



NPV

NUOVO POLO VEDEGGIO

Progetto di sviluppo urbano per il Piano del Vedeggio

Rapporto intermedio per la consultazione

Sintesi

Comuni di Agno, Bioggio e Manno



urbass fgm

Manno, marzo 2009

Committenti

Comune di Agno
Comune di Bioggio
Comune di Manno

Accompagnamento

Gruppo di lavoro "Sviluppo del territorio" ABM
Municipi di Agno, Bioggio e Manno
Presidente: Mauro Bernasconi, Municipio di Bioggio
Membri: Luciano Molteni, Municipio di Bioggio
Daniela Aviles-Nani, Municipio di Agno
Mauro Frischknecht, Municipio di Agno
Roberto Ferroni, Municipio di Manno
Michele Passardi, Municipio di Manno

Operatore

Fabio Giacomazzi, urbass fgm, Manno
Marcello Martinoni, Consultati, Taverne (collaboratore)

Consulenti

Fabio Pedrina, studio habitat.ch, Airolo (pianificatore Comune di Manno)
Sergio Rovelli, Planidea (pianificatore Comuni di Agno e Bioggio)
Luca Beretta Piccoli, Lugano (consulente giuridico)

Foto di copertina

Francesco Chiesa, Manno

Manno, 13 marzo 2009

Premessa

La riqualificazione spaziale e funzionale dei comprensori in origine rurali in prossimità delle città, divenute nel tempo periferia urbana e che negli ultimi 10-15 anni hanno iniziato ad accogliere anche attività e servizi centrali altamente qualificati, è un tema preminente per lo sviluppo urbano di tutti gli agglomerati svizzeri, quale sia la loro dimensione e collocazione geografica.

La qualità dello spazio e dell'ambiente urbano non si gioca più solo e principalmente nei quartieri interni delle città, ma anche e soprattutto nei nuovi poli periferici decentrati.

La molteplicità degli attori pubblici e privati coinvolti richiede nuove forme di cooperazione tra enti pubblici diversi e tra pubblico e privato per raggiungere concretamente gli obiettivi fissati in studi generali e piani d'indirizzo.

I nuovi modelli di spazialità urbana e di gestione del territorio a livello intercomunale saranno di utilità per l'insieme delle realtà degli agglomerati e dei poli di sviluppo della Svizzera.

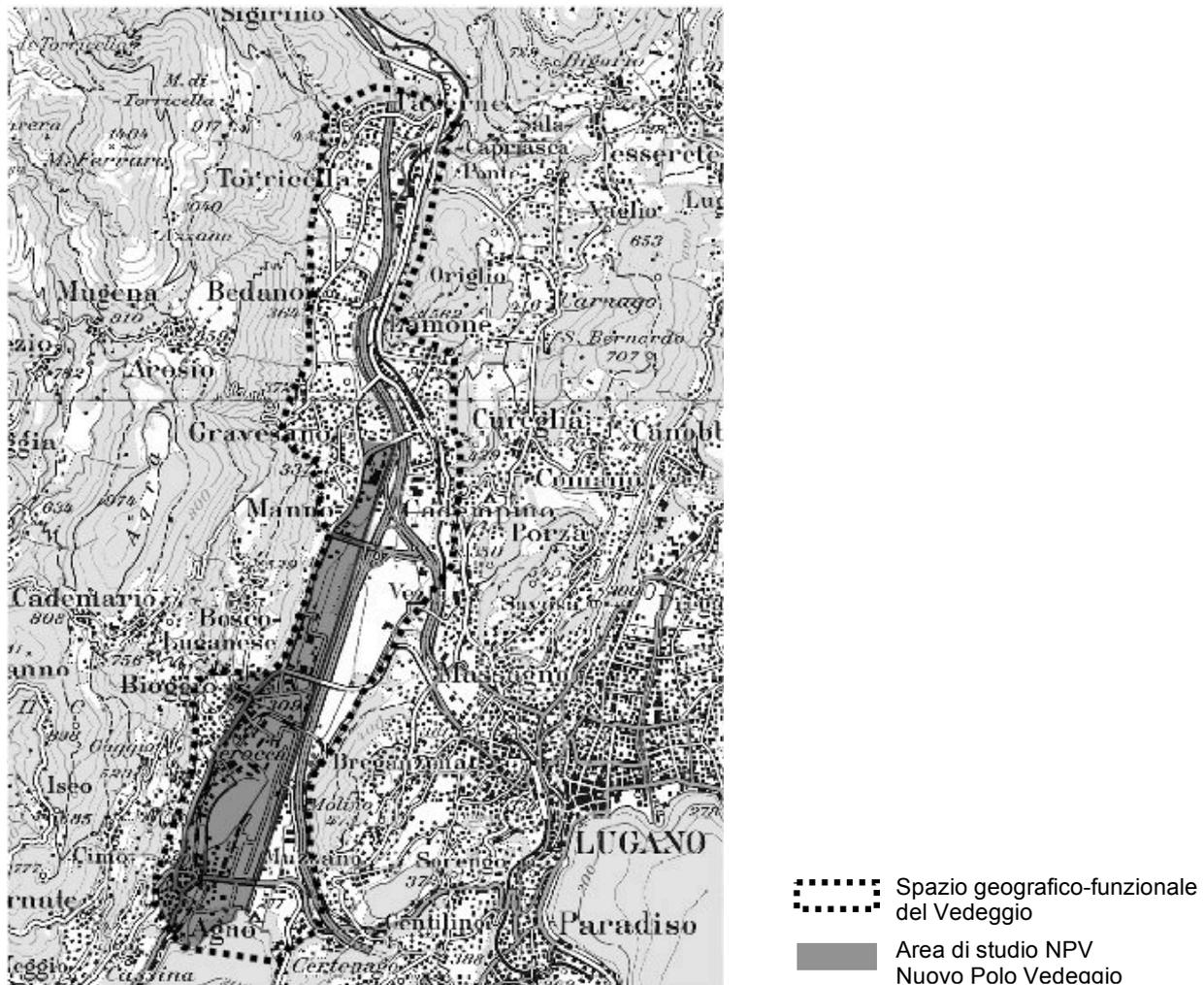
Al comprensorio del Vedeggio e del Malcantone il progetto NPV intende offrire un polo urbano di riferimento, trainante e portatore di identità territoriale.

Con il progetto NPV i Comuni di Agno, Bioggio e Manno dispongono di un quadro di riferimento per una politica di organizzazione e sviluppo del territorio concordata.

