



**Situazione attuale**  
**8 Comuni**

| Comune             | Spazio funzionale |
|--------------------|-------------------|
| 1. Agno            | suburbano         |
| 2. Alto Malcantone | retrotterra       |
| 3. Aranno          | periurbano        |
| 4. Bioggio         | suburbano         |
| 5. Cademario       | periurbano        |
| 6. Gravesano       | suburbano         |
| 7. Manno           | suburbano         |
| 8. Vernate         | periurbano        |

**Obiettivo cantonale**

**Malcantone Est**



**1 Comune**

Schede correlate  
Scheda 20 Malcantone Ovest

**Ipotesi eventuale**  
**Malcantone = 1 Comune**

| Demografia       |                                 | Territorio    |  | Occupazione          |                                  |
|------------------|---------------------------------|---------------|--|----------------------|----------------------------------|
| Popolazione 2010 | Variazione dal 2000<br>TI = +9% | Sup. (ettari) | Densità (ab/km <sup>2</sup> )<br>TI = 83 | Posti di lavoro 2008 | Variazione dal 2001<br>TI = +11% |
| 11'941           | +15%                            | 4'209         | 284                                      | 10'350               | +10%                             |

## Dati socio-economici e territoriali

|                       | Demografia       |                              | Territorio    |                                       | Occupazione          |                               |
|-----------------------|------------------|------------------------------|---------------|---------------------------------------|----------------------|-------------------------------|
|                       | Popolazione 2010 | Variatione dal 2000 (TI +9%) | Sup. (ettari) | Densità (ab/km <sup>2</sup> ) (TI 83) | Posti di lavoro 2008 | Variatione dal 2001 (TI +11%) |
| Agno                  | 4'110            | 15%                          | 249           | 1'651                                 | 2'155                | -18%                          |
| Alto Malcantone       | 1'313            | 10%                          | 2'207         | 59                                    | 125                  | 16%                           |
| Aranno                | 319              | 18%                          | 258           | 124                                   | 25                   | 4%                            |
| Bioggio               | 2'428            | 10%                          | 649           | 374                                   | 3'106                | 13%                           |
| Cademario             | 713              | 17%                          | 391           | 182                                   | 191                  | -2%                           |
| Gravesano             | 1'203            | 12%                          | 64            | 1'880                                 | 769                  | 81%                           |
| Manno                 | 1'274            | 17%                          | 240           | 531                                   | 3'923                | 21%                           |
| Vernate               | 581              | 51%                          | 151           | 385                                   | 56                   | 4%                            |
| <b>Malcantone Est</b> | <b>11'941</b>    | <b>15%</b>                   | <b>4'209</b>  | <b>284</b>                            | <b>10'350</b>        | <b>10%</b>                    |

## Dati finanziari

|                       | Indice di forza finanziaria 2013-14 (TI=100) | Moltiplicatore politico 2012 (TI=76) | Risorse procapite 2009 (TI=3'630) | Debito pubblico pro-capite 2010 (TI=3'526) | CL beneficiario 2011 | CL neutro 2011      | CL pagante 2011 |
|-----------------------|--|--------------------------------------|-----------------------------------|--|----------------------|---------------------|-----------------|
|                       | IFF  | MP                                   | RF                                | DP   | CL                   |                     |                 |
| Agno                  | 90   | 82                                   | 2'725                             | 3'667                                      | x                    |                     |                 |
| Alto Malcantone       | 70   | 95                                   | 2'249                             | 5'859                                      | x                    |                     |                 |
| Aranno                | 78   | 95                                   | 2'596                             | 5'294                                      | x                    |                     |                 |
| Bioggio               | 153  | 59                                   | 6'777                             | -885                                       |                      |                     | x               |
| Cademario             | 88   | 95                                   | 3'111                             | 9'262                                      | x                    |                     |                 |
| Gravesano             | 97   | 80                                   | 3'018                             | 4'350                                      | x                    |                     |                 |
| Manno                 | 351  | 60                                   | 17'187                            | -7'523                                     |                      |                     | x               |
| Vernate               | 109  | 80                                   | 3'345                             | 9'634                                      |                      |                     | x               |
| <b>Malcantone Est</b> |  |                                      | <b>5'127</b>                      | <b>2'519</b>                               |                      | <b>-6.7 mio fr.</b> |                 |

## Aggregazioni

Bioggio 1: aggregazione di Bosco Luganese, Cimo e Bioggio (entrata in vigore il 4.4.2004)

Alto Malcantone: aggregazione di Arosio, Breno, Fescoggia, Mugena e Vezio (entrata in vigore il 13.03.2005)

Bioggio 2: aggregazione di Bioggio e Iseo (entrata in vigore il 20.04.2008)

