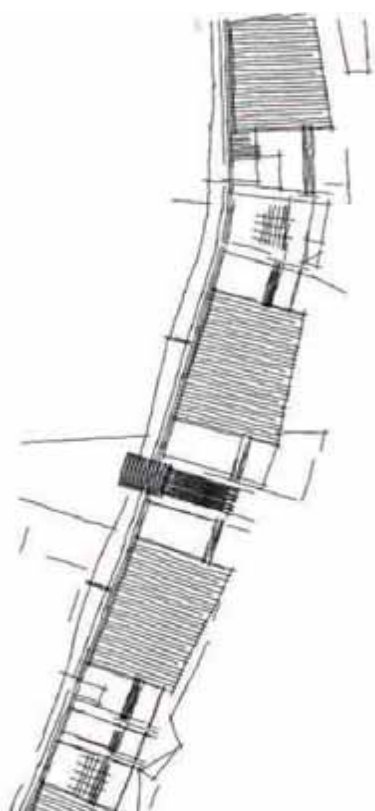


UBI URBS

Concorso PIAN SCAIROLO
Relazione di progetto



Il progetto proposto assume quale tema caratterizzante la necessità di dare risposta alle previsioni di sviluppo del polo commerciale di Pian Scairolo, superando il carattere frammentario, sia spaziale che funzionale, dell'attuale insediamento. Il programma di lavoro adottato è stato articolato a partire da quattro obiettivi principali:

- il recupero degli aspetti geografici ed ambientali che caratterizzano il contesto dove le attività produttive e commerciali sono inserite;
- la riduzione dell'impatto negativo che le funzioni lavorative hanno oggi sui numerosi centri residenziali posti a corona della piana;
- l'articolazione dell'offerta di infrastrutture per la mobilità, sia all'interno del comparto di progetto, che verso il resto dell'agglomerato luganese;
- il rafforzamento della riconoscibilità spaziale e dell'identità urbana dell'insediamento di Pian Scairolo.



Lo Scairolo

La crescita urbana contemporanea ha completamente ignorato i caratteri geografici della valle dello Scairolo, che all'interno del sistema urbano di Lugano, ha assunto il ruolo di ambito territoriale dove collocare, secondo volontà più o meno esplicite, le funzioni residuali - quali depositi, magazzini e centri di logistica - o a forte impatto di traffico - in primo luogo le grandi strutture di commercio al dettaglio - attività che faticavano a trovare collocazione in aree valutate di maggior pregio per collocazione altimetrica o prossimità alle rive del lago.

Quella che era una piana di carattere alluvionale, che gli insediamenti storici hanno sempre evitato di occupare, attestandosi saggiamente - soprattutto per ragioni idrauliche e di migliore sfruttamento del terreno agricolo - all'inizio del piede collinare, si è trasformata negli ultimi decenni in una "alluvione" di edifici che hanno completamente alterato i caratteri originari della valle, riducendo l'area di pertinenza della roggia ad un modesto retro seminascosto.

Le condizioni insediative attuali e le rendite di posizione ormai consolidate rispetto al fronte autostradale non consentono il ritorno ad alcuna ipotesi regressiva o nostalgica di delocalizzazione al di fuori della piana - quasi un ritorno alla piana agricola successiva alla bonifica del 1943 - mentre si ritiene necessario intervenire con scelte trasformatrici che assumano le peculiarità ambientali e morfologiche del contesto quale elemento caratterizzante.

La continua crescita urbana ha prodotto un progressivo restringimento dell'ambito di divagazione della Roggia Scairolo, creando, soprattutto a valle delle aree produttive,

diverse situazioni di criticità idraulica.

Il progetto assume la riqualificazione idraulica ed ambientale della Roggia Scairolo quale scelta caratterizzante, proponendo il mantenimento delle aree non urbanizzate a destra idrografica ed il trasferimento delle attività a cielo aperto esistenti, quali depositi e piazzali di stoccaggio. Il terreno posto più in prossimità della roggia verrebbe modellato attraverso un progressivo abbassamento del piano di campagna, realizzando spazi che avrebbero la duplice funzione di vasche di laminazione rispetto ai momenti di piena e di filtro protettivo fra le attività lavorative ed i nuclei residenziali posti a monte di Via al Mulino.

Si propone di eliminare i salti di quota, i muri di contenimento lungo le rive e tutte le difese spondali che impediscono l'avvicinarsi al corso d'acqua, che nel futuro assetto dovrà porsi il più possibile in continuità con le zone residenziali poste a monte, ma anche, seppur in punti limitati, con le zone commerciali e direzionali.

In particolare questi interventi sono da intendersi quali oneri di riqualificazione ambientale a carico delle strutture commerciali che il progetto concentra a sinistra della roggia, da attuarsi in relazione alla crescita progressiva del nuovo polo commerciale.

Con la ritrovata disponibilità di ampie fasce verdi a lato dello Scairolo, che nel tempo possono anche essere attrezzate con strutture sportive leggere, è possibile immaginare la realizzazione di nuove fasce boscate e filari perpendicolari al corso d'acqua, che si configurerebbero quali veri e propri corridoi ecologici.

Quale azione di sistemazione del paesaggio si propone, inoltre, la li-

berazione della rete idrografica minore afferente allo Scairolo, che nei tratti terminali è stata quasi sempre oggetto di interventi di tombinamento con successivo innalzamento del piano di campagna. Anche la riscoperta e la sistemazione di questi rii minori consente di migliorare l'articolazione della rete ecologica e di meglio configurare lo spazio non costruito della valle.

Seppure con una funzione più estetica che ambientale, anche sul lato sinistro idrografico, nella parte dove il progetto propone di concentrare le funzioni commerciali, si ha una articolazione distributiva della galleria commerciale e dei volumi sovrastanti, al fine di inglobare al suo interno ampie piazze verdi inclinate ed aperte verso la roggia, ribaltando da retro a fronte il rapporto che l'insediamento commerciale ha oggi nei confronti dello Scairolo.

La presenza della barriera autostradale non consente di ricomporre completamente la continuità ambientale fra i due versanti collinari, ma, attraverso una diversa collocazione e densificazione dell'insediamento, si propone di apportare significativi miglioramenti all'attuale incremento dei suoli impermeabili e alla ridotta efficienza idraulica della rete scolante.