Il comprensorio di studio

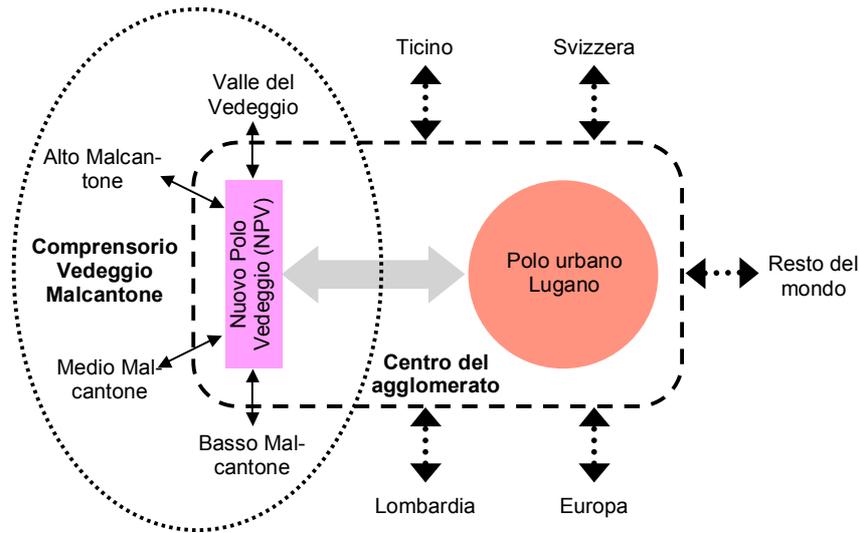
Lo studio pianificatorio non comprende la totalità dei territori comunali di Agno, di Bioggio e di Manno, bensì solo una parte di essi, segnatamente le parti situate sul Piano del Vedeggio e caratterizzate dalla presenza di importanti infrastrutture di trasporto, di insediamenti produttivi e di servizio e di aree di svago attrezzate.

Questa scelta si giustifica per il ruolo economico trainante, che l'area in questione ricopre non solo per i tre Comuni, sul cui territorio essa si estende, ma per tutto il comprensorio del Vedeggio come pure per tutto il settore ovest dell'Agglomerato di Lugano.

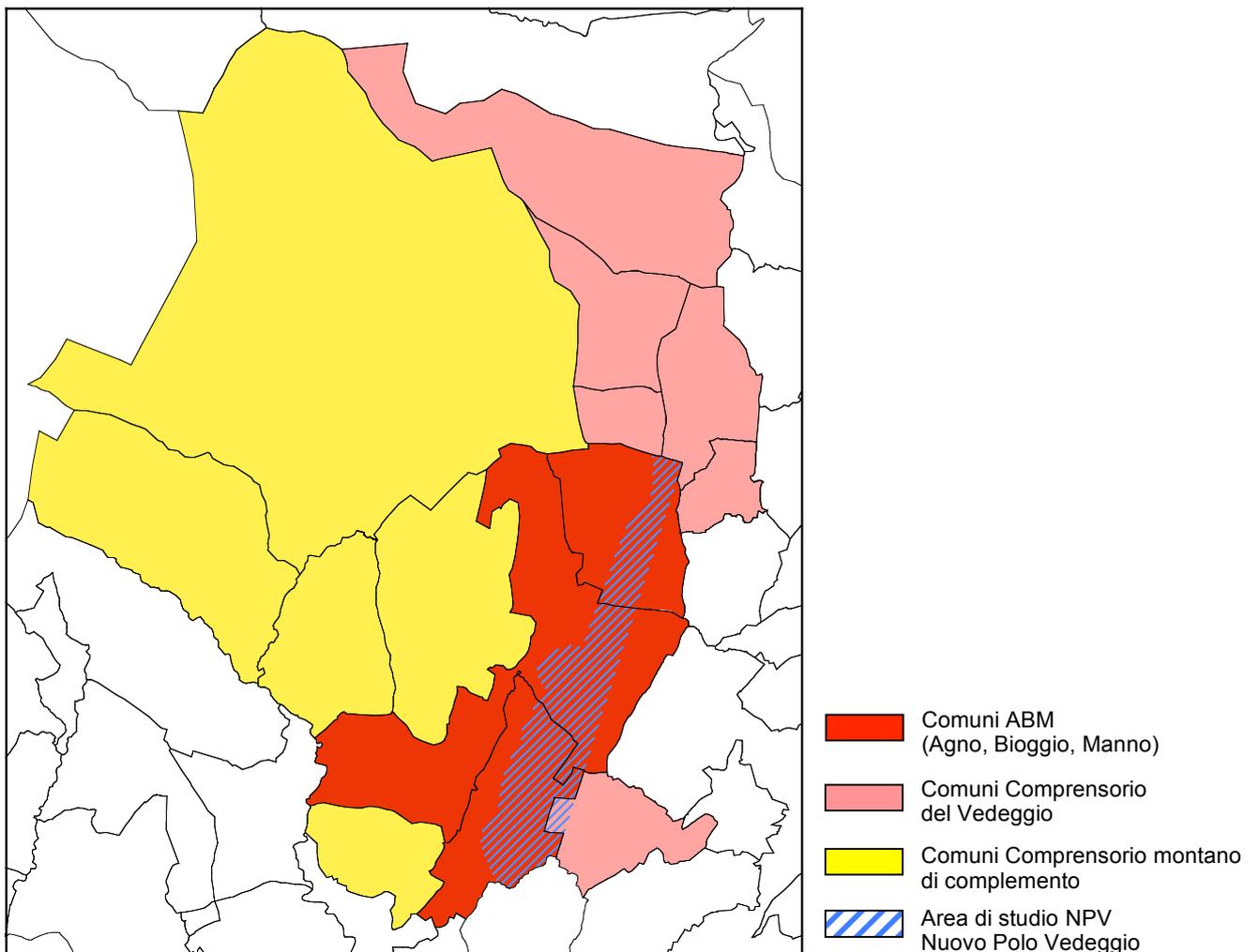


L'area di studio NPV – Nuovo Polo Vedeggio nel contesto del comprensorio intercomunale del Vedeggio e dell'agglomerato urbano.

Il Piano del Vedeggio, in particolare il quadrilatero che si estende sulla sponda destra, dal promontorio di Grumo fino al Golfo di Agno, tra il Fiume Vedeggio e la strada cantonale, è oggi, dal profilo dei contenuti, il principale polo d'attività complementare al polo urbano di Lugano e insieme formano il centro dell'agglomerato urbano luganese. In questo comprensorio troviamo, oltre all'aeroporto, i centri direzionali di importanti attività (ricerca, hi-tech, farmaceutica, logistica) orientate verso il mercato internazionale. Nel contempo esso è il polo di riferimento di un più vasto comprensorio, che va dal Monte Ceneri a Ponte Tresa con tutto il Malcantone; è la cerniera tra la città e questo comprensorio, che gli permette di essere partecipe alle ricadute dello sviluppo socio-economico del centro dell'agglomerato in termini di posti di lavoro, di reddito e di servizi alla popolazione, sia pubblici che privati.