### Diagnosi e prospettive: sintesi

|  |  |
|--|--|
| Tratti marcati                               | <p><b>Risorse fisiche:</b> varietà dei paesaggi (lacustri, collinari e montani); patrimonio naturalistico e boschivo di rilievo (selve castanili, frutteti, vigneti); Tenuta Bally (Bioggio); zona naturale protetta del Malcantone; zona golenale della Magliasina e rivierasca di Agno (di notevole interesse anche turistico); numerosi siti d'importanza nazionale e cantonale; estesa rete di sentieri; area di svago Agno Piodella-Malombra.</p> <p><b>Risorse umane:</b> fortissima crescita della popolazione; disponibilità di manodopera frontiera.</p> <p><b>Attività (imprese e occupazione):</b> specializzazione produttiva complementare a Lugano; presenza di attività industriali di un certo rilievo; specializzazione nel settore della logistica a Bioggio e nei settori delle banche e assicurazioni; servizi urbani centrali e logistica a Manno; discreto potenziale turistico (d'affari, balneare, sportivo).</p> <p><b>Know-how e competenze:</b> mix di competenze e conoscenze favorevoli per l'ulteriore insediamento di nuove aziende nei settori (informatico/logistico).</p> <p><b>Cultura e identità:</b> importante patrimonio storico e culturale, progetto "Strada Regina", il castagno come elemento d'identità del settore montano.</p> <p><b>Governance:</b> alcuni comuni finanziariamente molto forti; fiscalità concorrenziale con possibilità di sgravi fiscali al momento dell'insediamento; intense collaborazioni comunali, in particolare tra Agno, Bioggio e Manno.</p> <p><b>Posizionamento:</b> prossimità dell'autostrada; vicinanza alla frontiera con l'Italia; vicinanza e accessibilità rispetto a Lugano e all'intero Cantone; aeroporto di Agno.</p> |
| Potenziali elementi federatori / di sviluppo | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programma d'agglomerato del Luganese (PAL2) e Piano dei trasporti Luganese (PTL): nuova rete tram Bioggio-Manno e Bioggio-Lugano circonvallazione Agno-Bioggio, nodo intermodale Bioggio-Molinazzo, nuovo collegamento TILO fino a Manno e aggancio alla rete tram, rete ciclabile regionale e locale, rete pedonale locale.</li> <li>- Nuovo concetto di sviluppo territoriale sostenibile Polo del Vedeggio (area potenzialmente idonea per GGT; area di svago di prossimità del piano Vedeggio).</li> <li>- Nuovo polo di sviluppo economico del Vedeggio PSE.</li> <li>- Area di svago a lago Agno-Molinazzo.</li> </ul>  |
| Elementi critici / sensibili                 | <p><b>Risorse fisiche:</b> grande conflittualità fra insediamento ed infrastrutture; situazione ambientale a tratti critica; disordine urbanistico; rischio ulteriore di un convogliamento di servizi urbani non desiderati in città (Piano del Vedeggio come "black spot" di Lugano).</p> <p><b>Attività:</b> mancanza di una logica di "distretto industriale".</p> <p><b>Know-how e competenze:</b> possibile concorrenza di Lugano per attività di ricerca e sviluppo dopo lo spostamento del centro di calcolo del Politecnico di Zurigo e la creazione di un nuovo polo universitario e scientifico a Viganello.</p> <p><b>Governance:</b> divaricazione sempre maggiore tra sviluppo economico-produttivo e modalità di funzionamento delle istituzioni pubbliche (a rimorchio); mancanza di un indirizzo coerente per la regione.</p> <p><b>Immagine e percezione del territorio:</b> attrattiva discreta (rispetto al centro di Lugano); contenuti e assetto urbanistico della zona produttiva poco strutturati.</p> <p><b>Posizionamento e mobilità:</b> flussi di transito estremamente elevati (spesso vicini alla saturazione) che pregiudicano la qualità di vita delle aree residenziali a ridosso degli assi di transito; sicurezza stradale problematica. Mancanza di trasporti pubblici efficienti integrati alla rete ferroviaria regionale e alla rete urbana di Lugano; ulteriore traffico generato dalla stazione merci FFS Cargo Vedeggio (messa a disposizione per il traffico pesante di transito tra l'Italia e l'Europa del nord).</p>  |

**Situazione attuale****Patrimonio**

Il comprensorio si estende sul piano dal Comune di Agno a sud sino a Gravesano a nord e comprende ad ovest i Comuni di Aranno, Alto Malcantone, Cademario e Vernate. I Comuni di Agno, Bioggio, Manno e Gravesano appartengono al comprensorio definito "Piano del Vedeggio" [9], meglio precisato nel PAL2 come "Basso Vedeggio" ([5], pp. 34 e 98). I comuni di Aranno, Alto Malcantone e Cademario (unitamente a Miglieglia) appartengono alla sub regione denominata Alto Malcantone e costituiscono con Vernate, per gli stretti legami storici, funzionali e socio-economici, il comprensorio montano di complemento del Piano del Vedeggio [10] assimilabili alle frazioni montane di Bioggio (Cimo, Iseo e Bosco Luganese). L'Alto Malcantone si sviluppa in un panorama prealpino dove l'agricoltura e il turismo rappresentano le uniche alternative al lavoro in pianura [11]. Complessivamente, l'area ha una superficie di ca. 42 kmq, coperta prevalentemente da boschi, superfici d'insediamento e aree agricole. Le infrastrutture del traffico occupano una parte rilevante delle superfici d'insediamento (28%). Il fondovalle ha un carattere industriale-residenziale, mentre sulle pendici prevale la residenza. La regione presenta una grande varietà naturalistica e paesaggistica con tratti lacustri, prealpini e montani [11]. I comuni situati sul piano sono attornati da aree verdi e di svago, prossime agli insediamenti (golena Vedeggio, Prati Maggiori, Golfo di Agno, Malombra, bosco collinare) ([18], p. 34). Le comunità sulla montagna, invece, sono immerse nel verde.

