	limitato	R2	1114 - 1115	
Campei	limitato	EP 11	1353	
Campei	limitato	ZV	1352	
Scima al Mott	limitato	R2	1356	impercettibile
Badeisc - Val	limitato	R2	1124-1125-1126-1127	
Badeisc	limitato	R2	980-981	e anche sulla strada
Badeisc	limitato	NV	1014-1015-1016-1017-1018-1021	
Badeisc	limitato	NV	985-986-988	e anche sulla strada e pedonale
Piazza	limitato	ZV e NV	1029-1030-1033-1036	e anche sulla strada e pedonale
Piazza	limitato	ZV	1031-1032-1034-1035	
Béfen	limitato	NV	1007-1008-1022	
Béfen	limitato e elevato	R2	1274	zona 1 impercettibile
Béfen	limitato	R2	1275-1277-1278-1280-1281-1282-1283	compreso pedonale che dalla strada sale fino a Scima Béfen
Béfen - Mai	limitato	R2	1044-1045-1282-1287-1292	
Béfen - Mai	limitato	R3	1293-2199	1293 impercettibile
Resiga de Scima	elevato	R4	3010	
Resiga de Scima	limitato	R4	1296	
Resiga de Scima	limitato	ZM	1294-1295	
Lemora	limitato	R3	1069-1075-1076-1077	e anche sulla strada
Tèra Bianca	limitato	R2	1338-1339	e anche sulla strada
Tèra Bianca	elevato	R2	1336-1338	
Stalon	elevato	R3	121-122-123-124-125-126	
Stalon	limitato	R3	121-122-123-124-125-126	
Stalon	elevato	NN	126-127	
Stalon	limitato	NN	103-126-127	
Sant'Anna	elevato	EP9	666	
Triulzi	elevato	NN	365-367-370-371-480-481	
Sot i Nos	elevato	NV	261	
Piazzeta	elevato	NV	232-233-235-240-241-242-503	
Piazzeta	limitato	NN	134-135-136-137-247-248-250-529-530-955-961	
Cioldina	limitato	EP14	108	
Cioldina	limitato	IP2	107-109	
Cioldina	elevato	IP2	109	
Cioldina	limitato	R3	111-112-113-114-117-118-506-2152	
Cioldina	elevato	R3	112-117-506	
Campitt	limitato	R3	133	
Al Sant	limitato	R3	228	

6. VARIANTI A SEGUITO DI NUOVE ESIGENZE DI POLITICA TERRITORIALE

Oltre alle varianti di PL richieste dal Governo, questo documento comprende anche alcune nuove proposte formulate dal Municipio a seguito di nuove esigenze comunali sorte dopo l'approvazione della PL.

Le modifiche trattate di seguito sono illustrate graficamente sul **Piano delle zone e sul Piano generale di urbanizzazione (traffico)**.

6.1. DEPOSITO CONTENITORI RIFIUTI

Il Comune intende vincolare nella PL due aree attualmente adibite alla raccolta rifiuti domestici e di prevederne una terza in località Corniaga nell'ambito del centro manutenzione. Con le presenti varianti si intende porre le basi giuridiche per garantirne il mantenimento e rispettivamente la fattibilità.

Le piazze attualmente in funzione sono:

- piazza rifiuti a Stazion mapp. 275 all'interno della piazza-posteggio PZ-P13;
- piazza rifiuti a San Fedee mapp. 1945 all'interno della zona verde.

Entrambe le piazze sorgono su proprietà comunale e sono impiegate per la raccolta differenziata di rifiuti domestici di tipo comune. Queste due aree sono pertanto vincolate come: impianti pubblici "*centro di raccolta rifiuti domestici*" **IP3** (mapp.275) e **IP4** (mapp. 1945).

Il Municipio ha individuato il mappale 494 quale luogo ideale per la realizzazione di un'ulteriore piazza di raccolta rifiuti **IP5** denominato "ecocentro". Questo vincolo comporterà, oltre all'area per la raccolta dei rifiuti domestici, anche la possibilità di creare un settore per il compostaggio col fine di spostare l'attuale area di raccolta e trattamento dei rifiuti verdi Al Ram. Quest'ultima, col progetto di ricucitura, verrà a trovarsi in un luogo poco idoneo a questo tipo di impianto ed è attualmente autorizzata con permesso per edifici e impianti fuori dalle zone edificabili temporaneo.

L'area del nuovo vincolo IP5, posto in località Corniaga, è prevista all'interno dell'attuale vincolo EP12 "centro di manutenzione". Anche per quest'area sarà ammessa la posa di contenitori in superficie o sotterranei adibiti alla raccolta differenziata di rifiuti urbani anziché la creazione di un perimetro per la raccolta degli scarti vegetali (compostaggio). Il vincolo IP5 è segnalato nel piano a titolo indicativo (simbolo), l'esatta ubicazione sarà definita nell'ambito di un progetto di dettaglio che terrà conto delle varie infrastrutture previste nel centro (magazzino pompieri e alambicco).

6.2. CENTRO MANUTENZIONE EP12

Il Municipio, per permettere la realizzazione di una strada d'accesso al nuovo magazzino pompieri, ha recentemente acquistato una striscia di terreno agricolo concernente il mapp. 3004. La variante consiste nell'includere il nuovo accesso stradale (particella 3004) all'interno del vincolo **EP12 Centro di manutenzione**. Il terreno sottratto alla zona agricola ammonta a circa. 430 m².

6.3. STRADA DI QUARTIERE IN LOCALITÀ CAMPAGNA

In data 25 febbraio 2003 il Tribunale amministrativo ha accolto il ricorso volto allo stralcio della strada di quartiere N. 7 che dal nucleo di San Giuli si dirama per un tratto verso San Fedele. Il Municipio con le varianti di PL coglie l'occasione per ridefinire le superfici risultanti dall'abbandono della strada. In sostanza tutta l'area stradale su sedime privato è inclusa in zona agricola, fatta eccezione per un piccolo scorporo relativo al mapp. 1562 che è inserito in zona nucleo, mentre la zona nucleo su parte del mappale 1563 e 1564 è introdotta in zona agricola. Viene inoltre aggiunto uno scorporo in zona R2 sul mappale 1540.

6.4. STRADA DI QUARTIERE IN LOCALITÀ BEFEN

La PL in vigore prevedeva un tracciato stradale in località Bèfen la cui approvazione è stata sospesa dal governo. Il Tribunale cantonale aveva in seguito deciso per la non approvazione, indicando nel contempo quali dovessero essere i criteri tecnici per l'inserimento di un tracciato stradale conforme alle aspettative delle autorità cantonali.

Nell'ottobre 2012, l'ufficio di Ingegneria [REDACTED], su incarico del Comune di Roveredo, ha elaborato un progetto di massima che risponde alle esigenze poste, in termini di raggi stradali, pendenze, sezioni, piazze di giro ed inserimento nel paesaggio.

Tale soluzione viene ora inserita nella PL quale strada di quartiere (vedi: Piano generale di urbanizzazione: traffico 1:2'000). Per i dettagli tecnici si rimanda all'incarto di progetto di massima.

Il tracciato si sviluppa dapprima su terreni divenuti a destinazione agricola a seguito dell'arretramento del bosco (vedi cap. 3.2), per poi entrare in zona boschiva. Occorrerà dunque allestire una richiesta di dissodamento, da allegare alla domanda di costruzione della strada. Attorno a questa prima parte di strada, le destinazioni d'uso sono aggiornate in modo da avere la strada come limite di zona.

La seconda parte della strada si sviluppa lungo i percorsi pedonali esistenti, che vengono adattati laddove la strada termina, in modo da ottenere continuità di percorso.

6.5. STRADA COLLETRICE LOCALITÀ BEC-BEFEN

La PL in vigore prevede una strada collettrice che permette il collegamento tra le località Bec e Befen. Oggi si ritiene che tale bisogno non sia più attuale e che questa strada collettrice non debba più essere realizzata. Si è dunque deciso di stralciarla dalla pianificazione locale di Roveredo. I terreni riservati per questa infrastruttura vengono destinati alle zone limitrofe già in vigore. Si tratta in particolare di aree boschive, di zone pedonali e di zona R2 sul mappale 1045.

6.6. POSTEGGIO P6 E PIAZZA - LOCALITÀ SAN GIULI

Il Municipio s'è reso conto che la pianificazione vigente non è in grado di soddisfare il fabbisogno di stalli per la frazione di San Giuli, in particolare per quanto concerne i posteggi per residenti.

Si rileva infatti che la superficie vincolata per il previsto posteggio P6 (abbinato alla PCi) può offrire una capacità massima di ca. 10 posti-auto, numero insufficiente se si considera che regolarmente si improvvisano posteggi su suolo pubblico al centro del nucleo, per una quindicina di veicoli privati.

Il Comune ritiene di far fronte a tale richiesta tramite l'ampliamento all'intero mappale 2147 della superficie vincolata per il **posteggio pubblico P6**. In questo modo si potrebbero ricavare complessivamente 20-25 posti auto, un numero sufficiente per garantire il fabbisogno futuro di parcheggi. Il mappale è già di proprietà comunale e sarebbe sovrapposto al previsto rifugio della protezione civile.

Grazie a questa nuova proposta, il Municipio ha ora l'opportunità di proporre il nuovo vincolo di **piazza pubblica** riguardante i mappali 1406, 1449 e 1450 attualmente utilizzati in modo improprio come posteggi dai residenti di San Giuli.

Questi sedimi, già di proprietà comunale, e inclusi dalla PL in vigore in zona nucleo, sono stati ben definiti grazie ai lavori di allestimento della nuova mappa catastale (vedi cap. 4.3).

La valorizzazione di questa piazza risulta essere un importante elemento di riqualifica urbanistica per l'intero nucleo di San Giuli.

Il Municipio ha inoltre deciso di estendere il perimetro con obbligo di ricomposizione particellare che vincola oggi i mappali 97, 98 e 1407 posti lungo la via Borghiree. Questo nuovo vincolo comprende ora anche il mappale 2147 ed una nuova piccola parte del mappale 1407 col fine di permettere la realizzazione di posteggi privati in modo compatto e coerente con i previsti posteggi pubblici. Questa possibilità è però subordinata all'approvazione della ricomposizione particellare che permetterà di organizzare meglio le superfici edificabili e razionalizzarne l'utilizzo.

Nell'articolo di LE relativo alla zona verde è stata inserita un' eccezione per permettere la realizzazione di posteggi privati sulla citata piccola parte di mappale 1407 lungo la via Borghiree.

6.7. POSTEGGIO P16 IN LOCALITÀ PIAZZA

La PL in vigore riporta un posteggio P16 dimensionato per circa 30 posti/auto che si sviluppa in parte su sedimi già di proprietà comunale ed in parte su sedimi privati (mappale 927).

Il Municipio ritiene che il fabbisogno di posteggi possa essere risolto altrimenti, senza necessità di esproprio e di demolizione dell'edificio esistente sul mappale citato.

È quindi stata allestita una convenzione con il proprietario del mappale, che accetta la realizzazione di 9 posti/auto ad uso pubblico sul fondo, che resta privato e che viene dichiarato zona "nucleo di nuova formazione" (vedi: Piano delle zone). Il vincolo di posteggio viene quindi ridotto alla superficie già di proprietà pubblica e potrà accogliere circa 10 posti/auto.

6.8. ADEGUAMENTI DEL PERIMETRO DELLE ZONE EDIFICABILI

In questo capitolo si propongono alcuni piccoli aumenti di zona edificabile non strettamente dovuti alla nuova parcellazione o a nuovo limite del bosco, ma bensì a situazioni di fatto già presenti nella PL o venutesi a creare in questi ultimi anni. Si ritiene che questi piccoli aumenti di zona edificabile dal profilo urbanistico siano appropriati e coerenti con la situazione esistente.

6.8.1. MAPPALE 2191 – MONDAN (AD EST DI TOVEDA)

Il mappale 2191 si trova in **zona R3** mentre il mappale 2192, sempre del medesimo proprietario, si trova in zona agricola. Si ritiene coerente dal profilo pianificatorio adeguare il limite di zona R3 in modo da includere anche la parte di edificio esistente attualmente posta in zona agricola. L'aumento di zona edificabile R3 ammonta a ca. 50 m².

6.8.2. MAPPALE 1542 – PEGRANDA (A SUD-OVEST DI RUGN)

Sul mappale 1542 si rileva una parte di edificio principale a cavallo tra la zona R2 e la zona agricola. Questa situazione anomala (simile ala precedente), è giustificata dal fatto che il progetto di ampliamento (con licenza approvata) è avvenuto durante la fase di revisione della PL del 2002, laddove il limite della zona edificabile precedente era più esteso rispetto a quanto poi approvato. Si ritiene pertanto opportuno per coerenza spostare il limite di **zona R2** a filo del fabbricato. Riteniamo, al fine di ottenere un andamento lineare del perimetro della zona edificabile, di estendere l'aumento di zona anche sul fondo adiacente, mappale 1541. Rileviamo che anche per questo fondo vi era stato una diminuzione delle zona edificabile al momento dell'approvazione della PL. L'aumento di zona edificabile R2 ammonta a ca. 160 m².

6.8.3. MAPPALE 2005 – TOVEDA

L'abitazione sul mapp. 2005 a Toveda pur essendo totalmente circondata dalla zona edificabile non è attribuita a nessuna zona di utilizzazione specifica.

Questa situazione era già riscontrabile nella PL precedente (1981).

Pur riconoscendo che la situazione particellare è penalizzante per il mappale 2005, fondo di limitate dimensioni con stabile attorniato da strade e percorsi pedonali, si ritiene comunque ragionevole annettere il fondo alla zona edificabile circostante.

Il mappale 2005 è di conseguenza inserito in **zona R2**, evidentemente le possibilità edilizie, considerato le caratteristiche del fondo, saranno limitate al mantenimento della situazione esistente o alla cessione di indici ai mappali limitrofi.

6.8.4. MAPPALI 1336 E 1309 – TÈRA BIANCA

Il Municipio propone di includere in **zona R2** parte del mappale 1336 in località Tèra Bianca, limitatamente alla parte non compresa in zona di pericolo elevato e limitato. L'area in questione (di ca. 190 m²) è attualmente attribuita alla zona agricola.

Analogamente, si propone di inserire in **zona R2** la parte di mappale 1309 su cui è già presente un edificio (ca. 500 m²).

6.8.5. MAPPALI 994 E 995 – BADEISC (A NORD DI SANT'ANTONI)

Il Municipio non ritiene più giustificato mantenere in zona agricola i mappali 995 e parte del 994 a Badeisc e propone la loro inclusione all'interno della **zona nucleo NV**. Si rileva infatti che i fondi in oggetto sono quasi completamente attornati dalla zona edificabile e inoltre completamente urbanizzati.

Dal profilo pianificatorio, visto la conformazione, posizione e dimensione dei fondi, si rileva che la zona agricola definita dalla PL non avrebbe modo di essere sfruttata in modo compiuto.

6.8.6. MAPPALI 1173 E 1250 – CARASOLE

Il mappale 1173 è posto ad est dell'ultimo tornante della strada di Carasole ed a sud della zona nucleo di Carasole stesa. Vi è presente un edificio residenziale. Si propone dunque di inserire in **zona nucleo NV** la parte di mappale attorno all'edificio (ca. 640 m²).

Analogamente, il mappale 1250 si trova a contatto con la zona R2 ed è occupato da un edificio. Si propone di inserire in **zona R2** la parte di mappale attorno all'edificio ed a immediato contatto con la zona R2 esistente (ca. 250 m²).

6.8.7. MAPPALE 88 – BORGHIRÉE

Il mappale 88 è destinato alla zona R2, tranne una piccola porzione che non è stata azzonata durante la precedente revisione a causa della presenza della linea dell'alta tensione. Quest'ultima è stata smantellata e affinché vi sia conformità pianificatoria, questa porzione di mappale viene attribuita alla zona R2. L'aumento di zona edificabile è di circa 250 m², ma si precisa che il fondo è già parzialmente edificato.

6.9. MONUMENTI CULTURALI DI IMPORTANZA LOCALE

In aggiunta a quanto espresso al cap. 3 (decisioni del Municipio lett. g) il Municipio propone una modifica dei monumenti storici di importanza locale.

E in particolare:

- estensione del vincolo di protezione anche al vecchio asilo ubicato sul medesimo fondo della Casa comunale (mappale 1657 - N. 23).
- nuovo vincolo di protezione N. 19 concernente il Ponte March situato nei pressi del punto d'incontro tra la valle di March e la valle Traversagna. Questo vincolo non è visibile sui piani allegati al presente rapporto in quanto si situa al di fuori del perimetro relativo alle varianti puntuali trattate nel presente documento;
- nuovo vincolo di protezione N. 24 concernente la casa [REDACTED] in Piazzeta, con particolare riferimento ai graffiti posti sulla facciata sud del mappale 244;
- aggiornamento del vincolo di protezione N. 26 relativo al vecchio pozzo ubicato sul mappale 1967 a San Fedee (grotto).

Durante questa fase, si è anche proceduto all'aggiornamento di alcune nomenclature utilizzate col fine di adeguarle all'inventario in corso di aggiornamento presso il servizio monumenti. Infatti, in seguito all'esame preliminare cantonale, si è venuti a conoscenza dell'elaborazione dell'inventario dei monumenti culturali degni di protezione da parte del servizio monumenti. Il Municipio ha preso conoscenza della bozza di quest'inventario e lo integrerà alla sua PL in una seconda fase in quanto non è ancora disponibile la versione definitiva dello stesso.

SECONDA SEZIONE

VARIANTI ALLA PIANIFICAZIONE LOCALE

- VARIANTI SCATURITE DAL PROGETTO RICUCITURA -

7. VARIANTE “RICUCITURA”

7.1. CRONISTORIA

In data 19 agosto 1998, il Consiglio Federale ha approvato il progetto generale della circonvallazione di Roveredo con spostamento della strada nazionale A13 in galleria e conseguente smantellamento della tratta esistente. A tale progetto, che si presume verrà inaugurato nel 2016, le Autorità federali hanno posto come premessa l'elaborazione di un concetto globale per la ricostruzione della parte centrale dell'abitato di Roveredo (detta **ricucitura**).

