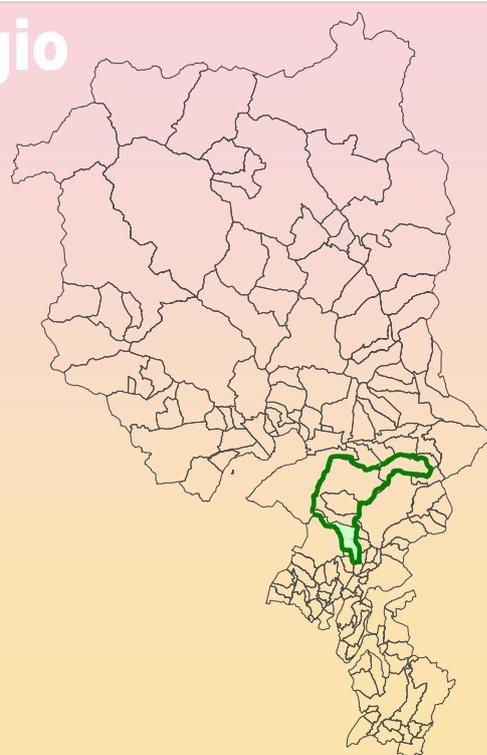




Situazione attuale
4 Comuni

Comune	Spazio funzionale
1. Bedano	suburbano
2. Cadempino	suburbano
3. Lamone	suburbano
4. Torricella-Taverne	periurbano

Obiettivo cantonale
Medio Vedeggio



1 Comune

Schede correlate
Scheda 16 Alto Vedeggio



Ipotesi eventuale
Vedeggio = 1 Comune

Demografia		Territorio		Occupazione	
Popolazione 2010	Variazione dal 2000 TI = +9%	Sup. (ettari)	Densità (ab/km ²) TI = 83	Posti di lavoro 2008	Variazione dal 2001 TI = +11%
7'601	+10%	975	780	5'255	+16%

Dati socio-economici e territoriali

	Demografia		Territorio		Occupazione	
	Popolazione 2010	Variazione dal 2000 (TI +9%)	Sup. (ettari)	Densità (ab/km ²) (TI 83)	Posti di lavoro 2008	Variazione dal 2001 (TI +11%)
Bedano	1'472	26%	192	767	1'358	23%
Cadempino	1'483	12%	76	1'951	1'578	6%
Lamone	1'652	2%	184	898	990	7%
Toricella-Taverne	2'994	8%	523	572	1'329	33%
Medio Vedeggio	7'601	10%	975	780	5'255	16%

Dati finanziari

	Indice di forza finanziaria 2013-14 (TI=100) IFF	Moltiplicatore politico 2012 (TI=76) MP	Risorse procapite 2009 (TI=3'630) RF	Debito pubblico pro-capite 2010 (TI=3'526) DP	CL beneficiario 2011	CL neutro 2011 CL	CL pagante 2011
Bedano	96	82.5	3'038	6'521		x	
Cadempino	358	55	13'805	-11'283			x
Lamone	83	87	2'624	3'662	x		
Toricella-Taverne	83	85	2'493	340	x		
Medio Vedeggio			4'870	-40		-4.0 mio fr.	