**Demografia e società**

Il comprensorio conta 11'941 abitanti (2010), di cui il 65% vive nei tre Comuni di Agno, Bioggio e Manno. I tassi di crescita della popolazione sono ovunque superiori alla media cantonale. Da un'osservazione sul lungo periodo (1950-2010) risulta evidente la diversa dinamica di sviluppo registrata nel comprensorio del Piano rispetto ai comuni della montagna. Nel corso dell'Ottocento e sino agli anni Quaranta, ossia durante tutto il periodo nel quale la base economica è stata fornita dall'agricoltura, la popolazione è rimasta pressoché costante ([12], p. 129). Il numero dei residenti nei comuni montani era superiore a quello dei comuni del piano. Dal 1950 al 2000, con le trasformazioni avvenute nelle strutture di produzione, l'arrivo dell'autostrada (anni Ottanta), il processo di suburbanizzazione dei posti di lavoro (dal 1950) e il deflusso di gente dalla città verso le immediate vicinanze, la popolazione residente sul piano è più che triplicata ([14], p. 125 segg.). I comuni della montagna hanno subito per contro un declino demografico protrattosi fino alla fine degli anni Settanta, con una quota di popolazione anziana superiore alla media cantonale ([16], p. 4). Con l'inizio degli anni Ottanta questo fenomeno s'inverte in modo decisivo, determinando tassi di crescita della popolazione superiori alla media cantonale (35 % tra il 1985 al 2001; 13% media ticinese) e un progressivo ringiovanimento della popolazione ([16], p. 4). Questo periodo di forte sviluppo demografico ha trasformato viepiù il comprensorio in una zona residenziale per persone impiegate prevalentemente nel settore terziario della città di Lugano ([9] p. 65 e segg.). L'estendersi del carattere urbano del territorio ha determinato un forte legame funzionale tra la città e

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

Il Piano del Vedeggio conosce oggi problemi di gestione dello sviluppo di una città media: congestionamento del traffico, trasporto pubblico insufficiente, inquinamento dell'aria e del suolo, inquinamento fonico, dispersione degli insediamenti, sfruttamento eccessivo del territorio a scopi abitativi o per funzioni economiche e infrastrutturali, progressiva saturazione degli spazi. Una sorta di rovescio della medaglia di uno sviluppo subito più che pianificato, complice un'organizzazione spaziale che è rimasta sostanzialmente quella di una periferia urbana, "anche perché la pianificazione delle zone edificabili è delle infrastrutture è rimasta quella dei piani regolatori di prima generazione" ([6], p. 9). Questa visione di periferia urbana è pure all'origine dell'attuale inadeguatezza della rete dei trasporti sia pubblica che privata ([6], p. 9). Per mantenere la propria attrattiva, il Piano del Vedeggio necessita d'indirizzare il proprio sviluppo su basi sostenibili e di accrescere nel contempo la capacità di attrarre insediamenti di qualità. Occorre creare, a detta di Torricelli, un'effettiva centralità urbana nel contesto dell'agglomerato Luganese attraverso un recupero della qualità urbanistica con la creazione di spazi pubblici degni di una città e un ripensamento della trama degli insediamenti e dei collegamenti (mobilità) a scala locale ([14], p. 128).

**Nuovo ordinamento territoriale**

Per portare l'organizzazione spaziale e funzionale del Piano del Vedeggio ad un livello consono ai contenuti socio-economici, i comuni di Agno, Bioggio e Manno hanno avviato - con il sostegno della Confederazione e del Cantone nell'ambito dei progetti modello per lo sviluppo sostenibile degli insediamenti - uno studio pianificatorio denominato "Progetto di sviluppo urbano per il Vedeggio". Lo stesso s'inscrive nella scia del Piano regionale dei trasporti (PTL) e del Concetto di organizzazione territoriale (COTAL) codificati nel Piano direttore cantonale (schede R3 e M3). Il concetto di sviluppo territoriale è parte integrante del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL2). Il PAL2 ha identificato il quartiere del Basso Vedeggio, composto dai tre comuni di Agno, Bioggio e Manno (e in parte Muzzano), come area centrale strategica nell'ottica di uno sviluppo centripeto dell'insediamento dell'agglomerato di Lugano, attuato attraverso pacchetti di misure non-infrastrutturali (pianificatorie) e infrastrutturali fra loro coerenti ([5], p. 97). Il Basso Vedeggio presenta una forte vocazione per l'insediamento di aree lavorative di interesse regionale (si ricorda che il comparto del Basso Vedeggio fa parte dei PSE come pure potrà accogliere GGT) che si traduce in un potenziale di crescita importante in termini di addetti (+25% e oltre, orizzonte 2025). Più contenuta invece la crescita prevista della popolazione (+5% / 15 %) ([5], p. 100). Gli incrementi prospettati dovrebbero avvenire sfruttando i margini concessi dal potenziale insediativo attuale. Sulla base di tale indirizzo, i tre comuni hanno prefigurato lo sviluppo auspicabile del territorio del Piano del Vedeggio in un'ottica intercomunale indirizzando i mezzi e gli strumenti necessari per perseguirne l'attuazione ([10], p. 8). Il documento si prefigge di conferire una nuova urbanità al comprensorio attraverso nuove modalità di gestione