Per la concretizzazione di questi intenti è stato costituito il 7 luglio 1999 un gruppo di lavoro e di coordinamento che ha portato all'allestimento del Piano d'Azione di Ricucitura di Roveredo (PARR) e alla conseguente sottoscrizione il 22 febbraio 2000 di una dichiarazione d'intenti tra Confederazione (USTRA), Cantone (Ufficio tecnico e Ufficio di pianificazione) e Comune.

Su questa base il Cantone dei Grigioni e il Comune di Roveredo hanno convenuto, il 3 novembre 2000, la suddivisione degli oneri e la cessione dei fondi. Dopo l'apertura della circonvallazione verrà demolita l'attuale strada nazionale attuando le necessarie misure di ripristino e le sistemazioni stabilite nel progetto approvato. Le superfici che rimarranno libere dopo la demolizione della strada nazionale saranno cedute al Comune gratuitamente.

Il Cantone, dopo lo smantellamento, cederà gratuitamente al Comune tutte le superfici di sua proprietà che sorgono sul sedime della A13 e sulle quali si renderà necessaria la costruzione di strade comunali.



Figura 1: Il progetto Ustra di circonvallazione, USTRA

Successivamente, per concretizzare sia a livello di pianificazione locale sia a livello operativo le misure previste nel Piano Direttore comunale (PDCom), nell'autunno del 2008 è stato creato un gruppo di lavoro denominato Roveredo 2020. Questo si è occupato in un primo tempo di conferire uno scenario di sviluppo al Comune di Roveredo, individuando come confacente alla realtà locale uno scenario di sviluppo residenziale attivo, ossia con promozione della qualità di vita e della disponibilità di servizi. Sulla base di questo scenario è stato verificato il grado di attualità del PDCom, approvato in votazione popolare nel giugno del 2000.

Nell'inverno 2010 / 2011, il Comune di Roveredo ha indetto un mandato di studio in parallelo "Roveredo GR – Piazza Stazione, mandato di studio per l'elaborazione di un concetto di sistemazione

urbanistica e di sviluppo territoriale”, allo scopo di ottenere delle indicazioni progettuali per la sistemazione urbanistica di Piazza Stazione e degli spazi adiacenti che permettano di ricucire il nucleo di Roveredo rilanciandone l’immagine, finora offuscata dall’autostrada.

A questo proposito, il 21 novembre 2011, è stato costituito il gruppo PARR2, il cui obiettivo è il consolidamento delle raccomandazioni sull’esito del mandato di studio parallelo nella pianificazione comunale e cantonale.

Il consolidamento ha prodotto un concetto urbanistico, tradotto in atti di Pianificazione locale in questa sezione del presente documento.

7.2. OGGETTO DELLE PRESENTI VARIANTI DI PL

Le presenti varianti hanno come oggetto le modifiche di destinazione d’uso e di rete viaria generate dallo smantellamento della strada nazionale A13. Con il progetto di ricucitura si definiscono anche alcuni nuovi vincoli al piano generale delle strutture.

Si è inoltre colta l’occasione per rivedere tutta la rete viaria ed in particolare l’adeguatezza dei vincoli di allargamento stradali, previsti dalla PL in vigore. In questo senso, la gerarchia viaria è stata adattata alla situazione futura: le strade collettrici saranno quindi la strada sostitutiva dell’A13, la strada di San Giulio e la strada di San Fedele. Tutte le strade di minore importanza e che permetteranno di servire i fondi, verranno classificate quali strade di quartiere.

In corrispondenza dei nuovi portali autostradali si è proceduto con l’adattamento dei confini delle zone in funzione del progetto di Ustra e dei vincoli stradali. Infatti, i futuri confini del settore stradale e i nuovi tracciati viari sono parte integrante dei piani. Tuttavia, alcune tematiche, come per esempio i boschetti, gli alberi isolati, le zone di protezione della natura e del paesaggio andranno riaccertati a lavori eseguiti, e quindi quando la situazione sarà definitiva. All’ora attuale non vi è il bisogno di regolare la situazione, visto che presto verrà intrapresa la revisione totale della PL e si potrà dunque approfondire questi argomenti in modo adeguato.

7.2.1. ABROGAZIONE DEL PDCOM (2000) – COMPARTI INTERESSATI DALLO SPOSTAMENTO DELL’A13

Come già esposto precedentemente, gli atti della PL sottoposti a revisione parziale sono sostanzialmente conformi alle prescrizioni del **PDCom relativo ai comparti interessati dallo spostamento dell’A13. La maggior parte delle sue schede possono di conseguenza essere abrogate.** Infatti, i principi espressi nel PDCom sono stati ripresi nel progetto di “ricucitura” e sviluppati laddove lo si è ritenuto necessario, conformemente ai bisogni e alle attese attuali.

Il PDCom è stato elaborato nel 2000 fissando così le basi per lo sviluppo di Roveredo e quasi tre lustri dopo si concretizza la PL, la quale, indispensabilmente, deve completare e dettagliare gli indirizzi esposti nel documento direttore. Infatti, a pagina 6 del PDCom si legge che “gli interventi urbanistici sono formulati in modo tale da lasciare sufficiente margine di manovra per proporre quei miglioramenti che scaturiranno dagli approfondimenti ulteriori (...). Approfondimenti che saranno poi inseriti nella

pianificazione locale (...).” In questo senso, la PL ha integrato le novità scaturite dagli approfondimenti.

Dal profilo procedurale, con la prossima votazione popolare sulle varianti di PL relative alla ricucitura si sostanziano dunque i contenuti del PDCom. Laddove gli approfondimenti hanno portato a proposte non ancora riconosciute nel 2000, queste sono motivate e seguono in ogni caso la procedura di partecipazione pubblica e adozione prevista dalla LPTC. Contemporaneamente, le relative schede vengono abrogate, sempre secondo la procedura LPTC. Un loro aggiornamento non avrebbe senso, dato che i contenuti sono già tradotti in PL e dunque nella forma vincolante per chiunque, non solo per l'autorità (come è invece il caso per il PDCom).

A proposito delle singole schede si può osservare quanto segue:

Scheda D sarà abrogata. In località Cioldina il PDCom prevedeva una zona residenziale con servizi di quartiere. Con la revisione parziale della PL si è voluto dettagliare meglio tale destinazione col fine di permettere la costruzione di una scuola dell'infanzia a prossimità della zona residenziale R3 definita lungo l'ex tracciato autostradale. Questa infrastruttura per l'infanzia è di servizio alla zona residenziale e un chiaro segnale della sua necessità è stato espresso dal voto popolare in favore del credito di realizzazione. Il resto del comparto in Cioldina rimane di proprietà pubblica e per ora mantiene la destinazione sportiva e questo fino a quando la scheda C (comparto per infrastrutture sportive e balneari) non verrà trattata (vedi punto successivo).

Scheda C resterà in vigore. La situazione non ha potuto ancora essere sbloccata, dato che il centro sportivo non può avere solo valenza comunale e le necessarie trattative tra Comuni e Regione non sono ancora concluse. La scheda non viene quindi abrogata in sede d'approvazione della presente revisione parziale e potrà essere trattata più dettagliatamente durante una prossima fase di revisione della PL.

Scheda B sarà abrogata. La scheda prevede dei contenuti che sono stati ripresi dall'attuale revisione parziale della PL e che potranno essere maggiormente sviluppati in sede di elaborazione del piano d'area relativo al settore della ricucitura. In località Mondan, col fine di aumentare le infrastrutture al servizio della popolazione, è stato pianificato un parco pubblico. Questo rientra nel concetto di infrastrutture di servizio previsto dalla scheda, oltre che essere stato indicato da tutti i partecipanti alla sessione di studi in parallelo (che ha dato seguito all'indicazione di procedura di concorso urbanistico indicata nella scheda di PDCom).

Scheda A sarà abrogata. Il comparto ha rappresentato il fulcro della sessione di studi in parallelo e del susseguente affinamento promosso dal Comune, sfociato nel concetto urbanistico. La destinazione sarà prevalentemente residenziale. I principi espressi nella scheda sono dunque stati ripresi dal concetto urbanistico e inseriti nelle regole del piano d'area previsto dalla nuova LE.

Scheda E sarà abrogata. Motivazioni, come scheda A.

Scheda F sarà abrogata. Nella LE è prevista l'elaborazione di un piano di quartiere con l'intento di creare attività di servizio d'interesse pubblico. Il contenuto della scheda è quindi stato ripreso integralmente.

Scheda G sarà abrogata. La scheda riguarda la mobilità e la riconversione dei sedimi autostradali. Parte dei progetti viari hanno già seguito una procedura d'approvazione

federale separata e sono parzialmente già in fase di realizzazione. Il resto della rete viaria è stato studiato approfonditamente e le indicazioni della scheda di PDCom hanno trovato conferma nella presente revisione parziale.

Scheda I sarà abrogata. I contenuti della scheda hanno trovato continuità nelle procedure di approvazione federali.

Scheda H sarà abrogata. I concetti di pedonalizzazione della scheda sono stati in buona parte ripresi nella revisione della PL e della LE. Saranno però mantenuti gli assi stradali veicolari attraverso S. Antoni/Piazza e sul ponte di accesso ed attraversamento di Piazzeta. Queste due strade avranno però notevolmente meno traffico rispetto alla situazione attuale, per cui vi sarà comunque un miglioramento conforme agli obiettivi della scheda.

In sintesi si ritiene quindi che la pianificazione prevista dal PDCom sia stata sostanzialmente rispettata e, laddove necessario, modificata nel rispetto dei bisogni attuali della popolazione di Roveredo.

8. IL CONTESTO TERRITORIALE

8.1. ASPETTI STORICI

Fino alla fine del XX secolo il Comune di Roveredo fu caratterizzato dalla presenza di più nuclei ben distinti tra di loro:

- Piazzeta e Sant'Antoni, centri "principali" del fondovalle, situati rispettivamente sulla sponda sinistra e quella destra della Moesa e collegati tra di loro dal ponte centrale che fu distrutto dall'alluvione dell'8 agosto 1951;
- S. Giulio e S. Fedee, più a sud, sulla sponda sinistra del fiume;
- e altri nuclei di dimensioni più ridotte ubicati sul versante nord della montagna (Carasole).

Il progetto e la costruzione della strada nazionale A13, avvenuti a partire dagli anni '50, tennero conto dell'impianto insediativo originario, prevedendo un tracciato attraverso le superfici agricole non edificate del Comune e accostato al percorso della Ferrovia retica (RhB) Bellinzona – Mesocco, la quale già dall'inizio del secolo determinò un'importante cesura tra il fondovalle e il territorio collinare.

Nella fattispecie, la percezione di un abitato diviso dalle infrastrutture viarie è determinato in modo più marcato da fattori intervenuti in realtà successivamente:

- l'importante carico di traffico sulla A13 ha reso necessaria la realizzazione dei muri per la protezione dalle emissioni foniche dal 1975;
- e lo sviluppo insediativo del Comune, le cui zone edificate si sono estese fino a giungere a ridosso del tracciato autostradale.

Per questa ragione, già dall'inizio dei lavori riguardanti la circonvallazione, si è partiti dal presupposto che la ricucitura, così come richiesta dal Consiglio federale, avrebbe forzatamente condotto a riflessioni approfondite inerenti la realizzazione di una nuova e appropriata struttura insediativa del Comune e non la ricostruzione di un impianto urbanistico preesistente che in realtà non è mai esistito.

8.2. ASPETTI FUNZIONALI

Accanto alla cesura fisica dell'abitato che ne caratterizza negativamente l'immagine, la strada nazionale A13 determina una divisione funzionale: le relazioni tra i vari nuclei del Comune, ma soprattutto il traffico con origine e destinazione nei comparti collinari di S. Giulio e S. Fedee, si svolgono attraverso il nucleo di Piazzéta, utilizzando un sistema viario che non è più adeguato alle esigenze del traffico motorizzato odierno.

Esiste un unico collegamento stradale che conduce dalla sponda sinistra della Moesa alla strada cantonale: il ponte ricostruito nel 1952. Tutte le strade comunali della sponda sinistra, e di conseguenza tutto il traffico che vi ha origine o destinazione, convergono su questo ponte.

Le relazioni sociali ed economiche che determinano la maggioranza del traffico non sono però legate alle strutture interne del Comune, bensì ad una realtà socioeconomica ben più vasta: nel corso degli ultimi decenni Roveredo si è infatti sviluppato come Comune residenziale della vicina area economica di Bellinzona, non da ultimo anche grazie alla presenza del collegamento stradale dell'A13.

8.3. IL PROGETTO DI CIRCONVALLAZIONE

Con decisione del 19 agosto 1998, il Consiglio Federale ha approvato il progetto generale della circonvallazione di Roveredo con spostamento in galleria della strada nazionale A13.

I lavori per la realizzazione della circonvallazione sono iniziati nel corso del 2008, in particolare con lo scavo del fronte d'attacco Valasc, che ha permesso in seguito, nel 2009, l'inizio dello scavo della galleria di aggiramento di Roveredo. La messa in esercizio della galleria è attesa per il giugno del 2016 e le susseguenti opere di smantellamento del vecchio tracciato e di edificazione dei nuovi accessi saranno intraprese nei successivi due anni.

In generale il progetto prevede le seguenti opere:

- tracciati autostradali sud e nord;
- galleria di circonvallazione con cunicolo di sicurezza;
- ponti con sottopassi e cavalcavia;
- svincolo autostradale e bretella d'accesso alla strada cantonale;
- opere di collegamento e di adeguamento della rete stradale cantonale e comunale;
- smantellamento del vecchio tracciato A13;
- compensi ecologici.

Il cantiere prevede lo scavo di 37'500 metri cubi in materiale sciolto e 23'800 metri cubi di terra.

Tutti i trasporti da e per il cantiere saranno effettuati direttamente sull'A13, quindi senza attraversare il Comune di Roveredo. Contemporaneamente alla realizzazione della circonvallazione di Roveredo, è previsto lo smantellamento della linea ferroviaria che attraversa il territorio comunale. Questa verrà riconvertita ad una nuova funzione e quindi utilizzata quale percorso pedonale e ciclabile.

La direzione generale di progetto della circonvallazione è assunta dall'Ufficio federale delle strade USTRA (filiale di Bellinzona). L'investimento previsto ammonta a circa 380 milioni di franchi.

9. STUDI DI APPROFONDIMENTO

9.1. IL CONCETTO URBANISTICO

Come già esposto, prendendo spunto dai progetti allestiti nell'ambito del mandato di studio in parallelo è stato elaborato un concetto urbanistico, oggetto di incarto separato³ ed allegato al presente rapporto.

Tutte le motivazioni delle scelte urbanistiche sono contenute in tale incarto.

9.2. LA STRADA SOSTITUTIVA DELLA A13

La nuova strada collettrice, prevista dal concetto urbanistico, necessitava di approfondimenti di tipo ingegneristico, che ne dimostrassero la fattibilità planimetrica, altimetrica ed economica.

Si tratta di una delle realizzazioni di maggiore costo dell'intera nuova infrastruttura pubblica (assieme all'autosilo sotto la Piazza stazione). Inoltre, è di centrale importanza nello strutturare ed indirizzare la nuova edificazione pubblica e privata.

Gli approfondimenti sono oggetto di incarto separato⁴ ed allegato al presente rapporto.

³ Comune di Roveredo, Spostamento della strada A13 "circonvallazione di Roveredo" – Ricucitura di Roveredo – Approfondimento concetto urbanistico, [REDACTED], 6 dicembre 2013.

⁴ Comune di Roveredo, Progetto di massima della nuova strada sostitutiva dell'A13 tra i due ponti di Sassello e di Triulzi, [REDACTED], 19 giugno 2013.

10. IL PIANO DELLE ZONE

10.1. VARIANTI AL PIANO DELLE ZONE: RICUCITURA DEL COMPARTO IN SPONDA SINISTRA DELLA MOESA

Come già anticipato, queste varianti sono frutto di approfondimenti urbanistici esposti in dettaglio in un incarto separato, figli a loro volta delle risultanze dei mandati di studio in parallelo organizzati dal Municipio con il coinvolgimento delle autorità cantonali e federali.

In sostanza, ciò che muta rispetto alla PL in vigore è la destinazione d'uso dei terreni ora occupati dalla A13. In parte li si destinerà all'edificazione di edifici residenziali o per il lavoro, ed in parte potranno divenire parte della nuova rete della mobilità, questa volta locale e lenta.

Le motivazioni e le scelte dell'una o dell'altra destinazione sono per l'appunto esposte nel documento allegato. Qui importa chiarire quali siano le superfici toccate da modifiche (vedi Figura 2) e come queste si inseriscono nel contesto della PL in vigore.

Le superfici destinate all'edificazione sono inserite secondo parametri edilizi e contenuti simili alle zone confinanti, già edificabili, in modo da ottenere un'integrazione omogenea, degna dell'obiettivo di ricucitura. Principalmente, zona R3 per il comparto Campagna e zona NN (nucleo di nuova formazione) per il comparto Piazzeta/Piazza Stazione/Piazza Al Sant. Avranno comunque particolarità dovute alla loro posizione particolare ed al fatto che partono da una situazione di proprietà pubblica che permette di sostenere obiettivi di sviluppo urbano di interesse pubblico.

Nel rispetto dei principi delle pianificazioni superiori (normative federali, cantonali, piano direttore cantonale, ecc.) si favorirà uno sviluppo urbano compatto e orientato alla creazione della "città nella città". Infatti le nuove aree residenziali sorgeranno sui sedimi dell'attuale tracciato dell'A13, favorendo il riutilizzo di terreni oggi già edificati. Il progetto di ricucitura segue i principi dettati dalla Confederazione per il riuso delle aree dismesse.

