



Grandi generatori di traffico - GGT

Rete urbana



Grado di consolidamento

- Informazione preliminare
- Risultato intermedio
- Dato acquisito (per le singole misure, v. cap. 3)

Versione del 04.03.2020

La data si riferisce all'entrata in vigore delle ultime modifiche della scheda ai sensi della Legge sullo sviluppo territoriale. Complementi d'informazione sulla cronologia completa delle procedure relative alla scheda possono essere richiesti all'Ufficio del Piano direttore.

Istanze responsabili

Sezione dello sviluppo territoriale

Istanze con compiti da svolgere

- Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo
- Sezione della mobilità
- Ufficio delle domande di costruzione
- i Comuni interessati (v. cap. 3)

Obiettivi del Piano direttore

14, 11, 12, 13, 15, 18, 20

Schede correlate

RI, R/M 2-5, R7, R10, M7, VI, V4, V12

Cartografia

Carta di base, Carta tematica Rete urbana

Tempi e mezzi

Il Programma d'attuazione - consultabile sul sito Internet, www.ti.ch/pd, oppure presso l'Ufficio del Piano direttore - informa sui tempi e sui mezzi.

 Sfondo bianco:
testo informativo

 Sfondo grigio:
testo vincolante



I. Situazione, problemi, sfide

Situazione e problemi

I *Grandi generatori di traffico* (GGT) rappresentano uno dei più importanti fattori di trasformazione del territorio cantonale degli ultimi 20 anni. In particolare il sorgere di centri commerciali di grandi dimensioni in una periferia urbana strutturata per piccoli insediamenti industriali-artigianali ha portato alla dislocazione in nuovi settori del territorio di singole attività (in particolare acquisti e tempo libero) che erano precedentemente prerogativa esclusiva dei centri urbani, alla saturazione in momenti specifici della rete viaria e a uno sviluppo edilizio assai intenso e disordinato, spesso di scarsa qualità, mettendo a nudo il deficit di strutturazione urbanistica e di attrezzatura urbana (trasporti pubblici, spazi pubblici, infrastrutture stradali, percorsi pedonali, ecc.). Nel contempo, questa concentrazione pone problemi di approvvigionamento in beni di consumo al di fuori delle aree centrali e delle corone degli agglomerati, incrementando così il traffico per gli acquisti dalle regioni periferiche. Questa tendenza è in contrasto con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile e con la tutela dell'approvvigionamento in beni di consumo della popolazione delle regioni periferiche.

Nell'accezione comune i GGT si identificano con i grandi centri commerciali e i mercati specializzati. Per definire una politica territoriale di regolamentazione dei GGT si ritiene più opportuna una definizione più ampia incentrata non tanto sulla destinazione d'uso, quanto sull'impatto territoriale; di conseguenza l'accezione di GGT adottata va oltre quella di centro commerciale.

Sono considerati *Grandi generatori di traffico* (GGT) edifici e impianti, come pure concentrazioni di essi, che, a causa del traffico che generano, determinano una forte incidenza sul territorio e sull'ambiente, in particolare quando:

- necessitano di grandi superfici per gli edifici e il traffico;
- presentano una densità e una concentrazione di utilizzazioni elevate;
- producono forti flussi di traffico e, di riflesso, mettono sotto pressione i sistemi e le superfici di trasporto;
- generano inquinamento (atmosferico, fonico);
- hanno effetti/ripercussioni sulla distribuzione delle utilizzazioni a larga scala;
- influiscono sullo sviluppo urbano.

Questa definizione è tratta dalle Raccomandazioni dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) e dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), sulla pianificazione direttrice dei Grandi generatori di traffico (2006) (v. cap. 5).

In Ticino il problema si è evidenziato in modo acuto nei comparti del Pian Scairolo (Lugano, Grancia, Collina d'Oro), nel comparto di San Martino (Mendrisio) e sulla sponda sinistra del Piano di Magadino (Quartino, Contone, Cadenazzo, Sant'Antonino, Camorino).

Anche se in termini meno acuti, problemi di sovraccarico della rete viaria e di impatto ambientale si pongono anche in altre zone del Cantone con un'importante presenza di centri commerciali, per esempio nel settore Ponte Maggia (Ascona, Losone), a Riazzino, a Castione, nel settore Resega-Cornaredo (Lugano) e a Bisio-Serfontana (Chiasso, Balema, Morbio Inferiore).

I GGT non sono solo una delle cause dell'accresciuta mobilità, ma sono nel contempo anche l'effetto di inarrestabili cambiamenti economici a livello globale, che stanno determinando nuove strutture di produzione e di distribuzione dei beni di consumo e che sono accompagnati da profondi cambiamenti nel

comportamento individuale e sociale per quanto riguarda le abitudini di approvvigionamento, di aggregazione e di impiego del tempo libero. I grandi centri commerciali, i luoghi di aggregazione di massa, le strutture di svago intensive, appartengono alla realtà di una società post-industriale come la nostra.

Sfide

Inizialmente le misure volte a limitare gli effetti negativi dei GGT sono nate dalle preoccupazioni legate all'inquinamento fonico e atmosferico prodotto dal traffico e hanno una loro base legale nella legislazione ambientale federale. L'esperienza ha tuttavia evidenziato che un approccio legato unicamente al rispetto dei valori d'immissione fissati dall'Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) e dall'Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIA), anche quando coordinati e integrati ad altri temi ambientali per mezzo di un *esame dell'impatto sull'ambiente* (EIA), è parziale e limitativo, con il rischio di produrre effetti non voluti sull'assetto territoriale. Un'applicazione unilaterale della legislazione ambientale, non mediata dai criteri della pianificazione del territorio, rischia di impedire un'adeguata densificazione e concentrazione di attività con forte generazione di traffico in determinati comparti idonei a uno sviluppo commerciale, oppure ricreativo, e spingerebbe a una dispersione delle stesse in settori marginali e poco idonei a tale sviluppo, dove tuttavia i limiti d'immissione fissati dall'OIF e dall'OIA non verrebbero superati.

Considerando inoltre che in Svizzera, rispetto al traffico individuale motorizzato (TIM) complessivo, il traffico indotto dagli acquisti rappresenta una quota compresa fra il 10% e il 25% (a seconda degli studi), e che sui grandi centri commerciali ricade da un terzo alla metà di tale quota (tra il 3% e il 12%), risulta evidente che ostacolare la concentrazione di GGT è una misura inefficace, oltre che poco proporzionale.

Concentrare i GGT in comparti idonei, piuttosto che disperderli, è vantaggioso anche dal punto di vista ambientale, poiché permette di limitare il numero di spostamenti e quindi di ridurre il carico ambientale complessivo. Questo modo di procedere costituisce una forma di applicazione dei concetti previsti dalla scheda sulla Politica ambientale (VI). In virtù del *principio di compensazione* ad esempio, quando la situazione ambientale è compromessa e risulta oggettivamente impossibile rientrare nei limiti di legge, è possibile effettuare una compensazione attraverso la preservazione o la maggiore limitazione in un'altra area o settore ambientale. La compensazione può avvenire a livello locale, regionale o cantonale. Il bilancio complessivo dev'essere comunque una riduzione del carico e un miglioramento dello stato ambientale generale. L'applicazione della misura di compensazione dev'essere fondata su oggettivi e giustificati interessi socioeconomici e ambientali.

