



# Municipio di S. Antonino

Via Municipio 10, 6592 S. Antonino

Tel. 091 850 20 90 cancelleria@santonino.ch

Fax 091 850 20 99 <http://www.santonino.ch>

Ccp 65-791-4

S. Antonino, 26 novembre 2012

MESSAGGIO MUNICIPALE No. 28-2012: Concernente l'adozione del Piano Regolatore Intercomunale per il comparto industriale/commerciale dei Comuni di S. Antonino e Cadenazzo

=====

Egregio Signor Presidente,  
Gentili Signore ed egregi Signori Consiglieri,

con il presente messaggio, a seguito del lavoro svolto negli ultimi 4 anni, sottoponiamo alla vostra attenzione l'adozione del Piano Regolatore Intercomunale per il comparto industriale/commerciale dei Comuni di S. Antonino e Cadenazzo.

## 1. Introduzione

Il risultato del presente Messaggio Municipale fa seguito all'istituzione della Zona di Pianificazione Cantonale (ZPC) che i Municipi, in collaborazione con il Cantone, hanno adottato nel 2008.

L'obiettivo principale dei due Esecutivi era quello di permettere, da un lato, un **freno all'insediamento di attività generatrici di grande traffico (GGT)** ai sensi della legislazione cantonale e, dall'altro di permettere un **riordino dell'intero comparto**, favorendo la mobilità lenta e il trasporto pubblico.

Il documento pianificatorio oggetto del presente Messaggio Municipale permette di adottare **nuove regole di insediamento nel comparto** che raggiungono l'obiettivo di cui sopra garantendo uno sviluppo controllato (in termini di posizionamento) e limitato (in termini di superficie) di nuove attività commerciali (superfici di vendita) nonché gettando le basi per un riordino interno della viabilità (traffico privato, trasporto pubblico e mobilità lenta) compatibile con la sostenibilità ambientale (limite di inquinamento dell'aria e rumore).

Il nuovo strumento pianificatorio è uguale per i due Comuni e va a integrare quelli esistenti (i Piani Regolatori Comunali), in modo coordinato.

Grazie all'adozione del Piano Regolatore Intercomunale (PRI) è pertanto possibile **evitare l'insediamento incontrollato di nuove attività commerciali** (superfici di vendita) che generano intasamenti di traffico.

Il lavoro svolto dai due Comuni, con il Cantone e il professionista incaricato, risulta essere una **novità a livello cantonale e dovrebbe fungere da esempio per altre zone cantonali** che presentano le medesime problematiche (GGT).

Il tempo trascorso, al di là di qualche problematica iniziale di avviamento del progetto dal punto di vista procedurale nell'attribuzione dell'incarico al professionista, è stato impiegato per approfondire coscienziosamente l'importante tema con il massimo impegno, da parte di tutte le parti coinvolte il tema in modo costruttivo e responsabile. Si coglie l'occasione per ringraziare tutte le parti coinvolte per l'impegno profuso.

## 2. Obiettivi del Piano regolatore intercomunale (PRI)

I Comuni di S. Antonino e Cadenazzo hanno riconosciuto la necessità di aggiornare i rispettivi Piani regolatori per quel che concerne il comparto di territorio situato tra la strada cantonale e la ferrovia, compreso tra la strada Cadenazzo-Gudo e la stazione di S. Antonino. Per il Comune di S. Antonino, essendo il PR di recente approvazione, si tratta di fatto di una piccola variante di PR riguardante la zona commerciale e industriale. Una possibile variante era infatti già stata preannunciata in fase di approvazione nel 2008.

