

Quale immagine futura per la nuova porta di accesso a Lugano?

L'immagine del futuro quartiere di Cornaredo quale nuova porta di accesso alla città di Lugano è legata in modo inscindibile alle **problematiche viarie** indotte dall'apertura della Galleria Veduggio-Cassarate. Il progetto AVENEW nella ricerca di una soluzione in grado di definire vocazione ruolo e contenuti del Nuovo Quartiere di Cornaredo affronta il problema operando delle scelte radicali che fungono da spina dorsale allo sviluppo del piano urbanistico e aspirano ad ottenere un massimo di qualità, attrattività ed integrazione di tutti i comparti che compongono l'area oggetto di concorso.

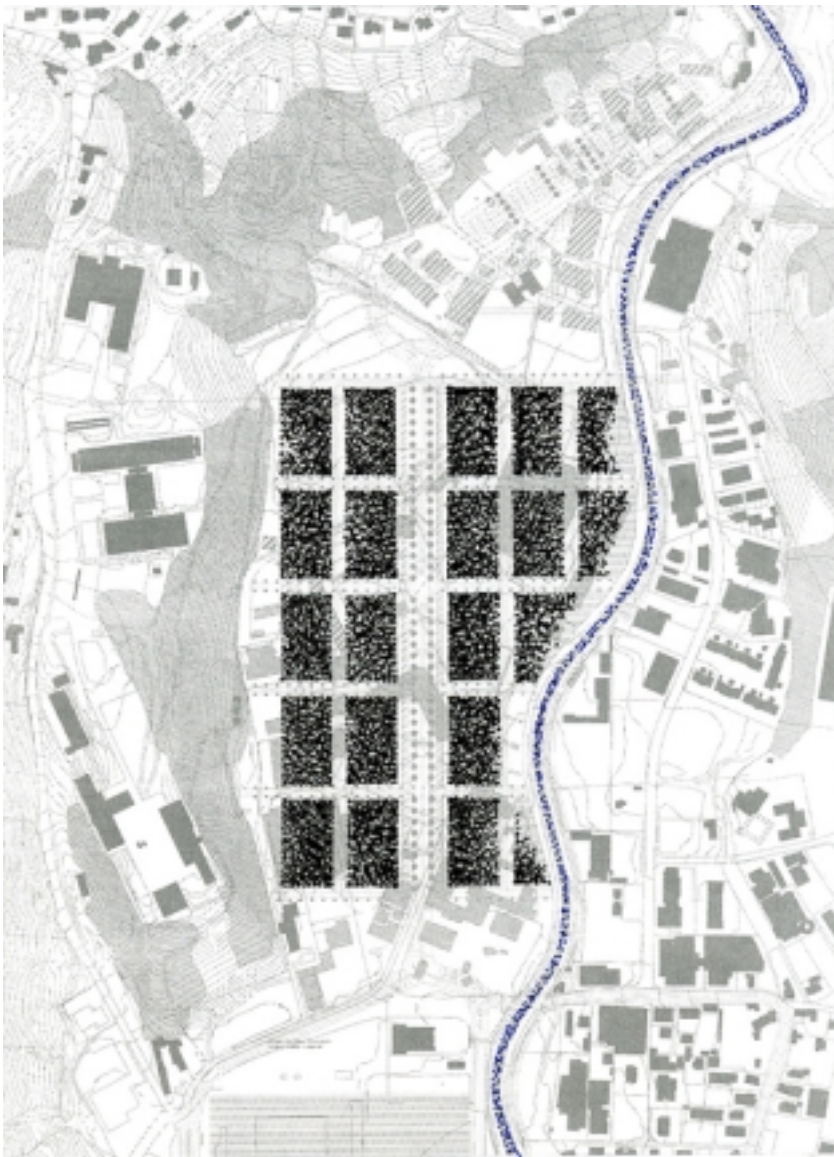
La proposta del piano viario elaborato mira a raggiungere i seguenti obiettivi:

- **limitare al minimo i flussi di transito** all'interno del quartiere, con la proposta di localizzare il parcheggio Park&Ride a ridosso dell'uscita della Galleria, al limite settentrionale dell'area sul territorio di Canobbio.
- **concentrare i principali flussi di traffico** (sia di transito che interni al quartiere) in modo da poter ridurre al minimo l'impatto e creare un unico asse di attraversamento nord sud che divide il quartiere in due parti distinte (entrambe possiedono un lato più appartato e tranquillo adatto a contenuti residenziali ed un lato più visibile e animato adatto a contenuti piuttosto commerciali e di servizio).
- **concentrare il più possibile l'area costruita** in modo da creare un quartiere denso e compatto ma lasciare delle aree verdi da utilizzarsi come giardini pubblici ad articolazione tra il tessuto del nuovo quartiere Cornaredo e la città di Lugano da una parte ed il Park&Ride abbinato ad un centro sportivo e di servizi a carattere regionale dall'altra.

L'immagine offerta come nuova porta di accesso a Lugano è quella di una città che ha la consapevolezza di essere costituita per parti distinte che occupano ruoli complementari necessari al suo funzionamento.

In particolare si manifestano le **quattro componenti** del piano urbanistico:

- All'uscita della galleria l'automobilista trova un'ampia rotonda inserita in un **Parco pubblico nord** che collega il parco della collina di Trevano con il parco del lungo fiume Cassarate e collegata direttamente ad un parcheggio Park&Ride con uscita diretta su una nuova stazione dei trasporti pubblici luganesi.
- Il **Park&Ride** diviene il punto di partenza per un percorso ciclabile e pedonale in grado di garantire di raggiungere lungo la sponda sinistra del fiume Cassarate il futuro circuito di mobilità lenta e contemporaneamente si propone di abbinarvi un centro sportivo (tennis) ed una torre amministrativa e di servizi.
- Il denso **quartiere di Cornaredo** rappresentato dall'asse viario di transito con i due controviali che smistano il traffico del quartiere.
- L'area pubblica libera del **Parco pubblico sud** dove si propone un giardino di collegamento delle diverse componenti sotto il livello stradale ad una quota di 296 m. s.l.m.



Quale vocazione per il quartiere di Cornaredo?

Il nuovo quartiere Cornaredo costituisce la nuova porta Nord della città. L'urbanizzazione tra la rotonda d'ingresso al tunnel e il nuovo centro sportivo sull'attuale sedime dei campi di calcio si organizza attorno ad un **avenue** centrale ai lati del quale si estendono sui due fronti cinque isolati che si prolungano dall'asse di transito ad est fino al lungo fiume Cassarate e ad ovest fino ai piedi della collina di Trevano.