Aggregazioni

-

Diagnosi e prospettive: sintesi

Tratti marcanti	<p>Risorse fisiche: contesto collinare e ricca presenza di boschi (oltre la metà del territorio) e vigneti; comprensorio attraversato sul fondovalle dal fiume Vedeggio.</p> <p>Risorse umane: nuclei abitativi tradizionali ancora ben conservati; forte densità residenziale; dinamica demografica positiva; livello di formazione della popolazione in crescita.</p> <p>Attività (imprese e occupazione): area a contenuto misto; marcata presenza di insediamenti industriali (anche ad alto valore tecnologico) e artigianali; dinamica economica positiva. Discrete disponibilità di terreni liberi da riservare ad attività lavorative ad alto valore aggiunto (21% della superficie lavorativa totale).</p> <p>Posizionamento: posizione di collegamento nord-sud.</p>
Potenziali elementi federatori / di sviluppo	<ul style="list-style-type: none"> - Nuovo PSE (dosso di Taverne), possibile allacciamento autostradale svincolo di Sigrino. - Misure infrastrutturali nell'ambito del PAL 2 (estensione del tram da Manno sino alla stazione FFS Lamone, nuove fermate TILO; interventi per il miglioramento della sicurezza e della fluidità del traffico; nodo di interscambio stazione di Lamone-Cadempino; rete ciclabile regionale fase 2). - Conversione dell'area del cantiere AlpTransit a Sigrino. - Nuovo paesaggio faunistico del Dosso di Taverne. - Nuova strategia di sviluppo qualitativo della Valle del Vedeggio.
Elementi critici / sensibili	<p>Risorse fisiche: a tratti disordine urbanistico; situazioni di degrado del territorio lungo il percorso della ferrovia nonché lungo il fiume; impatto negativo (inquinamento fonico e dell'aria) dovuto alle arterie di trasporto che attraversano la Valle.</p> <p>Attività (imprese e occupazione): presenza di insediamenti a carattere molesto e di poco indotto lungo il fondovalle. Possibile insediamento nel comparto del Dosso di Taverne di attività legate alla gestione logistica della costruzione.</p> <p>Governance: piani regolatori comunali poco armonizzati.</p> <p>Posizionamento e mobilità: flussi di transito elevati; situazioni critiche a livello di mobilità.</p>

Situazione attuale

Patrimonio

La superficie totale copre quasi 10 kmq ed è attraversata dal fiume Vedeggio. L'area ha un carattere prevalentemente industriale-artigianale e residenziale ed è sovrastata dalle zone boschive ([9], pp, 57-58). Quest'ultime coprono il 68% del territorio. I comuni appartengono alla parte mediana del comprensorio del Piano del Vedeggio e costituiscono di fatto dal punto di vista territoriale il comprensorio d'aggregazione più piccolo del Piano direttore cantonale.

Demografia e società

L'attrattiva del Medio Vedeggio come luogo di residenza si è manifestata a partire dagli anni '50 con le trasformazioni avvenute nella struttura di produzione e con lo sviluppo industriale. Il boom demografico è stato influenzato dalla vicinanza con Lugano, che ha fatto lievitare l'interesse per i comuni posti nell'area circostante. L'azione propulsiva della regione funzionale di Lugano nello sviluppo delle aree circostanti è stata maggiore una volta raggiunta una certa dimensione critica, oltre la quale gli effetti negativi dell'urbanizzazione si sono manifestati in tutta la loro intensità ([19], p. 100). Il conseguente deflusso di popolazione (e attività economiche) verso le immediate vicinanze ha trovato proprio nel piano del Vedeggio un'area decisamente favorevole ([19], p. 100). Tra il 1950 e il 1970 la popolazione è raddoppiata passando da 1'900 a 3'700 unità, un ritmo di crescita proseguito in termini assoluti anche negli anni successivi tanto che nel 2010 la popolazione raggiungeva le 7'601 unità (+ 700 rispetto al 2000). La contenibilità complessiva dei piani regolatori a pieno sfruttamento (solo residenziale) è ancora notevole (6'458 UI) ed esprime un potenziale di incremento delle UI dell'84%. Le riserve non sono distribuite uniformemente in tutti i comuni: il potenziale maggiore si trova a Lamone (62%), seguito da Cadempino, Torricella-Taverne e Bedano.

