



Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development

**Piano direttore del
Cantone Ticino**

Approvazione delle schede di coordi-
namento 10.5, 12.24.1-4, 12.27,
12.28.1-3 e 12.29.1-2

Rapporto d'esame

Contenuto

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | OGGETTO E SVOLGIMENTO DELL'ESAME | 3 |
| 1.1 | Istoriatto e richiesta del Cantone | 3 |
| 1.2 | Condizioni per l'entrata in materia | 3 |
| 1.3 | Disposizioni determinanti per l'esame | 4 |
| 1.4 | Svolgimento dell'esame | 4 |
| 2 | PROCEDURA, CONTENUTO E FORMA | 5 |
| 2.1 | Procedura di elaborazione delle schede di Piano direttore | 5 |
| 2.11 | Collaborazione con la Confederazione, con i Cantoni vicini e con l'Italia | 5 |
| 2.12 | Collaborazione interna al Cantone, informazione e partecipazione della popolazione | 5 |
| 2.2 | Scheda 10.5 (Modello di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e del Basso Ceresio), schede 12.24.1-4 (Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio) e schede 12.29.1-2 (Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto) | 5 |
| 2.21 | Contenuto | 5 |
| 2.22 | Forma | 10 |
| 2.3 | Scheda 12.27 (Itinerari ciclabili di importanza nazionale) e schede 12.28.1-3 (Itinerari ciclabili di importanza cantonale) | 11 |
| 2.31 | Contenuto | 11 |
| 2.32 | Forma | 11 |
| 3 | PROPOSTA DI DECISIONE | 12 |

1 Oggetto e svolgimento dell'esame

1.1 Istoriato e richiesta del Cantone

Le schede 10.5 (Modello di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e del Basso Ceresio), 12.27 (Itinerari ciclabili di importanza nazionale), 12.28.1-3 (Itinerari ciclabili di importanza cantonale) non erano state sinora sottoposte alla Confederazione per approvazione e 12.29.1-2 (Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto).

Le schede 12.24.1-4 (Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio - PTM) sostituisce la scheda 12.24, di risultato intermedio, approvata dal *Consiglio federale* (CF) il 27 giugno 1995.

La richiesta d'approvazione delle schede di coordinamento è stata inoltrata dal *Dipartimento del territorio del Cantone Ticino* (DT) al *Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni* (DATEC) in due tempi (24 novembre 2003 e 8 novembre 2004). Al fine di garantire una coordinazione della procedura l'approvazione delle schede sopra menzionate avviene congiuntamente.

1.2 Condizioni per l'entrata in materia

Le schede sono state sottoposte ad approvazione dall'autorità cantonale competente. Esse sono state adottate conformemente alle disposizioni legislative cantonali in materia¹: Adozione da parte del CdS e, per quanto concerne le schede di dato acquisito, per le quali è stato inoltrato un ricorso al CdS, decisione del Gran Consiglio (GC).

La documentazione inviata dal Cantone soddisfa le esigenze minime per l'entrata in materia.

Le condizioni per l'esame sono adempiute e la richiesta d'esame può essere evasa.

¹ Articoli 12-23 della Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT) del 23 maggio 1990.

1.3 Disposizioni determinanti per l'esame

Nell'ambito del presente esame occorre chiarire se le schede di *Piano direttore* (PD) sottoposte ad approvazione concordano come tali con il diritto federale. Determinanti per l'esame sono soprattutto le disposizioni della legge del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700) e dell'ordinanza del 28 giugno 2000 sulla pianificazione del territorio (OPT, RS 700.1).

La verifica della conformità legale dei singoli interventi pianificatori avviene in maniera sommaria. Eventuali dubbi sulla conformità legale sono almeno indicati. Le schede approvate dall'Autorità federale devono permettere di giungere velocemente ad una decisione vincolante (anche) per i proprietari fondiari, sugli interventi pianificatori previsti, nel rispetto del diritto e delle priorità e della valutazione del PD. Esse non sono garanti della legalità degli interventi.