L'intento è quello di comporre in questo punto una parte di città compatta disegnata e di grande densità, composta da un **mix funzionale** in grado di offrire una vita di quartiere tra la collina di Trevano e il fiume Cassarate. Le attività proposte sulla sponda destra del fiume sono così ripartite:

- lungo l'asse di transito **attività commerciali e di servizio**, facilmente raggiungibili non temono il traffico ed esigono una buona visibilità.
- appena dietro l'asse di transito **piccole attività artigianali**
- lungo le estremità est e ovest lungo il fiume e ai piedi della collina di Trevano delle **zone residenziali** di qualità
- sulla **sponda sinistra** del Cassarate una zona verde contigua al fiume ed una zona residenziale estensiva oltre la via G.Maraini

Nel quartiere proposto i fronti sud e nord costituiscono due fronti urbani affacciati sui due vuoti dei parchi nord e sud contigui.

I singoli isolati del quartiere offrono una forte densità urbana con un **indice di sfruttamento pari a 3** sul fronte che si affaccia al vuoto del **boulevard** e un **indice di sfruttamento pari a 2** per gli isolati retrostanti che si affacciano sul fiume Cassarate e sul parco di Trevano.

La grande densità proposta dal piano è importante dal **punto di vista architettonico** per la composizione giocata sui contrasti pieno vuoto da un lato ed è pure interessante dal **punto di vista economico** per la garanzia di fattibilità economica delle infrastrutture necessarie all'urbanizzazione dell'area. Sotto **l'aspetto sociologico** propone un modello di quartiere densamente popolato che intende proporsi come alternativa alla periferia urbana.

La vocazione proposta per il Nuovo Quartiere Cornaredo rispetto all'agglomerato luganese è quella di un **nuovo polo del terziario superiore** lungo l'Avenue commisto ad un quartiere residenziale lungo le aree di contatto con il lungofiume e la collina di Trevano.

Il quartiere è attraversato da una rete di mobilità lenta che collega ogni isolato con i parchi della collina di Trevano e il lungo fiume Cassarate.

Lungo il fiume e ai piedi della collina sono previste delle **attrezzature pubbliche** quali scuole, asili, sale per associazioni. Sulla sponda sinistra del fiume è previsto un trattamento verde che pur mantenendo le proprietà private aspira a divenire un'area di svago a disposizione dei futuri numerosi abitanti del quartiere.

Quali caratteristiche ambientali vengono valorizzate?

L'area di concorso è ricca di risorse ambientali e la proposta in questione mira a valorizzarle in modo da qualificare il comparto attraverso gli stessi elementi che lo compongono. Così il piano prevede innanzitutto:

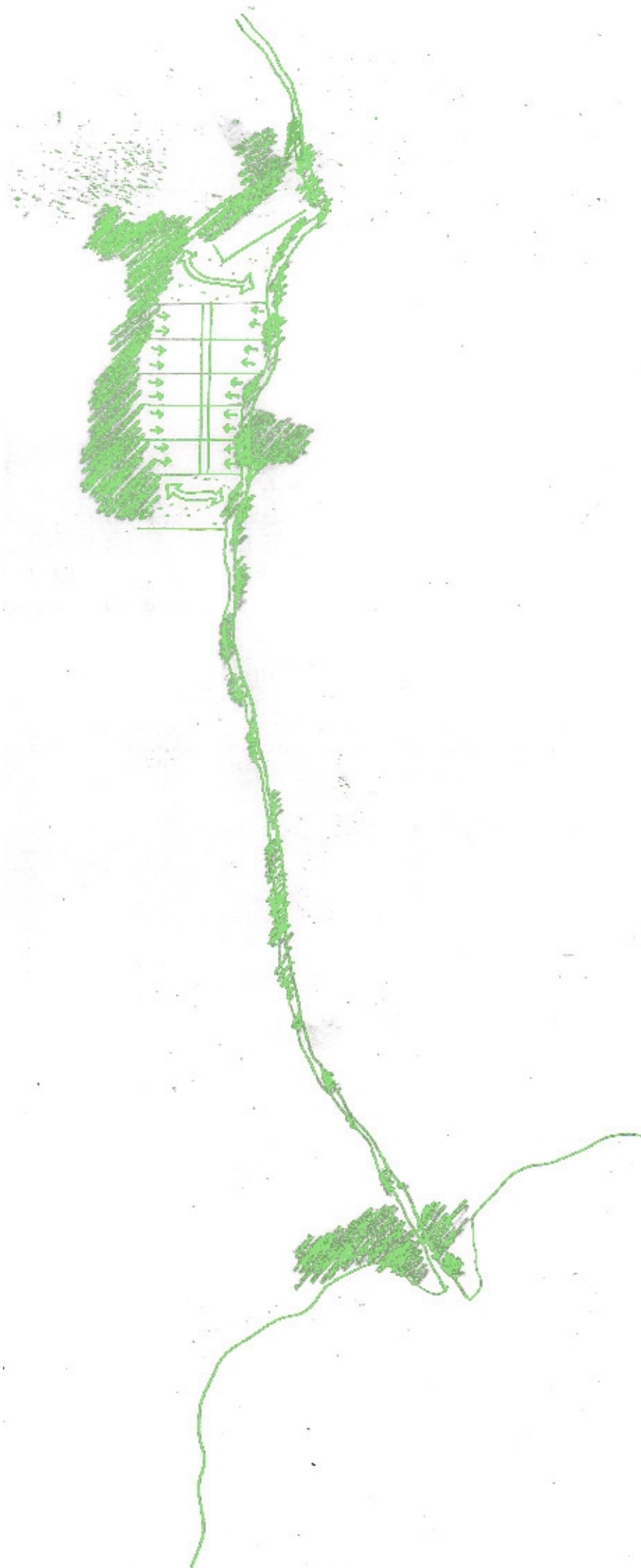
- la **messa in sicurezza** di tutto il comparto del NQC dai problemi di **allagamento**; tramite la proposta di sostituire già nella prima fase il ponte presso il deposito del TPL (causa di frequenti esondazioni) con un **nuovo ponte più a valle** a due corsie e con una sezione idraulica maggiore.
- la creazione di **due bacini di ritenzione** ai piedi del riale Trevano in modo da evitare il trasporto di materiale a valle che nel 2000 e 2002 ha già provocato allagamenti in una zona che diviene cruciale con la creazione dello sbocco della nuova galleria.
- la **valorizzazione delle acque sotterranee e del pozzo di acqua potabile** a Ruggi tramite la proposta di non densificare la sponda sinistra del fiume ma piuttosto di impedire ulteriore sviluppo edilizio. Idealmente il piano propone la creazione di un'area di svago lungo tutta la sponda sinistra almeno fino alla via G.Maraini.
- La **bonifica** dei siti inquinati quali la zona dei bersagli dello stand di tiro che potrebbe essere inquinata come pure dell'area a destra della uscita della galleria Vedeggio-Cassarate dove vi è la presenza di una vecchia discarica di materiale inerte.
- interventi che si integrano con lo studio in corso per la **rinaturalizzazione del Cassarate** con proposta di collegamento del parco della collina di Trevano con il fiume Cassarate tramite due zone verdi, e la **rinaturalizzazione del riale Trevano**, come pure zone verdi lungo il Cassarate e la rivalutazione dei sentieri della collina di Trevano, del versante sud della collina di Canobbio e della passeggiata lungo il Cassarate.