i comuni, compresi quelli di montagna, oggi parte dell'agglomerato di Lugano [9].

### Insedimenti e vivibilità

La forte crescita economica registrata negli anni '60-'90 ha portato ad una rapida occupazione delle superfici pianeggianti del fondovalle (spazi aperti e terreni agricoli che si articolavano tra i villaggi) nelle quali si sono sviluppati, in maniera dispersiva, insediamenti e strutture di supporto. Le tipologie architettoniche sono spesso povere, con grandi contenitori standardizzati (capannoni). Nelle aree collinari prevale la funzione residenziale ([11], p. 24) basata sull'abitazione unifamiliare ([14], p. 126). I comuni della montagna sono stati risparmiati solo in parte da questo fenomeno di forte urbanizzazione. Il comprensorio detiene buone riserve (3'600 UI per l'Alto Malcantone e 4'300 UI per il Basso Vedeggio) sufficienti per contenere l'incremento ipotizzato - orizzonte 2025 - di popolazione e addetti, (400 UI per l'Alto Malcantone e 3'600 UI per il Basso Vedeggio). Il Basso Vedeggio ingloba un comparto indicato come possibile polo di sviluppo economico PSE (risultato intermedio, scheda R7 PD). Il progetto della rete tram del Luganese permetterà di allacciare il comparto alla città con una rete di trasporto urbana, creando le premesse per una minore richiesta di mobilità individuale in questo comparto ([6], p. 35). È pure prevista l'identificazione di un'area potenzialmente idonea per grandi generatori di traffico GGT (Scheda PD-R8). Nell'area vi è una discreta disponibilità di superfici lavorative libere. Secondo un recente studio, i Comuni di Agno e Bioggio dispongono ancora di 123 ettari di terreni potenzialmente liberi (pari al 24 % della superficie lavorativa totale) ([20], p. 67).

Dal profilo ambientale, la situazione sul piano appare problematica da più punti di vista: l'inquinamento dell'aria, l'esposizione al rumore legato alla mobilità, l'inquinamento (localizzato) dell'acqua e del suolo a causa delle attività industriali e l'uso (in passato) di fanghi di depurazione quali concimi.

### Infrastrutture e mobilità

Il territorio accoglie diverse infrastrutture ed impianti d'interesse nazionale, cantonale e regionale (aeroporto, svincolo autostradale, stazione elettrica AIL, scalo merci FFS Cargo, Stazione pompaggio AP, impianto di depurazione) al prezzo di un grande sacrificio di territorio ([14], p. 126). Il vero problema dell'area del Basso Malcantone e Basso Vedeggio resta tuttavia il traffico: ogni giorno dal Vallone di Agno scendono oltre 25'000 veicoli, ovvero una volta e mezza i transiti nella galleria autostradale del San Gottardo, determinando il collasso del sistema durante le ore di punta. Il Basso Vedeggio dispone di un servizio con i trasporti pubblici poco performante in rapporto al potenziale insediativo (l'area non dispone di un buon allacciamento alla rete TILO). La relazione fra i posti di lavoro e i trasporti pubblici è considerata soddisfacente per Agno (il 55% degli addetti risulta potenzialmente connesso), mentre per Manno e Bioggio la situazione è meno ottimale ([20], p. 53). La congestione della rete viaria e la mancanza di un trasporto pubblico efficiente integrato con la rete ferroviaria regionale e con la rete urbana di Lugano sono i principali rischi per la competitività economica del Piano del Vedeggio ([6], p. 9). La

