



Il Pian Scairolo rappresenta un'opportunità importante di realizzare un modello nuovo di *città del commercio* che funga da esempio internazionale di concentrazione e declinazione dell'intero ambito strategico delle attività commerciali.

La realtà orografica montana, in particolare quella del Canton Ticino, ha fortemente condizionato lo sviluppo di costruzioni di fondovalle ed ha dato vita ad un sorgere quasi spontaneo di grandi conurbazioni commerciali, che in altri territori possono trovarsi diffuse in aree pianeggianti più vaste; lo scenario geografico, con cui una pianificazione atta al governo del territorio deve confrontarsi, ha una fortissima valenza ai fini del raggiungimento di una fisionomia urbana equilibrata e funzionale nel rispetto del contesto paesaggistico in cui si sviluppa.

Ad oggi il Pian Scairolo ha una forte identità caratterizzata da un'immagine disordinata, caotica ed invasiva, in verità il sistema della valle è carico di forti potenzialità e si trasforma presto in visione di sviluppo per convogliare grandi risorse economiche e spinte di investimenti nazionali e multinazionali. Il commercio, a differenza di altre destinazioni d'uso della città, ha un'altissima variabilità e propone sempre nuove forme, che spesso sono sperimentali, e si vanno a testare con la rispondenza della vendita e dei conseguenti benefici. Forme nuove si appropriano dei nostri territori, Outlet, shopping center, magazzini specializzati, negozi al minuto, supermarket, sono varie forme di espressioni della volontà di rinnovamento continuo. La durata di un'attività può essere valutata con un range temporale dai 10 ai 15 anni. Questo ci permette di ripensare completamente ogni forma urbana e prevedere una sua significativa trasformazione in tempi relativamente brevi. Si propone allora una struttura urbana, una partitura in cui si svilupperanno forme di vendita secondo

un sistema funzionale-viabilistico impeccabile e pronto a sostenere ogni flusso sia pubblico sia privato, su ferro o su gomma, o pedonale.

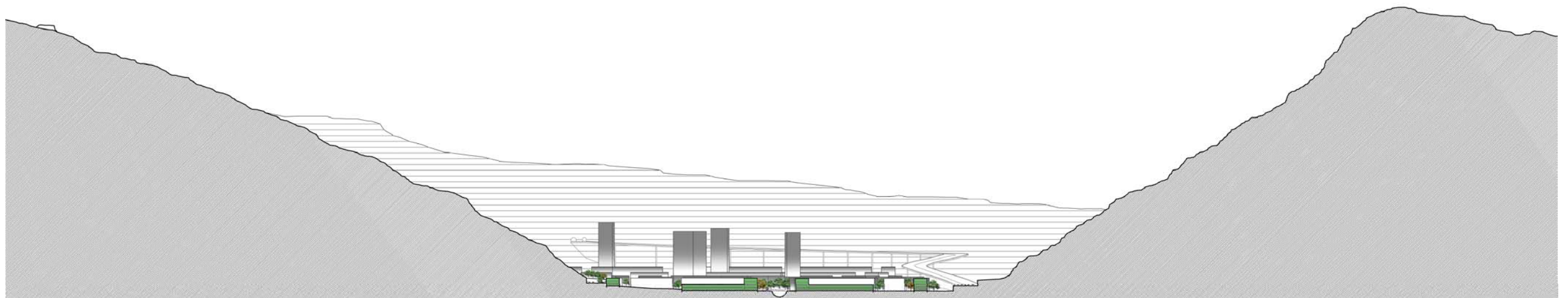
L'autostrada, elemento di forte connotazione del territorio, costituisce il punto di vista privilegiato della percezione spaziale dell'intera valle; al contempo è anche il maggiore elemento di cesura del Pian Scairolo poiché, al momento della sua progettazione, sembra non essere stato valutato alcun impatto ambientale, o meglio la sua realizzazione non è stata inserita in alcun progetto urbanistico di insieme.

Si risolve la situazione drammatica di Grancia con la copertura dell'autostrada attraverso una costruzione permanente al fine di allungare il tunnel e garantire il suo sovrappasso e collegamento al fondovalle.

Si interrompe la monotonia del sistema commerciale continuo con l'utilizzo di consistenti fasce verdi di connessione tra i due versanti. Questo ricuce notevolmente i diversi sentieri montani e permette la creazione di strutture turistiche a fondovalle di partenza per percorsi alpini. La nuova Grancia, restituita alla sua originaria realtà, rappresenta un ruolo fondamentale, ovvero diventa un centro nodale di stazionamento, alloggio e ristoro.

Il verde si organizza come elemento di corto circuito delle loop commerciale e al contempo di bonifica e rinaturalizzazione del terreno. Restituisce alla valle la sua condizione originaria, garantendo una variabilità del paesaggio e favorendo la piacevolezza della frequentazione degli spazi di vendita. Tanto più risulta fitto il verde e tanto più è densa la struttura commerciale.

Nel sistema del verde risulta assolutamente importante il ruolo giocato dal fiume Scairolo. Oggi ridotto ad un semplice retro delle strutture commerciale, viene percorso in maniera sporadica da jogger, ciclisti e pedoni. L'intervento prevede la sua forte valorizzazione



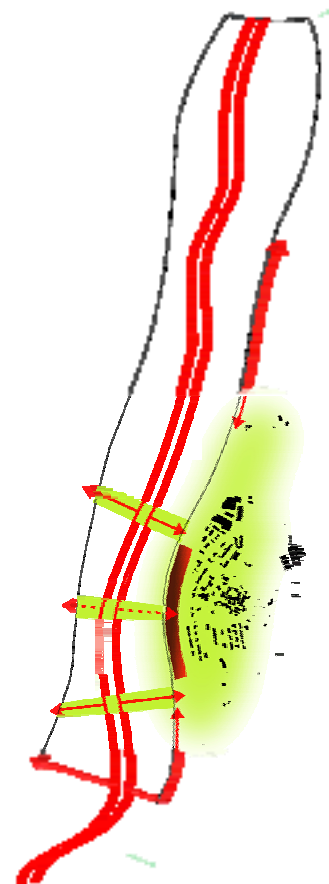
## CONCORSO PIAN SCAIROLO - RELAZIONE DI PROGETTO

rendendolo fulcro della struttura urbana. Si costituisce un viale pedonale e ciclabile ad esso parallelo con la densificazione delle strutture commerciali al dettaglio ai suoi bordi. Le entrate pedonali ai centri commerciali saranno concentrate su questa spina dorsale. Il trasporto pubblico su rotaia che si collega direttamente alla città di Lugano correrà lungo il fiume, attraversandolo e correndo da una parte all'altra con un sistema di fermate molto fitte nei pressi dei centri commerciali. Il Boulevard Scairolo rappresenta in questo modo la nuova centralità lineare della valle, il luogo d'incontro diurno e notturno. Il percorso inanella una serie di episodi di forme urbane e funzioni completamente diverse. Si passa dalla zona di ricezione del "park and ride" a nord per poi passare nei pressi dell'Outlet il quale estende le sue entrate pedonali verso il fiume.

L'obiettivo dell'intero intervento è quello di costituire un'*unicum* urbano a gestione separata delle varie aziende. Nella consapevolezza che centri commerciali unificati da spazi urbani ad alta qualità aumentano il loro volume di vendita, si costituisce una rete pedonale sostanzziata da una maglia urbana unica che ricalca le linee del territorio e va ad esaltare le forme della valle.

Si vuole inoltre raddoppiare le superfici di vendita e concentrarle fino al terrazzamento residenziale che unisce Grancia a Cadepiano. In quel punto inizia l'area a concentrazione residenziale e la sua relazione con il sistema naturalistico delle valli con le montagne che la delimitano fino ad arrivare al lago ed i suoi splendidi panorami.

Le valli del Ticino hanno una grande visibilità dai percorsi escursionistici e la nuova struttura urbana avrà grandissima importanza nell'immagine complessiva.



## Residenze



RESIDENZE GRANCIA-CADEPIANO

Il Pian Scairolo non contiene solamente destinazioni commerciali, la sua ricchezza è data dalla multifunzionalità. Si concentrano nelle aree limitrofe al business loop e verranno fortemente incrementate. Il potenziamento passa per lo sviluppo dei centri esistenti con estensioni a densità simile a quella attuale. Ciò permette un primo bilanciamento con la realizzazione di anse residenziali in prossimità delle quali si sviluppano i corridoi verdi di attraversamento della valle. La seconda tipologia urbanistica residenziale è rappresentata dalla realizzazione di un nuovo quartiere residenziale che collegherà Grancia a Cadepiano. L'autostrada verrà coperta completamente con strutture non removibili la cui sommità alloggerà un parco attrezzato lineare urbano che costituisce la cintura di collegamento con i corridoi d'attraversamento. La soluzione sopraesposta risponde appieno ai problemi fonici

## CONCORSO PIAN SCAIROLO - RELAZIONE DI PROGETTO

attuali della città di Grancia, aumentandone considerevole i suoi valori di rendita residenziale.

All'interno dello spazio commerciale si inserisce la terza forma residenziale che sarà di tipo specializzato. Il "turismo di lavoro" e le residenze – atelier legate alle attività professionali saranno alloggiate all'interno delle torri del boulevard. La città conserva la sua multifunzionalità che ne arricchisce vivibilità a tutte le ore del giorno e della notte.