Al di là degli aspetti ambientali, restano comunque i problemi di organizzazione territoriale generale, urbanistici e di mobilità, che vanno risolti anche se le immissioni dovessero rientrare nei limiti di legge.

Una corretta pianificazione – sia a livello di Piano direttore, sia a livello di Piani regolatori locali – volta a prevenire gli effetti indesiderati dei GGT, deve basarsi su una visione generale del territorio cantonale. Assicurare alla Città-Ticino un'adeguata capacità dei suoi assi viari principali e dei rispettivi nodi d'interscambio e un sostanziale miglioramento del servizio di trasporto pubblico a tutti i livelli, significa anche garantire un'adeguata accessibilità e funzionalità dei GGT nei luoghi idonei a un loro insediamento. Più in generale ciò significa assicurare lo sviluppo delle attività commerciali, di servizio e del tempo libero.

In quest'ottica la spinta rappresentata dalla domanda d'insediamento di GGT va sfruttata come leva per attuare una mirata densificazione, combinata con una riqualifica urbanistica, di alcuni importanti settori del territorio *suburbano* (dove si sono sviluppati attività e servizi; v. scheda R1) in cui dovrà pure essere incentivata una progettazione urbanistica concordata pubblico-privato, così da poter finanziare le opere di infrastrutturazione urbana e gli spazi pubblici.

A tale scopo sono stati identificati dei *comparti potenzialmente idonei per GGT* che – previa pianificazione comunale – potranno accogliere Grandi generatori di traffico. Tra questi *comparti* figurano sia quelli che hanno già conosciuto un importante e problematico sviluppo dei GGT, sia quelli che – malgrado un'adeguata localizzazione e l'attrattiva che iniziano ad esercitare – non hanno ancora conosciuto tale sviluppo. La politica definita in questa scheda intende affrontare entrambe le situazioni: tramite il risanamento e la riqualifica degli uni e lo sviluppo razionale e ordinato degli altri.

Oltre che in questi *comparti*, i GGT saranno pure ammissibili nei centri dei poli urbani del Cantone, ben serviti dal trasporto pubblico e caratterizzati da un'ampia e diversificata concentrazione di attività commerciali, amministrative e produttive.

Di converso, in tutto il resto del territorio cantonale i GGT non saranno ammessi.

Partendo dal Modello territoriale della Città-Ticino, con i suoi agglomerati e i suoi *spazi funzionali* (v. scheda R1), la presente scheda definisce attivamente:

- le ubicazioni del Cantone in cui sono ammessi i GGT;
- le condizioni per la pianificazione delle utilizzazioni nei *comparti* e nelle aree in cui sono ammessi GGT;
- gli indirizzi per il resto del territorio cantonale;
- le regole per le eccezioni.

Con questa scheda di PD il Cantone definisce il primo tassello della politica territoriale per la localizzazione dei GGT. La sua applicazione non può prescindere dal ruolo attivo dei Comuni interessati. L'effettiva possibilità d'insediamento è data attraverso le condizioni e le limitazioni che dovranno essere definite dai Comuni nei rispettivi PR, nel rispetto delle condizioni generali poste al capitolo 2.

Nel caso in cui i Comuni non dovessero agire con sufficiente tempestività, rimane riservata la possibilità per il Cantone di ricorrere allo strumento del Piano di utilizzazione cantonale (PUC) per raggiungere gli obiettivi prefissati.

La strategia cantonale in materia di Grandi generatori di traffico, stabilita tramite il PD, trova il suo quadro legislativo nella Legge sullo sviluppo territoriale, in vigore dal 1.1.2012.

2. Indirizzi

2.1 Definizione di Grande generatore di traffico - GGT

- a. Sono grandi generatori di traffico (GGT) le costruzioni che generano un traffico giornaliero medio di visitatori, nei giorni di apertura, di almeno 1'000 movimenti, segnatamente:
- costruzioni commerciali (centri commerciali, mercati specializzati, factory outlets);
 - centri turistici attrezzati;
 - attrezzature di svago intensive;
 - cinema multisala.
- b. Per le costruzioni commerciali con una superficie utile lorda (SUL) di almeno 1'500 m² vige la presunzione che configurino un grande generatore di traffico; è conferita facoltà all'istante di dimostrare mediante stima del traffico indotto che la costruzione genera un traffico giornaliero medio inferiore ai 1'000 movimenti.

2.2 Criteri per l'individuazione dei comparti per GGT

- a. Sono considerati comparti per GGT quelle parti del territorio cantonale potenzialmente idonee per la localizzazione di GGT.
- b. La localizzazione, la selezione e la definizione dei *comparti per GGT* avviene sulla base dei seguenti criteri:
- valutazione del fabbisogno complessivo e della distribuzione a livello cantonale;
 - ruolo e funzione nel contesto della Città-Ticino e dell'agglomerato di riferimento;
 - accessibilità mediante i servizi di trasporto pubblico esistenti o pianificati;
 - ubicazione rispetto ai nodi della rete viaria principale (in particolare svincoli autostradali);
 - riserve di capacità della rete viaria attuale e pianificata;
 - attività esistenti e previste;
 - potenziale di riuso di aree dismesse;
 - la situazione a PR.

2.3 Ubicazioni potenzialmente idonee per GGT

Nel territorio cantonale, i GGT sono potenzialmente ammessi unicamente:

- a. nei *comparti per GGT* elencati al cap. 3, identificati sulla base dei criteri elencati al punto. 2.2.b (v. anche cartine, allegato I);
- b. nelle aree dei *centri dei poli urbani* elencati al cap. 3, laddove è possibile integrarli nel contesto di una concentrazione più ampia e diversificata di attività commerciali, amministrative e produttive e laddove la qualità di servizio del trasporto pubblico è ottimale (v. anche cartine, allegato I).

2. Indirizzi

2.4 Pianificazione delle utilizzazioni nei comparti per GGT

- a. La definizione di un comparto per GGT non può ancora essere considerata una garanzia di edificabilità per i GGT. L'effettiva possibilità d'insediamento è data attraverso le condizioni e le limitazioni definite dai Comuni nei rispettivi PR e dalle leggi applicabili.
- b. La pianificazione delle utilizzazioni (PR o PUC) deve in ogni caso assicurare il rispetto dei seguenti principi:
 - la promozione dello sviluppo sostenibile;
 - la coerenza con il Programma d'agglomerato in cui si colloca il comparto (v. schede R/M 2-R/M 5);
 - la coerenza e il coordinamento con altre politiche territoriali del PD riferite agli stessi comparti, in particolare la politica relativa ai Poli di sviluppo economico (v. scheda R7);
 - la coerenza con gli obiettivi della politica ambientale, in particolare il rispetto dei principi esposti nelle schede VI e V4, e con gli obiettivi fissati dal Piano di risanamento dell'aria 2006-2016;
 - una buona accessibilità mediante il trasporto pubblico;
 - una buona accessibilità dalla rete viaria principale e un'adeguata capacità di quella locale;
 - una buona accessibilità per il traffico lento;
 - la promozione della qualità urbanistica, in particolare mediante la pianificazione di adeguati e attrattivi spazi pubblici (v. scheda R10).

