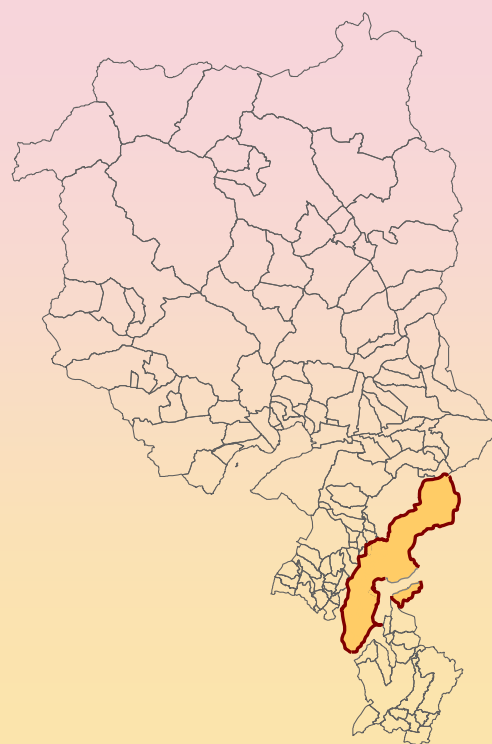


Situazione attuale 16 Comuni

Comune	Spazio funzionale
1. Canobbio	suburbano
2. Collina d'Oro	suburbano
3. Comano	suburbano
4. Cureglia	suburbano
5. Grancia	suburbano
6. Lugano	centro
7. Massagno	centro
8. Melide	periurbano
9. Morcote	periurbano
10. Muzzano	suburbano
11. Paradiso	centro
12. Porza	suburbano
13. Savosa	suburbano
14. Sorengo	suburbano
15. Vezia	suburbano
16. Vico Morcote	periurbano

Obiettivo cantonale

Luganese



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%
92'840	+11%	10'115	938	56'732	+12%

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%)
Canobbio	1'968	6%	130	1'514	964	-1%
Collina d'Oro	4'638	14%	611	759	1'789	14%
Comano	1'979	20%	203	975	764	0%
Cureglia	1'333	4%	108	1'234	146	-13%
Grancia	489	30%	63	776	1'000	22%
Lugano	61'590	12%	7'590	836	42'707	11%
Massagno	5'923	5%	74	8'004	1'474	13%
Melide	1'659	10%	164	1'012	615	24%
Morcote	761	6%	282	270	252	-4%
Muzzano	877	13%	156	562	852	1%
Paradiso	3'819	16%	88	4'340	2'253	21%
Porza	1'517	6%	159	954	811	18%
Savosa	2'155	5%	74	2'912	894	64%
Sorenago	1'817	9%	87	2'089	1'118	15%
Vezia	1'951	20%	138	1'414	957	34%
Vico Morcote	364	33%	188	194	136	127%
Luganese	92'840	11%	10'115	938	56'732	12%

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		
Bogno*	60	100	2'206	19'011	x		
Cadro*	99	70	3'094	3'947	x		
Canobbio	91	78	2'793	3'651	x		
Carabietta**			4'874	2'916			x
Carona*	111	70	4'147	3'774			x
Certara*	56	100	2'335	38'025	x		
Cimadera*	57	100	1'992	27'507	x		
Collina d'Oro	145	65	5'959	7'075			x
Comano	123	75	4'511	4'275			x
Cureglia	127	60	4'348	1'169			x
Grancia	124	80	5'398	6'470			x
Lugano	138	70	5'521	5'012			x
Massagno	124	72.5	4'069	2'999			x
Melide	99	75	3'351	1'674	x		
Morcote	134	80	6'016	466			x
Muzzano	111	75	4'107	3'796			x
Paradiso	182	53	5'922	895			x
Porza	143	58	5'326	-1'046			x
Savosa	112	72.5	3'577	2'647			x
Sonvico*	84	87.5	2'846	4'723	x		
Sorenago	135	55	4'756	-2'366			x
Valcolla*	60	100	2'180	13'127	x		
Vezia	117	65	4'242	850			x
Vico Morcote	179	70	8'588	17'137			x
Luganese			5'455	4'365		-36.7 mio fr.	

* Comune aggregato con Lugano a partire dal 14.04.2013

** Comune aggregato con Collina d'Oro a partire dal 01.04.2012

Aggregazioni

Lugano 1: aggregazione di Breganzona, Cureggia, Davesco-Soragno, Gandria, Lugano, Pambio-Noranco, Pazzallo, Pregassona e Viganello (entrata in vigore il 04.04.2004)

Collina d'Oro 1: aggregazione di Agra, Gentilino e Montagnola (entrata in vigore il 04.04.2004)

Lugano 2: aggregazione di Barbengo, Carabbia, Lugano e Villa Luganese (entrata in vigore il 20.04.2008)

Collina d'Oro 2: aggregazione di Carabietta e Collina d'Oro (entrata in vigore il 01.04.2012)

Lugano 3: aggregazione di Bogno, Cadro, Carona, Certara, Cimadera, Lugano, Sonvico e Valcolla (entrata in vigore il 14.04.2013)

Diagnosi e prospettive: sintesi

Tratti marcanti

Risorse fisiche: contesto naturalistico e paesaggistico di rilievo caratterizzato da aree verdi ideali per lo svago (rive del lago, rive dei fiumi e parchi attrezzati) e da zone più boschive. Sovrapposizione di componenti naturali (superfici agricole, zone naturali, laghi) con alcune zone di protezione del paesaggio (Arbostora-Morcote, Denti della Vecchia-Brè-Gandria, San Salvatore; Scheda M4) e della natura d'importanza nazionale e cantonale. Insediamenti d'importanza nazionale (Scheda P10). Clima mite favorito dalla posizione geografica e dal Lago Ceresio.

Risorse umane: disponibilità di manodopera altamente qualificata superiore alla media nazionale e buon livello di istruzione generale; crescita costante della popolazione sostenuta dal saldo migratorio positivo con l'estero e il resto della Svizzera. Quota di stranieri (39%) superiore alla media Ticinese (26%) e disponibilità di manodopera frontaliera. Lugano costituisce la nona città svizzera per importanza demografica.

Attività (imprese e occupazione): Lugano è la terza piazza finanziaria elvetica e la realtà economica più importante del Cantone Ticino (la regione luganese contribuisce al PIL cantonale nella misura del 46%). Presenza di attività economiche ad alto valore aggiunto preponderanti nel settore terziario (attività finanziarie, sanità e servizi sociali, servizi alle imprese, servizi d'accoglienza e di svago, commercio, istruzione). Si tratta della seconda destinazione turistica ticinese per numero di arrivi e pernottamenti. Prodotto interno lordo pro-capite (PIL) superiore alla media cantonale (+12 % nel 2009) e svizzera (oltre il 20 %).

Know-how e competenze: presenza di istituti di formazione e di ricerca universitaria di importanza cantonale come l'USI, la SUPSI e il Centro svizzero di calcolo scientifico (CSCS). Dalla facoltà di teologia di Lugano al Cardiocentro (tra i più importanti centri a livello svizzero e aggregato alla facoltà di medicina dell'Università di Zurigo), presentando inoltre un'ampia offerta formativa da parte di istituti privati (Scuola americana (TASIS) di Montagnola, Franklin College Switzerland di Sorengo, ecc.) o ancora il Centro di Studi Bancari (CSB).

Cultura e identità: importante patrimonio storico e artistico nonché un'offerta culturale di rilievo che copre ogni forma di espressione artistica. Elevato grado di internazionalità e marcato multilinguismo.

Immagine e percezione del territorio: ottima qualità di vita, attrattiva residenziale e fiscale.

Posizionamento: posizione centrale lungo l'asse che collega Milano a Zurigo e al nord-Europa; buon allacciamento alle vie di comunicazione (rete stradale nazionale A2 e linea FFS del Gottardo, aeroporto di Agno). Forte integrazione nel triangolo insubrico formato dai centri di Como, Varese e Lugano così come nell'area metropolitana milanese.

Potenziali elementi federatori /di sviluppo

- Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione: Polo urbano (PVP), Nuovo quartiere di Comaredo (NQC) (Scheda R7), Nuova rete TRAM, riorganizzazione del nodo intermodale della Stazione FFS (StazLu1, Scheda M3), ulteriore ampliamento dell'offerta TILO dopo l'entrata in esercizio della galleria di base del Ceneri.
- Valorizzazione del comparto stazione FFS (riqualifica urbanistica del comparto della Stazione FFS di Lugano (StazLu2, ala nord) e della "trincea ferroviaria" di Massagno). Collegamento ferroviario Lugano-Mendrisio-Varese-Gallarate-Malpensa (collegamento efficace tra i poli di Lugano, Varese, Como-Chiasso e accesso ferroviario diretto all'aeroporto della Malpensa).
- Completamento delle gallerie di base del Ceneri e messa in esercizio di Alp Transit.
- Nuovo centro culturale della Città di Lugano LAC (Lugano Arte e Cultura).
- Riqualifica zona Campo Marzio e creazione di un polo fieristico/congressuale d'eccellenza.
- Nuovo Campus Universitario SUPSI; grosso potenziale insediativo delle aree strategiche.
- Esposizione Universale 2015 a Milano 2015 (Expo2015).
- Ristrutturazione del Lungolago di Lugano e rinaturalizzazione della foce del Cassarate.