La coesistenza fra residenza e luoghi del lavoro

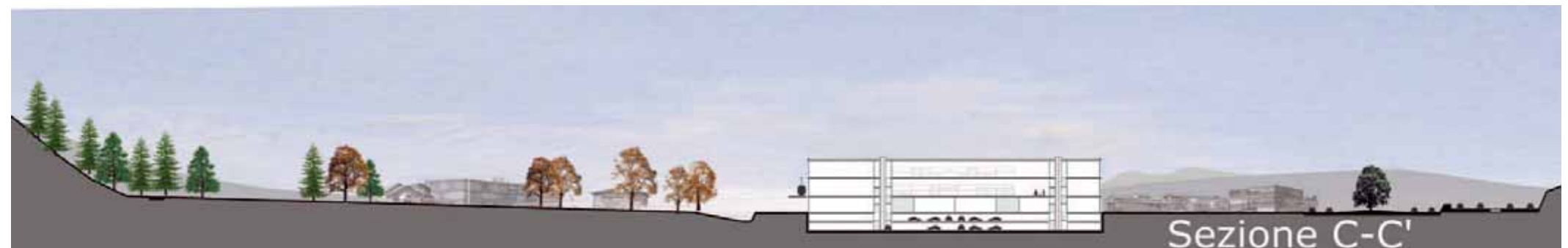
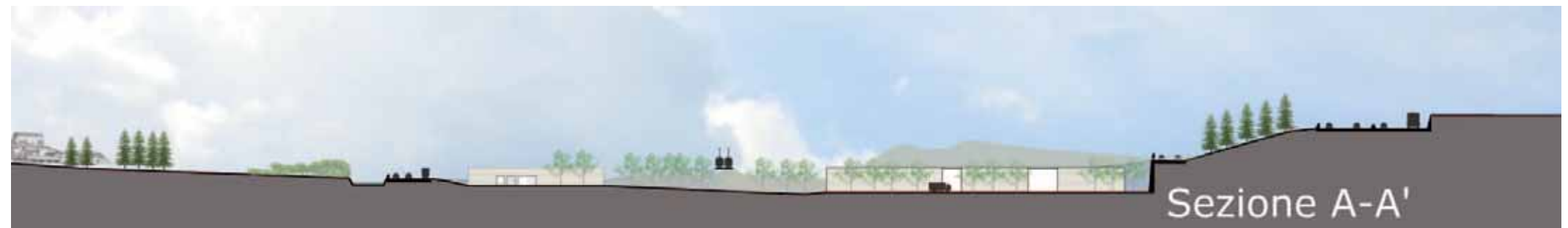
La proposta di potenziamento e mantenimento delle funzioni lavorative a Pian Scairolo ha cercato di confrontarsi con la percezione che i cittadini residenti hanno della valle, prefigurando un miglioramento della difficile convivenza fra queste due realtà.

Il primo problema affrontato ha riguardato la separazione dei flussi di mobilità veicolare diretti ai centri commerciali, proponendo un potenziamento della Via Cantonale ed una specializzazione del traffico sulle due strade di mezzacosta. Tale condizione potrà però attuarsi solo a conclusione dell'intervento, con la progressiva delocalizzazione delle attività produttive poste a margine e all'interno delle zone residenziali ad ovest della roggia Scairolo, che consentirà inoltre il potenziamento delle attrezzature sportive e ricreative nell'area compresa fra Noranco e Scairolo.

Una vera accessibilità agli insediamenti residenziali si potrà però avere solo con la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico (TRAM/TRENO), che nella configurazione proposta dovrà prolungarsi a sud, così da porsi a servizio dei quartieri residenziali esistenti.

La riqualificazione della rete idrografica crea le condizioni per la realizzazione di una rete di collegamenti pedonali fra i nuclei residenziali e le gallerie del polo commerciale, che nella sua nuova configurazione si propone quale nuova centralità urbana.

Le relazioni visive e panoramiche con le attività produttive sono inoltre migliorate da un adeguato trattamento delle superfici coperte, così da avvicinare la qualità percettiva di Pian Scairolo ai livelli presenti in buona parte del Canton Ticino.



L'ampliamento e la diversificazione dell'offerta di mobilità

Nel definire un nuovo assetto urbanistico per Pian Scairolo si è posto come prioritario il tema della gestione delle diverse domande di mobilità che attraversano e coinvolgono questo lembo periferico dell'agglomerato urbano di Lugano. La situazione attuale può essere letta distinguendo le ragioni che muovono questi flussi di traffico, soprattutto per distinguere quali problemi possono trovare soluzione all'interno dell'ambito di progetto e quali problemi devono necessariamente inquadrarsi in un contesto territoriale più ampio.

Una prima mobilità di grande impatto è quella proveniente dall'esterno dell'area urbana di Lugano attraverso la rete autostradale. La pressione di questo traffico all'uscita di Lugano Sud si dirige in parte in direzione del polo commerciale, ma soprattutto verso il centro città, rispetto al quale Pian Scairolo rappresenta il luogo di ingresso a Lugano. Questo traffico si connette alla viabilità ordinaria attraverso uno svincolo autostradale dalla forte invadenza spaziale e morfologica, per la cui mitigazione si propone l'inserimento selettivo di barriere antirumore nei tratti iniziali e finali, ma lasciando libera la visibilità dall'autostrada della parte centrale dell'intervento, dove si propone di concentrare le funzioni commerciali. Successivamente alla messa in servizio del TRAM/TRENO, l'attuale parcheggio di Fornaci (Park + Ride) sarà potenziato quale nodo di interscambio tra mobilità privata e trasporto pubblico, attraverso la costruzione di un parcheggio multipiano funzionalmente integrato alla nuova stazione in linea.

