
Regolamento cantonale posteggi privati (art. 51 - 62 RLst)

Commento esplicativo – 12.04.2016

DSTM / SM / UIT
Sezione della mobilità
Via Franco Zorzi 13
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
Tel. 091 814 26 51
Fax 091 814 26 59



Indice

<u>ARTICOLO 51</u>	<u>POSTEGGI PRIVATI (ART. 42 E 43 LST)</u>	<u>2</u>
<u>ARTICOLO 52</u>	<u>DEFINIZIONI</u>	<u>3</u>
<u>ARTICOLO 53</u>	<u>FABBISOGNO MASSIMO DI RIFERIMENTO A) PER CONTENUTI ARTIGIANALI E INDUSTRIALI</u>	<u>4</u>
<u>ARTICOLO 54</u>	<u>CONTENUTI AMMINISTRATIVI</u>	<u>5</u>
<u>ARTICOLO 55</u>	<u>CONTENUTI COMMERCIALI</u>	<u>5</u>
<u>ARTICOLO 56</u>	<u>ALTRI CONTENUTI</u>	<u>6</u>
<u>ARTICOLO 56A</u>	<u>POSTEGGI PER FORNITORI E VEICOLI DI SERVIZIO</u>	<u>6</u>
<u>ARTICOLO 57</u>	<u>NUMERO DI POSTEGGI NECESSARI</u>	<u>6</u>
<u>ARTICOLO 58</u>	<u>CATEGORIA DELLA FERMATA</u>	<u>7</u>
<u>ARTICOLO 59</u>	<u>QUALITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO, PIANO TECNICO</u>	<u>7</u>
<u>ARTICOLO 60</u>	<u>DETERMINAZIONE DEL NUMERO DI POSTEGGI NECESSARI</u>	<u>8</u>
<u>ARTICOLO 61</u>	<u>ULTERIORI RIDUZIONI PER SITUAZIONI PARTICOLARI</u>	<u>9</u>
<u>ARTICOLO 61A</u>	<u>GRANDI STABILIMENTI E SCUOLE DI LIVELLO TERZIARIO</u>	<u>10</u>
<u>ARTICOLO 62</u>	<u>DIVIETO DI POSTEGGI PRIVATI INDIPENDENTI DA COSTRUZIONI; USO COMUNE</u>	<u>10</u>

Articolo 51 Posteggi privati (art. 42 e 43 Lst)

Il Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp), in precedenza a sé stante, dal 21 giugno 2011 è integrato nel Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale (RLst). In seguito il Consiglio di Stato vi ha introdotto alcune modifiche, entrate in vigore il 19 maggio 2015.

Esso è applicato a tutti i posteggi privati, compresi quelli privati ad uso comune, per la cui realizzazione viene presentata una domanda di costruzione relativa a nuove edificazioni, come pure a riattazioni importanti, o a cambiamenti di destinazione. La condizione è che questi interventi comportino un cambiamento sostanziale dei parametri di riferimento per il calcolo del fabbisogno dei posteggi. **Esulano invece dal Regolamento i posteggi per contenuti residenziali.**

Si intende come riattazione o meglio riattamento, il risanamento di un edificio esistente mediante interventi che travalicano i limiti dell'ordinaria manutenzione, ma che conservano la sostanza della costruzione, senza ampliamenti né cambiamenti di destinazione (cfr. Adelio Scolari, Commentario, Cadenazzo 1996, ad art. 1 LE n. 651).

Si intende come cambiamento di destinazione che implica una considerevole differenza nei parametri di riferimento per il calcolo dei posteggi; in caso di modifiche su superfici superiori al **60% dell'intera superficie utile lorda** dell'immobile (in analogia con l'art. 42 cpv. 3 OPT – richiamato dalla STA 52.2007.264, 267 del 31.10.2007 consid. 4.2).