In particolare, la pianificazione delle utilizzazioni dei *comparti per GGT* – a livello di PR o di PUC – dovrà stabilire e/o verificare:

- c. delimitazione del comparto
 - la delimitazione del comparto per GGT alla scala del Piano delle utilizzazioni (PR o PUC);
- d. progetto urbanistico
 - l'assetto urbanistico, con particolare attenzione alla qualità degli spazi pubblici e dei percorsi pedonali e ciclabili;
- e. capacità massima di traffico e compatibilità ambientale
 - la capacità massima di traffico del comparto (traffico giornaliero medio nei giorni di apertura – TGM-apertura);
 - la capacità massima di traffico per l'intero comparto è stabilita facendo riferimento al valore indicativo definito al cap. 5 (allegato I) e tenuto conto: della capacità delle rete stradale principale di accesso al comparto; delle rete viaria di servizio del comparto; dell'allacciamento con la rete del trasporto pubblico e delle potenzialità di sviluppo dello stesso; degli obiettivi cantonali in materia di protezione dell'ambiente (v. scheda VI);
 - le condizioni particolari relative alla distribuzione e all'attribuzione delle riserve di capacità di traffico all'interno del comparto in funzione dei singoli insediamenti;
- f. trasporto pubblico
 - il livello di servizio tramite il trasporto pubblico a dipendenza del tipo di contenuti previsti nel comparto;
 - la possibilità di potenziamento del trasporto pubblico;

2. Indirizzi

- le modalità di partecipazione dei promotori allo sviluppo del trasporto pubblico;

g. rete viaria principale e di servizio

- un adeguato allacciamento del comparto alla rete viaria di ordine superiore;
- una sufficiente rete viaria di servizio all'interno del comparto;
- una rete dei percorsi pedonali e ciclabili sicura e attrattiva; in particolare l'accessibilità pedonale delle fermate del trasporto pubblico e il collegamento tra i GGT del comparto;
- le eventuali modalità di partecipazione dei promotori allo sviluppo e/o riqualifica della rete viaria principale e di servizio.

h. attività ammesse e quantità edificatorie

- la capacità massima di superficie utile lorda (SUL) e superficie di vendita (SV) in funzione della capacità massima di traffico del comparto, tenuto conto della tipologia delle attività ammesse nel comparto e facendo riferimento al valore indicativo definito al cap. 5 (allegato I);
- la tipologia delle attività ammesse e i relativi parametri edificatori per le diverse zone comprese nel comparto, tenuto conto della capacità massima di SUL e SV del comparto;
- la verifica del possibile riordino fondiario;

i. posteggi

- la regolamentazione dei posteggi a complemento e in conformità con il Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp), considerando l'uso combinato dei posteggi;
- la possibilità di un sistema di gestione comune dei posteggi all'interno del comparto;
- la possibilità di introdurre una tassa di stazionamento e il relativo sistema tariffale;
- la possibilità di promozione di sistemi di trasporto aziendale;
- aree di stazionamento sufficienti e adeguate per veicoli a due ruote.

2.5 Pianificazione delle utilizzazioni nei centri dei poli urbani

- a. L'effettiva possibilità d'insediamento di un GGT nei *centri dei poli urbani* è data attraverso le condizioni e le limitazioni definite dai Comuni nei rispettivi PR e dalle leggi applicabili.
- b. Nei *centri dei poli urbani*, la pianificazione comunale dovrà stabilire dove sono ammessi i GGT (le cartine all'allegato I definiscono in modo indicativo i *centri dei poli urbani*).
- c. Dev'essere possibile integrare i GGT nel contesto di una concentrazione più ampia e diversificata di attività commerciali, amministrative e produttive e la qualità di servizio del trasporto pubblico dev'essere ottimale.
- d. Per la pianificazione di queste aree i comuni fanno riferimento agli indirizzi di cui al cap. 2.4.

2. Indirizzi

2.6 Indirizzi per il resto del territorio cantonale

- a. Al di fuori delle *ubicazioni potenzialmente idonee per GGT* elencate al capitolo 3, non possono essere insediate attività che si configurino come GGT.
- b. La pianificazione locale delle zone destinate alle attività lavorative e del tempo libero deve assicurare, attraverso un adeguato dimensionamento delle zone e attraverso la definizione dei contenuti ammessi e delle rispettive quote, che non si formino delle concentrazioni tali da configurarsi come GGT.
- c. Per la pianificazione di queste aree i comuni fanno riferimento agli indirizzi di cui al cap. 2.4.

2.7 Eccezioni per singoli GGT

- a. L'insediamento a titolo d'eccezione di singoli GGT, quali ad esempio impianti per lo sport e il tempo libero, può essere ammesso anche al di fuori delle *ubicazioni potenzialmente idonee per GGT* elencate al capitolo 3 alle seguenti condizioni:
 - l'insediamento soddisfa importanti giustificazioni d'interesse cantonale o di sviluppo regionale;
 - non sono possibili ubicazioni alternative.
- b. Per la pianificazione delle eccezioni valgono le condizioni del punto 2.4. ed è necessaria una variante di PR.
- c. Non sono ammesse eccezioni per singoli GGT di tipo commerciale (centri commerciali e mercati specializzati).

2.8 Infrastrutture per lo svago, il turismo e lo sport

Per la pianificazione delle infrastrutture per lo svago, il turismo e lo sport valgono i disposti della scheda V12.

3. Misure

3.1 Ubicazioni potenzialmente idonee per GGT

3.1.a Comparti potenzialmente idonei per GGT

Denominazione	Comune/i	Consolidam.
Tenero Brere	Tenero	✓
Riazino	Lavertezzo e Locarno	Da
Cadenazzo-Sant'Antonino	Cadenazzo e Sant'Antonino	✓
Castione	Arbedo-Castione	Da
Agno aeroporto	Agno	Ri
Bioggio Molinazzo-Cavezzolo	Bioggio	Ri
Pian Scairolo	Collina d'Oro, Grancia e Lugano	Da
Mendrisio San Martino	Mendrisio	✓
Bisio Serfontana	Balerna e Morbio Inferiore	Da

✓ = realizzato / in costruzione / ripreso nelle pianificazioni delle utilizzazioni

3.1.b Centri dei poli urbani

Denominazione	Comune/i	Consolidam.
Centro del polo urbano nazionale di Lugano	Canobbio, Lugano Massagno, Paradiso, Porza, Savosa e Vezia	Da
Centro del polo urbano cantonale di Bellinzona	Bellinzona	Da
Centro del polo urbano cantonale di Locarno	Locarno, Muralto, Losone	Da
Centro del polo urbano cantonale di Mendrisio	Mendrisio	Da
Centro del polo urbano cantonale di Chiasso	Chiasso	Da
Centro del polo urbano regionale di Biasca	Biasca	Da

Vedi anche cartine, allegati I e II.

