

## 4. 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.

## 5. Un progetto urbano per il Piano del Vedeggio

### 5.1 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.

### 5.2 Il modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato urbano di Lugano

(v. allegato V)

Il quadro di riferimento per lo sviluppo spaziale dell'agglomerato urbano di Lugano è dato dal Modello di organizzazione territoriale del Luganese. Non è il caso qui di ripetere quanto esposto al cap. 2.1 e al cap. 3.2 a proposito del Modello di organizzazione territoriale per l'agglomerato urbano del Luganese (scheda PD 10.4) e del Concetto territoriale dell'agglomerato Luganese (COTAL) del 1996, servito da base per il Modello del Piano direttore.

Dal modello e dal COTAL riprendiamo comunque le indicazioni più significative che hanno pertinenza con il nostro comprensorio di studio, per sottolineare come **lo sviluppo del Piano del Vedeggio si inserisce nella dinamica che vede l'affermarsi di nuove centralità esterne e complementari con il polo urbano.**

In particolare il Modello, sulla base del COTAL, indica quanto segue:

- l'organizzazione spaziale dell'agglomerato urbano è in mutazione; il mero rapporto centro/periferia sta lasciando il posto ad una rete di relazioni più complesse e diversificate;
- accanto al centro urbano, stanno sorgendo nuovi poli periferici complementari tra loro e con il centro urbano stesso;
- il Modello di organizzazione territoriale del Luganese preconizza la valorizzazione delle peculiarità funzionali e spaziale dei due comparti più importanti, per densità, intensità e molteplicità delle proprie attività, accanto al centro urbano, ossia il Pian Scairolo e il Piano del Vedeggio;
- in questo contesto il Piano del Vedeggio si qualifica per l'offerta di importanti infrastrutture del trasporto e per la attività produttive e di servizio ad alto valore aggiunto;
- l'indirizzo di una grande area prevalentemente inedificata e con vocazione di svago sulla sponda sinistra del Piano del Vedeggio (Parco del Vedeggio), non è solo il "pendant" per l'alta densità

tà della sponda destra, ma ha un valore quale polmone verde, protezione della riserva idrica e area di svago per tutto l'agglomerato luganese e in questa scala rappresenta il necessario stacco fra i suoi due settori più intensamente edificati, ossia il polo urbano di Lugano e il nuovo polo urbano del Vedeggio;

- la galleria Vedeggio-Cassarate in costruzione e la pianificata navetta Molinazzo-Centro con le sue diramazioni devono intensificare la messa in relazione del Piano del Vedeggio con il Polo urbano e con il nuovo polo che, all'interno dello stesso, si sta formando a Cornaredo.

Si sottolinea che questo scenario, anche se codificato nel Piano direttore cantonale e pur ancorato nelle tendenze in atto riscontrate, rappresenta solo un indirizzo auspicato e non ancora un fatto consolidato a tutti i livelli. Spetta ai Comuni interessati – in questo caso ai Comuni del Piano del Vedeggio – coglierne le opportunità e darvi seguito con misure pianificatorie e di gestione territoriale concrete.

### 5.3 Scenario territoriale allargato (Comprensorio del Vedeggio)

(v. allegato VI)

L'elaborato grafico evidenzia come il Comprensorio del Vedeggio<sup>5</sup> abbia una sua **evidente delimitazione nella morfologia del territorio**. In particolare il rilievo montagnoso del Malcantone disegna un chiaro limite naturale verso ovest, mentre dall'altra parte il sistema collinare Collina d'Oro – Collina di Biogno – San Bernardo – San Clemente ne separa lo spazio geografico rispetto al bacino del Cassarate, dove si situa il Polo urbano.

A nord e a sud si evidenziano i limiti naturali determinati dal Dosso di Taverne, rispettivamente dal Golfo di Agno.

Il varco che il Piano Povorò apre nel sistema collinare tra il Piano del Vedeggio e il Piano del Cassarate offre il principale e naturale corridoio trasversale di contatto tra i due bacini. Qui si concentrano tutti i principali assi di collegamento viario e ferroviario; il tracciato della navetta Molinazzo-Lugano Centro rafforza questa funzione di passaggio del corridoio, mentre la galleria stradale Vedeggio-Cassarate, situata più a nord, crea un nuovo collegamento diretto tra il Vedeggio e il futuro Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC), nuovo polo d'attività e di servizi a nord del centro di Lugano.

L'organizzazione spaziale interna del Comprensorio del Vedeggio è determinata dalla morfologia del terreno, dal percorso incanalato del Vedeggio e dall'asse autostradale. Questi fattori determinano una struttura lieare degli insediamenti, che in futuro va confermata e rafforzata: nel territorio sul Piano si trovano le infrastrutture di trasporto e le zone d'attività e produttive, che formano una fascia pressoché continua da Taverne ad Agno, principalmente sulla sponda destra del Vedeggio, tra il Fiume Vedeggio e la Strada cantonale. I quartieri residenziali si sviluppano ai piedi e sui fianchi delle colline, che delimitano il Piano del Vedeggio.

L'indirizzo per la sponda sinistra del Vedeggio, da Lamone al Lago, è quello di grande spazio aperto e inedito, non solo per la protezione delle captazioni dalla falda idrica, ma anche con funzione di svago di prossimità per la popolazione urbana (Parco del Vedeggio). Questa vocazione dovrà naturalmente essere conciliata con la presenza dell'impianto di depurazione delle acque ai Mulini di Biogno e con gli insediamenti produttivi presenti sul territorio giurisdizionale di Muzzano. Un'eliminazione di questi insediamenti non è realisticamente ipotizzabile, ma si può pensare ad una gestione di queste zone nell'ottica di un'integrazione nello spazio e nelle strutture del Parco. Premessa per la valorizzazione del Parco, come pure dello spazio fluviale del Vedeggio quale comprensorio di svago d'importanza regionale è la protezione dalle immissioni foniche dovute all'autostrada mediante i lavori di risanamento del tratto Lamone-Gentilino, previsto nel periodo 2011-2015. Nell'ambito di tali lavori saranno pure da migliorare i collegamenti pedonali e ciclabili trasversale, fra la sponda destra del Vedeggio e Lugano.

**Rimane aperta la questione se la nuova galleria stradale metterà in concorrenza i due comprensori situati ai due portali, se beneficerà maggiormente il NQC, oppure il Piano del Vedeggio, oppure entrambi.**

<sup>5</sup> Riprendiamo qui quanto prospettato da studi già fatti in merito (v. cap. 1.1) e che identificano il Comprensorio del Vedeggio con i Comuni di Agno, Bedano, Biogno, Cadempino, Gravesano, Lamone, Manno, Muzzano e Torricella-Taverne.

La pianificazione territoriale dovrà comunque promuovere rapporti di **complementarità fra il NQC e il NPV**:

- le attività di servizio e commerciali del NQC potranno trarre beneficio dalla funzione di “porta” della città, che esso per la sua posizione e per le strutture di scambio intermodale, che vi saranno attestate; esse saranno maggiormente rivolte alla popolazione e alle necessità delle attività economiche del Centro urbano;
- le attività di servizio e commerciali del Vedeggio già oggi traggono beneficio dalla prossimità delle importanti infrastrutture di traffico (svincolo autostradale Lugano-Nord, scalo ferroviario, aeroporto), dalla prossimità con le importanti attività produttive ad alto valore aggiunto e con quelle di logistica, che qui hanno trovato spazio sufficiente a svilupparsi, come pure dalla prossimità di aree residenziali pregiate.

Sulla base di queste considerazioni, riteniamo vi siano per entrambi i nuovi poli le premesse per un sviluppo sostanzialmente non concorrenziale (ossia senza “rubarsi” reciprocamente gli insediamenti di attività).