Una seconda domanda di mobilità

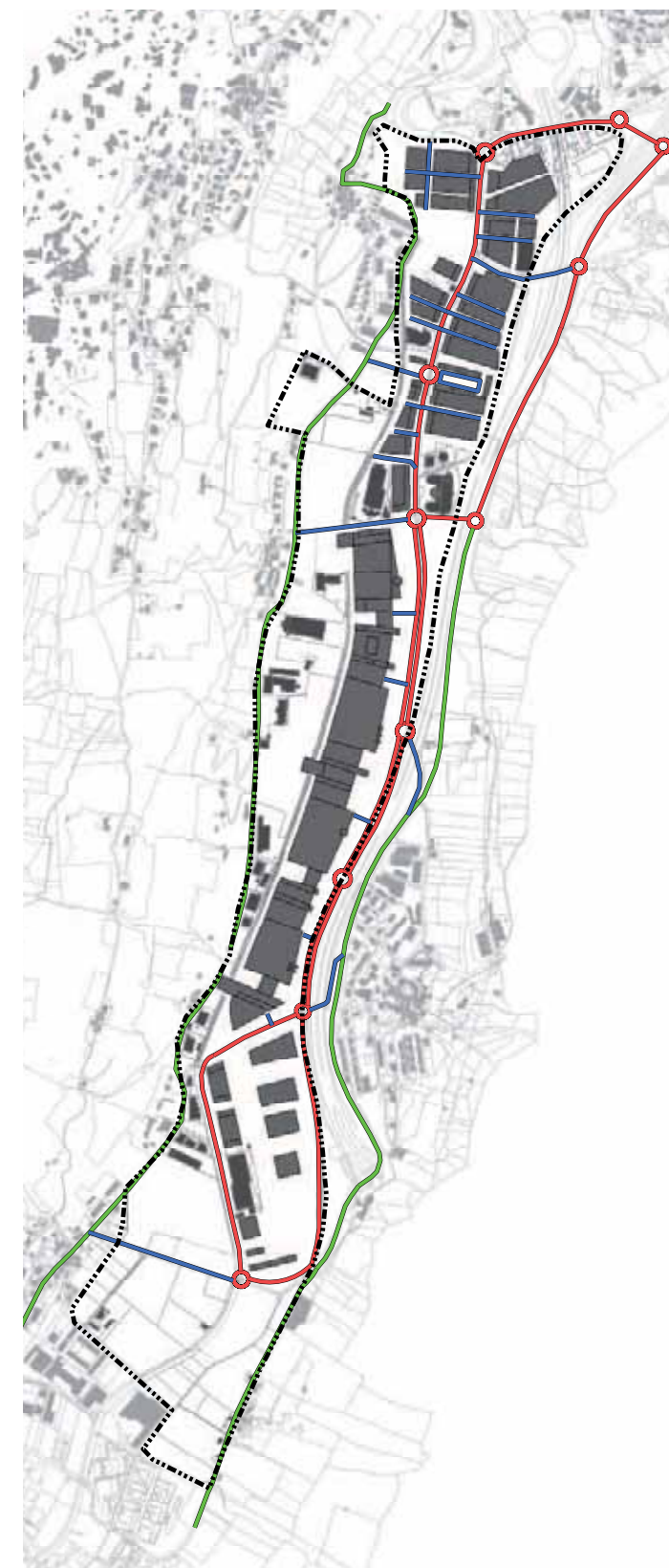
è quella proveniente dall'agglomerato urbano di Lugano, mobilità che è attratta da questo luogo soprattutto per le grandi strutture di vendita esistenti e per la concentrazione di attività commerciali specializzate nel comparto auto. Per migliorare l'ingresso viabilistico alla piana è programmata la realizzazione di una nuova strada di gronda, complanare all'autostrada, che insieme alla Via Cantonale esistente, consenta la realizzazione di un anello di accesso al comparto, non essendo possibile un raddoppio nell'attuale sede. L'accesso alla parte centrale verrebbe migliorato attraverso un ampliamento a quattro corsie della porzione di strada cantonale che fiancheggia il polo commerciale, mentre la parte sud del comparto, non interessata da grandi attrattori di traffico, si concluderebbe con un secondo anello stradale per il ritorno all'ingresso nord di Fornaci. Relativamente alla Strada Cantonale, che costituisce già ora la spina viabilistica portante dell'intero comparto, si propone una diversa articolazione delle sue caratteristiche tecniche e spaziali che possono essere così sintetizzate:

- Parte Nord – Comparto auto: spazi pedonali di fronte alle vetrine commerciali e messa sul retro dei parcheggi e degli accessi alle attività artigianali e di deposito, con il mantenimento dell'attuale sezione a due corsie;
- Parte Centrale – Piastra commerciale: separazione del traffico di scorrimento dal traffico di accesso alle strutture commerciali attraverso la realizzazione di controviai e ampliamento del primo tratto da 2 a 4 corsie con separatore centrale;
- Parte Sud – Area direzionale – artigianale: anello di conclusione del comparto con fluidificazione del percorsi di ritorno verso

l'autostrada, regolarizzazione della sezione stradale esistente, realizzazione di controviai in corrispondenza della galleria commerciale e dei fabbricati direzionali.

Un miglioramento effettivo della mobilità interna a Pian Scairolo e di collegamento con il territorio circostante si potrà avere con la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico rapido (TRAM/TRENO), che oltre ad incrementare l'accessibilità all'area consentirà di spostare una parte significativa della domanda sul mezzo pubblico. Per aumentare i risultati attesi si propone di integrare tale modalità di trasporto, sia fisicamente che funzionalmente, con il nuovo polo commerciale, a fianco del quale sono previste 3 delle 5 stazioni di fermata. La mobilità non automobilistica interna al comparto commerciale sarebbe ulteriormente incrementata grazie all'organizzazione a galleria e alla realizzazione sul lato est di un percorso con tapis roulant che collegherebbe fra loro le stazioni del TRAM /TRENO interne al polo commerciale.

In merito ai caratteri della mobilità locale emergono come carenti i collegamenti diretti fra i diversi nuclei residenziali. Rispetto ad una vallata ormai satura di tracciati viabilistici si è preferito valorizzare le strade esistenti, proponendo - con piccoli interventi agli incroci - la specializzazione di Via al Mulino e Via Rampiga per il traffico locale e la mobilità ciclopedonale.



L'immagine urbana

L'altro grande tema di progetto per Pian Scairolo è il miglioramento dei caratteri spaziali e funzionali dei luoghi del commercio, soprattutto in relazione alla difficile convivenza con i tessuti residenziali esistenti. La diversità di scala fra spazi commerciali e tessuti residenziali, la discontinuità di collocazione delle singole strutture commerciali, la loro dispersione nella piana, la necessità di trasformare le strade di collegamento territoriale in luoghi urbani per il commercio e la residenza, hanno rappresentato altrettanti temi di approfondimento rispetto all'obiettivo generale di diminuire la disomogeneità spaziale che caratterizzano l'ambito di intervento.

Innanzitutto si è perseguita una migliore riconoscibilità del polo commerciale dai principali punti di osservazione, sia esso osservato dall'autostrada (infrastruttura che di questo polo commerciale è il principale elemento morfogenetico), dagli insediamenti residenziali o dai crinali panoramici che delimitano la vallata.