4. Compiti

4.1 Livello cantonale

Il Consiglio di Stato:

- a. disciplina il tema dei grandi generatori di traffico, conformemente ai contenuti di questa scheda, nel contesto della nuova Legge cantonale sullo sviluppo territoriale (LCST);
- b. aggiorna le schede di PD relative agli agglomerati (v. schede R/M 2-5), laddove queste fossero in contrasto con i disposti di questa scheda di PD.

La Sezione dello sviluppo territoriale:

- c. sostiene i Comuni nella trasposizione nel PR degli indirizzi di questa scheda;
- d. tiene aggiornata la lista dei *comparti potenzialmente idonei all'insediamento di GGT* (v. cap. 3) in base ai criteri definiti al punto 2.2.b;
- e. sentiti i Comuni di Agno e Bioggio, individua la superficie di vendita (SV) indicativa per i rispettivi comparti; su tale base potrà essere attribuito il grado di consolidamento Da;
- f. verifica che la pianificazione delle utilizzazioni dei *comparti per GGT* (elenco al cap. 3) rispetti gli indirizzi di questa scheda (in particolare punto 2.4);
- g. verifica che la pianificazione delle utilizzazioni delle aree dei *centri dei poli urbani* in cui sono ammessi GGT (elenco al cap. 3) rispetti gli indirizzi di questa scheda (in particolare punto 2.5);
- h. verifica che la pianificazione delle utilizzazioni al di fuori dei *comparti per GGT* (zone per attività lavorative e del tempo libero) non consenta la concentrazione di attività tali da configurarsi come GGT;
- i. nel caso di richieste, a titolo d'eccezione, per singoli GGT al di fuori delle *ubicazioni potenzialmente idonee per GGT* (v. punto 2.7), verifica la giustificazione dell'ubicazione e le condizioni pianificatorie e infrastrutturali particolari, da assicurare nella pianificazione locale;
- j. assicura il monitoraggio dei *comparti per GGT*, in particolare per quanto attiene allo sviluppo degli insediamenti;
- k. aggiorna gli studi di base.

La Sezione della mobilità:

- l. valuta se il livello dell'offerta di trasporto pubblico dei *comparti per GGT* è adeguato, tenuto conto dei contenuti che il Piano delle utilizzazioni intende attribuire agli stessi;
- m. collabora con i Comuni per stabilire la capacità massima di traffico del comparto (*traffico giornaliero medio nei giorni di apertura – TGM-apertura*).

L'Ufficio delle domande di costruzione:

- n. coordina la prassi edilizia in materia di GGT.

La Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo:

- o. applica gli indirizzi di questa scheda nell'ambito delle proprie mansioni.

4. Compiti

4.2 Livello comunale

I Comuni interessati dai comparti GGT:

- a. delimitano e pianificano in dettaglio i *comparti per GGT* sulla base delle condizioni definite al punto 2.4; a tale scopo fanno riferimento alla delimitazione indicativa dei *comparti* illustrata al capitolo 5 (v. allegato I); i Comuni interessati dai comparti di categoria Ri collaborano con il Cantone per stabilire la superficie di vendita (SV) indicativa ammissibile per l'insieme del singolo comparto;
- b. nei casi di *comparti* che riguardano più comuni, affrontano il compito indicato al punto 4.2.a congiuntamente, tramite un unico studio pianificatorio;
- c. nei casi in cui i *comparti per GGT* corrispondono anche ai comparti idonei per i Poli di sviluppo economico (PSE) definiti nella scheda R7, provvedono alla pianificazione dei *comparti* tenendo conto dei disposti di entrambe le schede di PD (R7 e R8).
- d. Prevedono regolamenti, convenzioni e/o contratti per la partecipazione dei privati al finanziamento delle infrastrutture necessarie alla funzionalità e alla qualità urbanistica dei *comparti per GGT*.
- e. Possono identificare e proporre delle soluzioni per la compensazione dei vantaggi e degli svantaggi, ad esempio tramite gli strumenti della perequazione intercomunale.

I Comuni interessati dai centri dei poli urbani:

- f. stabiliscono le aree dei *centri dei poli urbani* in cui sono ammessi GGT, sulla base degli indirizzi definiti al punto 2.5.

Tutti i Comuni:

- g. Provvedono a verificare le norme dei Piani regolatori comunali. Se del caso le adeguano, conformemente alla definizione di GGT stabilita al punto 2.1 e all'articolo 72 della Lst. In particolare indicando che i GGT sono ammessi solo nelle *ubicazioni idonee per GGT* così come definite nei PR sulla base dei disposti di questa scheda.
- h. Attraverso l'esame delle domande di costruzione al di fuori dei *comparti per GGT*, evitano che si formino concentrazioni di edifici e impianti che nel complesso potrebbero configurarsi come GGT; per esempio non ammettono espedienti quali la presentazione in fasi successive di un unico progetto (istanze edilizie distinte).

4.4 Altri

Associazioni del settore; promotori privati.

5. Documenti di riferimento e allegati

Definizioni

Movimenti

Per il calcolo dei movimenti veicolari fa stato il "traffico giornaliero medio nei giorni di apertura (TGM-apertura)", ossia, il numero di veicoli transitati (su 24 ore) nei giorni di apertura di un anno, diviso per il numero di giorni di apertura di un anno.

Norme legislative principali

Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), 22.6.1979.

Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), 21.6.2011.

Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst), 20.12.2011.

Legge sulle strade (LS), 23.3.1983.

Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb), 7.10.1983.

Ordinanza concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente (OEIA), 19.10.1988.

Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIA), 16.12.1985.

Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), 15.12.1986.

Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp), 14.6.2005.

Documenti di riferimento

Rapporti esplicativi

COMMISSIONE SPECIALE PER LA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO: *Rapporto sui messaggi 6329/6329A concernenti la procedura d'approvazione del Piano direttore adottato dal Consiglio di Stato il 20.5.2009; 1.3.2011.*

COMUNI DI AGNO, BIOGGIO E MANNO: *Il futuro del Piano del Vedeggio. Concetto di sviluppo territoriale. Rapporto intermedio per la consultazione (a cura di urbass fgm, Manno), Manno, febbraio 2009.*

MACS-Lab (Modelling and Applications of Complex Systems Laboratory): *Supporto alle decisioni basato su modello matematico per il problema "grandi generatori di traffico". Rapporto finale, Università della Svizzera italiana. Accademia di architettura, Mendrisio (a cura di Denise Andrey, Paolo Giordano e Alberto Vancheri, c/o MACS-Lab, Mendrisio), 2009.*

SEZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE, UFFICIO DEL PIANO DIRETTORE, *Regolamentazione dei grandi generatori di traffico nel Piano direttore cantonale. Analisi dei potenziali comparti per Grandi generatori di traffico (a cura di Fabio Giacomazzi, Locarno), Bellinzona, 2007.*

SEZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE, UFFICIO DEL PIANO DIRETTORE, *Regolamentazione dei grandi generatori di traffico nel Piano direttore cantonale. Rapporto preliminare (a cura di Fabio Giacomazzi, Locarno), Bellinzona, 2006.*

Altri documenti

CODE (Centro per l'osservazione delle dinamiche economiche) e DISTI (Associazione dei grandi distributori ticinesi): *Il comportamento dei consumatori in materia di mobilità nei principali centri commerciali del Canton Ticino, (a cura di Siegfried Alberton e Giuliano Guerra, CODE, c/o IRE, Istituto di Ricerche Economiche, Lugano), Lugano, 2008.*

COMUNI DI COLLINA D'ORO, GRANCIA, LUGANO E REPUBBLICA E CANTONE TICINO: *Concorso internazionale di idee con procedura di preselezione per una strategia di sviluppo territoriale del Pian Scairolo. Rapporto della giuria (16 - 17 giugno 2008), Lugano, 2008.*

MAURI T. et al.: *CIPPS Concorso internazionale di idee di urbanistica. Pian Scairolo (Lugano). Concorso Pian Scairolo. Green SKYrolo. Relazione di progetto, Lugano 2008.*

SEZIONE DELLA MOBILITÀ: *Elementi per la valutazione del potenziale di una zona GGT sull'esempio di Arbedo-Castione (documento di lavoro), Bellinzona, 2007.*

SEZIONE DELLA PROTEZIONE DELL'ARIA, DELL'ACQUA E DEL SUOLO, UFFICIO DELLA PROTEZIONE DELL'ARIA: *Piano di risanamento dell'aria. Comparto Sopraceneri. Valutazione delle emissioni di NO₂ (a cura di IFEC Consulenze SA, Rivera), Bellinzona, 2007.*

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, SEZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE: *Indagine di base sull'area strategica di Castione (a cura di Planidea SA, Canobbio), Bellinzona, 2006.*

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, *Piano di risanamento dell'aria 2006-2016, Bellinzona, 2006.*

UFFICIO FEDERALE DELL'AMBIENTE (UFAM) e UFFICIO FEDERALE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE (ARE): *Grandi generatori di traffico nel piano direttore cantonale, Raccomandazioni sulla pianificazione dell'ubicazione*, Berna, 2006.

MICHELON, R. (Planteam S AG): *Fahrtenmodelle in der Übersicht: Argumente, Grundlagen, Umsetzungen*, Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformatik, Sempach, 2005.

BUEHLMAN, L.: *Neue Lösungsansätze bei publikumsintensiven Einrichtungen*, in "PUSCH Thema Umwelt", Zürich, 2005, 1/2005.

BUEHLMAN, L.: *Impianti a forte affluenza: come gestire al meglio il loro insediamento?*, in "Informazioni dell'Associazione svizzera per la pianificazione nazionale (VLP-ASPAN)", Berna, 2005, n° 3/2005.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, GRUPPO DI LAVORO DIPARTIMENTALE "GRANDI GENERATORI DI TRAFFICO": *Centri commerciali e grandi generatori di traffico, Proposta di strategia d'intervento*, Bellinzona, 2005.

MINISTRY OF HOUSING, PHYSICAL PLANNING AND ENVIRONNEMENT: *The right Business in the right place. Towards a location policy for business and services in the interest of accessibility and the environment*, Department of Information and International Relations, The Hague (Holland), 2005.

SCHOCH, Ch., SABATELLA, G. e STEFFEN, J. (Institut für Umwelttechnik und Ökologie GmbH, Luzern), BUCHEGGER, Th. e WALDER, R. (Advokatur Dr. Walder & Partner, Zofingen): *Einkaufen und Mobilität*, Luzern, 2005.

TSCHANNEN, P.: *Le rôle du plan directeur en matière d'implantation de grands projets à incidence spatiale*, in: "Territoires et environnement de l'Association suisse pour l'aménagement national", Association suisse pour l'aménagement national (VLP-ASPAN), Berne, 2005.

VOLKSWIRTSCHAFTSDIREKTION DES KANTONS BERN, AMT FÜR INDUSTRIE, GEWERBE UND ARBEIT (KIGA): *Grundlagen zur Bestimmung des Fahrtenaufkommens (MIV) verkehrsinduzierender Anlagen und Planungen. Bericht* (a cura di METRON AG, Brugg), Bern, 2002.

ZAECH, Ch. et al.: *Installations à forte fréquentation. Meilleure coordination entre protection de l'air et aménagement du territoire*, in "Cahier de l'environnement, Droit, n. 346", Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP), Berne, 2002.

ERNI, K. et al.: *Centres commerciaux et centres-ville. Principes de politique des transports et d'aménagement du territoire en vue du choix de site écologiquement supportables*, Association Transports et environnement (ATE), Berne, 2001.

MUGGLI, R., VON REDING, D. e HOESLI, B.: *Loisirs et grandes surfaces: deux générateurs de trafic exigeants pour l'aménagement du territoire et la protection de l'air*, in: "Territoires et environnement de l'Association suisse pour l'aménagement national", Association suisse pour l'aménagement national (VLP-ASPAN), Berne, 2000.

Link utili

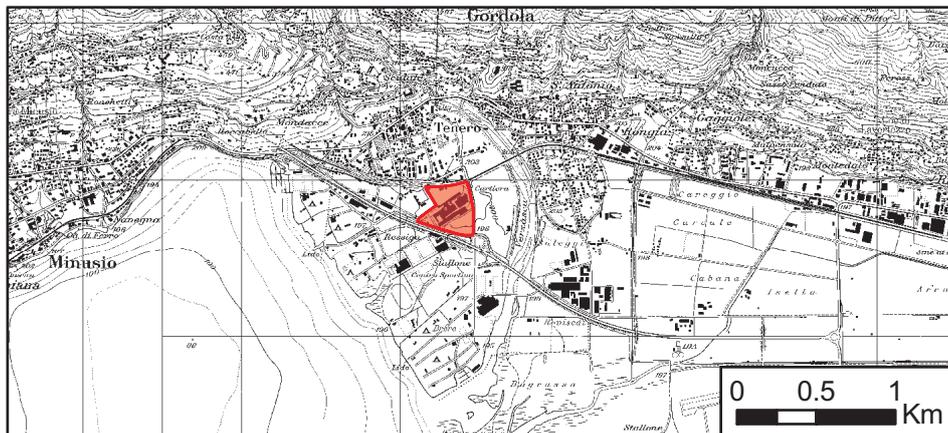
<http://www.aren.admin.ch/dokumentation/00121/00224/index.html?lang=it&msg-id=5384>

Allegato I

Delimitazione indicativa delle ubicazioni idonee per GGT e superficie di vendita (SV) indicativa per ognuno dei comparti