## 5.4 Progetto di sviluppo urbano NPV – Nuovo Polo Vedeggio

(v. allegato VII)

### 5.4.1 Organizzazione spaziale generale

Il Progetto di sviluppo urbano NPV riprende e affina, all'interno dell'area di studio del Piano del Vedeggio ABM, quanto già sommariamente indicato nello scenario territoriale allargato del Comprensorio del Vedeggio. In particolare viene ripresa la strutturazione a fasce longitudinali delle 3 diverse categorie di zone d'attività:

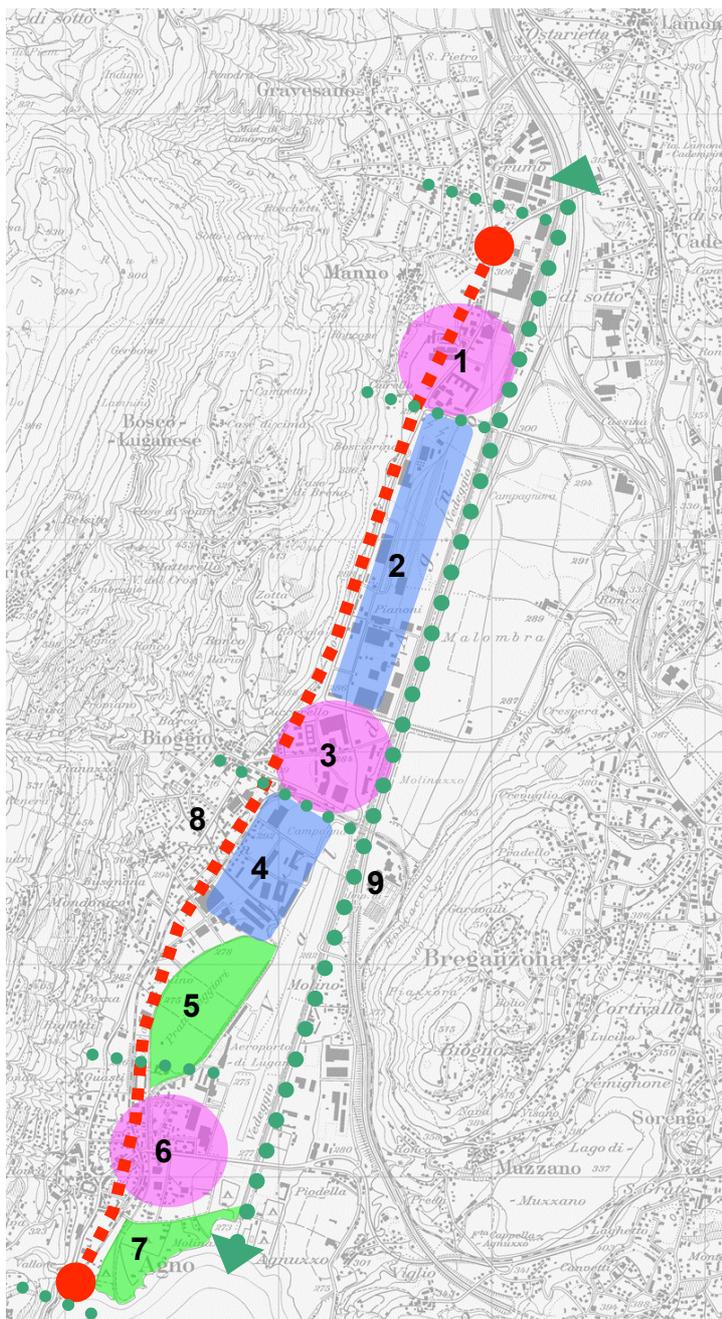
- la fascia di svago lungo il fiume Vedeggio
- la fascia di zone d'attività e impianti di trasporto correlati fra il Vedeggio e la strada cantonale Manno-Agno
- la fascia discontinua di zone residenziali a monte della strada cantonale sui fianchi dei rilievi collinari, che delimitano il Piano del Vedeggio ad ovest.

Questa strutturazione generale corrisponde sostanzialmente alla situazione di fatto esistente. In che cosa consiste allora la propositività del Progetto di sviluppo urbano NPV?

**Non è né realistico, né opportuno pensare di modificare la struttura generale degli azionamenti in vigore; piuttosto occorre individuare gli spazi e le opportunità per delle scelte mirate, volte a migliorare la funzionalità e la qualità dell'insieme e nel particolare.**

In quest'ottica il Progetto di sviluppo urbano NPV preconizza una strategia di riqualifica territoriale ed urbanistica incentrata sui seguenti elementi e misure:

- 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
- Potenziamento del servizio ferroviario regionale FLP con prolungamento verso Nord quale asse portante del trasporto pubblico e rafforzamento della struttura lineare della nuova città;
- Qualifica della strada cantonale tra Manno e Agno, quale asse portante della nuova città (sistemazione della superficie stradale e qualità degli insediamenti limitrofi), premessa la realizzazione della nuova circonvallazione di Agno-Bioggio
- Viali interni per strutturare e qualificare i diversi settori delle zone d'attività.



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

*Il modello d'organizzazione spaziale alla base del Progetto di sviluppo urbano NPV*

### 5.4.2 Comparti strategici

La delimitazione di **5 comparti strategici** rappresenta una **misura trasversale**, intesa a coordinare al meglio i diversi progetti settoriali, che in quei comparti si sovrappongono e si intersecano: ciò nell'ottica di approfittare della dinamica impressa al territorio da questi progetti per fare un salto di qualità urbanistica, ambientale e funzionale alla sistemazione dei comparti stessi e farli diventare dei fulcri del futuro assetto territoriale del Piano del Vedeggio.

Le modalità e le competenze di coordinazione dovranno evidentemente essere attuate in modo diverso, a seconda se si tratta di un comparto a destinazione pubblica (Prati Maggiori), di comparti in cui l'ente pubblico si fa promotore "motu proprio" di uno studio urbanistico (Cairello-Suglio, Cavezzolo, Golfo di Agno), oppure dove si tratta di coordinare un'iniziativa privata di grande scala (Monda-Bolette).

**a) Comparto Cairello-Suglio (Manno)**

Caratterizzazione del comparto: L'affaccio sulla strada cantonale in corrispondenza dell'abitato di Manno e la posizione immediatamente a ridosso dello svincolo autostradale stanno trasformando il comparto da industriale in area di servizio commerciale e amministrativa; la ripianificazione in corso dei terreni in località "Piana-Caminada-Cairelletto" (area industriale dismessa), tende nella stessa direzione.



*Planimetria del progetto urbanistico elaborato dal Gruppo "Focus" (luglio 2007), scelto dal Municipio di Manno per l'elaborazione di un Piano particolareggiato della zona di pianificazione "Piana-Caminada-Cairelletto"*

Obiettivo: Creazione di un nuovo quartiere urbano con funzioni miste e qualificate, quale prolungo del centro dell'abitato di Manno.

Temi, problemi, compiti: Conferire al comparto qualità urbanistica e una funzionalità diversificata, conforme ai nuovi contenuti.

Creare spazi pubblici e stradali attrattivi, in modo particolare con un'adeguata sistemazione della strada cantonale.

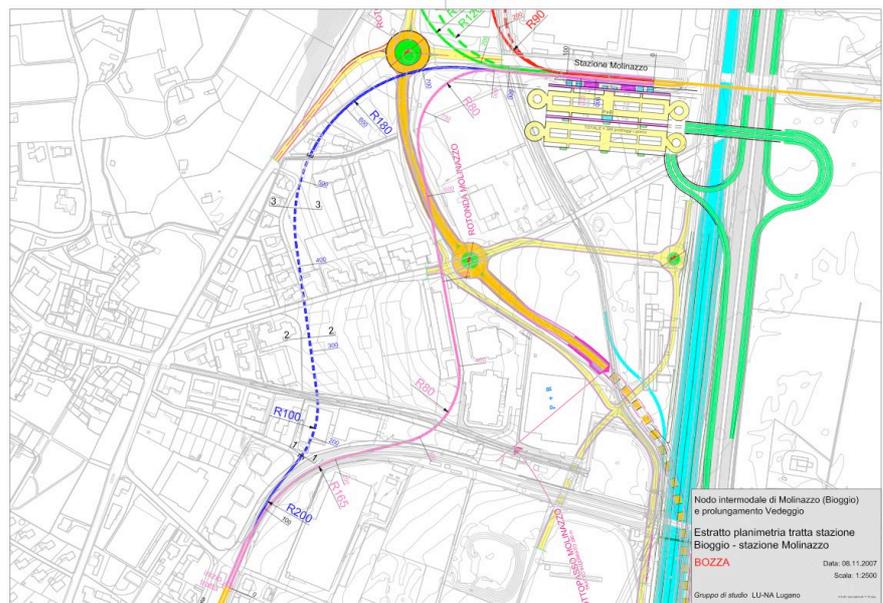
Favorire l'inserimento di contenuti abitativi compatibilmente con le altre funzioni, così da creare complessi abitativi misti.