Elementi critici / sensibili

Risorse fisiche: esiguo territorio insediativo del fondovalle, situazioni di conflittualità tra insediamento e infrastrutture, disordine urbanistico legato agli sviluppi recenti degli insediamenti in alcune aree lavorative (Pian Scairolo e in parte Comaredo). Carichi ambientali elevati (inquinamento fonico e dell'aria), in particolare per le aree situate nei pressi dei principali assi di traffico. Rischio di un ulteriore peggioramento della qualità dell'ambiente nel caso di un mancato accompagnamento dello sviluppo socio economico. Ulteriore dispersione degli insediamenti.

Risorse umane: struttura demografica caratterizzata dall'invecchiamento della popolazione. Rischio di un progressivo effetto di sostituzione della manodopera indigena con quella frontaliera.

Struttura imprenditoriale (imprese e occupazione): contesto avverso al settore finanziario a seguito della crisi finanziaria iniziata negli anni 2007-2008 e della pressione estera esercitata per una maggiore collaborazione in ambito fiscale. Contributo della piazza finanziaria al PIL cantonale stimato in calo dal 10.2% nel 2007 al 6.2% nel 2011. Occupazione in calo nel settore bancario (-20% negli ultimi dieci anni). Forte riduzione del gettito fiscale cantonale proveniente dalle banche passato da oltre 100 milioni nel 2000 a 39.9 milioni nel 2010. Ulteriore preoccupante ridimensionamento della piazza finanziaria a seguito degli accordi fiscali (Rubik) e delle nuove possibili regolamentazioni per le attività bancarie "Weissgeldstrategie" (possibile impatto stimato: calo dei posti di lavoro tra i -1'000 e i -4'000, ulteriore calo del PIL e contrazione del 17% delle imposte pagate dalle banche). Futura implementazione della terza riforma dell'imposizione alle imprese su pressione dell'UE. Traiettorie di crescita (occupazione/produzione) declinante dell'economia della regione Luganese nel periodo 2008-2010 a seguito di un drastico calo della produttività. Qualità della localizzazione in calo (nel Ranking nella graduatoria delle 110 regioni calcolato dal Credit Suisse il Luganese è passato dalla 39esima posizione nel 2005 alla 57esima nel 2011). Dal 2001, trend declinante per il settore turistico (arrivi e pernottamenti).

Governance: elevato livello di investimenti infrastrutturali. Probabile peggioramento delle finanze pubbliche. Capacità limitata per i comuni presi singolarmente d'incidere sulle scelte di sviluppo regionale.

Posizionamento: importanti flussi di traffico, problemi critici di mobilità interna e di accessibilità all'agglomerato con congestionamento del traffico nelle ore di punta.

Situazione attuale

Patrimonio

Il comprensorio comprende 16 comuni, tutti appartenenti all'agglomerato di Lugano. L'area è inclusa nella Regione urbana del Luganese, che conta in totale 48 comuni (14.04.2013). Si tratta del territorio di comuni che fanno parte della Commissione regionale dei trasporti del Luganese. Il territorio confina con l'Italia (valico di frontiera Gandria/Oria Valsolda). Il paesaggio è variegato, con un'altezza minima di 273 m.s.l.m. (quota lago) e una massima di 2'116 (Gazzirola). La superficie totale è pari a 10'115 ettari, pari a poco più di un terzo di quella della Regione Luganese e al 3.5 % del territorio cantonale. Con le varie tappe aggregative la superficie di Lugano è più che raddoppiata, passando dai precedenti 1'173 ettari (2003) agli attuali 3'212 (2013), che è così diventata la ventesima città svizzera per estensione (prima del 2004 era 61esima). Secondo la recente statistica della superficie 2004/2009, il 24.4% del territorio è costituito da superfici d'insediamento (media svizzera: 7%). I boschi ricoprono il 61% del comprensorio mentre le superfici agricole (incluse gli alpeggi) occupano il 12% della superficie. Il rimanente è senza vegetazione. Nel corso dei ultimi quindici anni le superfici d'insediamento hanno subito un ulteriore incremento (+ 5%) soprattutto a scapito di quelle agricole (-10%). Le zone lavorative sono concentrate nella pianura del Cassarate, la Piana della Stampa e il Pian Scairolo. Le aree verdi urbane che fungono da aree di svago di prossimità sono: il Parco Ciani, con la foce del Cassarate; il Lido e il lungofiume del Cassarate; il lungolago di Lugano e più in generale le estensioni verso la Forca di San Martino e verso Gandria, i parchi di San Michele a Castagnola, il parco Tassino, il parco di Trevano e il laghetto di Muzzano ([3], p. 47). Il Ceresio costituisce una delle principali risorse naturali presenti sul territorio.

Demografia e società

Radiografia degli abitanti

Il comprensorio conta 92'840 abitanti (2010), pari al 27% della popolazione cantonale, due terzi dei quali residenti nella nuova Lugano. Quest'ultima (2013) è il risultato di un notevole processo di aggregazioni attraverso il quale l'importanza relativa del Polo rispetto al resto del Cantone e dell'agglomerato si è rafforzata [15]. A livello svizzero, la città di Lugano è passata dalla ventunesima posizione (con 26'000 abitanti nel 2003) alla nona posizione per peso demografico. Nel comprensorio la popolazione straniera rappresenta oltre un terzo di quella totale, con una quota superiore alla media cantonale (26%), distribuita in modo eterogeneo nei diversi comuni. A Lugano si concentrano 146 nazionalità diverse che assieme compongono il 39 % della popolazione. Gli italiani costituiscono la comunità più importante (22 %).

Lugano, motore demografico della Regione e del Ticino

Nel decennio 1990-2010 la popolazione è cresciuta del 11.4%, ad un ritmo superiore rispetto al trend cantonale (+9%). Il saldo migratorio con l'estero e la Svizzera sono il vero motore dell'incremento demografico, mentre quello intercomunale è importante nel processo di deconcentrazione urbana.

Se si considera lo sviluppo secolare, appare evidente come negli ultimi sessanta anni Lugano sia diventato il motore della crescita demografica della regione luganese e più tardi di tutto il Cantone ([12], p. 68) grazie ad una pressione residenziale più vigorosa e territorialmente estesa rispetto agli altri poli cantonali ([1], p. 12).

Il Ticino dei Comuni di domani

Obiettivi territoriali

L'ambiente si modifica e si struttura con l'evolvere della società, dell'economia e per effetto della crescita demografica. Proprio quest'ultimo aspetto rappresenta una delle sfide più impegnative per lo sviluppo del territorio su scala locale e nazionale ([37], p. 29). Stando alle previsioni di crescita elaborate da Angelo Rossi nell'ambito dello studio dedicato alla Regione urbana del Luganese [12], nel 2020 la popolazione dei 16 comuni potrebbe aggirarsi, a seconda dell'andamento economico, attorno ai 100'000 abitanti (154'000 in tutto il Luganese) mentre i posti di lavoro, nella variante di forte crescita, potrebbero raggiungere le 60'000 unità (90'000 in tutto il Luganese). Una tale prospettiva genera alcune preoccupazioni in assenza di un nuovo paradigma di crescita. Le tendenze attuali osservate in materia di sviluppo territoriale, che trovano riscontro anche in Svizzera e all'estero, non soddisfano infatti in modo coordinato le esigenze dell'economia (dotazione infrastrutturale, collegamenti, ecc.), della società (spazi insediativi di qualità, ecc.) e dell'ecologia (utilizzo parsimonioso delle risorse, salvaguardia degli spazi naturali esistenti, ecc.). In generale, il processo di diffusione e di crescita del tessuto urbano è avvenuto in modo disperso senza che la pianificazione territoriale sia riuscita a coordinare in modo soddisfacente gli insediamenti con lo sviluppo del sistema dei trasporti. Il paesaggio, la cui qualità costituisce un punto di partenza importante e per il momento ancora favorevole del Luganese, è minacciato da una dinamica di crescita che non è stata accompagnata per tempo da un ridisegno territoriale integrato. Le difficoltà riscontrate dalla pianificazione territoriale nel gestire lo sviluppo sono state indotte anche dalla frammentazione istituzionale che ha generato, per sua stessa natura, una concorrenza localizzativa tra i comuni ([22], p. 20) che ha contribuito a determinare il quadro attuale delle cose. In tale contesto, il previsto aumento demografico contiene alcuni rischi suscettibili di minacciare la competitività e lo sviluppo sostenibile del Luganese. Dal profilo territoriale, la crescita prospettata in termini di popolazione e posti di lavoro rischia di tradursi in un'estensione ulteriore delle superfici d'insediamento e in una pressione accresciuta sul paesaggio non edificato e sulle risorse naturali in generale. Sul fronte della mobilità, l'aumento generale della domanda porterà ad un incremento considerevole del traffico (+15/20 %) ([3], p. 80) tale da poter determinare il collasso dell'intera rete dei trasporti del Luganese, in particolare quella stradale. In assenza di uno sviluppo armonioso degli insediamenti e dei trasporti, vi è infine il pericolo di pregiudicare la raggiungibilità e la fruibilità degli insediamenti produttivi esistenti mentre rimarrebbero a disposizione per nuove attività principalmente zone poco attrattive e poco attrezzate. Le conclusioni sono dunque chiare: senza un riorientamento dello sviluppo e una modalità di governance degli insediamenti e della mobilità a livello regionale, verrebbero confermati i rischi di un collasso del sistema territoriale che determinerebbe di riflesso la perdita di capacità del Luganese di attrarre ulteriori funzioni e attività e con esse un ulteriore sviluppo economico (PAL2, p. 56).