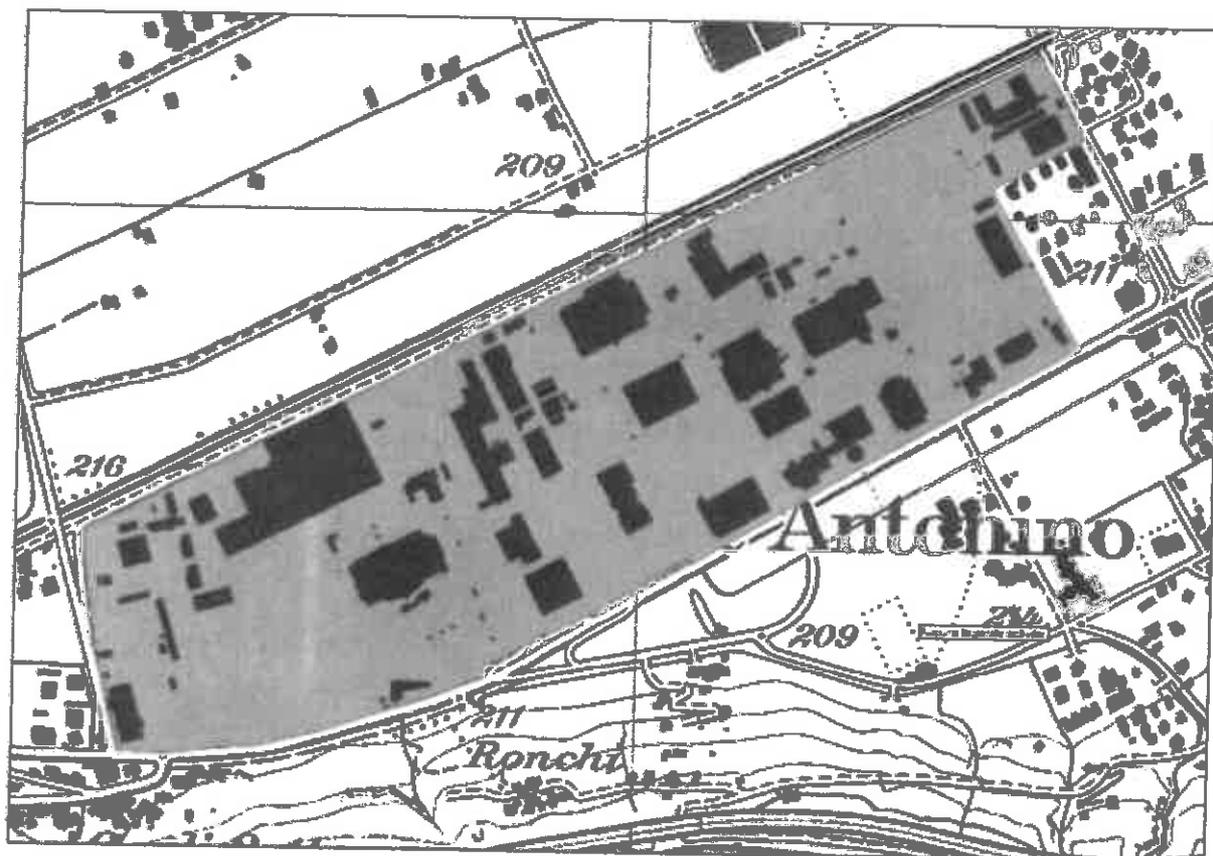


Figura 1 **Comparto di studio**

Le potenzialità edificatorie ancora presenti, permesse dai PR in vigore, necessitano infatti di essere riviste e regolate in modo da poter scongiurare il rischio di un disordine urbanistico e funzionale insito nella dinamica di sviluppo delle zone commerciali-industriali, in assenza di una visione strategica d'insieme.

Il Cantone, e per esso la Sezione dello sviluppo territoriale del Dipartimento del territorio, collabora con i due Comuni nello sforzo di aggiornamento dei PR.

Gli obiettivi principali del PRI sono i seguenti:

- garantire uno sviluppo, nel comparto delimitato, in linea con gli obiettivi di pianificazione locali ed in sintonia con quelli cantonali,
- non congestionare la rete viaria locale, favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico,
- salvaguardare da ripercussioni ambientali eccessive il territorio e la popolazione dei due Comuni coinvolti,
- localizzare i possibili futuri centri commerciali.

### 3. Pianificazione in vigore

#### 3.1. Il piano direttore

Il PD tratta esplicitamente del comparto in oggetto. Lo definisce e classifica nella scheda R8 come comparto potenzialmente idoneo per GGT (grandi generatori di traffico).

Per l'insieme del comparto la scheda fissa un **limite indicativo di superficie di vendita di 60'000 m<sup>2</sup>**.

Fissa inoltre gli indirizzi per la pianificazione delle utilizzazioni nei comparti per GGT:

- la promozione dello sviluppo sostenibile;
- la coerenza con il Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato in cui si colloca il comparto (v. schede R2-R5);
- 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 V1 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 occorre stabilire e/o verificare la **delimitazione del comparto, un progetto urbanistico, la capacità massima di traffico, la compatibilità ambientale, il trasporto pubblico, la rete viaria principale e di servizio, le attività ammesse e le quantità edificatorie ed i posteggi**

#### 3.2. Programma di agglomerato del bellinzonese (PAB)

Il PAB rappresenta uno sviluppo del COTAB, descritto nella scheda R4 del PD.

Nella sua versione definitiva, datata 9 novembre 2011, il PAB riprende e condivide sostanzialmente i contenuti del presente Piano regolatore intercomunale, in particolare:

- La distribuzione ed il dimensionamento delle zone;
- Le migliorie alla mobilità privata, a quella pubblica ed a quella lenta.

Il PAB condivide quindi la vocazione del comparto, lo scenario di sviluppo ed i contenuti del Piano regolatore intercomunale qui esposto.

### 3.3.1 piani regolatori di S. Antonino e Cadenazzo

#### PR di S. Antonino

Tutto il comparto giurisdizionale di S. Antonino, interessato dal PRI, è attualmente regolato dagli art. 53 e 54 NAPR, che permettono l'insediamento di attività industriali, artigianali e commerciali.

Sono poste condizioni circa la ripartizione ed anticipo dei costi di urbanizzazione, il collegamento con mezzi pubblici di trasporto, la disposizione dei posteggi.

Soprattutto vi è però un limite alla superficie da destinare alla vendita: **50% delle possibilità edificatorie** (ripartibile su più fondi).

#### PR di Cadenazzo

A Cadenazzo il comparto incluso nel perimetro di studio è regolato dall'art. 36 NAPR. La destinazione è artigianale e commerciale. **Non vi sono ulteriori limiti alle attività commerciali.**

#### Confronto tra i due PR

Le regole sono così diverse tra i due PR che è necessario verificare in dettaglio il loro effetto.

Il PR di S. Antonino limita al 50% la superficie destinabile al commercio ma ha densità edilizia maggiore. Dunque, a S. Antonino si può realizzare il 36% di volume in più rispetto a Cadenazzo. Considerando però solo la parte commerciale, a S. Antonino se ne potrà realizzare il 32% in meno rispetto a Cadenazzo.

Si può quindi concludere che:

- è buona cosa che i due Comuni abbiano deciso di promuovere una **pianificazione unitaria e uniforme,**
- regolamentare in modo unitario le destinazioni d'uso e le densità edilizie **non favorisce o penalizza nessuno dei due Comuni.**

#### La zona di pianificazione intercomunale

Il Consiglio di Stato, con risoluzione n. 4101 del 19 agosto 2008, ha adottato una zona di pianificazione cantonale (ZPC) i cui effetti si estendono proprio nei comuni di S. Antonino e Cadenazzo, sul comparto oggetto del presente Messaggio.