Gestire l'inserimento di contenuti commerciali commisurati (evitare la "pianscaiolizzazione").

Pianificare e promuovere l'inserimento nel comparto del tracciato del prolungo della navetta FLP/Molinazzo-Lugano Centro, così da integrarlo nel nuovo sistema di trasporto pubblico regionale.

## b) Comparto Cavezzolo (Bioggio)

Caratterizzazione del comparto: Il comparto è caratterizzato da una presenza sparsa di attività artigianali-industriali medio-piccole, poco qualificate e in parte obsolete; nella parte alta si mischiano con vecchi insediamenti residenziali e con attività commerciali recenti; esso è particolarmente esposto alla pressione di importanti progetti industriali e commerciali; i prospettati inserimenti della circoscrizione stradale Agno – Bioggio con i relativi raccordi alla rete locale, del nuovo tracciato FLP e della navetta Molinazzo – Centro Lugano con la relativa fermata d'interscambio e la diramazione per Manno e del posteggio P+R di Molinazzo, agganciato direttamente all'autostrada A2 comporteranno una profonda e radicale trasformazione territoriale del comparto.



*Rappresentazione dell'impatto territoriale dovuto alla sovrapposizione dei progetti trasportistici previsti nel comparto Cavezzolo*

Obiettivi:

Allestire un progetto urbanistico che sappia indirizzare la progettazione degli interventi trasportistici in modo tale che non penalizzino, anzi sostengano lo sforzo pianificatorio di creare un nuovo quartiere urbano con funzioni miste e qualificate, quale prolungo del centro dell'abitato di Bioggio.

Temi, problemi, compiti:

Fornire ai responsabili degli interventi trasportistici un quadro urbanistico di riferimento per la progettazione degli stessi.

Inserire la fermata della navetta e il P&R in modo da creare spazi urbani attrattivi anche per l'utenza locale.

Gestire correttamente la distribuzione dei contenuti ammessi nel comparto (residenziali, commerciali, amministrativi e produttivi) tenendo in considerazione da un lato gli impatti provenienti dalle infrastrutture del traffico, dall'altra la prossimità con il nucleo di Bioggio.

Riconoscimento del tracciato storico della vecchia Crespera e valutazione delle possibilità di valorizzazione urbanistica.

Assicurare il corridoio ecologico lungo il Riale Barboi.

### c) Comparto Prati Maggiori (Agno)

Caratterizzazione del comparto: Ampio spazio aperto pianeggiante, con sfruttamento agricolo, delimitato da corsi d'acqua incanalati e circondato dagli insediamenti (industriali, residenziali, scolastici) e dalle strutture dell'Aeroporto.



Obiettivi: Mantenere le caratteristiche di area sostanzialmente libera da edificazione e aperta, favorendone nel contempo la fruizione pubblica, con destinazione scolastica, sportiva e ricreativa d'interesse regionale.

Temi, problemi, compiti: Acquisizione dei terreni da parte dell'ente pubblico.  
Definizione di un programma concordato a livello regionale delle infrastrutture sportive, ricreative, di svago ed eventualmente di altro genere, da inserire nel comparto.

Definire mediante un progetto urbanistico complessivo un corretto equilibrio fra volumi edificati (edifici scolastici e strutture sportive al coperto), impianti sportivi attrezzati e area di svago prativa, liberamente accessibile dal pubblico, che deve rimanere la componente prevalente.

Valorizzazione ecologica e paesaggistica dei corsi d'acqua incanalati, che circondano l'area.

Impedire che le strutture dell'Aeroporto si espandano oltre al chiaro limite disegnato dal percorso rettilineo del Canale del Vecchio Vedeggio.

Offrire un percorso pedonale trasversale attrattivo tra la Strada cantonale, una futura nuova fermata FLP in località "Bolle", le future infrastrutture scolastiche e sportive e l'Aeroporto.

Assicurare il corridoio ecologico fra il bosco collinare e l'area verde dei Prati Maggiori.

Assicurare il necessario compenso agricolo per i terreni che da agricoli vengono destinati ad altra funzione.

#### d) Comparto Monda-Bolette (Agno Aeroporto)

Caratterizzazione del comparto: La posizione fra l'animato centro del Borgo di Agno e l'Aeroporto rende l'area assai attrattiva per insediamenti misti commerciali, amministrativi d'affari e turistici; la morfologia regolare dell'area (gradi comparti rettangolari), la struttura fondiaria non frammentata, la presenza di poche strutture edificate, in parte obsolete, pongono premesse favorevoli per una ristrutturazione urbanistica di ampio respiro e unitaria; un'importante iniziativa in tal senso, che peraltro appare conforme alle attuali prescrizioni di zona, è già stata prospettata su stimolo del World Trade Center (WTC).



Obiettivi: Favorire la realizzazione di un complesso urbanistico-architettonico unitario, inteso a creare un centro d'incontri e d'affari connesso e in sinergia con l'Aeroporto e complementare con il centro del Borgo di Agno.

Temi, problemi, compiti: Definire un quadro di riferimento pianificatorio ed urbanistico che permetta di ottimizzare gli effetti positivi del progetto WTC a favore dell'assetto urbano e dell'offerta di servizi di tutto il centro del Borgo di Agno.

Definire i criteri territoriali, funzionali ed urbanistici per un aggiornamento del Masterplan dell'Aeroporto, coordinato con il progetto WTC, all'interno del quale è prevista la nuova aerostazione.

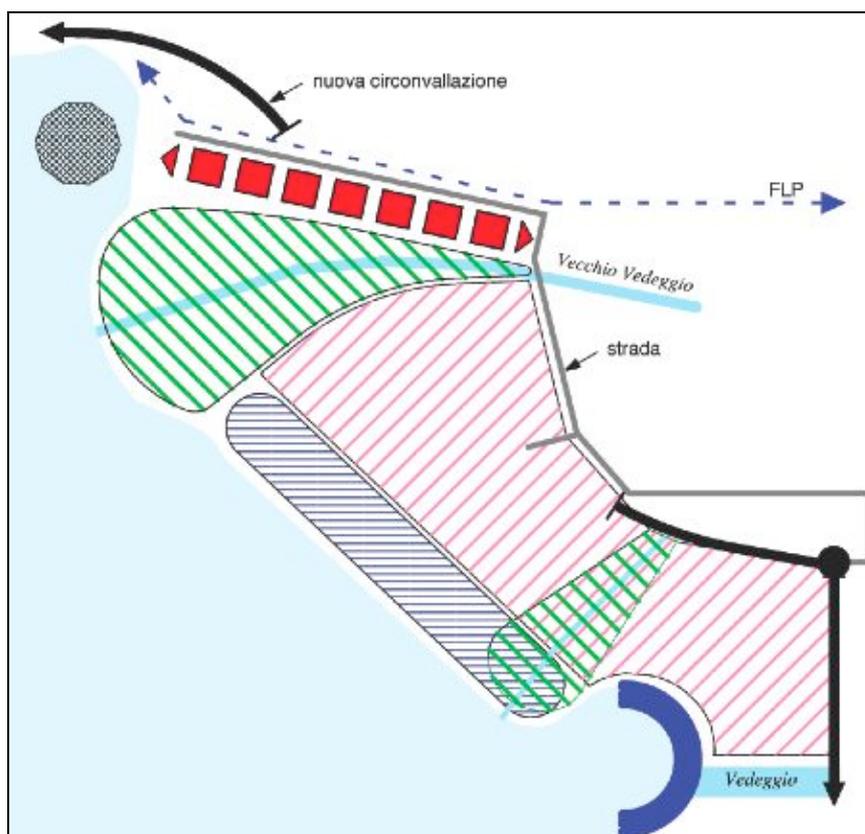
Assicurare la qualità urbanistica ed architettonica dei nuovi progetti unitari, in particolare quello concernente il nuovo insediamento Migros alla "Chiodenda", in sostituzione di quello attuale (ex-Alfa Romeo).