La scheda 12.29.1 prevede un nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Gaggiolo. Il finanziamento della costruzione di questo nuovo collegamento è compito della Confederazione. Sino ad oggi non sussiste nessuna decisione vincolante in merito da parte dell'autorità federale. L'approvazione da parte della Confederazione della scheda 12.29.1 di dato acquisito non rappresenta un vincolo per la Confederazione in merito ad un finanziamento della misura pianificatoria in essa contenuta. Essa sta unicamente ad indicare l'avvenuta coordinazione a livello territoriale. La medesima osservazione è da ritenere anche per lo sviluppo della frequenza del servizio ferroviario (cfr. scheda 12.24.1.1²).

Come quadro di riferimento per il presente esame fanno stato le indicazioni di «IL PIANO DIRETTORE CANTONALE – GUIDA ALLA PIANIFICAZIONE DIRETTRICE » (DFGP/UFPT, Berna 1997 [GUIDA PD]).

1.4 Svolgimento dell'esame

Con lettera del 26 febbraio 2004 è stata richiesto un parere ai Cantoni dei Grigioni, di Uri e Vallese.

Con lettera del 13 luglio 2004 il Canton Ticino è stato invitato a prendere posizione sul progetto di rapporto d'esame; ciò che è avvenuto il 8 novembre 2004.

Modifiche del Piano direttore non contestate sono approvate dal DATEC (art. 11 cpv. 2 OPT).

² Oggetto: Servizio regionale con frequenza almeno semioraria tra i principali centri del Cantone ...”

2 Procedura, contenuto e forma

2.1 Procedura di elaborazione delle schede di Piano direttore

2.11 Collaborazione con la Confederazione, con i Cantoni vicini e con l'Italia

La consultazione dei servizi federali (CAT) e dei cantoni dei Grigioni, di Uri e Vallese non ha indicato problemi legati alla collaborazione con il Cantone Ticino. Si può quindi ritenere che le condizioni legate alla collaborazione con le autorità siano state rispettate.

Le decisioni delle schede di coordinazione non hanno effetti sulle attività d'incidenza territoriale nelle regioni italiane limitrofe per le quali è necessaria una collaborazione.

2.12 Collaborazione interna al Cantone, informazione e partecipazione della popolazione

L'informazione e la partecipazione della popolazione e la procedura di consultazione sono avvenute a più riprese, conformemente alle vigenti disposizioni dell'articolo 4 LPT e della legge cantonale in materia (LALPT artt. 15, 18 e 19).

2.2 Scheda 10.5 (Modello di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e del Basso Ceresio), schede 12.24.1-4 (Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio) e schede 12.29.1-2 (Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto)

2.21 Contenuto

Situazione generale

Dal punto di vista del traffico la regione del Mendrisiotto e Basso Ceresio si trova in una situazione particolare, caratterizzata da forti flussi di traffico in entrata (pendolari delle zone italiane limitrofe), in uscita (pendolari verso la regione di Lugano) ed in transito (con una parte importante di autocarri) che si sovrappongono ai flussi di traffico interni alla regione.

La messa in opera dell'intero concetto del PTM è affidata a tre strumenti, tra di loro coordinati: la pianificazione dei trasporti, il PD per gli elementi territoriali e il Piano di

risanamento dell'aria del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PRAM) per gli elementi ambientali. Gli elementi territoriali sono ripresi nel PD nelle schede ora sottoposte ad approvazione: 12.24.1-4 e 12.29.1-2 (trasporti) e 10.5 (organizzazione territoriale).

In accordo con quanto svolto in altri piani regionali dei trasporti già approvati dalla Confederazione (cfr. Piano dei trasporti del Luganese – PTL – scheda 12.23.1-5 e Piano dei trasporti del Bellinzonese – PTB – scheda 12.22.1-5), gli obiettivi delle schede sopra menzionate sono indirizzati alla risoluzione dei problemi legati alla mobilità nella regione del Mendrisiotto e Basso Ceresio, attraverso un approccio integrato, che intende fare coincidere lo sviluppo della mobilità con la riduzione delle sue conseguenze negative (schede 12.24.1-4 e 12.29.1-2) e con l'assetto territoriale e urbanistico auspicati (scheda 10.5), attraverso un miglioramento della coordinazione tra lo sviluppo degli insediamenti e quello dei trasporti.

