



Città di Lugano

Progetto di nuova normativa sui posteggi privati destinati all'abitazione e posteggi per due ruote

Città di Lugano

Variante di Piano regolatore comunale

Rapporto di pianificazione e
Nuova normativa sui posteggi privati

Incarto per l'esame preliminare

25 marzo 2021

Sommario

1. Premessa	3
2. Progetto di nuova normativa.....	5
2.1 Considerazioni generali	5
2.2 Commento ai singoli articoli.....	5
3. Nuova normativa sui posteggi privati.....	9
4. Procedura	14

1. Premessa

Come noto, nel nostro Cantone la regolamentazione dei posteggi privati è suddivisa in due livelli di competenza. Da un lato i posteggi per edifici non destinati all'abitazione sono disciplinati dal Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp; artt. 42 e 43 Lst e artt. 51 e segg. RLst), mentre dall'altro i posteggi per edifici destinati all'abitazione sono disciplinati dalle norme di attuazione dei Piani regolatori (NAPR) risp. dai Regolamenti edilizi dei singoli Comuni.

Le NAPR delle singole sezioni di Lugano stabiliscono il numero di posteggi necessari sulla base di parametri simili, disponendo di regola la formazione di un posteggio per unità abitativa risp. di un numero superiore in funzione della superficie delle unità abitative. Così, ad esempio, per la maggior parte delle zone di utilizzazione l'art. 48 cifra 1.2 NAPR Lugano stabilisce che *"deve essere destinata una superficie di almeno 12 m² [“pari a un posto auto”] per ogni 100 m² (o frazione) di area ... [“superficie utile lorda adibita ad appartamenti”] ritenuto comunque 1 posteggio per appartamento”*; l'art. 15 cpv. 1 lett. a NAPR Lugano-Breganzona impone al minimo *"1 posto auto per appartamento; per appartamenti superiori a mq 100, 1 posto auto ogni mq 100 di superficie utile lorda o frazione"*; l'art. 70 cpv. 1 NAPR Lugano-Viganello dispone che *"il numero di posteggi (minimo/massimo) da realizzare [...] è: per unità abitative fino a m² 100 di SUL: 1 posteggio; per unità abitative con superficie superiore a m² 100 di SUL: 2 posteggi [...]"*; ecc.

Come esplicitamente indicato ad esempio nelle NAPR di Lugano-Viganello (e riservate eventuali regolamentazioni specifiche, come ad esempio quella di Lugano, giusta la quale *"posteggi eccedenti ... saranno concessi solo se le condizioni di agibilità e viabilità delle strade d'accesso lo permettono"*; art. 48 cifra 1.3), il numero di posteggi necessari per le abitazioni risultante dall'applicazione delle rispettive norme è di principio sia il numero minimo di posteggi che devono essere realizzati, sia il numero massimo di posteggi che può essere generalmente concesso (cfr. STA 52.2018.80 del 6 settembre 2018 consid. 4.2).

Secondo il Tribunale cantonale amministrativo, è comunque possibile formare un numero di posteggi (destinati alle abitazioni) maggiore *"a condizione che vi sia un rapporto ragionevole con le esigenze dell'utilizzazione principale dello stabile rispettivamente degli stabili al cui servizio essi sono posti"* (STA 52.2018.80 del 6 settembre 2018 consid. 4.2, 52.2015.499 del 17 marzo 2017 consid. 2.4, 52.3013.56 del 22 luglio 2014 consid. 2.4).

È invece generalmente permessa o imposta la realizzazione di un numero di posteggi inferiore in due particolari circostanze. La prima è se i posteggi non possono essere realizzati per motivi tecnico-costruttivi (cfr. ad esempio in tal senso l'art. 15 cpv. 3 NAPR Lugano-Breganzona e l'art. 70 cpv. 6 NAPR Lugano-Viganello). La seconda è se alla realizzazione nel numero di posteggi necessari si oppongono motivi di salvaguardia dei nuclei o altri motivi di protezione dell'ambiente o di mobilità (cfr. in particolare l'art. 15 cpv. 4 NAPR Lugano-Breganzona). In questi casi è dovuto un contributo sostitutivo per ogni posteggio non realizzato (cfr. artt. 15 cpv. 5 NAPR Lugano-Breganzona e 70 cpv. 6 NAPR Lugano-Viganello).