Coordinare la tempistica dell'attuazione dei progetti con le scadenze di realizzazione della circonvallazione Agno – Bioggio, senza la quale l'operazione non può essere avviata.

#### e) Comparto Golfo di Agno (Agno)

Caratterizzazione del comparto: La vocazione turistico-ricreativo-residenziale del comparto, affacciato sul Lago, è evidente; attualmente la situazione insediativa è frammentaria, dovuta alla presenza sparsa di villette, bungalows, darsene, 4 campeggio, terreni agricoli; in questo contesto, l'elemento più importante, generatore di spazialità, è l'area del Lido di Agno, alla foce del Canale del Vecchio Veduggio; il cantiere per la realizzazione del tracciato in gran parte sotterraneo della strada di circonvallazione Bioggio – Agno compor-

terà uno sconvolgimento dell'area e pone le premesse per un suo riassetto.



*Schema d'organizzazione spaziale per la pianificazione del comparto Golfo di Agno della Planidea SA, Canobbio*

**Obiettivi:**

Creare una grande area verde di svago in riva al Lago, fruibile al pubblico, attorno alla quale organizzare con criteri urbanistici e paesaggistici ordinati e qualificati i diversi insediamenti di supporto, turistico-ricreativi, culturali e residenziali.

**Temi, problemi, compiti:**

Coordinare il progetto di circonvallazione stradale con gli obiettivi di riqualifica urbanistica e paesaggistica.

Riordino fondiario a seguito del progetto stradale, in modo da sostenere il nuovo assetto urbanistico del comparto e da aumentare la superficie fruibile dal pubblico.

Definire i contenuti (turistico-ricettivi, residenziali, sportivi, scolastici, d'interesse pubblico) e l'assetto delle zone edificabili attorno all'area di svago.

Riordinare le aree di campeggio esistenti.

Valutare l'opzione di un futuro trasferimento della scuola media dall'ubicazione attuale (da riconsegnare alla naturale vocazione produttiva) nel comparto in oggetto, in alternativa all'ubicazione attuale.

### 5.4.3 Altri elementi del Progetto di sviluppo urbano NPV

#### a) Fascia verde e di svago del fiume Vedeggio

Il corso del Vedeggio rappresenta la “spina verde” dell’intero comparto e fa parte della grande area verde di svago, definita come “Parco del Vedeggio” dal COTAL.

Il verde e gli spazi di svago lungo la sponda destra del Vedeggio vanno preservati e resi accessibili; le aree edificabili e le infrastrutture devono essere nel limite del possibile arretrati rispetto al corso d’acqua; gli attraversamenti di strade e ferrovie mantenuti al minimo indispensabile e possibilmente raggruppati. Vanno invece promossi degli attraversamenti pedonali e ciclabili indipendenti dagli assi viari, in particolare nel settore di Manno e in corrispondenza della vecchia Crespera a Bioggio, così da favorire una fruizione integrata delle due sponde.

Condizioni importanti per l’attuazione di questa proposta del Progetto di sviluppo urbano NPV sono la coordinazione con il progetto di arginatura del Fiume Vedeggio e la realizzazione di protezioni foniche lungo l’autostrada (v. cap. 5.3).

#### b) Corridoi ecologici trasversali

I corridoi ecologici trasversali hanno lo scopo di favorire le relazioni biologiche, ma anche le relazioni pedonali fra la fascia boschiva collinare e gli spazi verdi lungo il corso del Vedeggio e verso il “Parco del Vedeggio” sulla sponda sinistra; devono pure determinare una strutturazione del verde all’interno del territorio insediativo, significativo per l’assetto urbanistico e per l’immagine del paesaggio.

I corridoi ecologici trasversali sono indicati laddove il corridoio insediativo longitudinale è interrotto da corsi d’acqua laterali, oppure dove vi sono delle importanti e significative interruzioni del “continuum” edificato.

Essi vanno preservati, provvisti di un arredo verde formato da essenze locali e resi percorribili mediante percorsi pedonali e ciclabili possibilmente naturali.

#### c) Navetta Molinazzo - Centro Lugano e il prolungamento verso Manno (-Lamone)

La realizzazione della navetta Molinazzo – Centro Lugano e il suo prolungamento verso Manno rappresenterebbe un salto di qualità nel sistema dei trasporti pubblici del comprensorio; questo progetto è considerato assolutamente prioritario per dotare il comparto di un trasporto pubblico efficiente con il polo urbano, con la rete ferroviaria regionale cantonale e con l’asse del Gottardo; il nuovo sistema di trasporto pubblico, integrando l’area del Vedeggio con il centro urbano, genererà indotti e opportunità di sviluppo territoriale di riassetto urbanistico importanti.

I nuovi tracciati della navetta vanno predisposti nel modo più appropriato in termini di attrattività dell’offerta di trasporto e di qualifica urbanistica del comparto attraversato. L’inserimento delle nuove fermate e dei nuovi tracciati, in particolare nel settore di Cavezzolo a Bioggio e nel settore Cairello a Manno va colto come opportunità per predisporre dei progetti urbanistici di qualità delle aree toccate.

#### d) Strada cantonale - nuovo asse urbano portante

Lo stradone di campagna che, sul tracciato storico dell’antica Strada Regina, fino ai primi anni ’60 del secolo scorso, univa i tradizionali nuclei, attraversando prati e campi è diventato nel corso dei decenni un budello soffocato, oltre che dal traffico congestionato, da un “continuum” di edifici di vario genere e contenuto: casette monofamiliari e palazzi residenziali, piccole attività commerciali e artigianali, grandi fabbricati industriali o amministrativi; fa eccezione il tratto tra Manno e Bioggio, dove sul lato a monte la strada è lambita dal bosco della fascia collinare.

La sistemazione dello spazio stradale e la gestione degli accessi, concepiti unicamente in funzione di criteri di tecnica viabilistica, vanno adeguate alla nuova situazione insediativa da riqualificare in base al Progetto di sviluppo urbano NPV. Le regolamentazioni delle edificazione e della sistemazione delle aree private a ridosso dello spazio pubblico devono tenere maggiormente conto dell'importanza spaziale e funzionale (attrattiva dei percorsi pedonali lungo i marciapiedi) dell'asse stradale.

*Concetto per la sistemazione della strada cantonale a Manno, elaborato nel 2003 dall'Arch. Lorenzo Custer su incarico del Comune*



Premessa per la riqualifica del campo stradale fra le Cinque Vie di Bioggio e il Vallone di Agno è la realizzazione della circonvallazione.

#### **d) Assi interni dei comparti d'attività**

Analogamente all'asse della strada cantonale, anche alcuni assi interni di servizio delle zone d'attività vanno riqualificati come viali urbani, nel senso di dare maggiore attrattiva alle zone stesse per l'insediamento di attività produttive e di servizio ad alto valore aggiunto; si tratta anche di rendere meglio leggibile per i visitatori il sistema di accesso e di servizio e di rendere più attrattivi i percorsi pedonali e ciclabili, così da favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico degli addetti delle aziende.

Questi viali corrispondono a parte della nuova rete stradale prevista dal Piano della Viabilità del Vedeggio (PVV), ma a differenza di quanto proposto dal PVV non devono servire quale alternativa al traffico di collegamento fra Bioggio e Manno, bensì unicamente per riqualificare gli assi di distribuzione interna delle zone d'attività.

Le regole di edificazione sui terreni limitrofi dovranno tenere conto dell'affaccio sugli assi interni principali: ubicazione degli accessi, sistemazione esterna, disposizione degli uffici e delle parti aperte al pubblico e/o ai visitatori.