### Viabilità

Il sistema della viabilità si basa sul concetto di separazione dei flussi di spostamento valorizzandoli ed esaltando le varie percezioni territoriali. Il traffico carrabile privato, che oggi incide in maniera unica sulla rotonda delle fornaci, viene risolto creando un circuito nord-sud raddoppiando le rotonde a nord. Le strutture commerciali nuove avranno parcheggi interrati e scoperti con superficie equivalente a quella degli spazi di vendita. Gli attraversamenti est-ovest ci permettono di non percorrere l'intero giro e raggiungere velocemente la struttura commerciale da visitare.

Il trasporto pubblico sarà di gran lunga più competitivo di quello privato e sarà prediletto sia dagli addetti ai lavori, che dalla clientela. Il tram di superficie che percorre parallelamente ed in attraversamento lo Scairolo avrà frequenza altissima (al di sotto dei 12 min) e intensificherà le corse nei orari di maggior affluenza. Il suo collegamento sarà diretto con il centro di Lugano e arriverà alle rive del Lago in Località Cadepiano. Il Boulevard avrà, oltre alla completa pedonalità, una pista ciclabile che si unisce a tutti i percorsi Mountain-bike in prossimità dei corridoi verdi.

La viabilità di accesso alle zone residenziali sarà esterna al business loop, e così come i nuovi sviluppi residenziali, che potenziano i centri residenziali di Noranco, Grancia, Scairolo e Cadepiano, si svilupperà ad una quota altimetrica intermedia.

Il traffico veicolare, rivolto alla zona artigianale, è concentrato sulle direttive esterne e lontano dalle residenze. Si prevede la costruzione di una nuova strada parallela all'asse autostradale, per oltrepassare il business loop.

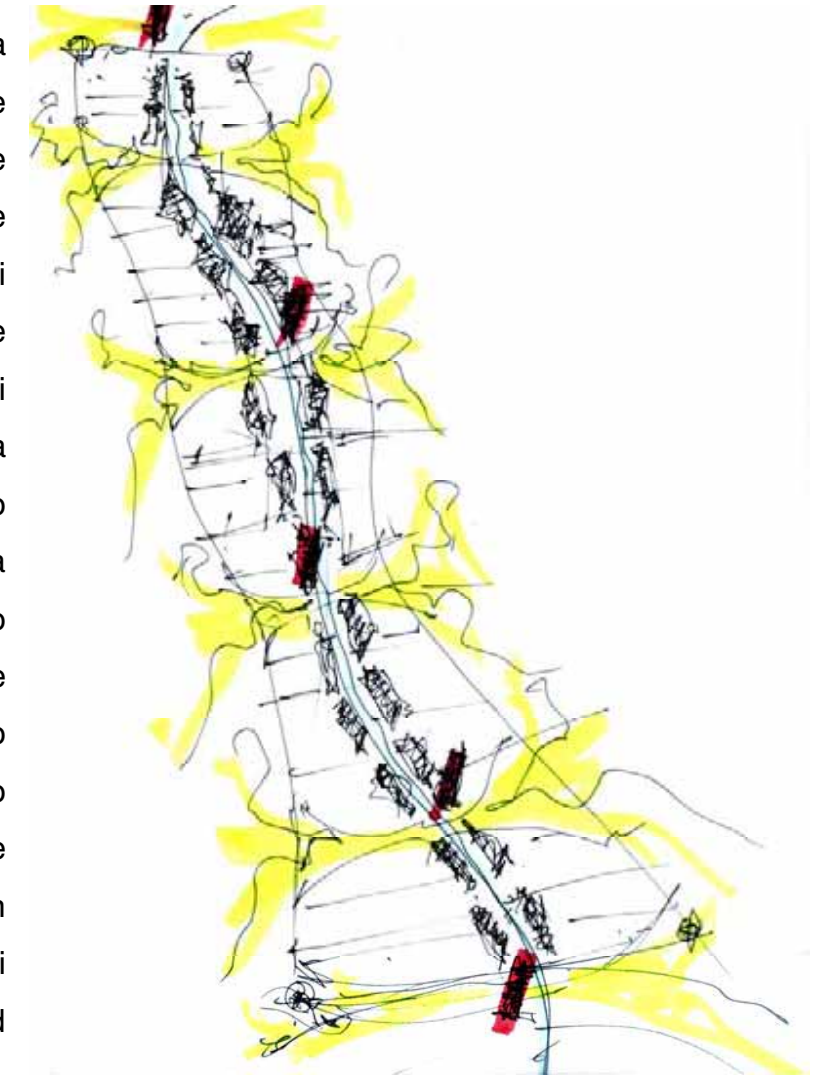
La nuova struttura residenziale di Grancia-Cadepiano avrà un sistema stradale interno a scorrimento lento che si svilupperà con logiche classiche degli interventi residenziali, in maniera del tutto autonoma dalla logica di viabilità territoriale dell'area commerciale.

### Boulevard

La tipologia commerciale Outlet è rappresentata da una forma urbana di vendita che riproduce la città tradizionale con strade e piazze interne, ma con esclusione della residenza in edifici monofunzionali. Questo permette la concentrazione dei clienti sull'immagine domestica della città ed al contempo l'allontanamento dai disagi della viabilità carrabile. Il modello Outlet già fortemente sperimentato in aree a grosso bacino d'utenza, gioca il suo successo commerciale sull'economicità della merce non venduta negli anni precedenti oltre che sulla tranquillità ed isolamento degli spazi di vendita.

Il Boulevard Scairolo rappresenta questo sistema d'isolamento e concentrazione del fruitore negli spazi urbani evitando la condizione tipica di "non luogo" in cui il cliente si muove nella vendita dell' Outlet tradizionale. Il Viale lungo il fiume si lega ai sistemi paesaggistici dei corridoi verdi proponendo uno spazio urbano ad altissima variabilità di episodi. L'acqua rappresenta l'elemento di legante generale che irrorerà l'intera valle, accompagnando i percorsi pedonali fino alla sponda del lago a Casoro.

Il Boulevard costituisce un luogo dove stare, sostare, camminare o semplicemente fare acquisti veloci. Il fronte sul fiume Scairolo, che verrà altamente valorizzato, avrà la possibilità di essere vissuto anche nelle ore serali e notturne data la sua conformazione schermata dai centri residenziali più tradizionali, la presenza di parcheggi controllati, la totale pedonalità ed il collegamento pubblico con la città di Lugano.



### Paesaggio

Priorità del piano di intervento integrato sarà quella di sfruttare i potenziali caratteri ecologici della valle e trasformare ciò in un business in grado di garantire connessioni, competitività e allo stesso tempo una marcata predisposizione all'ecologia.

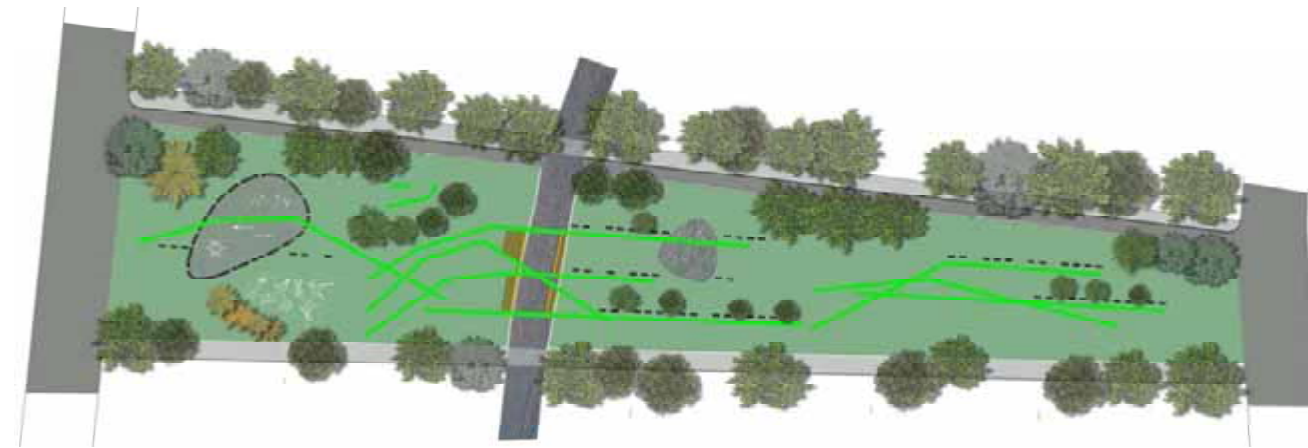
Le strutture boschive originariamente presenti al limite della valle nel corso degli anni si sono dovute ritirare a causa di interventi di carattere residenziale, agricolo e industriale.

La struttura boschiva si è così inevitabilmente infiltrata di strutture e parchi industriali, i quali oggi rappresentano la fascia di separazione tra i due rilievi montani.

Gli insediamenti si sono così stabiliti nel fondovalle proprio nell'intersezione tra rilievo montuoso e pianura. L'intervento prevede tre tipi di strutture paesaggistiche: corridoi verdi d'attraversamento, corridoi di parco e Boulevard dello Scairolo.