Il conseguimento concreto degli obiettivi avviene principalmente attraverso il convogliamento di una parte importante del traffico su una rete, definita all'uopo, di vie principali di transito; ciò che consentirà di sgravare i quartieri e le zone residenziali da una parte del traffico di transito. Un ruolo preponderante a questo proposito sarà assunto dall'autostrada A2 Chiasso-Lugano. Per quanto concerne le relazioni transfrontaliere, questo compito sarà assunto dalla completata H394³ Mendrisio-Gaggiolo, e dalla nuova linea ferroviaria Mendrisio-Stabio-Varese, elemento centrale degli interventi previsti di sviluppo del sistema di trasporto pubblico.

I risultati delle analisi effettuate mostrano che le misure del PTM permettono un lieve miglioramento del rapporto modale nei confronti dei trasporti pubblici. Il rapporto modale permane però, a livello regionale, molto basso. Le misure non conducono ad una riduzione dei chilometri percorsi nella regione. Vi è addirittura un lieve aumento legato dallo sviluppo dei trasporti pubblici. Concludendo si può affermare che la strategia e le misure del PTM corrispondono in linea generale alle esigenze poste dai suoi obiettivi. A più lungo termine è comunque auspicabile un ulteriore miglioramento della situazione.

Organizzazione del territorio e insediamenti

Gli obiettivi legati all'organizzazione territoriale passano attraverso la definizione di aree strategiche (si tratta soprattutto delle aree produttive o con una forte importanza nell'ambito dei servizi) e di aree sensibili (le aree ad alto valore dal punto di vista paesaggistico e naturalistico e le aree residenziali). Ciò che dovrebbe permettere, attraverso la definizione di priorità e di misure specifiche per le singole aree, uno sviluppo dell'insediamento più consoni agli obiettivi preposti.

³ La denominazione ufficiale della Confederazione è H394 e non A394 come indicato nelle schede.

La pianificazione si fonda sui dati strutturali elaborati nell'ambito del progetto *Ferrovia 2000, 2° tappa*⁴, riprendendo lo scenario "Trend", che presuppone «uno sviluppo dell'insediamento di tipo "disperso", ossia aumentano le zone della periferia (ad alta densità) nella fascia attorno a Chiasso e verso Mendrisio. Anche le zone della cintura, con una struttura a bassa densità abitativa, si sviluppano attorno ai maggiori centri abitati, lasciando invariata la caratterizzazione per la montagna (Valle di Muggio, Rovio e Agogno)». Le misure pianificatorie previste dalla scheda 10.5 si inseriscono in una strategia che va oltre questo scenario, ciò che potrebbe avere conseguenze sia sullo sviluppo territoriale effettivo, che sulle ipotesi legate alla mobilità. Infine i dati di base del PD indicano solamente la situazione odierna delle zone edificabili, tralasciando le informazioni sullo stato dell'urbanizzazione e sulle riserve disponibili. Il Cantone verifica, in funzione degli obiettivi della scheda 10.5.8, le ipotesi dell'evoluzione strutturale del comprensorio; indicando le conseguenze per la pianificazione territoriale e per quella dei trasporti. In funzione di questa verifica il Cantone definisce le aree abitative prioritarie, per le quali uno sviluppo delle zone residenziali è auspicato, e quelle per le quali esso non è auspicato. Contemporaneamente verificherà l'avvenuta coordinazione con la scheda 10.1.

Un elemento importante dello sviluppo degli insediamenti nella regione è la situazione odierna degli insediamenti da proteggere per il loro valore storico culturale (ISOS), in particolare la Chiesa di Santa Margherita a Stabio e la stazione di Chiasso con le sue costruzioni per il traffico merci. Al fine di assicurare la coordinazione con questo obiettivo le schede 10.5, 12.24 e 12.29 sono completate con un riferimento alla scheda 8.4 (insediamenti d'importanza nazionale). La lista delle istanze interessate della scheda 12.29 sarà inoltre completata con l'Ufficio federale della cultura.