## 5.4.4 Progetti da coordinare

Progetto	Problemi, obiettivi, compiti
Circonvallazione Agno-Bioggio	Curare il riordino territoriale, l'inserimento urbanistico e l'impatto ambientale nei comparti attraversati e toccati; per alcuni punti del tracciato vanno studiate soluzioni alternative.
Risanamento del tratto Lamone-Gentilino dell'autostrada A2	Protezione fonica degli insediamenti e delle aree di svago; assicurare gli attraversamenti pedonali e ciclabili tra sponda destra e sinistra del Piano del Veduggio; sviluppare sinergie con altri progetti viabilistici.
Opere stradali collaterali alla galleria Vezia-Cornaredo (PVV, PVP)	Prevenire il collasso viario a seguito del traffico confluyente verso il portale.
Aeroporto	Pur nelle incertezze per il futuro, l'impianto ha rappresentato finora un'infrastruttura importante per le relazioni e per la visibilità del Ticino verso l'esterno; per la pianificazione locale esso rappresenta una garanzia di mantenimento di un importante spazio libero da insediamenti a ridosso del fiume Veduggio; le strutture di supporto all'esercizio di volo vanno sistemate in modo rispettoso delle peculiarità territoriali e ambientali dei dintorni; gli investimenti da attuare devono essere limitati al minimo necessario per garantirne la funzionalità nel prossimo futuro, senza pregiudicare l'opzione di una riconversione dell'area a medio-termine, quando la messa in funzione del collegamento ferroviario Lugano-Varese (-Malpensa) e l'allacciamento del Ticino alla rete ferroviaria europea ad alta velocità dovessero rappresentare una valida alternativa ai voli di linea.
Scalo merci FFS	Pur nelle incertezze per il futuro e la scarsa utilizzazione da parte delle ditte insediate sul Piano del Veduggio, la struttura va salvaguardata in funzione di future opportunità legate alla mobilità sostenibile per le merci.
Accesso zona industriale Agno/Bioggio da nord	Scaricare il traffico dall'asse interno, senza creare un "by pass" indesiderato.
Arginatura Veduggio	Promuovere la funzione di svago dello spazio fluviale; garantire i percorsi pedonali e ciclabili longitudinali e trasversali.
Centro sportivo regionale Prati Maggiori, Agno	Garantire una sistemazione dell'area idonea e valida a lungo termine (v. anche comparto strategico "Prati Maggiori").
Piano particolareggiato comparto Cairello, Manno	Orientare il progetto in modo da sostenere l'obiettivo di creare un polo terziario e commerciale qualificato (v. anche comparto strategico "Cairello-Suglio").
Percorsi pedonali e ciclabili Strada Regina	Irrorare tutto il comprensorio della nuova città con una rete efficiente e attrattiva per la mobilità lenta.
Ev. progetti privati importanti	Orientare i progetti in modo da sostenere gli obiettivi fissati dal piano d'indirizzo; minimizzare gli impatti negativi (traffico, immissioni di rumore atmosferiche).

## 6. Indicazioni preliminari per l'attuazione del Progetto di sviluppo urbano NPV

### 6.1 Considerazioni introduttive

Con il Progetto di sviluppo urbano NPV sono stati definiti uno scenario di organizzazione spaziale futura del comparto, coerente con un quadro generale di sviluppo territoriale allargato a tutto il Piano del Vedeggio e all'agglomerato urbano di Lugano, come pure le aree e i progetti strategici per l'attuazione degli obiettivi di sviluppo posti.

**L'attuazione del Progetto di sviluppo urbano NPV compete singolarmente ai Comuni di Agno, Bioggio e Manno, attraverso i rispettivi Piani regolatori.**

Non sono necessarie revisioni generali. Per dare seguito alle indicazioni del Piano di sviluppo territoriale NPV sono sufficienti delle varianti e degli adattamenti puntuali. In alcuni casi (comparti strategici), dopo averne definito nel dettaglio i perimetri, sono da mettere in atto le procedure di coordinamento pianificatorio e di progettazione urbanistica dettagliate (procedure di concorso, mandati di studi paralleli, piano particolareggiato) in parte già previsti dai PR, necessari per garantire un controllo della qualità urbanistica e della funzionalità dei comparti.

Spetta pure agli stessi Comuni valutare se sono date le condizioni che rendono opportuno e giustificano la delimitazione in taluni comparti di una **zona di pianificazione**, ossia di una misura di salvaguardia della pianificazione che permette al Municipio di non approvare delle domande di costruzione conformi al PR in vigore, ma che contrastano con i nuovi intendimenti pianificatori.

Si ritiene che il Progetto di sviluppo urbano NPV possa offrire un quadro di riferimento sufficientemente solido e circostanziato per permettere un buon coordinamento delle scelte pianificatorie di ogni singolo Comune.

Per assicurare tale coordinamento, per dare seguito in modo efficace agli obiettivi di assetto territoriale qualitativo e sostenibile, indicati dal Progetto di sviluppo urbano NPV, e per verificarne regolarmente i risultati sono tuttavia necessari ulteriori strumenti politici concordati fra i Comuni interessati. In particolare intravediamo i seguenti strumenti politici da mettere in atto:

- 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.

## 6.2 Coordinazione dei progetti di scala intercomunale

Il Piano del Veduggio è interessato a diversi grandi progetti di scala intercomunale, promossi dalla Confederazione, dal Cantone e dai Comuni. Essi sono stati citati al capitolo 5.4.4 e per ognuno di essi vengono indicate le implicazioni e le problematiche da risolvere.

Si tratta di progetti che in parte rispondono ad aspettative ed esigenze di lunga data del territorio, a sostegno anche della vocazione produttiva e di servizio del comprensorio, in parte sono necessarie per un riassetto territoriale e funzionale generale di tutto l'agglomerato luganese, in parte ancora offrono nuove opportunità di sviluppo per il futuro.

La coordinazione non può limitarsi a fare in modo che ogni singolo progetto possa essere realizzato secondo le proprie specifiche esigenze tecniche e funzionali.

Coordinazione, nell'ottica del Progetto di sviluppo urbano NPV, significa che **la pianificazione e attuazione dei grandi progetti deve avvenire, producendo un plusvalore in termini di funzionalità, spazialità e qualità urbana complessive**, a favore quindi della molteplicità delle funzioni e dei valori, che il territorio presenta e che si intende sviluppare.

Nel caso concreto del Piano del Veduggio, una coordinazione intesa in tal senso presuppone che siano dati:

- criteri di valutazione dei progetti desunti dal Progetto di sviluppo urbano NPV
- un organismo intercomunale di valutazione coordinata dei progetti.

## 6.3 Progettazione urbanistica dei comparti strategici

Il Progetto di sviluppo urbano NPV ha individuato alcune aree strategiche, interessate a importanti modifiche spaziali e funzionali, dalla cui sistemazione può dipendere il destino di tutto il comprensorio del Veduggio. Conviene quindi ai Comuni concentrare in questi comparti gli sforzi pianificatori e le risorse economiche (investimenti), onde promuovere in modo attivo lo sviluppo auspicato tramite il Progetto di sviluppo urbano NPV.

Le aree individuate sono indicati al capitolo 5.3 "Comparti strategici" e sono le seguenti:

- Cairello (Manno)
- Cavezzolo (Bioggio)
- Prati Maggiori (Agno)
- Monda-Bolette (Agno)
- Riva Lago (Agno)

Gestire tali aree strategiche significa mettere in atto una pianificazione che non si limiti a definire genericamente le destinazioni e l'urbanizzazione di base, ma significa promuovere dei progetti urbanistici integrati, con importanti contenuti economici, rispettivamente d'interesse pubblico.

Nel caso in cui l'iniziativa privata si è già attivata (Comparto Monda-Bolette, comprendente anche la nuova aerostazione e i relativi servizi turistico-ricettivi di supporto) deve essere assicurato un **accompagnamento efficace del progetto da parte dell'ente pubblico**, affinché questo possa porsi verso il promotore come interlocutore qualificato, allo scopo di indicare le condizioni atte a rispondere all'interesse pubblico di un insediamento di ampie proporzioni.

Nel caso dei comparti, i cui spazi liberi disponibili offrono ampie possibilità di sviluppo "ex-novo" a diverse e varie iniziative private (Cairello, Cavezzolo, Riva-Lago), la nuova edificazione deve avvenire sulla base di un **progettazione urbanistica promossa dall'ente pubblico** mediante un'attenta analisi dei contenuti ammissibili e auspicabili, delle condizioni-quadro da rispettare e definendo chiaramente gli obiettivi da perseguire;

le soluzioni vanno ricercate attraverso procedure quali i concorsi d'idee e/o i mandati di studi paralleli (cfr. la procedura seguita dal Municipio di Manno tra il 2006 e il 2007 per il comparto del Cairello). I risultati sono da codificare nello strumento del piano particolareggiato, attraverso il quale promuovere infrastrutture e spazi pubblici di qualità, con un'equa partecipazione concordata dei privati ai relativi costi. Nell'ambito degli studi particolareggiati sono pure da definire eventuali impegni di politica fondiaria (acquisizione di fondi) dell'ente pubblico.