Lo **sviluppo sostenibile** trova il proprio fondamento nella Costituzione Federale (artt. 2, 54, 73) ed è uno degli scopi supremi della Confederazione.

Fino agli anni sessanta la crescita demografica ha interessato soprattutto Lugano, che ha attirato persone da tutte le regioni del Cantone, in un graduale spostamento a cascata da nord verso sud ([8], p. 178). Negli anni successivi la spinta si è estesa ai comuni suburbani per effetto del fenomeno della **suburbanizzazione**, un regime di crescita centrifuga dove i tassi di variazione della popolazione dei comuni vicini al centro sono superiori a quelli della città. Le cause sono da ricercare nell'accresciuta mobilità e nel cambiamento di stile di vita della popolazione, il tutto favorito dal sovradimensionamento delle zone edificabili nei piani regolatori dei comuni adiacenti alla città ([18], p. 5). Negli anni ottanta, la spinta demografica si è trasferita ai comuni periurbani. Si parla in questo caso di **periurbanizzazione**, termine utilizzato per descrivere i processi di espansione urbana nelle aree più esterne rispetto alla città (in termini statistici, la periurbanizzazione è il prolungamento della suburbanizzazione in località più lontane dal centro ([12], p. 86). A partire dagli anni novanta la pressione residenziale esercitata dall'area urbana di Lugano ha coinvolto i comuni del retroterra. Negli ultimi anni il tasso di crescita della popolazione delle diverse aree dell'agglomerato è quasi identico, segno che il processo di deconcentrazione si è in parte attenuato.

I costi della suburbanizzazione

Questo processo di crescita centrifuga dell'agglomerato all'origine del grande sviluppo dei comuni periferici alla città ([8], p. 178) ha modificato in pochi decenni la demografia della regione sconvolgendo tendenze secolari. A prescindere dai **benefici** privati per le famiglie e per le aziende che si sono spostate e da quelli collettivi, legati al processo di trasmissione dello sviluppo dal centro verso la periferia, la suburbanizzazione ha generato problemi nuovi di dimensione regionale con **costi importanti** in termini di mobilità (congestionamento della rete viaria, difficoltà di accesso all'area centrale), costi ambientali (inquinamento fonico e dell'aria, forte consumo di suolo) e costi finanziari per il potenziamento e miglioramento delle infrastrutture. Per il centro urbano, gli effetti della suburbanizzazione si traducono in un costo netto che si ripercuote negativamente sulla situazione finanziaria. Da un lato tale dinamica favorisce la partenza dei contribuenti più interessanti (persone fisiche e giuridiche) verso i comuni della cintura, attratti da migliori condizioni residenziali e da una disponibilità di terreni maggiore; invece, nel centro si concentrano spesso e volentieri i gruppi sociali più deboli (poveri, anziani, stranieri, persone in formazione). Dall'altro essa crea costi importanti legati alle infrastrutture e alle prestazioni che la città offre alla popolazione dei comuni della cintura, senza che questi paghino i costi ([12], p. 82). Se non viene rispettato il principio dell'equivalenza fiscale, ossia se la cerchia di coloro che pagano per una prestazione non corrisponde a quella dei beneficiari, si generano degli oneri di centro importanti solo in parte compensati dai vantaggi di centro (vantaggi d'immagine, accesso facilitato alle infrastrutture o potere decisionale) ([16], p. 13). Si tratta di problemi che implicano una lettura e interventi d'ampio respiro nonché un cambiamento radicale di fare politica a livello comunale ([8], p. 178). Anche se con la perequazione possono essere risolti in parte i problemi finanziari, tale soluzione non permette una risoluzione concertata e definitiva dei problemi comuni ([16], p. 24). Il Programma d'agglomerato di seconda generazione (PAL2) offre risposte a una parte di questi problemi. Uno degli obiettivi dichiarati del PAL2 è quello di gestire

Tale principio, inserito nella "Strategia per uno sviluppo sostenibile" del Consiglio Federale [37] e ripreso nel Piano Direttore Cantonale, è alla base dei **Programmi di agglomerato dalla Confederazione**, veri e propri piani d'azione con i quali Berna intende promuovere a lungo termine una politica dei trasporti e degli insediamenti durevole. I due temi sono sviluppati in modo coordinati, essendo la mobilità la base portante e il principale fattore d'influsso dello sviluppo territoriale. Nell'ambito della **mobilità**, la Confederazione punta ad un miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto, in particolare del traffico pubblico e lento, *allo scopo di soddisfare i bisogni della popolazione e dell'economia e di collegare in modo opportuno le diverse aree dell'agglomerato riducendo al contempo l'impatto sull'ambiente e sull'uomo* ([37], p. 29). Sul piano degli **insediamenti** vale il principio costituzionale di un *uso parsimonioso del suolo* (art. 75 Cst.) secondo il quale gli insediamenti devono essere strutturati secondo i bisogni sociali ed economici della comunità e limitati nella loro estensione (LPT, art. 3 cpv. 3). È quindi necessario contenere il più possibile il fenomeno dello *sprawl urbano*, ovvero la diffusione dell'edificazione ai margini o all'esterno dell'agglomerato, promuovendo uno sviluppo centripeto dell'agglomerato e la densificazione delle costruzioni del tessuto edilizio tenendo conto dell'offerta di trasporti pubblici ([22], p. 186). Il principio di un uso parsimonioso del suolo e di una gestione razionale della zona edificabile è peraltro uno dei punti cardini del Piano Direttore. I Programmi di agglomerato incentivano altresì il miglioramento della qualità urbanistica e architettonica dello spazio costruito al fine di preservare la qualità di vita degli spazi molto densi e aumentarne l'attrattività ([22], p. 20).

Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2)

Visione di sviluppo

Il programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2) comprende tutti i Comuni del Luganese. Il modello di ordinamento territoriale e di politica dei trasporti promosso è volto a garantire una crescita qualitativa e sostenibile dell'agglomerato e a confermare il Luganese quale polo economico cantonale, contribuendo così a rafforzare la Città-Ticino nel contesto della rete urbana svizzera e transfrontaliera ([4], p. 93). In risposta allo scenario tendenziale di una crescita diffusa e disordinata degli insediamenti e delle attività, il PAL2 contrappone il modello di "città-agglomerato" coerente con un disegno di ordinamento territoriale generale (basato sulla vocazione delle singole componenti) e funzionale (a partire dal nuovo "perno infrastrutturale" del sistema tram-treno) ([3], p. 94). La visione di sviluppo proposta appoggia sui principi di un'utilizzazione razionale del territorio e una concentrazione della crescita delle attività produttive dell'agglomerato in alcuni comparti definiti "strategici" (sviluppo centripeto) allo scopo di ridurre la dispersione insediativa ed implementare in modo coerente le misure infrastrutturali necessarie per colmare le attuali lacune del sistema regionale della mobilità. Sono pure perseguiti gli obiettivi di un miglioramento della qualità degli spazi pubblici e di tutela delle aree pregiate dei quartieri residenziali (aree sensibili) che rappresentano di fatto uno dei maggiori valori di localizzazione per il Luganese.

l'evoluzione degli insediamenti a livello dell'intera regione al fine di inibire la tendenza allo sviluppo centrifugo della popolazione e delle attività ([3]). La crescita demografica e socioeconomica prevista sino al 2025 viene concentrata nei luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti ([3], p. 150).