Si sottolinea inoltre che il vantaggio di questo progetto sarà quello di densificare nel fulcro di Roveredo e dunque laddove oggi si concentrano attività commerciali e di servizio. Le strutture edificate esistenti verranno mantenute e integrate in un disegno d'insieme organizzato e strutturato lungo i principali luoghi d'incontro che si svilupperanno.

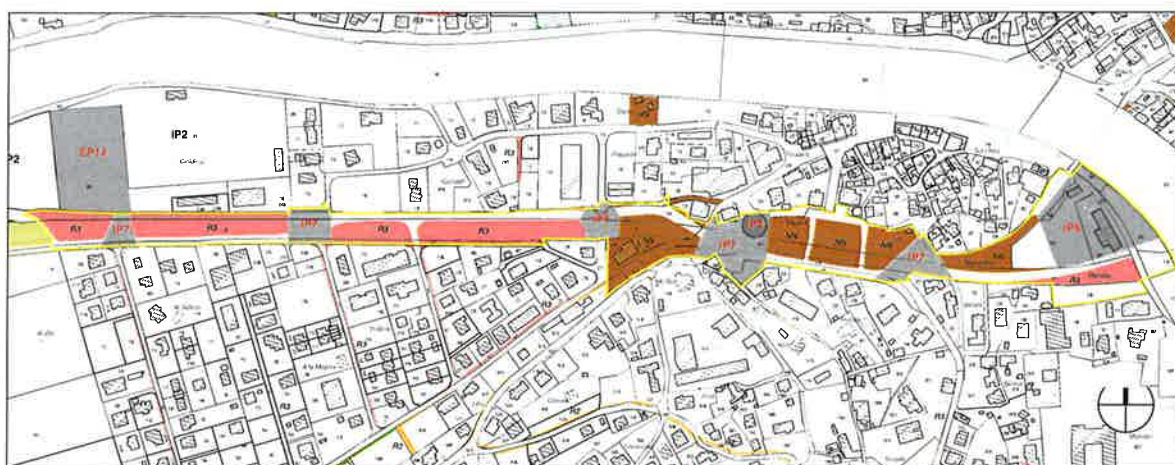


Figura 2: Le superfici che cambiano destinazione d'uso

Si precisa che per il settore edificabile nato dal progetto di smantellamento dell'A13 è stato definito un perimetro di pianificazione consecutiva (art. 26 cpv. 4 LPTC), nella forma di un Piano d'area (art. 46 LPTC). Ciò significa che all'ora attuale vengono fornite le indicazioni di carattere generale che consentono di formulare un indirizzo di sviluppo comprendente in particolare delle forchette sull'utilizzo del suolo. In seguito, col fine di garantire la qualità attesa dal progetto di ricucitura, si fisseranno le norme di dettaglio nell'ambito del citato piano d'area. Maggiori dettagli a proposito delle condizioni quadro di allestimento del piano d'area sono esposti al cap. 16.2.

La sistemazione del centro avverrà come segue: una nuova strada organizzerà il nuovo edificato e si articolerà attorno ad una piazza principale in area Al Sànt e quattro piazzette secondarie a Malcantòn, al Gufo, a Bòla e a Cioldina. Questi spazi pubblici sono collegati dalla strada collettrice che, evitando un rettilineo lungo, riprende il disegno reticolare e a misura d'uomo di Roveredo. La dimensione delle piazze è di circa 4'000 mq per la piazza Al Sànt e di circa 1'000 mq per le quattro piazzette secondarie. Le piazze servono da punti d'incontro per la popolazione, come luoghi preposti per la fermata dei bus, come pure per la sosta delle autovetture che troveranno dei posteggi temporanei. La configurazione e il disegno dei nuovi spazi pubblici sono comunque indicativi e dovranno essere approfonditi nella fase di progettazione successiva.

Quale variante alla PL in vigore, si segnala inoltre la particolarità della rinuncia ad un vincolo di posteggio pubblico in zona Stalon, inserito nella PL in vigore. La rinuncia è resa possibile dalla futura disponibilità di posteggi pubblici nell'autosilo sotterraneo previsto sotto l'attuale Piazza Stazione. La superficie è dunque ora proposta come zona NN.

Un'altra segnalazione particolare riguarda il comparto Mondan, laddove la parte di territorio delimitata da sedime ex-RhB ed ex-A13, verrà destinata ad impianti pubblici (IP6), e segnatamente a Parco pubblico. Questa proposta era stata avanzata da almeno due dei partecipanti al mandato di studio in parallelo ed è in seguito stata fatta propria dal gruppo PARR2 e dal Municipio, in sede di consolidamento del concetto urbanistico. Agli attuali proprietari privati del sedime verrà offerta la possibilità di acquisire terreni di equal valore, nell'ambito della operazione di gestione delle proprietà post-A13 (vedi anche: cap.12).

Per lo stesso principio enunciato sopra, e visto il conflitto con il vincolo a parco pubblico, si è deciso di stralciare il vincolo P12 relativo a posteggi pubblici in località Mondan.

Le parti di territorio che saranno destinate a piazze, strade o posteggi, nel Piano delle zone non appaiono come parti con modifica di destinazione d'uso, dato che pure la A13 è una strada. Cambia dunque la gerarchia della strada e l'uso che se ne fa, ma non la destinazione nel Piano delle zone.

Ad ovest di Cioldina e del nuovo ponte del Sassello, i terreni liberati dalla A13 saranno destinati all'agricoltura. Saranno pure oggetto di progetti di compensazione naturalistica, come previsto dai piani USTRA.

Il settore Cioldina è oggi destinato a IP2, e dunque a centro sportivo. Con l'intento di mettere a disposizione della propria popolazione una nuova scuola per l'infanzia, il Municipio ha riservato una parte della località Cioldina alla realizzazione di questa infrastruttura pubblica. Si viene dunque a creare un perimetro denominato EP14 "scuola dell'infanzia".

In base al progetto presentato dal Municipio alla popolazione il 15 ottobre 2013, la futura scuola dell'infanzia prenderà posto ad ovest dell'attuale campo di calcio e comprenderà 4 sezioni (ampliabile a 6), la mensa e i locali comuni. Il credito per il finanziamento di questo progetto è stato votato positivamente dalla popolazione di Roveredo il 24 novembre 2013. Il credito totale approvato in votazione popolare è di 3'900'000 franchi.

Vista la nuova ubicazione che il Municipio ha trovato per costruire la scuola dell'infanzia, la possibilità di ampliare l'EP1 in località Riva è stata abbandonata.

Come già anticipato al capitolo 5, uno studio mostra un pericolo d'alluvionamento per questo settore. Il Municipio, volenteroso di risolvere la situazione, ha dato mandato ad uno studio d'ingegneria col fine di definire le misure da prendere in questo settore. Si sottolinea comunque che, nel rispetto della LPTC, la nuova costruzione è autorizzata in quest'area, situata in zona di pericolo limitato, a condizione che misure edilizie particolari siano integrate nel progetto di realizzazione.

Lungo la strada Ai Campitt, il Municipio ha disposto di stralciare il vincolo di strada di servizio ai fondi 2181, 129, 130, 131 e 132 col fine di destinare il perimetro stradale a zona edificabile R3. Così facendo, la gestione e la manutenzione dell'accesso sarà a carico dei privati, come da accordi che dovranno essere stipulati tra le parti.

Come già esposto, in prossimità del tunnel autostradale ovest si è modificata la situazione pianificatoria in vigore per quel che concerne i limiti delle zone di utilizzazione ed i tracciati viari. Altre tematiche dovranno essere verificate a lavori autostradali terminati (limite bosco, boschetti, alberi isolati, zone di protezione, ecc.). Queste tematiche saranno parte integrante della prossima revisione totale della PL.

10.2. VARIANTI AL PIANO DELLE ZONE: COMPARTO IN SPONDA DESTRA DELLA MOESA (IN VERA E SCIMA VERA)

In sponda destra della Moesa, le varianti sono strettamente funzionali alle modifiche dei tracciati stradali e la riattribuzione delle destinazioni d'uso è effettuata in modo che il quadro complessivo risultante sia coerente. In questo senso, i territori liberati dalla A13 che si troveranno a sud-est della nuova strada cantonale, sono perlopiù attribuiti a zona agricola e quelli a nord-ovest alla zona edificabile.

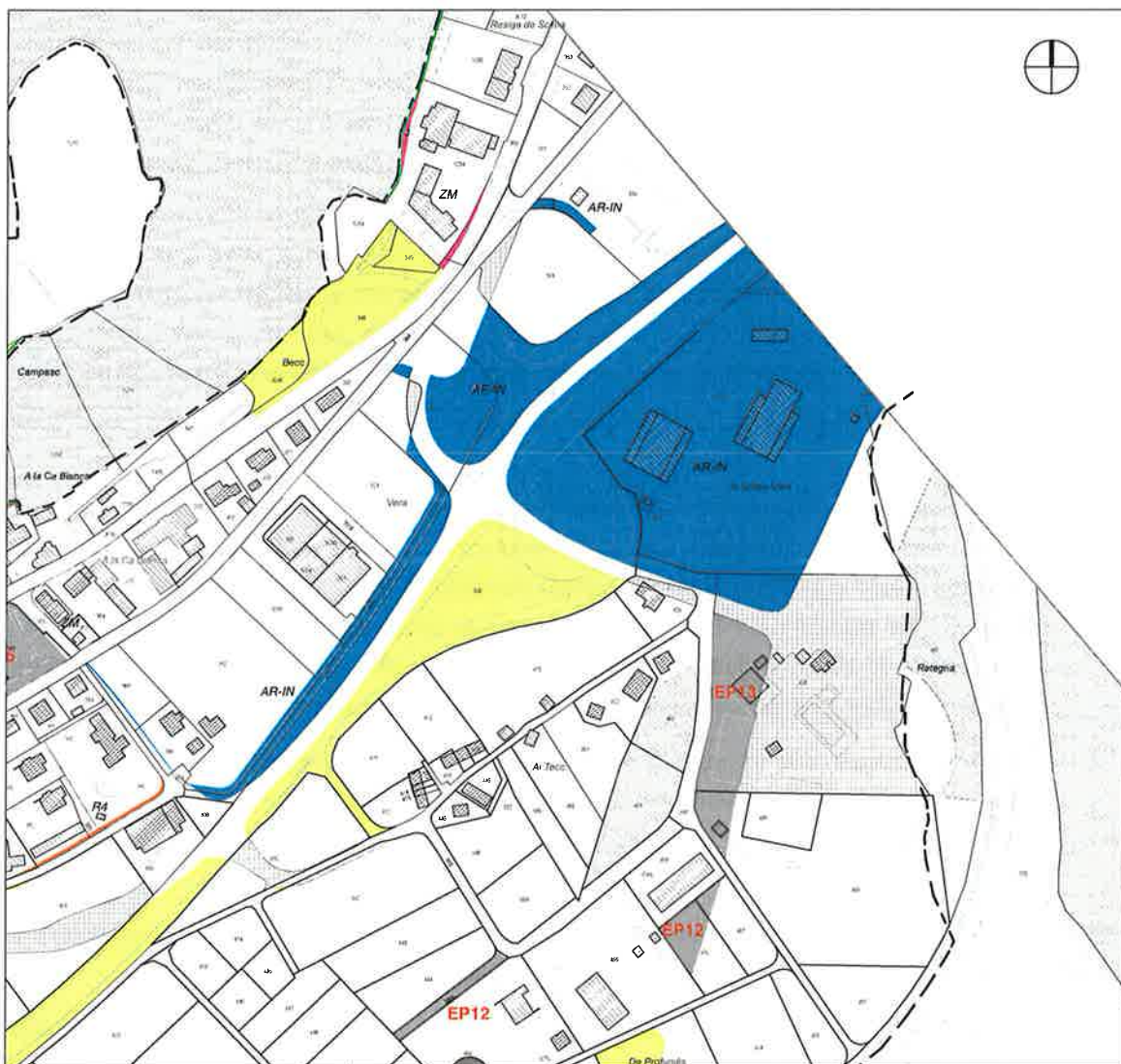


Figura 3: Le superfici che cambiano destinazione d'uso

Si segnalano le seguenti eccezioni o particolarità:

- in località Giardinet (fuori dal riquadro della Figura 3), si è preferito non modificare la destinazione agricola esistente attorno alla futura strada cantonale. La destinazione alternativa avrebbe potuto essere quella residenziale, ma si è ritenuto poco opportuno aprire una nuova zona residenziale a contatto con la strada cantonale. Un solo adeguamento minore è stato apportato in questo settore per una questione di coerenza territoriale: piccole

- parti dei mappali 403 e 404, a contatto con la zona R4, sono state destinate a quest'ultima mentre nella PL in vigore sono classificate quali zone agricole;
- in località Bec, laddove ora sorge ancora l'asola del raccordo alla A13, si è ritenuto di destinare i terreni all'agricoltura, in modo da mantenere ancora in almeno un punto il contatto visivo con il bosco ed il piede del versante montano situato a nord-ovest. Forse sarà ancora possibile riportare alla luce il vecchio canale di alimentazione dei mulini, interrato al momento della realizzazione della A13, negli anni '60;
 - in Scima Vera, in corrispondenza degli insediamenti della ditta ████████, la destinazione assegnata è quella attribuita anche ai settori adiacenti, e quindi artigianale-industriale (AR-IN). La destinazione diventerà infine conforme all'utilizzo che ne è stato finora fatto in virtù di autorizzazioni speciali. Come stabilito dalla nuova legge edilizia (pure oggetto del presente incarto), il proprietario del fondo compenserà il plusvalore legato a quest'operazione ;
 - in località Vera si è voluto definire un perimetro edificabile coerente e che si estenda fino a limiti strutturali del comparto. La zona AR-IN è quindi stata estesa all'insieme dei mappali posti ad ovest del tratto stradale tra le due nuove rotonde che si verranno a creare in questo settore. Dato che questa nuova fascia di zona edificabile sarà inizialmente di proprietà pubblica, si reputa che sarà possibile organizzare gli accessi in modo compatto ed efficiente per l'insieme del comparto, mano a mano che saranno note le intenzioni di edificazione dei privati;
 - nel comparto ex-campeggio, tra la nuova A13 ed una strada di servizio esistente, risulta un terreno che confina pure con il Centro di manutenzione delle strade cantonali (EP12). Si è dunque ritenuto opportuno destinare questo scorporo di ex-campeggio a nuova ubicazione per il Centro pompieri (EP13). Da lungo tempo si cercava una nuova localizzazione per questa infrastruttura e quella proposta adempie a tutte le caratteristiche per essere efficiente: vicinanza a svincoli stradali e sinergie con altre infrastrutture pubbliche;
 - infine, si segnala che un vincolo stradale a suo tempo inserito per fungere da bypass all'accesso a Carasole è oramai risultato non essere più attuale. Dunque il relativo sedime viene ritornato alla zona limitrofa di competenza.

Altre modifiche sono intervenute nel settore della sponda destra della Moesa. Si tratta in particolare di un cambiamento di destinazione dei mappali 947 e 2183, attualmente classati quali ZM.

In località Sant'Antoni, mappale 947, è stato definito un perimetro per pianificazione consecutiva (piano di quartiere ai sensi dell'art. 26 e dell'art. 51 e ss. LPTC) col fine di permettere l'edificazione, ad esempio, di un nuovo centro medico regionale, privato. Non conoscendo oggi con precisione i bisogni di questa pianificazione, si è preferito definire un perimetro disponibile e i criteri d'inserimento dei volumi edificabili. Più precisamente, sono stati definiti i parametri edificatori principali nel rispetto della zona edificabile NN e i criteri qualitativi da rispettare sul mappale 947 e da sviluppare in ambito di PQ.

Sul mappale 2183 ha preso posizione l'attuale Centro regionale dei servizi (CRS) costruito col fine di accogliere, come il nome lo indica, svariati servizi d'utilità pubblica per un bacino d'utenza regionale. Oggigiorno, il mappale 2183 ha quale destinazione la zona artigianale-residenziale (ZM-zona mista). Si approfitta di questa procedura di varianti di PL per adattare la situazione pianificatoria alla

situazione venutasi a creare sul territorio. Questo mappale verrà dunque classificato come EP-IP, e più precisamente EP15 – amministrazione pubblica.

Queste due novità pianificatorie potrebbero anche suggerire, se necessario, un adattamento degli indirizzi del comparto Sant'Anna, in modo da formare un intero nuovo quartiere di riquilifica di Sant'Antoni. Al momento non sono però ancora mature proposte in tal senso.

10.3. VARIANTI AL PIANO DELLE ZONE GENERATE DALLA RIDUZIONE DEI CALIBRI STRADALI

La preannunciata verifica della rete viaria ha portato alla riduzione dei calibri stradali sino ad ora vincolati dalla PL in vigore. Di ciò si tratterà al cap. 11.

Qui si approfitta per segnalare che questa riduzione ha un influsso sul piano delle zone, come appare nell'estratto (ingrandito) del Piano 1A riportato di seguito.

Le modifiche non sono facilmente apprezzabili nel formato di stampa 1:2'000. Sono tuttavia digitalizzate con precisione e dunque, all'occorrenza, quantificabili in dettaglio.



Figura 4: A colori, le superfici che cambiano destinazione d'uso a seguito della riduzione dei vincoli di allargamento stradale

11. IL PIANO GENERALE DELLE STRUTTURE

11.1. VARIANTI AL PIANO GENERALE DELLE STRUTTURE

Le linee di strutturazione dovranno essere definite in maniera definitiva durante l'elaborazione del piano d'area relativo al perimetro della ricucitura e sulla base delle proposte contenute nell'approfondimento del concetto urbanistico, allegato al presente rapporto. Si tratta soprattutto di linee che servono ad ordinare la nuova edificazione, nei comparti liberati dalla A13. Strutturano ad esempio le facciate che delimitano le nuove piazze lungo la nuova strada collettrice.

Si distinguono due tipi di linee, definite da una parte nella LE del Comune di Roveredo e dall'altra nella LPTC (art. 55).