Gli obiettivi della ZPC sono quelli perseguiti dalla scheda R8 del PD e dalle schede correlate. Non verranno quindi qui ripetuti.

#### Potenziale di sviluppo secondo PR in vigore

In base ai parametri di PR e considerando lo stato attuale delle destinazioni d'uso (vedi **allegato A**) sarebbe possibile ipotizzare la seguente aggiunta di nuovi insediamenti commerciali ed industriali, rispetto a fine 2011:

- ca. 140'000 m2 supplementari di superfici di vendita;
- ca. 65'000 m2 supplementari di superfici industriali/logistiche;
- con corollario di 2'000 fino a 3'000 posteggi supplementari.

**Ne risulta una situazione di gran lunga oltre il limite indicativo previsto dal PD.**

## 4. Limiti della rete viaria

Per valutare i limiti della rete viaria sono stati sviluppati tre scenari di traffico:

- la situazione di **traffico attuale**, nota a fine 2011 (ca. 54'000 m<sup>2</sup> di superfici di vendita);
- la situazione di traffico attuale con l'aggiunta della stima del **traffico indotto dai nuovi insediamenti oggetto delle domande di costruzione Manor e Migros** già inoltrate e tenute in sospenso in virtù degli effetti della zona di pianificazione (ca. 67'000 m<sup>2</sup> di superfici di vendita);
- la situazione con un **eventuale ulteriore ampliamento delle superfici di vendita** (ca. 72'000 m<sup>2</sup> di superfici di vendita).

In base a tali valutazioni è stato possibile concludere che è possibile tenere sotto controllo il nuovo traffico indotto sulla rete interna e sulla strada cantonale, alle seguenti condizioni:

- realizzare **una rotonda ad una corsia d'entrata presso Migros** per far fronte al traffico di nuove superfici commerciali fino a 67'000m<sup>2</sup>;
- predisporre **le due rotonde (dunque anche quella già esistente presso Manor) a due corsie d'entrata** per far fronte al traffico indotto da superfici di vendita fino a 72'000 m<sup>2</sup>;
- predisporre **misure complementari** che possano ridurre la formazione di traffico indotto (trasporti pubblici, mobilità lenta, ecc.).

## 5. Concetto di sviluppo territoriale

### 5.1. Premessa: limiti di sviluppo

Il **concetto di sviluppo territoriale** che si propone è strutturato in modo da essere coerente con i limiti di sviluppo dettati dalla verifica della capacità della rete stradale.

Ciò significa che si propone un concetto che:

- permette uno sviluppo delle superfici di vendita finalizzato a raggiungere il **limite dei 72'000 m<sup>2</sup>**, risultato sopportabile dalla rete viaria ;
- permette l'attuazione di **misure fiancheggiatrici** di controllo e contenimento dello sviluppo del traffico indotto generato dalle superfici commerciali;
- **ricupera parte della qualità urbanistica** persa nella crescita poco controllata sinora avvenuta.

### 5.2. Localizzazione di dettaglio delle grandi superfici di vendita

Attualmente le superfici di vendita sono distribuite in modo diffuso (vedi **Allegato A**) . Non sono concentrate in una parte ben delimitata del comparto o lungo un singolo asse stradale.

E' tuttavia possibile individuare **due poli principali**. Il primo è quello che fa capo a Migros, ad ovest. Il secondo si concentra attorno alla rotonda di Via Serrai (stabili Jumbo e Manor).

La Via Serrai stessa può quindi essere vista come asse di distribuzione "de facto" degli insediamenti commerciali.

Si arriva dunque, senza che si siano potute intravedere alternative credibili, a definire che un **ulteriore sviluppo di GGT possa essere convenientemente ammesso solo entro il comparto compreso tra i due citati poli** e caratterizzato dal percorso che li unisce (vedi *Allegato D*). Gli spazi ancora disponibili entro questo comparto sono largamente sufficienti per raggiungere il limite massimo di superficie di vendita (72'000 m<sup>2</sup>).

Solo compattando in questo modo il comparto commerciale si ritiene possibile perseguire con efficacia gli obiettivi posti, **entro un margine di costi commisurato ai benefici** che ci si può attendere, dal profilo ambientale, economico e di qualità urbanistica.

In altre parole, i costi di un organizzazione della mobilità alternativa (pubblica e lenta), di supporto a quella privata e motorizzata, così come i costi per insediamenti di qualità con vasta fruizione pubblica, possono essere contenuti entro livelli ragionevoli e giustificati solo se accompagnati da una compattazione del comparto da riservare a destinazione commerciale. La dimensione del comparto ha infatti un'influenza diretta sui costi delle misure fiancheggiatrici.

Ad esempio, grazie alla compattazione è possibile ipotizzare un **viale attrezzato** – che significa attrattivo per i pedoni in termini di sicurezza e di piacere di percorso – che congiunga i due estremi del comparto. Ed è pure possibile tracciare una linea di mezzi pubblici che con efficacia tocchi i GGT e passi dalla **nuova fermata FFS/TILO**.

L'esame di dettaglio delle potenzialità edificatorie e dei limiti posti dalla struttura viaria ha portato ad una delimitazione ancora più ristretta del comparto entro il quale sono possibili nuovi insediamenti commerciali, con superfici di vendita. Questa delimitazione è esposta al *Piano delle zone, planimetria no. 1, in scala 1:2'000*.

### 5.3. Altre destinazioni: industria, servizi

Le altre destinazioni, intese quelle non dedicate alla vendita, saranno in ogni caso in maggioranza, come attualmente.

Gli insediamenti industriali possono in ogni caso localizzarsi **laddove non è privilegiato lo spazio per i centri commerciali**.