Insedimenti e vivibilità

Dopo il 1950, per l'operare congiunto di diverse forze quali la realizzazione dell'autostrada e la tendenza alla suburbanizzazione dei posti di lavoro ([12], p. 130) ha inizio il processo di industrializzazione e di urbanizzazione del territorio con l'insediamento di numerose attività industriali sui fondi bonificati a margine del fiume. La crescita demografica si è tradotta in un boom edilizio importante. Tutto ciò ha determinato un'espansione dell'edificazione longitudinalmente al fiume Vedeggio, trasformando in modo radicale il territorio tanto che sul fondovalle gli spazi tra un villaggio e l'altro sono stati progressivamente cancellati [9]. La superficie edificabile netta è di 228 ettari, ai quali si aggiunge la superficie destinata al traffico (75 ettari), questo per dare un'idea dell'entità dell'area urbanizzata. La densità abitativa è elevata (780 ab/km²), seconda solo a Lugano nel nuovo disegno istituzionale che prevede 24 comuni.

Le riserve a piano regolatore possono essere considerate buone ovunque. Le zone di attività sono fortemente insediate: a Cadempino la riserva a PR appare prossima all'esaurimento. Poche le riserve ancora disponibili Bedano (41 UI) e in parte a Torricella-Taverne (409 UI), dove però si stimano possibilità di riuso ([10], p. 65), mentre a Lamone vi sono ancora buone disponibilità (2'741 UI). I dati vanno tuttavia considerati con

Il Ticino dei Comuni di domani

Obiettivi territoriali

Nel contesto dell'ordinamento territoriale definito dal Piano direttore cantonale, i comuni del Medio ed Alto Vedeggio, ad eccezione di Cadempino, hanno dato avvio nel 2011 al progetto "Masterplan Medio-Alto Vedeggio", quale premessa per un possibile Piano Regolatore intercomunale. A questo scopo è stata costituita la Commissione Vedeggio Valley (CVV). Il nuovo concetto di sviluppo territoriale, parte integrante del PAL2, è finalizzato a valorizzare il comparto territoriale in questione consolidando le diverse funzioni rilevate (residenziale, lavorativa, turistica), traendo allo stesso tempo i dovuti vantaggi dalle misure infrastrutturali di interesse regionale del PTL (Scheda M3). Una nuova modalità di lettura del territorio nell'intento di trovare soluzioni innovative alla gestione della mobilità, a favore di uno sviluppo sostenibile e della qualità di vita. Il Masterplan mette a fuoco le coordinate del comprensorio quale quartiere produttivo e residenziale dell'agglomerato luganese. Il concetto di organizzazione territoriale è basato su un generale riordino del fondovalle a partire da un nuovo servizio di trasporto pubblico su rotaia, volto a garantire lo sviluppo di zone lavorative con un'elevata accessibilità, così come la valorizzazione delle funzioni residenziali pedemontane. Il documento pone l'accento sulle possibilità di meglio utilizzare la linea ferroviaria grazie all'apertura della galleria di base del Monte Ceneri, con la creazione di nuove fermate a Torricella-Taverne, Bironico-Camignolo (ipotesi di estensione del TILO, pure avanzata). È pure proposta l'estensione della linea attuale fino a Manno, sul raccordo dello scalo merci del Vedeggio, con fermate a Bedano, Gravesano, Lamone e Manno. Il prolungamento della rete del tram da Manno a Lamone permetterebbe di collegare il Piano del Vedeggio alla linea Lugano-Bellinzona ([3]). Sulla base di questa impostazione, la Valle del Vedeggio sarebbe collegata direttamente con un servizio ferroviario performante e senza cambi da e per Bellinzona, mentre al capolinea di Manno sarà reso possibile l'interscambio snello con la prevista Fase I della nuova linea della rete Tram del Luganese, permettendo il raggiungimento agevole di Ponte Tresa, della stazione FFS e il centro di Lugano, di Cornaredo e del Pian Scairolo [3]. Il Masterplan contiene proposte di potenziamento degli itinerari ciclopedonali verso le zone residenziali, dei P&R, nonché la riorganizzazione del servizio bus [3]. Per migliorare l'accessibilità del comparto, il documento difende la conversione dell'allacciamento al cantiere Alptransit di Sigrino in uno svincolo autostradale, così da sgravare il traffico sulla cantonale Mezzovico-Rivera nonché sullo svincolo Lugano-nord. A livello abitativo, è perseguito un miglioramento qualità di vita nelle aree residenziali potenziando l'accessibilità al sistema di trasporto pubblico e migliorando le condizioni della mobilità privata attraverso misure di riqualifica dello spazio pubblico, in considerazione del fatto che "i luoghi dove si svolgono la maggior parte delle attività quotidiane meritano un trattamento urbanistico di qualità" [3]. Sul fronte degli insediamenti produttivi, il Masterplan evidenzia l'opportunità di ripensare, a livello intercomunale, la pianificazione delle aree insediative situate lungo il fondovalle. Quest'impostazione permette di ridefinire le aree lavorative a valenza regionale presenti sul territorio e di ricollocare le singole attività in luoghi maggiormente adatti alle loro specifiche esigenze [3].