Per quanto riguarda il comparto Prati Maggiori, nel quale sono da promuovere in modo particolare le destinazioni sportive, ricreative e di svago, va colta l'opportunità offerta dall'ampiezza dello spazio libero pianeggiante a disposizione, per **realizzare mediante una progettazione unitaria (concorso di progettazione) un'area d'interesse pubblico di ampio respiro**, anche nella sistemazione delle attrezzature esterne e degli spazi liberi, oltre che di una limitata edificazione. Preliminarmente comunque dovranno essere definiti e concordati, sia tra i Comuni di Agno, Bioggio e Manno, sia con gli altri Comuni vicini, i contenuti d'interesse pubblico, nell'ottica di offrire una struttura di alto livello e di richiamo regionale.

Le procedure di pianificazione e di progettazione sopra esposte spettano "in primis" ai singoli Comuni, nel cui comprensorio i comparti sono situati. Gli organismi di ABM possono fornire il necessario supporto tecnico e politico.

## 6.4 Ripartizione intercomunale di costi e benefici della pianificazione

Il fatto di aver considerato il territorio dei 3 Comuni quale unità di sviluppo territoriale entro cui predisporre una pianificazione coordinata, volta ad ottimizzare nel rapporto costi-benefici sull'intero comprensorio ABM, pone il problema del come considerare e trattare i costi e i benefici diretti ed indiretti che inevitabilmente scaturiscono da un tale approccio.

Da un lato questo modo di procedere implica una strategia promozionale coordinata e complessiva di questo territorio, il che comporta costi di pianificazione e promozionali occasionati in particolare, oltre che dai costi del progetto di pianificazione auspicata, dall'organizzazione prefigurata per la gestione di tale pianificazione (Organismo di coordinazione territoriale).

D'altro canto si sarà in presenza di benefici legati alla nuova pianificazione che molto probabilmente non saranno ripartiti omogeneamente sui diversi comuni. Se a livello di zone residenziali intensive (quelle collinari estensive non sono oggetto del corrente studio) si potrà più facilmente intervenire senza creare eccessive discriminazioni fra i diversi Comuni (in particolare attraverso l'arredo degli assi stradali principali e un'adeguata distribuzione delle fermate dei mezzi pubblici), per quanto attiene le zone produttive la situazione si fa più problematica. Infatti si prevede di differenziare le possibilità di sfruttamento, attraverso diverse tipologie e un diverso grado di specializzazione delle attività. A livello di piano concettuale si propone la seguente differenziazione delle zone produttive del Piano del Vedeggio:

- aree per servizi amministrativi e commerciali
- aree d'attività miste
- aree artigianali, per magazzini e depositi

Questa catalogazione sostituisce in effetti l'attuale definizione di zona produttiva nei diversi PR comunali, in cui attualmente possono trovare posto quasi indistintamente tutte le attività industriali-artigianali o commerciali-amministrative che siano. Nel seguito degli studi d'approfondimento sulle attività produttive occorrerà verificare l'opportunità di precisare ulteriormente i criteri di compatibilità fra le diverse attività all'interno delle citate categorie, in modo di favorire da un lato la coerenza dei contenuti e le sinergie fra gli stessi, dall'altro per assicurare la maggior flessibilità possibile, con particolare attenzione riguardo agli sviluppi futuri connessi con l'evoluzione tecnologica e l'innovazione nei servizi.

Ne consegue che di fatto si assegnano dei singoli comparti, indipendentemente dagli attuali confini comunali, a delle funzioni più oppure meno redditizie da un punto di vista dell'indotto, in particolare in relazione

- al valore aggiunto delle attività potenzialmente insediabili,
- al numero e alla qualifica degli addetti,
- al gettito fiscale diretto di tali attività,
- ai costi d'urbanizzazione residui (di completazione o di adattamento) in rapporto al valore aggiunto delle aree oggetto di sfruttamento edificatorio ex-novo oppure di una riconversione d'uso (entro edificazioni esistenti o attraverso un loro adattamento),

- ai benefici indiretti in termini di indotto (sinergie a livello di aziende vicine o meno vicine entro il comprensorio, attrazione di nuove aziende e abitanti residenti, effetti sui commerci locali ecc.).

Fatte queste considerazioni a titolo di inquadramento, ritenuto che un'eventuale aggregazione fra i 3 Comuni risolverebbe automaticamente la questione (non ponendosi più in tal caso il problema di ripartizione intercomunale di costi e benefici), si possono prefigurare a titolo esemplificativo i seguenti meccanismi di compensazione interna ai Comuni del comprensorio (in gradazione a partire dal modello più semplice, meno incisivo e presumibilmente meno efficace).

1. Ripartizione dei soli costi di pianificazione e di promozione del comprensorio (quale territorio di residenza, di lavoro e di svago) in proporzione
  - a. alle superfici oggetto di pianificazione/promozione oppure
  - b. ad un fattore risultante da una ponderazione fra il numero di abitanti e di posti di lavoro attuali e potenziali (contenibilità di PR) oppure
  - c. ad un fattore risultante, in aggiunta ad a., da una ponderazione dei diversi tipi di zona: residenza intensiva o estensiva e zone produttive ad alto, medio e basso valore aggiunto (differenziando anche qui lo stato attuale e quello potenziale di PR).
2. Come 1. + inclusione anche di una forma di ripartizione dei benefici (ai sensi del pto. 3. e 4.)
3. Ripartizione delle risorse fiscali generate dalle ditte insediate nelle zone produttive secondo
  - a. la proporzione delle superfici assegnate alle diverse funzioni in base al differente valore aggiunto delle sottozone, rispettivamente al potenziale fiscale (qui si potrebbe differenziare fra aree edificabili già sfruttate e quelle libere, o considerare in parallelo gli specifici oneri d'urbanizzazione) oppure
  - b. la differenza fra la situazione attuale e quella in divenire (quindi che si concretizza di anno in anno), sempre con diversa ponderazione in funzione del carattere delle sottozone; per evitare di mettere in causa le situazioni acquisite nei diversi comuni, si potrebbe limitarsi a considerare solo le nuove ditte e le migrazioni; si potrebbe anche includere nel riparto solo una quota delle variazioni del loro gettito fiscale (ad es. il 30%, in modo che l'effetto base rimanga in gran parte nel rispettivo comune, ma che resti altresì un sufficiente incentivo al discorso intercomunale).
4. Come 3. + inclusione anche di una forma di ripartizione dei benefici fiscali relativi alle persone fisiche.

Ci si rende subito conto che un approccio di questo tipo non è esente da difficoltà di valutazione degli elementi di riferimento di volta in volta assunti, come pure della loro quotazione (qualitativa e quindi quantitativa) ai fini del calcolo del relativo fattore di riparto.

Un seminario organizzato l'11 settembre 2008 dall'Ufficio dello sviluppo territoriale a Berna con i responsabili dei progetti modello sul tema dei sistemi di compensazione di vantaggi e svantaggi nella pianificazione del territorio ha evidenziato, sulla base di diverse esperienze fatte, la difficoltà di mettere in pratica modelli simili a quelli sopra indicati, sufficientemente affinati e verificabili. L'indicazione che ne è emersa è quella di optare per modelli semplici, basati su una definizione, di volta in volta (per singoli progetti, oppure per periodi di tempo, nel caso di attività diversificate e continuate) dei costi e della relativa chiave di riparto, sulla base di criteri di interessenza concordati (superficie, abitanti, posti di lavoro, ecc...).