e strutture urbane adeguate alla qualità dei contenuti attuali. Per quanto concerne il miglioramento della qualità degli spazi pubblici, è prevista una riqualifica della Strada Regina, sgravata da una quota considerevole di traffico grazie alla nuova vivibilità del Basso Vedeggio come pure il recupero degli spazi verdi a margine degli abitati. L'obiettivo è di garantire a lungo termine la qualità ambientale, trasformare il Piano del Vedeggio in un settore qualificato dell'agglomerato urbano e promuovere rapporti di complementarità con il NQC. L'attuazione del progetto di sviluppo urbano NPV compete ai singoli comuni attraverso i rispettivi Piani Regolatori. A questo scopo è prevista la creazione di un organismo di coordinazione territoriale intercomunale permanente chiamato ad assicurare il necessario coordinamento intercomunale, dar seguito agli obiettivi di assetto territoriali e verificarne regolarmente i risultati. La questione della ripartizione intercomunale dei costi e dei benefici diretti ed indiretti che scaturiscono da un approccio regionale dello sviluppo appare come la più delicata, facilmente risolvibile, come ammette lo stesso studio con "un'eventuale aggregazione tra i 3 comuni" ([18], p. 67). Torricelli osserva a questo proposito come "le frontiere comunali sono ormai un ostacolo" ([14], p. 128) e rendono più che mai difficile affrontare i problemi creati dallo sviluppo economico in modo efficiente ed efficace ([12], p. 136). Riducendo il numero di attori che si relazionano con il medesimo territorio attraverso la creazione di un unico comune (di fatto una nuova città di 11'940 abitanti), l'azione politica acquista maggiore efficacia e favorisce la concretizzazione delle soluzioni indicate in tempi più brevi.

### Trasporti e vivibilità

La mobilità è considerata l'elemento chiave per promuovere uno sviluppo urbano in un'ottica sostenibile. La rete tram del Luganese (il cui sviluppo è previsto a tappe) costituisce lo scenario di riferimento per lo sviluppo a lungo termine del trasporto pubblico contenuta nel PAL2. Il concetto generale della rete tram del Luganese a forma di H prevede quale prima tappa prioritaria un collegamento diretto tra il centro città e il Vedeggio grazie a una galleria e il nodo intermodale di Bioggio Molinazzo e Manno (zona svincolo autostradale). Il progetto è stato sviluppato integrandolo tra l'altro nel previsto nuovo quartiere Cairelletto (Manno) e nel quartiere Cavezzolo (Bioggio), oggetto di specifiche pianificazioni comunali. Questo progetto dovrebbe creare le premesse per la riqualifica urbana dell'intero comprensorio.

rete tram del Luganese (il cui sviluppo è previsto a tappe) costituisce lo scenario di riferimento per lo sviluppo a lungo termine del trasporto pubblico contenuto nel PAL2. Al fine di porre parzialmente rimedio ai forti problemi della mobilità e ai disagi che ne derivano, è in discussione il progetto di circonvallazione Agno–Bioggio (Scheda PD-M3, PAL2 2.3) il cui iter procedurale è piuttosto impegnativo.

## Situazione attuale

### Dinamiche economiche

Il Piano del Vedeggio è oggi dal profilo dei contenuti, il principale polo d'attività complementare al polo urbano di Lugano. Il successo economico del Piano del Vedeggio è una storia recente. All'indomani della fine della seconda guerra mondiale, la situazione economica dei comuni era ancora decisamente arretrata. Il comprensorio ha vissuto ai margini dello sviluppo industriale iniziale del paese per la mancanza di una stazione ferroviaria sulla linea del Gottardo, con la popolazione che tendeva a concentrarsi piuttosto nel territorio cittadino ([12], p. 130). Bisognerà attendere gli anni Settanta per parlare di un vero e proprio sviluppo industriale della regione. In questo periodo l'area che da Bioggio va a Lamone-Cadempino veniva identificata come zona industriale d'interesse cantonale per la sua attrattiva legata alla conformazione pianeggiante del territorio, alla possibilità di usufruire di ampi spazi a costi più accessibili rispetto all'area luganese e alla presenza di abbondante manodopera (anche frontaliera). Lo scalo merci della ferrovia FFS (1977) e la presenza dell'aeroporto ([15], p. 99) costituivano ulteriori elementi favorevoli ma il successo di questo comparto è legato soprattutto alla realizzazione dell'autostrada e dello svincolo di Lugano Nord. Sulla spinta congiunta di questi fattori, nel periodo 1970-1990 i comuni del piano hanno conosciuto un sviluppo economico senza precedenti, in particolare nel settore industriale stimolato a sua volta dalla saturazione degli insediamenti ormai avvenuta nell'area luganese ([15], p. 99). Le fabbriche offrivano essenzialmente impieghi rivolti al frontalierato ([9], p. 53) mentre la maggior parte dei residenti si dirigeva verso Lugano, attirata dalle migliori condizioni offerte dagli impieghi nel settore terziario ([15], p. 99). Durante gli anni Ottanta le attività produttive sono diminuite per essere progressivamente rimpiazzate dal terziario legato essenzialmente alla logistica ([14], p. 126). Negli anni Novanta, in un contesto di crisi economica generalizzata a tutto il Ticino, sono sorte attività maggiormente specialistiche (Back office bancari, cliniche private, strutture per congressi, informatica e servizi specializzati alle imprese), espulse dalla città alla ricerca di una collocazione extraurbana ([15], p. 104). Il Piano del Vedeggio è stato, nel periodo tra il 1995 e il 2001, il vero "motore economico" della regione e dell'intero Cantone ([19], p. 20). Le aziende prevalentemente terziarie sono riscontrabili in particolare a Agno e Manno ([6], p. 36). I settori sovra-rappresentanti hanno in generale una competitività elevata in termini di crescita, redditività e situazione concorrenziale [21]. Queste presenze costituiscono oggi a loro volta un mix di condizioni quadro favorevoli per l'ulteriore insediamento di nuove aziende del terziario avanzato ([14], p.