Le linee di allineamento per la strutturazione edilizia sono definite all'articolo 41 della legge edilizia, mentre le linee di arretramento sottostanno alle disposizioni della LPTC. In questi due atti normativi si legge:

Linee di allineamento per la strutturazione edilizia (art. 41 LE)

- ¹ *Le linee di allineamento definiscono in modo vincolante la posizione del piano della facciata.*
- ² *Le linee di allineamento sono determinate nel piano generale delle strutture o in pianificazioni consecutive.*

Linee di arretramento (art. 55 LPTC)

- ¹ *Le linee di arretramento servono in particolare per mantenere liberi spazi lungo impianti di urbanizzazione, corsi d'acqua e margini boschivi, non-ché per mantenere libere superfici nell'interesse dei siti caratteristici e della protezione della natura e dell'ambiente. Per esigenze diverse possono essere determinate linee di arretramento diverse.*
- ² *Le linee di arretramento hanno la precedenza su tutte le altre prescrizioni di diritto pubblico sulla distanza. Stabiliscono il limite entro il quale è permesso edificare in superficie e nel sottosuolo. Edifici ed impianti esistenti nell'area di linee di arretramento possono soltanto essere mantenuti.*

In tutto il comparto della ricucitura si è inserito l'obbligo di ricomposizione particellare col fine di ottimizzare l'utilizzo del suolo e permettere uno sviluppo coerente di questo nuovo comparto cittadino. La ricomposizione particellare avverrà durante l'elaborazione del piano di area.

I perimetri della ricucitura e del piano di quartiere di Sant'Antoni (mapp. 947) sottostanno anche all'art. 4 della LE, il quale prevede, come esposto al cap. 16.2, che per i terreni edificabili venduti dall'Ente pubblico a privati, ma anche per quelli già privati che entrano per la prima volta a far parte della zona edificabile il Comune potrà avvalersi di un diritto di compera (o di recupera, se i fondi sono in origine pubblici, come nel caso della ricucitura) se non saranno edificati entro i termini temporali stabiliti dalla LE.

L'edificazione affacciata su Piazza Sot i Nos verrà anche regolamentata tramite linee di arretramento per la strutturazione edilizia col fine di creare un fronte chiaro e coerente lungo tutta la piazza. Lungo queste linee di allineamento non si potranno prevedere muretti, recinzioni o altri elementi di questo tipo che nuocerebbero alla percezione di unitarietà della piazza.

Come già esposto precedentemente, in prossimità del Palazzo Comacio si è esteso il vincolo di ricomposizione particellare col fine di garantire la coordinazione tra progetti privati e pubblici e garantire un utilizzo razionale del suolo.

Nel comparto Vera/In Scima Vera sono state previste delle alberature di disegno del paesaggio e superfici minime da destinare ad aree verdi, con le seguenti finalità:

- definizione del riquadro agricolo di contenimento della zona edificabile. Le due file di alberature est-ovest (lungo l'uscita autostradale e costeggiante la ditta [REDACTED]) e nord-sud (tra le due rotonde di Vera), formano in effetti un riquadro che permette anche di gestire (mascherandole) le facciate dei retrostanti futuri edifici industriali-artigianali. Dato che questo è il primo territorio che si percepisce di Roveredo, usciti dallo svincolo autostradale, un certo ordine paesaggistico è necessario;
- accompagnamento del percorso ciclabile lungo l'ex sedime RhB. Oltre a rendere riconoscibile il percorso, questa alberatura ha anche la funzione di gestire con una certa dignità il retro della zona industriale-artigianale.

I costi di realizzazione e manutenzione sono posti a carico dei proprietari dei terreni (laddove privati) od oggetto di contributi privati confinanti, laddove il terreno è pubblico.

12. IL PIANO GENERALE DI URBANIZZAZIONE: TRAFFICO

12.1. VARIANTI AL PIANO GENERALE DI URBANIZZAZIONE: TRAFFICO

Il Piano generale di urbanizzazione, settore traffico, è modificato in particolare per quanto riguarda il comparto oggetto di ricucitura, ovviamente.

Come già anticipato ai cap. 7.1 e 9.1, queste modifiche (di fatto, varianti di PL) sono frutto di approfondimenti urbanistici esposti in dettaglio in un incarto separato, allegato al presente rapporto.

L'aspetto stradale è poi stato approfondito ulteriormente, in modo da garantire una corretta conduzione dei percorsi per quanto riguarda altimetrie, raggi di curvatura, sezioni stradali e raccordi alla rete esistente. Anche di ciò si è già accennato, al cap. 9.2, e si rende conto in piani separati, allegati al presente rapporto.

In sostanza, ciò che muta rispetto alla PL in vigore è la destinazione d'uso dei terreni ora occupati dalla A13, che oltre a divenire in parte edificabili come mostrato al cap. 10.1, propongono ora anche una strada collettoria che diviene l'ossatura del nuovo comparto ricucito.

Rispetto alla A13, con la strada collettoria cambia la funzione, la sinuosità e la sezione. Vi sarà dunque una fruizione della strada anche per gli utenti non motorizzati.

Le due figure che seguono riportano estratti del piano ingegneristico (allegato) che dimostra la fattibilità della nuova strada. Questo piano ingegneristico non è un piano vincolante ai sensi della PL e della LPTC. La superficie vincolata è invece riportata nel piano delle zone, come superficie destinata al traffico (vedi Piano allegato).

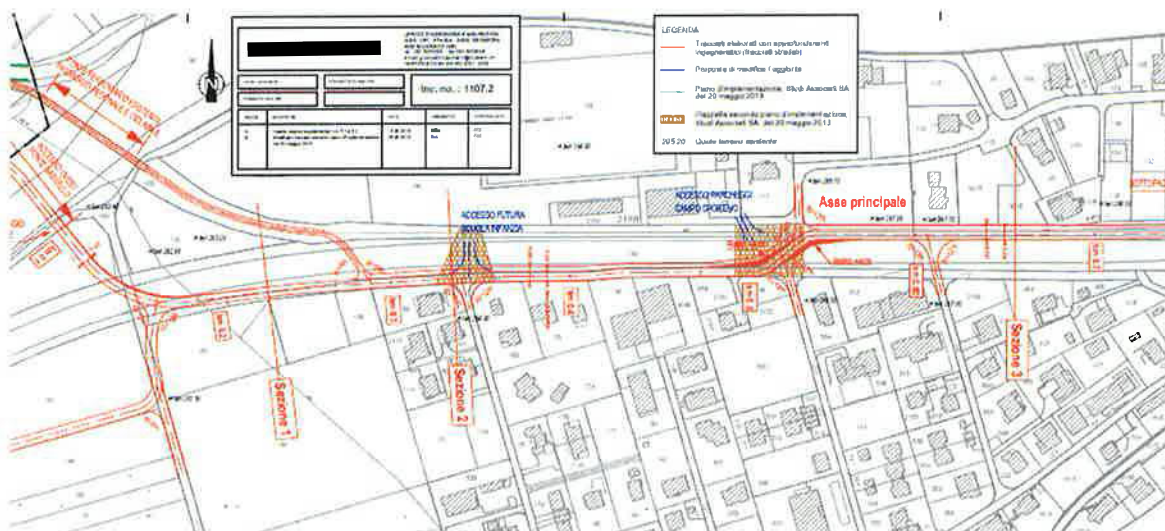


Figura 5: Planimetria settore ovest dello studio di fattibilità della nuova strada collettoria (estratto del Piano allegato).



Figura 6: Planimetria settore est dello studio di fattibilità della nuova strada collettoria (estratto del Piano allegato).

Alcune altre varianti ai percorsi stradali intervengono in prossimità dei nuovi portali autostradali e dei nuovi svincoli. Sia ad ovest che ad est i tracciati stradali, pedonali e ciclabili sono stati adattati come da progetto Ustra.

Si rammenta inoltre che il tracciato dell'ex linea ferroviaria Mesocco-Bellinzona, attualmente iscritto all'IVS⁵, verrà riqualificato e utilizzato quale pista pedonale e ciclabile. Il tratto posto al centro di Roveredo non potrà però essere mantenuto completamente, in quanto in conflitto con il progetto edificatorio previsto dalla ricucitura. Dunque, in località Mondan, il percorso ciclabile attraverserà il futuro parco pubblico per poi accostarsi alla strada collettrice prevista dal progetto di ricucitura. Questo tracciato seguirà poi la nuova strada per tutto l'attraversamento del paese. .

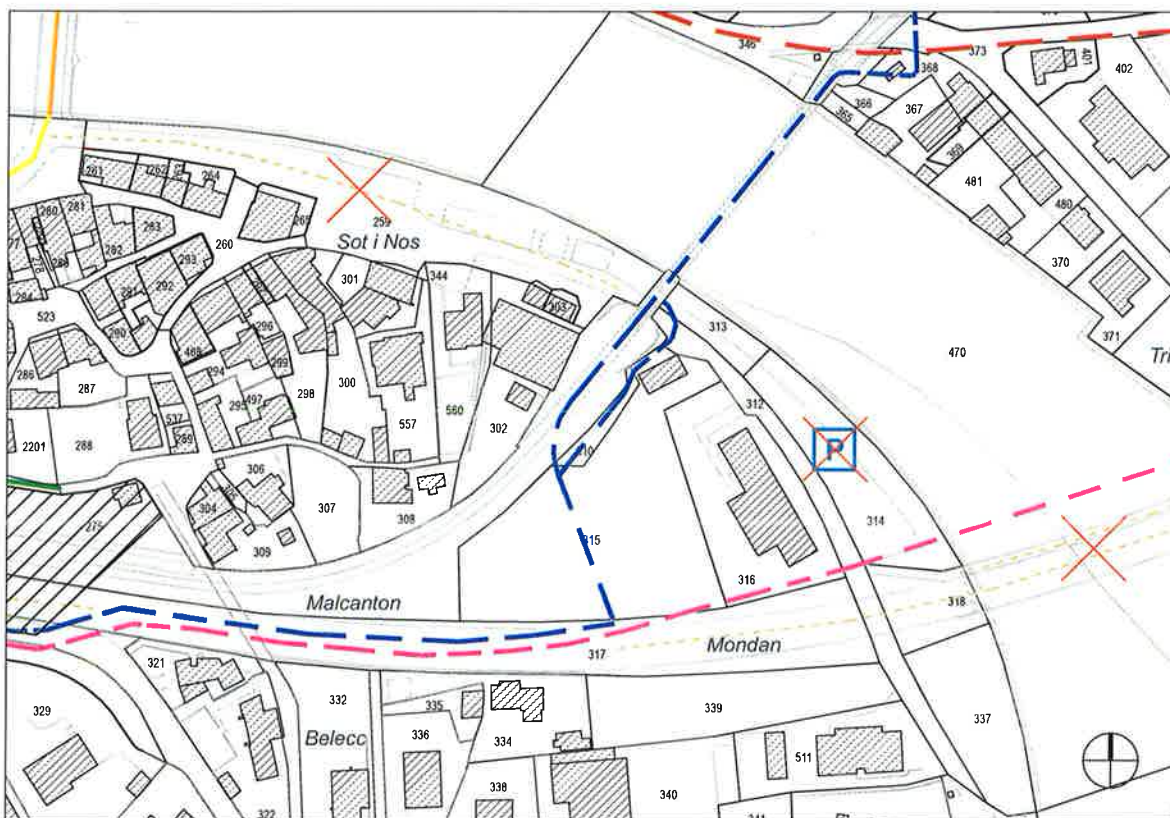


Figura 7: Estratto del piano generale di urbanizzazione: traffico – tracciato pista ciclo-pedonale

Col fine di valutare e definire quali elementi presenti lungo il tracciato ferroviario andranno preservati e messi in valore, il Comune si coordinerà con il servizio monumenti durante l'elaborazione del progetto esecutivo. Si dovranno preservare in particolare le strutture principali e caratteristiche di questa linea ferroviaria.

⁵ Inventario federale delle vie di comunicazione storiche.

12.2. VERIFICA DELLA CAPACITÀ DELLA NUOVA RETE VIARIA

La verifica della capacità della nuova rete viaria è stata effettuata dallo studio [REDACTED], su incarico della commissione PARR2. Il testo e le tabelle che seguono, *riportati in italico*, provengono dal rapporto conclusivo di tale mandato⁶.

Onde verificare la sostenibilità della nuova impostazione viaria sviluppata dalla Commissione, è stato effettuato un monitoraggio approfondito degli attuali flussi veicolari lungo la rete viaria di Roveredo ed ipotizzato una proiezione per lo scenario futuro.

Il monitoraggio è stato eseguito il 24 gennaio 2012 (martedì) sia in automatico (tramite conteggio radar in sezione per la durata di 24 ore) sia manualmente (tramite rilievo manuale durante le ore di punta della giornata OPM 07.00-08.00 e OPS 17.00-18.00).

I dati scaturiti dal monitoraggio sono poi stati calibrati onde considerare il giorno (martedì = 97% della media settimanale) ed il mese in cui è stato effettuato il rilievo (gennaio = 89% della media annuale) e quindi ottenere un valore medio annuale per il 2012.

Per lo stato attuale (orizzonte 2012) dai risultati del monitoraggio scaturisce quanto segue:

- *in media, ca. 6'000 veicoli/giorno attraversano il ponte sulla Moesa (50% in entrata, 50% in uscita); sull'arco delle 24 ore, il 70% dei veicoli si orienta da/per lo svincolo A13 in località Vera e Grono/Mesocco, il restante 30% da/per S. Vittore/Lumino;*
- *1/3 di questi veicoli ha origine/destinazione da/per il nucleo di Piazzèta ed i suoi servizi; il restante 2/3 proviene dalla collina residenziale di Roveredo;*
- *queste proporzioni sono pure mantenute anche durante l'ora di punta della mattina (OPM 07.00-08.00) e l'ora di punta della sera (OPS 17.00-18.00).*

Onde effettuare una proiezione dei volumi di traffico per l'orizzonte 2020, ossia con il nuovo assetto viario, gli operatori hanno ponderato i dati del 2012 con un incremento annuale costante di +1,5% generalizzato su tutta la rete (+12% in totale); i flussi di traffico sono poi stati ripartiti in considerazione della nuova impostazione viaria e della presenza in particolare di un nuovo allacciamento all'A13 a valle dell'abitato di Roveredo (in località S. Vittore).

Da questo esercizio si evince la seguente tendenza:

- *l'implementazione del nuovo assetto viario permette di ridistribuire i flussi di veicoli da/per Roveredo su 3 punti di accesso all'abitato (i 3 ponti) e conseguentemente di uniformare il carico veicolare sull'intera rete viaria;*

⁶ Comune di Roveredo, Spostamento della strada A13 "circonvallazione di Roveredo" – Ricucitura di Roveredo – Implementazione della condizione di sistemazione del tracciato nel centro, [REDACTED], 7 agosto 2012.

- *la nuova strada collettrice (vedi cap. 9.2) dovrebbe assorbire un flusso variabile tra 2'000 e 3'500 veicoli/giorno nelle due direzioni, quindi un carico di veicoli perfettamente compatibile con la funzione ed il nuovo assetto stradale prospettato.*

A fronte di quanto sopra si può pertanto concludere che le proiezioni di traffico per l'orizzonte 2020 confermano la sostenibilità e la fattibilità della nuova impostazione di viabilità ritenuta.