Il Nuovo Polo Vedeggio in relazione con il polo urbano di Lugano e il comprensorio Vedeggio/Malcantone (elaborazione propria)



L'area di studio NPV – Nuovo Polo Vedeggio e i confini comunali del comprensorio del Vedeggio

Si precisa che lo studio per il NPV non è correlato con alcuno studio di aggregazione comunale. Certo, l'aggregazione del comprensorio del Vedeggio è uno scenario possibile, che potrebbe sostenere e rafforzare l'attuazione dei concetti territoriali e urbanistici qui proposti. L'aggregazione tuttavia non è né una premessa necessaria del NPV né il suo sbocco obbligato.

Pianificazioni e progetti di riferimento

Il progetto di sviluppo urbano per il Vedeggio NPV fa riferimento a studi e indirizzi pianificatori d'ordine superiore, a livello cantonale, regionale e di agglomerato, codificati nei seguenti documenti.

Modello di organizzazione territoriale del Luganese

Il progetto NPV concretizza in modo specifico per il comprensorio del Vedeggio il concetto di "Nuova Città" contenuto nel COTAL

Piano dei trasporti del Luganese (PTL)

Il progetto NPV coordina in un progetto territoriale d'insieme i diversi progetti previsti dal PTL e li coordina con la pianificazione degli insediamenti.

Revisione del Piano direttore cantonale

Il progetto NPV offre l'opportunità di verificare e tradurre in un piano urbanistico specifico per il comprensorio del Vedeggio i contenuti del Piano direttore cantonale (in particolare schede R7 "Poli di sviluppo economico" e R8 "Grandi generatori di traffico").

Programma d'agglomerato – Lugano, mobilità e territorio

Il concetto di sviluppo sostenibile degli insediamenti preconizzato dal progetto NPV rafforza la valenza territoriale dei progetti trasportistici e viabilistici contenuti nel programma d'agglomerato del Luganese.

Piano della viabilità del Vedeggio – PVV

Il progetto NPV assicura l'integrazione delle misure previste per il miglioramento della viabilità in una visione di sviluppo urbano coerente del Piano del Vedeggio.

Piano della viabilità del Polo - PVP

Il progetto NPV assume come elementi strategici per lo sviluppo urbano del Piano del Vedeggio il potenziamento del trasporto pubblico da e verso il polo urbano e il miglioramento delle strutture per la mobilità lenta (pedonale e ciclistica).

Dinamiche economiche e territoriali in atto

Lo sviluppo degli insediamenti sul Piano del Vedeggio

Quando all'inizio degli anni '60 il Piano del Vedeggio iniziò a perdere le sue caratteristiche rurali e nei decenni successivi, esso era considerato periferia urbana, nella quale relegare le industrie, gli artigiani e i depositi, insomma tutte le attività meno pregiate dalle quali si voleva preservare il centro città. Le trasformazioni economiche degli anni '90 e i processi di specializzazione dell'economia globale, grazie anche all'ottima accessibilità assicurata dello svincolo autostradale, dello scalo merci e dell'aeroporto (anche questi pensati in origine a servizio della città e relegati sul Piano del Vedeggio per mancanza di spazio!) hanno avviato un profondo processo di trasformazione funzionale e spaziale del Piano del Vedeggio. Sulla spinta del forte richiamo verso l'Italia e la vicina Milano della piazza finanziaria luganese in forte espansione, poco per volta le attività poco pregiate hanno ceduto il posto ad un terziario avanzato, formato da centri direzionali, da poli di formazione e di ricerca, da servizi qualificati alle imprese, da strutture per la logistica. La periferia urbana oggi in realtà è divenuta un centro d'attività altamente qualificate e performanti, complementare alla "city" di Lugano.

Fino all'inizio degli anni '60 il Piano del Vedeggio era un'area prevalentemente rurale dell'entroterra di Lugano



La costruzione dell'autostrada nel 1968 coincide con il processo di espulsione dal centro urbano di Lugano delle attività e delle funzioni meno pregiate, cui il Piano del Vedeggio offre ampi spazi insediativi a condizioni vantaggiose.



I piani regolatori di prima generazione codificano la condizione di periferia urbana e industriale del Piano del Vedeggio



Se questi sono i contenuti economici, l'organizzazione spaziale e funzionale del Piano del Vedeggio è rimasta sostanzialmente ancora quella di una periferia urbana, anche perché la pianificazione delle zone edificabili e delle infrastrutture è rimasta quella dei piani regolatori di prima generazione. La visione di periferia urbana è anche alla base dell'inadeguatezza della rete trasportistica, sia pubblica che privata. Il collasso viario è uno dei principali rischi per il futuro del Piano del Vedeggio.

Sintesi delle dinamiche economiche e territoriali in atto

Vantaggi di localizzazione dovuti alla vicinanza del polo urbano di Lugano, aggancio diretto allo svincolo autostradale, disponibilità di aree edificabili industriali

Il Piano del Vedeggio, grazie alla posizione strategica nel contesto del Polo cantonale dell'agglomerato del Luganese, è stato negli ultimi 20 anni il comprensorio ticinese che ha dimostrato il maggior dinamismo economico. Oggi vi troviamo la più alta concentrazione di posti di lavoro nel settore secondario del Canton Ticino.

Nel 2005 tra Torricella-Taverne e Agno abitavano più di 16'000 persone (circa il 5% della popolazione cantonale) e vi erano quasi 15'000 addetti (il 9% del totale cantonale). Gli addetti nel terziario hanno conosciuto tra il 1995 e il 2005 un incremento del 64 % e rappresentano oggi quasi il 60% del totale dei posti di lavoro del comprensorio.

Le aree residenziali sono prevalentemente formate da quartieri di villette circondate da giardini, sviluppatasi a macchia d'olio attorno ai nuclei rurali originari, nelle fasce collinari dei due versanti della valle.

Le zone industriali sono invece concentrate lungo le strade cantonali e lungo la ferrovia e sono situate in una ristretta fascia di territorio sul fondovalle. Qui si contendono lo spazio, oltre che con l'autostrada, con gli impianti ferroviari e con l'aeroporto, anche con zone ancora inedificate di una certa consistenza, agricole, boschive e fluviali.

I nuovi centri produttivi, logistici, di servizio e di ricerca ad alto valore aggiunto hanno trovato spazio nelle zone industriali e artigianali, previste dai piani regolatori negli anni '70 e '80, quando il comparto era ancora periferia urbana e vi si stabilivano, espulse dal centro urbano, le attività meno pregiate e più moleste. In queste zone industriali e artigianali esse hanno sostituito le tradizionali attività locali.

Il risultato oggi è che, a dispetto dei contenuti altamente qualificati - e in parte anche di singoli moderni edifici del terziario -, le strutture territoriali e urbane sono rimaste ad un livello di periferia urbana.