Quale l'importanza del pozzo di acqua potabile a Ruggi?

Secondo le leggi federali sulla protezione delle acque sotterranee tutto il territorio del NQC si trova nel settore Au (presenza di risorse d'acqua sotterranea utilizzabili) e sulla sponda sinistra vi è il pozzo di Ruggi che fornisce l'80% d'acqua potabile per il quartiere di Pregassona con i suoi 7'700 abitanti, in quanto le sorgenti sul Monte Boglia sono insufficienti. Il pozzo è stato progettato per fornire fino a 6'000l/min, cioè soddisfare il fabbisogno di 15'000-20'000 persone. Attualmente la città di Lugano si rifornisce d'acqua potabile da fonti più distanti e dunque con costi di gestione maggiori (pozzi a Bioggio presso l'autostrada AZ2, sorgenti sul Monte Tamaro, il lago di Lugano ecc.). Il pozzo di Ruggi è l'unica fonte nelle vicinanze non ancora sfruttata completamente oltre al Lago Ceresio, la cui acqua è però di qualità inferiore e deve essere trattata con il cloro. A causa dell'intenso sviluppo urbano del Luganese non ci sono più aree libere che potranno essere adibite alla captazione d'acqua potabile. Per lo sviluppo della città di Lugano **il pozzo di Ruggi è un elemento molto importante e in grado di soddisfare il futuro importante aumento di popolazione** nei quartieri di Pregassona, Davesco-Soragno e potrebbe fornire l'acqua per il nuovo quartiere Cornaredo. Se il pozzo viene abbandonato e vi si edifica nelle vicinanze, in futuro non sarà più possibile ripristinare il pozzo.

- La protezione del pozzo prevista dal progetto non prevede costi in quanto tutti i provvedimenti sono già in vigore. Per una migliore percezione del pozzo e miglior uso della superficie si prevede di trasformare l'area in un parco urbano.





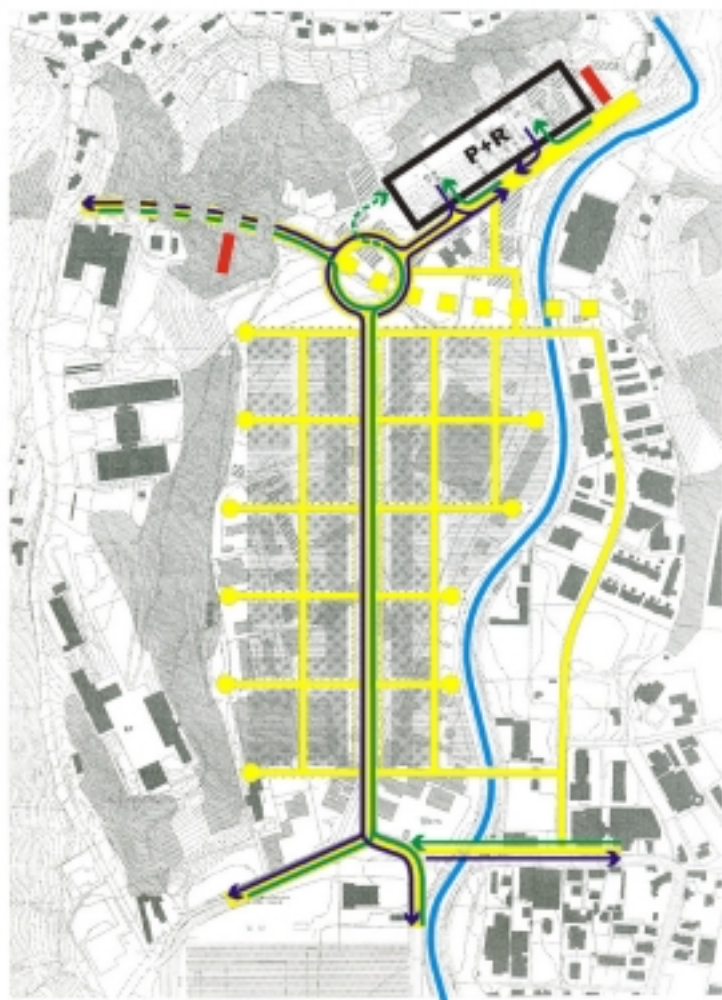
Quale proposta di appropriazione del paesaggio?

La proposta rispecchia il desiderio di permettere uno sviluppo il più possibile flessibile tramite un **riordino e ridisegno degli spazi** nei quali potranno convivere le esigenze più svariate. Morfologicamente e territorialmente l'area si presta infatti ad attività ed usi diversi legati allo svago, ristoro ed uso sportivo.

- **La collina di Trevano** risulta integrata paesaggisticamente e funzionalmente alle due sponde del fiume Cassarate che, da decenni, conduce vita separata dalla città. Si ricuce in tal modo un rapporto stretto che interagisce fra la geografia naturale della Collina e la direttrice fluviale della Città a lago.
- **Le due aree a parco** a nord e a sud del nuovo quartiere diventano aree di pregio, vasti spazi aperti sistemati a giardino e avvallati rispetto alla quota del piano. Perna di connessione come doline per un riordino del paesaggio e dei suoi valori, oltre alla riconquista di un indisturbato e libero movimento per pedoni e ciclisti.
- Al parco a nord **due specchi d'acqua** si riallacciano alla memoria del Parco storico. Alimentati dai riali della collina servono quali bacini di ritenzione e biotopi per un recupero ambientale. La rettifica dei corsi d'acqua è occasione di ridisegno di un andamento lento, a meandri, prima di sfociare nel fiume Cassarate.
- La mobilità lenta interna ed esterna al nuovo quartiere, trova in questa proposta una permeabilità totale in tutti i comparti. Nei punti sensibili sono previsti **attraversamenti sotto il livello dei flussi di traffico** (parco sud e parco nord), mentre all'interno degli isolati piste ciclabili e pedonali a raso mirano ad un'animazione del quartiere.
- Il Parco di Trevano diviene un'estensione dei percorsi del Nuovo Quartiere Cornaredo e offre passeggiate che toccano tutti i **monumenti classificati** presenti nell'area. Solo la cartiera vecchia è stata sacrificata in nome di una chiarificazione che rende possibile quanto sopra.
- Le problematiche delle barriere anti-rumore sono state valutate e risolte in due differenti modi: tramite il posizionamento di **aree edificabili fino a 10 piani** lungo l'asse di traffico in modo da proteggere e assorbire i disturbi dati dal transito dei veicoli lungo l'asse e la presenza di **ripari fonici** nel delicato punto di fuoriuscita della galleria in modo da preservare i comuni di Canobbio e Porza dalle emissioni provocate dalla nuova bretella Veduggio-Cassarate.