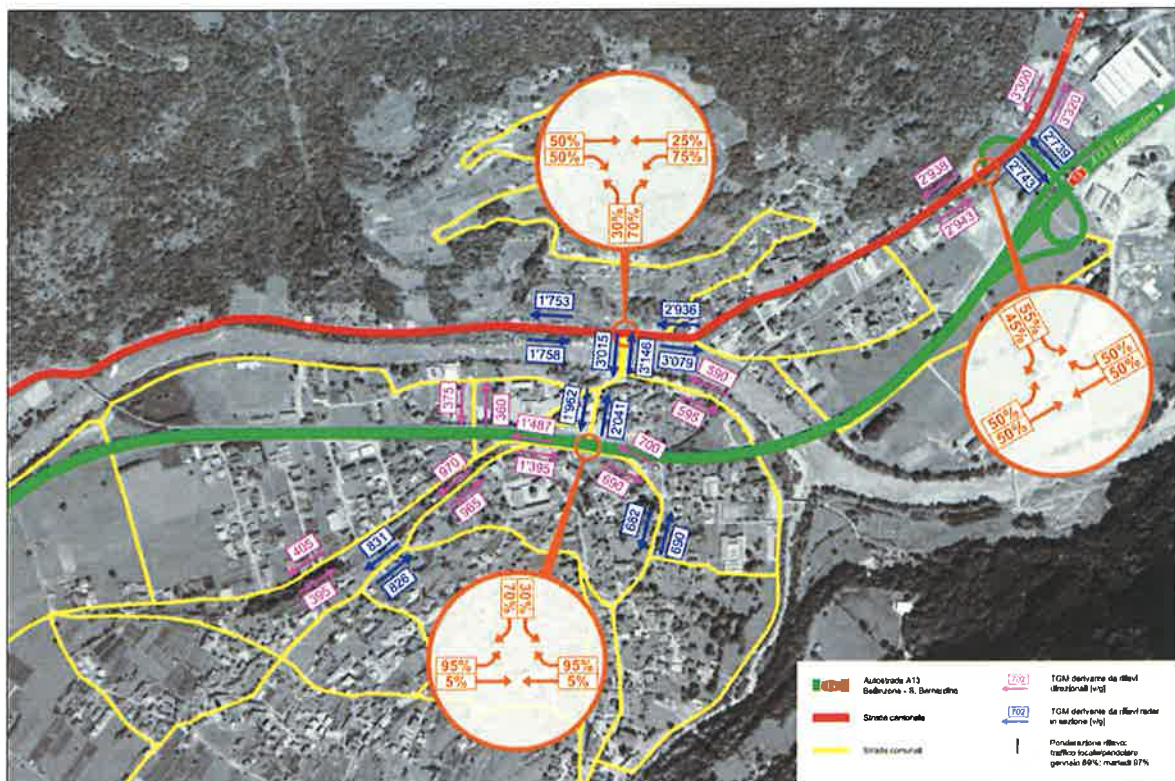


Figura 8: Traffico giornaliero medio TGM 2012 [v/g]

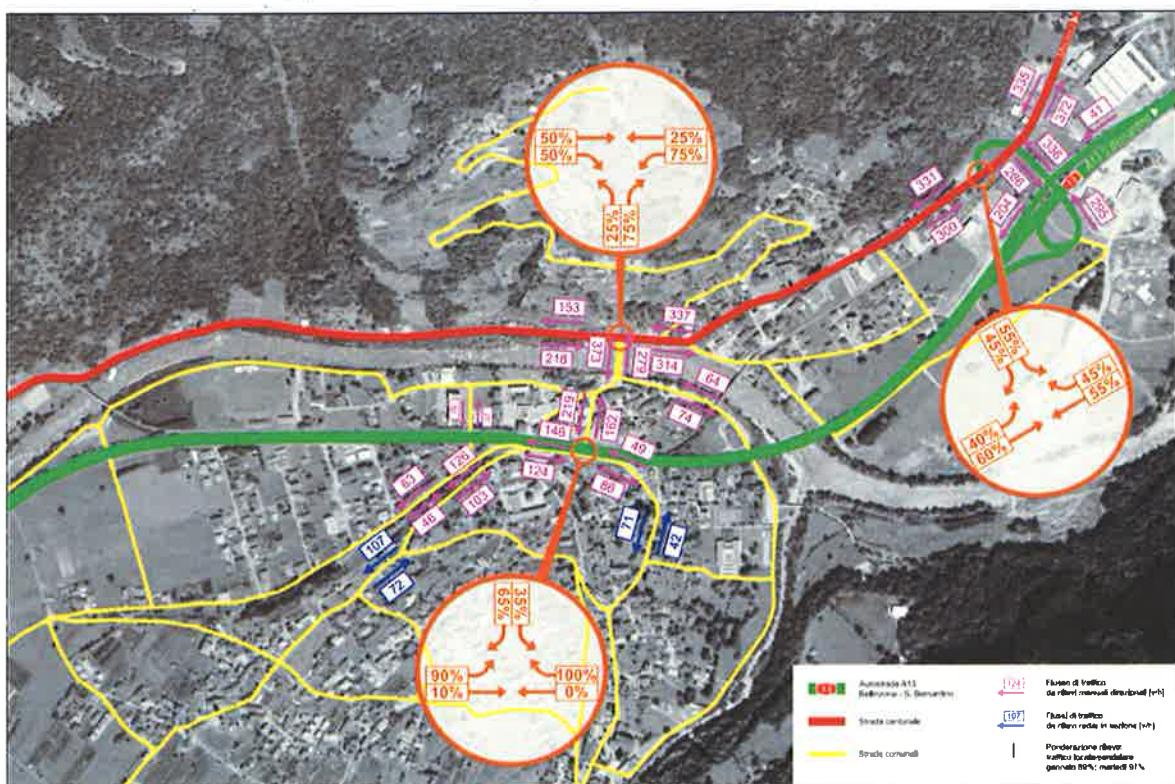


Figura 9: Traffico orario determinante OPS 2012 [v/h] 17.00 - 18.00

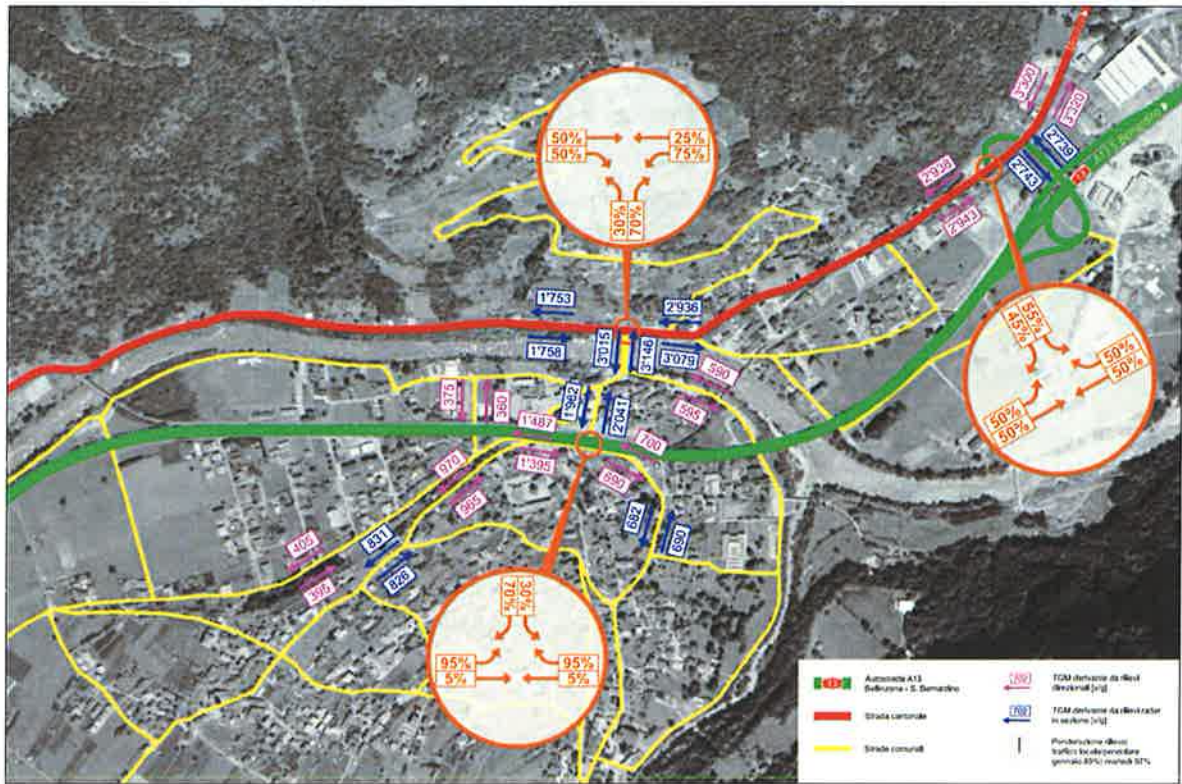


Figura 10: Traffico orario determinante OPM 2012 [v/h] 07.00 - 08.00

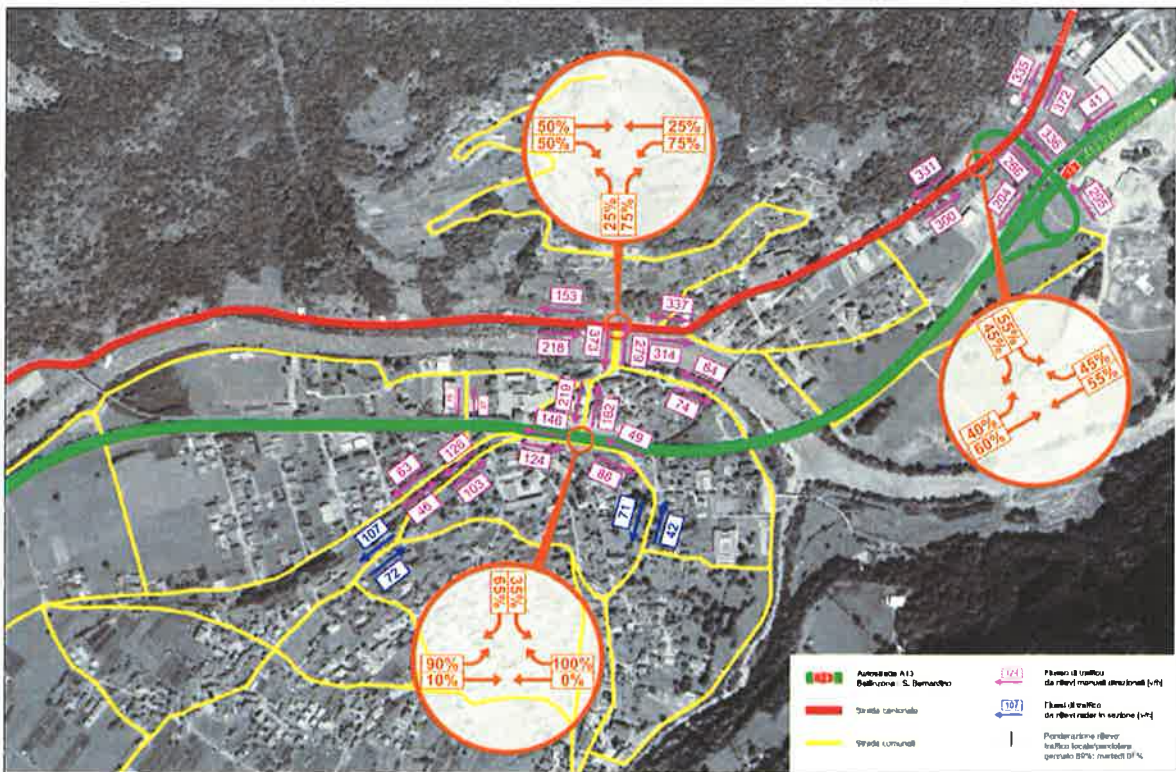


Figura 11: Prognosi traffico giornaliero medio 2020 [v/g]

12.3. VERIFICA ED ADATTAMENTO DELLA GERARCHIA E DELLE SEZIONI STRADALI NEL RESTO DELLA RETE VIARIA

Come già annunciato al cap. 10.3, la rete stradale è stata verificata anche nel resto del territorio posto in sponda sinistra della Moesa. In particolare, e sulla base della previsione di traffico esposta al capitolo precedente, sono stati verificate le gerarchie stradali ed i calibri stradali vincolati a PL, relativi ad allargamenti mai effettuati negli ultimi 30 anni, da quando la PL è stata introdotta la prima volta.

Questi previsti allargamenti impongono tuttora degli arretramenti alle nuove edificazioni, che possono essere ulteriormente ammessi solo se vi è una reale prospettiva di futura realizzazione degli allargamenti stessi. Altrimenti rappresentano un inutile vincolo.

Dunque, la verifica è stata effettuata sotto due punti di vista:

- nuove sensibilità riguardo alla funzione e tipo di uso delle strade. Oggigiorno si è molto più sensibili sulla necessità di sicurezza degli utenti non motorizzati;
- gestione dei costi di realizzazione. Quel che si vincola deve anche avere una prospettiva di realizzazione concreta, supportata da sufficiente disponibilità finanziaria.

I due punti di vista potrebbero sembrare antitetici:

- necessitando il primo, apparentemente, di strade dotate di marciapiedi e dunque più larghe, con ancora maggiore esproprio;
- ed il secondo di strade più strette, per essere meno costose sia in termini di opera che di esproprio.

La sintesi delle due esigenze la si ottiene grazie ad una progettazione che inserisce pure il concetto di moderazione del traffico. Ossia (vedi figure seguenti) si accetta che il pedone abbia uno spazio a lui dedicato, complanare al campo stradale e delimitato da paletti, che può essere utilizzato anche dai mezzi motorizzati al momento degli incroci, ma a velocità molto bassa, data la presenza dei paletti.

Il concetto è esposto alla figura seguente, laddove si riportano due possibili sezioni-tipo:

- la prima con una larghezza totale di 6.0m, che permette ovunque l'incrocio di due veicoli leggeri, e l'incrocio di un veicolo leggero ed uno pesante solo a bassa velocità;
- la seconda con una larghezza totale di 5.0m, che permette l'incrocio di due veicoli leggeri solo a bassa velocità. L'incrocio di un veicolo leggero ed uno pesante potrà avvenire invece solo in presenza di apposite piazzuole. Quest'ultima situazione è quanto succede ora tra vetture leggere nella maggior parte delle situazioni di incrocio in molte delle strade di quartiere di Roveredo.

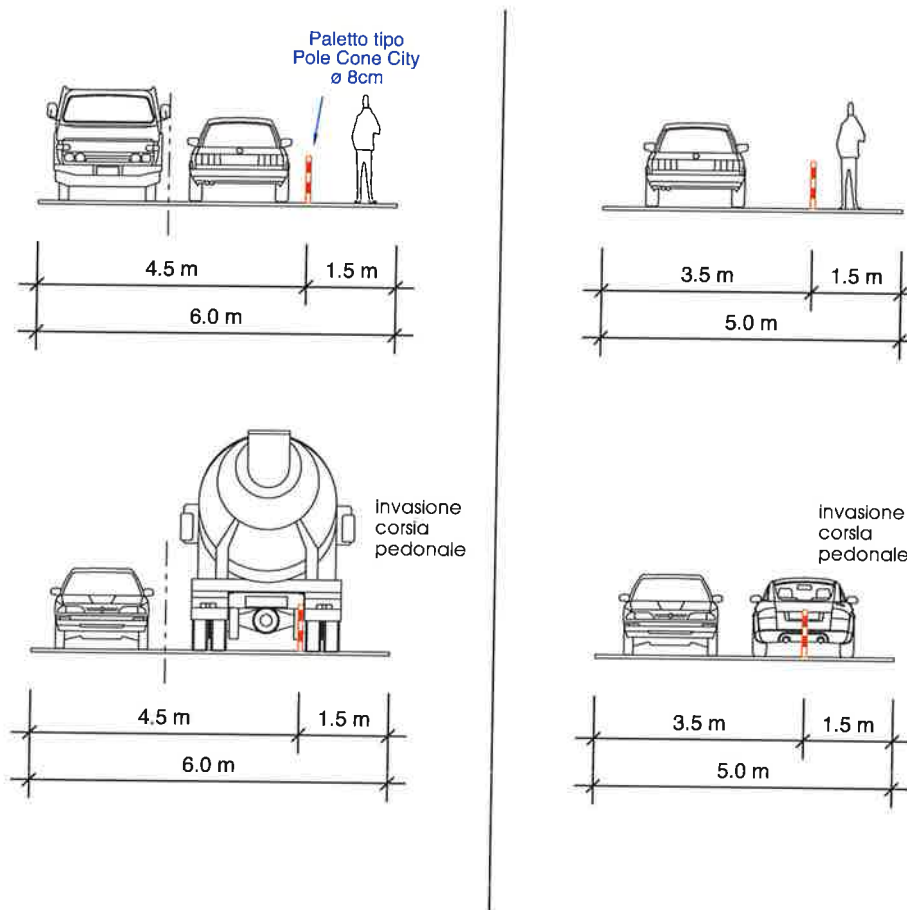


Figura 12: Aggiornamento sezioni stradali tipo per le strade in sponda sinistra della Moesa.

Si è quindi valutato per quale delle strade esistenti debba essere adottata la sezione di 6.0m e per quale quella di 5.0m e per quali infine possano essere confermate le sezioni esistenti e/o previste dalla PL in vigore.

Per fare ciò ci si è basati su di un concetto di gerarchia stradale che combina i seguenti aspetti:

- le aspettative di flussi di traffico citate in precedenza, laddove le strade a minore traffico potranno avere minore sezione stradale;
- l'importanza della strada dal profilo urbanistico e di combinazione di utenze diverse, laddove chiaramente la nuova strada posta sul sedime ex-A13, tra i nuovi ponti di Sassello e Mondan, ha bisogno di più spazio per pedoni e ciclisti;
- la distribuzione delle diverse gerarchie stradali, laddove occorre tendere ad un servizio omogeneo del territorio;

Dalla valutazione di tutti questi aspetti emerge una struttura gerarchica che definisce (vedi Figura 13):

- strade collettrici la strada sostitutiva dell'A13, la strada di San Giulio⁷ e la strada di San Fedele. La prima avrà sezione variabile tra 5.5m ed 8.0m, le seconde, sezione di 6.0m, tutte con accorgimenti per traffico a velocità moderata;
- strade di quartiere tutte le strade di minore importanza che permetteranno di servire i fondi. Queste avranno sezione di 5.0m laddove indicato alla Figura 13 o sezione come da stato esistente o riportato invariato a PL, laddove non riportato alla figura citata;

Questa definizione delle gerarchie non modifica comunque di molto quanto previsto dalla PL in vigore. Infatti, la strada di San Giulio e la strada di San Fedele già erano collettrici, mentre la strada sostitutiva dell'A13 riprende la funzione collettrice che era prima della Caraa di Cavai, che a sua volta diventa strada di quartiere e per coerenza beneficia di una riduzione di sezione stradale, conforme alla nuova funzione.

Come già detto vi sono naturalmente anche una serie di altre strade che non subiscono variazioni rispetto alla PL in vigore, perché nemmeno si prevedono allargamenti e dunque non vi sono varianti di PL da proporre in questa sede.

Come già esposto al cap. 10.3, la verifica della rete stradale ha portato sostanzialmente alla riduzione di una parte dei vincoli di allargamento previsti dalla PL in vigore. Questa riduzione ha un influsso sul piano delle zone.

Come già detto, le modifiche non sono facilmente apprezzabili nel formato di stampa 1:2'000. Sono tuttavia digitalizzate con precisione e dunque, all'occorrenza, quantificabili in dettaglio.

I tracciati delle strade sono stati adattati alle nuove sezioni tipo, tenendo conto degli espropri preesistenti, delle opportunità di minor costo di realizzazione (muri, siepi esistenti, ecc.), di gestione dei tracciati in curva (raggi, allargamenti) e dei progetti nel frattempo già disegnati (Al Sant, progetto ██████████).

Infine, la struttura viaria ben distribuita sul territorio, la suddivisione omogenea del servizio e la coerenza tra i calibri stradali e la gerarchia viaria permetteranno di applicare con facilità le disposizioni relative al prelievo dei contributi di urbanizzazione. Infatti nel rispetto dei disposti della LPTC si potranno applicare le aliquote previste dall'art. 63 in funzione della categoria stradale definita dalla PL.