Le dinamiche economiche e territoriali in atto, accanto ai rischi dovuti al congestionamento del traffico e ai carichi ambientali, offre comunque le seguenti opportunità:

- il forte sviluppo delle attività economiche permette di fare delle scelte strategiche
- nel quadro delle relazioni funzionali che si stanno delineando fra il centro urbano e le principali aree d'attività periferiche, il Piano del Vedeggio ha ottime carte da giocare (accessibilità stradale, prossimità con zone residenziali pregiate, moltiplicatore), per posizionarsi quale importante polo d'attività e di servizi esterno.

Prospettive per il futuro

Consolidamento qualitativo dell'esistente e flessibilità nelle destinazioni ammesse

I vantaggi di localizzazione, che hanno determinato lo sviluppo recente del Piano del Vedeggio, continueranno ad esercitare i loro effetti positivi e il Piano del Vedeggio ha tutte le premesse per attestarsi anche in futuro quale principale polo di attività produttive innovative a livello cantonale.

Le favorevoli condizioni di ubicazione sono oggi confrontate con le incertezze legate alla congiuntura e all'evoluzione dei mercati internazionali, in particolare con la concorrenza esercitata sulle aziende di produzione orientate all'esportazione (e sono più di ¼ delle aziende presenti) dalla Cina e dall'India.

Sul piano locale, il Nuovo Quartiere Cornaredo e la creazione di un nuovo polo universitario e scientifico a Viganello, con l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate, potrebbero rappresentare una forte concorrenza, tendente a far spostare le attività più qualificate insediatesi sul Piano del Vedeggio in ragione della presenza del Centro svizzero di calcolo e della SUPSI (DTI/CIMSI).

Sono da tenere pure in considerazione il consumo di terreni insediativi a seguito di uno sfruttamento basso e l'aumento dei prezzi dei terreni per rapporto a quelli di altri nuovi poli dell'agglomerato (Cornaredo, Pian Scairolo).

L'ancor buona disponibilità di spazi insediativi industriali, la prossimità di importanti infrastrutture di trasporto (svincolo autostradale A2, scalo merci FFS e Aeroporto), come pure la prossimità di zone residenziali attrattive a costi relativamente accessibili, renderanno comunque il Piano del Vedeggio sempre ancora interessante per insediamenti produttivi e di servizio di vario genere, rivolti sia al mercato interno, sia a quello internazionale.

Vi sono senz'altro le premesse per sviluppare dei centri di servizi altamente qualificati, ai quali abbinare anche contenuti residenziali e commerciali, ma questi devono restare confinati in alcune localizzazioni particolari; per il resto nelle zone industriali vanno garantite la massima flessibilità nel tipo di attività produttive ammesse e nelle tipologie di fabbricati industriali da poter edificare, con regole pianificatorie chiare e semplici di attuare.

La presenza in loco dell'Aeroporto e dello scalo merci FFS non sembrano essere recepiti come fattori strategici per lo sviluppo del Piano del Vedeggio. Il primo, per mancanza di una sufficiente massa critica, non è e non sarà mai in grado di offrire quei collegamenti aerei "point to point", di cui necessitano oggi gli operatori economici; il secondo perché il grosso delle merci movimentate dalle aziende del comparto non hanno un rapporto valore/peso tale da giustificare il trasporto per ferrovia, più lento, più complicato e più costoso rispetto al trasporto su gomma.

Nell'ottica tuttavia di una strategia di consolidamento dell'esistente, le due infrastrutture sono da considerare come dati acquisiti della pianificazione territoriale, da gestire nelle loro implicazioni pianificatorie e da mantenere in vista delle opportunità che in futuro potrebbero anche offrire.

Il parere degli esperti: una nuova realtà urbana

L'apprezzamento delle forze/debolezze e dei rischi/opportunità, scaturiti dalle interviste con diversi attori del territorio, effettuate nell'ambito dello studio del progetto NPV, coincide con le valutazioni espresse da specialisti riconosciuti nell'ambito dell'analisi delle dinamiche territoriali ed economiche.

Il Geografo Gian Paolo Torricelli, dell'Accademia di Mendrisio propone il termine di "**Edge City**" - **la città d'angolo**¹ per descrivere le caratteristiche spaziali e funzionali e le dinamiche in atto sul Piano del Vedeggio, tracciando così un parallelo con i nuovi centri e poli di numerose aree metropolitane europee, in cui le aree industriali degli anni '70 sono state rimpiazzate da quartieri terziari specializzati (attività logistiche, di servizi alle imprese, poli fieristici, ecc.).

Per l'economista Angelo Rossi il Basso Vedeggio è il **comprensorio del Ticino con la più forte dinamica urbana**², il cui sviluppo è legato alla vicinanza con Lugano, con gli accessi autostradali e con la frontiera con l'Italia. Vi si sta sviluppando una nuova città, la quarta del Cantone. La specializzazione produttiva di Lugano e quella del Basso Vedeggio sono complementari. Oggi i servizi alle imprese del Basso Vedeggio non potrebbero esistere senza il mercato costituito dagli istituti finanziari luganesi. In futuro però è possibile che nel Basso Vedeggio nasca un «cluster» di servizi alle imprese che diventi autonomo, esportando una parte dei suoi servizi verso altre regioni.

¹ Gian Paolo Torricelli, *Basso Vedeggio: i perché di una nuova centralità*, in *Il Piano del Vedeggio: dalla Strada Regina all'Aeroporto*, a cura di Fabrizio Panzera, promosso dai Municipi di Agno di Bioggio e di Manno, Salvioni Edizioni, Bellinzona, 2008.

² Angelo Rossi, *Il futuro del Piano del Vedeggio*, in *Il Piano del Vedeggio: dalla Strada Regina all'Aeroporto*, a cura di Fabrizio Panzera, promosso dai Municipi di Agno di Bioggio e di Manno, Salvioni Edizioni, Bellinzona, 2008. Le stesse considerazioni sono contenute in: Angelo Rossi, *Lo sviluppo della regione urbana del Luganese nell'era della globalizzazione e della metropolizzazione*, edito dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese, Lugano 2008.

Obiettivi dello studio

Il Progetto di sviluppo urbano NPV è inteso a definire **nuovi modelli urbanistici** e **nuove modalità di gestione** per dare al Piano del Vedeggio **nuove strutture urbane adeguate alla qualità dei contenuti** che vi si trovano e per migliorare e assicurare a lungo termine la **qualità ambientale** per gli abitanti e per gli occupati delle aziende.

Ciò deve permettere di trasformare il **Piano del Vedeggio** in un **settore qualificato dell'agglomerato urbano**, che si sta sviluppando attorno al polo Lugano. Non si tratta di trasformare il Piano del Vedeggio in un polo alternativo e concorrenziale rispetto al centro di Lugano, ma un polo complementare nel quadro di un modello di città-regione, così come definito nel Modello di organizzazione territoriale del Luganese, con particolare attenzione ai quartieri 11 – Quartiere del Vedeggio e 12 – Quartiere Agno-Bioggio (v. cap. 2.1).