Insedimenti e vivibilità

L'urbanizzazione rientra tra gli sviluppi più significativi registrati nel corso del ventesimo secolo, tanto che oggi si parla per il Ticino di "città diffusa". Questa manifestazione non è esclusiva della Svizzera italiana ma può essere considerata come espressione localizzata di un più generale fenomeno europeo. Il Luganese è senz'altro un esempio emblematico di quanto avvenuto. Qui come altrove la diffusione dell'agglomerato è avvenuta in parallelo con la crescita demografica e l'aumento dei posti di lavoro. Secondo la delimitazione degli agglomerati dell'Ufficio federale di statistica, nel 1950 solo cinque comuni del comprensorio erano considerati urbani, ovvero Lugano, Massagno, Paradiso, Sorengo, Viganello (pari al 14% della superficie totale) mentre nel 2000 (ultimo dato) tutti i comuni del comprensorio ad eccezione della Valcolla fanno parte dello spazio urbano. Il fenomeno dell'urbanizzazione del territorio riconduce ad un altro tema fondamentale: quello degli insediamenti.

Consumo di suolo

Lo sviluppo demografico ed economico ha determinato a partire dagli anni ottanta un forte consumo del suolo. I dati più recenti della statistica della superficie dell'Ufficio federale di statistica (2004/2009) evidenziano come negli ultimi 24 anni la superficie d'insediamento è aumentata di 389 ha (+20%) a discapito soprattutto del suolo impiegato per l'agricoltura che si è ridotto di oltre un terzo. In termini assoluti si tratta di oltre 500 ettari. A crescere è in particolare l'area edificata di tipo residenziale (339 ha) e le superfici del traffico (54 ha). Per dare un'idea del fenomeno basti pensare che nel comprensorio, tra il 1997 e il 2009, la velocità di espansione delle superfici d'insediamento, *estrapolata alla superficie della Svizzera*, è stata di 1.3 metri quadrati al secondo (CH: 0.6 metri quadrati al secondo). Ancora più marcata è stata l'espansione nel periodo precedente: 2.8 metri quadrati al secondo tra il 1985 e il 1997 (CH: ca. un metro quadrato al secondo). **Lo spazio urbano si è quindi allargato attraverso un processo di urbanizzazione che utilizza il suolo in modo importante**, un fenomeno che nel luganese, malgrado un certo rallentamento, si mantiene al di sopra della media svizzera.

Riserve edificabili

Un secondo aspetto centrale per il monitoraggio dello sviluppo territoriale sono le **riserve di superfici edificabili**, destinate allo sviluppo ulteriore dell'urbanizzazione. Le riserve di capacità insediativa (2005) per i 16 comuni ammontano a 77'100 unità insediative, corrispondenti al 31% dell'insieme delle UI teoriche previste nei piani regolatori (Fonte dati: Dipartimento del Territorio). Per unità insediative (UI) s'intende l'insieme dei residenti, dei posti di lavoro e dei letti turistici previsti a saturazione dei piani regolatori. Tali riserve permetterebbero un incremento di quasi il 50 % delle unità insediative attuali. Le riserve non sono distribuite uniformemente in tutti i comuni: alcuni comuni hanno un potenziale inferiore al 28 % mentre altri possono più che raddoppiare la popolazione e posti di lavoro. Inoltre il 70 % dei posti di lavoro nel comprensorio sono ubicati

Contenuti

Il PAL2 tiene conto dei diversi modi di trasporto, considerati complementari tra di loro allo scopo di migliorare i collegamenti tra le aree strategiche dell'agglomerato. L'asse portante della strategia è la realizzazione della nuova rete tram del Luganese e di nuove fermate TILO per meglio servire il Medio e Alto Vedeggio. Per un elenco dettagliato delle misure operative proposte, si rimanda al Rapporto finale del 14 giugno 2012. L'orizzonte temporale prospettato per la realizzazione degli investimenti infrastrutturali è il 2025. L'implementazione delle misure di ordinamento territoriale nei comparti strategici è demandata alla pianificazione locale a livello intercomunale, con l'elaborazione dei concetti di sviluppo territoriale (approccio *bottom-up*), che si sovrappongono in larga misura alle aree funzionali identificate dal PAL2. Tali strumenti costituiscono una sorta di piani d'azione (Masterplan) nei quali sono illustrati i punti cardini dell'ordinamento generale del territorio a livello intercomunale, elaborati tenendo conto del sistema di trasporto pianificato e traendone i dovuti vantaggi. Le pianificazioni intercomunali del PAL2, nove in totale, presentano una certa attenzione alla qualità dello spazio pubblico e alla valorizzazione dei paesaggi e delle aree naturali. Il consolidamento istituzionale delle pianificazioni intercomunali prevede tre livelli di avanzamento: *Livello 1* (strategia / concetto generale), *Livello 2* (Masterplan) e *Livello 3* (piano regolatore intercomunale o singole varianti di comparti).

Costi

Gli interventi prospettati hanno un costo rilevante. L'importo preventivato per l'insieme delle misure infrastrutturali ammonta a 1.458 miliardi di fr., dei quali 455 milioni di fr. (priorità A) sono in parte finanziabili con il fondo infrastrutturale. L'importo non comprende i costi legati agli insediamenti non essendo cofinanziati con il fondo infrastrutturale. L'aliquota di contribuzione della Confederazione si situa tra il 30 e il 50 per cento ed è stabilita sulla base di un'analisi costi-benefici calcolati tenendo conto delle dimensioni dell'agglomerato e delle sue specificità. Ulteriori 748 milioni di fr. sono potenzialmente finanziabili tramite Programmi d'agglomerato successivi (lista C) mentre 255 milioni di franchi sono interamente a carico del Cantone, dei comuni e/o di altre fonti. Attualmente non sono ancora state stabilite le modalità di finanziamento dei costi a carico dei comuni, il cui ammontare è ritenuto considerevole "anche per una realtà dinamica come il Luganese" (PAL2, p. 35). Il PAL2 propone l'istituzione di un fondo infrastrutturale per il pagamento delle opere di rilevanza generale, un'ipotesi che ha incontrato diversi favori nell'ambito della procedura di consultazione. Numerose le richieste di maggiori precisazioni sulle modalità di funzionamento dello stesso per quanto concerne i meccanismi decisionali, le competenze e la definizione di obiettivi e priorità ([24], p. 56).

Implementazione

Il PAL2 è stato caratterizzato da un ampio processo partecipativo e collaborativo che ha permesso dirafforzare la coordinazione tra i comuni ed il raggiungimento di proposte efficaci da un punto di vista dello sviluppo dell'agglomerato. Nell'ambito del discorso sulla governance delle aree urbane non ci si può non interrogare sugli impedimenti esercitati dalla frammentazione comunale sul processo di attuazione delle

nelle zone residenziali, un fenomeno qui particolarmente accentuato ritenuto l'importante numero di impieghi nel settore terziario compatibili con la residenza. La scheda R6 del PD sancisce il principio della limitazione delle zone edificabili allo stato attuale.

Ambiente e qualità di vita

Dal punto di vista qualitativo, tale sviluppo ha avuto un impatto sull'ambiente e di riflesso, in parte sulla qualità di vita. Malgrado alcuni progressi, la qualità dell'aria rimane insoddisfacente con molti inquinanti che superano non di rado i limiti fissati dalle varie ordinanze [19] e [3.1]. Lungo le principali vie di transito, e in particolare nell'area centrale dell'agglomerato, queste emissioni sono maggiormente elevate. Dal profilo urbanistico, le attività umane hanno cambiato il volto del comprensorio degli ultimi cinquant'anni: l'esiguo territorio insediativo del fondovalle determina alcune situazioni di grande conflittualità fra insediamento e infrastrutture. Nel decennio più recente, l'insediamento di importanti attività lavorative e commerciali è avvenuto in modo poco coordinato e ha portato ad una situazione di disordine urbanistico generale ([3], p. 56). Significativo è il caso del Pian Scairolo.

Infrastrutture e mobilità

Le reti di trasporto concorrono in modo determinante a definire l'accessibilità di un territorio e a stabilire la qualità dei fattori di localizzazione. Una rete di collegamenti efficiente e rapida permette di abbattere le distanze e quindi di ampliare il bacino di utenza per attività economiche, posti di lavoro, opportunità di acquisto e di svago ([21], p. 14). Sostanzialmente si distinguono tre dimensioni (o scale) spaziali della mobilità ([20], p. 74): dimensione internazionale e nazionale, dimensione cantonale e dimensione d'agglomerato.

Dimensione internazionale e nazionale

L'autostrada A2 e la linea FFS costituiscono le due spine dorsali del traffico individuale motorizzato e del trasporto pubblico dell'agglomerato. La ferrovia assorbe da sola circa i due terzi degli utenti del trasporto pubblico ([3], p. 70). Questi due vettori costituiscono il principale vantaggio posizionale del Luganese che ha condizionato positivamente lo sviluppo di tutta la regione ([3], p. 83). Il completamento delle gallerie ferroviarie di base del Ceneri e del San Gottardo [34] e il nuovo collegamento ferroviario Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa offriranno nuove possibilità, rafforzando le condizioni quadro positive nelle relazioni verso nord e verso sud. Con Alptransit, il raggio di raggiungibilità entro 120 minuti si amplierà notevolmente verso la regione di Zurigo e della Svizzera centrale.