La successione ritmata dei quattro contenitori commerciali - destinati ad ospitare grandi strutture di vendita - ne rafforza l'identità di Landmark urbano che segnala l'ingresso a Lugano per chi percorre l'autostrada, dove i fronti compatti con scritte ed immagini ne esaltano il valore iconico.

Il lato verso la Roggia Scairolo, osservabile soprattutto dagli insediamenti residenziali, si presenta come un fronte aperto, che in diversi punti ospita al proprio interno corti verdi e giardini pensili, così da rendersi più discreto nella visione dalle colline attorno.

Nel parte nord del comparto, dove le trasformazioni sono condizionate

dalla presenza di numerosi soggetti attuatori, che nel caso delle rivendite di automobili sono vincolate ad immagine aziendale, si propone di intervenire attraverso semplici regole di allineamento, finalizzate alla costruzione di una compatta strada corridoio, dove l'identità urbana è affidata soprattutto alla sistemazione della strada cantonale e dello spazio aperto prospiciente le vetrine di vendita.

Nel parte sud, destinata ad ospitare blocchi artigianali, direzionali e ricettivi isolati, si propone di sperimentare un diverso modello di lottizzazione produttiva, valorizzando quale spina verde il varco libero utilizzato per il passaggio del TRAM/TRENO, al quale appoggiare l'allineamento dei fabbricati.

Anche il posizionamento delle barriere foniche lungo l'autostrada può essere uno strumento per guidare la percezione visiva della piana, che si propone di disporre in modo da avere una vista chiusa verso le residenze e la massima visibilità dinamica del fronte est del polo commerciale.

Gli interventi di miglioramento funzionali proposti lungo la strada cantonale incidono in modo significativo anche sulla qualificazione dei suoi caratteri spaziali, che nel tratto centrale assumerà la configurazione di un grande boulevard urbano.



L'assetto funzionale ed urbanistico del comparto

Nonostante la parte pianeggiante della valle sia in gran parte destinata dagli strumenti urbanisti comunali a funzioni urbane, ci si trova in presenza di numerose aree non ancora attuate, fenomeno particolarmente evidente nelle parti che presentano una scarsa visibilità commerciale o che risultano di difficile accessibilità. L'effetto generale percepito è quello di una dispersione insediativa, con spazi aperti che hanno ormai perso il loro carattere rurale e naturale, senza però aver acquisito una chiara identità urbana. Alle spalle dei principali fronti commerciali si assiste ad un uso estensivo dello spazio aperto di pertinenza, con aree produttive che vengono utilizzate come depositi e per altre funzioni marginali.

L'ambito interessato dal progetto ha una estensione territoriale di oltre 900.000 mq con classificazioni urbanistiche prevalentemente industriali o misto industriali – commerciali.

Sommando le capacità dei diversi piani comunali si ha una potenzialità di superficie utile edificabile superiore ai 300.000 mq, con un indice territoriale medio di 0,36 mq/mq.

Dal punto di vista dell'assetto funzionale il progetto propone sia un incremento della densità territoriale dell'intero comparto (Indice territoriale medio di 0,46 mq/mq) sia un incremento della densità fondiaria, spostando le funzioni produttive ad est della Roggia Scaiolo.

A ridosso della strada cantonale saranno ulteriormente concentrate le zone commerciali, spostando agli estremi dell'area di intervento le previsioni artigianali e di deposito. Ad ovest, fra la roggia e Via dei

Mulini, le aree non ancora urbanizzate o liberate dagli interventi di delocalizzazione sarebbero destinate a parchi ed attrezzature sportive a basso impatto volumetrico, mentre le modeste aree artigianali già urbanizzate saranno riclassificate a zone miste residenziali – artigianali, favorendo – in ragione della loro nuova valorizzazione immobiliare – una loro progressiva trasformazione in abitazioni funzionalmente collegate ai nuclei urbani storici.

L'area agricola che conclude a sud l'ambito di progetto verrebbe confermata nella destinazione urbanistica, con l'obiettivo di salvaguardare l'ultimo lembo di paesaggio storico rimasto nella valle e proponendo, inoltre, una demolizione dei fabbricati produttivi isolati che si trovano al suo interno e che ne penalizzano la funzione di corridoio ecologico fra i due versanti collinari.



Assetto urbanistico vigente



Assetto urbanistico di progetto

L'assetto fondiario ed i tempi di attuazione del progetto

Il forte frazionamento della proprietà fondiaria e la modesta disponibilità di aree pubbliche da coinvolgere nell'attuazione del progetto, obbliga a immaginare una proposta di intervento che sia organizzata per moduli autonomi sia dal punto di vista funzionale che spaziale, così da consentire una attuazione per fasi distinte ed in ragione della progressiva disponibilità di aree da trasformare.

In termini esemplificativi si è immaginato di dare attuazione all'intervento secondo 3 principali fasi temporali di circa 8 anni, in parte fra loro sovrapposte, per un arco temporale di almeno 20 anni, anche se appare evidente come la fattibilità reale di questa scansione temporale debba necessariamente essere verificata attraverso un confronto con i soggetti titolari della proprietà fondiaria.

Nel definire le tre fasi ci si è attenuti al principio generale di non mettere a rischio l'efficienza e la continuità delle attività commerciali esistenti. Inoltre, come in un domino immaginario, l'incremento e la concentrazione delle funzioni a maggiore attrattività di traffico è stata progressivamente accompagnata da un adeguamento dell'offerta infrastrutturale, sino ad arrivare all'assetto finale di progetto che propone la messa in funzione di una linea di TRAM/TRENO che colleghi Pian Scairolo al centro di Lugano e -attraverso la rete del trasporto pubblico su rotaia - a tutto l'agglomerato.

Un altro aspetto che ha guidato la definizione delle fasi temporali è la presenza di funzioni di scarso valore posizionale o di attività ospitate all'interno di fabbricati in stato di fatiscenza, per i quali è ipotizzabile

un rinnovo radicale a breve periodo.