Obiettivo principale è quello di **qualificare il Piano del Vedeggio quale polo urbano complementare al centro di Lugano**.

Da questo derivano i seguenti **obiettivi secondari**:

- Occorre predisporre delle zone d'attività che offrano spazi idonei per le diverse tipologie di insediamenti produttivi, di cui la nuova città necessita:
 - creare alcuni centri d'attività terziaria e commerciale qualificati
 - ridurre i potenziali conflitti fra attività incompatibili nelle zone a destinazioni miste
 - mantenere la necessaria flessibilità di destinazione delle zone d'attività, per far fronte ad eventuali rapidi mutamenti dei mercati globalizzati
 - non ribaltare sugli altri le attività meno pregiate
- Contribuire, con interventi appropriati sul piano locale, alle misure di mobilità predisposte a livello regionale dal PTL e dal PD onde prevenire il prevedibile collasso del sistema viario
- Migliorare lo stato ambientale generale (rumori e inquinanti atmosferici) mediante:
 - la riduzione del traffico sull'attuale strada cantonale tra Bioggio e Agno, quale misura accompagnatoria della realizzazione della circonvallazione
 - la predisposizione di migliori condizioni d'uso del traffico pubblico
 - l'incentivazione di edifici e di processi industriali caratterizzati da ridotte emissioni.
- Coordinare al meglio i grandi progetti in corso
- Garantire la qualità di vita (ambiente, svago, natura trasporto pubblico e servizi) per gli abitanti e per gli addetti

Partendo dagli indirizzi fissati lo studio prevede di allestire un **Progetto di sviluppo urbano** del comprensorio, dal quale devono emergere **progetti e comparti strategici**, che offrono la possibilità di concretizzare nei prossimi anni gli obiettivi territoriali e urbanistici stabiliti nell'ottica dello sviluppo sostenibile degli insediamenti.

Nell'ambito di questa strategia assume un'importanza particolare l'obiettivo dello **sviluppo centripeto**.

Si tratta infine di evidenziare le **forme di collaborazione intercomunale** più adeguate per perseguire tale obiettivo e per mettere in atto le misure idonee.

Un progetto urbano per il Piano del Vedeggio

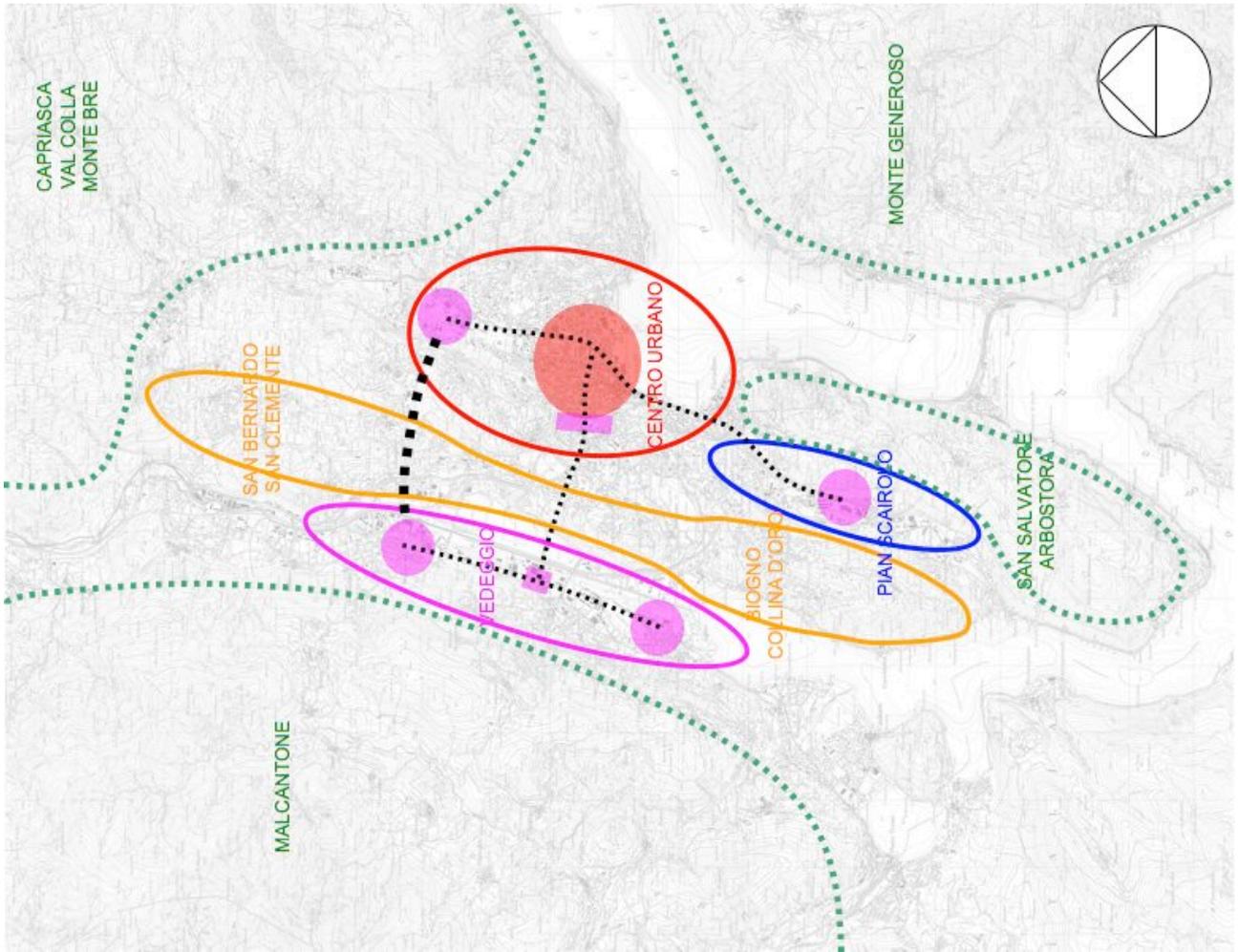
Considerazioni introduttive

Il Progetto di sviluppo urbano NPV vuole essere la risposta a livello comprensoriale delle indicazioni contenute nel Modello di organizzazione territoriale del Luganese, al fine di concretizzarle, nel quadro tuttavia di una propria lettura specifica del territorio in esame.