Per quanto concerne i collegamenti aerei, l'aeroporto di Lugano-Agno è ritenuto un fattore essenziale per lo sviluppo dell'economia del Cantone Ticino. Il Dipartimento federale dei trasporti ha approvato il progetto di allungamento e allargamento della pista (parte nord). Questo cambiamento, contestato con un ricorso da un comune sede dell'infrastruttura, permetterà il decollo di aerei con più passeggeri. Con Alpransit l'aeroporto di Zurigo sarà inoltre raggiungibile in meno di 2 ore [34], entrando così in diretta concorrenza con lo scalo di Lugano-Agno. Allo stesso modo, la nuova linea ferroviaria regionale Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa consentirà un accesso diretto all'aeroporto milanese.

misure infrastrutturali e di ordinamento territoriale elaborate.

In una prospettiva a lungo termine, gli obiettivi considerati sono: la legittimazione e il controllo democratico, il carattere obbligatorio delle decisioni, la riduzione della durata delle procedure. Da questo punto di vista, un numero elevato di attori implica maggiori sforzi di coordinamento per la ricerca del necessario consenso politico-istituzionale circa le priorità d'intervento e le modalità di finanziamento, prassi non sempre scontata nei suoi risultati per la presenza di più attori rilevanti ed il perdurare di conflitti residui suscettibili di rallentare l'intero processo. La semplificazione del quadro istituzionale offre intuitivamente maggiori probabilità di successo.

Sulle possibilità di attuare un riordino e una riqualifica urbanistica delle principali aree strategiche dell'agglomerato, quale premessa per incrementare l'attrattività del Luganese, la Commissione Regionale dei Trasporti di Lugano si è espressa così: *la chance di avere un maggiore controllo sullo sviluppo urbanistico delle aree strategiche è dato anche dal processo delle aggregazioni comunali che potrebbe portare ad un'ulteriore semplificazione del quadro istituzionale (migliore "governance territoriale")* ([3], p. 56).

Dimensione cantonale

Un progetto rilevante per l'integrazione degli agglomerati ticinesi e transfrontalieri è costituito dal servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO).

Dimensione d'agglomerato

Il ruolo centrale è assunto dal Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL 2) e, su scala più locale, dal Piano Viario del Polo (PVP). Il Programma d'agglomerato, il cui orizzonte temporale è fissato al 2025, ha evidenziato una situazione lacunosa in termini di mobilità. La crescita dell'agglomerato ha portato ad una sovrapposizione sempre più precaria del traffico locale, regionale, transfrontaliero e di transito. Le matrici degli spostamenti hanno rilevato un carico stradale importante con flussi di traffico considerevoli. In sintesi alcune cifre fornite dal modello di traffico:

- all'interno del Luganese si spostano circa **525'000 persone** al giorno (spostamenti aventi origine e/o destinazione il comprensorio del PAL2). Di queste, ca. 483'000 persone si spostano utilizzando un veicolo privato mentre i restanti 42'000 fanno capo al trasporto pubblico. La ripartizione modale è di 9:1 a favore del mezzo privato ([3], p. 72);
- **l'83% delle relazioni avvengono all'interno del Luganese** ([3], p. 68). Un tale volume di traffico nasce dalla funzione compensativa delle diverse zone all'interno dell'agglomerato, con da un lato l'area centrale e i comuni suburbani caratterizzati da un'importanza economica maggiore e dall'altro i comuni periurbani e del retroterra più votati alla residenza.
- Carico della rete stradale: il centro città risulta essere l'area con la maggiore generazione e/o attrazione di traffico. Giornalmente, accedono e lasciano il polo di Lugano con mezzi privati circa **115'000 veicoli** ([3], p. 71);

Il notevole volume di traffico sulla rete stradale determina problemi di saturazione, in particolare lungo i principali assi di penetrazione a Lugano, il lungolago e da Canobbio ([3], p. 72). L'autostrada, soprattutto a sud di Lugano, giunge durante le ore di punta al suo limite di capacità determinando la formazione di colonne ([3], p. 83). Critico anche il giudizio sulla mobilità lenta. Per quanto riguarda la rete ciclabile, sono ancora poche le infrastrutture in grado di garantire un uso sicuro e confortevole della bicicletta ([3], p. 65), malgrado alcuni recenti miglioramenti.

Situazione attuale

Dinamiche economiche

Nel corso degli ultimi trent'anni, Lugano e la sua Regione (compreso la Valle del Vedeggio non inclusa nel comprensorio oggetto di questa scheda) sono diventati, per effetto della globalizzazione dell'economia, il motore economico e l'albero di trasmissione dello sviluppo del Cantone Ticino. Si tratta di un nuovo ruolo mai ricoperto prima ([12], p. 45). Alcuni dati danno un'idea dell'importanza e del vigore economico della Regione Luganese: il contributo in termini di valore aggiunto all'economia cantonale si situa al 46 % ([9], p. 103). In generale, la RF di Lugano dispone di una maggiore ricchezza procapite rispetto alla media cantonale (+12 % rispetto al PIL procapite cantonale), seconda solo alla RF di Mendrisio (+20%) ([9], p. 99). Nel 2008 quasi la metà dei posti di lavoro del Cantone si trovava nel Luganese. Il forte dinamismo della Regione si manifesta soprattutto nei confronti della creazione di posti di lavoro. Il comparto più dinamico è quello del Basso e Medio Vedeggio. Ritornando ai 16 comuni, essi concentrano un terzo dei posti di lavoro totali (48'700), con un incremento nel periodo 1985-2008 del 5%, in linea con la media cantonale.

Un breve excursus storico permette di situare tra il 1945 e il 1975 la prima grande fase di espansione della Regione Luganese. In questo periodo essa conosce uno sviluppo economico senza precedenti caratterizzato da tassi di crescita del reddito, dell'occupazione e della popolazione veramente eccezionali. Tre i settori trainanti: l'edilizia, in espansione anche per soddisfare la domanda turistica, il turismo alberghiero e il settore finanziario ([12], p. 55). Questo periodo è stato definito da Angelo Rossi come "il paradiso dello sviluppo economico", ovvero il periodo di maggior sviluppo degli ultimi due secoli che ha toccato la maggior parte dei paesi dell'Europa occidentale ([13], p.31). Per la Svizzera, i vantaggi localizzativi sono da ricercare nelle condizioni quadro create dalla legislazione: il segreto bancario (1933), il ritorno dei paesi europei alla convertibilità delle divise (1958) e il regime di controllo della manodopera estera (1964), introdotto per rallentare lo sviluppo e frenare l'inflazione galoppante. Questo provvedimento ha imposto limitazioni all'entrata di lavoratori stranieri (contingenti annui) tranne che per il contingente dei frontalieri, così all'origine del "Sonderfall" delle zone di frontiera, Ticino compreso, rispetto al resto della Svizzera ([12], p. 56).

Negli anni Settanta, con l'istaurarsi a livello internazionale di nuove condizioni e nuove istituzioni (abbandono del sistema dei cambi fissi e forte rivalutazione del franco svizzero, crisi del petrolio), la competitività e i tassi di crescita dell'economia cantonale si modificarono in modo drastico ([12], pp. 58-60). In seguito, nel 1975 l'economia elvetica e ticinese conobbero una forte recessione con ristrutturazioni importanti nel settore secondario, compensati dai guadagni ottenuti nel settore terziario ([12], p. 60). Nel corso degli anni ottanta e novanta, la globalizzazione dell'economia determinò un secondo shock con la scomparsa dei vantaggi competitivi del Ticino rispetto al resto della Svizzera nella produzione industriale ad alta intensità di lavoro. Di conseguenza, le aziende svizzere non delocalizzarono più la loro produzione in Ticino ma direttamente nei paesi del Sud-Est asiatico. In questo periodo di globalizzazione, le tendenze

Il Ticino dei Comuni di domani

Obiettivi socio-economici

L'obiettivo di un ulteriore rafforzamento di Lugano può essere maggiormente compreso nel contesto delle tendenze di fondo in atto a livello nazionale e internazionale.

Globalizzazione

Con la progressiva liberalizzazione dei mercati, la concorrenza a livello internazionale si è fatta più viva ed i flussi internazionali di merci e di capitali sono contraddistinti da una tendenza allo spostamento del loro baricentro verso il Sud-Est asiatico. In questo clima di forte competizione, paesi, regioni e comuni si contendono investitori, posti di lavoro e soprattutto il rispettivo gettito fiscale in una lotta concorrenziale tra piazze economiche sempre più agguerrite ([30], p. 13). Questa situazione confronta i territori con l'esigenza di trovare nuove competenze e di adottare scelte strategiche per consolidare la competitività nel contesto globale.