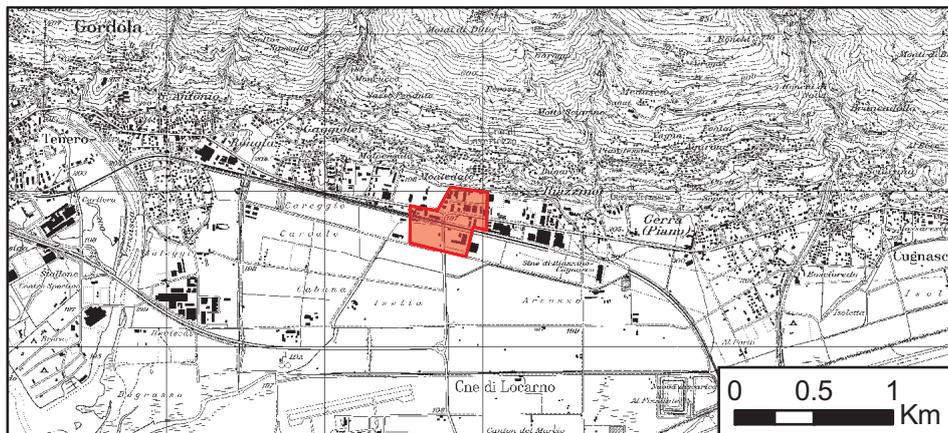
Le delimitazioni riportate sotto hanno un carattere indicativo. I PR dovranno delimitare i **comparti** in base ai disposti del punto 2.4, rispettivamente, stabilire le aree dei **centri dei poli urbani** in cui sono ammissibili GGT in base ai disposti del punto 2.5. Pure i parametri, che si riferiscono unicamente ai **comparti**, hanno carattere indicativo.

Comparto potenzialmente idoneo per GGT di Tenero Brere



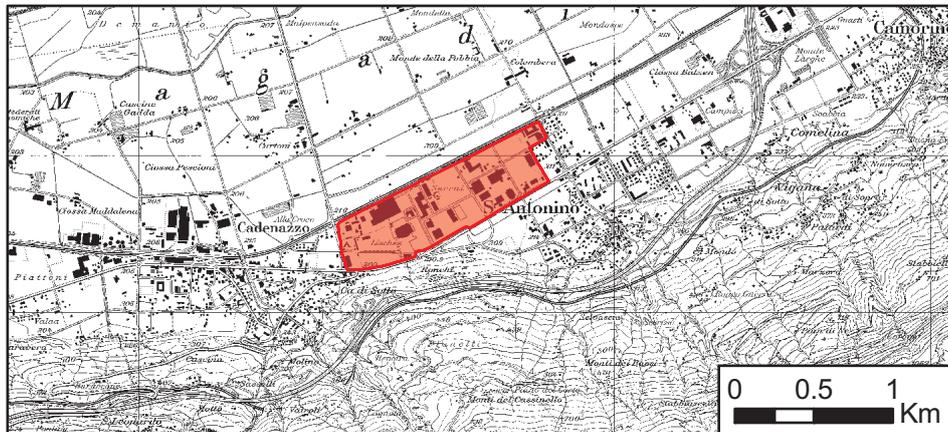
Superficie di vendita (SV) indicativa per l'insieme del comparto: 25'000 m²

Comparto potenzialmente idoneo per GGT di Riazzino



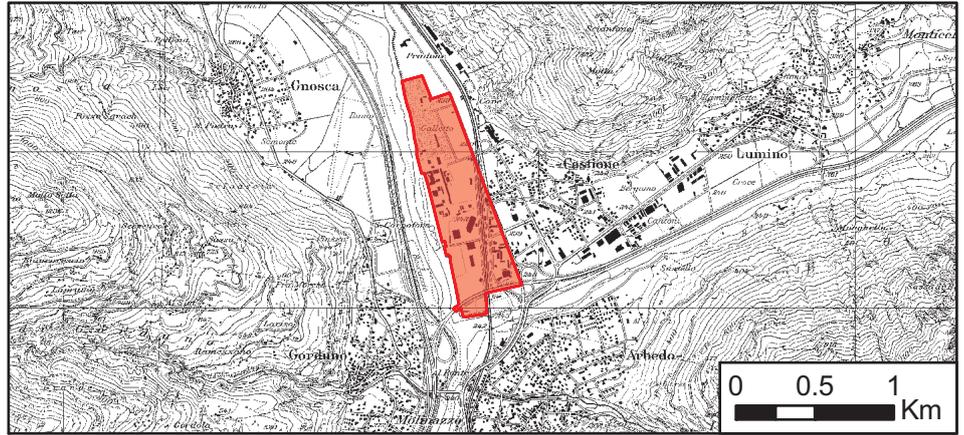
Superficie di vendita (SV) indicativa per l'insieme del comparto: 20'000 m²

Comparto potenzialmente idoneo per GGT di Cadenazzo-Sant'Antonino



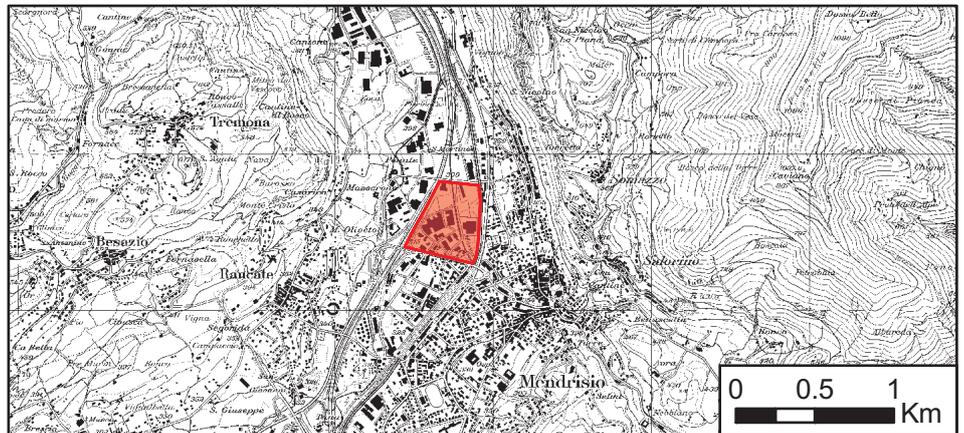
Superficie di vendita (SV) indicativa per l'insieme del comparto: 60'000 m²