Se da un lato la collaborazione sulle strategie di sviluppo territoriale intercomunale ha permesso di elaborare un concetto

prudenza, ritenuto come il consumo di suolo per addetto varia notevolmente a dipendenza del tipo di attività. Di conseguenza le riserve a PR non sempre rispecchiano la reale disponibilità di fondi ancora liberi all'interno delle zone lavorative.

Il territorio ha vissuto e vive tutte le contraddizioni causate dagli effetti dello sviluppo economico e della crescente mobilità [3]. La progressiva urbanizzazione del territorio ha comportato un certo peggioramento della qualità di vita, in particolare per le immissioni causate dalle infrastrutture del traffico, incidendo pure sulla qualità paesaggistica ([12], p. 103).

Infrastrutture e mobilità

Il territorio è attraversato dalla linea ferroviaria del Gottardo e dall'autostrada A2. Le infrastrutture per il traffico occupano 75 ettari (il 7.7% del totale), una quota importante se rapportata alla media cantonale (1.4%). Questa alta percentuale evidenzia il forte contributo che la regione offre, in termini di territorio, per gli interessi sovra comunali, cantonali e federali.

Qui come altrove, l'intensità delle infrastrutture di trasporto a immediato contatto con aree densamente insediate e altamente urbanizzate genera problemi ambientali e di congestione del traffico.

La stazione di Lamone-Cadempino costituisce un importante nodo intermodale per la mobilità dell'agglomerato. Il comprensorio conta anche la stazione TILO di Taverne-Toricella.

generale è concreta, nella fase più operativa si manifestano spesso conflitti residui che rallentano l'attuazione e il consolidamento delle misure proposte. Riducendo il numero di attori attraverso la creazione di due comuni per il Vedeggio, l'azione politica acquista maggiore efficacia e favorisce la concretizzazione delle soluzioni indicate in tempi più brevi.

Situazione attuale**Dinamiche economiche**

I comuni appartengono, dal profilo economico, ad una delle sottoregioni più dinamiche del Cantone. Lo sviluppo industriale è avvenuto a partire dagli anni 1950-60, stimolato dal processo di decentralizzazione delle attività industriali del polo luganese verso le zone periferiche, originato a sua volta dalla saturazione degli insediamenti e dalla preoccupazione di preservare l'ambiente del lago a favore dello sviluppo turistico. Nel corso del decennio successivo, Torricella-Taverne con Manno costituivano il principale polo di attrazione per aziende del Piano del Vedeggio. Gli anni che vanno dal 1985 al 2000 sono stati anni di forte sviluppo tanto che per usare un'espressione di Angelo Rossi, se è vero che la Regione del Luganese è il motore dell'economia ticinese, il Piano del Vedeggio è il pistone che la fa funzionare ([12], p. 132). In questo periodo il numero di posti di lavoro nei quattro comuni è passato da 2'800 a 4'500. Nel dettaglio, spiccano le percentuali di crescita di Bedano (+197.9 %) e Cadempino (+170.3 %) con un aumento dei posti di lavoro largamente superiore alla media cantonale (+18.3 %). Sotto la soglia invece Lamone (+13.7 %) e Torricella-Taverne (-0.9 %) che hanno subito più di altri gli effetti della recessione economica che ha colpito il Cantone negli anni '90. Tra il 2005 e il 2008, il tasso di crescita degli impieghi (+ 16 %) si mantiene al di sopra della media cantonale (8.6%) grazie ai risultati di Torricella-Taverne (+34%) e Bedano (+20%). Più contenuto invece il dato di comuni di Lamone (6%) e di Cadempino (6%). Se negli anni 1970-90 lo sviluppo è stato sostenuto dal settore industriale, a partire dagli anni '90 prevale soprattutto il settore terziario. Dopo il 2000 la dinamica imprenditoriale si è manifestata in particolare nel commercio all'ingrosso, al dettaglio e nei servizi urbani centrali (attività amministrative e servizi di supporto).