Si valuta di iniziare i primi interventi di demolizione e ricostruzione a partire dagli estremi dell'attuale parco commerciale: a sud, in sostituzione dei depositi a cielo aperto e del centro di stoccaggio carburanti, e a nord dai fabbricati artigianali posti a fianco del Centro Commerciale Lugano Sud. Contestualmente alla realizzazione dei primi due moduli della nuova galleria commerciale e dei primi due blocchi atti a contenere marchi della grande distribuzione, grazie alla delocalizzazione e demolizione dei magazzini edili collocati nella fascia fra l'autostrada e la strada cantonale sarà possibile adeguare quest'ultima alle caratteristiche di un grande asse urbano in grado di sopportare consistenti flussi di traffico (2 + 2 corsie per senso di marcia + 1 controviale verso il parco commerciale). L'altro intervento infrastrutturale da farsi nella prima fase è la realizzazione della strada di gronda ad est del tracciato autostradale, a collegamento diretto dell'uscita di Lugano Sud con la Via Cantonale attraverso un nuovo sottopasso da farsi in corrispondenza di Via al Piano. La realizzazione del modulo commerciale sud consente, inoltre, grazie all'arretramento del fronte edificato, di procedere al risezionamento della Via Cantonale, nel tratto compreso fra Via Industria ed il sottopasso per Grancia. Nella fase iniziale risulta importante procedere alla riqualificazione di parte dei magazzini edili di Via Garane, nella parte sud del comparto, allo scopo di rendere disponibili aree artigianali rinnovate per ospitare la delocalizzazione delle attività produttive impattate dai nuovi insediamenti commerciali.



Fase I



Fase II

Successivamente al potenziamento del tratto centrale della Via Cantonale, si potrà procedere alla seconda fase, con il rinnovo del Parco Commerciale di Grancia e dei grandi contenitori commerciali isolati posti fra Via alla Campagna e Via Pian Scairolo, che potranno trovare ospitalità nei due moduli commerciali già completati. Le altre iniziative di rinnovo urbano di questa fase dovranno riguardare il fronte edificato lungo la Via Cantonale a nord di Via al Piano ed un seconda parte dell'area artigianale di Via Garane, per dare risposta alle richieste di spazi artigianali da delocalizzare, dei quali si prevede un incremento con il procedere dell'attuazione del progetto. Dal punto di vista infrastrutturale l'inizio della valorizzazione urbanistica della parte nord del comparto consente il contestuale risezionamento del tratto corrispondente di Via Cantonale, con la realizzazione di percorsi ciclopedonali a lato dei

fronti commerciali. A sud, con il progressivo rinnovo dell'area artigianale di Via Garane, si potrà procedere all'ampliamento di Via Cadepiano, alla realizzazione di un controviale in corrispondenza dell'ingresso sud della galleria commerciale, oltre alla costruzione di un nuovo collegamento stradale – a valle dell'esistente Via Rampica, fra la rotonda di Grancia e l'incrocio fra Via Vignano / Via Pian Scairolo - a completamento dell'anello viabilistico che chiuderà l'intervento a sud.

Nella terza ed ultima fase sarà possibile procedere al rinnovo completo dell'intero comparto, con la realizzazione delle parti mancanti della galleria commerciale, del quarto blocco per la grande distribuzione e del tratto corrispondente di Via Cantonale, oltre ai fronti commerciali posti in prossimità della rotonda di Fornaci. A conclusione del polo commerciale, grazie all'arretramento dei fronti

edificati sulla roggia, sarà possibile procedere alla realizzazione del viadotto a servizio del TRAM/TRENO. Con l'attivazione del nuovo servizio di trasporto pubblico rapido e il completamento degli anelli stradali nord e sud e del boulevard centrale di Via Cantonale, si potrà considerare completata la viabilità a servizio del polo commerciale e produttivo e si potrà quindi procedere alla realizzazione degli interventi finalizzati alla realizzazione di una viabilità dedicata ai nuclei residenziali pedecollinari:

- l'ultimo tratto della gronda est fino a Grancia;
- l'eliminazione dei collegamenti stradali di Via Rampica con Via Pian Scairolo e di Via al Mulino con Via Cadepiano, strade di mezza costa che a quel punto saranno ormai liberate dalla presenza di insediamenti produttivi.



Fase III

Programma di realizzazione

	Anni									
	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20
Fase I										
Demolizione e ricostruzione dei depositi a cielo aperto e del centro di stoccaggio carburanti;										
Demolizione e ricostruzione dei capannoni agli estremi del cuore dell'attuale parco commerciale;										
Realizzazione dei primi due moduli della nuova galleria commerciale e dei primi due blocchi commerciali;										
Demolizione dei magazzini edili posti fra l'autostrada e la strada cantonale;										
Adeguamento della strada cantonale con la realizzazione di 2 + 2 corsie per senso di marcia + 1 controviale verso il parco commerciale;										
Realizzazione della strada di gronda ad est del tracciato autostradale, a collegamento diretto dell'uscita di Lugano Sud con la Via Cantonale;										
Risezionamento della Via Cantonale, nel tratto compreso fra Via Industria ed il sottopasso per Grancia;										
Riqualificazione di parte dei magazzini edili di Via Garane										
Fase II										
Rinnovo del Parco Commerciale di Grancia e dei grandi contenitori commerciali isolati posti fra Via alla Campagna e Via Pian Scairolo;										
Iniziative di rinnovo urbano sul fronte edificato lungo la Via Cantonale a nord di Via al Piano ed un seconda parte dell'area artigianale di Via Garane;										
Risezionamento del tratto corrispondente di Via Cantonale;										
Sistemazione dei percorsi ciclopedonali;										
Ampliamento di Via Cadepiano con la realizzazione di un controviale all'ingresso della galleria commerciale;										
Costruzione di un nuovo collegamento stradale fra la rotonda di Grancia e l'incrocio fra Via Vignano / Via Pian Scairolo.										
Fase III										
Realizzazione del quarto modulo della galleria commerciale e dei blocchi per la grande distribuzione;										
Realizzazione del tratto corrispondente di Via Cantonale, oltre ai fronti commerciali posti in prossimità della rotonda di Fornaci;										
Realizzazione del viadotto del servizio di TRAM – TRENO;										
Realizzazione dell'ultimo tratto della gronda est fino a Grancia										
Eliminazione dei collegamenti stradali di Via Rampica con Via Pian Scairolo e di Via al Mulino con Via Cadepiano.										

La manovra urbanistica e la valutazione sommaria dei costi di investimento

La proposta di nuovo assetto urbanistico prevede un unico comparto di progettazione urbanistica intercomunale con parametri e prestazioni urbanistiche omogenee fra i diversi comuni. All'interno del comparto di progettazione si propone di applicare il principio di perequazione secondo due parametri principali

- lo stato patrimoniale dei luoghi (fabbricati e altri manufatti presenti).
- lo stato attuale dei diritti urbanistici (potenzialità di trasformabilità massima e funzioni ammesse).