La gestione dei posteggi è un elemento centrale per il conseguimento degli obiettivi del PTM. Nel medesimo questo tema è trattato in maniera differenziata: la scheda 12.24.4.2 prevede una gestione regionale dei posteggi (il piano allegato integra le indicazioni testuali con la rappresentazione delle rispettive zone considerate), le schede 12.24.4.3-11 regolano la gestione dei posteggi nei nodi d'interscambio e le schede 10.5.1-8 contengono principi per una gestione specifica dei posteggi secondo la loro ubicazione (aree urbane centrali, aree produttive, aree commerciali, aree residenziali).

Trasporti

La pianificazione del traffico si fonda sui dati strutturali elaborati nell'ambito dei lavori svolti per il progetto *Ferrovia 2000, 2° tappa* (cfr. Organizzazione del territorio e insediamenti). Le misure previste dalla scheda 12.24.1-4 s'inseriscono però in una strategia che va oltre questo scenario, ciò che potrebbe avere conseguenze sulla mobilità.

⁴ Simulazione con il modello cantonale di traffico, rapporto tecnico, rapporto finale, giugno 2001.

Il Cantone verifica la base di calcolo per la pianificazione del traffico in funzione delle priorità definite per lo sviluppo dell'insediamento (cfr. organizzazione del territorio e insediamenti).

L'attuale tratta a doppio binario Lugano-Chiasso ha una riserva di capacità limitata. Con la messa in esercizio nel 2005 della prima tappa della S-Bahn Ticino-Lombardia (TILO), con un servizio regionale semiorario, e con la realizzazione del collegamento Lugano-Malpensa (scheda di PD 12.29.1-2), il carico della linea subirà un nuovo incremento. Inoltre secondo le previsioni, nei prossimi anni anche il volume del traffico merci aumenterà notevolmente. Questo aumento di traffico dovrà essere sopportato fino alla realizzazione di "AlpTransit sud" dalla attuale linea Lugano-Chiasso. Con la realizzazione di AlpTransit si avrà a nord di Lugano un sistema ferroviario a 4 binari, che si ridurranno a 2 sulla tratta Vezia-Chiasso. Fermate supplementari su una linea già saturata ne amplificano la criticità, riducendo nel contempo la capacità totale della linea. L'introduzione di una fermata a Bissone sarà possibile, tenendo conto delle condizioni appena espresse, solamente a lungo termine, dopo l'aumento della capacità della linea a sud di Lugano (AlpTransit sud). La priorità dell'intervento (scheda 12.24.1.1) deve essere modificata: da 2 a 3.

Natura e paesaggio

La variante di tracciato scelta per il collegamento ferroviario Mendrisio-Stabio-Varese (scheda 12.29.1) presenta un forte impatto sulla natura ed il paesaggio. Essa si giustifica solamente qualora la linea ferroviaria scorrerà all'interno di un "corridoio" di infrastrutture di trasporto, comprendente anche la nuova strada H394 Mendrisio-Gaggiolo (scheda 12.24.2.9, dato acquisito), ciò che corrisponde all'odierna pianificazione. Nondimeno la realizzazione di questa linea ferroviaria dovrà tenere conto degli alti valori naturalistici e paesaggistici delle rive del Gaggiolo; e in particolare che non vi siano recati danni al sito di riproduzione di anfibi di importanza nazionale (oggetti fissi-numero) numero TI 252. La scheda 12.29.1 dovrà essere completata in tal senso.

Agricoltura

Il mantenimento della funzione agricola del territorio è assicurato anche dalla delimitazione di superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC). Il PTM non indica se gli interventi pianificatori del PTM comportano una riduzione delle superfici SAC e, nel caso affermativo, la sua estensione. La coordinazione tra il PTM ed il compito del mantenimento dello statuto delle zone SAC deve essere dimostrata.

La presente valutazione si fonda sulla condizione che, anche dopo la realizzazione degli interventi pianificatori del PTM, l'estensione cantonale minima delle superfici SAC è garantita ai sensi del *Decreto del Consiglio federale del 8 aprile 1992 concer-*

nente il piano settoriale delle superfici per l'avvicendamento delle colture: estensione minima e ripartizione tra i Cantoni (FF 1992 II 1396).