Competitività

Il comprensorio della Valle del Vedeggio trae profitto dalla centralità e dal ruolo trainante del polo di Lugano. Tra i fattori generali che hanno reso quest'area tra le più dinamiche del Ticino in termini di creazione d'impresе e aziende, citiamo i buoni collegamenti, una pressione fiscale contenuta, la presenza di manodopera qualificata e una conformazione pianeggiante del territorio favorevole all'insediamento di attività industriali e commerciali ([19], p. 99).

Il Ticino dei Comuni di domani**Obiettivi socio-economici**

Angelo Rossi ha individuato due aree principali di sviluppo all'interno dell'agglomerato Luganese, che sono Lugano e la Valle del Basso e Medio Vedeggio. Analogamente a due stantuffi, queste due sottozone azionano di fatto il motore economico della regione. La visione di sviluppo proposta quale modello di riferimento per il futuro assetto socio-economico del Luganese, si basa sull'ipotesi di una crescita continua per i prossimi due decenni, con tassi di crescita analoghi a quella degli ultimi venti anni. Una tale prospettiva, se da un lato garantisce all'area importanti opportunità di sviluppo, dall'altro potrebbe tradursi in rischi concreti in termini di sostenibilità (rischio di collasso della mobilità e di cementificazione del territorio).

Le misure di ordinamento territoriale e di politica dei trasporti indicate nel PAL2 sono volte a sostenere e gestire questa crescita in un'ottica sostenibile. Allo scenario tendenziale di un'edificazione e una crescita diffusa e disordinata, il PAL2 contrappone un modello di sviluppo centripeto, concentrato in poche aree strategiche con l'obiettivo specifico di tutelare le aree pregiate dei quartieri residenziali, che rappresentano di fatto uno dei maggiori valori di localizzazione per il Luganese.

Situazione attuale**Funzionalità amministrativa**

Si moltiplicano i problemi da affrontare in chiave regionale, acuiti dalla saldatura degli insediamenti che di fatto si susseguono senza interruzione: viabilità, pianificazione, tutela dell'ambiente, approvvigionamento idrico, depurazione delle acque, servizi sociali, impianti sportivi, gestione della sicurezza, gestione delle scuole e del trasporto pubblico ([12], p. 88). Giocoforza sono quindi state instaurate diverse forme di collaborazione comunale. In generale si lamenta una forza contrattuale insufficiente, in particolare nei confronti dell'autorità cantonale ([12], p. 88).

Servizi alla popolazione

I servizi di base sono erogati da tutti i comuni, ma per prestazioni differenziate e complete le dimensioni attuali non sono sufficienti ([12], p. 86).

Situazione finanziaria

I comuni sono caratterizzati da marcate disparità finanziarie. In particolare si distingue Cadempino, uno dei comuni più benestanti del Cantone con elevatissime risorse fiscali, con un contenutissimo moltiplicatore e una florida situazione di bilancio. La fortuna finanziaria di questo comune è data dalle persone giuridiche, che generano l'86% del gettito base (la quota più elevata del Cantone, la media è del 27%).

Il Ticino dei Comuni di domani**Obiettivi istituzionali**

Nuove dinamiche di sviluppo territoriale richiedono, tra le altre cose, una nuova dimensione politico-istituzionale. Come ammette lo stesso Angelo Rossi, in materia di aggregazione, nel Piano del Vedeggio "non c'è che l'imbarazzo della scelta".