Pur se non espressamente indicato nel Rcpp, per il calcolo dei posteggi privati va considerato anche il caso di un ampliamento degli edifici esistenti. Infatti, analogamente a quanto esposto per il cambiamento di destinazione, vi possono essere aumenti di volumetria tanto importanti da alterare l'identità dell'edificio. La giurisprudenza ha posto il limite dell'ampliamento pari **al 30% della superficie utile lorda** (STA 52.2008.75 del 16.04.2010, consid. 3.2.2; per analogia, art. 24 cpv. 2 vLPT e art. 24c LPT con art. 42 cpv. 3 lett. b OPT; STA 52.1997.57 del 30.9.1999, consid. 4.1.2).

Non rientrano nel campo d'applicazione del Rcpp posteggi esistenti, nella misura in cui non viene modificato, nei termini indicati nel primo paragrafo, l'edificio o impianto a cui questi sono destinati.

Le aree di posteggio aperte al pubblico, esistenti o previste nel Piano regolatore comunale (PR), come pure le modalità della loro gestione devono essere dimensionate in conformità con le disposizioni generali contenute nel Piano direttore cantonale (PD), nei Piani regionali dei trasporti (PRT) e nel Piano di risanamento dell'aria (PRA).

Nel caso di studi pianificatori (varianti di PR e Piani particolareggiati) i contenuti del Rcpp possono utilmente servire per valutare il fabbisogno ed i posteggi necessari per determinate zone, le potenzialità di sviluppo e il traffico generato, come pure per

definire la corretta impostazione del sistema dei trasporti (capacità stradali, stazionamento, trasporti pubblici, percorsi pedonali e ciclabili, ecc.).

Il Rcpp si basa sulla norma **SN 640 281** dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS), che ha sostituito la norma SN 640 290.

Il Rcpp si applica ai Comuni indicati nel suo Allegato 1. Nell'Allegato A al presente Commento è invece riportata la rappresentazione grafica di tali Comuni.

Nei Comuni / sezioni non indicati in allegato valgono le Norme di applicazione del piano regolatore (NAPR); questi Comuni possono comunque adattare le proprie norme al Rcpp in occasione di una revisione di PR.

Articolo 52 Definizioni

Il principio fondamentale del Rcpp consiste nel considerare la possibilità di sostituzione del veicolo privato con il trasporto pubblico per determinati motivi di spostamento.

I posteggi per impiegati, ospiti e clienti possono essere ridotti se vi è un sufficiente livello di servizio di trasporto pubblico.

- Posteggi privati

Ai fini del Rcpp sono posteggi privati quelli al servizio di uno specifico edificio o impianto, caratterizzato da contenuti definiti. Tali posteggi possono essere di uso esclusivo (posteggi riservati a dipendenti e clienti di uffici, banche, ecc.) oppure di uso comune (posteggi per clienti e visitatori di negozi, centri commerciali, scuole, posta, ecc.) la cui utilizzazione è però destinata prevalentemente a uno specifico contenuto¹.

- Fabbisogno massimo di riferimento

Il fabbisogno massimo di riferimento corrisponde al fabbisogno teorico di posteggi di un edificio o di un impianto, tenuto conto dei loro contenuti, se fossero raggiungibili unicamente con i trasporti individuali privati (automobile).

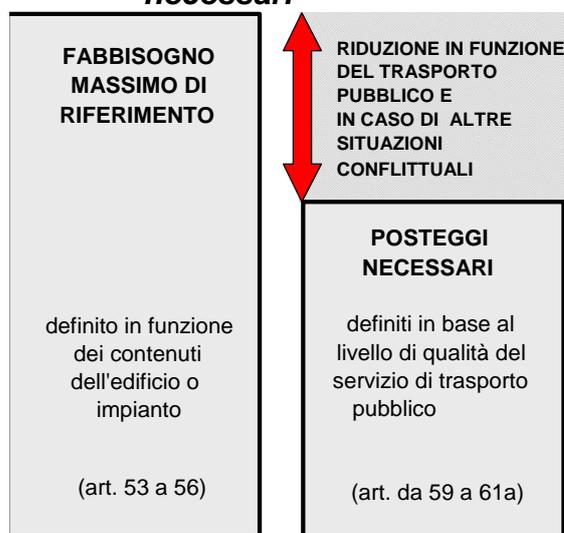
Si tratta di un valore teorico di riferimento che deve essere ridotto in presenza di un livello di trasporto pubblico sufficiente, o in caso di problemi ambientali o di traffico. Il numero di posteggi corrispondente è calcolato in base ai parametri indicati negli artt. da 53 a 56;

