

CANTONE DEI GRIGIONI

COMUNE DI SAN VITTORE



PIANIFICAZIONE LOCALE

Piano gen. di urbanizzazione Fondovalle

Revisione parziale

del 1° marzo 2004

Relazione

Approvazione

INDICE

	pagina
1. INTRODUZIONE	
1.1 Obiettivi del piano d'azione	1
1.2 Condizioni progettuali	1
1.3 Varianti valutate	2
1.4 Varianti scartate	2
1.5 Selezione	2
1.6 Finanziamento	4
1.7 Tempi di realizzazione	4
2. REVISIONE PARZIALE DEL PIANO GEN. DI URBANIZZAZIONE	
2.1 Situazione iniziale e decorso della revisione parziale	5
2.2 Osservazioni generali	5
2.3 Basi	5
2.4 Esame preliminare cantonale	6
2.5 Contenuto delle revisione parziale	6
2.6 Ulteriore modo di procedere	6
2.7 Conclusioni del Municipio	7

1. INTRODUZIONE

Con il progetto generale di circonvallazione di Roveredo, il Consiglio Federale ha approvato il 18 settembre 1998 il semisvincolo autostradale (in zona Campagna) con collegamento all'esistente strada cantonale. Alla presentazione del relativo progetto d'esposizione nel novembre 2000, la popolazione ha però espresso una forte opposizione. In gennaio 2001 è stata presentata una petizione contro raccordo e semisvincolo.

Il Comune di San Vittore ha allora istituito un "Gruppo di lavoro comunale" che, in collaborazione con il Cantone e la Confederazione, ha valutato varianti alternative a soddisfazione di tutte le parti in causa. La proposta finale scaturita dai lavori è qui riassunta.

1.1 Obiettivi del piano d'azione

Sotto la direzione dell'Ufficio cantonale di pianificazione è stato definito un piano d'azione, il cui obiettivo consisteva nel formulare entro la fine del 2001 un concetto di raccordo alla zona industriale di San Vittore e all'autostrada A13c che abbia il consenso degli interessati da una parte e che sia approvabile (conforme alle normative applicabili) dall'altra. Tale concetto servirà poi da base per l'elaborazione del progetto di esposizione. Il "Gruppo di lavoro comunale" incaricato dei lavori è stato accompagnato da una „Commissione cantonale raccordo San Vittore“. Il gruppo intende assicurare l'ottenimento di un risultato di larga intesa.

Gli **obiettivi principali del Comune** possono essere riassunti come segue:

- salvaguardia dell'abitato e del paesaggio;
- mantenimento di un carico ambientale sopportabile nel nucleo (traffico, rumore, emissioni);
- collegamento funzionale con la zona industriale;
- collegamenti agricoli possibilmente ininterrotti;
- tracciati sicuri per le piste ciclabili.

1.2 Condizioni progettuali

Gli incontri di lavoro iniziali, hanno permesso di individuare le seguenti condizioni quadro:

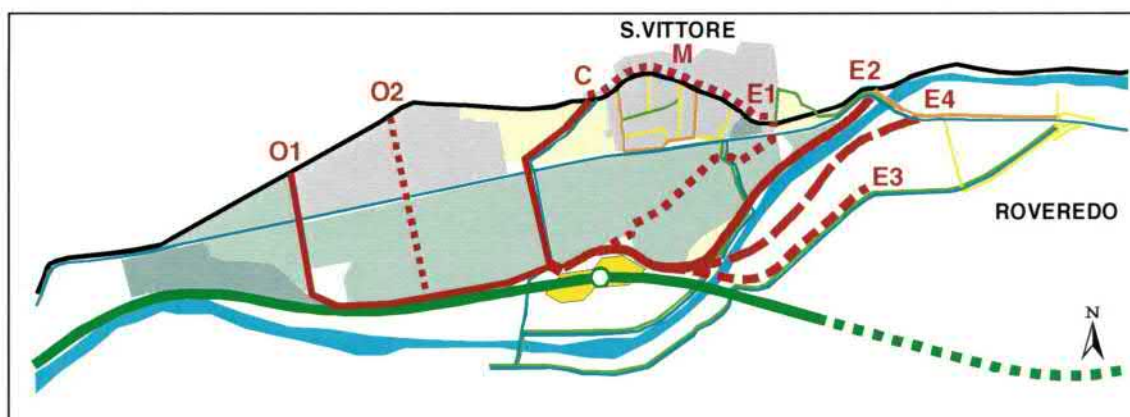
Per **Cantone e Confederazione** si tratta dei seguenti punti fissi:

- l'ubicazione del semisvincolo San Vittore (già approvata dal Consiglio Federale) non è messa in discussione;
- il tracciato della strada cantonale Lumino, San Vittore, Roveredo rimane invariato;
- l'attuale tracciato della A 13 non è utilizzabile per il raccordo perché va rinaturalizzato;
- è garantito l'accesso alla zona industriale;
- le problematiche di rilevanza comunale sono risolte sul territorio di San Vittore;
- il suolo va utilizzato in modo parsimonioso.

Per il **Comune** si tratta delle seguenti condizioni:

- il raccordo va ubicato fuori dell'abitato;
- è salvaguardata la qualità di vita nell'abitato;
- è salvaguardata l'integrità della campagna;

1.3 Varianti valutate



Legenda

- Strada nazionale e svincolo
- Strada cantonale
- Percorso ciclabile
- Percorso pedonale
- Area stazione di servizio
- Zona edificabile
- Zona SAC
- Zona agricola / viticola
- Zona forestale / protezione natura

In base a queste condizioni progettuali sono state elencate e ponderate tutte le varianti possibili, suddivise fra varianti ad est (E), al centro (C), ad ovest del nucleo (O) e le loro combinazioni.

Il "Gruppo di lavoro comunale" e la "Commissione cantonale" hanno scartato le varianti elencate nella seguente tabella per la mancanza di consenso.

1.4 Varianti scartate

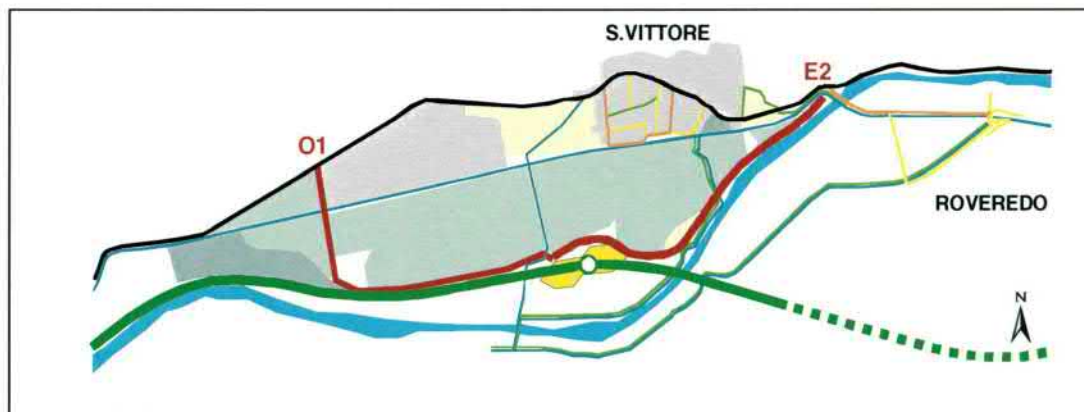
Variante scartata	Motivo	Attore determinante
Tracciato ferrovia retica FR	A causa della petizione comunale.	S. Vittore
O1 da sola	Mantiene l'attraversamento dell'abitato per chi proviene da Roveredo.	S. Vittore
Variante C	A causa della petizione comunale.	S. Vittore
Variante E1	Troppo vicina all'abitato (cfr. petizione).	S. Vittore
Variante E3	Non assolve alla funzione di raccordo alla strada cantonale. Si possono eventualmente prendere dei contatti con Roveredo, <u>ma unicamente quale strada comunale.</u>	Cantone / Confederazione (Roveredo)
Variante E4	Pregiudica le misure di rinaturalizzazione connesse al progetto di spostamento in galleria dell'autostrada già approvato dal Consiglio federale. La costruzione di 2 ponti per il collegamento con la strada cantonale risulta troppo costosa.	Confederazione (Roveredo)