Attraverso l'applicazione della perequazione urbanistica sarà possibile trasferire i diritti urbanistici esistenti e premiare economicamente la disponibilità a concentrare le volumetriche secondo quanto previsto dal progetto, con l'obiettivo di rendere meno stringente il rapporto fra proprietà dell'area e trasformabilità della stessa.

Per la gestione degli aspetti legati alla perequazione dei valori immobiliari fra le diverse aree si propone di attivare una società di trasformazione urbanistica che veda il coinvolgimento degli imprenditori di Pian Scairolo nelle diverse forme associative, ma con la guida di questa società affidata ai Comuni e al Canton Ticino.

Il processo di riqualificazione e riassetto funzionale ed infrastrutturale del comparto si articolerà attraverso investimenti pubblici e privati che, guidati dal processo di pianificazione generale, consentano anche di generare cospicui benefici di carattere economico.

Si stimano investimenti pubblici, pari a 217 mio di CHF, program-

mabili nel breve, medio e lungo periodo e destinati a finanziare le seguenti azioni:

- riqualificazione e riconfigurazione della rete viaria;
- realizzazione di una linea TRAM/TRENO a supporto del riassetto funzionale del comparto;
- realizzazione di un sistema diffuso di mobilità "dolce" finalizzato all'integrazione del comparto con il sistema ambientale e residenziale di Pian Scairolo;
- incremento della dotazione di aree e attrezzature di uso pubblico.

L'investimento di risorse pubbliche, quantificabile in una percentuale pari al 25% degli investimenti complessivi e potenzialmente riducibile attraverso l'attivazione di una procedura di project financing per la realizzazione del TRAM/TRENO, garantisce le condizioni ottimali di investimento di risorse private nel processo di riqualificazione e valorizzazione insediativa dell'intero comparto. Infatti, attraverso la dotazione di sistemi di collegamento infrastrutturali adeguati alle previsioni insediative dell'area, si propone di favorire ed accelerare il processo di rigenerazione e riassetto fondiario dell'intero comparto.

Gli investimenti privati, stimati complessivamente in 641 mio di CHF sono destinati a:

- demolizioni dei fabbricati esistenti;
- realizzazione dei parcheggi interrati, di uso pubblico e privato funzionali alle attività insediative previste;
- avviamento dei processi di riqualificazione edilizia ed energetica degli edifici esistenti, al fine di favorirne la migliore integrazione nell'ampio processo di riqualificazione del comparto;
- realizzazione dei nuovi edifici pre-

INVESTIMENTI PUBBLICI

bonifica area	6.637.912	CHF
viabilità		
rotatorie	5.344.672	CHF
strade	49.904.088	CHF
trasporti pubblici		
tram-treno stazioni	130.063.279	CHF
piste ciclabili	1.104.645	CHF
spazi pubblici e aree verdi		
verde rurale	3.136.137	CHF
verde d'ambito	4.704.205	CHF
piazze	3.688.525	CHF
aree sportive	1.576.262	CHF
attrezzature collettive	1.327.869	CHF
totale opere pubbliche	207.487.593	CHF
costi di progettazione (5% su opere)	10.374.380	CHF
TOTALE INVESTIMENTI PUBBLICI	217.861.972	CHF

visti nel riassetto del comparto. La stima comparata dei valori fondiari ed immobiliari, tra la condizione attuale e la condizione finale prevista dal riassetto complessivo, consente di individuare, in condizioni estremamente cautelative rispetto alle dinamiche del mercato immobiliare, un sostanziale incremento pari a 198 mio CHF (+80%), generato sia dalla riconfigurazione insediativa che dalle nuove potenzialità funzionali del comparto. La riduzione delle previsioni urbanistiche industriali e artigianali a favore delle attività commerciali e direzionali, garantisce inoltre un cospicuo incremento dei valori immobiliari, governabile attraverso i processi di perequazione urbanistica fra le diverse aree.

INVESTIMENTI PRIVATI

demolizioni				
				6.359.833 CHF
parcheggi				
aree commerciali				91.700.459 CHF
aree direzionali				29.746.326 CHF
aree artigianali				4.348.802 CHF
aree industriali				4.781.502 CHF
riqualificazione edifici esistenti				
aree commerciali	mq	19.042	10.925.738	CHF
aree direzionali	mq	21.271	12.204.540	CHF
aree produttive	mq	4.913	2.818.871	CHF
aree residenziali	mq	6.258	5.129.256	CHF
nuova edificazione				
edifici commerciali	mq	240.677	258.925.134	CHF
edifici direzionali	mq	52.227	56.636.662	CHF
edifici artigianali	mq	18.180	11.500.097	CHF
edifici industriali	mq	59.965	37.933.021	CHF
attrezzature	mq	26.411	77.933.417	CHF
totale opere private				610.943.658 CHF
costi di progettazione (5% su opere)				30.547.183 CHF
TOTALE INVESTIMENTI PRIVATI				641.490.841 CHF

destinazioni d'uso	prg vigente (Su)	prg progetto (Su)	Valore fondiario	Valore costruzione	Diff. Su	valore fondiario attuale	valore costruzione attuale	valore complessivo attua	valore fondiario futuro	valore costruzione futuro	valore complessivo futuri	Δ valore immobiliare
zone industriali	102.002 mq	64.878 mq	150 CHF/mq	588 CHF/mq	- 37.123,70 mq	26.563.014 CHF	37.485.726 CHF		12.671.538 CHF	23.842.766 CHF		
zone industriali/commerciali	139.345 mq	286.130 mq	350 CHF/mq	1000 CHF/mq	146.784,88 mq	84.671.419 CHF	87.090.602 CHF		130.397.716 CHF	178.831.154 CHF		
zona artigianale	68.961 mq	18.180 mq	150 CHF/mq	588,00 CHF/mq	- 50.781,38 mq	17.958.594 CHF	25.343.168 CHF		3.550.706 CHF	6.681.009 CHF		
zona direzionale	21.271 mq	73.498 mq	400 CHF/mq	990,00 CHF/mq	52.227,31 mq	14.771.368 CHF	13.400.585 CHF		38.280.248 CHF	46.303.788 CHF		
altro (residenziale)	6.258 mq	6.258 mq	500 CHF/mq	945,00 CHF/mq	- mq	5.432.025 CHF	3.701.425 CHF		4.074.018 CHF	3.701.425 CHF		
	337.836 mq	448.944 mq				149.396.419 CHF	100.212.903 CHF	249.609.322 CHF	188.974.227 CHF	259.360.141 CHF	448.334.369 CHF	198.725.046 CHF

obiettivi principali

1. SCAIROLO

La prima ipotesi urbanistica ha previsto un'operazione di riqualificazione dell'area...