¹ *Si rileva che un'area di stazionamento, di importanza comunale o sovracomunale, che non serve e non è riservata a una particolare struttura o servizio (pubblico o privato) è da considerare posteggio pubblico. Questi posteggi sono aperti ad un numero illimitato di utenti, senza riferimento a un contenuto o impianto specifico e indipendentemente dal fatto che il proprietario sia un Ente pubblico o un privato.*

- **Posteggi necessari**

I posteggi necessari sono inferiori al fabbisogno massimo di riferimento, se l'edificio o l'impianto beneficiano di un servizio di trasporto pubblico (vedi commento ad art. 60). I posteggi possono inoltre essere ridotti in combinazione di un piano di mobilità o di esigenze comunali più restrittive (art 60 cpv 4 e 5 RLst) come pure in caso di situazioni particolari (art. 61 RLst) tramite valutazione del singolo caso (art. 61a RLst).

Figura 1 Comparazione tra fabbisogno massimo di riferimento e posteggi necessari



Articolo 53 Fabbisogno massimo di riferimento a) per contenuti artigianali e industriali

Il fabbisogno massimo di riferimento è stabilito in base alla superficie utile lorda (SUL) realizzata.

Per tener conto delle diverse categorie degli stabilimenti sono previste queste tipologie di attività:

industria pesante e logistica;

industria e artigianato;

per i depositi fa stato la Norma VSS 640 281 in vigore (cfr. art. 56 RLst).

Articolo 54 Contenuti amministrativi

Il fabbisogno massimo di riferimento è stabilito in base alla superficie utile lorda (SUL) realizzata.

Articolo 55 Contenuti commerciali

Il fabbisogno massimo di riferimento è stabilito in base alla superficie utile lorda (SUL) realizzata.

Per i contenuti commerciali il calcolo dei posteggi si basa sulla superficie utile lorda (SUL) e non sulla superficie di vendita (SV), tenuto conto che mediamente la superficie di vendita è circa l'80% della SUL. Questo poiché la superficie di vendita (superficie effettiva a disposizione per la vendita, esposizione dei prodotti e di accoglienza, accessibile ai clienti) molto spesso non è ancora conosciuta con precisione al momento della domanda di costruzione.

In considerazione di esperienze di domande di costruzione con frequenti cambiamenti di destinazione successivi, si applica una suddivisione semplificata rispetto alle norme VSS. In particolare, fino ad una dimensione di 500 m² di SUL si rinuncia alla suddivisione per tipo di clientela a favore di un unico parametro di calcolo.

Per negozi di media/grande dimensione e piccoli centri commerciali con una SUL inferiore o uguale a 5'000 m² vengono indicati i parametri di riferimento per il calcolo del fabbisogno massimo di riferimento, distinguendo la vendita di prodotti alimentari, rispetto ad altre tipologie di prodotto.

Per una superficie utile lorda oltre i 5'000 m² è indispensabile riferirsi ad un'analisi particolareggiata del contesto e della situazione locale, di regola basata sul confronto con situazioni e impianti analoghi già esistenti.

Per questi grandi generatori di traffico è necessaria una valutazione specifica del traffico ed una verifica di possibili misure di riduzione ulteriore dei posteggi nell'ambito dell'esame di impatto ambientale, o in applicazione di altre Leggi o regolamenti (vedi anche art. 61).