1.5 Selezione

Dopo aver stralciato le varianti che per le ragioni elencate non hanno reali possibilità di essere approvate da uno dei tre livelli, Comune, Cantone o Confederazione, ne sono rimaste solo due (E2 con C parziale oppure con O1) che assolvono sia alla funzione di raccordo all'autostrada, sia a quella di allacciamento industriale alla A13.

Si tratta di due combinazioni che si differenziano unicamente nell'allacciamento alla zona industriale. La competenza per quest'ultimo ricade interamente sul Comune di San Vittore.

1.5.1 Est 2 (raccordo A13) + Ovest 1 (allacciamento zona industriale)



Raccordo alla strada nazionale E 2: dal semisvincolo si estende in direzione est lungo l'argine destro della Moesa, con sbocco nella strada cantonale presso la zona Sassello. Larghezza: 7.50 m

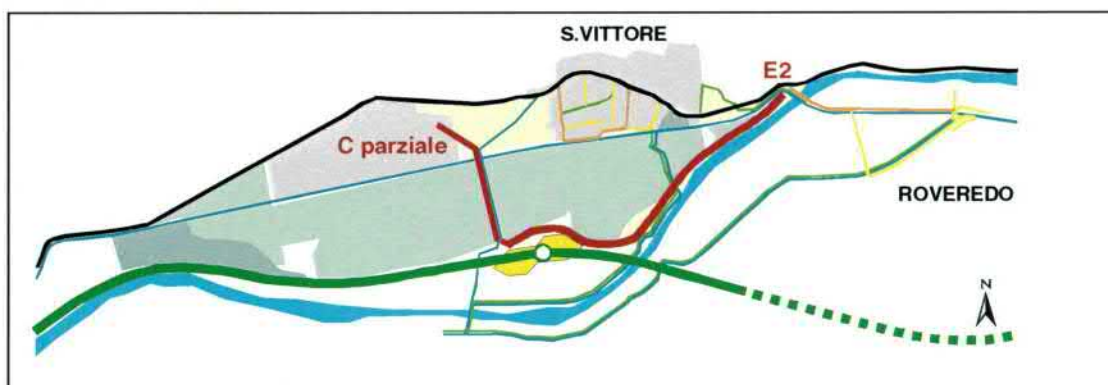
Questo tracciato rispetta gli obiettivi principali del Comune e gli organi stradali lo considerano conforme alle norme applicabili.

Il presente rapporto considera unicamente la variante O1 dato che il raccordo E2 rimane di competenza delle strade nazionali.

Allacciamento alla zona industriale O 1: tracciato sul sedime della strada agricola lungo l'autostrada fino all'eliporto, continuazione sul tracciato della strada agricola esistente fino al limite ovest della zona industriale. Larghezza: 3.50 m

Quale alternativa alla variante appena descritta, va presa in considerazione anche la seguente combinazione:

1.5.2 Est 2 (raccordo A13) + Centro parziale (C/2 = allacciamento zona industriale)



- E2 quale raccordo alla strada nazionale, come sopra
- C parziale quale allacciamento alla zona industriale con:
allargamento della strada agricola esistente lungo il campo d'aviazione fino alla zona industriale. Larghezza: 3.50 m

1.5.3 Vista aerea del concetto proposto



1.5.4 Proposta del gruppo di lavoro comunale:

- combinazione E2 + O1 per motivi d'impatto paesaggistico, vedi "Petizione San Vittore Domani"
- realizzazione in contemporanea

1.5.5 Proposta della Commissione Cantonale:

- la variante E2 è accettata;
- l'allacciamento della zona industriale (O1 o C1/2) è una questione comunale;
- l'ORMO schizza e coordina un modello di fattibilità finanziaria
- il Comune s'impegna, attraverso una discussione pubblica, a sviluppare un consenso attorno al concetto, che rientri nei parametri del possibile.