Osservazioni supplementari delle autorità federali

La scheda 10.5 prevede per l'esecuzione dei singoli provvedimenti pianificatori tre gradi di priorità: priorità 1 entro il 2006, priorità 2 entro il 2012 e priorità 3 entro il 2020. Nelle schede da 10.5.1 a 10.5.8 mancano indicazioni precise in merito. È auspicabile, al fine di garantire la necessaria trasparenza sulla tempistica della realizzazione degli interventi previsti, colmare questa lacuna nel prosieguo della pianificazione. Inoltre una differenziazione degli obiettivi secondo le diverse zone residenziali (intensive ed estensive – scheda 10.5.8 –) per le diverse aree edificabili all'interno del comprensorio considerato contribuirebbe a sostenere più efficacemente lo sviluppo territoriale auspicato.

Il nuovo collegamento stradale Stabio est–Gaggiolo (H394) non fa per ora parte della rete delle strade nazionali (decreto federale del 21 giugno 1960 concernente la rete delle strade nazionali -RS 725.113.11-), ma di quella delle strade principali (ordinanza sulle strade principali dell'8 aprile 1987 -RS 725.116.23-). Nell'ambito dell'elaborazione del Piano settoriale dei trasporti, tuttora in corso, e della prevista verifica della rete delle strade nazionali, la Confederazione esaminerà la questione della sua classificazione. Secondo l'esito di questi lavori sarà possibile stabilire l'ammontare del finanziamento all'opera da parte della Confederazione, ciò che potrà modificare la tempistica della realizzazione del collegamento.

Un elemento strutturante importante previsto è rappresentato dal nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Stabio-Varese, il quale permetterà di migliorare in maniera sostanziale i trasporti pubblici transfrontalieri (scheda 12.29.1). Al punto "finalità del coordinamento" sono indicate le nuove stazioni al Gaggiolo, Stabio e Campagna Adorna (o Genestrerio/Ligornetto). Questa ultima fermata non figura del concetto d'esercizio-offerta sinora studiato (vedi studio FMV del 18.4.2002 menzionato nella documentazione). Nel caso in cui questa fermata sarà considerata, occorrerà verificare il modello d'esercizio e le possibili ripercussioni dei fabbisogni infrastrutturali dell'intera tratta (gestione degli incroci, tempi di percorrenza).

Il finanziamento della nuova linea ferroviaria Mendrisio-Stabio-Varese (scheda 12.29.1) da parte della confederazione non è per il momento assicurato. Vista l'importanza del progetto, un ritardo nella sua attuazione potrebbe avere delle conseguenze sulla tempistica della messa in opera dell'intero concetto di mobilità e dello sviluppo del sistema dei trasporti pubblici. È auspicabile una verifica delle conseguenze che una sua messa in esercizio ritardata potrebbe avere sulle altre misure del PTM.

Le schede 10.5 e 12.24 non comprendono nessuna indicazione concernente la competenza della Confederazione in materia di risanamento fonico delle ferrovie. Il piano direttore dovrebbe essere integrato con decisioni sui requisiti da adottare da parte dei comuni nell'ambito del risanamento fonico delle ferrovie.

Il PD rappresenta solamente una parte del complesso meccanismo, messo in atto dal Cantone e gestito congiuntamente alla commissione regionale dei trasporti, per conseguire gli obiettivi prefissati in materia di pianificazione del territorio e del traffico e di miglioramento della qualità dell'aria. Questi ultimi sono ripresi dal PRAM. Tra il PD e il PRAM sussistono importanti sinergie e correlazioni (cfr. schede 10.5.1-8). È quindi importante che l'elaborazione di entrambi i piani avvenga in maniera strettamente coordinata.

Laddove essa avviene all'interno di inventari naturali protetti di importanza nazionale (IFP 1803 e 1804, zone golenali 359, 156, 151, 155, 170, 171) la realizzazione dei singoli progetti deve tenere in particolare conto degli obiettivi di protezione di questi oggetti inventariati e non dovranno portare a danni ecologici e/o paesaggistici ai medesimi.

Gli interventi previsti nel nucleo di Ligornetto (12.24.2.9), Bissone (10.5.9) ed in quello di Mendrisio (12.24.4.4, 10.5.1, 10.5.2) devono tenere conto dei valori storici ed architettonici dell'oggetto ISOS d'importanza nazionale.