Metropolizzazione

Nel nord della Svizzera e non solo, i fenomeni specifici più rilevanti degli ultimi due decenni sono stati la concentrazione di attività economiche negli agglomerati più importanti (Zurigo, Basilea, asse Ginevra-Losanna). Tecnicamente il fenomeno è definito metropolizzazione. La metropolizzazione è la concentrazione di persone e posti di lavoro nei grandi poli favorita dal continuo miglioramento delle infrastrutture di trasporti e allo sviluppo delle moderne tecnologie della comunicazione. Un terzo elemento essenziale di questo fenomeno è l'economia della conoscenza, che si profila come il fattore di produzione più importante di questo secolo ([12], p. 25). Per effetto della metropolizzazione, i sistemi urbani si ristrutturano: parallelamente alla concentrazione di ricchezze umane e materiali negli agglomerati più importanti si assiste ad una semplificazione dei livelli gerarchici e decisionali tra le città. Le città grandi si rafforzano mentre le città di piccole e medie dimensioni ne escono penalizzate, **assorbite nell'orbita di influenza territoriale dei centri maggiori perdendo così una grossa parte della loro autonomia economica** ([12], p. 16). In Svizzera, il fenomeno di metropolizzazione costituisce di fatto l'ipotesi di sviluppo tendenziale ([14], pp. 69-73), nei fatti ancora più pronunciato di quanto descritto nello scenario della "Svizzera delle metropoli" dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ([12], p. 26). Queste dinamiche sono alla base del modello di sviluppo territoriale tendenziale denominato "Esclusione e metropolizzazione, elaborato nell'ambito del Piano direttore cantonale proiettando sul futuro le attuali tendenze. Esso indica sviluppi non auspicabili sul piano economico, spaziale, sociale, ambientale e della sicurezza del territorio e costituisce di fatto un probabile futuro "se non muterà la politica dei vari attori". Stando alle proiezioni effettuate, con la globalizzazione e l'indebolimento dell'effetto frontiera e a seguito dei processi di concentrazione della ricchezza nelle aree metropolitane dell'altopiano svizzero e della pianura Padana (metropolizzazione), vi è il rischio concreto per il Ticino di trasformarsi in un semplice corridoio lungo l'asse nord-sud, "bypassato" e quindi escluso dai principali flussi socioeconomici. Verrebbe quindi meno quel "ruolo di ponte" tra Milano e Zurigo

alla terziarizzazione della struttura di produzione e dell'occupazione si rafforzano ([12], p. 61), tanto che la base economica della regione urbana del Luganese diventa il settore dei servizi ([9], p. 104).

Le analisi tendono a identificare la **“base economica”** della regione urbana Luganese come un complesso di attività formato essenzialmente dai “servizi urbani centrali” (in particolare i servizi finanziari e i servizi alle imprese) e i “servizi d'accoglienza” (le attività nel ramo “alberghi e ristoranti”). Si tratta essenzialmente di due rami esportatori ([12], p. 121). Alcune cifre permettono di quantificare più specificatamente l'importanza del settore finanziario. Lugano è la terza piazza finanziaria elvetica dopo Zurigo e Ginevra con 64 istituti di credito (2011), 6'856 posti di lavoro di cui 5'183 a Lugano ([26]) e un contributo al PIL cantonale stimato al 6.2% nel 2011 ([35], pp. 14-15). Il personale impiegato negli uffici fiduciari supera le 5'000 unità, quello nel settore assicurativo le 1'000 unità.

I segnali provenienti dal mondo economico indicano, tuttavia, un progressivo rallentamento della dinamica congiunturale in Ticino e nel Luganese, sulla scia del turbolento contesto economico internazionale. Sul fronte bancario, i dati pubblicati dal Centro di studi bancari (CSB) rilevano una tendenza al ridimensionamento della piazza finanziaria ticinese avviatasi dopo l'introduzione del primo scudo fiscale da parte dell'Italia. Dal 2007, il contributo al PIL cantonale ha subito un calo del 39% (nel 2007 si situava al 10.2%). La variazione è ancora più marcata se alla perdita del contributo “diretto” si aggiunge la perdita del contributo “indiretto”, stimato a livello svizzero attorno al 40-50% di quello “diretto” ([35], pp. 14-15). Altrettanto significativa è la riduzione del numero di occupati nelle banche. Negli ultimi 10 anni (2001-2011) sono andati persi 1'750 posti di lavoro (-20%), un dato che si pone in netta controtendenza rispetto al trend nazionale (+10%). Di questi, l'85% sono stati cancellati nella sola Città di Lugano dove la flessione è stata ancora maggiore (-22.5%) [26]. Nel periodo in esame, la riduzione del numero d'impieghi nel settore bancario è stata compensata dalla crescita in altri settori (istruzione +1'282, attività professionali, scientifiche e tecniche +1'145 e commercio +745), tanto che la variazione del numero di addetti tra il 2001 e il 2008 risulta positiva (+ 3'900 unità). In calo pure il gettito fiscale delle banche, ridottosi a livello cantonale di oltre la metà nel corso degli ultimi dieci anni, passando da 100.1 mio. di fr. nel 2000 (Banche Raiffeisen escluse) a 39.9 mio. di fr. nel 2010 (Banche Raiffeisen incluse). La quota parte sul totale del gettito cantonale è così diminuita di oltre sei punti percentuali, dal 10 % al 3.9 %, un fatto che incide sulle possibilità di spesa di Cantone e comuni [26]. Per la Città di Lugano, la flessione del gettito delle banche è stata importante, passato da 55 milioni nel 2006 agli attuali 15 milioni.

Anche nel settore turistico le cifre non sono confortanti. Con 1'030'842 pernottamenti all'anno nel 2011 (34 % del totale cantonale) la regione Luganese è il secondo **centro turistico del Cantone** dopo Locarno. Come per il resto del Ticino, i dati di tendenza indicano una costante discesa. Il numero degli arrivi e dei pernottamenti è in calo mentre a livello svizzero la situazione è più o meno costante. Dal 1983 il Luganese precipita in modo costante, salvo una piccola ripresa con la crescita economica della seconda metà degli anni Novanta [29]. In questo periodo ha

assegnato al Ticino già con il PD90 e ripreso e rafforzato nel PD 2010. Sul piano nazionale, per effetto della tendenza alla metropolizzazione del sistema urbano elvetico, il Ticino urbano arrischia di subire una progressiva perdita di importanza e di venire collocato in una posizione di nuova perifericità. In prospettiva, **Lugano che è il “gateway” del Ticino verso il resto della Svizzera e del mondo, non avrebbe la massa sufficiente ovvero una dimensione economica rilevante per fungere da piattaforma tra Zurigo e Milano ([6], p. 63) e mantenere il Ticino agganciato al resto della Svizzera e del mondo.** Un fatto tanto più grave se si considera che vi sono situazioni e problemi di sviluppo che per essere risolti necessitano a sud di un'intensificazione della collaborazione con la zona di frontiera (province di Como, Varese e con al Regione della Lombardia) alla quale Lugano è funzionalmente integrata mentre a nord occorre approfondire i legami con l'area zurighese, tanto più che con AlpTransit Lugano si troverà ravvicinata a Zurigo. Come osserva Angelo Rossi, **Lugano non potrà definire una sua posizione prima di essersi adeguatamente rafforzata** ([12], p. 10).

Una posizione forte nel sistema gerarchico svizzero

Sul piano nazionale, va infine rilevato che il “gruppo delle prime dieci città, di cui Lugano fa parte, sta lentamente diventando il gruppo delle città leader del quale occorre far parte, se si vuol mantenere una posizione sulla carta urbana della Svizzera” ([12], p. 27). Per garantire al Luganese una posizione forte nella gerarchia del sistema politico e permettere alla stessa di adeguarsi alle tendenze di sviluppo della metropoli a nord della Svizzera, occorre promuovere una città di 100'000 abitanti attraverso l'aggregazione dei comuni confinanti (Città 2004, p. 106). Questa posizione permetterà a Lugano di meglio implementare le proprie strategie in cooperazione con le altre città a livello svizzero e internazionale e con i livelli politici superiori. **Lugano e la sua regione devono mantenere a livello nazionale ed internazionale una propria visibilità in un periodo in cui le attività economiche, sociali e culturali tendono a confluire nelle grandi aree urbane accrescendo la concorrenza all'interno gruppo delle città di media dimensione al quale appartiene la città di Lugano.** Stando al parere dell'ARE, gli agglomerati di piccole e medie dimensioni che non riusciranno ad aggregarsi per raggiungere una massa critica tenderanno a rimanere al margine dello sviluppo a causa di un insufficiente potenziale economico e demografico ([14], p. 15).