A causa della piccola dimensione dei loro territori, i problemi dello sviluppo si fanno sentire in misura maggiore proprio nei comuni suburbani. Questo perché i piccoli comuni non dispongono del personale specializzato, della forza contrattuale e del know-how tecnico e amministrativo per poterli affrontare e risolvere in modo diretto. Da qui l'esigenza di riformare il quadro istituzionale locale, creando nuove unità che possano gestire un territorio più largo e più vicino agli spazi entro i quali si sviluppano le relazioni che animano e sostengono la crescita dell'agglomerato ([12], p. 136).

Documentazione

- [1] Bedano, Cadempino, Lamone e Torricella-Taverne in: «Dizionario storico della Svizzera», versione elettronica
- [2] Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM), Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) (Scheda PD M5, dato acquisito)
- [3] Commissione Vedeggio Valley (CVV), Masterplan Medio-Alto Vedeggio, marzo 2012
- [4] Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), Programma d'agglomerato del Luganese di PAL, trasporti e insediamenti, rapporto finale, dicembre 2007
- [5] Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione PAL 2, Rapporto finale, giugno 2012
- [6] Hochstrasser, Roland; Da Cunha, Antonio (Dir.), Le tourisme durable dans la Plaine du Vedeggio : La périphérie sous pression : quelles chances pour le tourisme périurbain durable ? Certificat de formation continue universitaire. Université de Lausanne, 2004
- [7] Dipartimento del Territorio, Concetto di organizzazione territoriale del Luganese COTAL
- [8] Dipartimento del Territorio, Piano dei trasporti del Luganese, Scheda M3 PD
- [9] Osservatorio dello sviluppo territoriale (OST-TI), Lo sviluppo territoriale nel Cantone Ticino, Rapporto 2008. Una "fotografia" del territorio cantonale, il modello territoriale, Mendrisio-Bellinzona, maggio 2009
- [10] Osservatorio dello sviluppo territoriale (OST-TI), Attività economiche e uso del suolo nel Cantone Ticino 2000-2010, Mendrisio-Bellinzona, aprile 2012
- [11] Il Ticino verso una nuova urbanità, Périodique d'urbanisme et d'aménagement et d'environnement, Collage 4/2004
- [12] Sasselli Curzio, Management territoriale: Il Vedeggio. Quale trasformazione futura ? Aspetti tangibili e intangibili legati allo sviluppo locale nello scenario della globalizzazione, Comune di Bedano, 2008
- [13] Urbass fgm, Nuovo Polo del Vedeggio: Progetto di sviluppo urbano per il piano del Vedeggio – Rapporto intermedio per la consultazione, Manno, marzo 2009
- [14] Urbass fgm, Nuovo Polo del Vedeggio: Progetto di sviluppo urbano per il piano del Vedeggio – Concetto di sviluppo territoriale, Manno, gennaio 2012

- [15] Hochstrasser Roland, Geografia del Malcantone, Invito allo studio delle componenti naturalistiche e paesaggistiche del comprensorio
- [16] Rossi Angelo, Il futuro del Piano del Vedeggio *in*: Il Piano del Vedeggio, dalla Strada Regina all'aeroporto, a cura di Fabrizio Panzera, Ed. Salvioni, novembre 2008
- [17] Rossi Angelo, Lo sviluppo della regione urbana del Luganese nell'era della globalizzazione e della metropolizzazione, Commissione regionale dei trasporti del luganese, 2008
- [18] Torricelli G-P, Basso Vedeggio, il perché di una nuova centralità *in*: Il Piano del Vedeggio, dalla Strada Regina all'aeroporto, a cura di Fabrizio Panzera, Ed. Salvioni, novembre 2008
- [19] De Bernardi Anna, L'economia del comprensorio del Vedeggio dal secondo dopoguerra a oggi, *in* Il Piano del Vedeggio, dalla Strada Regina all'aeroporto, a cura di Fabrizio Panzera, Ed. Salvioni, novembre 2008