## Il Ticino dei Comuni di domani

### Obiettivi socio-economici

Agno, Bioggio e Manno sono stati classificati come area centrale nell'ambito della definizione degli spazi funzionali a Piano direttore cantonale per l'intensità dell'urbanizzazione che le caratterizza e costituiscono di fatto il secondo polo dell'agglomerato, una sorta di "città d'angolo" che fa riferimento a Lugano, vera città madre, per tutta una serie di servizi (soprattutto sociali e amministrativi). Proprio perché dipende dalle scelte delle imprese, la centralità economica di quest'area ha una sua fragilità e non è assolutamente al riparo di cambiamenti repentini di contesto. Le favorevoli condizioni di ubicazioni sono confrontate sul piano internazionale con le incertezze legate alla congiuntura, al franco forte e all'evoluzione dei mercati internazionali per la forte pressione esercitata dalla concorrenza asiatica (Cina e India) sulle aziende di produzione orientate all'esportazione (più dei  $\frac{3}{4}$  delle aziende presenti). Sul piano locale, l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate unitamente al Nuovo Quartiere di Cornaredo e la creazione di un nuovo polo universitario e scientifico a Viganello potrebbero innescare una certa concorrenza tra il Piano del Vedeggio e la città, tendente a far spostare verso quest'ultima le attività prima legate alla presenza del Centro svizzero di calcolo e della SUPSI ([6], p. 10). Il rischio di una concorrenza interna è ancora più tangibile se si considera il prezzo dei terreni, in generale più alto rispetto agli altri nuovi poli dell'agglomerato (NQC e Pian Scairolo). Molte aziende presenti sul Piano sono inoltre in affitto, ciò che ne accresce la mobilità. Per la rapidità della crescita in atto e per la sua posizione di "edge" dell'agglomerato luganese, il Piano del Vedeggio conosce quindi problemi di gestione dello sviluppo di una città media senza disporre tuttavia dell'assetto istituzionale necessario per poterli affrontare ([12], p. 143). Per far fronte ai diversi problemi di sviluppo futuro, assicurarsi uno sviluppo sostenibile e consolidare la propria attrattiva economica è auspicata la creazione di un unico comune, di fatto una nuova città "sui generis". Da una lettura del comprensorio sulla base degli aspetti che concorrono a formare una città (popolazione, densità, aspetti morfologici, base economica nel terziario, eterogeneità sociale della popolazione, intensità delle interrelazioni, capacità innovativa, modi di vita, reddito e centralità) risulta infatti che la zona del piano, pur avvicinandosi per certi aspetti ai caratteri distintivi delle aree centrali, di fatto costituisce una città "sui generis", ovvero di tipo particolare, con un valore dal rapporto tra posti di lavoro e abitanti nel 2008 pari a quello delle città ticinesi, un'area industriale rilevante, una superficie di insediamento prossima a quelle delle altre città ticinesi, una

126). Tra il 2005 e il 2008 i dati evidenziano una leggera perdita di velocità (probabile un fenomeno di assestamento) dell'area Agno-Bioggio-Manno ([13], p. 48) anche se questa non perde sostanzialmente le sue competenze e si conferma come centro economico secondario dell'agglomerato di Lugano (con specializzazioni nell'industria, nella logistica e nei servizi alle imprese) ([13], p. 131). Una recente analisi ha individuato nel basso Vedeggio una possibile dinamica di cluster nel settore industriale legato alla logistica ([20] e [21]) e nel settore finanziario, quale estensione della piazza finanziaria luganese. A Manno appaiono pure concentrazioni di attività legate ai servizi urbani centrali e di formazione superiore ([20], pp. 32-50). Tali "economie di agglomerazione" costituiscono un elemento competitivo supplementare in termini localizzativi, "in grado di generare un effetto moltiplicatore sull'economia e la società locale" ([20], p. 30). Se in generale le attività logistiche sono tra quelle maggiormente in crescita sul piano cantonale, esse presentano un consumo di suolo per addetto molto importante (302 mq), superiore alle altre attività industriali (118 mq per addetto) ([20], p. 61), ponendosi in competizione con queste ultime all'interno delle aree lavorative.

Diversamente dal piano, i comuni più collinari e di "montagna" hanno vissuto sino agli anni Settanta-Ottanta una situazione difficile per l'insufficienza degli indicatori demografici, infrastrutturali e di benessere. Nei trent'anni successivi si è assistito ad una crescita importante di posti di lavoro nei settori secondario e terziario (+906 dal 1985 al 2008), pari quasi all'aumento della popolazione (+1'002). Analogamente al piano, questo sviluppo è avvenuto in buona misura per l'apporto che la crescita del polo luganese ha potuto dare alla creazione di posti di lavoro nella regione ([16], p. 5).