⁷ Per quanto concerne la strada di San Giulio, e come già esposto precedentemente, si è voluto garantire un calibro stradale di 6.0m lungo tutto il tratto viario e si sono inoltre prese in conto le misure di allargamento stradale previste dallo studio dell'██████████ (5.11.2013, vedi allegato 3). In particolare, si sottolinea l'allargamento della carreggiata all'altezza della chiesa, allargamento che avviene al di fuori dei 6.0m già previsti e diversamente da quanto precedentemente deciso (e esposto pubblicamente in gennaio 2014).




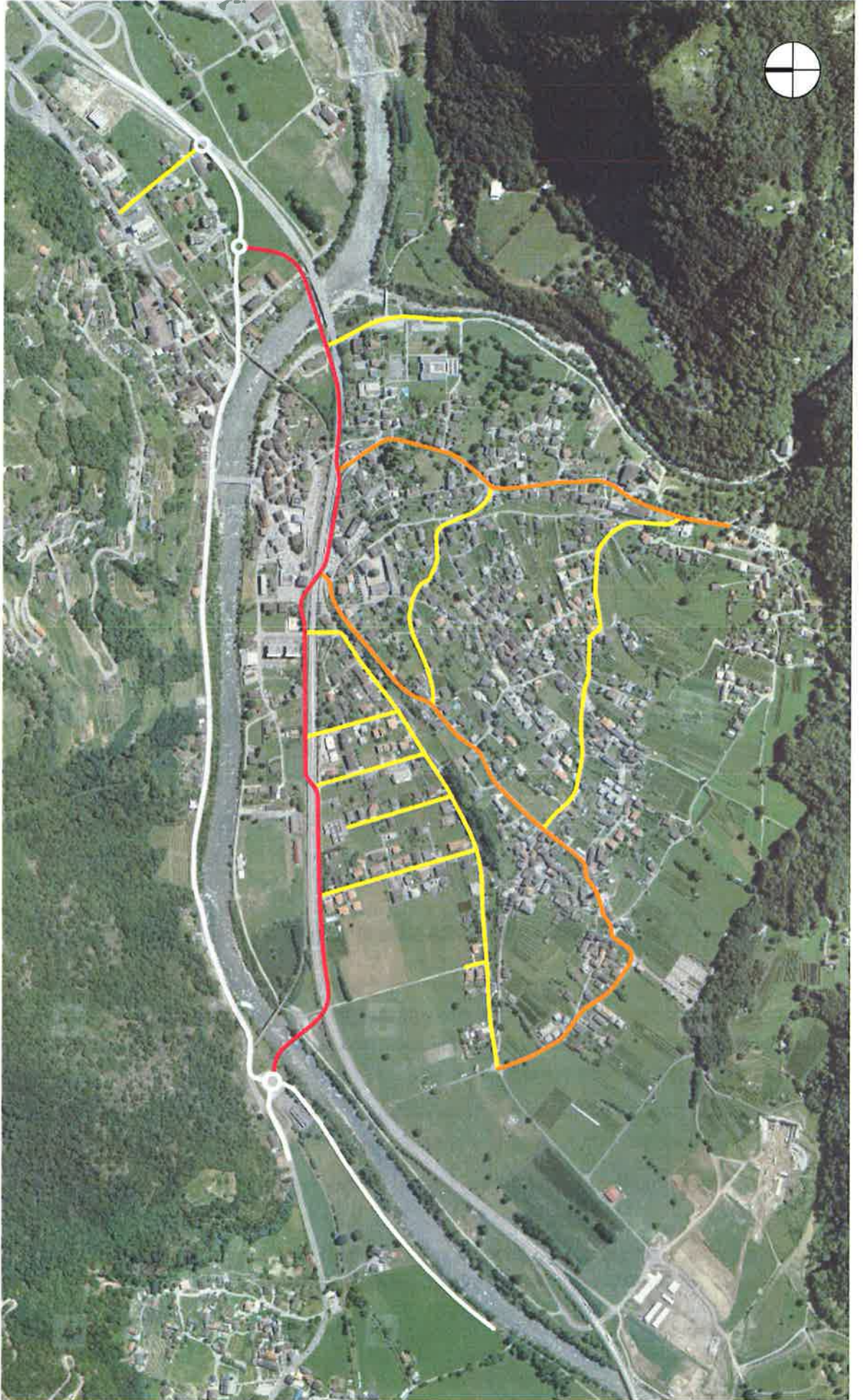
Strade collettrici {		Campo stradale variabile 5.5 m	e 8 m (5.5 + 2.5)
		Campo stradale 6 m	(4.5 + 1.5)
		Campo stradale 5 m	(3.5 + 1.5)
Strade di quartiere			

Figura 13: Gerarchie e sezioni stradali in sponda sinistra della Moesa.



12.4. TRAFFICO PUBBLICO E TRAFFICO LENTO

Il progetto di spostamento della strada nazionale A13 permetterà di riaprire il centro di Roveredo al transito locale. Si favorirà quindi l'accesso ai trasporti pubblici e la mobilità lenta (pedonale e ciclabile).

La nuova strada che attraverserà Roveredo sarà classificata quale strada collettrice. La velocità prevista è di 30 Km/h sulle strade e di 20 Km/h sugli spazi pubblici. Come già indicato, un sedime di 8 metri è riservato alla mobilità: traffico veicolare, trasporti pubblici, traffico lento pedonale e ciclabile avranno la possibilità di attraversare il centro di Roveredo in un contesto adeguato alla vita di quartiere. Per maggiori dettagli si rimanda all'approfondimento ingegneristico allegato al presente rapporto.

Come già accennato, l'asse traversante sarà inoltre caratterizzato dalla presenza di spazi pubblici principali quali le piazze e il parco pubblico che struttureranno il futuro centro di Roveredo.

La linea di trasporti pubblici che transiterà dal centro prevede quattro fermate. Queste si localizzeranno presumibilmente nelle località di Giardinet, Mondan, Stazion-Piazza Al Sant e Campit-Cioldina (cfr. allegato 1). Durante la pianificazione consecutiva relativa ai comparti della ricucitura si potrà considerare anche questa tematica.

La pista ciclabile d'importanza regionale che collega Bellinzona e San Bernardino attraverserà il centro di Roveredo. L'accesso a quest'ultimo sarà possibile grazie alla riqualifica funzionale dei vecchi ponti ferroviari che diventeranno pedonali e ciclabili. Nel limite del possibile, tutta la linea ferroviaria diventerà accessibile in bicicletta o a piedi. L'idea di riconvertire questo tracciato ad una funzione legata alla mobilità dolce è stata accolta positivamente dal Servizio Monumenti. Essendo questa linea ferroviaria iscritta all'IVS, il Servizio monumenti ha domandato di essere consultato nel momento in cui il progetto concreto verrà elaborato. Viene domandato in particolare di mantenere svariati elementi caratteristici di questa linea col fine di preservarli quali memorie storiche.

Per avere una visione d'insieme della rete delle percorrenze pedonali e ciclabili anziché dei trasporti pubblici si rimanda all'allegato 1.

12.5. LA NUOVA RETE VIARIA NEL SUO COMPLESSO

Se dai piani 1 e 1A emergono quelle che sono le modifiche ed il risultato finale della distribuzione delle zone di utilizzazione, il piano no. 3 riporta il risultato finale della rete della mobilità. Si tratta del Piano generale dell'urbanizzazione: traffico. Dal canto suo, il piano no. 3A (cfr. Figura 14) presenta gli elementi oggetto di variante alla PL in vigore.

Il piano no 3 riassume tutte le modifiche esposte ai capitoli precedenti, integrate nella struttura del piano in vigore, secondo le modalità di codifica previste dall'autorità cantonale.

Sono dunque riportate le gerarchie ed i tracciati stradali, le possibilità di posteggio, i percorsi pedonali e ciclabili.

In particolare, sul piano 3A è riportato anche il vincolo per il posteggio sotterraneo sotto la Piazza Stazione, come si evince anche nell'estratto riportato alla Figura 14.

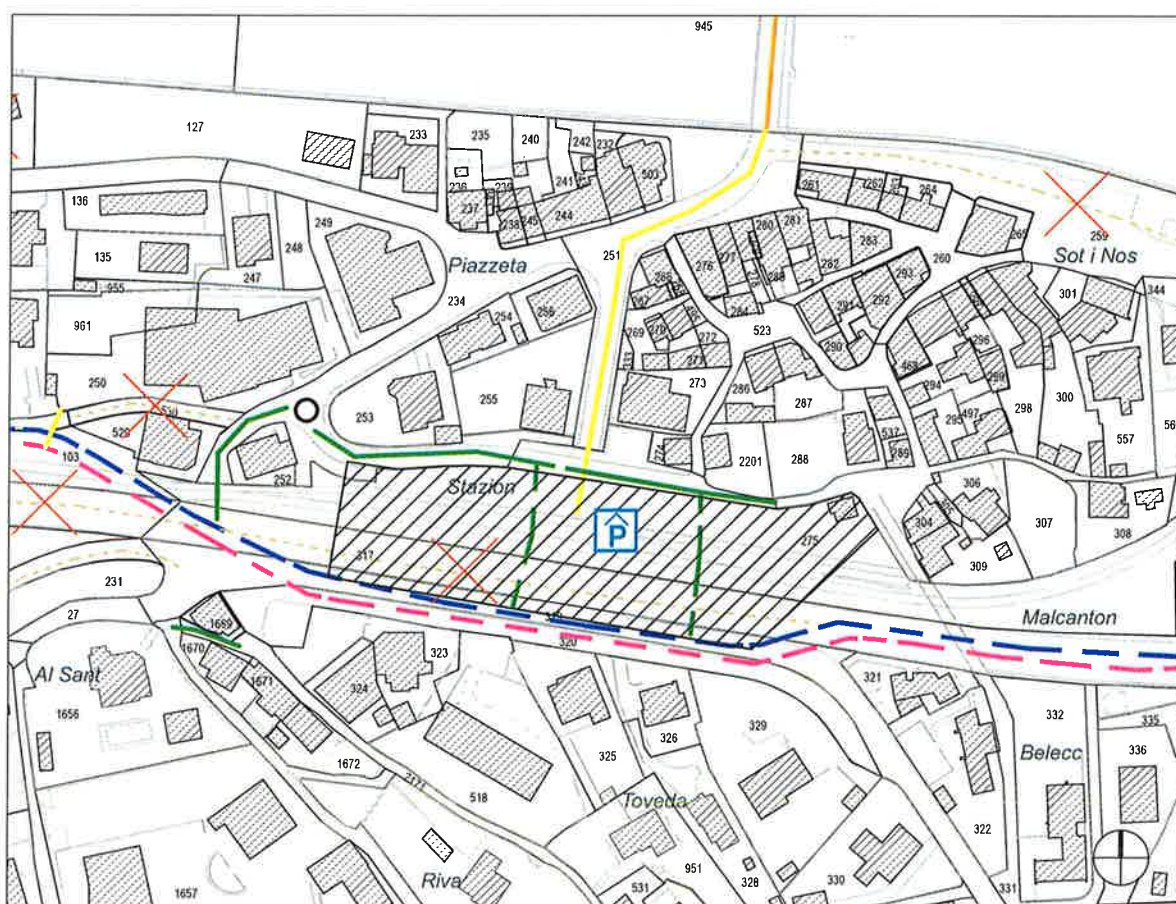


Figura 14: Rete della mobilità

12.6. ALTRE VARIANTI AL PIANO GENERALE DI URBANIZZAZIONE (TRAFFICO)

12.6.1. INCROCIO DI SAN FEDELE

Come richiesto nell'esame preliminare dell'Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni, il Municipio veglierà alla realizzazione di un sistema (isola spartitraffico e/o corsia di preselezione) per migliorare la sicurezza dell'incrocio di San Fedele, ritenuto oggi pericoloso. Questo elemento non è parte integrante della PL ma sarà trattato direttamente dall'ufficio tecnico comunale.

12.6.2. SERVIZI TECNOLOGICI

Si propone di aggiornare il piano dei servizi tecnologici in una fase successiva, durante la revisione completa della pianificazione locale.

13. TERRENI DISPONIBILI PER UNA POLITICA FONDIARIA ATTIVA

Lo smantellamento della A13 porta con sé una importante modifica della situazione fondiaria attorno a quello che era il suo tracciato in mezzo al paese di Roveredo.

I sedimi che erano sinora stradali, possono essere destinati ad altro scopo, pubblico o privato, per la mobilità o per l'edificazione di residenze o posti di lavoro.

Ciò ha anche importanti ricadute economiche, potendo il Comune di Roveredo, che entrerà in possesso della maggior parte dei sedimi liberati, monetizzare queste aree, edificando in proprio infrastrutture pubbliche, vendendone una parte (o concedendo diritti di superficie) a privati che saranno interessati a perseguire le proposte del concetto urbanistico.

I terreni che possono entrare in considerazione per attuare una politica fondiaria attiva da parte del Comune di Roveredo sono esposti nell'allegato 2. Sono riportati i terreni situati in sponda sinistra della Moesa, ai quali bisognerà aggiungere quelli In Vera e In Scima Vera, artigianali, già trattati al cap. 10.2.

Alcuni dei terreni indicati nel piano sono privati e sono inseriti per le seguenti ragioni:

- il comparto Mondan (mappale privato no. 315 ed altri, blocco 11 nell'allegato 2), verrà destinato ad impianti pubblici (IP6), e segnatamente a Parco pubblico. Agli attuali proprietari privati del sedime verrà offerta la possibilità di acquisire terreni di egual valore, segnatamente nei blocchi 5 e 10;
- Il comparto tra Al Sant ed il sottopasso Al Stalon (mappali privati 229, 1616 e 1615, appartenenti tutti ad un medesimo proprietario, blocco 6 nell'allegato 2), verrà destinato alla residenza. La realizzazione degli edifici residenziali, così come prospettati dal modello urbanistico e codificati poi con delle linee di arretramento e allineamento, non è tuttavia possibile senza una permuta di sedimi che coinvolga anche il proprietario privato citato, che potrà mantenere l'interessenza in loco.

I contratti di permuta e nuovo azzonamento con i privati coinvolti, necessari al raggiungimento degli obiettivi proposti, dovranno essere conclusi prima dell'approvazione delle presenti varianti di PL (vedi anche cap. 13.1).

Le seguenti tabelle contengono i dati quantitativi riferiti nell'allegato 2 citato.

ZONA NUCLEO

	Particella	Superficie	Proprietario attuale
Scorporo 8	530	193	Comune politico di Roveredo
Scorporo 9	275 e 103	143	Comune politico di Roveredo
		336	totale
Scorporo 10	115	96	Comune politico di Roveredo
	103	11	Comune politico di Roveredo
		107	totale
Blocco 6	103	242	Comune politico di Roveredo
	139	787	USTRA
	230	312	Comune politico di Roveredo
	227	476	Comune politico di Roveredo
	229	700	Privato 1
	231	459	Comune politico di Roveredo
	317	26	USTRA
	319	27	USTRA
	1616	177	Privato 1
	1615	245	Privato 1
	319	1	Comune politico di Roveredo
		3452	totale
Blocco 7	275	786	Comune politico di Roveredo
	317	393	USTRA
	319	107	Comune politico di Roveredo
		1286	totale
Blocco 8	275	996	Comune politico di Roveredo
	317	501	USTRA
	319	161	Comune politico di Roveredo
		1658	totale
Blocco 9	275	994	Comune politico di Roveredo
	317	261	USTRA
	319	42	Comune politico di Roveredo
		1297	totale

Blocco 10	275	1423	Comune politico di Roveredo
	317	290	USTRA
		1713	totale

ZONA EDIFICI PUBBLICI

	Particella	Superficie	Proprietario attuale
Blocco 11	275	278	Comune politico di Roveredo
	310	139	Privato 2
	312	451	Comune politico di Roveredo
	313	274	Comune patriziale di Roveredo
	314	1010	Privato 2
	315	1971	Privato 2
	316	1500	Privato 2
		5623	totale

ZONA RESIDENZIALE

	Particella	Superficie	Proprietario attuale
Scorporo 1	317	49	USTRA
Scorporo 2	103	136	Comune politico di Roveredo
Scorporo 7	115	15	Comune politico di Roveredo
Blocco 1	172	538	Fondazione beneficio Messa Bassa
	227	28	Comune politico di Roveredo
	139	2623	USTRA
		3189	totale
Blocco 2	139	1075	USTRA
	172	358	Fondazione beneficio Messa Bassa
		1433	totale
Blocco 3	139	2101	USTRA
	103	947	Comune politico di Roveredo
		3048	totale

Blocco 4	139	964	USTRA
	103	605	Comune politico di Roveredo
		1569	totale
Blocco 5	317	1286	USTRA

13.1. CONTRATTI DI AZZONAMENTO E PLUSVALORE

Come già più volte ricordato, grazie alla ricucitura vi saranno dei terreni disponibili per l'edificazione che saranno inizialmente di proprietà comunale. Questi potranno essere venduti o ceduti in diritto di superficie a condizioni da stabilire, ma che saranno pienamente contrattabili dall'ente pubblico, dato che parte dalla posizione di proprietario.

La ricucitura permette di promuovere anche altri vantaggi fondiari, che andranno invece a beneficio di singoli privati, ad esempio nella zona di Vera e In Scima Vera.

In questi casi, si intende promuovere la stipulazione di contratti per compensare adeguatamente questi vantaggi.

La base legale è stabilita dal diritto cantonale:

Art. 19 cpv. 3 LPTC

Qualora provvedimenti pianificatori comportino notevoli vantaggi o svantaggi, i comuni possono concordare una compensazione adeguata in un contratto con gli interessati.

I contratti andranno firmati prima dell'adozione del nuovo azzonamento da parte della popolazione.

A partire dal 1. gennaio 2014 sarà inoltre in vigore il nuovo art. 5 cpv. 1bis-1sexies della LPT, accolto dal popolo svizzero a maggio 2013.