Rafforzamento della competitività sociale

La creazione di una grande Lugano di 100'000 abitanti attraverso l'aggregazione della città con i comuni confinanti è necessaria per adeguare Lugano alle tendenze di sviluppo della metropoli Milanese e della metropoli del Nord della Svizzera ([12], p. 27). Per il Ticino, è fondamentale disporre di una Città in grado di collegare il territorio cantonale ai mercati nazionali e internazionali, previo il rischio di esclusione e marginalizzazione. Nel corso degli ultimi vent'anni, Lugano e la sua Regione sono diventati, come illustrato in precedenza, il motore economico e l'albero di trasmissione dello sviluppo del Cantone Ticino ([12], p. 142). **Per svolgere anche in futuro questo ruolo di polo di crescita ed integrare il Ticino nel sistema economico mondiale, Lugano deve avere una logica collettiva che funzioni.** Con logica collettiva s'intende la cultura del partenariato tra privato e

perso il 40 % della propria quota di mercato [29]. Solo nell'ultimo decennio, gli arrivi si sono ridotti del 16 % (media TI = 13 %) mentre i pernottamenti del 20 %, nella media cantonale. Il fenomeno sembra in fase di accelerazione dopo la crisi del 2000-2003 e nemmeno le fasi di congiuntura favorevole sembrano incidere favorevolmente sull'andamento dei dati [29]. La tendenza di caduta che affligge il turismo Luganese (Malcantone compreso, si veda a questo proposito la Scheda 20) è all'origine del trend discendente cantonale, poi accelerato dal calo del Locarnese [29]. Per il Ticino, il 2011 è stato l'anno peggiore in assoluto da più di mezzo secolo. L'Osservatorio del turismo (O-Tur) in una sua recente pubblicazione [28] rileva come destinazioni analoghe a quella ticinese registrano nello stesso periodo un aumento del numero dei pernottamenti. La disaffezione dei turisti sembra confinata al solo Cantone Ticino e non all'intero sistema turistico prealpino analizzato che nel complesso registra un aumento del 14 % dei pernottamenti alberghieri dal 2000 al 2010 (Ticino-16.8 %) ([28], p. 6).

Competitività

Dagli anni novanta in poi all'interno dell'agglomerato di Lugano è avvenuto un processo simultaneo di concentrazione dell'occupazione cantonale e di diluizione della centralità tra i centri e i comuni della corona ([31]). Per effetto di questo andamento, è andata costituendosi nell'ultimo ventennio una realtà economica che è di fatto il motore economico del Ticino e l'albero di trasmissione dello sviluppo verso le altre regioni del Cantone ([12], p. 106). Lugano non è solo la prima regione urbana del Cantone ma è anche, per la rilevanza dei suoi contatti con il resto del mondo, una regione urbana di importanza nazionale e internazionale ([12], p. 13). Come osserva A. Rossi, Lugano è il "gateway", ovvero la porta di comunicazione, del Ticino verso il resto del mondo ([6], pp. 71-72). Il ruolo di traino e la competitività del comparto luganese, definita come l'abilità di un territorio di ottimizzare le dotazioni endogene al fine di competere e prosperare sui mercati nazionali e internazionali e di adattarsi ai cambiamenti di questi mercati (Martin, 2003), sono confermati dai dati del PIL che mostrano come la RF Lugano è l'unica regione ad aver conosciuto una crescita progressiva e costante nell'arco degli ultimi trent'anni ([9], p.101). Quali sono stati gli elementi di questo successo? I fattori che determinano la competitività di un territorio sono molteplici, così come plurimi sono gli approcci teorici dai quali essi discendono. Il modello piramidale della competitività economica locale proposto dall'Osservatorio delle politiche economiche (O-Pol) per l'analisi della competitività economica 2011 di questo Cantone ([9], p.4.) considera congiuntamente tredici elementi, sei dei quali influenzabili dall'azione dei *policy maker* con effetti diretti nel breve periodo (capitale fisso e umano, struttura imprenditoriale, capitale sociale e istituzionale, capitale finanziario a disposizione, e infrastrutture intangibili). Per gli altri sette fattori di successo (struttura economica, innovatività, formazione, centri decisionali e organizzativi, accessibilità regionale, struttura sociale, identità regionale e struttura della popolazione), gli effetti dei *policy maker* si dispiegano più a lungo termine ([9], pp. 5-6). Anche se non citata, una dimensione importante della competitività territoriale è il posizionamento rispetto al contesto globale, che nel caso del Luganese ha giocato senz'altro un ruolo di primo piano. Lugano

pubblico (la governance), qualità e prezzo dei servizi pubblici (sistema fiscale), infrastrutture e altri progetti strategici. La qualità della governance del sistema determina infatti la capacità con la quale una regione promuove il proprio sviluppo garantendo un coordinamento ottimale tra interessi individuali e collettivi ([38], p. 111). Il tema è quello della competitività sociale, componente essenziale della competitività economica, intesa come la capacità di intervenire assieme ed efficacemente in base ad un progetto comune. Un contesto frammentato rallenta giocoforza il processo decisionale, con i singoli attori istituzionali, tradizionalmente i comuni della cintura, meno motivati e più inclini a difendere proprie rendite di posizione. Un numero di attori elevato crea maggiori incomprensioni, difficoltà di coordinamento nonché il prolungarsi dei tempi di negoziazione e di decisione. I risultati possono risentirne anche dal profilo qualitativo. In un contesto di forte competitività come quello attuale, che richiede decisioni in temi utili, il ritardo o il blocco di progetti che rispondono all'interesse dell'intera regione determinano dei costi e delle occasioni mancate che non ci si può più permettere.

Crisi finanziaria: per non disperdere le risorse

Più volte è stato detto ma è utile ribadirlo: la regione urbana di Lugano è la regione forte dello sviluppo cantonale. Gli impulsi alla crescita dell'economia della regione vengono soprattutto dall'esterno: i gruppi di attività portanti dell'economia regionale (servizi finanziari, servizi alle imprese, industria ad alta produttività e turismo) servono in modo preminente una **domanda esterna**. Il futuro della regione urbana di Lugano dipenderà dunque sostanzialmente dal modo nel quale evolverà la domanda esterna per i beni e i servizi prodotti nella Regione ([9], p. 6 e 117 segg.). In questo senso non possono che preoccupare i potenziali sviluppi negativi legati agli accordi "Rubik" (finanche all'eliminazione di fatto del segreto bancario, vedi scambio automatico d'informazioni) in discussione con vari paesi europei e in particolare con l'Italia, che potrebbero accrescere la tendenza al ridimensionamento della piazza finanziaria ticinese (riduzione del numero degli istituti bancari e delle fiduciarie) in atto dopo l'introduzione del primo scudo fiscale da parte italiana. Secondo quando ipotizzato in un recente studio sul futuro del settore bancario e finanziario ticinese ([35], p. 21 segg.), gli effetti **sull'occupazione** stimati variano da un -454 posti (nel caso di un'aliquota applicata all'imposta liberatoria del 10 %), a un -908 posti (aliquota 20%). Gli accordi "Rubik" potrebbero innescare anche un'uscita volontaria di un a parte dei depositi delineando un terzo scenario che prevede una perdita di 1'815 posti di lavoro. Sono pure stimati effetti negativi indotti in altri settori economici, in particolare i servizi alle imprese (il gruppo in questione è formato dai rami: "trasporti e comunicazioni", "immobiliari, "noleggio, informatica e ricerca e sviluppo" e "commercio all'ingrosso e intermediazione"), i quali dipendono in misura importante dai mandati delle banche e delle assicurazioni. Si stima che per 100 posti creati nelle banche se ne generino altri 115. Aggiungendo l'effetto indotto in questi altri settori economici, la riduzione dell'impiego potrebbe essere di circa 1'000 unità nello scenario I e addirittura di 4'000 unità nello scenario peggiore ([35], p. 21 segg.). In termini di **produttività**, la perdita di un posto di lavoro nel settore bancario, che possiede il livello di produttività più elevato, è paragonabile alla perdita di

appartiene al cosiddetto triangolo insubrico delimitato dai tre poli di Lugano, Varese e Como distanti tra di loro circa 30 km e abitati da quasi 1 milione di persone. Si tratta di un'area urbana dotata di un'industria competitiva, di servizi centrali e di aree logistiche all'interno delle quale Lugano si profila come l'attore principale per le sue specializzazioni nei settori delle banche e assicurazioni e una discreta presenza di servizi urbani centrali e servizi d'accoglienza e nell'insegnamento ([31]). Su scala superiore, Lugano come tutto il Sottoceneri beneficiano di una posizione di satellite nei confronti di Milano. La forte integrazione funzionale dell'agglomerato Luganese nel triangolo insubrico e nell'area metropolitana di Milano costituisce una prima chiave di lettura del forte dinamismo economico del Luganese e del Mendrisiotto. La "grande trasformazione" di Milano avvenuta negli anni 2000, e più recentemente il difficile clima economico in Italia, hanno portato ad un'intensificazione delle relazioni transfrontaliere sul piano economico, sociale e culturale contribuendo in maniera determinante all'aumento delle imprese e dell'impiego nel Sottoceneri [31].