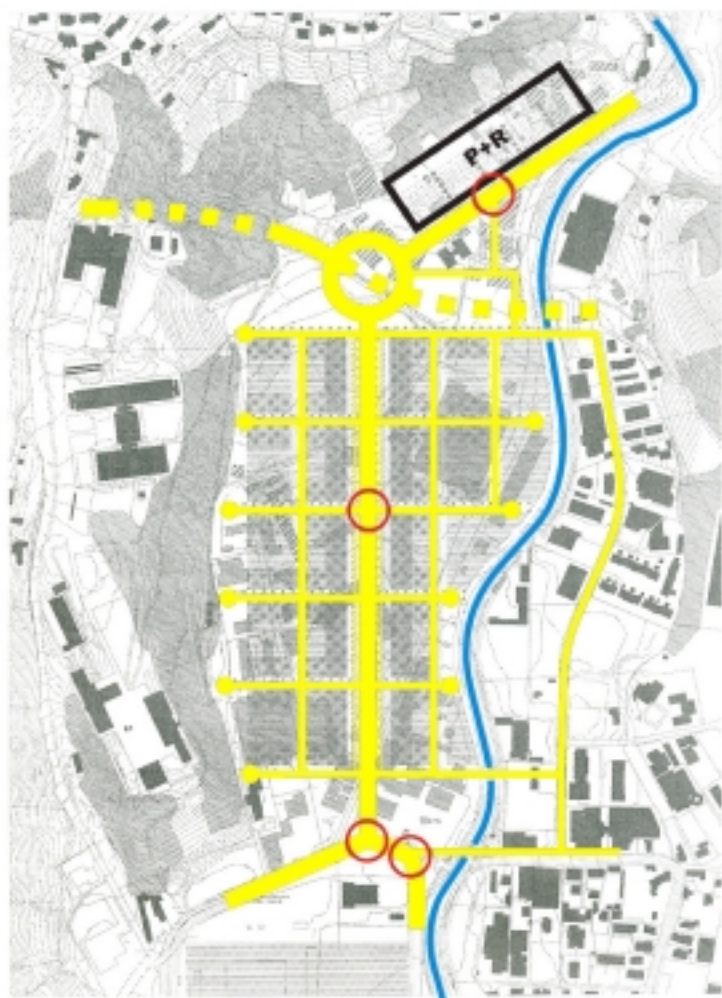
Allacciamento

- Indicazione posti liberi P+R
- Percorsi in entrata
- Percorsi in uscita



Gestione traffico

- Impianto semaforico con priorità per trasporti pubblici
- + Incrocio senza impianto semaforico



Quale concetto di mobilità all'interno del comparto?

La rete stradale del NQC si basa sul collegamento primario dato da una strada di transito tra nord e sud. Quest'ultima è munita di un incrocio circolare ad alta capacità al nord dove congiungono anche gli allacciamenti alla galleria Veduggio-Cassarate e al Park+Ride.

A sud è collegata alle strade esistenti tramite un incrocio compatto con impianto semaforico.

Parallelamente alla strada di transito, corrono i controviali e gli allacciamenti perpendicolari dei collegamenti secondari.

Questi collegamenti secondari ed il controviale formano la rete di strade di quartiere con incroci perpendicolari tra loro. A seconda delle esigenze le strade saranno a senso unico.

La mobilità lenta è garantita in tutto il NQC.

La geometria e le dimensioni sono il risultato delle simulazioni fatte con il programma VISSIM della ditta PTV in base ai dati sul traffico ricevuti nella documentazione di concorso.

L'Avenue è la spina dorsale del sistema viario del NQC ed ha una larghezza complessiva di 50m.

Il traffico di transito è solo collocato nella parte centrale e viene moderato tramite:

- corsie con una larghezza di 5.75m che permettono la circolazione in parallelo e per direzione di marcia di due automobili, ma non quella di due camion;
- la fermata del bus è disposta sulla strada;
- a metà circa viene formato un incrocio compatto con impianto semaforico che permette l'attraversamento perpendicolare dell'Avenue;
- passaggi pedonali con isole centrali;
- un manto stradale differenziato nella parte centrale per una migliore percezione ottica.

Il controviale adibito ai collegamenti all'interno del NQC e sul quale si trovano anche posteggi, è diviso dall'Avenue tramite una fila d'alberi.

Lungo l'Avenue, la mobilità lenta avviene nei controviali ed in coesistenza con il traffico motorizzato moderato di quartiere.

La disposizione dei posteggi non arreca disturbo alla circolazione ed ai pedoni.

Tutte le condotte d'approvvigionamento ed evacuazione, nonché i tracciati dei cavi si trovano nel sottosuolo del controviale, in modo da evitare conflitti con il traffico durante i lavori di allacciamento.

Le strade di quartiere hanno il compito dei collegamenti interni al quartiere ed agli isolati stessi e dispongono di corsie ciclabili nonché marciapiedi.

Gli incroci tra le strade di quartiere sono leggermente rialzati in modo da moderare il traffico e rendere attenti reciprocamente gli utenti.

Tutte le condotte d'approvvigionamento ed evacuazione, nonché i tracciati dei cavi si trovano nel sottosuolo in un'unica metà della strada, in modo da evitare conflitti con il traffico ed i pedoni durante i lavori d'allacciamento.

L'incrocio vicino al portale della galleria Veduggio-Cassarate è **ad alta capacità**, senza impianto semaforico e a forma circolare con diametro esterno di 100m.