Nel comprensorio del PTM vi sono, oltre agli insediamenti d'importanza nazionale, anche alcuni d'importanza regionale. Anche questi ultimi devono essere considerati nell'ambito dello sviluppo degli insediamenti. Si tratta dei seguenti oggetti: Balerna, Chiasso (villaggio urbanizzato), Besazio, Bruzella, Caneggio, Capolago, Castel S. Pietro, Coldrerio, Maroggia, Melano, Morbio Inferiore, Novazzano, Salorino, Stabio, Tremona (villaggi), Castel di Sotto, Corteglia, Obino (frazioni).

2.22 Forma

Le schede comprendono oltre al testo una rappresentazione grafica con gli interventi pianificatori previsti. Le indicazioni cartografiche non permettono di eseguire una chiara distinzione tra la situazione attuale e gli interventi pianificati nel PD. La cartografia della scheda 10.5 deve essere completata, indicando in maniera differenziata la situazione attuale e gli interventi pianificati nel PD.

2.3 Scheda 12.27 (Itinerari ciclabili di importanza nazionale) e schede 12.28.1-3 (Itinerari ciclabili di importanza cantonale)

2.31 Contenuto

La mobilità lenta, ed in particolare gli itinerari ciclabili, rappresentano un importante modo di locomozione che integra i mezzi privati e pubblici di trasporto. Il Cantone ha diviso gli itinerari ciclabili secondo la loro importanza in itinerari di interesse nazionale, cantonale e regionale/locale. In genere gli itinerari ciclabili di interesse regionale sono integrati nei piani regionali dei trasporti. Per quelli di interesse nazionale sono previste schede di PD specifiche. Nella misura del possibile sono sfruttate le sinergie tra i diversi tipi di percorso.

La maniera di procedere del Cantone è ritenuta conforme alle esigenze poste dalla Confederazione. In merito alle schede sottoposte ad approvazione non vi sono osservazioni.

2.32 Forma

Il testo delle schede è integrato con rappresentazioni grafiche comprendenti gli elementi principali delle schede.

3 Proposta di decisione

A seguito dell'esame effettuato è sottoposta al *Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni* (DATEC) la seguente decisione:

1. Sulla base del rapporto d'esame dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (USTE) del 8 marzo 2005, le schede di coordinamento 10.5, 12.24.1-4, 12.27, 12.28.1-3 e 12.29.1-2 del Piano direttore del Cantone Ticino sono approvate su riserva delle modifiche e degli oneri esposti al punto 2:
2. Scheda 10.5 (Modello di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e del Basso Ceresio), schede 12.24.1.4 (Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio) e schede 12.29.1-2 (Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto):

Modifiche

- La priorità della realizzazione della nuova fermata ferroviaria a Bissone (scheda 12.24.1.1) è retrocessa da 2 a 3.
- Le schede 10.5, 12.24 e 12.29 sono completate con un riferimento alla scheda 8.4 (insediamenti d'importanza nazionale).
- La lista delle "istanze interessate" della scheda 12.29 è completata con l'*Ufficio federale della cultura*.
- Le indicazioni sulle "modalità del coordinamento" della scheda 12.29.1 sono completate nella maniera seguente: *Al momento della progettazione esecutiva e della realizzazione occorrerà integrare le misure necessarie in ambito naturalistico (in particolare sito di riproduzione di anfibi di importanza nazionale -oggetti fissi- numero TI 252).*

Oneri (da adempiere entro tre anni dalla presente decisione)

- Il Cantone verifica, in funzione delle esigenze esposte nel rapporto dell'ufficio federale dello sviluppo territoriale (punto 2.21, Organizzazione del territorio e insediamenti e traffico), il contenuto della scheda 10.5.8.
- Il Cantone completa le schede con le indicazioni sull'avvenuta coordinazione con il compito del mantenimento dello statuto delle superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC) e sull'eventuale fabbisogno di queste superfici.
- Il Cantone completa la rappresentazione grafica della scheda 10.5, evidenziando in maniera differenziata la situazione attuale e gli interventi pianificati.

3. Comunicazione

Il Cantone comunica la presente decisione a tutti i detentori del Piano direttore cantonale.

Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Il Direttore

Pierre-Alain Rumley