Diversamente da quanto previsto a livello cantonale per i posteggi privati non residenziali (cfr. art. 42 cpv. 2 Lst, art. 57 segg. RLst), attualmente le NAPR delle singole sezioni del Comune di Lugano non prevedono che il numero di posteggi necessari per gli edifici destinati all'abitazione debba (come nella regolamentazione cantonale) risp. possa essere diminuito in funzione del livello di qualità del servizio di trasporto pubblico. Il principio alla base di questa differenza normativa è che si riteneva generalmente che *"la qualità del trasporto*

pubblico non determina la rinuncia al possesso di un veicolo privato” (Messaggio n. 6309 del 9 dicembre 2009 concernente la Lst, pag. 67).

Seppure questa affermazione sia ancora ampiamente conforme alla realtà, le abitudini e le esigenze degli abitanti del Comune di Lugano, e in generale del Canton Ticino, stanno gradualmente cambiando. Si sta infatti assistendo a un maggiore interesse per insediamenti senza o con poche auto e soprattutto, per le zone più centrali, ad un aumento delle mobilità alternative (biciclette elettriche su tutte). Insediamenti che, in base alle normative attuali, non è possibile realizzare nel territorio del Comune di Lugano. Normative in tal senso sono invece già state introdotte con successo in diversi Cantoni della Svizzera interna (ad esempio nel Canton Zurigo e nel Canton Berna; si veda in proposito il sito www.habitat-mobiledurable.ch).

A testimonianza dell'interesse del tema circa il calcolo del dimensionamento di posteggi privati residenziali nel febbraio del 2018 è stata inoltrata la Mozione 3940 “Mozione sulla regolamentazione del numero dei posteggi obbligatori legati alle abitazioni” che va proprio nella direzione qui presentata con l'aggiornamento delle NAPR. Questa esigenza è anche sempre più manifestata in ambito di domande di costruzione, specialmente per appartamenti mono- o bilocali dedicati ad un'utenza con minori necessità di spostamento tramite veicolo proprio (studenti ed anziani) e/o risp. più affine agli spostamenti con il trasporto pubblico e mobilità lenta.

In aggiunta i posteggi, che in ambito urbano devono spesso essere realizzati interrati, costituiscono un importante costo che si ripercuote sui costi generali delle costruzioni.

Alla luce delle mutate esigenze della popolazione e dei possibili sviluppi futuri della mobilità, con meno auto in proprietà individuale, è ragionevole immaginare sviluppi diversi della politica dei posteggi, permettendo a determinate condizioni e con le dovute garanzie di realizzare meno posteggi o non realizzarne affatto. Ciò si ripercuote positivamente sia sull'incentivazione ad utilizzare maggiormente vettori di mobilità collettivi o di mobilità lenta e di conseguenza sull'ambiente, e risp. di ridurre i costi delle costruzioni.

Ora, nell'ambito dell'elaborazione delle norme generali del nuovo Regolamento edilizio della Città di Lugano, il Municipio intende proporre una nuova normativa sui posteggi privati destinati all'abitazione, che risponda anche a tali mutate circostanze.

Per allestire la nuova normativa sono state esaminate e si è preso spunto da diverse regolamentazioni analoghe introdotte in Svizzera interna, come ad esempio i Regolamenti sui posteggi per veicoli privati della Città di Zurigo e della Città di Winterthur oppure la regolamentazione sugli insediamenti con poche o senza auto contenuta nella Legge edilizia del Canton Berna.

In aggiunta e a sostegno della proposta qui presentata si richiama la norma VSS 40 281 – D 9.1 dove sono già ipotizzabili ed ammissibili delle riduzioni rispetto al fabbisogno secondo calcolo ordinario per “casi speciali” quali appunto case per la terza età, case studenti, ecc.