In favore di questi insediamenti si è potuto proporre (per i dettagli, si veda capitoli seguenti):

- la riserva di **opportuni spazi di ampliamento** o di nuovi insediamenti, senza concorrenza da parte dei centri commerciali;
- un **percorso pedonale** breve per i pendolari che vorranno arrivare con il treno alla nuova fermata;
- un **bus navetta** che colleghi la stessa fermata TILO/FFS con le principali industrie, il centro di S. Antonino e la stazione di Cadenazzo, in modo da incentivare l'uso dei mezzi pubblici presso i dipendenti e pure il trasferimento in loco della residenza;
- la possibilità di prevedere **piccole zone di vendita dei propri prodotti**, di superficie non superiore ai 300m<sup>2</sup>.

## 6. Piano delle zone (Piano 1)

Il Piano delle zone, planimetria no. 1, in scala 1:2'000 traduce a livello grafico/normativo quanto esposto in precedenza.

Esso prevede dunque le seguenti destinazioni d'uso:

- **Zona commerciale 1 e 2,**  
in cui è possibile inserire attività commerciali – comprese quelle che si qualificano come Grandi generatori di traffico - così come attività industriali, artigianali e di servizio. La distinzione 1 e 2 è spiegata al capitolo successivo;
- **Zona per industria/servizi,**  
in cui sono ammesse attività industriali, artigianali e di servizio. Non sono ammessi Grandi generatori di traffico. Attività commerciali sono ammesse solo a titolo eccezionale, come da NAPR;
- **Zona AP/CP** (ma solo per una piccola superfici già vincolata come tale nel PR di Cadenazzo);
- **Zona per le acque di superficie,** che comprende anche le sponde dei canali. Sono pure indicate le rispettive linee di arretramento dai canali.

Le destinazioni commerciali con superfici di vendita sono dunque ammesse solo entro i perimetri indicati sul Piano delle zone.

Per garantire che il limite dei 72'000 m<sup>2</sup> non venga superato, occorre però indicare **quanta superficie di vendita è ancora realizzabile.**

Zona	Superfici di vendita presenti a fine 2011	Superfici di vendita ancora ammesse	Superfici di vendita totali (inserite come vincolo in NAPR)
Commerciale 1	6'875 m <sup>2</sup>	8'125 m <sup>2</sup>	15'000 m <sup>2</sup>
Commerciale 2	20'385 m <sup>2</sup>	6'615 m <sup>2</sup>	27'000 m <sup>2</sup>
Industri/servizi	26'910 m <sup>2</sup>	* 3'090 m <sup>2</sup>	30'000 m <sup>2</sup>
Totale zone	54'170 m <sup>2</sup>	17'830 m <sup>2</sup>	72'000 m <sup>2</sup>

\* Queste superfici di vendita supplementari sono ammesse solo in casi eccezionali (vedi NAPR).

**Tabella 1**

**Bilancio superfici di vendita già presenti ed ancora ammesse fino al limite di 72'000 m<sup>2</sup>**

Si specifica che nella tabella, per quanto riguarda la colonna "Superfici di vendita ancora ammesse":

- In zona Commerciale 1 vi è la possibilità di insediare Migros (c. 8'000 m<sup>2</sup>);
- In zona Commerciale 2 vi è la possibilità di insediare Manor (terzo livello, c. 4'700 m<sup>2</sup>) ed inoltre vi è da comprendere anche il recente rilascio di licenza "Lidl" (c. 1'400 m<sup>2</sup>).

## 7. Piano del traffico (Piani 3 e 4)

### 7.1. Mobilità collettiva e mobilità lenta (piani 3 e 4)

#### Nuova stazione FFS di S. Antonino e nuovo P&R

La attuale stazione FFS della linea Bellinzona-Locarno è posizionata ai margini del comparto di studio e pure ai margini della zona residenziale di S. Antonino.

Questa deve essere **spostata verso ovest**, per ragioni legate alle quote di binario ed ai raggi di curvatura del raccordo Lugano-Locarno in uscita dalla galleria del Ceneri di AlpTransit.

La posizione scelta è riportata all'allegato citato ed è quella proposta dalle FFS. Abbinato alla nuova stazione si prevede un **posteggio P&R di 40 posti auto**.

La fermata FFS/TILO interesserà la linea Bellinzona/Locarno-Luino ma anche la nuova linea Lugano/Locarno.

Da Lugano stazione il comparto di S. Antonino/Cadenazzo sarà raggiungibile in non più di 15'. Si ritiene che questa situazione sarà estremamente interessante, in particolare per la mobilità pendolare legata ai posti di lavoro.

#### Servizi bus locali

Dal centro di Bellinzona o di Locarno non potrà mai essere interessante arrivare al comparto di studio in bus di linea, impiegandoci troppo tempo.

E' dunque più interessante **sviluppare un servizio pubblico collettivo locale**, che faccia capo alla fermata TILO/FFS spostata.

Il **Piano 4** riporta il percorso proposto per il bus navetta locale. Come si vede vi è un miglioramento dell'accessibilità della nuova stazione TILO/FFS per gli abitanti di S. Antonino, rispetto alla situazione attuale.

#### Mobilità lenta

Ci si rende conto che non è particolarmente attrattivo muoversi a piedi nella situazione attuale del comparto.

I marciapiedi presenti sono larghi il minimo indispensabile, i percorsi non sono attrattivi perché non attrezzati (niente possibilità di sosta, poca ombra) e il traffico veicolare è presente quasi ovunque.