### Competitività

Il Basso Vedeggio è diventato nel corso degli ultimi due decenni un nuovo centro direzionale all'interno dell'agglomerato di Lugano tra i più attrattivi per la localizzazione dei servizi alle imprese in Ticino. La Regione funzionale di Lugano possiede di fatto due centralità, la prima più importante formata dalla nuova Lugano e la seconda formata dai Comuni di Agno, Bioggio e Manno, centri di attività d'importanza cantonale ([12], p. 136).

Lo sviluppo conosciuto dai Comuni di Agno, Bioggio, Manno, Gravesano è analogo a quello di molti altri quartieri terziari specializzati sorti negli anni Ottanta e Novanta al di fuori dei centri metropolitani, definiti con il termine di "edge cities" ([14], 125). Torricelli attribuisce a questa "città d'angolo del Vedeggio", altrimenti detta anche "città-margine" o "città spigolo" ([12], 137), una nuova centralità per la presenza importante di attività economiche. Questa evoluzione si può comprendere solo se la si considera come un effetto della metropolizzazione della Svizzera italiana, a sua volta fortemente integrata con l'area metropolitana di Milano ([14], 125). Lo sviluppo di attività nelle "città angolo" è legato nel periodo iniziale, allo sviluppo dell'economia della città centrale ([12], 137): esse si specializzano in attività che la città centrale non può mantenere per varie ragioni al suo interno. Il successo del Basso Vedeggio registrato a partire dal 1980 è legato da un lato all'impossibilità del centro di soddisfare, vuoi per l'aumento dei costi fondiari ed immobiliari,

buona presenza di attività di ricerca e sviluppo e un volume di reddito che si avvicina a quello delle città. **La centralità è assicurata dalla concentrazione di attività di produzione del secondario e del terziario** ([12], p. 131). In questo contesto, il processo di rafforzamento istituzionale mira a favorire e facilitare l'attuazione di processi e attività che concretizzano uno sviluppo durevole del comprensorio (sociale, economico e ambientale) in un contesto di forte competitività tra le regioni. La scelta di combinare territori diversi per vocazione e disponibilità di risorse conferisce un ulteriore impulso allo sviluppo endogeno dell'area montana.

vuoi per la crescita del traffico, le esigenze di aziende attive nel terziario e industrie alla ricerca di esternalità spaziali positive per scegliere il luogo dove insediarsi. In tutte le fasi dello sviluppo del Piano del Vedeggio risulta evidente la funzione propulsiva del polo ([15], p. 95 segg.) legata anche ad una sua perdita attrattiva dell'area centrale (e dei comuni adiacenti) a causa del raggiungimento della "dimensione critica", cioè a quell'estensione oltre la quale gli effetti negativi dell'urbanizzazione di manifestano in tutta la loro gravità dando origine ad un fenomeno di "retournement spatial" vale a dire una partenza di popolazione e aziende dal centro alla zona circostante ([15], p. 100). Oltre alla vicinanza con Lugano, la crescita del Piano del Vedeggio è stata sostenuta da alcune condizioni favorevoli quali ([14], 125):

- un accesso autostradale molto vicino, situato lungo la direttrice Milano-Zurigo;
- la presenza dell'aeroporto di Agno;
- la presenza di attività industriali di un certo rilievo (industria chimica, plastica e mezzi di trasporto);
- la disponibilità di terreni urbanizzati ed attrezzati in aree industriali.

Quest'ultimo elemento oggi risulta essere forse il più problematico per la progressiva saturazione delle aree libere.



**Situazione attuale****Funzionalità amministrativa**

La dotazione amministrativa è buona e in generale conforme alle esigenze della popolazione, con alcune distinzioni tra i comuni.

Nell'ambito delle elezioni comunali 2012, a Cademario sono state organizzate elezioni tacite sia per il Municipio che per il Consiglio Comunale. Ad Aranno, elezioni tacite per il Consiglio Comunale.

**Servizi alla popolazione**

La dotazione di servizi e infrastrutture alla popolazione è generalmente buona. Alcuni compiti sono offerti mediante una collaborazione intercomunale. I comuni sono spesso confrontati con problemi e problematiche regionali che necessitano un'azione congiunta. Per questo motivo, nel 2009 Agno, Bioggio e Manno hanno fondato la Vedeggio Servizi SA quale società comune per la gestione dei servizi legati al territorio. Diversi inoltre i progetti realizzati in comune (Strada Regina, Polizia intercomunale, pianificazione intercomunale "Nuovo Polo Vedeggio", Piano energetico intercomunale PECO).

**Situazione finanziaria**

Lo stato delle finanze è complessivamente buono, seppure con differenze importanti tra i diversi comuni. Manno e Bioggio presentano una situazione eccellente in termini finanziari (tra le più benestanti del Cantone) caratterizzata da capitale proprio importante (Bioggio: 11.3 mio. di fr. e Manno: 10.1 mio. di fr.), un debito pubblico nullo, un moltiplicatore politico molto basso e risorse fiscali pro-capite nettamente superiori alla media cantonale. Con Vernate appartengono alla categoria dei comuni che pagano il contributo di livellamento, versando 6.7 mio. di franchi al rispettivo fondo. Ben cinque comuni (Agno, Bioggio, Gravesano, Manno e Vernate) presentano un indice di forza finanziaria elevato. Gli altri comuni si situano tutti nella zona mediana. Più negativo il giudizio sul debito pubblico, in particolare per i comuni di Vernate e Cademario con una quota pro capite estremamente elevata rapportata a delle risorse fiscali inferiori alla media cantonale.