In funzione di analoghi mutamenti ed esigenze, si propone inoltre di completare la nuova normativa regolando anche i posteggi privati per biciclette e motoveicoli.

2. Progetto di nuova normativa

2.1 Considerazioni generali

La nuova normativa si suddivide in: posteggi privati per autoveicoli (artt. 24 e 25), per biciclette (art. 26) e per motoveicoli (art. 27). All'art. 28 sono regolate le deroghe e i contributi sostitutivi per tutte e tre le tipologie di posteggi.

Le novità più rilevanti sono proposte all'art. 25 (posteggi privati, per autoveicoli, destinati all'abitazione).

La norma regola innanzitutto il numero di posteggi necessari (cifra I). In conformità al regime attuale, il numero è primariamente calcolato in funzione dei parametri stabiliti nelle NAPR risp. (in futuro) nei regolamenti edilizi delle singole sezioni (cpv. 2). È tuttavia introdotta la possibilità, autonoma, di diminuire parzialmente il numero di posteggi necessari in funzione del livello di qualità del servizio di trasporto pubblico (cifra II).

Alla cifra III è poi proposta la possibilità per il Municipio di autorizzare un numero di posteggi (ulteriormente ridotto sulla base di un apposito concetto di mobilità, del quale si dirà meglio nel commento ai singoli articoli. Lo scopo della nuova normativa non è in alcun modo di imporre ai residenti del Comune di Lugano di rinunciare al proprio veicolo, e men che meno di causare un aggravio sui posteggi pubblici. Si tratta bensì di creare la base legale (la cui carenza, in funzione di quanto indicato sopra, viene oggi sempre più avvertita) per concepire, a determinate e restrittive condizioni, nuove tipologie di insediamenti residenziali senza o con poche auto.

Resta infine riservata la facoltà per il Municipio di autorizzare o imporre un numero di posteggi inferiore a tutela dei nuclei o per altri motivi di mobilità e protezione dell'ambiente (cifra IV).

2.2 Commento ai singoli articoli

Ad art. 24 Posteggi privati a) Per autoveicoli aa) Edifici non destinati all'abitazione

La norma rimanda alla regolamentazione cantonale (artt. 42 segg. Lst e artt. 51 e segg. RLst).

Ad art. 25 ab) Edifici destinati all'abitazione

Cifra I Numero di posteggi necessari

Il cpv. 1 è ripreso dalle Linee guida cantonali, definisce quando è obbligatoria la formazione di posteggi o autorimesse e stabilisce che gli stessi devono essere dimensionati secondo le pertinenti norme VSS.

Come già accennato, in conformità al regime attuale, il numero di posteggi necessari è primariamente calcolato in funzione dei parametri stabiliti nei regolamenti edilizi delle singole sezioni (cpv. 2).

Cifra II Numero di posteggi diminuito in funzione del livello di qualità del servizio di trasporto pubblico

Al cpv. 1 è introdotta la possibilità di diminuire, autonomamente, il numero di posteggi necessari in funzione del livello di qualità del servizio di trasporto pubblico, definito secondo il Rcpp. Quest'ultimo prevede (per gli edifici non destinati all'abitazione) delle soglie minime e massime entro le quali il numero di posteggi deve essere diminuito. La nuova norma prevede che il numero di posteggi (per gli edifici residenziali) può essere autonomamente diminuito fino alle seguenti soglie minime (corrispondenti a quelle massime secondo il Rcpp): livello A: 50%; livello B: 70%. Per il livello C non vi è la possibilità di ridurre il numero di posteggi necessari (in quanto la soglia massima secondo il Rcpp è del 100%); rimane riservato quanto disposto alla cifra III.

L'autorizzazione di un numero di posteggi ridotto secondo il cpv. 1 comporta, in particolare, la decadenza, per gli utilizzatori delle abitazioni, del diritto di richiedere agevolazioni di parcheggio pubblico. È inoltre vietato l'utilizzo di posteggi di terzi. (cpv. 2)

Non è invece dovuto il contributo sostitutivo per il numero di posteggi necessari per i quali è autorizzata la riduzione (cpv. 3).