Si propone di realizzare una rete di percorsi per:

- collegare la fermata TILO/FFS con tutto il comparto, **dedicando a tale scopo il percorso esistente, parallelo ed adiacente alla linea FFS, in coabitazione con il percorso ciclabile cantonale (la larghezza del campo stradale permette ciò);**
- congiungere i maggiori GGT, **con un percorso su marciapiede, alberato.** Lungo Via Serrai tale percorso avrà il suo sviluppo più importante;
- mettere in rete i due percorsi, **con ulteriori percorsi perpendicolari, lungo il canale Lischee e verso il nucleo di Cadenazzo.**

## 7.2. Mobilità individuale motorizzata (Piano 3)

La mobilità veicolare per il servizio dei GGT è risolta utilizzando principalmente la rete stradale esistente, con un importante complemento nella parte posta in territorio di Cadenazzo.

Infatti in territorio di Cadenazzo la rete stradale esistente e quella prevista dal PR in vigore non sono sufficienti per rispondere alle necessità di sviluppo della zona edificabile. È quindi necessario un complemento di rete che è risolto, in una prima fase, con una nuova strada di servizio interna che si allaccia sulla Via ala Campagna.

In una seconda fase, la nuova tratta stradale potrà essere collegata alla Strada Cantonale (via S. Gottardo) attraverso una nuova rotonda. La rotonda sarà realizzabile solo in concomitanza con il nuovo collegamento A2/A13.

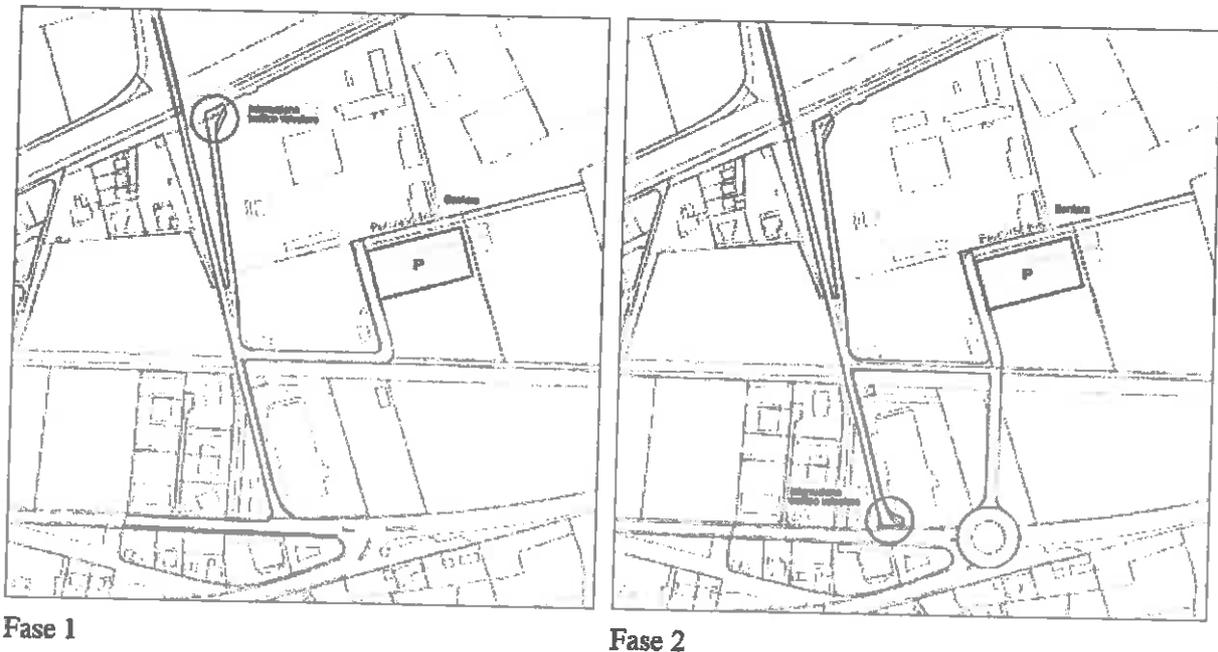


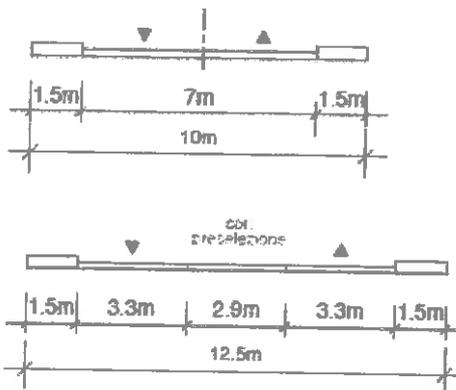
Figura 2 **Mobilità veicolare individuale. Comparto di Cadenazzo**

## 7.3. le nuove sezioni stradali di via Serrai e di via industrie

Il futuro incremento di utenza del comparto industriale e commerciale in oggetto, presuppone che la via Serrai, (strada maggiormente interessata dalla mobilità, sia veicolare che pedonale) debba essere ripensata come **viale urbano capace**, da una parte, di **accogliere e gestire il movimento veicolare e pedonale futuro**, e dall'altra parte, **garantire un aspetto estetico, sempre legato a quello funzionale, in grado di aumentare l'attrattività del comparto stesso.**

Oggi la metà della sua lunghezza, laddove vi è preselezione, ha dimensioni di 12.50 m. Nel resto della lunghezza vi è una sezione di 10.00 m. Sono sempre presenti un marciapiede per parte.

Attuale



**Figura 3** Situazione esistente della sezione stradale in via Serrai

Per rispondere alle esigenze poste con il presente PRI, per via Serrai si propone una sezione stradale uniforme e continua di larghezza 12.50 m. L'allargamento di 2.50 m, laddove necessario, è previsto sul lato sud della via Serrai.