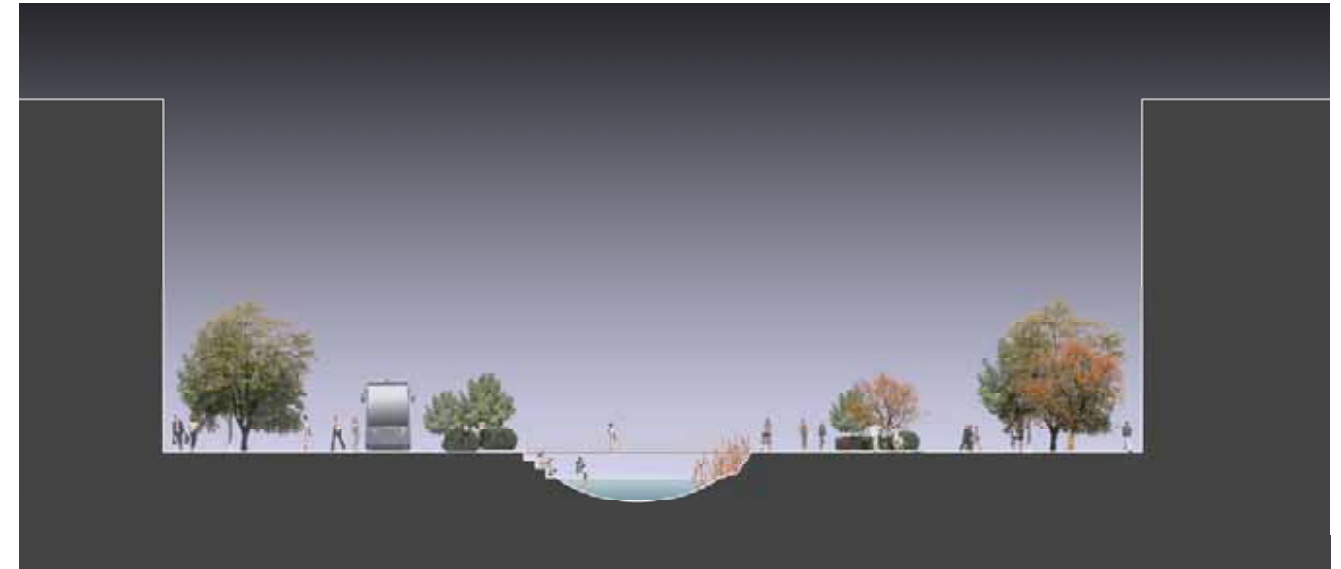
Attraverso i corridoi verdi, gli spazi naturali delle due montagne, possono tornare ad essere uniti formando un nastro ecologico.

Sono individuati come spazi verdi estensivi di tipo a macchia o di carattere più ampio tali da



caratterizzare il territorio lasciando su di esso un segno riconoscibile.

Proprio in corrispondenza di tali attraversamenti, l'intervento sarà anche quello di ripristinare la vegetazione limitrofe al margine del fiume Scairolo con l'inserimento di piante acquatiche, che saranno in grado di permettere un ripopolamento della flora e della fauna di fiume e che consentiranno così il ripristino dell'attraversamento del fiume stesso da parte della fauna presente.



In contrasto al corridoio verde che prevede un ripristino delle condizioni originarie, il corridoio di parco è da considerarsi uno spazio aperto progettato dall'uomo, che permette lo scavalco della valle e la connessione di centri abitativi limitrofi attualmente separati tra loro.

Essi si identificano come luoghi culturali assumendo la forma di parchi di quartiere, soddisfacendone i bisogni di svago e relax.

Sono appositamente progettati al fine di distinguersi dai corridoi verdi seguendo un concetto chiaro e definito. Nella zona di intersezione con il boulevard e l'acqua, si realizzano piccoli ponti e balconate, animate da attività ricreative all'aperto. Al centro della valle è presente un corso d'acqua caratterizzato da fenomeni torrentizi con grande variabilità di altezza del piano libero nel corso della stagione, tale corso delinea il boulevard che si caratterizza lungo il suo percorso diventando parte integrante del progetto urbano paesistico. Acquisisce così un bordo predefinito caratterizzando con le sue anse il territorio e permettendo lo sfruttamento delle stesse. La progettazione prevede l'utilizzo delle zone di ansa con scelte di volta in volta tese a sfruttare il variare del livello del fiume nel suo andamento naturale ed invece in altri casi realizzando dei margini ben definiti. Alcune parti delle stesse vengono realizzate con materiale ghiaioso permettendo così anche quando il livello dell'acqua è basso un ambiente esteticamente gradevole.

Il boulevard stesso risulterà essere lastricato con materiali pregiati e costeggiato da panchine e file di alberi e illuminazione urbana. Le caratterizzazioni sopra illustrate contribuiranno a rendere la valle un'opportunità di sviluppo e di integrazione con l'ambiente circostante facendo sì che ciò che fino ad oggi viene considerato un vincolo per la crescita

## CONCORSO PIAN SCAIROLO - RELAZIONE DI PROGETTO

economica, l'ambiente, in realtà potrà rappresentare la **nuova spinta armonizzandosi con le esigenze e le priorità di movimento**; il progresso economico non sarà così solo **eco-sostenibile ma eco-trainante**.

### Programma di realizzazione

L'intervento proposto si può attuare attraverso diverse fasi di realizzazione, ognuna delle quali è autonoma sotto il profilo della costruzione, della gestione e della fattibilità ma ognuna è anche strettamente connessa con le altre sotto il profilo della conformazione urbanistica. Ogni fase di realizzazione configura la base ed il fondamento per quella successiva sotto il profilo della predisposizione complessiva dell'intervento.

La Prima Fase dell'intervento prevede lo sviluppo dei tessuti urbani che attualmente sono rappresentati da aree vuote, ovvero aree non edificate ed aree ove insistono edifici non più in uso. Tali zone saranno valutate sotto il profilo economico e trasformate in aree edificabili per le destinazioni d'uso indicate nella Proposta di Piano.

La Prima Fase riguarda soprattutto le aree che si trovano ad ovest della valle seguendo il percorso dello Scairolo, al fine di perseguire, già in prima battuta, le linee guida socio-politiche e gli interessi economici, tutelando nello stesso tempo la salvaguardia ecologica del paesaggio.

L'obiettivo di questo primo step è quello di utilizzare le risorse del territorio con parsimonia ed in conformità con la progettazione urbana caratterizzata da una visione complessiva, al fine di perseguire un risultato che abbia come connotazione una forte identità e che al contempo dialoghi con il contesto residenziale preesistente.

L'inizio della seconda fase sarà il risultato finale di quella precedente. Questo tipo di sviluppo è un vero e proprio ciclo basato sull'utilizzo intelligente delle risorse del territorio caratterizzato da

una forte connotazione di tutela del paesaggio.

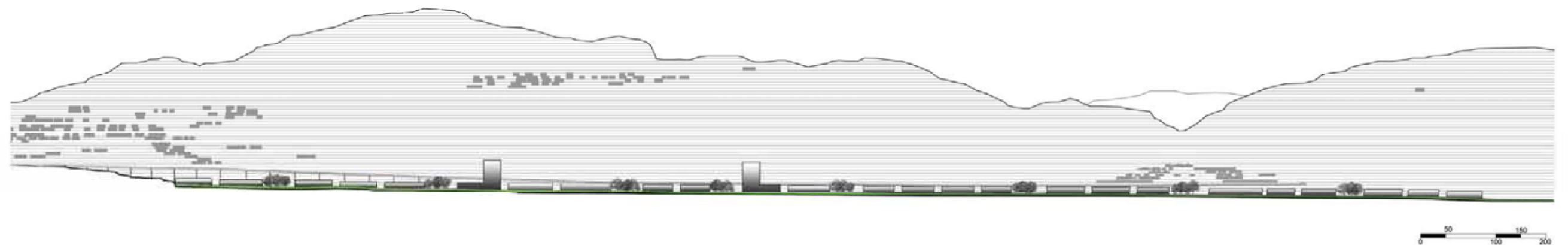
Esaurite le risorse del primo sviluppo se ne renderanno disponibili ulteriori, che saranno utilizzate nella seconda fase. I lotti che oggi sono occupati da attività in essere, nell'arco di tempo di realizzazione della prima fase, saranno giunte al termine della loro vita, o quanto meno dovranno essere rinnovate per uno sviluppo costante ed aggiornato dell'attività stessa. Sono proprio queste le aree che diventeranno oggetto della fase in questione.

La terza fase di realizzazione sarà caratterizzata da un percorso mobile e flessibile che vedrà la sostituzione di edifici con strutture più moderne, creando passo per passo, il nuovo Pian Scairolo, che darà maggior identità alla riconoscibilità della valle stessa.

Il rinnovo delle strutture viaggia in parallelo con quello delle infrastrutture, concentrando il traffico su gomma ed individuale sulle tracce di bordo e i collegamenti fra di essi, che rappresentando un giro di vie veloci. Nello stesso tempo sviluppano un'area centrale, lungo lo Scairolo, che sarà caratterizzato da un grande Boulevard pedonale e ciclabile. Questo nuovo centro permetterà di poter apprezzare la visione di una nuova realtà urbana che sarà perfino in grado di fungere come "l'indirizzo delle ditte ed delle aziende" dando loro così un'identità connotata da elementi di alto livello qualitativo.