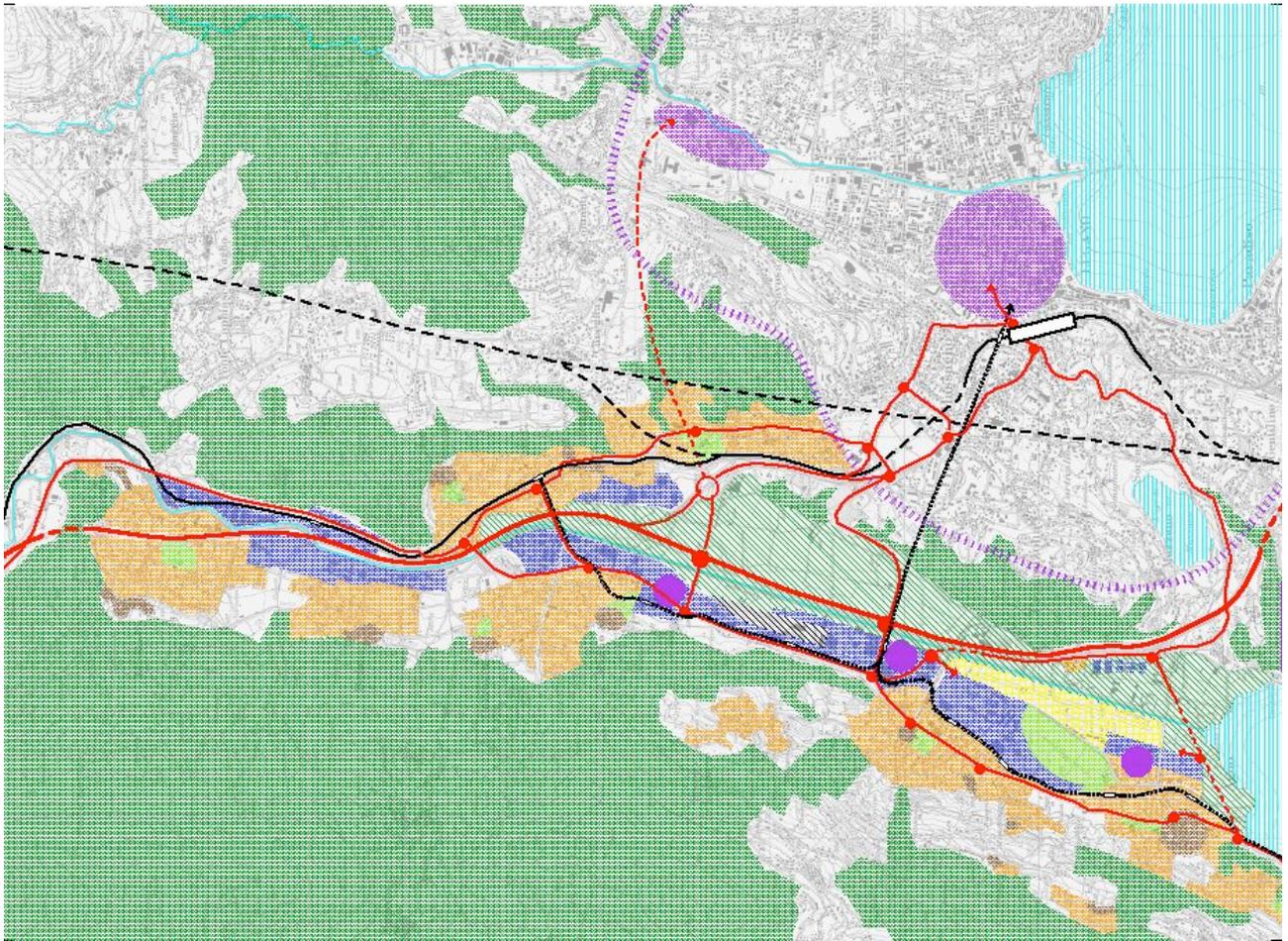
Il Progetto di sviluppo urbano NPV presuppone quindi un quadro di riferimento pianificatorio d'ordine superiore. Abbiamo determinato tre diversi livelli di determinazione del Progetto di sviluppo urbano NPV vero e proprio:

- il primo attiene all'insieme dell'agglomerato urbano di Lugano e ne definisce le relazioni funzionali e spaziali fra le sue diverse parti significative;
- il secondo definisce l'organizzazione spaziale territoriale generale del Comprensorio del Vedeggio e le sue relazioni con il Polo urbano di Lugano;
- il terzo definisce più in dettaglio l'organizzazione spaziale interna del comprensorio di studio, ossia della parte di Piano del Vedeggio di pertinenza dei Comuni di Agno, Bioggio e Manno.

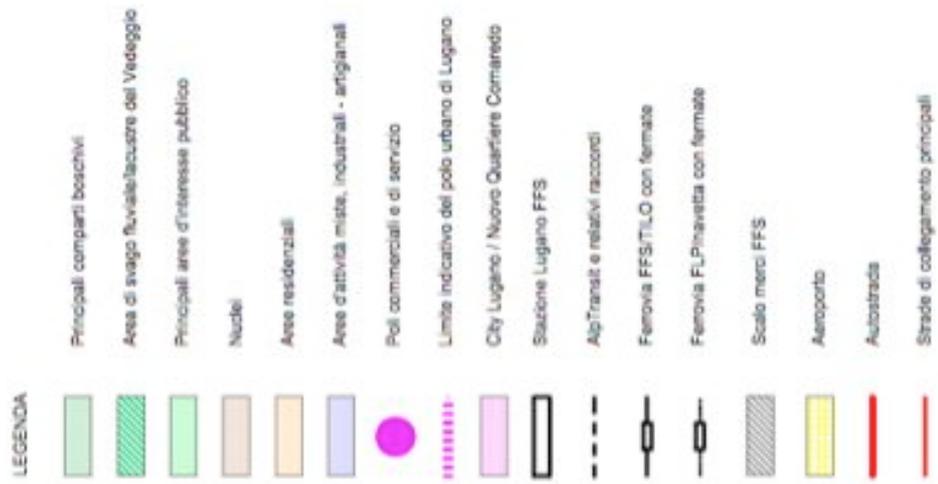
Volutamente nella cartografia dei piani si sono omessi i confini comunali e i confini fondiari. Ciò nell'intento di favorire una lettura generale e non particolare delle proposte pianificatorie.