Vista la frequente presenza di contenuti diversi da quelli della vendita nella stessa edificazione (es. bar o ristoranti nei centri commerciali), la sovrapposizione d'uso di posteggi da parte della clientela di contenuti appartenenti ad altre categorie (art. 53. 54 e 56) deve essere tenuta in considerazione. Occorre in pratica valutare la percentuale di clienti che può visitare più contenuti di natura diversa, utilizzando un solo posteggio.

I posteggi che sono destinati al personale devono essere demarcati in modo distinto da quelli per i clienti.

Articolo 56 Altri contenuti

Per il calcolo del fabbisogno massimo di riferimento di contenuti per i quali non sono applicabili gli articoli da 53 a 55 fanno stato le disposizioni particolari contenute nella Norma SN 640 281 dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS; edizione 1° febbraio 2006).

Nella Norma vengono riportati i parametri di calcolo del fabbisogno per vari tipi di contenuti riassunti nella seguente Tabella 1:

Tabella 1 Contenuti con indicazioni di calcolo nella norma VSS 640 281

settore alberghiero e della ristorazione	bar, ristoranti, alberghi, motels
stabilimenti per il tempo libero	teatri, sale di concerti, sale di riunione e conferenze, cinema
edifici pubblici	scuole, ospedali, stab. medico-sociali, chiese, cimiteri
attrezzature sportive	piste di ghiaccio, piscine, campi da tennis, palestre, stand di tiro, stadi
installazioni di trasporto turistiche	stazioni di partenza di trenini, stazioni di teleferiche, impianti di risalita

Le cifre indicate nella Tabella 1 di tale norma corrispondono al fabbisogno massimo di riferimento definito in base a valori empirici risultanti da studi settoriali. Nella stessa norma svizzera si rileva che i dati di riferimento possono essere utilizzati solo come valori indicativi e si raccomanda quindi uno studio specifico per strutture importanti. In questi casi assume particolare importanza la verifica delle condizioni locali (capacità stradali, inquinamento fonico ed atmosferico, altri posteggi disponibili ecc.), vedi anche art. 61 e 62.

Articolo 56a Posteggi per fornitori e veicoli di servizio

I veicoli per fornitori e veicoli di servizio sono stabiliti in base alle reali necessità. Analogamente, possono essere previsti in base alle reali necessità le aree di attesa per veicoli in riparazione e le aree destinate a veicoli non immatricolati (ad esempio veicoli in esposizione).

Questi posteggi vanno costruiti separatamente dai posteggi per dipendenti e clienti.

Articolo 57 Numero di posteggi necessari

Per la determinazione del numero di posteggi necessari occorre tener conto in primo luogo del livello di qualità del trasporto pubblico. Gli articoli seguenti indicano il metodo di calcolo per definire la percentuale di posteggi necessari, rispetto al fabbisogno massimo di riferimento.

Articolo 58 Categoria della fermata

La categoria delle fermate da I a III è definita e tenuta a giorno dalla Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio sulla base della banca dati cantonale relativa all'offerta di trasporto pubblico (fermate, linee, orari ufficiali).

A titolo informativo si rileva che per determinare la frequenza media, i trasporti pubblici sono suddivisi nei due gruppi A (fermate ferroviarie) e B (fermate autobus); all'interno di un Gruppo la frequenza media di passaggio presso una fermata, è calcolata tenendo conto delle diverse linee che vi transitano.

Fa stato l'intervallo medio dal lunedì al venerdì (per linea e nel senso di circolazione più caricato) tra le 06.00 e le 20.00; le frequenze più elevate nelle ore di punta sono considerate per il calcolo della media.

Nel caso di sovrapposizioni di più linee di trasporto pubblico viene considerata la sovrapposizione delle due linee più frequenti della stessa categoria ed il 50% di tutte le altre.

La Tabella 2 indica le correlazioni tra tipo di trasporto pubblico e frequenza delle corse.