Comparto potenzialmente idoneo per
GGT di Castione



Superficie di vendita (SV) indicativa per l'insieme del comparto: 40'000 m²

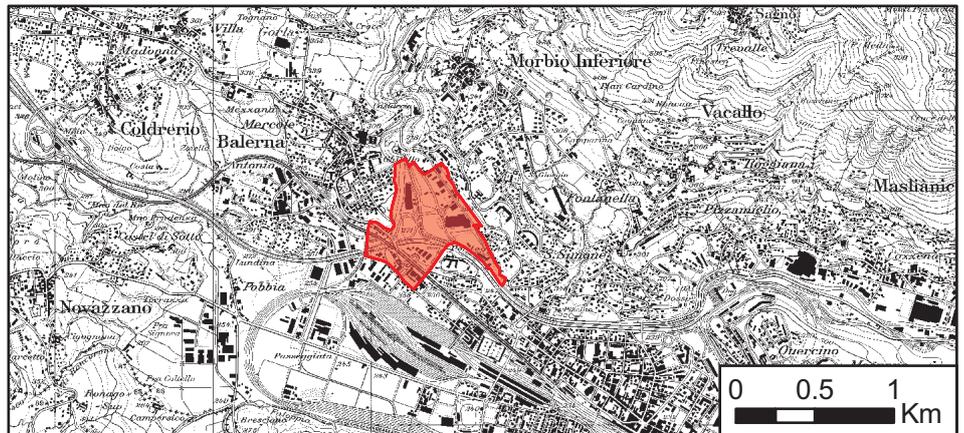
Comparto potenzialmente idoneo per
GGT di Mendrisio-San Martino



Superficie di vendita (SV) indicativa per l'insieme del comparto: 60'000 m²

Il GGT di Mendrisio San Martino deve essere coordinato con i contenuti del Piano settoriale dei trasporti-Parte infrastruttura ferroviaria.

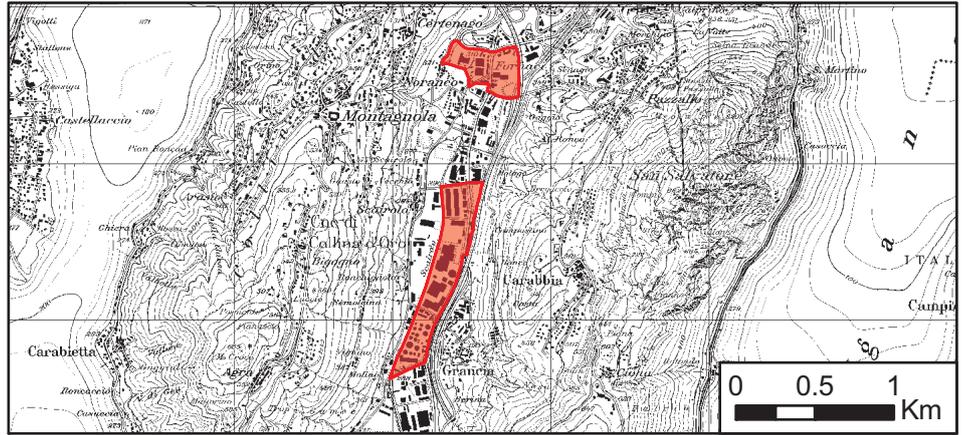
Comparto potenzialmente idoneo per
GGT di Bisio Serfontana



Superficie di vendita (SV) indicativa per l'insieme del comparto: 40'000 m²

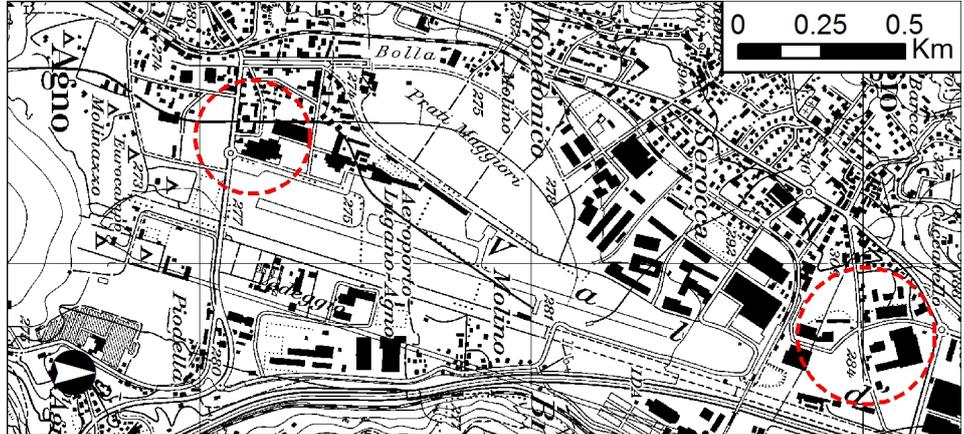
Il GGT di Bisio Serfontana deve essere coordinato con i contenuti del Piano settoriale dei trasporti-Parte infrastruttura ferroviaria.

Comparto potenzialmente per GGT del Pian Scairolo



Superficie di vendita (SV) indicativa per l'insieme del comparto: 95'000 m²

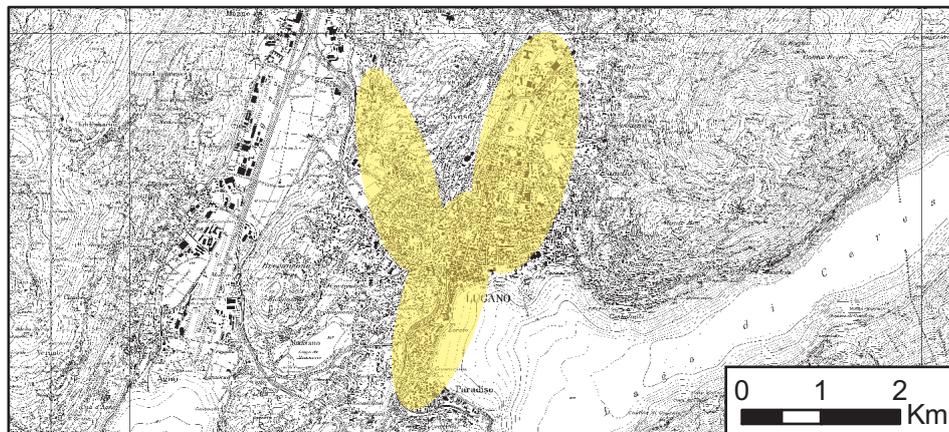
Comparti potenzialmente idonei per GGT di Agno aeroporto e di Bioggio Molinazzo-Cavezzolo (aree allo studio)



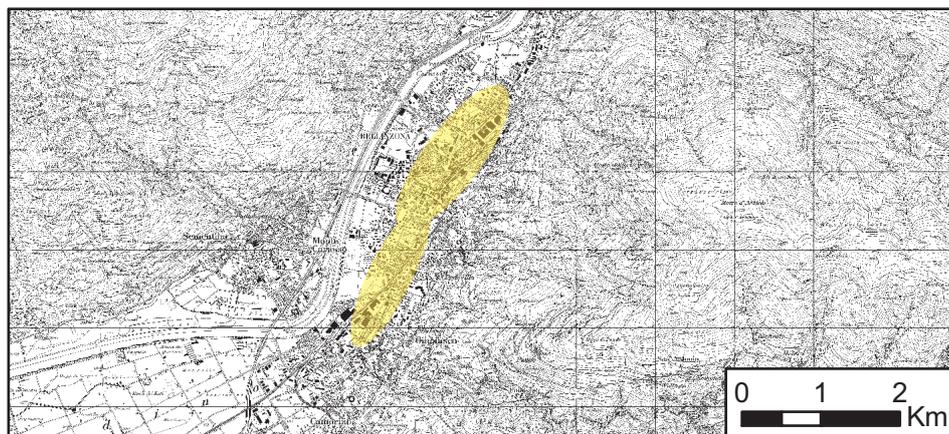
Per il territorio compreso tra Grumo (Uovo di Manno) e il golfo di Agno, i Comuni di Agno, Bioggio e Manno hanno elaborato un "Concetto di sviluppo territoriale" (febbraio 2012; v. Documenti di riferimento al cap. 5). Sulla base di questo studio e dei successivi approfondimenti pianificatori comunali, la scheda R8 definisce i comparti potenzialmente idonei per GGT di Agno aeroporto e di Bioggio Molinazzo-Cavezzolo (circoscrivendoli alle aree in cui sono già presenti dei GGT).