Il progetto assume la riqualificazione urbanistica ed ambientale della Reggia Sciarolo...

Si propone di riformare tutti gli spazi, i tratti di marciapiede lungo le linee...

Con la massima disponibilità di spazio verde si è fatto dello Sciarolo, che nel tempo...

La politica di riqualificazione urbanistica si è basata su una serie di interventi...

Area agricola Area verde permeabile Tetti verdi Area sportiva Ambito di divergenza della reggia Sciarolo

2. RESIDENZE

Una vera e propria accessibilità agli insediamenti residenziali si potrà avere solo con la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico (TRAMTRENO)...

Le relazioni urbane e funzionali con le attività produttive sono state realizzate da un sistema...

Spazi di sosta Percorsi

3. MOBILITA'

Una prima mobilità di grande impatto è quella proveniente dall'arrivo dell'area urbana di Lugano...

Una seconda mobilità di grande impatto è quella proveniente dall'arrivo dell'area urbana di Lugano...

Una terza mobilità di grande impatto è quella proveniente dall'arrivo dell'area urbana di Lugano...

Stazione Tram/Treno Tram/Treno Galleria con linee sottili Viabilità principale Viabilità secondaria e di servizio Viabilità residenziale

4. IMMAGINE URBANA

Il progetto si è perseguito una migliore rispondenza del paesaggio urbano alle attività produttive...

La riqualificazione urbana si è basata su una serie di interventi...

Il sito verso la Reggia Sciarolo, riqualificato soprattutto dagli interventi residenziali...

Il sito verso la Reggia Sciarolo, riqualificato soprattutto dagli interventi residenziali...

Edificio corrucciato Fronte compatto Fronte aperto Blocchi nello spazio verde Linee funzionali

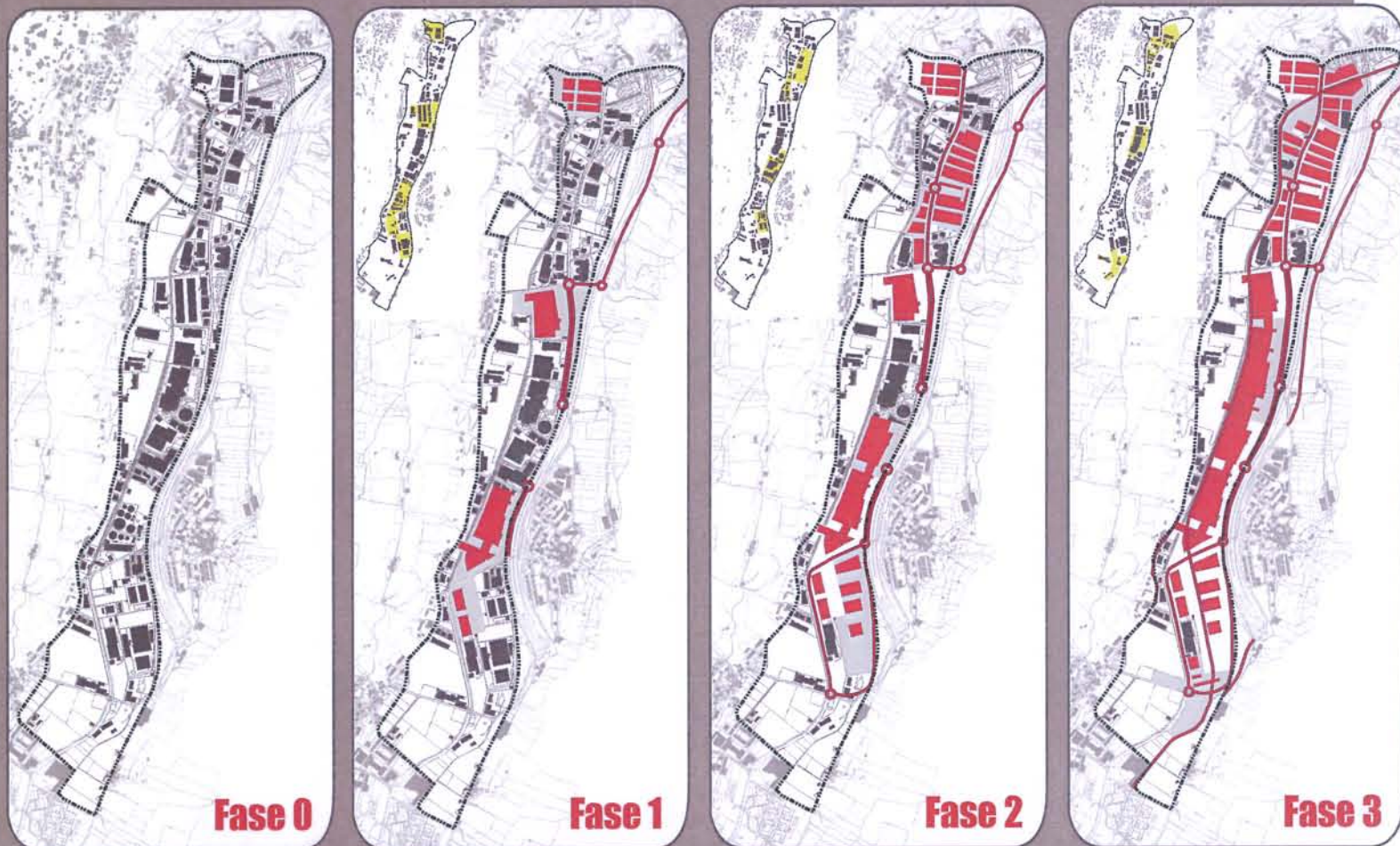
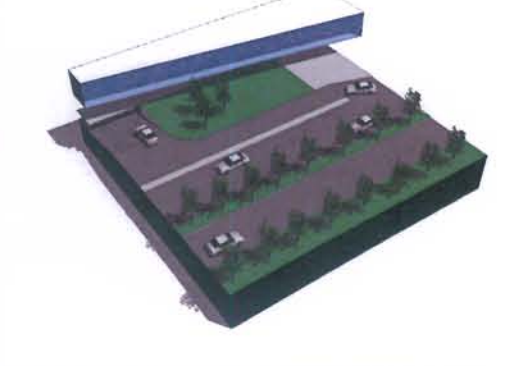
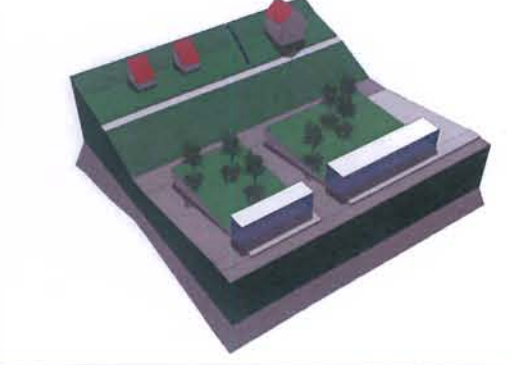
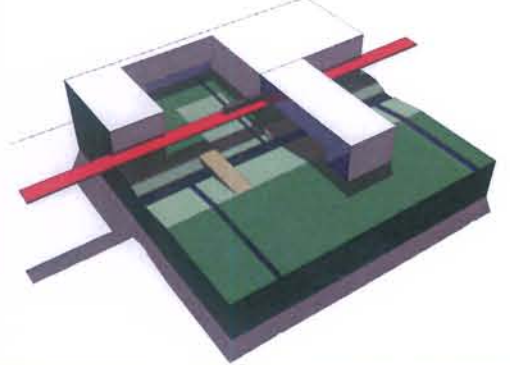
Quali erano le intenzioni del progettista? In primo luogo, la liberazione della rete viaria...