Cifra III Numero di posteggi ridotto sulla base di un concetto di mobilità

La nuova normativa introduce la possibilità per il Municipio di autorizzare un numero di posteggi ridotto sulla base di un apposito concetto di mobilità.

La riduzione può essere autorizzata in due situazioni distinte.

La prima, in funzione del livello di qualità del servizio di trasporto pubblico (cpv. 1). In tal caso, la norma prevede che il numero di posteggi può essere ridotto (rispetto a quello calcolato secondo la cifra I cpv. 2) fino alle seguenti soglie minime, corrispondenti a quelle del Rcpp: livello A: 35%; livello B: 50%; livello C: 70%.

La seconda, in casi eccezionali, segnatamente per abitazioni per la terza età, per studenti, ecc. (cpv. 2). In questo caso, la riduzione può essere autorizzata indipendentemente dal livello di qualità del servizio di trasporto pubblico e non è vincolata alle percentuali minime stabilite al cpv. 1 (fino a 0%, ad eccezione degli stalli per disabili).

L'autorizzazione di un numero di posteggi ridotto sulla base di un concetto di mobilità comporta, in particolare, la decadenza, per gli utilizzatori delle abitazioni, del diritto di richiedere agevolazioni di parcheggio pubblico. È inoltre vietato l'utilizzo di posteggi di terzi. (cpv. 3)

Non è invece dovuto il contributo sostitutivo per il numero di posteggi necessari per i quali è autorizzata la riduzione (cpv. 4).

Il concetto di mobilità è un elemento centrale della nuova normativa. Deve dimostrare che il numero di posteggi, in ragione delle specificità delle utilizzazioni delle abitazioni, è sufficiente per soddisfare le esigenze attuali e future degli utilizzatori, senza fare capo ai posteggi pubblici, e che ciò può essere garantito mediante adeguate limitazioni e/o misure di utilizzazione delle abitazioni e/o dei posteggi (cpv. 5). Il concetto di mobilità deve, in particolare, contenere gli elementi elencati al cpv. 5, tra cui: i vincoli contrattuali e/o le limitazioni di

utilizzo dei posteggi applicabili agli utilizzatori (lett. f); le misure previste per soddisfare, malgrado il numero di posteggi ridotto, le esigenze di tutti gli utilizzatori delle abitazioni, segnatamente a riguardo della promozione dell'utilizzo del trasporto pubblico e dei vettori della mobilità lenta (lett. g); le modalità per il controllo del rispetto dei vincoli contrattuali e/o delle limitazioni di utilizzo dei posteggi (lett. h); le misure che devono essere messe in atto dal proprietario in caso di mancato rispetto di tali vincoli e limitazioni, la loro attuabilità e la competenza per adottarle (lett. i); i provvedimenti che potranno essere imposti dal Municipio nel caso in cui, malgrado quelle di cui al passaggio precedente, il concetto di mobilità non potrà essere correttamente attuato (lett. j).

Nella licenza edilizia devono, in particolare, essere stabiliti: le misure di cui al cpv. 5 lett. i); i provvedimenti di cui al precedente cpv. 5 lett. j), ritenuta ad ogni modo la facoltà per il Municipio di imporre altri provvedimenti, tra cui in particolare il divieto d'uso di abitazioni; la facoltà per il Municipio, nel caso in cui le misure e i provvedimenti citati non permettano di assicurare la corretta attuazione del concetto di mobilità, di imporre al proprietario la realizzazione del numero di posteggi necessari calcolato secondo il precedente art. 25 cifra I o di quelli necessari per garantire la corretta attuazione del concetto di mobilità; oppure, qualora si verificano le condizioni di cui all'art. 28, il pagamento a posteriori del contributo sostitutivo secondo tale norma, maggiorato del 100%; il successivo rispetto del concetto di mobilità non dà diritto al rimborso del contributo sostitutivo; l'obbligo di presentare ogni tre anni un rapporto sulla messa in atto e sull'efficacia del concetto di mobilità. Il Municipio può disciplinare tali oneri tramite apposita convenzione, che costituisce parte integrante delle condizioni della licenza edilizia.