La sezione stradale continua di 12,5 m potrebbe essere organizzata nei seguenti modi:

1. Completare l'organizzazione come da situazione esistente (laddove già di 12.5 m);
2. Essere organizzata con una disposizione più moderna, così disposta:
  - fascia multifunzionale di 2.50 m, la quale ospiterà le zone di preselezione per la svolta, marciapiede di 3.50 m disposto lungo tutto il lato sud, comprensivo di alberatura.
  - Per non confondere i flussi, ogni uscita da posteggi e strade private sarà caratterizzata da un obbligo di svolta a destra. La fascia multifunzionale serve dunque solo in entrata ai fondi privati (per accelerare le entrate) e come spazio di sicurezza per gli attraversamenti pedonali.
  - È chiaro che per rimanere nella sezione di 12.5 m occorre rinunciare al marciapiede nord. Tuttavia, occorre riconoscere che questo marciapiede è molto poco usato e che tale rinuncia permette di migliorare molto la percorrenza pedonale sul lato sud.

**I dettagli di progetto saranno comunque sviluppati in sede di progettazione stradale.** Nel PR è importante poter inserire il vincolo di larghezza minima, in modo da poter poi realizzare l'una o l'altra delle alternative sopra esposte.

Proposta  
alternativa

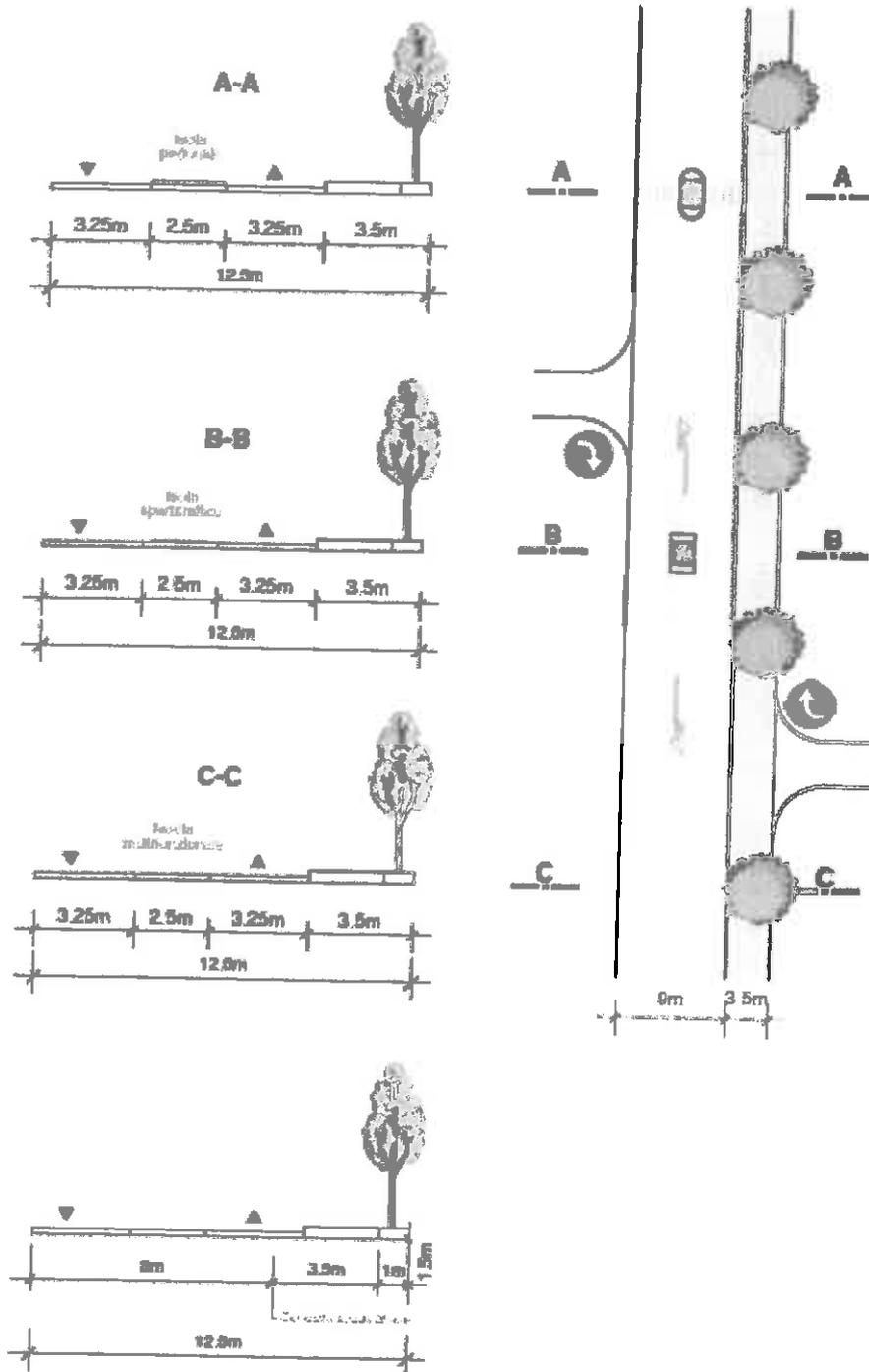


Figura 4 Proposta alternativa di gestione della Via Serrai, con viale alberato.

La Via delle Industrie risulta essere l'elemento più interessante di collegamento tra la via Serrai e la pista ciclabile di via Lischedi (e nuova stazione FFS/TILO).

Per questo motivo, anche su questo tratto di strada è prevista una nuova sezione stradale che possa dialogare con quella in previsione su via Serrai.

L'organizzazione delle sezioni stradali di via Serrai e via Industrie è dunque indicativa, ma necessaria per dare un'idea di come poter ripensare lo spazio urbano in questione.