Tabella 2 Categoria della fermata

Frequenza di corsa	Tipo di trasporto pubblico			
	Gruppo di qualità A		Gruppo di qualità B	
	nodi ferroviari	linee ferroviarie	linee autobus urbane e regionali	autobus locale
< 5 minuti	I	I	I	II
5 - 9 minuti	I	I	II	II
10 - 19 minuti	I	II	II	III
20 - 39 minuti	II	II	III	III
40 - 60 minuti	II	III	III	--

Articolo 59 Qualità del servizio di trasporto pubblico, piano tecnico

Il livello di qualità del servizio di trasporto pubblico a disposizione di un determinato edificio o di una zona edificabile si determina in base alla categoria (da I a III) e della distanza dalla fermata più vicina come indicato nella Tabella 3.

In caso di più fermate a disposizione viene ritenuta quella che, combinata con la sua distanza, conduce al migliore livello di qualità di servizio.

La seguente Tabella 3 indica il rapporto tra la categoria di fermata (da I a III) e la distanza del contenuto non residenziale.

Tabella 3 Livello di qualità del servizio di trasporto pubblico (TP)

Categoria di fermata / distanza in metri	Fino a 500 metri	501-1000 metri
Categoria I	A	B
Categoria II	B	C
Categoria III	C	-

Per facilitare la determinazione del livello di qualità di trasporto pubblico, la Sezione della mobilità mette a disposizione un piano nel quale l'intero territorio cantonale viene suddiviso in zone corrispondenti al livello di qualità da A a C.

L'allestimento del piano si basa sui dati relativi alla qualità del servizio di trasporto pubblico (livelli di qualità da A a C) riferiti al punto-ambito di ciascuna fermata. Il punto-ambito corrisponde di regola alla coordinata intermedia tra i punti di fermata (salita/discesa) nelle varie direzioni. Le distanze indicate nella tabella dell'art. 59 si riferiscono di regola alla coordinata del punto-ambito.

Le distanze sono intese orizzontali (a volo d'uccello); ostacoli naturali o artificiali, così come la morfologia del terreno, che costituiscono un obiettivo e importante prolungamento dei percorsi a piedi, sono adeguatamente presi in considerazione in fase di domanda di costruzione.

I municipi possono proporre un piano più dettagliato (piano tecnico) che tiene conto degli ostacoli e della morfologia del terreno che causano il prolungamento dei percorsi a piedi. Esso va sottoposto alla Sezione della mobilità che lo verifica e lo approva.

Articolo 60 Determinazione del numero di posteggi necessari

La classificazione del livello di servizio del trasporto pubblico da A a C, riferito a un'edificazione o a un impianto, permette di determinare direttamente la percentuale di posteggi necessari rispetto al fabbisogno massimo di riferimento, come risulta dalla tabella dell'art. 60.

Tabella 4 Posteggi necessari in percento rispetto al fabbisogno posteggi

Livello di qualità del servizio di trasporto pubblico	Posteggi necessari / fabbisogno max riferimento
A	35 – 50%
B	50 – 70%
C	70 – 100%

La percentuale indicata, che viene applicata al fabbisogno massimo di riferimento, rappresenta la parte percentuale di posteggi che risulta necessaria, tenuto conto

della possibilità di utilizzazione dei mezzi di trasporto pubblico per impiegati, ospiti e clienti.

Per posteggi destinati a contenuti industriali, artigianali, amministrativi e a scuole vanno applicati i valori più restrittivi. Nel caso di stabilimenti con lavori a turni è possibile derogare a quanto indicato. In questo caso spetta all'istante dimostrare che l'offerta TP ad inizio e fine turno sia notevolmente inferiore alla media giornaliera.

Il numero di posteggi necessari (concessi) non può essere superato; esso corrisponde quindi anche al massimo concesso.

I Comuni possono adottare o mantenere nel proprio Piano regolatore parametri più restrittivi giustificati da esigenze di tutela del paesaggio, del patrimonio architettonico o altre esigenze specifiche.