Si osserva infine che sarebbe opportuno accompagnare questo progetto con una proposta di modifica della Lst che permetta di assicurare gli oneri di cui sopra (in particolare l'obbligo di realizzare a posteriori i posteggi necessari risp. di solvere il contributo sostitutivo) con una apposita menzione a Registro fondiario; ad oggi, infatti, manca la necessaria base legale a livello cantonale.

Cifra IV Numero di posteggi ridotto per altri motivi

Resta infine riservata la facoltà per il Municipio di autorizzare o imporre un numero di posteggi inferiore a tutela dei nuclei o per altri motivi di mobilità e protezione dell'ambiente (art. 43 cpv. 2 Lst).

Ad art. 26 b) Per biciclette

Norma ripresa, leggermente adattata, dagli art. 59 progetto nuova LE e 57 progetto nuovo RLE.

Le dimensioni e le specifiche tecniche dei posteggi per biciclette sono regolate dalle pertinenti norme VSS, alle quali viene fatto riferimento.

Ad art. 27 c) Per motoveicoli

Si è infine voluto completare la normativa regolando anche il numero di posteggi necessari per motoveicoli.

Ad art. 28 d) Deroghe e contributi sostitutivi

All'art. 28 sono regolate le deroghe e i contributi sostitutivi per tutte e tre le tipologie di posteggi. La norma è ripresa, leggermente adattata, dalle Linee guida cantonali.

3. Nuova normativa sui posteggi privati

	<p>Legenda:</p> <p>Gli artt. 25, 26 cifra I cpv. 1 e 2 e l'art. 29 sono stati elaborati sulla base delle Linee Guida cantonali. Rispetto alle Linee Guida: Verde: nuovi passaggi; Barrato su sfondo rosso: stralci.</p>
<p>Posteggi privati a) Per autoveicoli aa) Edifici non destinati all'abitazione</p>	<p>Art. 24 Per il calcolo del fabbisogno di posteggi privati in caso di nuove costruzioni, riattazioni e cambiamenti di destinazione di edifici non destinati all'abitazione fanno stato gli artt. 42 e segg. Lst e gli artt. 51 e segg. RLst.</p>
<p>ab) Edifici destinati all'abitazione</p>	<p>Art. 25</p> <p>I. Numero di posteggi necessari</p> <p>¹ In caso di nuove costruzioni, ricostruzioni, ampliamenti o trasformazioni di edifici destinati all'abitazione che comportano un cambiamento sostanziale dei parametri di riferimento è obbligatoria la formazione di posteggi o autorimesse, dimensionati per geometria secondo le pertinenti norme dall'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti.</p> <p>² Il fabbisogno Il numero di posteggi necessari è calcolato in funzione di 1 posto auto ogni 100 mq di SUL o frazione eccedente ... mq di SUL, ritenuto ad ogni modo 1 posto auto per unità abitativa dei parametri stabiliti nei regolamenti edilizi delle singole sezioni.</p> <p>II. Numero di posteggi diminuito in funzione del livello di qualità del servizio di trasporto pubblico</p> <p>¹ In funzione del livello di qualità del servizio di trasporto pubblico, definito secondo il Regolamento cantonale posteggi privati (art. 59 RLst), il numero di posteggi necessari può essere diminuito fino alle seguenti soglie minime, per i seguenti livelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> - livello A: 50% - livello B: 70% <p>Il numero di posteggi va arrotondato per eccesso.</p> <p>² L'autorizzazione di un numero di posteggi diminuito in funzione del livello di qualità del servizio di trasporto pubblico</p>

comporta, in particolare, la decadenza, per gli utilizzatori delle abitazioni, del diritto di richiedere agevolazioni di parcheggio pubblico. È inoltre vietato l'utilizzo di posteggi di terzi.

³ Per il numero di posteggi necessari per i quali è autorizzata la diminuzione in funzione del livello di qualità del servizio di trasporto pubblico il contributo sostitutivo di cui all'art. 28 non è dovuto.