Il concetto è quello di continuità di un percorso attraverso una sistemazione di arredo urbano unitaria. Aldilà di questi concetti urbani, ai fini puramente legislativi, l'elemento vincolante resta comunque l'allargamento stradale e la nuova dimensione della sezione stradale.

## 8. Norme di attuazione

### 8.1. Organizzazione delle NAPR

Le Norme di attuazione (NAPR) formulate appositamente per il PRI hanno validità esclusiva all'interno del perimetro di PRI.

Per arrivare a definire quali aspetti andassero normati e quali no, sono state confrontate le NAPR vigenti nel Comune di Cadenazzo e quelle nel Comune di S. Antonino, in modo da verificare eventuali differenze e conflittualità tra i due PR.

Si è così potuto chiarire quali fossero gli aspetti che occorreva ridefinire all'interno del PRI, in modo esclusivo, e quali aspetti potevano invece rimanere regolati dalle rispettive NAPR.

Le NAPR PRI descrivono l'uso ammissibile del suolo, in destinazione, quantità e qualità.

In particolare, la **destinazione commerciale è ammessa solo nella zona commerciale**. La limitazione quantitativa è regolata sia per singolo edificio/mappale che pure a livello di zona complessiva. Questa seconda limitazione è necessaria per garantire il non superamento dei limiti definiti dalla capacità della rete viaria.

La limitazione per singolo edificio/mappale è calcolata come da PR in vigore attualmente a S. Antonino, per garantire una parità di trattamento tra passato e futuro.

Per quanto concerne la politica energetica, si è ritenuto che fosse opportuno fissare un uso minimo dei tetti (un terzo della superficie utile) quali superfici per la posa di impianti fotovoltaici e collettori solari. L'opportunità è data dall'esigenza di rispondere in modo attivo alla nuova politica energetica a livello nazionale, sfruttando i potenziali laddove essi sono presenti.

## 9. Coerenza con progetto A2/A13

Lo studio di varianti promosso dal Dipartimento è in fase di affinamento presso l'USTRA. Tutte le varianti ancora in esame prevedono l'uso e la presenza della "Tirata di Cadenazzo", con tracciato in trincea o galleria artificiale e con conduzione separata del traffico locale.

Per il momento si può affermare che il concetto di accessibilità al comparto commerciale-industriale di Cadenazzo-S. Antonino rimarrà intatto ed efficace. In particolare vi saranno ancora accessi multipli al comparto, con però alcune modifiche dei flussi interni di cui è difficile ora pronosticare l'entità, tanto più che il progetto A2/A13 necessita ancora di importanti consolidamenti procedurali.

Il PRI è coerente con queste prospettive di sviluppo.

## 10. Costi e finanziamento delle infrastrutture

L'elencazione, il costo ed il finanziamento delle infrastrutture è indicativo ma permette di conoscere l'ordine di grandezza dell'operazione. I contributi privati saranno prelevati sulla base delle leggi vigenti, come esposto all'art. 12 delle NAPR.

Gli investimenti riguardano solo strade di servizio comunali non ancora realizzate o in fase di realizzazione (stato 2008) e possono essere riassunti nelle seguenti tipologie di intervento con i relativi costi unitari di base:

- allargamenti di strade esistenti 300 Fr./m2
- formazione di nuove strade 400 Fr./m2
- alberatura 300 Fr./ml
- Esproprio, terreno zona industriale, indennità 400 Fr./m2

	COSTO TOTALE	COSTO AI PRIVATI	COSTO AI COMUNI
OPERE	3.213.000.-	2.484.660.-	728.340.-
ESPROPRIO	2.265.100.-	1.102.230.-	1.162.870.-
<b>totale</b>	<b>5.478.100.-</b>	<b>3.586.890.-</b>	<b>1.891.210.-</b>

*Tabella 2 Costi e finanziamento indicativi delle infrastrutture*

## 11. Fasi di attuazione del PR

Il progetto di sviluppo territoriale esposto ai capitoli precedenti potrà essere realizzato per fasi successive di realizzazione che ne consolideranno nel tempo gli effetti e distribuiranno gli investimenti in un arco di tempo congruo.

Questo processo di realizzazione per fasi è esposto alla tabella che segue, che rappresenta nel contempo un ulteriore riassunto delle principali infrastrutture sin qui proposte.

Descrizione fase	Nuovi insediamenti commerciali	Nuove infrastrutture	Altre misure importanti
Prima dell'entrata in vigore del nuovo PR	Nessuno, in applicazione della zona di pianificazione	Nessuna	Consolidamento Piano regolatore intercomunale
Primi 5 anni dopo entrata in vigore del nuovo PR	Presumibilmente, fino al limite di 42'000m <sup>2</sup> SV, entro perimetro della zona commerciale (corrispondente a ca. 67'000m <sup>2</sup> SV totale).	Rotonda Migros. Percorso pedonale attrezzato lungo Via Serrai con eventuale riduzione a 30km/h. Completamento rete percorsi pedonali. Nuova strada in territorio di Cadenazzo.	Spostamento stazione TILO/FFS. Introduzione bus navetta
Tra i 5 ed i 10 anni dopo entrata in vigore del nuovo PR	Presumibilmente, progressivo sfruttamento delle eccezioni fuori zona commerciale (300m <sup>2</sup> per singolo insediamento), fino a 72'000m <sup>2</sup> di SV totale.		

**Tabella 3 Proposta di fasi di attuazione del PR**

## 12. Impatto finanziario

Le opere pubbliche previste dalla proposta di piano regolatore intercomunale devono essere finanziariamente sostenibili. Questa verifica è importante non solo perché è specificatamente richiesta dal Cantone ma soprattutto per questioni di trasparenza verso il cittadino. Sarebbe sbagliato prevedere opere che poi non potrebbero essere realizzate e d'altra parte gli oneri e gli impegni finanziari del Comune non si limitano unicamente alle opere pubbliche previste dal Piano Regolatore.