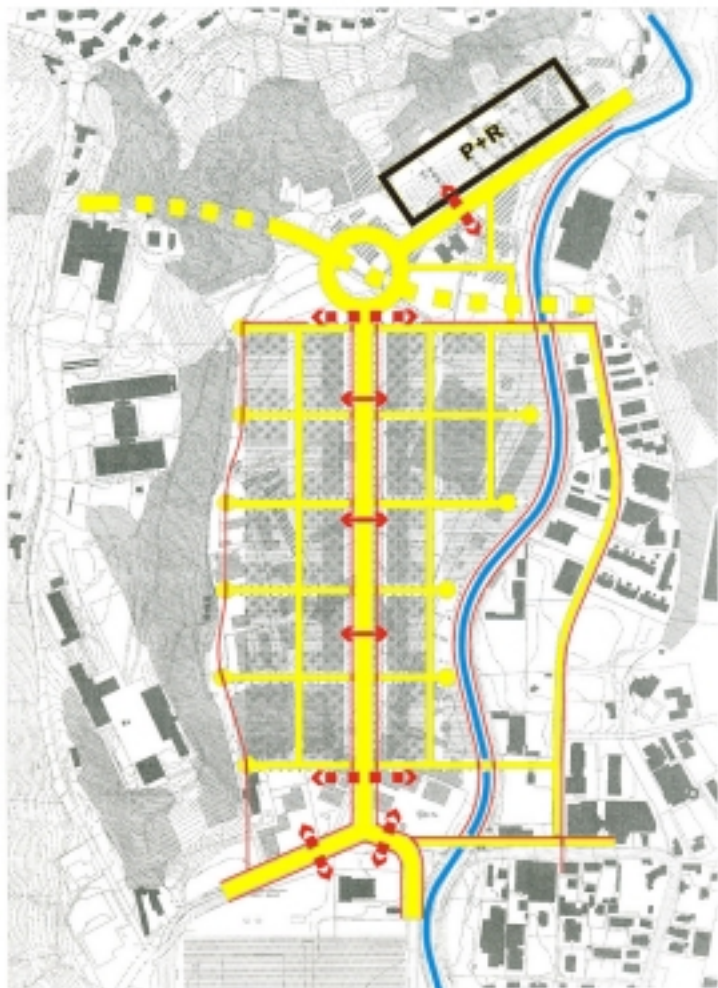
Grazie alla forma circolare che riprende lo schema delle rotonde, l'intero nodo permette spostamenti tra le corsie e favorisce la fluidità del traffico, evitando così la formazione di colonne nella galleria Veduggio-Cassarate.

Tramite la corsia interna si può ritornare nella direzione di provenienza.

Questa soluzione si addice alla situazione scelta, in quanto in questo incrocio non ci sono elementi di mobilità lenta, i quali seguono un altro tracciato.

Mobilità lenta (pedoni e biciclette)

- Collegamenti principali
- ↔ Passaggi pedonali
- ↔ Sottopassaggi



L'orientamento per l'automobilista che si immette nell'incrocio è semplice e la segnaletica non richiede accorgimenti speciali.

La flessibilità del sistema permette, in caso di aumento notevole del traffico, l'installazione di un impianto semaforico.

È inoltre possibile una continuazione futura della strada in direzione della galleria Cassarate-Gandria.

La quota del portale della galleria Vedeggio-Cassarate viene mantenuta così come richiesto nelle documentazione di concorso.

Il Park+Ride è accessibile da tutte le direzioni passando dal centro della rotonda. Questa soluzione permette di avere sufficiente spazio d'incolonnamento.

L'incrocio compatto con impianto semaforico ad alta capacità è adatto al contesto cittadino e collega tra loro via Ciani, via Sonvico e via delle Scuole.

Nella gestione dell'impianto semaforico è possibile adattare i cicli al traffico momentaneo: punte mattiniere e serali, trasporti pubblici,... e a porre delle priorità per: mezzi pubblici, mezzi di soccorso, mobilità lenta, flusso traffico,...

Le corsie ciclabili presenti assicurano un flusso definito e chiaro per tutti gli utenti.

Il **Park+Ride (P+R)** è raggiungibile direttamente dall'incrocio circolare attraverso la corsia interna che porta l'utente al piano interrato. Ciò permette di togliere al più presto un gran numero di veicoli dalla strada e di avere uno spazio d'incolonnamento sufficiente all'entrata del P+R, in modo da non disturbare l'incrocio stesso.

Nella prima fase, il P+R sarà collegato alla rete dei mezzi pubblici tramite fermata lungo via Sonvico dove a sua volta sarà ubicata l'uscita stessa. Coloro che andranno in direzione Sonvico, dovranno passare dall'incrocio circolare.

Al termine dei lavori ci sarà un terminal dei bus allacciato al nuovo tracciato di via Sonvico tramite un impianto semaforico che da la precedenza alle singole corse rispetto al traffico privato. A questo incrocio sarà pure possibile uscire dal P+R e svoltare verso Sonvico.

Le restanti uscite verso sud si immettono direttamente lungo il nuovo tracciato di via Sonvico.

Lungo gli assi principali d'accesso al P+R dalla Galleria e da Sonvico, vengono posati pannelli che indicano in tempo reale lo stato d'occupazione dei posteggi.

Sotto i terminal dei bus del Park+Ride viene costruito un posteggio per biciclette e scooter in modo che si possa sviluppare un Park+Bike (P+B) che sarà collegato direttamente alle piste ciclabili del NQC e della città.

Nella prima fase le nuove fermate dei **trasporti pubblici** saranno P+R, via G. Maraini e Carrefour che verranno servite dalle linee 2 e 3. Su queste linee l'introduzione di corse veloci/dirette verso e dalla città negli orari di punta, permetterà di recuperare l'aumento del tempo di percorrenza dato dell'allungamento del percorso.

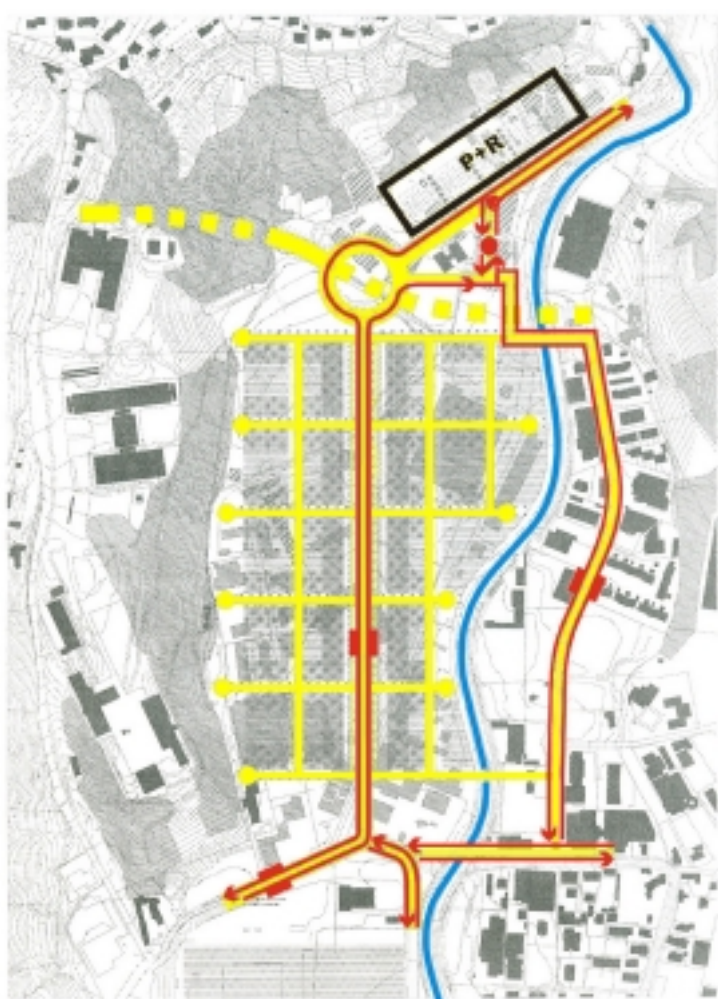
Una nuova linea diretta verso e dalla città negli orari di punta, favorirà l'utilizzo del P+R e non creerà un sovraffollamento delle linee normali.