III. Numero di posteggi ridotto sulla base di un concetto di mobilità

¹ Sulla base di un apposito concetto di mobilità e in funzione del livello di qualità del servizio di trasporto pubblico, definito secondo il Regolamento cantonale posteggi privati (art. 59 RLst), può essere autorizzato un numero di posteggi ridotto rispetto a quello calcolato secondo la precedente cifra l cpv. 2 fino alle seguenti soglie minime:

- livello A: 35%
- livello B: 50%
- livello C: 70%.

Il numero di posteggi va arrotondato per eccesso.

² In casi eccezionali, segnatamente per abitazioni per la terza età, per studenti, ecc., sulla base di un apposito concetto di mobilità può essere autorizzato un numero di posteggi ridotto indipendentemente dal livello di qualità del servizio di trasporto pubblico, e non vincolato alle percentuali minime stabilite al precedente cpv. 1 (fino a 0%, ad eccezione degli stalli per disabili).

³ L'autorizzazione di un numero di posteggi ridotto sulla base di un concetto di mobilità comporta, in particolare, la decadenza, per gli utilizzatori delle abitazioni, del diritto di richiedere agevolazioni di parcheggio pubblico. È inoltre vietato l'utilizzo di posteggi di terzi.

⁴ Per il numero di posteggi necessari per i quali è autorizzata la riduzione sulla base di un concetto di mobilità il contributo sostitutivo di cui all'art. 28 non è dovuto.

⁵ Il concetto di mobilità di cui ai cpv. 1 e 2 deve dimostrare che il numero di posteggi, in ragione delle specificità delle utilizzazioni delle abitazioni, è sufficiente per soddisfare le esigenze attuali e future degli utilizzatori, senza far capo ai posteggi pubblici, e che ciò può essere garantito mediante adeguate limitazioni e/o misure di utilizzazione delle abitazioni e/o dei posteggi.

Il concetto di mobilità deve, in particolare, contenere:

- a)** lo scopo del concetto;
- b)** la configurazione dei posteggi;

- c)** la tipologia di utilizzatori e/o utilizzazione delle abitazioni;
- d)** la correlazione (compatibilità) fra tale tipologia e la disponibilità di un numero di posteggi ridotto;
- e)** le modalità di utilizzo e di gestione dei posteggi;
- f)** i vincoli contrattuali e/o le limitazioni di utilizzo dei posteggi applicabili agli utilizzatori;
- g)** le misure previste per soddisfare, malgrado il numero di posteggi ridotto, le esigenze di tutti gli utilizzatori delle abitazioni, segnatamente a riguardo della promozione dell'utilizzo del trasporto pubblico e dei vettori della mobilità lenta;
- h)** le modalità per il controllo del rispetto dei vincoli contrattuali e/o delle limitazioni di utilizzo dei posteggi;
- i)** le misure che devono essere messe in atto dal proprietario in caso di mancato rispetto di tali vincoli e limitazioni, la loro attuabilità e la competenza per adottarle;
- j)** i provvedimenti che potranno essere imposti dal Municipio nel caso in cui, malgrado quelle di cui al passaggio precedente, il concetto di mobilità non potrà essere correttamente attuato.

⁶ Nella licenza edilizia devono in particolare essere stabiliti:

- le misure di cui al precedente cpv. 5 lett. i);
- i provvedimenti di cui al precedente cpv. 5 lett. j), ritenuta ad ogni modo la facoltà per il Municipio di imporre altri provvedimenti, tra cui in particolare il divieto d'uso di abitazioni;
- la facoltà per il Municipio, nel caso in cui le misure e i provvedimenti citati non permettano di assicurare la corretta attuazione del concetto di mobilità, di imporre al proprietario la realizzazione del numero di posteggi necessari calcolato secondo il precedente art. 25 cifra I o di quelli necessari per garantire la corretta attuazione del concetto di mobilità;
oppure, qualora si verificano le condizioni di cui all'art. 28, il pagamento a posteriori del contributo sostitutivo secondo tale norma, maggiorato del 100%; il successivo rispetto del concetto di mobilità non dà diritto al rimborso del contributo sostitutivo;
- l'obbligo di presentare ogni tre anni un rapporto sulla messa in atto e sull'efficacia del concetto di mobilità.