La proposta progettuale del Pian Scairolo vuole essere una visione che stabilisce le linee di guida e le scelte nel macrocosmo in relazione alla valle. Questi margini pertanto dovranno rispondere alle esigenze non solo di oggi, ma anche di domani, quindi, essere flessibile al fine di permettere un possibile adeguamento.

I singoli lotti, o l'insieme di alcuni di essi, formano così dei veri e propri microquartieri, ed in quanto tali saranno liberi di svilupparsi in base alle loro esigenze seguiranno queste linee di guida e così contribuiranno alla trasformazione della valle.



### Forma urbana



Gli edifici commerciali hanno una struttura elementare costituita da superficie di vendita divisa in negozi e mall interni con una equivalente area di parcheggio interrata o di superficie. La forza di un intervento unitario nasce dalla loro organica aggregazione a formare vuoti urbani ad alto interesse. La volumetria vuole avere impatto visivo limitato.

Si sfrutta la conformazione della valle per avere

volumetrie interne più dense e altezze limitate ai bordi del Business loop. Le corti con forma ad U si rivolgono verso le due montagne che delimitano la valle e nascondono al loro interno i grossi spazi commerciali e i parcheggi multipiano e di superficie.

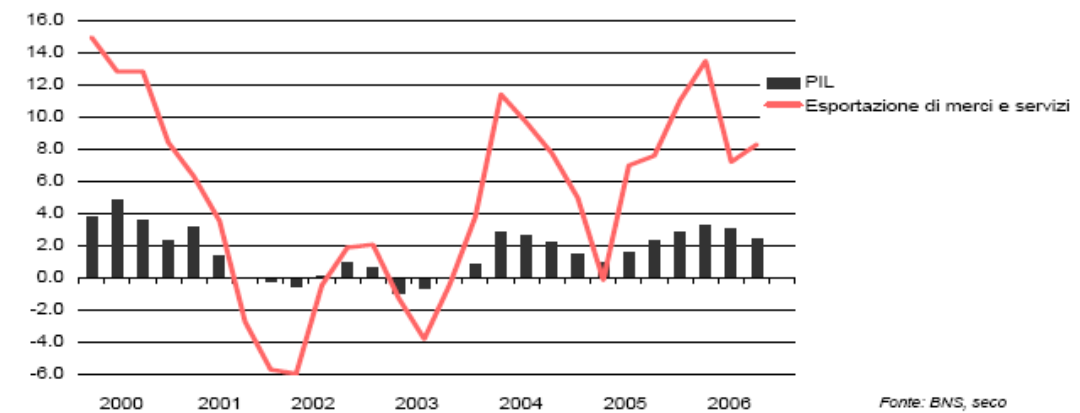
L'intervento prevede la parcellizzazione del territorio per la variabilità degli sviluppi contemporanei e futuri. Si propone una misurazione secondo una maglia che si adatta alle funzioni e viabilità esistenti. Conservazione è intesa come presupposto dell'estensione e dello sviluppo. Continuità come sfruttamento della trasformazione spontanea subita negli ultimi decenni all'interno del Pian Scairolo.

Se l'intento speculativo raddoppia le superfici commerciali attuali, incrementa le residenziali e propone nuove tipologie direzionali, è evidente la volontà di concentrare la nuova Commerce City in un'intervento ad alta densità a formare in un orto concluso collegato all'esterno con tutti i sistemi naturalistici presenti.

### Contesto Economico

L'economia svizzera, dopo aver affrontato un periodo di crisi tra il 2001 ed il 2003, sostiene una fase di espansione del PIL superiore al resto dell'Europa ed ai principali attori mondiali (crescita PIL 2007 oltre il 2,0%, Esportazioni +8,0%). (Fonte: Economiesuisse – 15 dicembre 2006)

Grafico 1 - Evoluzione del PIL della Svizzera e delle esportazioni nel 2006 - Variazione in %

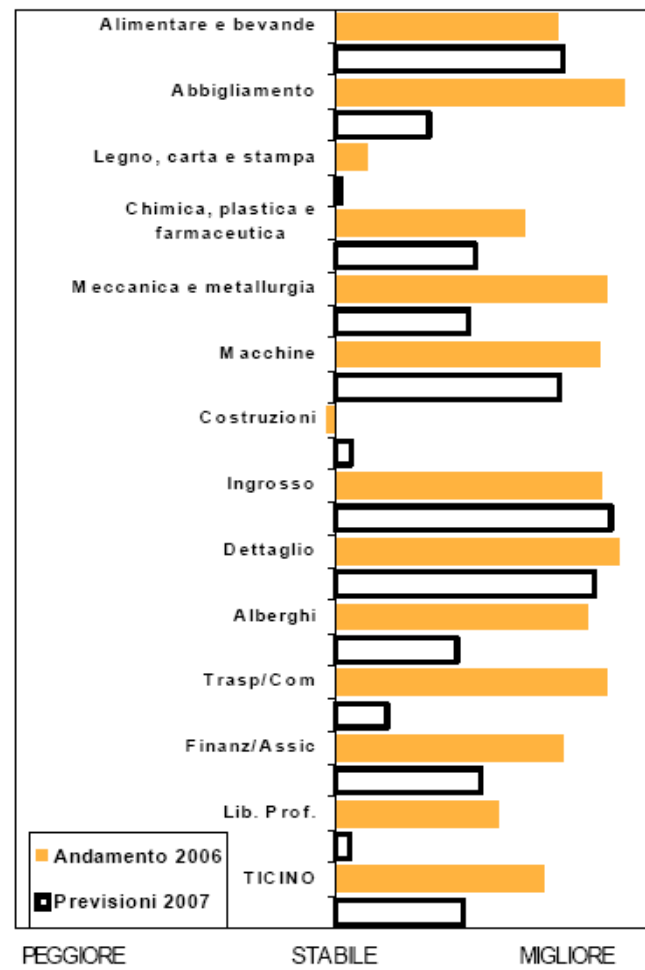


Per il Canton Ticino, l'Istituto BAK Basel Economics, stimava per l'economia cantonale nel 2007 un tasso di crescita attorno all'1.5%, dopo l'eccezionale 3% del 2006. Le previsioni degli operatori economici si attestano su variazioni in aumento dei livelli di fatturato e degli ordinativi, anche se a ritmi più contenuti (+1,5%) rispetto all'eccezionale 2006 (+3%), e diversificate per settore.

Tra i settori con atteggiamento maggiormente ottimista, si sottolinea la presenza del settore del commercio (sia dettaglio che ingrosso) e quello della vendita e riparazione di autoveicoli), fortemente presenti nell'area del Pian Scairolo.

In via generale, il sistema presenta dunque i fondamentali (valori di base, trend ed aspettative) per sostenere una fase espansiva, con particolare relazione ai settori ed al territorio di riferimento.

(Fonte: CODE, "Analisi settoriale dell'economia ticinese" - edizione 2007)



**Dati di Progetto**

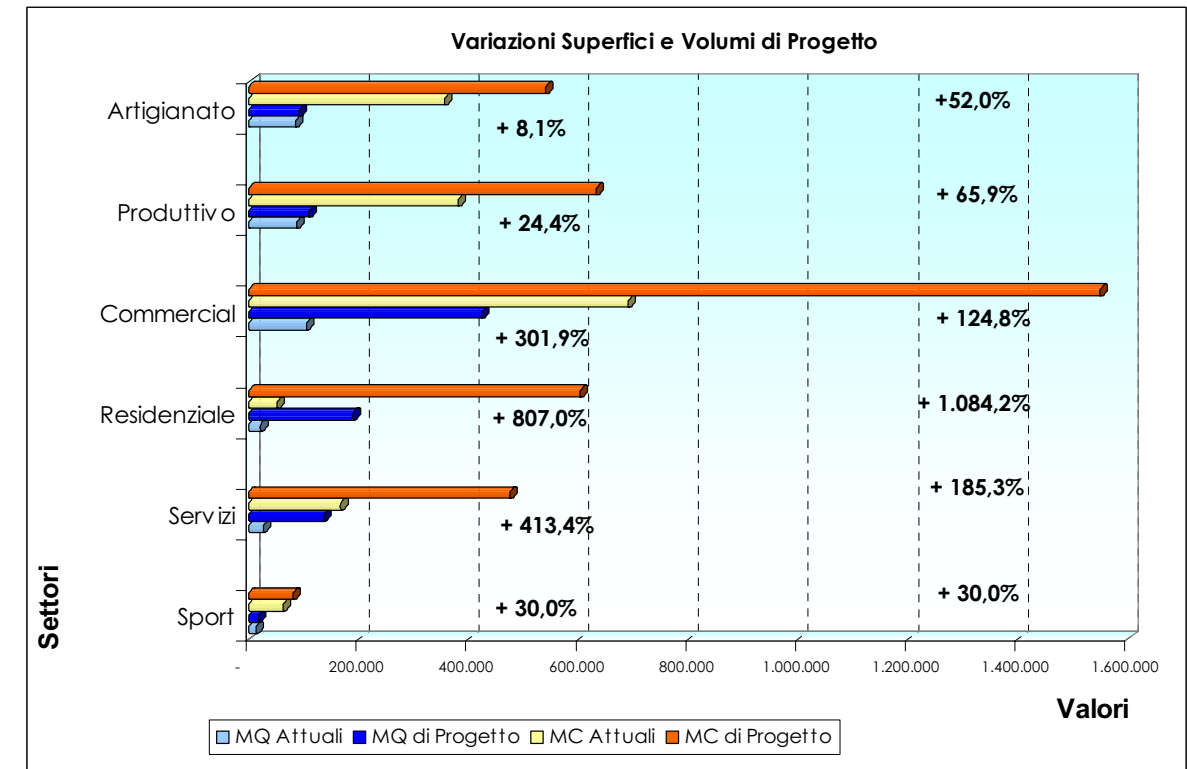
La variazione di progetto rispetto allo stato attuale delle esistenze rimarca la realizzazione prevista di oltre 626mila MQ e quasi 2,2milioni di MC in più.