1.6 Finanziamento

La realizzazione del raccordo E2 alla strada nazionale è completamente a carico della Confederazione e del Cantone.

L'allacciamento alla zona industriale deve essere finanziato dal Comune e da altri enti. L'ORMO, in collaborazione con il Municipio di San Vittore e con il consenso dell'Assemblea Comunale, si impegna, a ricercare il miglior finanziamento possibile, dopo di che l'Assemblea Comunale dovrà pronunciarsi sulla variante di tracciato definitivo.

1.7 Tempi di realizzazione

I due collegamenti vanno realizzati nei tempi tecnici più brevi possibili, al più tardi entro la messa in esercizio della circonvallazione di Roveredo.

2. REVISIONE PARZIALE DEL PIANO GEN. DI URBANIZZAZIONE

2.1 Situazione iniziale e decorso della revisione parziale

La revisione totale della pianificazione locale è stata accettata dall'Assemblea comunale del 27 marzo 2001 ed approvata dal Governo con decreto no. 778 del 4 giugno 2002.

In base al rapporto finale "Raccordo alla strada nazionale S. Vittore, confronto varianti" (vedi capitolo "introduzione") il Municipio ha incaricato in autunno 2002 lo studio d'ingegneria Edi Toscano SA e lo studio di pianificazione GIS Plan AG di approfondire le varianti per l'allacciamento della zona industriale e di preparare la necessaria revisione parziale del piano generale di urbanizzazione 1:5'000 Fondovalle.

L'Ufficio tecnico cantonale ha inoltre fatto elaborare un progetto di massima per la bretella E2.

Il 13 agosto 2003 è stato consegnato all'Ufficio di pianificazione dei Grigioni l'incarto completo della revisione parziale per l'esame preliminare. Il 28 agosto 2003 ha avuto luogo un'esame preliminare in forma di conferenza con tutti gli uffici interessati. L'esito di questa conferenza è stato comunicato in forma di nota per gli atti al Comune e a tutti gli uffici cantonali coinvolti.

L'incarto aggiornato della revisione parziale del piano generale di urbanizzazione 1:5'000 Fondovalle è stato esposto pubblicamente **dal 17 ottobre al 17 novembre 2003**. Il 23 ottobre 2003 ha avuto luogo una serata informativa. Durante l'esposizione pubblica è stata inoltrata al Municipio una osservazione sottoscritta da 88 persone. La relativa risposta del Municipio porta la data del 23 dicembre 2003.

La revisione parziale del piano generale di urbanizzazione 1:5'000 Fondovalle è stata accettata dall'Assemblea comunale del **1° marzo 2004**. L'esito della votazione comunale è stato pubblicato nel Foglio Ufficiale Cantonale dell'11 marzo 2004.

2.2 Osservazioni generali

In base al rapporto finale soprammenzionato, l'Ufficio tecnico cantonale procede con la progettazione della bretella una volta decisa la revisione parziale del Piano generale d'urbanizzazione ora in questione.

L'allacciamento della zona industriale è invece di competenza comunale.