Articolo 61 Ulteriori riduzioni per situazioni particolari

Per determinare eventuali situazioni conflittuali che necessitano riduzioni ulteriori al numero di posteggi in base a leggi o disposizioni particolari, sono in linea di principio considerati:

- la situazione del traffico veicolare sulla rete stradale del comparto;
- gli impatti ammissibili sull'ambiente;
- la protezione dei nuclei, monumenti storici, ecc.

Il traffico generato dai posteggi non deve provocare rispettivamente peggiorare situazioni di saturazione della rete stradale nel comparto direttamente interessato. La verifica deve essere estesa sull'insieme degli itinerari utilizzati dagli utenti dei posteggi, nella misura in cui il traffico corrispondente risulta significativo rispetto ai flussi di traffico preesistenti.

Se il carico totale supera la capacità o il traffico accettabile, devono essere esaminate tutte le misure costruttive e di gestione del traffico e dei posteggi della zona. Se misure costruttive e di gestione del traffico e dei posteggi non sono sufficienti per evitare i problemi di congestione, in applicazione delle rispettive Leggi i posteggi necessari possono essere ridotti rispetto al calcolo risultante dalla tabella contenuta nell'art. 60. In tal caso e in presenza di un importante numero di posti di lavoro, si suggerisce di valutare l'adozione di un piano di mobilità aziendale.

Il carico ammissibile sull'ambiente è definito dalla legislazione federale sulla protezione dell'ambiente. I valori limite d'immissione fissati dalle Ordinanze sulla protezione dell'aria (OIAT) e contro l'inquinamento fonico (OIF) sono determinanti per definire il numero di posteggi da realizzare rispetto ai posteggi necessari.

Se il traffico generato produce emissioni ritenute eccessive devono essere esaminate altre possibili misure di riduzione del carico ambientale, quali ad esempio la diversa gestione dei posteggi pubblici della zona che consentano una riduzione dei posteggi necessari, come pure le eventuali misure di protezione fonica.

Se tali misure non sono sufficienti per evitare i superamenti dei limiti fissati, in applicazione delle rispettive Leggi, i posteggi da realizzare possono essere ridotti rispetto alla tabella dell'art. 60. In tal caso e in presenza di un importante numero di posti di lavoro, si suggerisce di valutare l'adozione di un piano di mobilità aziendale.

Articolo 61a Grandi stabilimenti e scuole di livello terziario

Nel caso di stabilimenti con oltre 100 posti di lavoro è necessario procedere ad una valutazione specifica. Il fabbisogno massimo di riferimento è da determinare, di regola, in modo restrittivo. In quest'ottica, per il personale, va considerata in particolare anche l'adozione di un piano di mobilità aziendale.

Articolo 62 Divieto di posteggi privati indipendenti da costruzioni; uso comune

I posteggi necessari per un'edificazione o un'attività possono essere realizzati solo se viene effettivamente costruito l'edificio o esercitata l'attività. Non possono quindi essere realizzati anticipatamente dei posteggi che potrebbero corrispondere ad un potenziale contenuto del fondo, se non specificatamente indicato nel Piano regolatore. Allo stesso modo i posteggi realizzati per una determinata attività devono essere eliminati al momento della cessazione della stessa.

Le condizioni di cui sopra devono essere rese vincolanti al momento del rilascio della licenza di costruzione se i posteggi non sono situati sul medesimo fondo.

Indipendentemente dalla presenza di situazioni conflittuali indicate all'art. 61, deve essere considerata, soprattutto per edifici o impianti generatori di un forte traffico, la disponibilità di posteggi esistenti nella zona di influenza a piedi. In questo modo si intende evitare offerte eccessive o ridondanti, quando per attività commerciali è possibile fare capo a posteggi pubblici e/o approfittare delle sinergie con altre attività commerciali o di altro tipo nelle vicinanze, utilizzando gli stessi posteggi contemporaneamente (sovrapposizione di utenza) o in fasce orarie diverse (es. posteggi di industrie utilizzate al sabato dai centri commerciali o posteggi pubblici a disposizione la sera per sale da cinema, ecc.).