La valorizzazione del territorio in termini di incremento del patrimonio nell'area accompagna integralmente l'andamento in aumento delle superfici da realizzare.

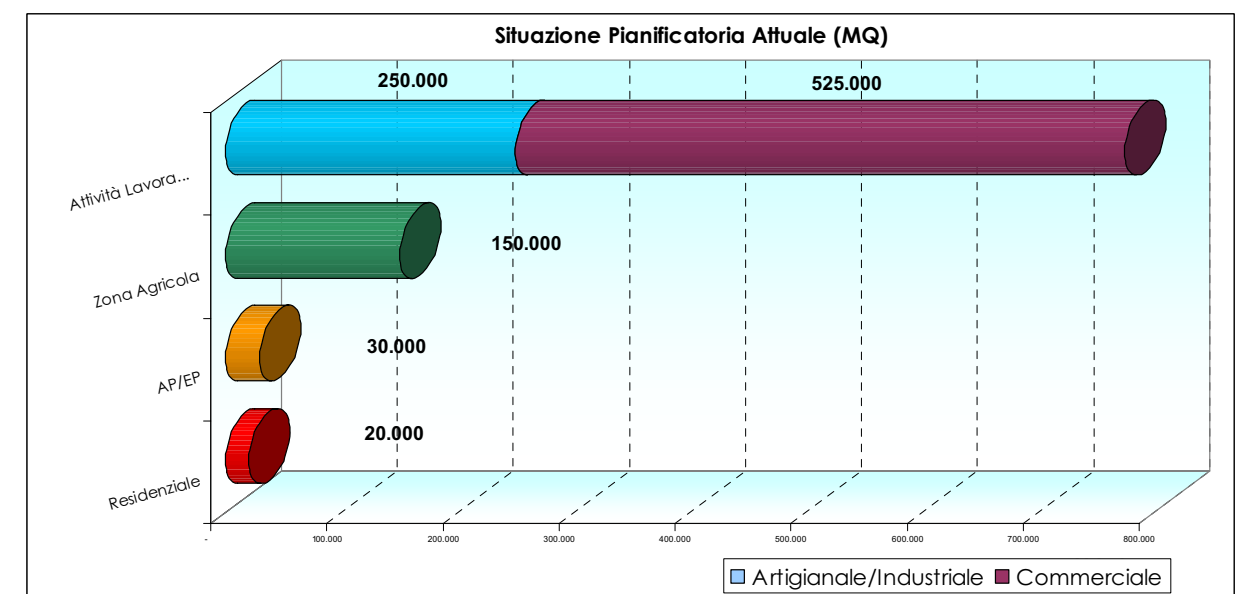
Considerando un valore medio di 4.500 CHF-(3.000 Euro circa)/MQ per le diverse tipologie immobiliari da realizzare, l'aumento stimato del valore del patrimonio dell'area assomma a circa 2.820 MLD di CHF.

In termini di destinazione delle superfici, fa rilevare la distribuzione indicata nel grafico che segue; la maggior variazione assoluta si rileva per il settore commerciale (oltre 400.000 mq in più), mentre in percentuale si sottolinea la maggiore crescita delle superfici e delle cubature destinate al settore residenziale (rispettivamente + 807% e +1.084%).

Le realizzazioni su aree commerciali e destinate a servizi crescono rispettivamente del 301% e del 413%. Il sistema delle attività lavorative beneficia di un incremento pari complessivamente al 32,5% rispetto allo stato attuale.



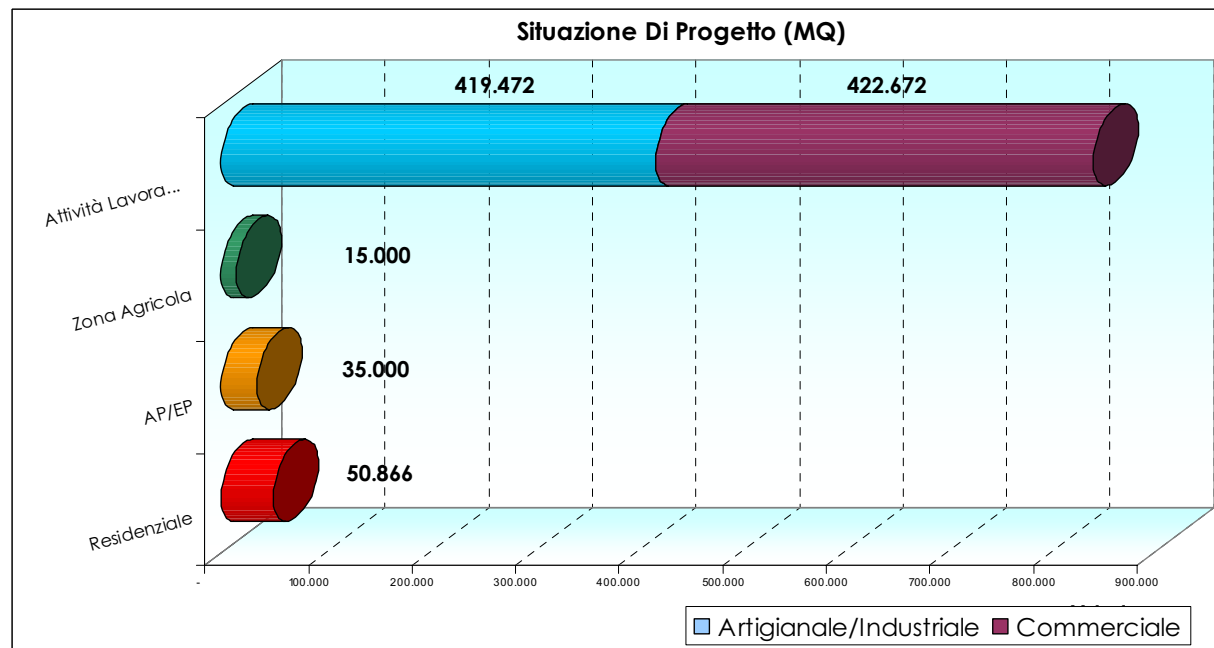
La situazione pianificatoria attuale destina 775.000 mq dei circa 990.000 disponibili ad attività lavorative (250.000 mq per le attività artigianali/industriali, 525.000 per il commercio).