2.3 Basi

- Pianificazione locale:
 - Piano generale di urbanizzazione 1:5'000 Fondovalle del 27 marzo 2001
 - Piano generale di urbanizzazione 1:1'000 Paese del 27 marzo 2001
 - Zona industriale: Piano del traffico 1:2'000 del 6 giugno 1994
- Piano d'azione Raccordo alla strada nazionale S. Vittore, Rapporto finale, maggio 2002
- Strada nazionale A13c: Bretella San Vittore, Variante E2, gennaio 2003
- Raccordo A13c – Zona industriale, Studio varianti, Edy Toscano SA, Dicembre 02
 - Variante O1, situazione 1:1'000
 - Variante C/2, situazione 1:1'000
 - Relazione tecnica
 - Stima dei costi
- Esame preliminare cantonale: Nota per gli atti dell'esame preliminare conferenziale del 28 agosto 2003

2.4 Esame preliminare cantonale

L'esito principale dell'esame preliminare cantonale può essere riassunto come segue:

- **Bretella E2:** Conferma della variante E2.
Secondo il Piano direttore cantonale deve essere rispettato per ogni intervento edile di regola una distanza di 20m dai corsi d'acqua. Per il tratto lungo la Moesa deve perciò essere prevista tra la stradina sull'argine e la bretella una fascia verde con cespugli di una larghezza di almeno 5-6m.
- **Allacciamento zona industriale:** Gli uffici ritengono la variante O1 la migliore per quanto riguarda l'impatto paesaggistico e la concentrazione del traffico lungo il tracciato della A13.

2.5 Contenuto della revisione parziale

L'allacciamento alla zona industriale è oggetto di questa revisione parziale del piano generale di urbanizzazione Fondovalle 1:5'000 del 27 marzo 2001. Il concetto elaborato dal gruppo di lavoro comunale è inserito in modo completo nel piano cioè è rappresentata anche la bretella E2.

Dopo l'accettazione della presente revisione del piano generale di urbanizzazione Fondovalle 1:5'000 viene effettuata dall'Ufficio tecnico cantonale per la bretella E2 una procedura separata di esposizione pubblica in base alla Legge federale sulle strade nazionali.

Siccome mancano per il momento le basi necessari per valutare il possibile finanziamento dell'allacciamento della zona industriale sono inserite nel piano esposto le due varianti come descritte nel capitolo 1.5 di questo rapporto.

Inoltre sono rappresentate nel piano le necessarie modifiche della rete delle strade secondarie. Si tratta in particolare dei seguenti aggiornamenti in confronto al piano generale di urbanizzazione 1:5'000 Fondovalle del 27 marzo 2001:

- **Cavalcavia A13:**
Adattamento della strada agricola-forestale e della pista ciclabile al nuovo progetto
- **Area di servizio Campagnola:**
Stralcio della strada agricola esistente
- **Bretella E2:**
Fascia verde con cespugli di 5-6m di larghezza tra la stradina sull'argine della Moesa e la bretella
- **Madruz:**
Spostamento del sentiero sulla stradina lungo l'argine della Moesa
- **Area di servizio Campagnola - passaggio a livello di Mataldin:**
Inserimento della pista ciclabile nazionale no. 6 come richiesto nel decreto governativo no. 778 del 4 giugno 2002
- **Rete strade agricole:**
In quattro posti sono previste provvedimenti (p.es cartelli divieto transito, barriere/piantoni) per garantire l'uso delle strade agricole solo per autorizzati

2.6 Ulteriore modo di procedere

D'intesa con gli uffici cantonali è previsto dopo l'accettazione della revisione parziale il seguente modo di procedere:

- Trattative del Municipio con l'ORMO, Cantone e Confederazione per il finanziamento dell'allacciamento della zona industriale
- Allestimento del progetto d'esposizione con esame dell'impatto ambientale per la Bretella E2 da parte dell'Ufficio tecnico (legge sulle strade nazionali)

2.7 Conclusioni del Municipio

La revisione parziale del piano generale d'urbanizzazione fondovalle 1:5'000 comprende il concetto generale per l'urbanizzazione in connesso al semisvincolo Campagnola con

- la bretella E2
- le determinazioni vincolanti per le varianti O1 e C parziale

Per la bretella E2 seguirà la procedura d'esposizione e di approvazione per progetti autostradali (Confederazione).

La decisione tra le due varianti O1 e C parziale verrà sottoposta all'Assemblea a tempo opportuno.

Roveredo / Coira, 29.03.2004

Edy Toscano SA
GIS PLAN AG