Il Municipio può disciplinare tali oneri tramite apposita convenzione, che costituisce parte integrante delle condizioni della licenza edilizia.

IV. Numero di posteggi ridotto per altri motivi

Resta riservata la facoltà per il Municipio di autorizzare o imporre un numero di posteggi inferiore a quello calcolato secondo le precedenti cifre I, II e III a tutela dei nuclei o per altri motivi di mobilità e protezione dell'ambiente (art. 43 cpv.

	<p>2 Lst), ritenuto in tal caso il pagamento del contributo sostitutivo secondo l'art. 28.</p>
<p>b) Per biciclette</p>	<p>Art. 26 ¹ In caso di nuove costruzioni, ricostruzioni, ampliamenti o trasformazioni di edifici o impianti, in zona edificabile, che comportano un cambiamento sostanziale dei parametri di riferimento è obbligatoria la formazione di posteggi per biciclette, dimensionati secondo le pertinenti norme dall'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti.</p> <p>² Il numero di posteggi necessari per biciclette è calcolato come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - edifici abitativi con almeno 4 appartamenti: 2 posteggi per appartamento; - edifici per la produzione di beni (artigianali e industriali): 0.5 posteggi per 100 m² di SUL; - edifici per la produzione di servizi (amministrativi e terziari): 2 posteggi per 100 m² di SUL; - edifici del settore alberghiero e della ristorazione: 1.5 posteggi per 100 m² di SUL; - stabilimenti sportivi, culturali, commerciali e per il tempo libero: 3 posteggi per 100 m² di SUL; - edifici pubblici: 1 posteggio per 100 m² di SUL; - scuole: 10 posteggi per 100 m² di SUL. <p>Il numero di posteggi va arrotondato per eccesso.</p> <p>³ I posteggi per biciclette devono, di principio, essere raggiungibili attraverso un percorso diretto e confortevole; almeno per la metà devono essere coperti e illuminati.</p>
<p>c) Per motoveicoli</p>	<p>Art. 27 ¹ In caso di nuove costruzioni, ricostruzioni, ampliamenti o trasformazioni di edifici o impianti, in zona edificabile, che comportano un cambiamento sostanziale dei parametri di riferimento è obbligatoria la formazione di posteggi per motoveicoli e motoleggere (motoveicoli), dimensionati secondo le pertinenti norme dall'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti.</p> <p>² Il numero di posteggi necessari per motoveicoli corrisponde al 10% del numero di posteggi necessari calcolato secondo gli artt. 24 e 25 cifra I cpv. 2; il numero di posteggi va arrotondato per eccesso.</p> <p>³ I posteggi per motoveicoli devono, di principio, essere almeno per la metà coperti e illuminati.</p>

d) Deroghe e contributi sostitutivi

Art. 28 Qualora il numero di posteggi **necessari** **prescritte** secondo gli artt. 24, 25 cifra I, 26 e 27 non possa, in tutto o in parte, essere realizzato per motivi tecnico-costruttivi oppure perché la loro realizzazione si pone in contrasto con altre norme o vincoli del PR, è dovuto, per ogni posteggio non realizzato, un contributo sostitutivo pari al 25% **aliquota massima** del costo di costruzione medio di un posteggio aperto, compreso il valore del terreno.

4. Procedura

Dopo l'Esame Preliminare dipartimentale, verrà effettuata l'informazione pubblica e la documentazione della variante di PR sarà depositata per la fase della consultazione ai sensi dell'art. 26 Lst.

Gli interessati potranno inoltrare le loro osservazioni e i loro suggerimenti in forma scritta all'indirizzo del Municipio, il quale le valuterà in vista della stesura definitiva della variante, congiuntamente alle osservazioni scaturite dell'EP dipartimentale.