Il progetto prevede di riqualificare le funzioni produttive, in una struttura...

La presenza della barriera urbanistica non consente di recuperare l'opportunità...

La presenza della barriera urbanistica non consente di recuperare l'opportunità...

La presenza della barriera urbanistica non consente di recuperare l'opportunità...



L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO

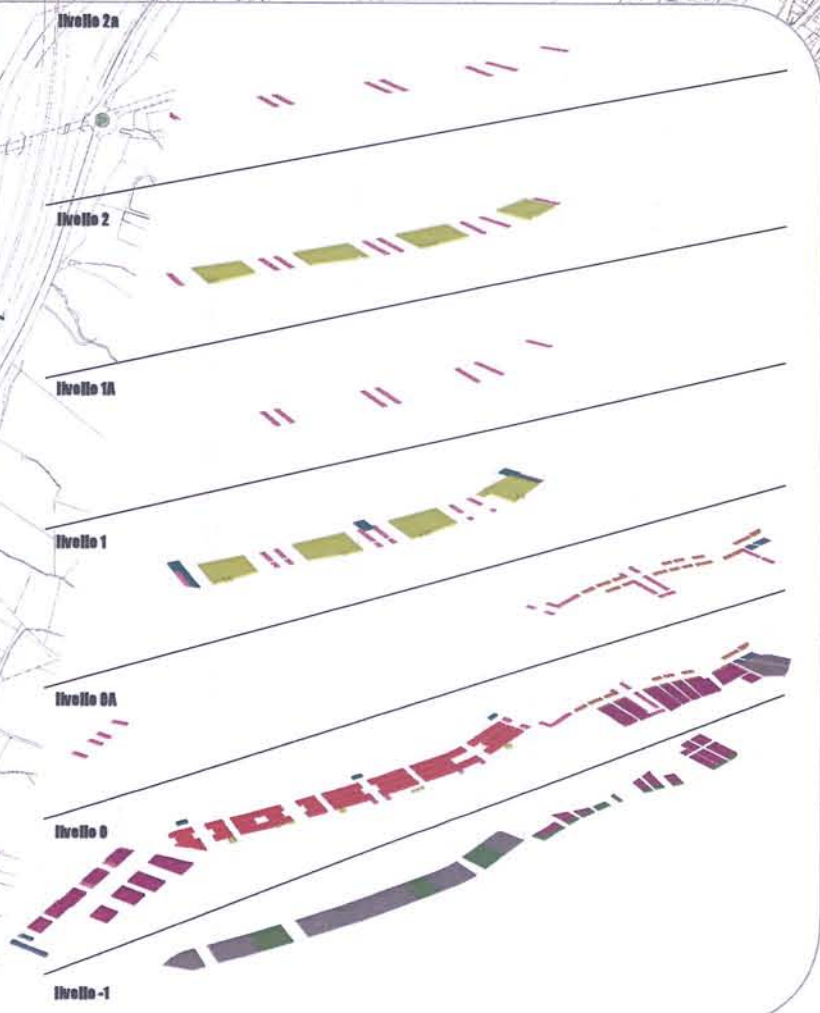
Il forte frazionamento delle proprietà fondiaria e la modesta disponibilità di aree pubbliche...

Demolizioni Nuove costruzioni

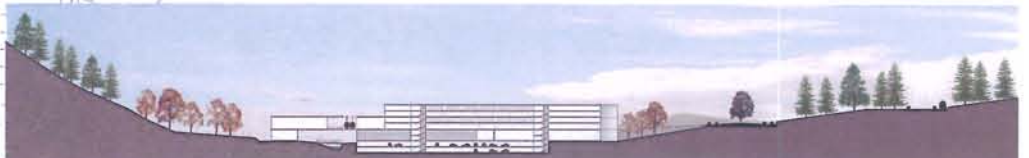
Scala 1:5000

Assetto funzionale suddiviso per livelli

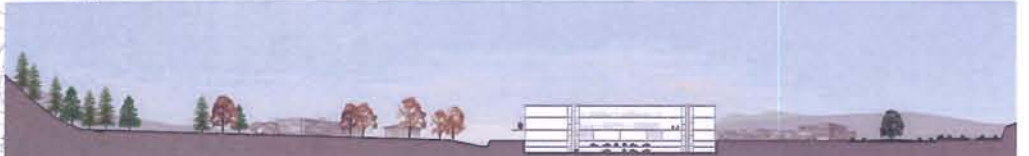
- Altezze
- Commercio
- Depositi
- Direzionale
- Galleria di negozi
- Grande distribuzione
- Industriali
- Parcheggi
- Stazioni



Sezione A



Sezione B



Sezione C



Sezione D



Sezione E