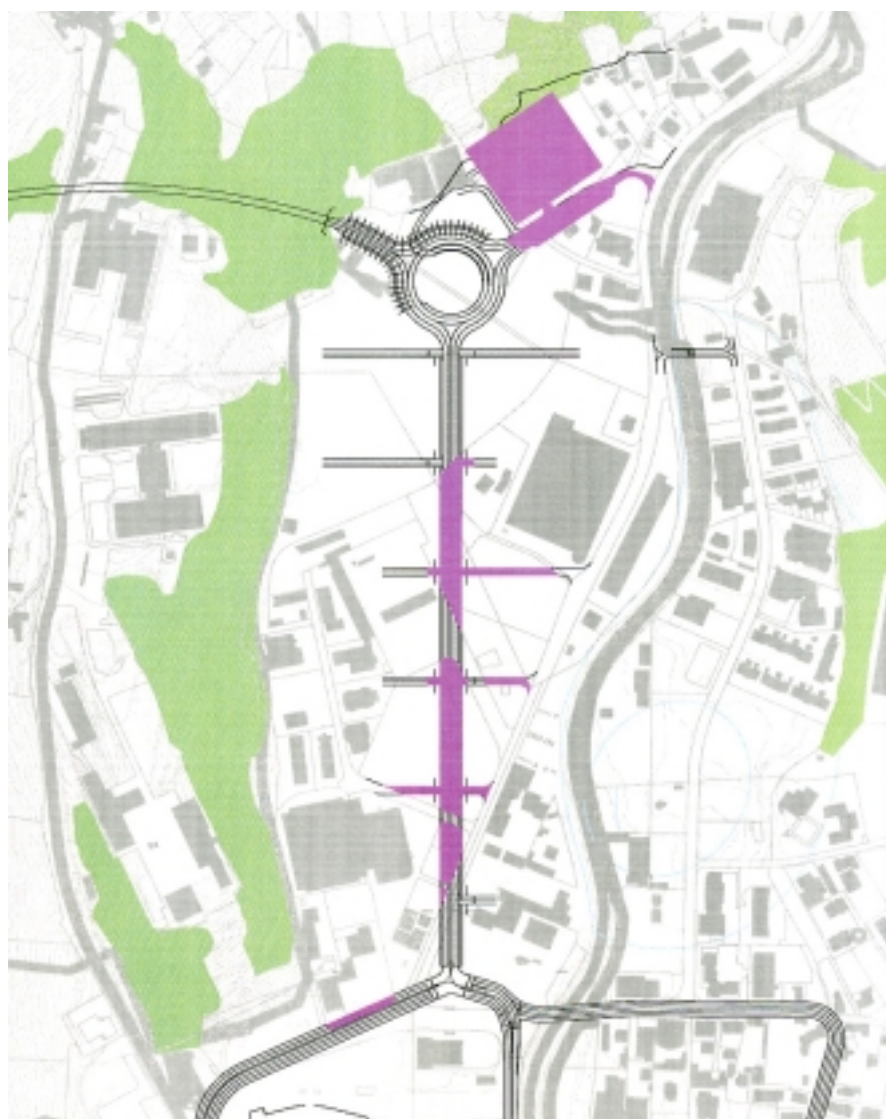
L'allungamento di una linea esistente verso il piano della Stampa permetterà a quest'ultimo di svilupparsi.

Durante i grossi eventi sia sportivi che d'altra natura, l'impiego di bus navetta renderà l'offerta P+R più attrattiva.

Trasporti pubblici

- Percorsi
- Fermate
- Terminal bus P+R





1° fase terreni da acquisire da privati

Realizzabilità a tappe

L'attuazione del progetto AVENEW comporta una grande valorizzazione di tutto il comparto oggetto di concorso ed è molto flessibile nelle fasi di sviluppo successive al tracciato della via principale di scorrimento. Anche nella prima fase l'impegno richiesto alla pubblica amministrazione risulta attuabile seppur più oneroso rispetto ad un atteggiamento in partenza più attento ai confini della proprietà privata. I **terreni da acquisire da privati** risultano essere nella prima fase ~ **25.000 m2**. Nel conteggio dei costi di costruzione non abbiamo monetizzato il valore di tali acquisizioni in quanto ci sono diverse modalità che possono essere prese in considerazione quali la cessione, la permuta, l'esproprio, etc.

Inoltre gran parte delle acquisizioni verrebbe attuata per ospitare il Park&Ride al quale la proposta di AVENEW abbina una torre amministrativa ed un complesso sportivo (tennis) che potrebbero essere realizzati da investitori privati.

Si può anche ipotizzare il fatto che i tennis potrebbero proporsi come alternativa all'attuale tennis club Lido ed in tale caso bisognerebbe valutare pure la ricaduta della liberazione di uno spazio pregiatissimo a lago di fronte all'area di Campo Marzio.

Investimenti privati

Dalla verifica dei volumi d'investimento ipotizzabili per i lavori delle costruzioni private risultano valori realistici nel contesto regionale.

SUL all'interno degli isolati

il potenziale complessivo può essere stimato in ca. **200'000 mq** di SUL

volumetrie corrispondente a ca. **800'000 mc** di costruzione
investimenti edili privati per complessivi investimenti - terreni esclusi - valutabili in ca. **fr. 640 mio**

	n.	SE	IS	SUL	Vol	Inv	Inv/unità(n)
semi-isolati fronte asse BC	10	44'000 mq	3	132'000 mq	528'000 mc	fr. 422 mio	fr. 42 mio
semi-isolati retro AD	7	30'800 mq	2	61'600 mq	246'400 mc	fr. 196 mio	fr. 28 mio
Totale	17	74'800 mq		193'600 mq	774'400 mc	fr. 620 mio	

Verifica dell'attendibilità

Il valore delle costruzioni per opere private svolti nell'anno 2000 nell'agglomerato di Lugano è di fr. 349.3 mio (annuario statistico, volume comuni, 2001, pag. 386) la media di fr. 32 mio/anno di investimenti privati stimati nel nuovo quartiere (ripartiti su un orizzonte di 20 anni) è pertanto un **ordine di grandezza verosimile** per la regione.