Nel caso in esame sono stati stimati investimenti lordi per i prossimi 15 anni pari a Fr. 5'478'100.00 (senza considerare i contributi prelevabili dai proprietari, il fatto che gli interventi saranno finanziati dai due Comuni, eventuali contributi di terzi e sussidi di cui si potrà beneficiare) e interessano principalmente la creazione e sistemazione delle strade comunali.

Facendo riferimento allo stato del debito pubblico pro capite e del grado di autofinanziamento dei due Comuni, come pure alle tempistiche realizzative, si può concludere che le opere previste dal piano regolatore intercomunale sono sostenibili.

## 13. Conclusioni

Con il presente Piano regolatore intercomunale si è potuto:

- Verificare i **margini di sviluppo del comparto** in funzione della capacità della rete viaria cantonale, da cui è sostanzialmente emerso che il limite di sviluppo di superfici commerciali deve essere posto a **72'000 m2 di superficie di vendita**. Dunque entro il 20% di supplemento rispetto a quanto preventivamente indicato dal PD;
- Indicare nel dettaglio la **localizzazione di futuri centri commerciali**;
- Proporre migliorie, funzionali allo sviluppo prospettato, della **rete di percorsi pedonali, del servizio con mezzi pubblici di trasporto**;
- Individuare l'ordine di grandezza di costi e le modalità di investimento di queste **migliorie infrastrutturali**, con ripartizione tra pubblico e privato;
- Proporre una **struttura normativa snella**, che permette una facile applicazione dei principi insediativi presupposti.

Pertanto si ritiene di proporre un documento strategico completo e innovativo che permette ai due Comuni di ottenere l'obiettivo iniziale posto.

Quanto proposto è volto al futuro e permette di gestire al meglio la **destinazione del territorio comunale, risorsa fondamentale** per entrambi gli enti locali, evitando situazione di palesi abusi come purtroppo si constata in altre zone del Cantone Ticino adibite alla vendita.

Con **lungimiranza** i due Esecutivi hanno condotto questo studio, in collaborazione con il Cantone e il professionista incaricato, e con **responsabilità** si assumono l'onere di proporre al vostro consesso il risultato del lavoro che è ritenuto valido e completo.

Per tutti i Consiglieri Comunali interessati ed in particolare alle commissioni incaricate di preavvisare il Messaggio Municipale è stata organizzata una **serata informativa** sui contenuti del documento che permette di meglio comprendere la materia e mette in condizione di poter decidere.

## 14. Dispositivo

### 14.1. Premessa

I due legislativi dei Comuni di Cadenazzo e di S. Antonino devono **adottare i documenti nella stessa forma e con lo stesso contenuto**. Dunque, se vi saranno emendamenti, questi dovranno essere coordinati.

I seguenti documenti sono di **carattere vincolante: Piano 1, Piano 2 e le NAPR**.

I seguenti documenti sono invece di **carattere indicativo: Piani 3 e 4**, così come il Rapporto di pianificazione.

La particolarità risiede nell'aver allestito separatamente, per migliore comprensione:

- il Piano 2, che contiene tutte le modifiche al piano viario, che devono dunque essere adottate in qualità di variante;
- il Piano 3, che contiene nuovamente tali varianti, inserite nel contesto generale del Piano del traffico già valido nei due Comuni (e dunque non più soggetto a formale adozione).

## 14.2. Dispositivo

Richiamato per esteso il rapporto di pianificazione, le norme d'attuazione ed il programma di realizzazione, come parte integrante del presente Messaggio, si invita il Consiglio Comunale a voler decidere:

1. Sono approvati gli **elaborati grafici di carattere vincolante** annessi al piano regolatore intercomunale e più precisamente:
 

— Il piano delle zone	Piano 1	in scala 1:2'000
— Il piano delle varianti al Piano del traffico	Piano 2	in scala 1:2'000
2. Sono approvate le **norme d'attuazione** articolo per articolo e nel loro complesso.
3. Sono approvati il **rapporto di pianificazione**, il **programma di realizzazione**, il **Piano del traffico d'assieme** (Piano 3) ed il **Piano del traffico complementare** (Piano 4), tutti di carattere indicativo.
4. Gli atti di piano regolatore sono approvati nel loro **complesso**.
5. E' ordinata la pubblicazione degli atti conformemente alle disposizioni della LALPT.
6. Gli articoli no. 53 (Zona I Industriale) e 54 (Disciplinamento delle grandi superfici di vendita ed esposizione) delle Norme di Attuazione del Piano Regolatore di S. Antonino, attualmente sospesi dal Consiglio di Stato, sono stralciati definitivamente.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori Consiglieri, i nostri distinti saluti.

PER IL MUNICIPIO

IL SINDACO:  
Christian Vitta

IL SEGRETARIO:  
Davide Vassalli

Approvato con risoluzione municipale No. 1685 del 26 novembre 2012  
Commissione incaricata dell'esame: Petizioni

**ALLEGATI** (l'ulteriore documentazione è consultabile presso la Cancelleria comunale)

- |         |   |
|---------|---|
| A       | Situazione insediamenti a fine 2011                                   |
| D       | Concetto di sviluppo: elementi principali                             |
| Piano 1 | Copia in scala ridotta del Piano delle zone                           |
| Piano 2 | Copia in scala ridotta del Piano delle varianti al Piano del traffico |
| Piano 3 | Copia in scala ridotta del Piano del traffico d'assieme               |
| Piano 4 | Copia in scala ridotta del Piano del traffico complementare           |