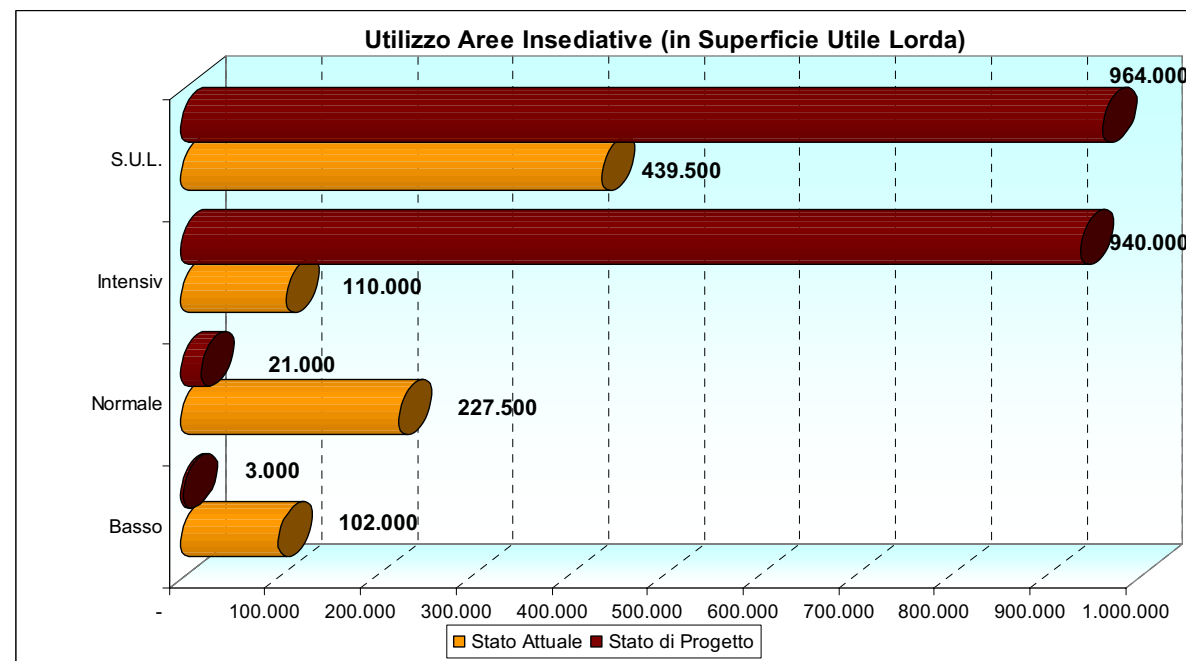


## CONCORSO PIAN SCAIROLO - RELAZIONE DI PROGETTO

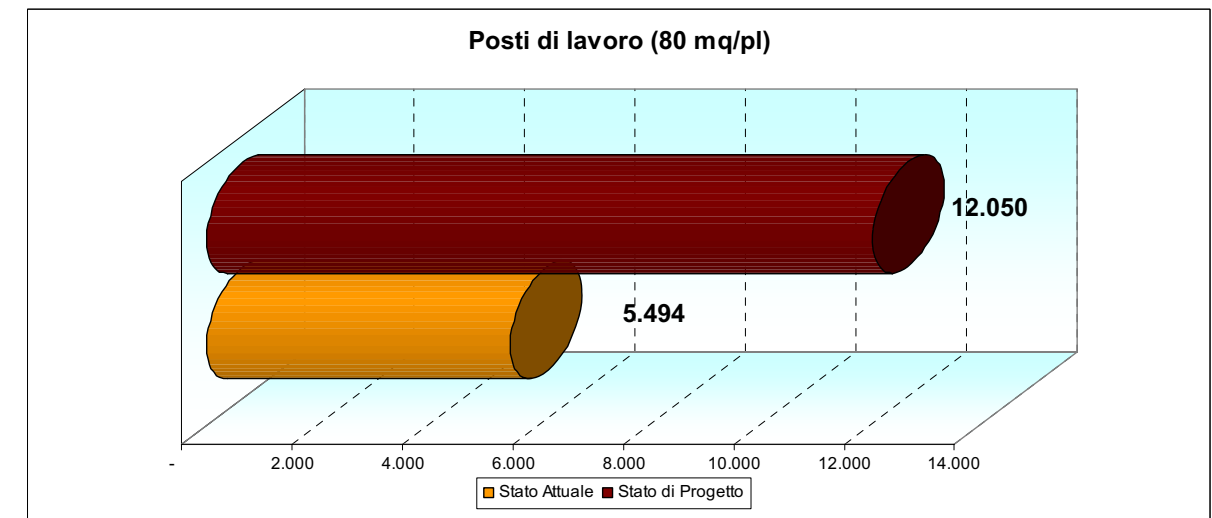
Lo stato di progetto riequilibra questa ripartizione tra le attività lavorative, ma la superficie agricola si riduce a circa 1/10, mentre raddoppia la superficie destinata ad usi residenziali.



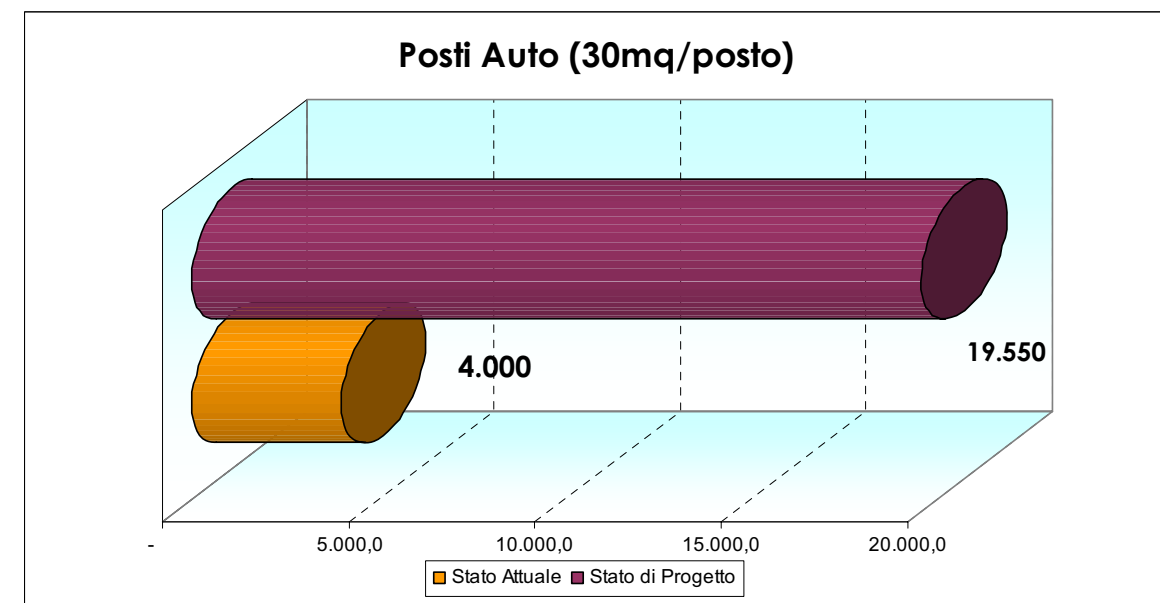
In termini di utilizzo delle aree insediative, la Superficie Utile Lorda passa da 439.500 mq a 964.500 mq; scompaiono quasi del tutto le superfici a basso e normale utilizzo (nella situazione attuale pari al 75%), mentre le superfici ad utilizzo intensivo crescono dell'800%.



I nuovi posti di lavoro, stimati sulla base dei parametri contenuti nel PD – 80mq/pl, crescono del 54,4% (+ 6.556).



La situazione dei parcheggi dell'area migliora considerevolmente, passando dai 4.000 posti auto attuali ai circa 19.550 di progetto (circa 15.249 dei quali coperti, pari al 78%).



## CONCORSO PIAN SCAIROLO - RELAZIONE DI PROGETTO

### Flussi di Traffico

Rispetto ai flussi di traffico generati a regime dalla realizzazione dell'intervento, il progetto fa rilevare i valori di seguito riportati

FLUSSI DI TRAFFICO				
Provenienza/ Destinazione	Attuale		Di Progetto	
	In	Out	In	Out
Autostrada Nord	2.032,2	2.353,5	3.798,6	4.387,5
Autostrada Sud	2.032,2	2.196,6	3.798,6	4.095,0
Lugano	8.910,2	7.531,2	16.655,4	14.040,0
Pian Scairolo Sud	2.657,4	3.608,7	4.967,4	6.727,5
<b>TOTALE</b>	<b>15.632,0</b>	<b>15.690,0</b>	<b>29.220,0</b>	<b>29.250,0</b>
Transito	937,9	941,4	1.753,2	1.755,0
<b>TOTALE</b>	<b>16.569,9</b>	<b>16.631,4</b>	<b>30.973,2</b>	<b>31.005,0</b>

Fonte: Piano Direttore Cantonale (14 settembre 2005, Brugnoli e Gottardi SA) ed elaborazione del proponente su base PD.

L'attuale configurazione insediativa del Pian Scairolo sopporta un traffico feriale medio (in & Out) pari a circa 16.000 Veicoli/giorno (v. Piano Direttore Cantonale, di seguito per brevità PD).

La configurazione di progetto prevede la gestione di un flusso di oltre 30.000 Veicoli/giorno; tale carico è stato calcolato sulla base dello schema indicato nel PD quale base di elaborazione delle stime (basato sulla metodologia \* Brugnoli e Gottardi SA della rilevazione del 2005 sopra richiamata), sulla base del seguente processo:

- determinazione superficie edificabile (v. tabella seguente);
- fattore di generazione per tipo di utilizzo;
- determinazione del traffico indotto teorico futuro del Pian Scairolo.

Tipo di Zona	Sup (mq)	Mov. Entrata per 1000 mq	Mov. Uscita per 1000 mq	Traffico di Origine (v/h)	Traffico destinazione (v/h)
Commerciale	422.672	10	3	4.227	1.268
Servizi	152.854	15	1	2.293	153
Produttivo	199.404	5	1	997	199
Conversione	189.080	1	1	189	189
<b>TOTALE</b>	<b>964.010</b>			<b>7.706</b>	<b>1.809</b>

Il flusso più consistente, cioè quello generato da e per Lugano, può essere considerevolmente abbattuto dalla realizzazione di una linea di trasporto pubblico dedicata che dovrà assorbire una parte della mobilità degli utenti che si reca sul Pian Scairolo soprattutto con scopo lavoro e/o acquisti.

La domanda potenziale stimata per questo tipo di servizio, secondo la stima riportata dal PD, secondo un fattore di riduzione applicato al traffico dell'ora di punta serale di 3.300 v/h (= 4.000 pers/h), fa rilevare una domanda potenziale del 25% circa, pari a 700 - 800 persone durante l'ora di punta serale.

Considerando una media di 1,2 persone/vettura, e la distribuzione delle vetture in transito nelle ore 06.00/22.00 di utilizzo del mezzo pubblico (Fonte: PD - Censimento Fornaci novembre 2004) questo consentirà di evitare l'utilizzo di oltre 6.000 vetture/giorno, per un totale di circa 7.200 persone.