Art. 5 cpv. 1bis-1sexies LPT

^{1bis} *I vantaggi derivanti da pianificazioni sono compensati con un'aliquota del 20 per cento almeno. La compensazione diventa esigibile se il fondo è edificato o alienato. Il diritto cantonale imposta la compensazione in modo da compensare quantomeno il plusvalore derivante dall'assegnazione durevole del terreno a una zona edificabile.*

Dal testo di accompagnamento alle camere federali dell'articolo LPT citato, si riporta il seguente paragrafo: "Quando un Comune decide di assegnare alla zona edificabile un terreno, il valore di quest'ultimo aumenta notevolmente. La revisione della legge sulla pianificazione del territorio prevede che i Cantoni prelevino almeno il 20 per cento di tale plusvalore. Il denaro incassato serve a finanziare le indennità che devono essere corrisposte in caso di riconversione di un terreno assegnato a una zona edificabile. I Cantoni e i Comuni possono utilizzare tale denaro anche per realizzare piazze pubbliche e parchi. La tassa sul plusvalore prevista dalla modifica della legge sulla pianificazione del

territorio ricalca una prassi consolidata in diversi Cantoni: Basilea Città, Neuchâtel, Ginevra e Turgovia prevedono già questo strumento.”

14. SVILUPPO RESIDENZIALE E POPOLAZIONE

14.1. CONTENIBILITÀ E POPOLAZIONE

Grazie alle tabelle relative ai terreni disponibili per una politica fondiaria attiva (cfr. cap. 13) si può constatare che circa 2 ettari di nuove zone edificabili verranno messi a disposizione per le future urbanizzazioni di Roveredo. Di questi circa 20'000 m², una metà sarà destinata alla zona residenziale R3 e l'altra alla zona nucleo di nuova formazione. I parametri edificatori di queste zone sono esposti nella legge edilizia. La contenibilità teorica derivante dal progetto di ricucitura è stata valutata a circa 340 nuove unità insediative, come visibile nella tabella seguente.

Zone edificabili		SEN (m ²)	I.s. max.	Grado di attuazione (%)	SPc totale (m ²)	SPc/Ui effettiva (m ² /ab.)	Unità insediative (Ui)
NN	Zona nucleo nuova formazione	9'849	1.2	85%	10'046	50	201
R3	Zona residenziale	10'725	0.85	85%	7'750	55	141
TOTALE		20'574			17'796		342

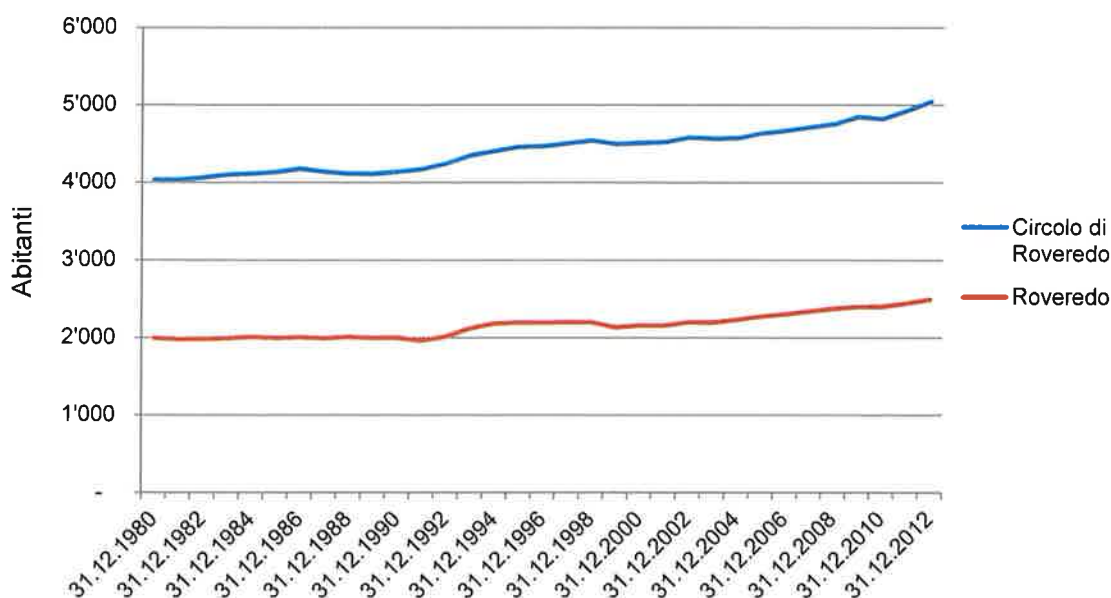
Il progetto di ricucitura permetterà di applicare i principi di sviluppo territoriale emanati dalla Confederazione e già esposti precedentemente. Tra questi citiamo in particolare la riqualifica di terreni non sufficientemente valorizzati vista la loro posizione centrale.

Dal punto di vista della struttura della popolazione, si evidenziano innanzitutto alcune tendenze in atto su tutto il territorio nazionale. L'invecchiamento progressivo della popolazione e la frammentazione dei nuclei famigliari sono due importanti fenomeni che hanno effetti considerevoli sulla domanda di alloggi. Infatti, si registra un aumento della popolazione in generale, e anche dei nuclei famigliari monoparentali, i quali accrescono i bisogni in alloggi di medie dimensioni.

Oltre a questi fattori, si registra anche una crescita demografica naturale che riguarda anche la regione della Mesolcina. Le stime elaborate dal Canton dei Grigioni prevedono una crescita della popolazione che si attesta attorno al 20% (scenario superiore) fino al 2030, portando così la popolazione di questa regione ad un effettivo di circa 8'500 persone.

Altri scenari di sviluppo in corso d'elaborazione prevedono uno sviluppo importante del polo di San Vittore, con ripercussioni anche su Roveredo. Inoltre, bisogna tener presente che questo comune, grazie agli accessi autostradali, diventa molto attraente anche per la regione del Bellinzonese e attira nuovi residenti da quest'area.

Se infine ci si concentra sul Comune di Roveredo, allora si constata che fino al 2000 la popolazione è rimasta abbastanza stabile, ma che a partire dal 2003 vi è stato un aumento marcato, che ha portato la popolazione da 2'197 abitanti ai 2'489 registrati a fine 2012, con un aumento di ben 292 abitanti (+13.3%) in 10 anni.



Fonte: BFS (STATPOP)

Si ritiene dunque che le superfici edificabili previste dal progetto di ricucitura saranno conformi ai bisogni futuri di Roveredo. Tanto più che, come esposto, il Municipio intraprenderà una chiara politica di sviluppo immobiliare col fine di promuovere un'edificazione regolata nel tempo e evitare fenomeni di tesaurizzazione di terreni edificabili. Per far ciò, la legge edilizia è stata completa con l'aggiunta di articoli normativi che permetteranno all'Autorità comunale di gestire in modo adeguato la ricostruzione del centro di Roveredo. In particolare, essa si impegnerà ad elaborare un regolamento ad hoc per la gestione dei terreni pubblici e la loro attribuzione a privati interessati ad edificarli. I contratti di compravendita si baseranno sulla legge edilizia che prevede che qualora i fondi attribuiti a privati con lo scopo di edificarli entro certi termini non venissero realizzati, potranno essere riacquisiti dall'Autorità e rimessi nuovamente sul mercato.

Grazie alle nuove normative introdotte nella legge edilizia, il Comune si dota quindi degli strumenti idonei per garantire uno sviluppo territoriale disciplinato nel tempo.

14.2. CONCETTO DI SVILUPPO IMMOBILIARE

Come già detto, con la revisione in corso verranno messi sul mercato grandi superfici edificabili principalmente a scopo residenziale. Il Municipio si impegnerà a garantire uno sviluppo concreto di questi terreni in tempi utili. In questo senso, la legge edilizia prevede che l'Ente pubblico debba emanare un regolamento relativo alla compra-vendita di questi terreni (regolamento relativo

all'attribuzione dei terreni) e che abbia il diritto di recuperarli qualora l'attuazione dei progetti edilizi non segua il calendario previsto.

Il Municipio si impegnerà inoltre a garantire uno sviluppo qualitativo dei nuovi sedimi edificabili. Per raggiungere questo obiettivo si elaborerà un concetto di sviluppo immobiliare che permetta di attivare un'organizzazione strutturata incaricata di elaborare le strategie di pianificazione edilizia a breve e medio termine. Quest'organizzazione garantirà inoltre la creazione di alloggi e progetti adeguati ai bisogni attuali e futuri.

L'insieme di queste misure possono essere riassunte nel concetto di management territoriale il quale si baserà sulle pianificazioni consecutive previste da PL.

15. PROGRAMMA D'URBANIZZAZIONE E FATTIBILITÀ ECONOMICA

15.1. OPERE DA REALIZZARE, COSTI E RICAVI

Nel presente capitolo vengono esposti gli investimenti legati alla riqualificazione del centro di Roveredo (cfr. Figura 15), anche detta "ricucitura", anziché gli investimenti previsti dal Municipio per il buon funzionamento della pianificazione d'insieme del territorio comunale (cfr. Figura 16).

Di seguito elenchiamo le opere indispensabili per attuare gli obiettivi della variante "ricucitura":

- la riqualificazione viaria prevede di creare una strada collettoria che viene a rimpiazzare l'attuale tracciato dell'autostrada tra i due ponti di Sassello e di Triulzi. Il sedime riservato per quest'opera è largo 8 metri e vi troveranno posto la strada (sezione media di 5.50 metri), la pista ciclabile e il percorso pedonale. Questi due elementi disporranno di circa 2.50 metri di larghezza. L'intera opera si snoderà lungo gli attuali sedimi autostradali e attraverserà il centro di Roveredo posto sulla sponda sinistra della Moesa;
- per permettere l'accesso al settore della ricucitura, sono previsti due nuovi ponti posti alle due estremità del progetto;
- il nuovo asse viario si strutturerà lungo nuove piazze e spazi pubblici, comprendenti arredo urbano e alberature. Più precisamente ci sarà una piazza principale (Piazza Al Sànt) di circa 4'000 m² e quattro piazzette secondarie di circa 1'000 m² ciascuna;
- con la riorganizzazione della mobilità è prevista l'attivazione di un percorso dei trasporti pubblici comprendente tre nuove fermate del bus nel futuro centro di Roveredo ed una in sponda destra della Moesa;
- la ricucitura di Roveredo non prevede solo l'edificazione di strade e piazze, ma anche la realizzazione di un parco pubblico in Mondan;
- è inoltre prevista la costruzione di un nuovo autosilo interrato di circa 170 posti-auto che si localizzerà al di sotto della Piazza Stazione. Di questi nuovi posteggi si stima che circa 65 saranno a servizio della nuova edificazione, circa 45 saranno a disposizione degli abitanti del nucleo ed i restanti circa 60 posteggi serviranno quali posteggi pubblici. Questo

intervento permetterà di servire al meglio il nucleo di Piazzeta e gli edifici di uso pubblico che vi sorgono e sorgeranno (negozi, banche, Posta, ecc.). La realizzazione dell'autosilo non sarà dunque interamente a carico della comunità e vi sarà una parte di autofinanziamento generato dalla locazione e tariffazione;

- sull'insieme del settore sono da prevedere delle nuove canalizzazioni (servizi tecnologici) e condotte per l'approvvigionamento idrico del settore.

Si sottolinea che grazie allo smantellamento del tratto autostradale che attraversa Roveredo, molti terreni verranno ceduti da USTRA all'Autorità comunale. Questi saranno una risorsa di introiti in quanto i terreni potranno essere venduti a privati col fine di edificarli entro i termini stabiliti dalla legge edilizia e dai contratti di compra-vendita.

La fattibilità economica è stata effettuata dallo studio [REDACTED], su incarico della commissione PARR2. Altre informazioni in merito sono esposte nel rapporto (approfondimento urbanistico) allegato al presente documento.

TERZA SEZIONE

AGGIORNAMENTO DELLA LEGGE EDILIZIA

16. NUOVA LEGGE EDILIZIA

16.1. INTRODUZIONE

In parallelo al pacchetto di varianti trattate nella prima sezione, si è proceduto all'aggiornamento della legge edilizia secondo il Modello di legge edilizia per i Comuni del Grigioni Italiano (MLE GRit, versione del 18 gennaio 2010). Ciò significa che si è proceduto con una sistemazione completa dei testi e con nuova numerazione degli articoli. A questi adeguamenti normativi di tipo formale si aggiungono le modifiche richieste dal Governo con decreto d'approvazione del 10 ottobre 2002 (vedi anche la prima sezione del rapporto) ed in seguito le modifiche derivanti dalle varianti ai piani motivate con il presente documento (ad esempio: nuove zone di interesse pubblico, lista nuovi monumenti culturali, interventi legati al progetto di ricucitura). Durante la fase di aggiornamento degli atti in seguito all'esame preliminare, per alcuni articoli si è preso quale riferimento la bozza del nuovo Modello di legge edilizia per i Comuni del Grigioni Italiano (versione bozza del 30 novembre 2013).

La legge edilizia si struttura attorno a tre documenti:

- la parte principale che corrisponde alla legge edilizia adattata al contesto di Roveredo. Questa sarà sottoposta a votazione popolare;
- due documenti allegati, standardizzati per tutti i comuni. Si tratta delle norme vincolanti a livello comunale (annesso 1) e degli estratti del concordato intercantonale sull'armonizzazione delle definizioni edilizie (CIAE) e delle norme SIA 416 e 421 (annesso 2). Questi due documenti non sono invece da sottoporre a votazione popolare.

Le modifiche più importanti intervenute a livello di legge edilizia sono riassunte nel capitolo seguente.

16.2. LEGGE EDILIZIA: I CAMBIAMENTI PRINCIPALI

Innanzitutto si sottolinea come le destinazioni d'uso promosse nelle prime due sezioni del presente documento di varianti si inseriscano pienamente nella struttura normativa della LE in vigore. Infatti i comparti che si vedono attribuire nuove destinazioni, riprendono comunque tipi di destinazione già presenti e l'attribuzione è stata definita col fine di garantire uniformità e coerenza tra l'edificato esistente e quello futuro.

A questo proposito, rimandiamo anche al documento annesso al presente rapporto e relativo al Concetto urbanistico.

Qui di seguito, vengono presentate le novità principali dell'aggiornamento della LE.

Art. 3 *Politica fondiaria e delle aree edificabili / compensazione plusvalore e*
art. 4 *Garanzia legale della disponibilità di aree edificabili*

Nelle generalità sono stati aggiunti questi due articoli di legge, ripresi dalla MLE GR (l'art. 4 è stato tradotto dalla versione tedesca, perché ancora non presente nella MLE GRit) e sostanzialmente già conformi ai dettami dell'aggiornamento della Legge federale sulla pianificazione del territorio, votata dal popolo svizzero il 3 marzo 2013.

L'art. 3 è generalmente inteso per permettere all'Ente pubblico (al Municipio, fin laddove lo permetteranno i regolamenti interni al Comune) di rendersi attivo nella politica fondiaria locale, in modo da poter svolgere un ruolo trainante di attrattore di investimenti privati: l'Ente pubblico acquista e poi rivende terreni, in modo da favorire chi realmente intende investire nel territorio. Per finanziare i propri costi iniziali, fa uso del meccanismo del prelievo del plusvalore immobiliare generato dall'inserimento di terreni in zona edificabile. Il meccanismo è obbligatorio per legge federale⁸.

Questo prelievo non sarà retroattivo ed avverrà quindi per la prima volta laddove vi sono fondi che diverranno edificabili proprio tramite le presenti varianti di PL. Quali siano questi fondi è facilmente e senza fallo identificabile dal Piano no. 1A che riporta le varianti al piano delle zone e facente parte del presente incarto di varianti di PL. È opportuno che i contratti di versamento del plusvalore siano stipulati prima dell'approvazione delle varianti che sanciscono l'edificabilità dei relativi fondi.

Nel caso specifico delle presenti varianti, che derivano dalla ricucitura del comparto A13, il Comune diverrà proprietario di tutti i fondi liberati dalla strada nazionale e potrà disporre per perseguire i fini del concetto urbanistico più volte già citato. Ne disporrà proprio sulla base del nuovo art. 3 LE, laddove avrà il vantaggio di non doverli prima acquisire. Cionondimeno, è opportuno che l'art. 3 copra anche il caso degli acquisti di terreno da parte del Comune, e non solo delle vendite, per avere sufficiente base legale per operazioni future, oltre le occasioni generate dalla ricucitura.

Sia per le operazioni di compra-vendita che per la compensazione del plusvalore, occorrerà stabilire appositi regolamenti comunali. Il plusvalore può però già da subito essere oggetto di contratto, in virtù dell'art. 19 cpv. 3 LPTC.

Il nuovo art. 4 LE è per così dire speculare all'art. 3 e deriva dall'art. 19 cpv. 1 e 2 LPTC.

Per i terreni edificabili venduti dall'Ente pubblico a privati, ma anche per quelli già privati che entrano per la prima volta a far parte della zona edificabile il Comune potrà avvalersi di un diritto di compera (o di ricupera, se i fondi sono in origine pubblici, come nel caso della ricucitura) se non saranno edificati entro i termini temporali stabiliti dalla LE. Tuttavia, questo vincolo vale solo entro i limiti territoriali esplicitamente segnalati nel Piano delle strutture. Ciò significa più precisamente che il Comune

⁸ LPT, Art. 5 cpv. 1bis–1sexies, modifiche votate dal popolo svizzero il 3 marzo 2013.

stabilisce a priori quali terreni saranno sottomessi al vincolo di ricupera. Va da sé che nell'ambito della cessione a privati di fondi pubblici provenienti dalla ricucitura, il diritto di ricupera può essere regolato in modo ancora più dettagliato nell'ambito dei contratti di compra-vendita tra pubblico e privato.

Il Comune si impegnerà infine a istituire un ufficio di contatto per le richieste di terreni edificabili, la definizione dei criteri per la scelta dei terreni da acquisire e dei criteri per la vendita, ecc. col fine di gestire al meglio gli scambi fondiari.