Il contesto dell'agglomerato urbano di Lugano

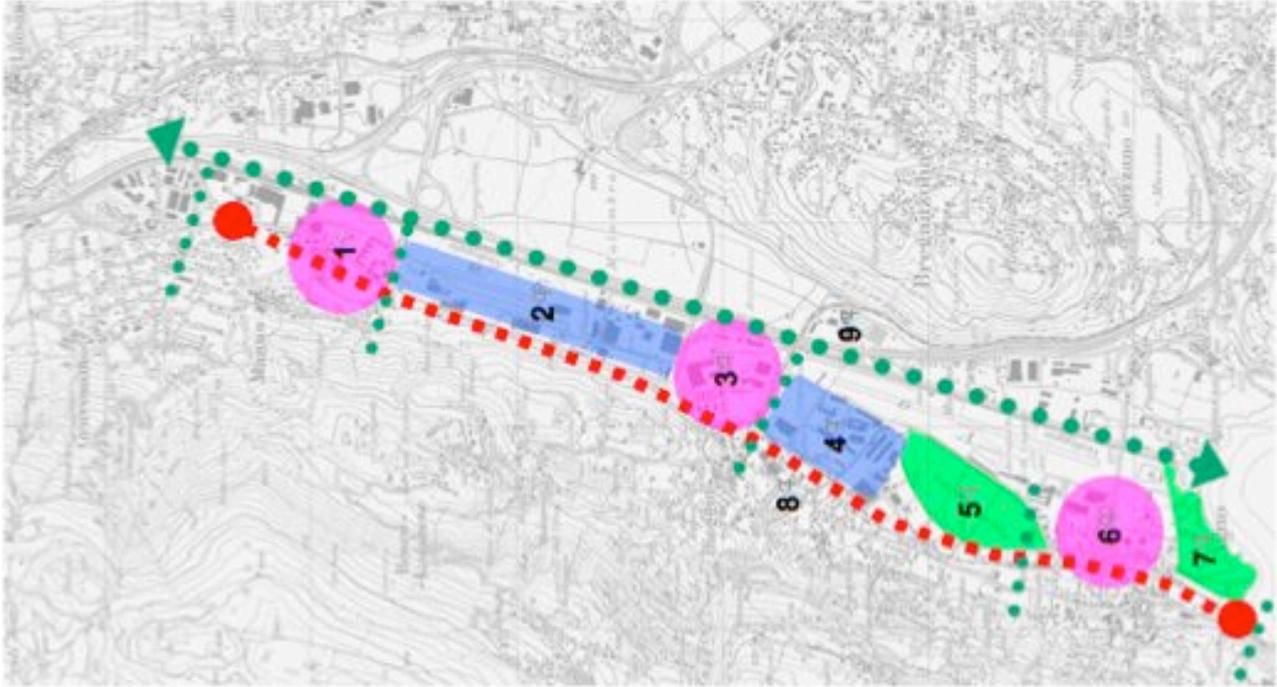


Scenario di sviluppo territoriale per l'area del Veduggio



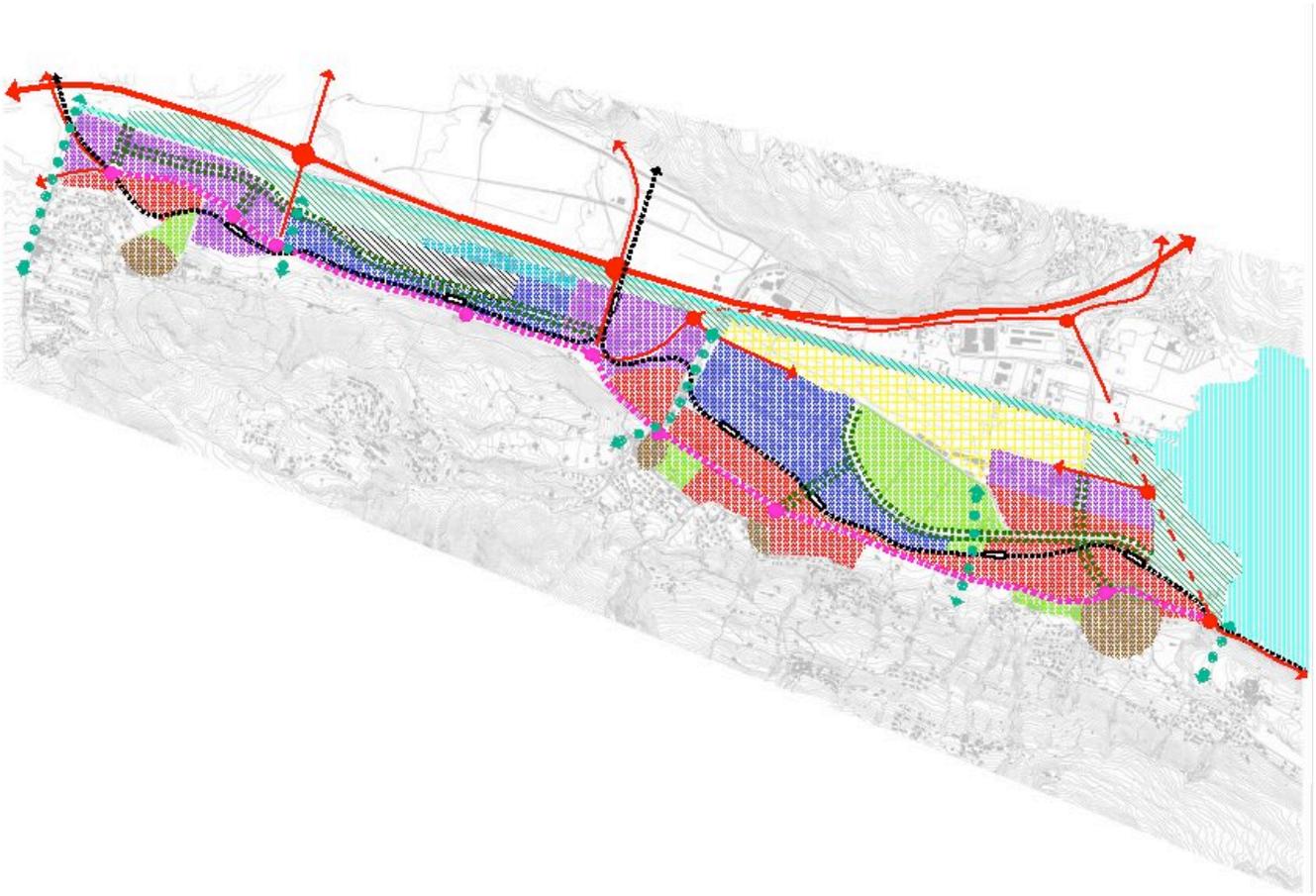
Modello di organizzazione spaziale

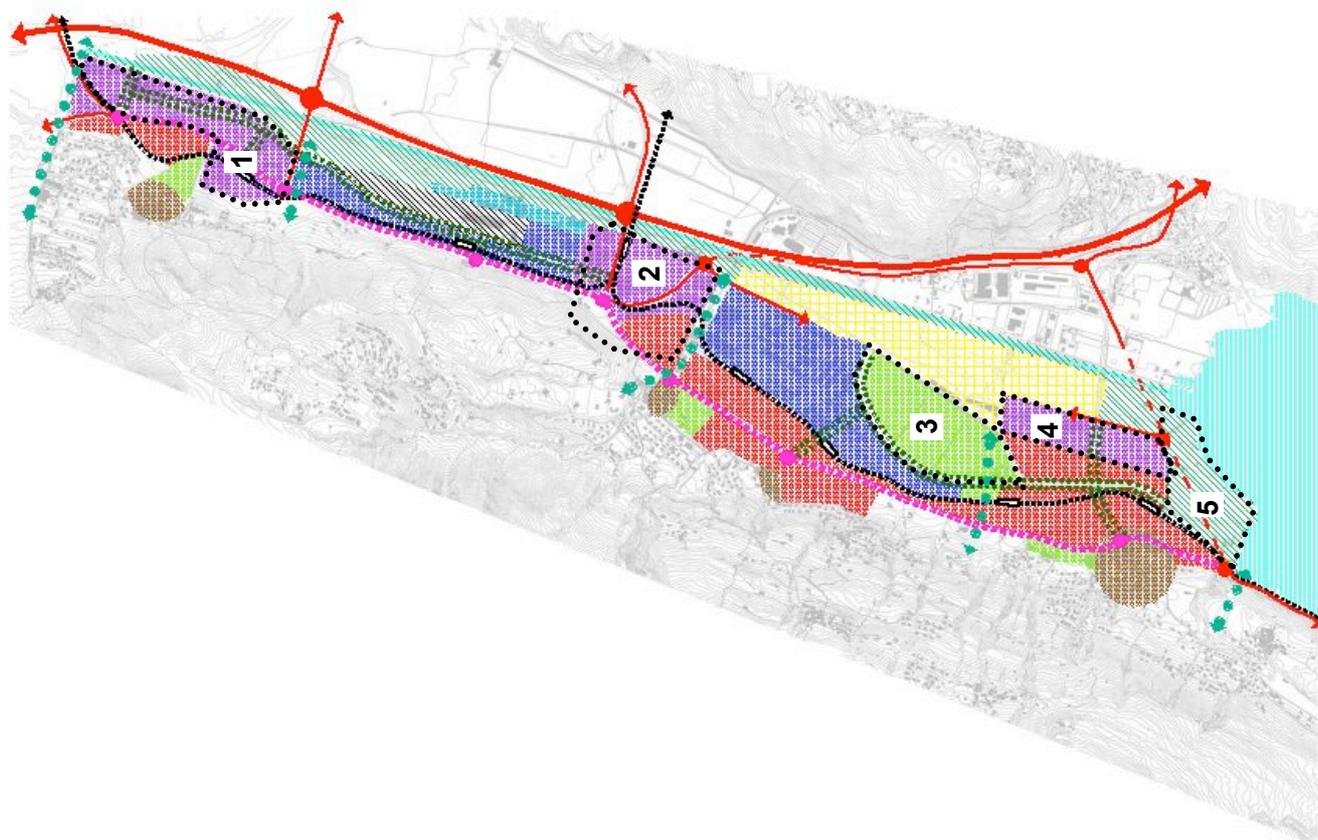
1. Comparto Cairello-Suglio
Polo di servizi amministrativi e commerciali
2. Area produttiva mista Manno-Bioggio
3. Comparto Cavezzolo
Polo di servizi amministrativi e commerciali collegati al nodo d'interscambio Molinazzo
4. Area produttiva mista Bioggio-Agno
5. Comparto Prati Maggiori
attrezzature scolastiche, sportive e di svago, d'interesse regionale
6. Comparto Monda-Bolette
Polo di servizi amministrativi e commerciali con centro d'incontro e d'affari e aerostazione
7. Comparto Golfo di Agno
Area di svago naturale con servizi e insediamenti di supporto turistico-ricettivi, culturali, scolastici e residenziali
8. Asse di relazione interno principale (strada, ferrovia, percorsi pedonali e ciclabili)
9. Spina verde del fiume Vedeggio con funzione di svago e percorsi pedonali e ciclabili e corridoi ecologici trasversali



Progetto di sviluppo urbano preliminare

- Comprensorio di svago con spazi verdi lungo il Vedeggio fino al Lago
- Corridoi ecologici lungo i corsi d'acqua tra la collina e il Vedeggio
- Differenziazione delle vocazioni specifiche di singole zone d'attività
 - magazzini e depositi
 - produzione
 - poli del terziario e del commercio in prossimità dei 3 nuclei abitati
- Qualifica della strada Cantonale tra Manno e Agno, quale asse portante della nuova città (sistemazione della superficie stradale e qualità degli insediamenti limitrofi)
- Viali interni per strutturare e qualificare i diversi settori delle zone d'attività
- FLP con prolungamento verso Nord quale asse portante del trasporto pubblico e rafforzamento della struttura lineare della nuova città





Comparti strategici

- 1 Comparto Cairello-Suglio Manno**
 creazione di un nuovo quartiere urbano con funzioni miste e qualificate, inserimento più appropriato del tracciato della navetta