RISPONDEZZA DEL PROGETTO CON GLI AMBITI TEMATICI DEL PIANO DIRETTORE  
CANTONALE

(PIANIFICAZIONE DINAMICA DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE E COMPETITIVO)

4 AMBITI TEMATICI	OBIETTIVI PIANIFICATORI CANTONALI	RISPOSTE PROGETTUALI	
PATRIMONIO	1. Tutelare e valorizzare il paesaggio attraverso progetti comprensoriali che integrino le componenti naturali, i laghi e i corsi d'acqua, il territorio agricolo e forestale, nonché gli insediamenti tradizionali e moderni.	Lo <b>Scairolo</b> è il fulcro del progetto e connotazione forte del Boulevard. <b>Parchi acquatici</b> presenti nei corridoi verdi.	
	2. Salvaguardare e promuovere la biodiversità del territorio cantonale	<b>Corridoi verdi</b> di ambito naturalistico e culturale.	
	3. Promuovere il ruolo multifunzionale dell'agricoltura, mantenendo una sufficiente superficie agricola e sostenendo un'adeguata struttura aziendale.	<b>Sviluppo dell'agricoltura</b> tramite individuazione delle aree fuori dai centri urbani. <b>Fasce di filtro residenziali</b> tra le aree commerciali ed il contesto naturalistico circostante.	
	4. Garantire le funzioni del bosco promuovendone la gestione, in particolare quale elemento vitale per la sicurezza del territorio e quale fonte di materia prima e vettore energetico rinnovabile.	<b>Collegamento funzionale pianificato</b> dei due versanti della valle del Pian Scairolo.	
	5. Attuare una politica globale dell'acqua quale bene pubblico.	<b>Acqua come linea guida</b> direttrice della fisionomia urbana.	
	6. Garantire la molteplicità d'usi e funzioni dei laghi e delle fasce lacustri	<b>Connessione funzionale</b> tra le due sponde del lago per garantirne la fruibilità ed un utilizzo polivalente.	
		7. Sostenere la creazione di nuovi parchi naturali, di cui almeno uno di carattere nazionale, per preservare le componenti culturali, paesaggistiche e naturali in sinergia con l'economia regionale.	Corridoi verdi di ambito naturalistico e culturale ospitanti <b>parchi attrezzati</b> , ricostruzioni di <b>ecosistemi naturali</b> , <b>parchi educativi</b> per le scuole.
		8. Migliorare l'integrazione del Cantone nella rete delle città svizzere, lombarde ed europee, qualificandosi quale regione strategica nel contesto alpino.	<b>Viabilità differenziata</b> di connessione da e per la Nuova Lugano.
		9. Promuovere la competitività di Città-Ticino quale sistema policentrico di tre aree e quattro agglomerati; sostenere in particolare, considerando le specifiche vocazioni:	<b>Centro economico e commerciale</b> di valenza intercantonale
		11. Rafforzare gli agglomerati attraverso le aggregazioni, la collaborazione a scala regionale e la realizzazione di progetti sovracomunali.	<b>Cooperazione tra Comuni</b> ai fini di uno sviluppo sostenibile, funzionale e che risponda alle esigenze dei cittadini.
		12. Favorire un uso parsimonioso e sostenibile del territorio, in particolare attraverso: - il contenimento dell'estensione degli insediamenti; - un'utilizzazione razionale dei terreni non edificati già attribuiti alla zona edificabile; - un incremento della densità insediativa e della mescolanza funzionale, nel rispetto delle specificità urbanistiche e sociali	<b>Complesso urbano strutturato</b> ove le diverse funzioni cooperano ai fini del raggiungimento di un'organicità equilibrata per un utilizzo ordinato e funzionale e parsimonioso degli spazi.
		13. Individuare comparti di valenza cantonale e regionale da promuovere quali poli di sviluppo economico, con il supporto di servizi e infrastrutture e tramite un'adeguata progettazione urbanistica.	<b>Città del commercio</b> come attrattiva e cooperazione delle diverse <b>funzioni residenziali, amministrative, commerciali, ludiche</b>

	<p>14. Gestire i grandi generatori di traffico, in particolare i centri di vendita e del tempo libero, individuando le ubicazioni più adeguate. Nelle aree già insediate da queste strutture, promuovere progetti di riqualifica e migliorare l'accessibilità con i trasporti pubblici.</p>	<p>Trasporto pubblico con realizzazione della <b>linea tram</b> di collegamento delle due sponde del lago passando per il Pian Scairolo, in prossimità della Roggia di Scairolo.</p>
	<p>15. Promuovere spazi pubblici di qualità, attrattivi e sicuri.</p>	<p><b>Boulevard polifunzionale</b> con ambiti di percorrenza e di sosta.</p>
	<p>16. Promuovere, in particolare nel fondovalle e nella fascia collinare, una rete di spazi verdi per lo svago e il tempo libero, da integrare con la protezione della natura, l'uso agricolo e la gestione del bosco.</p>	<p><b>Corridoi verdi</b> di ambito naturalistico e culturale, e di <b>riconnesione</b> dei due versanti della valle al fine di <b>ristabilire un ecosistema</b> ormai scomparso</p>
MOBILITA'	<p>17. Promuovere una rete integrata moderna, funzionale e sicura di collegamenti viari e di trasporto pubblico con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il sostegno al progressivo trasferimento del trasporto di merci dalla strada alla ferrovia;</li> <li>- l'attuazione dei Piani regionali dei trasporti e dei programmi di conservazione e di rinnovo delle infrastrutture;</li> <li>- la garanzia di collegamenti viari e di un'offerta di base di trasporto pubblico in tutte le regioni del Cantone;</li> <li>- la valorizzazione della tratta ferroviaria di montagna del San Gottardo.</li> </ul>	<p><b>Rete viaria differenziata</b> per le diverse utenze, con incremento dei <b>trasporti pubblici, organizzazione</b> delle strade esistenti, <b>realizzazione</b> di nuove strade.</p>
	<p>18. Incentivare la complementarità e una più equilibrata ripartizione modale tra i diversi mezzi di trasporto secondo il contesto territoriale e le loro caratteristiche tecniche, sostenendo in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il trasporto pubblico tra e negli agglomerati;</li> <li>- la mobilità combinata e il traffico lento;</li> <li>- la gestione coordinata dei posteggi negli agglomerati.</li> </ul>	<p><b>Park &amp; Ride, Parcheggi multipiano, connessione pedonale e ciclabile</b> tra i vari agglomerati, <b>parcheggi pertinenziali,</b> viabilità differenziata.</p>

	<p>25. Migliorare la qualità di vita della popolazione attraverso la riqualifica urbanistica delle aree edificate e la disponibilità di beni e servizi di base.</p>	<p><b>Servizi pubblici,</b> infrastrutture lineari e puntuali quali <b>scuole, uffici amministrativi, poste, strade carrabili, pedonali, ciclabili</b> etc.</p>
	<p>26. Promuovere il turismo e lo svago attraverso lo sviluppo di progetti e strutture intesi a favorire una fruizione sostenibile delle componenti naturali, culturali e paesaggistiche del territorio.</p>	<p><b>Percorsi ciclabili naturalistici, alberghi per il turismo di lavoro, percorsi pedemontani</b> etc.</p>
	<p>27. Sviluppare e attuare una politica energetica sostenibile tramite l'uso equilibrato delle attuali infrastrutture, il risparmio e l'impiego delle fonti rinnovabili, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- favorendo il ruolo del Ticino quale regione produttrice di energia elettrica e centro di competenza per il suo commercio (verso l'Italia);</li> <li>- rinnovando e ottimizzando le infrastrutture per la produzione, il trasporto e la distribuzione dell'energia elettrica;</li> <li>- diversificando offerta e favorendo sfruttamento sostenibile fonti indigene e rinnovabili;</li> <li>- risanando il parco immobiliare, con particolare riferimento al risparmio energetico.</li> </ul>	<p>Incentivare l'utilizzo di <b>energie rinnovabili</b> al fine di perseguire <b>l'autonomia energetica</b> per ogni ambito, quello residenziale, commerciale, produttivo etc.</p>
	<p>28. Pianificare e gestire in modo coordinato l'estrazione, la lavorazione, il riciclaggio e lo smaltimento di materiali inerti assicurando, per quanto possibile, l'approvvigionamento del Cantone.</p>	<p><b>Piano dei rifiuti</b> per l'area in questione in cooperazione con tutto il territorio del Ticino.</p>
	<p>29. Assicurare l'accesso della popolazione e delle imprese ad una rete efficiente di telecomunicazioni, nel rispetto della salute, dell'ambiente e del paesaggio.</p>	<p><b>Piano delle telecomunicazione</b> da sottoporre a valutazioni di sostenibilità.</p>

8.1. DISTRICCO

L'intero distretto della collina di Scairolo, esteso da Scairolo a Scairolo, è stato suddiviso in tre distretti: il primo, il secondo e il terzo. Il primo distretto è quello che si trova a Scairolo, il secondo è quello che si trova a Scairolo e il terzo è quello che si trova a Scairolo.

8.2. BOLOGNINO

La zona oggetto dell'intero progetto è situata in una zona boschiva, caratterizzata da una conformazione orografica molto particolare, che prevede la presenza di una serie di rilievi e di vallate. La zona è caratterizzata da una conformazione orografica molto particolare, che prevede la presenza di una serie di rilievi e di vallate.