## 6.5 Strumenti di politica fondiaria e cooperazione pubblico/privato

E' generalmente riconosciuto che due degli ostacoli principali al perseguimento degli obiettivi dei PR sono:

- la tesaurizzazione dei terreni edificabili ossia, la non edificazione; una parte dei proprietari non ha interesse ad edificare e/o non ha necessità di vendere; ciò causa un'edificazione a macchia di leopardo, la mancata resa degli investimenti in infrastrutture pubbliche e la richiesta di sempre maggiori superfici edificabili; è un ben noto circolo vizioso;
- gli elevati costi di urbanizzazione, che non permettono agli enti pubblici di equipaggiare i terreni entro tempi congrui.

Per tentare di far fronte a questi ostacoli esistono strumenti che in Ticino non sono ancora molto diffusi. Lo sono però in altri Cantoni e altri paesi. Il Cantone Ticino, conscio di ciò, sta predisponendo le adeguate basi legali affinché anche da noi si possa ricorrere a tali strumenti. Saranno inserite nella revisione della Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT), prossimamente sottoposta al Gran Consiglio.

In particolare occorre rilevare che le soluzioni utilizzate in altre realtà passano tutte attraverso il riconoscimento della dinamica di causa/effetto dei due ostacoli citati. Infatti, se è soprattutto l'ente pubblico che deve sopportare i costi di urbanizzazione ed il proprietario privato beneficia completamente del plus-valore generato dall'edificabilità e dalla infrastrutturazione dei terreni, allora quest'ultimo sarà poco incentivato a vendere (a mettere sul mercato terreni edificabili), dato che non deve recuperare nessun investimento fintanto che non edifica egli stesso.

Per uscire da questa dinamica sono quindi stati sviluppati una serie di strumenti che fanno leva su meccanismi di mercato, che non vanno contro l'interesse dei singoli proprietari e contemporaneamente stimolino l'attività economica.

Possiamo citare ad esempio i seguenti, che sembrano essere i meglio utilizzabili anche in Ticino (e che comunque lo saranno grazie alle prossime, citate, novità legislative):

- Il **prelievo del plus-valore**, per procurare mezzi finanziari ai comuni; il prelievo del plus-valore si attua su quei territori che vedono aumentato il loro valore commerciale a seguito di decisioni pianificatorie, quali l'azzoneamento di nuovi terreni edificabili, l'aumento delle possibilità edificatorie o il cambiamento di destinazione d'uso del terreno; questo concetto trova la sua base legale a livello federale nell'art. 5 della LPT.
- L'**imposizione comunale di immobili (ICI)**, per incentivare la realizzazione di immobili o vendita di terreni edificabili ma non edificati; una tassazione che tenesse conto dei costi generati dal potenziale edificabile e non del solo edificato, così come dei costi nel tempo delle infrastrutture, avrebbe come effetto di mobilitare maggiormente il terreno edificabile, dato che vi sarebbe interesse a farlo "rendere", per far fronte alle spese di urbanizzazione; si tratterebbe dopotutto di un'operazione di internalizzazione dei costi, con ricadute estremamente positive sulle finanze degli enti pubblici; un'attuazione di tali principi comporta però la modifica delle leggi tributarie e di quelle che regolano le tasse sulle infrastrutture.
- I **contratti di utilizzazione o contratti urbanistici**, per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo entro un termine stabilito; si tratta di contratti di diritto privato (con componenti di diritto pubblico) che l'ente pianificante stipula con i proprietari fondiari durante il processo pianificatorio; la parte preponderante dei contratti viene comunque conclusa prima dell'entrata in vigore dell'atto pianificatorio cui si riferiscono; esempi in tal senso, pertinenti per il territorio del Piano del Vedeggio, potrebbero essere
  - ♣ partecipazione al finanziamento di spazi e attrezzature pubbliche all'interno delle zone d'attività da parte delle aziende
  - ♣ impegno dei privati a migliorare la qualità architettonica dei propri edifici nei settori da riqualificare, definiti dalla pianificazione (ad es. mediante concorsi di progettazione concordati)
  - ♣ utilizzo pubblico di superfici residue private verso determinati spazi pubblici definiti dalla pianificazione allo scopo di riqualificarne l'immagine e promuoverne la fruizione
  - ♣ accordi pubblico/privato, in cui l'ente pubblico si impegna ad assicurare un determinato sfruttamento del terreno e il privato si impegna ad utilizzarlo effettivamente secondo gli intendimenti della pianificazione entro un termine stabilito.
- **Acquisizione fondiaria da parte dell'ente pubblico**, in particolare di terreni idonei per gli insediamenti produttivi e di servizio, per poi promuovere l'utilizzazione effettiva secondo gli intendimenti della pianificazione, attribuendoli con modalità da definire (vendita, diritto di superficie) e a condizioni concorrenziali ad investitori e imprenditori interessati, che si impegnano ad edificare e utilizzare i terreni in modo conforme (v. ad es. la Fondation pour les Terrains Industriels del Canton Ginevra).

L'applicabilità dell'uno o dell'altro strumento, ma meglio ancora della combinazione di più strumenti, potrà essere verificata in sede di approfondimento dei lavori.

## 6.6 Promozione dello sviluppo e marketing territoriale

Per assicurare anche in futuro il livello raggiunto e la continuazione del “trend” favorevole, non sarà più sufficiente affidarsi alla buona sorte e alle circostanze esterne, in particolare alla favorevole collocazione geografica e alle infrastrutture realizzate dal Cantone e dalla Confederazione, che hanno permesso al Piano del Vedeggio di beneficiare negli ultimi due decenni di uno sviluppo economico senza pari a livello cantonale.

Basta che cambino determinate regole fiscali europee, o che degli insediamenti trainanti per la localizzazione delle imprese (Centro di calcolo, SUPSI) per una scelta politica d'ordine superiore vengano trasferiti altrove, per perdere quanto è stato acquisito e per ritornare in una dinamica di sub-urbanizzazione.

In futuro è necessario che i Comuni interessati diventino attori protagonisti dello sviluppo economico del proprio territorio e che si dotino degli strumenti atti a svolgere questo ruolo e dotarsi degli strumenti necessari per:

- promuovere un marketing territoriale generale e mirato, nei confronti degli enti pubblici superiori, del mondo economico, imprenditoriale e finanziario e dei potenziali investitori nel territorio.
- interloquire con gli operatori economici ed immobiliari, sia quelli presenti, sia quelli potenziali per conoscerne tempestivamente le intenzioni, aspettative ed esigenze, per informarli sugli obiettivi e le strategie di organizzazione territoriale, che essi sono chiamati a sostenere, per consigliarli e orientarli sulle misure e iniziative da intraprendere (progetti di sviluppo, nuovi insediamenti, acquisizione di terreni, accordi fiscali, ecc.);
- orientare la propria politica fondiaria sulla base delle indicazioni e delle informazioni che scaturiscono dal marketing e dai contatti con gli imprenditori economici e immobiliari;
- monitorare regolarmente le dinamiche in corso, sia a livello economico generale, sia a livello delle attività presenti sul territorio del Vedeggio;
- valutare forze/debolezze e rischi/opportunità delle tendenze riscontrate, in modo da verificare e aggiornare le strategie da mettere in atto.

Andrà verificato con gli ulteriori approfondimenti dello studio, quali di questi compiti potranno essere svolti direttamente dai Municipi, quali attraverso nuovi enti intercomunali ABM e per quali la scala locale dovesse essere inadeguata ai criteri di operatività ed efficienza e quindi vanno cercate soluzioni a scala più ampia, ad esempio attraverso gli organismi previsti per la nuova politica regionale.

## 6.7 Verifica della sostenibilità dello sviluppo territoriale

La società mondiale contemporanea deve soddisfare i propri bisogni senza compromettere il benessere delle generazioni future<sup>6</sup>. Questo in sintesi l'obiettivo dello sviluppo sostenibile.

Questo principio, definito "metodo di lavoro" da parte del Consiglio Federale, presenta la novità, e quindi il potenziale, di porre le basi concettuali per considerare contemporaneamente le tre dimensioni: ecologia, equità, economia.