- 2 Comparto Cavezzolo Bioggio**
 inserimento del tracciato della navetta, nuova stazione, P&R, riqualifica urbanistica del comparto lungo la vecchia Crespera
- 3 Prati Maggioni Agno**
 area verde di svago, strutture sportive, garanzia del corridoio ecologico
- 4 Comparto Monda-Bolette Agno**
 realizzazione di un complesso urbanistico-architettonico unitario, (centro d'incontri e d'affari), connesso con l'Aeroporto e complementare con il centro del Borgo di Agno
- 5 Area del Golfo di Agno**
 inserimento del tracciato della strada di circonvallazione, riordino e sistemazione dell'area con funzioni scolastiche, sportive, turistiche e di svago



Progetti importanti da coordinare

- 1 Circonvallazione Agno-Bioggio
 - 2 Risanamento autostrada A2
 - 3 Viabilità regionale e locale
 - 4 Accesso zona industriale Agno/Bioggio
 - 5 Aeroporto
 - 6 Scalo merci FFS
 - 7 Arginatura Veduggio
 - 8 Centro sportivo regionale Prati Maggiori
 - 9 Piano particolareggiato Piana-Cairelletto
 - 10 Percorsi pedonali e ciclabili "Strada Regina"
- Progetti privati importanti

Indicazioni preliminari per l'attuazione

L'attuazione del progetto di sviluppo urbano NPV dovrà avvenire, oltre che attraverso adattamenti e modifiche dei piani regolatori dei singoli Comuni coinvolti, anche con azioni e strumenti innovativi di gestione e sviluppo territoriale:

- la coordinazione dei progetti di scala intercomunale
- la progettazione urbanistica di comparti strategici
- la ripartizione fra i Comuni dei costi e dei benefici della pianificazione intercomunale
- la cooperazione pubblico/privato
- gli strumenti di politica fondiaria
- promozione dello sviluppo e marketing territoriale
- la verifica della sostenibilità dello sviluppo territoriale

Per l'approntamento di tali strumenti e per la loro gestione, oltre che per assicurare il necessario coordinamento intercomunale, sarà necessario predisporre un **organismo di coordinazione territoriale intercomunale** permanente fra i Comuni coinvolti.