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

Pur disponendo di un'importante forza finanziaria, i comuni hanno rilevanza politico-contrattuale limitata a livello cantonale nel confronto con le altre regioni del Cantone (Rigozzi G., in [9], p. 5). L'elenco dei problemi regionali e i temi di discussione comuni con la Città di Lugano evidenziano l'importanza per il comprensorio di avere una **forza negoziale maggiore e una posizione di rilievo**. Come evidenzia lo stesso Angelo Rossi, in materia di aggregazione, nel Piano del Vedeggio non c'è che l'imbarazzo della scelta. Diverse le ipotesi possibili tra le quali la variante meno interessante risultata essere quella dello statu quo ([12], p. 138 segg.). Nello scenario minimo cantonale (denominato obiettivo cantonale), sono stati esclusi i Comuni di Bedano, Cadempino, Lamone e Taverne-Torricella per i motivi indicati nel documento "Scenari di aggregazione". Dalla matrice dei flussi pendolari (basata sui dati del 2000), sembrerebbe inoltre che i due sistemi economici del Basso Vedeggio e del Medio Vedeggio non intrattengano molte relazioni ([12], p. 142). La scelta di proporre l'unione di realtà territorialmente diverse (fascia collinare, area montana e pianura) nasce dalla necessità di combinare un territorio di grande pregio naturalistico, turistico e residenziale, da valorizzare e salvaguardare con un'area, quella del piano, dotata di una grande forza finanziaria prodotta dalle attività economiche ([2], p. 35). L'integrazione di queste due aree contribuisce inoltre in modo significativo a rafforzare l'equilibrio territoriale.

**Documentazione**

- [1] Mossi Roberto, Il Piano del Vedeggio: caratteristiche, sviluppo e conflitti di uno spazio urbano, Diplomarbeit, Università di Basilea, 1988/1989
- [2] Il Ticino verso una nuova urbanità, Périodique d'urbanisme et d'aménagement et d'environnement, Collage 4/2004
- [3] Commissione di studio relativo all'aggregazione dei Comuni di Manno e Alto Malcantone, Rapporto finale, ottobre 2009
- [4] Commissione regionale dei trasporti del Luganese, Programma d'agglomerato del Luganese (PAL), Rapporto finale, dicembre 2007
- [5] Commissione regionale dei trasporti del Luganese, Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione PAL 2, Modello di sviluppo socio-economico, marzo 2011
- [6] Urbass fgm, Nuovo Polo del Vedeggio: Progetto di sviluppo urbano per il piano del Vedeggio – Rapporto intermedio per la consultazione, Manno, marzo 2009
- [7] Commissione Vedeggio Valley (CVV), Masterplan Medio-Alto Vedeggio, Marzo 2012
- [8] Dipartimento del Territorio, Concetto di organizzazione territoriale del Luganese COTAL, Scheda PD-R3
- [9] 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

- [10] Urbass fgm, Nuovo Polo del Vedeggio: Progetto di sviluppo urbano per il piano del Vedeggio – Concetto di sviluppo territoriale, Manno, gennaio 2012
- [11] Hochstrasser Roland, Geografia del Malcantone, Invito allo studio delle componenti naturalistiche e paesaggistiche del comprensorio
- [12] 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
- [13] 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
- [14] Tomicelli 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
- [15] De Bernardi A., L'economia del comprensorio del Vedeggio dal secondo dopoguerra a oggi, in in Il Piano del Vedeggio, dalla Strada Regina all'aeroporto, a cura di Fabrizio Panzera, Ed. Salvioni, novembre 2008
- [16] Rossi Angelo, Malcantone, sviluppo regionale: che cos'è cambiato in 30 anni ? In Nuovo Almanacco Malcantone-Valle del Vedeggio-Collina d'oro, Ed. MB Promotion, Agno, 2007
- [17] Hochstrasser Roland, Le tourisme durable dans la plaine du Vedeggio: la périphérie sous pression: quelles chances pour le tourisme durable, Lausanne, 2004
- [18] Urbass fgm, Nuovo Polo del Vedeggio: Progetto di sviluppo urbano per il piano del Vedeggio: rapporto intermedio per la consultazione, Manno, marzo 2009
- [19] Tomicelli G-P e Moretti R., Dinamiche economiche e nuove centralità metropolitane: Una indagine sulla localizzazione dei servizi tra il Ticino e la Pianura padana, in: Dati 3/2005 USTAT
- [20] Osservatorio dello sviluppo territoriale (OST-TI), Attività economiche e uso del suolo nel Canton Ticino 2000-2010, Mendrisio–Bellinzona, aprile 2012
- [21] Credit Suisse Economic Research, Il Malcantone in un colpo d'occhio, 2006