Per capire operativamente cosa implica lo sviluppo sostenibile bisogna conoscere meglio i tre poli e le loro implicazioni:

Ecologia	Uso risorse territoriali e ambientali compatibili (capacità di carico, debolezze, ...)	Fragilità ecologiche del territorio Interconnessioni e reticolo ecologico Ripristini e valorizzazione di comparti naturalistici Impatto attività antropiche
Economia	Efficienza e dinamismo economico nell'uso delle risorse (umane, finanziarie, ...)	Equilibrio conti pubblici Sostenibilità investimenti pubblici e privati Capacità di sviluppo risorse umane
Equità / società	Coesione sociale (integrazione, ...), capacità di coinvolgimento popolazione (democrazia, ...)	Senso di appartenenza alla comunità Ruolo società civile nella gestione della cosa pubblica (territorio, ...)

Partendo dallo spunto di queste considerazioni e dell'ambizione che rappresenta uno sviluppo territoriale sostenibile, si pone l'esigenza di disporre un sistema di monitoraggio oppure, o in parallelo di uno strumento di guida e gestione di progetto che s'intendono sviluppare.

Il **sistema di monitoraggio** comporta la definizione di una serie di indicatori (dati statistici, o altre fonti di dati quantitativi) basati sugli obiettivi dei progetti sviluppati. Esistono a livello federale diversi progetti di monitoraggio che si basano su dati statistici già esistenti. Si cita ad esempio fra gli altri il progetto "Cercle Indicateurs (CI)", che comprende 37 indicatori<sup>7</sup>, oppure al sistema di indicatori "MONET"<sup>8</sup>. I risultati hanno fatto l'oggetto di un articolo pubblicato sulla rivista DATI<sup>9</sup>.

Qualsiasi nuovo sistema di monitoraggio deve verificare la fattibilità tecnica del rilevamento del dato statistico e l'impegno che la produzione di tale dato implica.

Uno **strumento di valutazione, guida o gestione di progetto** basato sullo sviluppo sostenibile non persegue gli stessi scopi del sistema di monitoraggio, ma si basa sugli stessi parametri di base esplicitati nella definizione di sviluppo sostenibile. Uno strumento di questo tipo deve essere in grado di:

- orientare le scelte strategiche rendendo effettiva la visione d'insieme rispetto alle tre dimensioni citate (analisi multivariata);
- permettere il confronto tra varianti e/o visioni politiche sulla base di informazioni oggettive e/o soggettive (impatti, ...). Fornire argomenti di discussione che facilitano la conseguente fase di decisione;
- rendere possibile il miglioramento continuo del progetto sulla base di forze e debolezze;

<sup>6</sup> Lo *Sviluppo sostenibile* è uno sviluppo che "garantisce i bisogni delle generazioni attuali senza compromettere la possibilità che le generazioni future riescano a soddisfare i propri"; dal rapporto Brundtland (dal nome della presidente della Commissione, la norvegese Gro Harlem Brundtland) del 1987.

<sup>7</sup> [www.are.admin.ch/themen/nachhaltig/00268/00552/00553/index.html?lang=fr](http://www.are.admin.ch/themen/nachhaltig/00268/00552/00553/index.html?lang=fr)

<sup>8</sup> [www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/21/02/01.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/21/02/01.html)

<sup>9</sup> Casabianca A, Martinoni M. *Sviluppo sostenibile: come misurarlo*. Dati 2007-4

- Anticipare i potenziali conflitti, permettendo così di valutare i diversi scenari;
- Permette di motivare la scelta presa e di giustificarne il finanziamento.

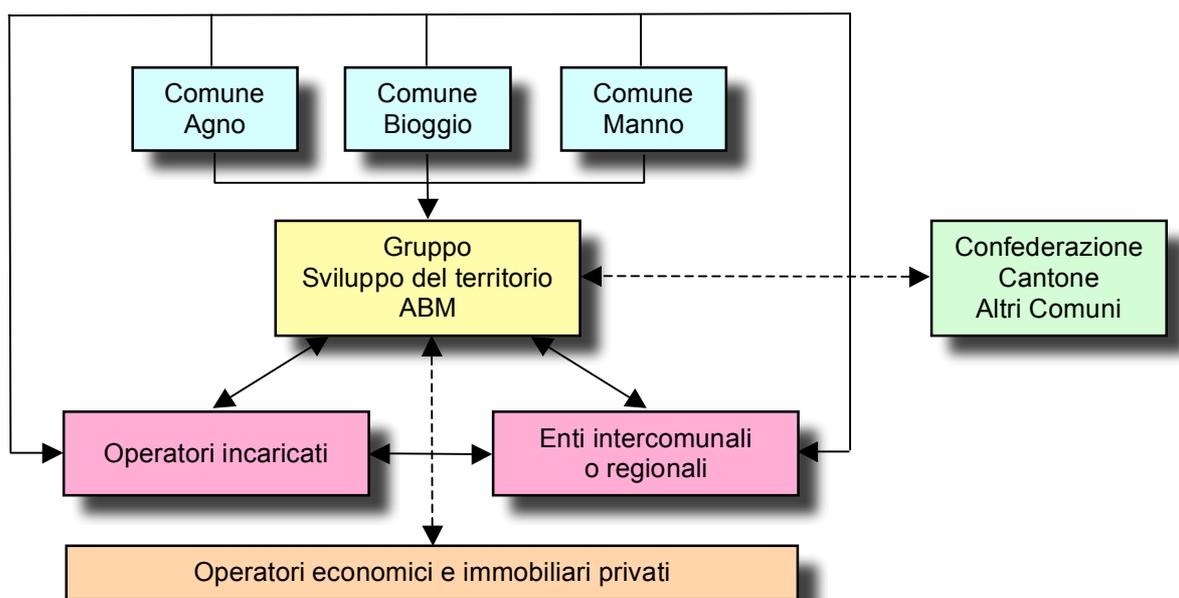
Lo strumento “*Bussola 21*” è uno strumento interattivo accessibile a tutti attraverso internet<sup>10</sup>. Rispondendo ad una serie di domande politici o tecnici, possono introdurre nelle pianificazioni e nelle decisioni politiche i principi dello sviluppo sostenibile.

Nella sua versione definitiva il Progetto di sviluppo urbano NPV dovrà quindi indicare, nell’ottica dello sviluppo sostenibile, degli obiettivi e dei risultati verificabili attraverso uno dei possibili sistemi di monitoraggio e di valutazione.

## 6.8 Coordinazione territoriale intercomunale permanente

La messa in atto dei dispositivi di coordinazione, di controllo, di consulenza e di promozione illustrati nei capitoli precedenti, richiede necessariamente un **organismo di coordinazione territoriale intercomunale** permanente fra i Comuni coinvolti.

Concretamente questa funzione potrà essere assunta dall’attuale Gruppo sviluppo del territorio ABM, che accompagna questo studio. Rispetto ai compiti attuali del Gruppo (prese di posizione per consultazioni, elaborazione di concetti pianificatori generali) il suo campo d’attività verrebbe esteso a mansioni di coordinamento concreto e operative, secondo lo schema seguente.



Il Gruppo Sviluppo del territorio ABM continua ad essere lo strumento di coordinamento della politica territoriale dei tre Comuni di Agno, Bioggio e Manno. A questo scopo esso interloquisce, a nome dei tre Comuni, con la Confederazione, con il Cantone e con gli altri Comuni, per tutte le questioni d’interesse intercomunale, che riguardano lo sviluppo territoriale del comprensorio.

Nel contempo i 3 Comuni costituiscono e mettono a disposizione gli strumenti necessari al Gruppo Sviluppo del territorio ABM per essere operativi nel campo della promozione dello sviluppo, del marketing territoriale e della politica fondiaria (v. capitoli 6.6 e 6.7) e per poter interloquire efficacemente con gli operatori economici e immobiliari, sia quelli già attivi nel territorio, sia soprattutto con quelli potenziali.

<sup>10</sup> [www.bousssole21.ch/it](http://www.bousssole21.ch/it); per poter utilizzare lo strumento è sufficiente registrarsi tramite un indirizzo e-mail e una password.

Si ipotizza a tal proposito la creazione di società anonime, partecipate pariteticamente dai 3 Comuni, alle quali i Comuni stessi affidano, mediante mandato di prestazione, i compiti sopra descritti, analogamente al modello della Vedeggio Servizi SA. È da valutare se creare più società con compiti diversi, oppure se crearne una sola con più compiti, eventualmente integrandola con la stessa Vedeggio Servizi SA.