Art. 20 Distanza dal confine, tra edifici, dalle strade, dal bosco e dai corsi d'acqua

Come già esposto al capitolo 1.3.3, l'articolo relativo distanze dal confine, tra edifici, dalle strade, dal bosco e dai corsi d'acqua è stato parzialmente rivisto in seguito ai commenti scaturiti dall'esame preliminare cantonale. Si insiste comunque sul seguente punto in quanto si ritiene che questo articolo debba specificare alcune questione che sennò non verrebbero trattate e si creerebbe una lacuna normativa.

Infatti, la proposta di legge edilizia autorizza la costruzione di edifici contigui (due o più edifici indipendenti con una parete in comune) con facciate più lunghe di quanto stabilito nello schema delle zone, ma alle seguenti condizioni:

- se le facciate del fabbricato si sviluppano lungo linee di arretramento o di allineamento riportate nel piano delle strutture, la loro lunghezza è libera.
- se le facciate del fabbricato non si sviluppano lungo linee di arretramento o di allineamento riportate nel piano delle strutture, la lunghezza stabilita nello schema delle zone può essere superata. Tuttavia, la distanza che bisognerà tenere dal confine aumenta di 0.5 m ogni metro o frazione di metro di maggior lunghezza della facciata rispetto a quanto prescritto nello schema delle zone. La distanza massima sarà uguale all'altezza della facciata alla gronda del fabbricato.

Con questa norma si permette la costruzione di edifici a schiera, senza però ignorare gli interessi dei proprietari dei mappali confinanti. Infatti, qualora una facciata superasse le lunghezze autorizzate, l'edificio si discosterà maggiormente dal confine di modo da preservare la qualità insediativa ed i diritti dei fondi confinanti.

Art. 26 Zona artigianale-industriale AR-IN

Il Municipio ha stabilito che la zona AR-IN (artigianale-industriale) sarà destinata esclusivamente a queste attività e dunque le disposizioni normative relative a questa zona sono state adattate in conseguenza, escludendo ad esempio le destinazioni commerciali e di servizio. Come già esposto precedentemente, dei vincoli di alberature obbligatorie, aree verdi e per l'edificazione dei fabbricati sono stati integrati all'articolo normativo relativo a questa zona.

Art. 30 Zona terreni secchi ed**art. 31 Corridoio faunistico**

La LE è inoltre stata completata con l'aggiunta di un articolo relativo ai terreni secchi (come richiesto da esame preliminare) e un altro relativo al corridoio faunistico (come richiesto da esame preliminare). La zona di protezione per i terreni secchi permette la preservazione di prati e pascoli secchi, prevede che degli accordi relativi alla coltivazione dei terreni secchi siano stabiliti tra Cantone e coltivatori e autorizza nuovi edifici ed impianti solo se per scopi agricoli e forestali e non vi è possibilità di ubicarli al di fuori del perimetro dei terreni secchi. Delle misure di compensazione possono essere ordinate.

L'area vincolata a corridoio per la selvaggina preserva invece la possibilità di transito per la selvaggina laddove verrà realizzato il portale ovest della futura tratta autostradale. Quest'area dev'essere liberata e mantenuta libera da ostacoli (recinzione, coltivazioni agricole con fusto quali vigneti e frutteti, muri, ecc.) e deve misurare almeno 50 metri di larghezza. Le direttive federali ne dettagliano le modalità di realizzazione e gestione.

Art. 41 Linee di allineamento per la strutturazione edilizia

Per quel che riguarda la strutturazione edilizia, si nota come la LE in vigore (art. 77a) già contempla la nozione di linea di strutturazione, imperativa e non (e cioè, con obbligo di allineamento o semplice arretramento). Pure la LE proposta in questa sede la contempla. Infatti, le linee di allineamento per la strutturazione edilizia fanno parte integrante della nuova LE, mentre le linee di arretramento sono già presenti nella LPTC (art. 55).

Art. 54 Piano di area - zone NN e R3 - Ricucitura

Nel piano delle zone, e quindi nel rispettivo capitolo della LE, si è pure proceduto ad inserire il perimetro del piano d'area relativo al settore della ricucitura, conformemente all'art. 46 LPTC. Infatti, le nuove aree edificabili che si verranno a creare grazie allo smantellamento dell'A13 si vedranno attribuire dei parametri edificatori coerenti ma, non conoscendo i progetti definitivi, si è preferito iscrivere l'obbligo di pianificazione consecutiva per alcuni di questi nuovi settori. Ciò significa che si sono definiti dei parametri minimi e massimi entro i quali il progetto potrà essere stabilito. Per far ciò, si è stabilito nelle normative che occorrerà indire un concorso d'architettura, un mandato di studio in parallelo o altre procedure di messa in concorrenza col fine di stabilire l'organizzazione esatta degli spazi (pieni e vuoti) di questo settore e la loro utilizzazione plano-volumetrica.

Al fin di garantire una conformazione adatta alla qualità urbanistica auspicata e alla centralità dei nuovi comparti, il concetto urbanistico tende ad assicurare una densità minima che rispecchi la centralità del comparto e sottolinei il concetto di sviluppo centripeto dell'insediamento, attraverso la determinazione di un indice di sfruttamento minimo.

Il comparto ovest della ricucitura, con destinazione di base la zona R3, dovrà rispettare i parametri indicativi seguenti, che dovranno poi essere definiti durante la procedura di piano d'area, con un margine di tolleranza di 10%:

- indice di sfruttamento minimo 0.7
- indice di sfruttamento massimo 0.85
- altezza massima della facciata alla gronda 9.50 m
- altezza massima al colmo 13.00 m

Mentre il comparto est, con destinazione di base la zona NN, dovrà rispettare i parametri seguenti:

- indice di sfruttamento minimo 1.0
- indice di sfruttamento massimo 1.2
- altezza massima della facciata alla gronda 13.50 m
- altezza massima al colmo 15.50 m

La maggior parte dei terreni saranno in mano pubblica e al momento della cessione ai privati avverrà una ricomposizione particellare (cfr. piano generale delle strutture). Anche per i terreni interessati da questo progetto che sono attualmente privati si è previsto l'obbligo di ricomposizione particellare col fine di ottimizzare e razionalizzare l'utilizzo del suolo.

Alcuni vincoli relativi al settore della ricucitura sono già stati inseriti nella legge edilizia e sui piani (piano delle zone e piano generale delle strutture) affinché durante la procedura pianificatoria vengano integrati al progetto. Si tratta per esempio di accessi veicolari da garantire, di elementi infrastrutturali da integrare in modo qualitativo agli spazi pubblici, ecc. Per esempio, delle perizie foniche saranno necessarie per le nuove zone edificabili destinate a R3. Queste perizie andranno effettuate al più tardi per la trasmissione al Municipio della domanda di costruzione e dovranno essere allegate alla stessa.

Maggiori dettagli rispetto ai principi pianificatori previsti per questo settore sono esposti nell'articolo relativo al piano di area per il settore della ricucitura anziché nell'approfondimento urbanistico annesso al presente rapporto.

Art. 55 Piano di quartiere zona NN – particella 947

In località Sant'Antoni si è definito un ulteriore perimetro per pianificazione consecutiva in rispetto dei disposti della LPTC ed in particolare dell'art. 51 e ss. relativi al piano di quartiere. Come già esposto precedentemente, il mappale 947 viene ora destinato alla zona NN e tramite lo strumento del piano di quartiere si vuole garantirne un'edificazione esemplare e ben inserita nel contesto adiacente.

Art. 63 Quote riservate ai fini d'abitazione primaria

Infine, l'articolo relativo alle quote riservate all'abitazione primaria è stato completato. In particolare si è mantenuto il vincolo di quote minime per le residenze primarie e si è specificato che le residenze secondarie saranno autorizzate esclusivamente grazie a deroghe municipali autorizzate se conformi alle normative e direttive di ordine superiore (cfr. iniziativa [REDACTED]). In sostanza, vale l'approccio giuridico a cascata in cui viene dapprima verificato il rispetto delle norme federali ed in subordine, il rispetto di quelle comunali. Inoltre, vi è comunque una differenza sostanziale tra iniziativa [REDACTED] e norme derivate, e articolo della LE: le prime vogliono impedire il proliferare di nuove residenze secondarie e la seconda vuole tutelare le residenze primarie, anche quelle esistenti. Dunque, sono complementari e non contraddittorie.

Come già menzionato nel cap. 1.3 relativo al resoconto dell'esame preliminare, alcune modifiche di dettaglio relative alla terminologia o alla forma sono state richieste. La legge edilizia allegata al presente rapporto è stata adattata come richiesto laddove lo si è ritenuto necessario.

Modifiche di questo tipo sono state per esempio apportare ai monumenti di pregio posti sotto protezione. Infatti, facendo riferimento all'ISOS, si sono dovute adattare alcune nomenclature.

Per concludere si ricorda che alcuni temi non hanno potuto essere approfonditi in questa sede. Saranno dunque analizzati durante una prossima procedura di revisione della PL. Per meglio conoscere questi temi si rimanda al capitolo 17.

17. PROSSIMI APPROFONDIMENTI

Come richiesto dall'Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni, il Municipio di Roveredo dovrà intraprendere la revisione della pianificazione locale sull'insieme del territorio comunale, ciò che coinvolgerà finalmente anche il territorio non edificabile del Comune (zone montane).

Oltre alle questione che sorgeranno automaticamente durante la fase di revisione, bisognerà prestare particolare attenzione agli argomenti seguenti:

- spazio fluviale: integrare le delimitazioni definitive degli spazi fluviali che dovrebbero venir fornite dall'Autorità cantonale nel corso del 2014;
- alluvionamento Cioldina e Piazeta: qualora degli interventi per la protezione di questi settori venissero intrapresi, bisognerà rivalutare il grado di pericolo residuo. In caso di cambiamento della situazione, bisognerà aggiornare il piano delle zone di pericolo.
- inventario ISOS: attendere la versione definitiva di questo inventario e integrarlo poi alla PL;
- adeguamenti in prossimità dei cantieri autostradali: nel momento in cui i cantieri saranno terminati, bisognerà accertare alcuni elementi e adeguare i piani in conseguenza.

Buona parte di questi temi sono già stati vagliati durante l'elaborazione delle varianti di PL di cui si tratta in questo rapporto. Le tempistiche previste in particolare per il progetto di ricucitura non hanno però permesso di integrarli a questa procedura. Diversi contatti con i servizi cantonali hanno avuto luogo e alcuni documenti (in versione provvisoria) sono stati messi a disposizione dell'Esecutivo e del pianificatore. Nel momento in cui le versioni definitive di questi documenti saranno disponibili, si potrà intraprendere la revisione completa della pianificazione locale di Roveredo.

ALLEGATO 1

**Rete delle percorrenze pedonali / ciclabili e
dei trasporti pubblici**

Piano generale

ALLEGATO 2

Terreni disponibili per una politica fondiaria attiva

Piano 1:1'000

ALLEGATO 3

Riassetto viario e messa in sicurezza strada San Giulio

PROGETTO DI MASSIMA, 5.11.2013

Piano 1:500



COMUNE DI ROVEREDO

**BIASSETTO VARIO E NESSA IN
SICUREZZA STRADA E OGLIO**

PROGETTO DI MASSIMA

**PLANIMETRIA PROPOSTA
D'INTERVENTO**

01/2018

01/2018

01/2018

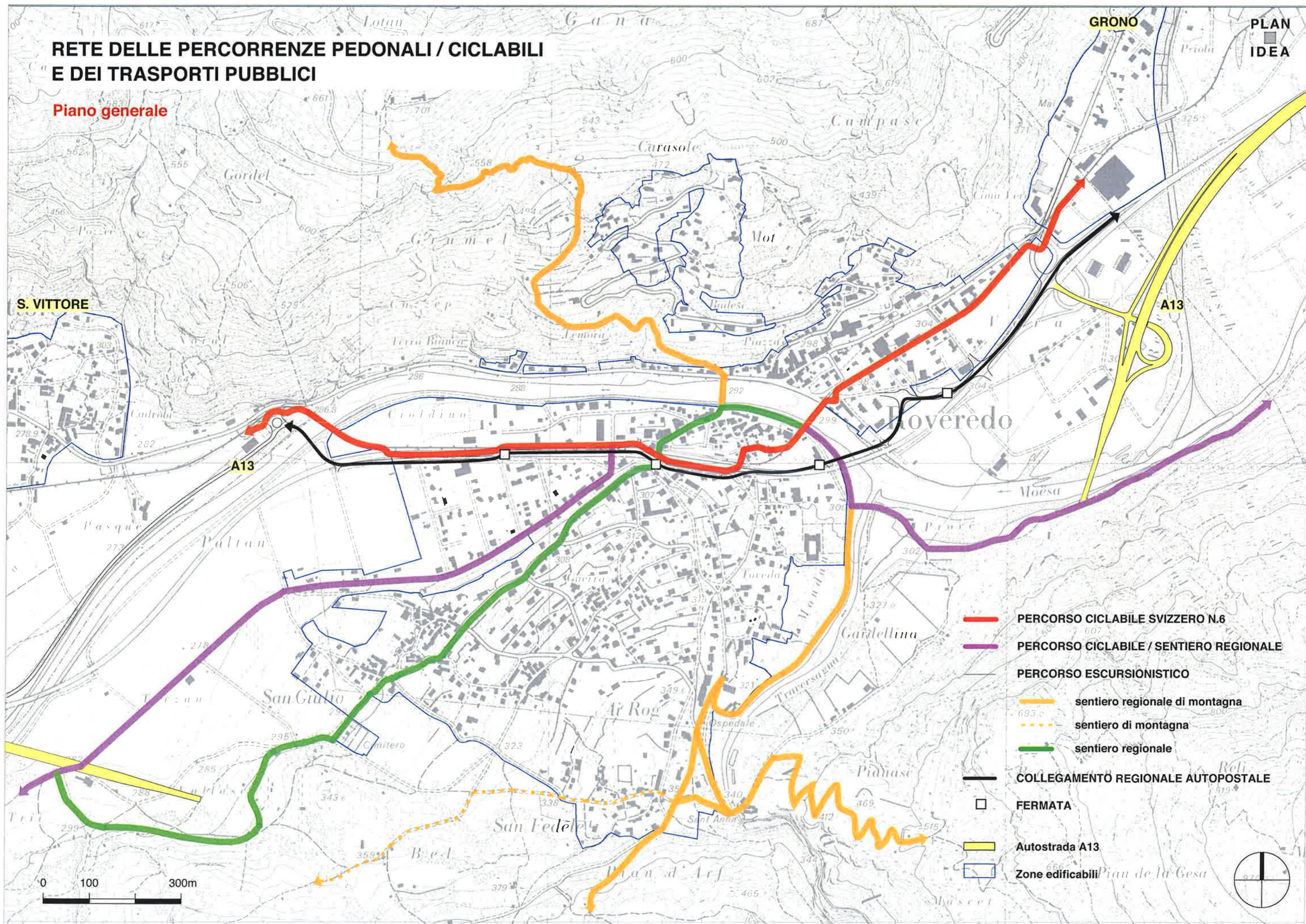
01/2018

- | ESISTENTE | |
|-----------|---------------|
| | Road |
| | Sidewalk |
| | Green area |
| | Building |
| | Water feature |
| | Utility |
| | Boundary |
- | NUOVO | |
|-------|-------------------|
| | New road |
| | New sidewalk |
| | New green area |
| | New building |
| | New water feature |
| | New utility |
| | New boundary |



RETE DELLE PERCORRENZE PEDONALI / CICLABILI E DEI TRASPORTI PUBBLICI

Piano generale



GRONO
PLAN
IDEA

S. VITTORE

A13

A13

Roveredo

- PERCORSO CICLABILE SVIZZERO N.6
- PERCORSO CICLABILE / SENTIERO REGIONALE
- PERCORSO ESCURSIONISTICO
- sentiero regionale di montagna
- sentiero di montagna
- sentiero regionale
- COLLEGAMENTO REGIONALE AUTOPOSTALE
- FERMATA
- Autostrada A13
- Zone edificabili

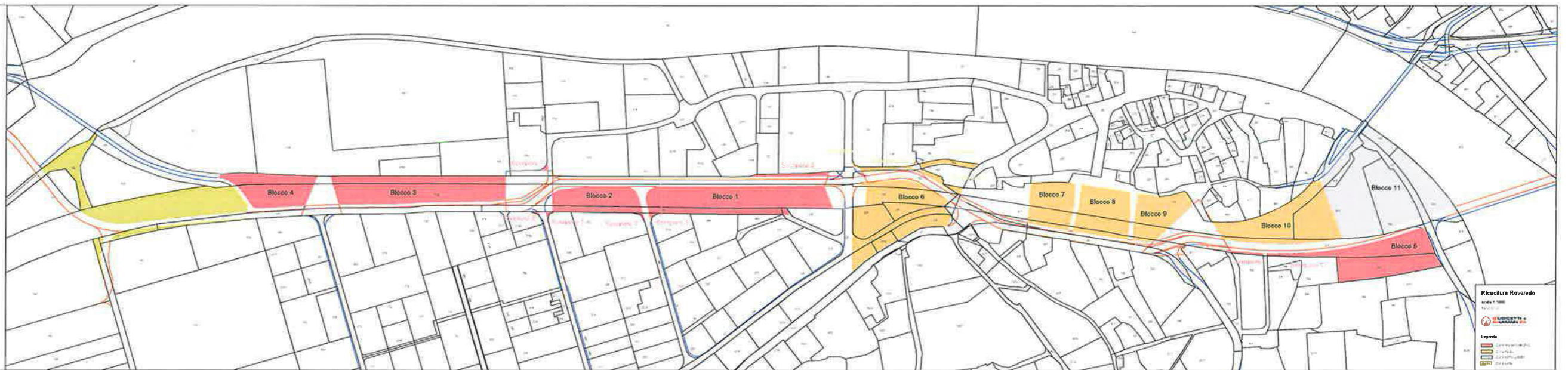




Terreni disponibili per una politica fondiaria attiva

Scala 1:1000

PLAN IDEA



Ricucitura Roveredo
Scala 1:1000
Genio 2014