A questi importi si affianca quello relativo alla costruzione della *torre amministrativa* valutabile in fr. 45 mio (16 piani, fr. 1000/mc), che costituisce un'operazione immobiliare a sé potendo coinvolgere – con assetto da definire – (anche) enti pubblici. L'ordine di grandezza finanziario è il medesimo di quello prospettabile per ognuno dei 10 semi-isolati situati lungo la nuova arteria stradale.



Identità socio-economica del nuovo quartiere

Composizione e caratteristiche degli insediamenti produttivi e residenziali, un mix urbano per un quartiere dinamico, vissuto e vivo. Il dimensionamento demografico e occupazionale risulta compatibile al contesto dell'agglomerato luganese.

Il quartiere assumerà un nuovo ruolo per l'area urbana di Lugano, grazie alla elevata accessibilità coniugata al prestigio della qualità urbanistica. Alla base della vitalità del quartiere è posta la presenza di insediamenti misti di attività economiche e residenza con relative infrastrutture, in aggiunta alle attrezzature pubbliche di valenza regionale.

La contenibilità potenziale del progetto può essere stimata in **almeno 5000 unità insediative**, di cui **oltre la metà abitanti**.

Destinazioni d'uso

	residenza	terziario	commercio	SUL res	SUL terz	SUL comm
semi-isolati fronte asse BC	50%	40%	10%	66'000	52'800	13'200
semi-isolati retro AD	80%	20%	-	49'280	12'320	-
Totale	60%	33%	7%	115'280	65'120	13'200

In linea generale, il rapporto tra popolazione e posti di lavoro che, a scala ticinese, meglio sembra indicato per un equilibrio dinamico che eviti la ghettizzazione dell'una o l'altra funzione e offra una certa garanzia di stabilità di medio periodo (per gli investimenti degli enti pubblici, per il ritorno fiscale, per la diversificazione e la continuità dell'animazione, ecc) potrebbe situarsi attorno al 1.5/2:1, ovvero **1.5/2 abitanti ogni posto di lavoro**, corrispondente – per il progetto - ad una popolazione di ca. 3/4000 unità e ca. 2'000 posti di lavoro.

Per un esempio concreto, tali ordini di grandezza equivalgono all'attuale **dimensionamento e proporzioni del comune di Paradiso** (che nel 2001 conta 1'799 posti di lavoro e 3'421 abitanti).

Verifica dell'attendibilità

Una crescita demografica dell'ordine di quello prospettato equivale circa all'incremento constatato nei soli (ex) comuni di Pregassona e Viganello durante il periodo 1985-2001, che oggi possono in larga misura essere considerati saturi. Dal profilo della composizione del substrato socio-economico della città, la prospettiva di trattenere/attrarre la componente residenziale è di per sé un fattore positivo, alla luce dei fenomeni di perdita di attrattiva residenziale verificatasi nei centri d'agglomerato in generale.

Dati demografici e occupazionali 1985-2001

	popolazione 2001	posti di lavoro 2001	rapporto pop:pl	variazione pop 1985-2001 (unità e %)	variazione pl 1985-2001 (unità e %)
Lugano (ante fusione)	26'082	30'610	0.9	-662 (-2%)	+1'005 (+3%)
Nuova Lugano	48'074	36'239	1.3	+4'125 (+9%)	+895 (+3%)
Luganese	125'476	71'744	1.7	+18'914 (+18%)	+10'467 (+17%)

fonte: annuari statistici

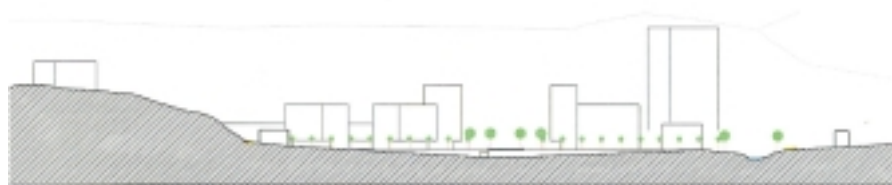
Quanto alle attività economiche, la cui evoluzione è maggiormente condizionata da fattori esogeni di periodo sempre più breve, l'evoluzione delineata può inserirsi nella dinamica constatata, soprattutto a scala regionale, più in generale anche in considerazione del progressivo e costante consolidamento del primato economico del Luganese nel contesto cantonale, rispettivamente nazionale.

Il "label" internazionale di Lugano quanto a competenze in ambito finanziario e attività collegate pone il comparto in condizione di assumere la valenza di **nuovo polo del terziario superiore** in concomitanza con la City, classicamente deputata a questa funzione, rispettivamente in interessante alternativa alla suburbanizzazione dei posti di lavoro, parzialmente verificatasi anche in ambito bancario (si veda comparto Veduggio) e per ora marginale – ma non escludibile in tendenza - nei servizi di consulenza (studi di avvocatura, fiduciarie, società finanziarie e amministratrici, ecc), specialità della piazza luganese a livello internazionale.

Ripartizione dei posti di lavoro per tipo di attività (aggregate) nel 2001

	industria, costruzioni, trasporti e comunicazioni	commercio, alberghi e ristoranti	attività finanziarie e immobiliari	amministrazione, servizi pubblici, sanità, istruzione	TOTALE settori II e III
Lugano (ante fusione)	12%	22%	41%	25%	100%
Luganese	28%	24%	25%	23%	100%
Ticino	35%	25%	16%	24%	100%

fonte: censimento federale delle aziende 2001



Modalità attuative: un ente di gestione e promozione dello sviluppo del/nel quartiere

Uno strumento operativo volto a concordare e strutturare gli interessi di enti locali, stato e privati.

Dal profilo organizzativo e istituzionale, l'implementazione del progetto offre l'occasione di sperimentare nuove formule attuative, mutuando - almeno parzialmente e con i necessari adattamenti alla realtà locale - quanto già esiste all'estero con le agenzie di sviluppo. Attualmente, questo strumento non è ancora - come tale - previsto dall'ordinamento del paese, ma è allo studio dell'autorità cantonale, segnatamente proprio nell'ambito dell'esame della tematica degli agglomerati urbani.

Si tratta di prevedere uno strumento operativo capace di superare i conclamati, e riconosciuti, limiti (di azione, tempestività, controllo) delle forme attuali di cooperazione istituzionale (consorzi, delega de jure o de facto all'ente superiore) preservando tuttavia delle modalità democratiche di verifica e di orientamento.

Un ente al quale possano appoggiarsi gli attori coinvolti e interessati alla promozione del comparto che funga da referente chiaro e (tendenzialmente) unico per gli interlocutori esterni, la cui struttura e operatività possa maturare in un **processo iterativo**, innovativo - per il Ticino - anche in questo senso.

Una tale formula organizzativa potrebbe già costituirsi **nell'ambito dell'avvio delle procedure, in specie quelle con (potenziale) dimensione di contrattazione** (cessioni, acquisizioni, riordini, ...), permettendo di dare così una prima visibilità all'organizzazione volta al consolidamento e alla progressiva realizzazione delle aspettative dei diversi attori.