APPENDICE - Contributi sostitutivi

Restano in vigore le NAPR relative al prelievo dei contributi sostitutivi, ritenuta una precisazione sul numero di posteggi da considerare per il calcolo.

L'imposizione del contributo sostitutivo subentra nella misura in cui non è possibile realizzare il numero di posteggi necessari stabilito in base al Rcpp in fase di approvazione della domanda di costruzione.

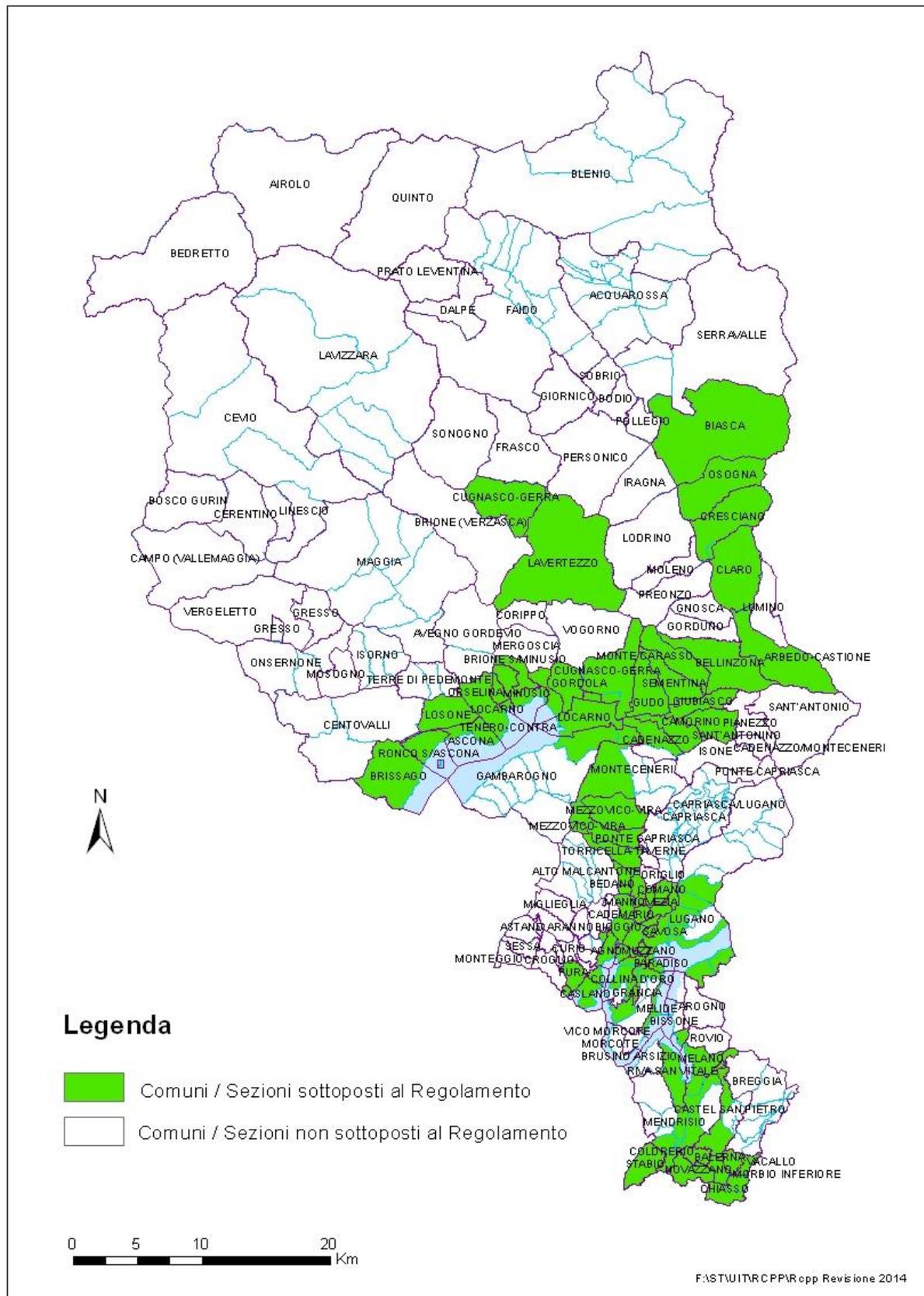
In base all'art. 52 cpv. 4 RLst, il numero dei posteggi necessari è calcolato riducendo il fabbisogno massimo di riferimento in funzione della qualità del trasporto pubblico (art. 59, 60 cpv. 1 a 3 RLst). Ulteriori riduzioni sono possibili:

- in combinazione con un piano di mobilità aziendale (art. 60 cpv. 4 RLst);
- a seguito di disposizioni comunali, per motivi di protezione del paesaggio, del patrimonio architettonico o per altre esigenze (art. 60 cpv. 5 RLst);
- in presenza di situazioni particolari (art. 61 RLst)
- nel caso di grandi stabilimenti e scuole di livello terziario (art. 61a RLst).

Si evidenzia in particolare che l'art. 60 cpv. 4 RLst permette di applicare valori più restrittivi in combinazione con un piano di mobilità per gli spostamenti generati dai contenuti della costruzione. Il valore ottenuto in funzione del piano di mobilità rappresenta il numero di posteggi necessari e pertanto il dato di riferimento per eventuali contributi sostitutivi.

Si consiglia infine, per garantire al Comune gli strumenti necessari alla riscossione di contributi sostitutivi in caso di mancata adozione del piano di mobilità, di introdurre in licenza una clausola accessoria che obblighi a ricalcolare il numero di posteggi necessari, nel caso in cui venissero meno le misure di mobilità aziendale stabilite dal piano.

Allegato A Rappresentazione grafica dei Comuni / Sezioni in cui si applica il Rcpp



Allegato B Lista dei Comuni / Sezioni in cui si applica il Rcpp

Agno
Arbedo-Castione
Ascona
Balerna
Bedano
Bellinzona
Biasca
Bioggio-Bioggio
Brione s/Minusio
Brissago
Cadempino
Cadenazzo-Cadenazzo
Camorino
Canobbio
Caslano
Castel San Pietro
Chiasso-Chiasso
Chiasso-Pedrinata
Claro
Coldrerio
Collina d'Oro-Gentilino
Collina d'Oro-Montagnola
Comano
Cresciano
Cugnasco Gerra-Cugnasco
Cugnasco Gerra-Gerra
Cureglia
Gambarogno – Magadino
Gambarogno -Contone
Giubiasco
Gordola
Grancia
Gravesano
Gudo
Lamone
Lavertezzo
Locarno
Losone
Lugano-Barbengo
Lugano-Breganzona
Lugano-Cadro
Lugano-Castagnola
Lugano-Davesco Soragno
Lugano-Gandria
Lugano-Lugano
Lugano-Pambio Noranco
Lugano-Pazzallo
Lugano-Pregassona

Lugano-Viganello
Magliaso
Manno
Maroggia
Massagno
Melano
Melide
Mendrisio-Capolago
Mendrisio-Genestrerio
Mendrisio-Ligornetto
Mendrisio-Mendrisio
Mendrisio-Rancate
Mezzovico-Vira
Minusio
Monte Carasso
Monte Ceneri Sigirino
Monte Ceneri-Rivera
Morbio Inferiore
Muralto
Muzzano
Novazzano
Orselina
Osogna
Paradiso
Ponte Tresa
Porza
Pura
Riva San Vitale
Ronco s/Ascona
Sant'Antonino
Savosa
Sementina
Sorengo
Stabio
Tenero-Contra
Torricella-Taverne
Vacallo
Vezia