8.3. IL NUCLEO E IL PAESE

Il nucleo è costituito dal centro storico di Scairolo, che si trova in una zona boschiva, caratterizzata da una conformazione orografica molto particolare, che prevede la presenza di una serie di rilievi e di vallate. Il paese è costituito dalle abitazioni sparse nella zona boschiva, che si trovano in una zona boschiva, caratterizzata da una conformazione orografica molto particolare, che prevede la presenza di una serie di rilievi e di vallate.

8.4. CONTORELLI

La zona oggetto dell'intero progetto è situata in una zona boschiva, caratterizzata da una conformazione orografica molto particolare, che prevede la presenza di una serie di rilievi e di vallate. La zona è caratterizzata da una conformazione orografica molto particolare, che prevede la presenza di una serie di rilievi e di vallate.

8.5. IL NUCLEO

Il nucleo è costituito dal centro storico di Scairolo, che si trova in una zona boschiva, caratterizzata da una conformazione orografica molto particolare, che prevede la presenza di una serie di rilievi e di vallate. Il paese è costituito dalle abitazioni sparse nella zona boschiva, che si trovano in una zona boschiva, caratterizzata da una conformazione orografica molto particolare, che prevede la presenza di una serie di rilievi e di vallate.



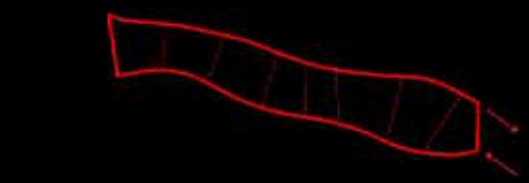
possibile fasi di realizzazione circa 2020



possibile fasi di realizzazione circa 2025



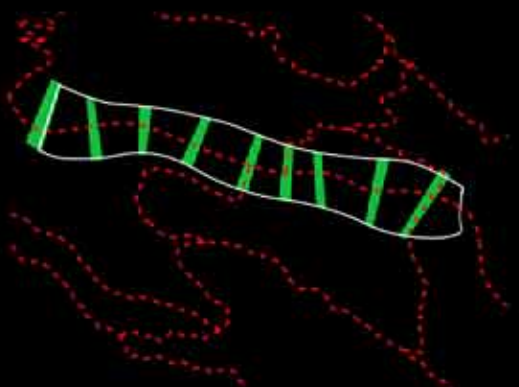
possibile fasi di realizzazione circa 2030



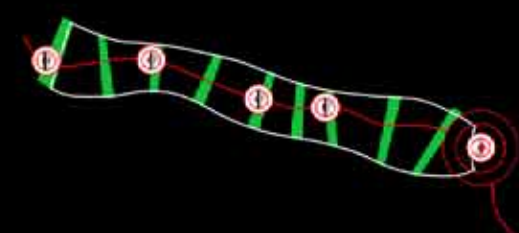
VIABILITÀ COMMERCIALE



VIABILITÀ RESIDENZIALE



PERCORSI PEDIMONTANI



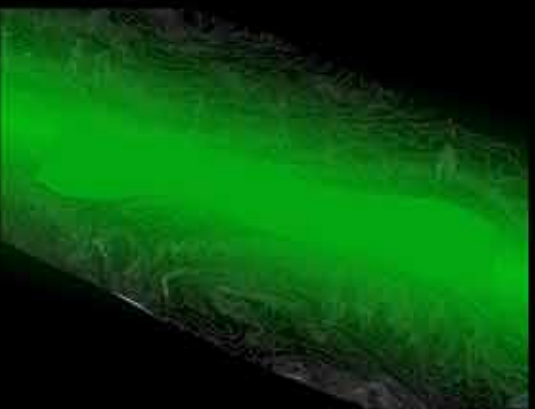
TRASPORTO PUBBLICO



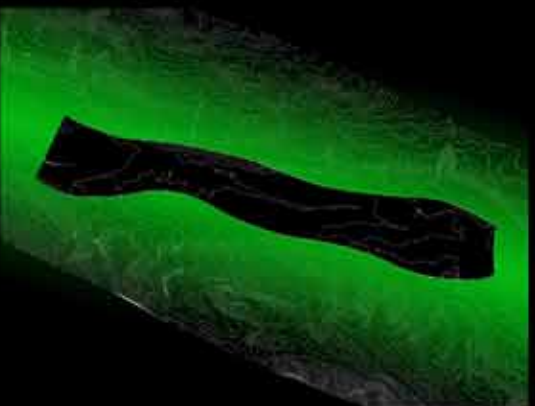
PERCORSO CICLABILE



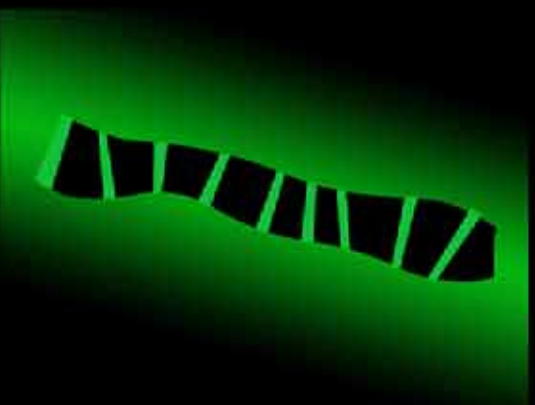
VISTA AEREA



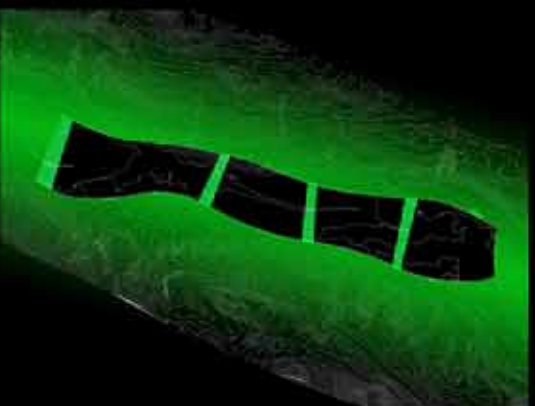
SITUAZIONE PRIMIGENA



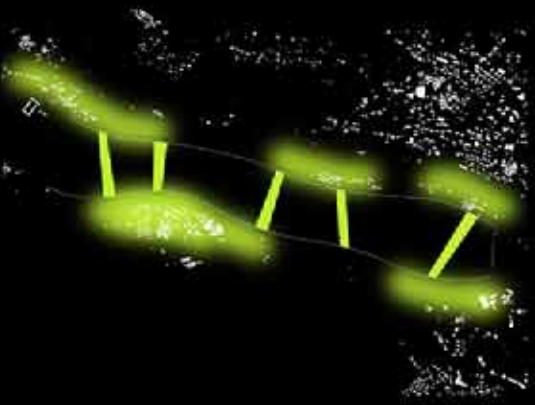
INTERVENTO ANTICORPO NON FANTICATO



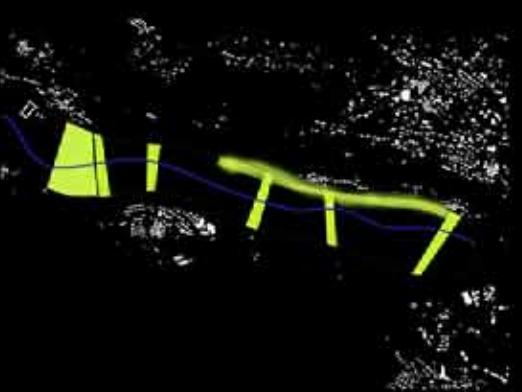
RICONGIUNZIONE DEI DUE VERSANTI DELLA VALLE



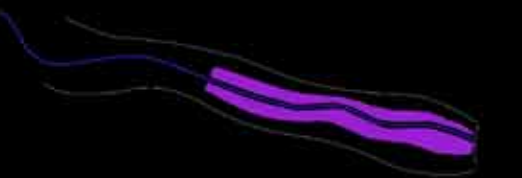
CORRIDOI VERDI DEGLI AMBIENTI NATURALISTICI



CORRIDOI VERDI DEGLI AMBIENTI CULTURALI



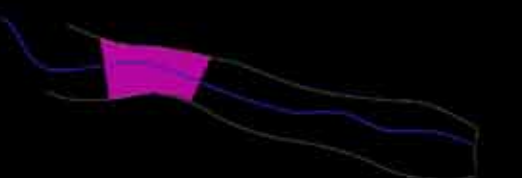
AMBITO RESIDENZIALE



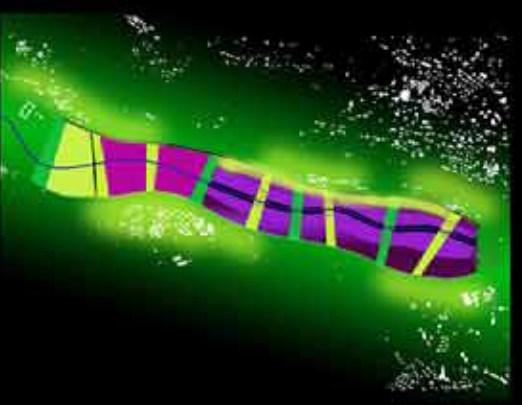
AMBITO COMMERCIALE



AMBITO TERZIARIO



AMBITO PRODUTTIVO



SISTEMA COMPLESSO DEGLI AMBIENTI STRATEGICI