In questo senso andrebbe valutata l'ipotesi di dotare l'ente-agenzia della possibilità di **operare con le proprietà fondiarie - o parti di esse - attualmente detenute da enti pubblici all'interno del comparto**, ciò che permetterebbe a questi di non mobilitare liquidità (o comunque in misura minore). Andrebbero in questo caso previste le relative tutele e garanzie.

Superfici di proprietà di enti pubblici nelle aree edificatorie private previste dal piano

Città di Lugano	~ 4.900 mq
Comune di Canobbio	~ 15.300 mq
Comune di Porza	~ 14.400 mq
Cantone Ticino	?

Nel tempo i compiti e le competenze dell'agenzia dovrebbero poter evolvere con il progredire delle pianificazioni e attuazioni e col maturare delle iniziative. La coalizione tra attori istituzionali mira segnatamente a superare l'assetto giurisdizionale attuale (per un investitore deve essere indifferente trovarsi sul territorio dell'uno o dell'altro comune), ragione per la quale anche l'aspetto della diversa fiscale locale necessita una valutazione. Analogamente anche altri aspetti attorno ai quali si costruisce l'identificazione e la coesione delle attività sul territorio (es i servizi locali come le scuole comunali che vanno impostate sull'intero comparto e non certo a scala di ogni comune che lo compone).

Verifica dell'attendibilità

La possibilità di costituire un ente che sostanzialmente possa attivarsi nell'ottica prospettata è comunque data, anche in assenza di un apposita base giuridica. Il fatto che questa sia oggetto di valutazione a livello cantonale fa ritenere auspicabile proporre un **progetto pilota** a livello ticinese che d'intesa con l'autorità superiore permetta di far maturare e formalizzare la miglior concretizzazione di un tale strumento, ovviando alle lacune che verranno manifestate nell'implementazione e anticipando i bisogni operativi.

PROGRAMMA TEMPI DI REALIZZAZIONE		Fasi	Costi Costr. PRIMA tappa	Costi Costr. Tappe SUCC.	2004 I sem.	2004 II sem.	2005 I sem.	2005 II sem.	2006 I sem.	2006 II sem.	2007 I sem.	2007 II sem.	2008 I sem.	2008 II sem.	2009 I sem.	----
Opera																
Galleria Veduggio - Cassarate																
NQC		- proget. / costr.			P	P	C	C	C	C	C	C	C	C		
		- Concorso d'idee			P	P										
		- PRIMA Tappa					P	P	P	P	P	P	P	P		
		- Tappe RESTANTI													P	---->
Permessi, accordi, permute,...		- PRIMA Tappa					P	P	P	P	P	P			P	---->
		- Tappe RESTANTI													P	---->
Strade principali:																
	- Avenue	- proget. / costr.	4.500.000						P	P	P	P / C				
		- proget. / costr		4.500.000											P	---->
	- Viadotto Termica	- proget. / costr.	1.000.000	0							P	P	C	C		
	- Rotonda	- proget. / costr	1.100.000	0							P	P	C	C		
	- Verso Galleria	- proget. / costr	220.000	0							P	P	C	C		
	- Verso Sonvico	- proget. / costr	500.000								P	P	C	C		
		- proget. / costr		490.000											P	---->
Strade secondarie																
	- Quartiere	- proget. / costr.	1.680.000								P	P		C		
		- proget. / costr		8.600.000												
	- Terminal Bus	- proget. / costr.	100.000									P	C			
		- proget. / costr		600.000											P	---->
Manufatti:															P	---->
	- Viadotto Termica	- proget. / costr.	0	12.000.000											P	---->
	- Ponte Sud	- proget. / costr.	0	1.500.000											P	---->
	- Ponte Nord	- proget. / costr.	1.500.000	0					P	P	C	C	C			
	- Autosilo P+R e bici	- proget. / costr.	10.000.000						P	P	C	C	C			
		- proget. / costr.		16.000.000											P	---->
Semafori e Telematica																
		- proget. / costr.	900.000											P	C	
		- proget. / costr		500.000												
Protezione antirumore																
		- proget. / costr.	4.000.000	0							P	P	C	C		
Parchi e giardini																
	- Avenue	- proget. / costr.	350.000	0										P		---->
	- Strade secondarie	- proget. / costr.	0	250.000											P	---->
	- Viale sponda sinistra	- proget. / costr.	0	150.000											P	---->
	- Parco Sud	- proget. / costr.	0	2.000.000											P	---->
	- Parco Nord	- proget. / costr.	0	3.000.000											P	---->
	- Lungo Cassarate	- proget. / costr.	1.500.000	0							P	P	C	C		
	- Collina di Trevano	- proget. / costr.	0	1.500.000											P	---->

COSTI DI INVESTIMENTO		Costi PRIMA tappa	Costi RESTANTI	Costi TOTALI	Osservazioni
Opera					
Strade principali:					
	- Avenue	4.500.000	4.500.000	9.000.000	
	- Viadotto Termica	1.000.000	0	1.000.000	
	- Rotonda	1.100.000	0	1.100.000	
	- Verso Galleria	220.000	0	220.000	
	- Verso Sonvico	500.000	490.000	990.000	
Strade secondarie					
	- Quartiere	1.680.000	8.600.000	10.280.000	
	- Terminal Bus	100.000	600.000	700.000	
Manufatti:					
	- Viadotto Termica	0	12.000.000	12.000.000	A seconda del Parco Sud.
					Senza il viadotto semafori per i pedoni.
	- Ponte Sud	0	1.500.000	1.500.000	Località Ponte del gas
	- Ponte Nord	1.500.000	0	1.500.000	Località Deposito Bus
	- Autosilo P+R e bici	10.000.000	16.000.000	26.000.000	
Semafori e Telematica					
		900.000	500.000	1.400.000	
Protezione antirumore					
		4.000.000	0	4.000.000	
Interventi paesaggistici					
	- Avenue	350.000	0	350.000	
	- Strade secondarie	0	250.000	250.000	
	- Viale Sponda sinistra	0	150.000	150.000	
	- Parco Sud	0	2.000.000	2.000.000	
	- Parco Nord	0	3.000.000	3.000.000	
	- Lungo Cassarate	1.500.000	0	1.500.000	
	- Collina di Trevano	0	1.500.000	1.500.000	
Totali COSTRUZIONE		27.250.000	51.190.000	78.440.000	Non contemplati: acquisizioni, edilizia
COSTI PROGETTAZIONE		8%	2.180.000	4.095.200	6.275.200
Totali CO+PRO		29.430.000	55.285.200	84.715.200	Non contemplati: imposte (IVA,...),bolli,rincaro, oneri amministrativi cantonali e comunali