Per il comparto di Agno aeroporto il Municipio ha già espresso la volontà pianificatoria di escludere la possibilità di insediare ulteriori GGT nell'area Monda Bollette (v. variante di PR Area Monda-Bollette esaminata preliminarmente dal DT in data 10.08.2017). Il comparto GGT di Agno si limita pertanto a consolidare la situazione esistente, senza concedere aumenti di SV.

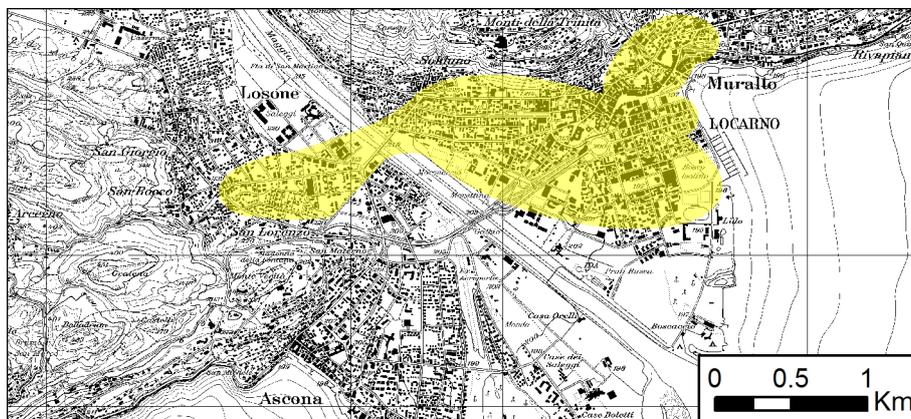
Centro del polo urbano nazionale di
Lugano



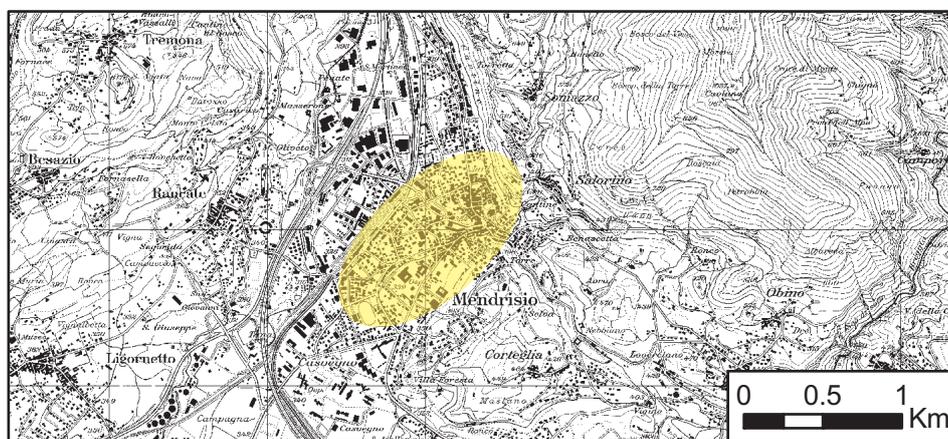
Centro del polo urbano cantonale di
Bellinzona



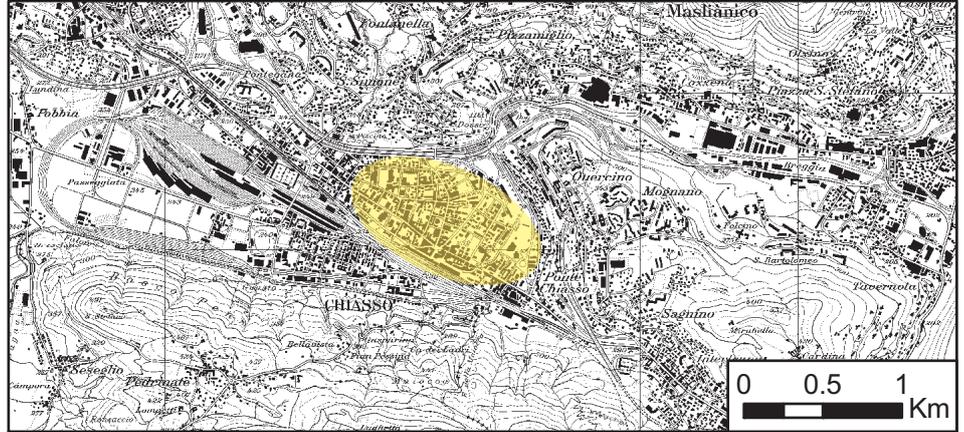
Centro del polo urbano cantonale di
Locarno



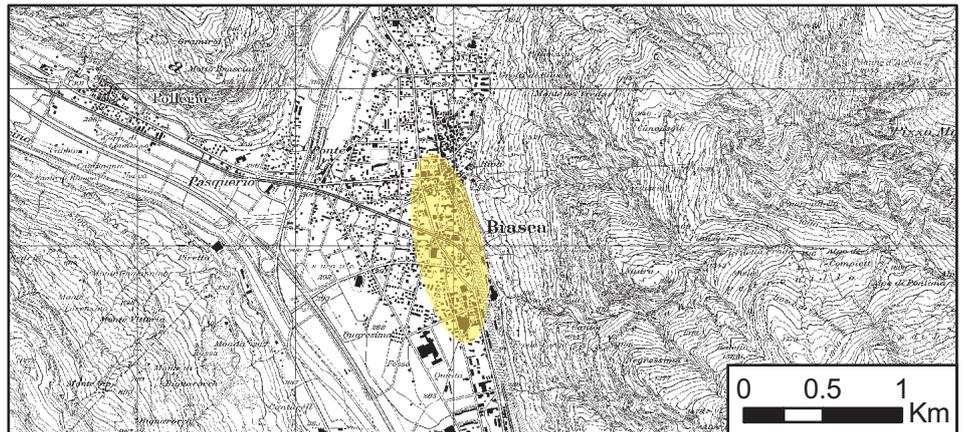
Centro del polo urbano cantonale di
Mendrisio



Centro del polo urbano cantonale di
Chiasso



Centro del polo urbano regionale di
Biasca



Allegato II

Ubicazioni potenzialmente idonee per GGT