Procedendo nell'analisi dei fattori di successo che hanno contribuito all'affermarsi del ruolo economico del Luganese, si rileva la disponibilità di manodopera altamente qualificata. Regioni che vantano una buona disponibilità di personale qualificato detengono una posizione di vantaggio in termini di condizioni quadro. La regione funzionale di Lugano denota il profilo di centro economico dove si concentrano persone con formazione terziaria, distinguendosi per una disponibilità di manodopera altamente qualificata superiore alla media nazionale e un livello d'istruzione generale in sintonia con il resto del paese. Questo si spiega in parte con la creazione di **istituti di formazione e ricerca universitaria di importanza sovra regionale** come l'USI, la SUPSI, l'IRB (Istituto di ricerca in biomedicina), lo IOSI (Istituto oncologico della Svizzera italiana) e il CSCS (Centro svizzero di calcolo scientifico). Nella competizione per attrarre ditte e privati, le **condizioni fiscali quadro** costituiscono un ulteriore fattore di sviluppo. Esse influenzano sia la scelta della localizzazione da parte delle aziende, sia la decisione di insediarsi da parte delle persone che possiedono redditi elevati ([32], pp. 41-42). Addirittura secondo il Credit Suisse Economic Research, che ogni anno stila una classifica dei cantoni e delle 110 regioni svizzere più competitive, la politica fiscale costituisce l'elemento centrale nell'evoluzione delle localizzazioni ([33], p. 2). Sulla base delle elaborazioni effettuate da questo istituto, nel 2012 Lugano si situa in 36esima posizione tra le regioni svizzere per quanto concerne l'onere fiscale delle persone fisiche e in 61esima posizione per quello delle persone giuridiche. A titolo di confronto, si segnala che nel 2004 Lugano si trovava in settima posizione per quanto concerne l'onere delle persone giuridiche e al 29esimo posto per quanto concerne l'onere delle persone fisiche ([4], p. 12). Questo per dire che **Lugano e il Ticino in generale hanno perso posizioni rispetto al resto della Svizzera in termini di competitività fiscale, soprattutto per quanto attiene le persone giuridiche**, in particolare dopo il 2009, anno in cui in numerosi Cantoni sono entrati in vigore gli sgravi fiscali deliberati negli anni del boom economico (2005-2009) ([33], p. 2). La piazza luganese risulta essere quindi competitiva per insediamenti ed investimenti provenienti dall'Italia, dove l'onere fiscale è più elevato ([32], pp.

tre posti di lavoro nel resto dell'economia [27], ragione per la quale il suo ridimensionamento avrà ripercussioni importanti in modo ancora più significativo sul PIL. Secondo lo studio citato [35], il contributo del settore bancario al PIL cantonale potrebbe così ridursi dal 6.2 % (stima per il 2011) al 5.75% nello scenario ottimistico o addirittura al 4.43 nello scenario pessimistico. La contrazione del gettito fiscale diretto (imposte federali, cantonali e comunali) stimata oscilla tra gli 8 e i 33 milioni di fr. su un totale di 85 milioni di fr. (gettito fiscale diretto stimato per il 2011). Per gli effetti a catena generati sugli altri settori, la crisi bancaria rischia quindi di minacciare i principali gruppi di attività che fanno parte della "base economica" del Luganese, composta oltre che dai servizi finanziari, dai servizi alle imprese, dagli alberghi e ristoranti, dal settore dell'educazione e da altri servizi ([12], pp. 122 e segg.) pregiudicando gli scenari di crescita occupazionale prospettati (tendenza e forte crescita) per il 2020. Questo vale in particolare per i *servizi alle imprese*, costituiti soprattutto da servizi informatici per banche, assicurazioni e altre attività bancarie. In tempi meno sospetti, Angelo Rossi aveva espresso per quest'ultimo settore un auspicio che sapeva di scommessa per la Regione Luganese: far diventare i *servizi alle imprese* un vero e proprio gruppo esportatore liberandolo nella maggior misura del possibile dalla forte dipendenza dal settore dei servizi finanziari. L'ipotesi di espansione più semplice indicata "è quella di guadagnare quota di mercato nel Nord Italia" ([12], p. 123).

Prescindendo dalle varie proposte le prospettive restano preoccupanti. La situazione è tale da richiedere un'azione concertata e l'unione di tutte le forze in campo. Sul piano istituzionale, questo significa ottimizzare i processi di governance locale e rendere più efficace ed efficiente l'azione pubblica a livello locale. L'attuazione di una politica di rilancio a livello regionale è resa ancora più impegnativa dal quadro istituzionale frammentato che tende ad una dispersione di energie e di risorse nonché un accresciuto bisogno di coordinazione nei processi decisionali. **I singoli comuni non sono dal canto loro in grado singolarmente di determinare o di influire sui principali assi di sviluppo regionali** ([15]). In certi casi è perfino concreto il rischio di concorrenza tra i comuni con risultati spesso negativi per lo sviluppo dell'insieme della regione. Proprio per contrastare una dispersione delle risorse più che mai nociva in una regione, quella Luganese, dove le problematiche e le sfide sono tali da non consentire più un'impostazione delle politiche con una visione locale e tenuto conto del contesto di generale incertezza economica e di forte concorrenza, appare più che mai importante ricomporre i territori restituendo ai comuni una dimensione rilevante che consenta un rafforzamento delle forze economiche, sociali, amministrative e politiche di tutta la regione. Per il Luganese questo significa il passaggio da 30 a 5 comuni e la creazione di una nuova Lugano di 100'000 abitanti. Come ricorda Angelo Rossi, più volte citato in questo documento, occorre relativizzare la lezione della storia "perché non è detto che quello che è successo ieri possa esserci di ammaestramento per quello che potrebbe succedere domani. Importante per capire quello che potrebbe succedere in futuro non sono tanto le costanti storiche (...) quanto il modo, i mezzi e i tempi con i quali un dato territorio è riuscito e riuscirà ad adattarsi ai

40-41), ma non lo è più nei confronti dei principali centri d'oltre Gottardo ([21], p. 12).

Una **politica di regolamentazione del mercato del lavoro più libera** rispetto all'Italia costituisce un ulteriore fattore di localizzazione rilevante valido per tutto il Ticino.

Più critica invece l'analisi riguardante l'accessibilità regionale ([32], pp. 42-43; [30], pp. 15-16 e [9]), determinante di successo centrale nell'economia globalizzata di oggi. Si ricorda che in questo ambito gli effetti dei *policy maker* si dispiegano più a lungo termine. A prescindere da immutabili condizioni geografiche e topografiche, l'attrattiva di una regione può essere infatti migliorata solo mediante investimenti infrastrutturali onerosi e di lungo periodo. Il Luganese, nel contesto di una situazione cantonale sfavorevole penalizzata dalla posizione geografica e dalla topografia, presenta un quadro più favorevole grazie ai buoni allacciamenti con la Lombardia [30]. Resta tuttavia precaria la situazione viaria a livello regionale, confrontata con flussi di traffico considerevoli e difficilmente gestibili allo stato attuale delle cose. In prospettiva, gli interventi proposti dal Programma d'agglomerato e la realizzazione di AlpTransit rappresentano due opportunità consistenti. Su scala nazionale, grazie ad Alptransit il raggio di raggiungibilità entro 2 ore si amplierà considerevolmente fino alle regioni di Zurigo e della Svizzera Centrale ([34], p. 34) ciò che rappresenta un potenziale interessante per Lugano la cui posizione preminente è suscettibile di rafforzarsi ulteriormente.

cambiamenti che gli venivano e gli verranno imposti da fuori (...). Rispetto al problema dello sviluppo economico, la lezione della storia, se ce n'è una, è che il successo arride ai territori le cui popolazioni sono in grado di adattarsi ai forti cambiamenti che vengono loro imposti nel corso del tempo (...). Il divenire è governato non tanto dalla conservazione di quello che è ed è stato, per quanto valido possa essere, quanto dalla capacità di adattarsi al cambiamento" ([36], p. 131).

Situazione attuale

Funzionalità amministrativa

In generale tutti i comuni dispongono di una rete di servizi amministrativi che risponde in modo adeguato e autonomo alle esigenze di funzionalità amministrativa. I vari processi aggregativi (in totale 5) che hanno interessato principalmente l'area centrale dell'agglomerato, hanno permesso di ridurre oltre della metà il numero di comuni passato da 37 a 16 (-21).

In un contesto urbano come questo, l'elemento della funzionalità amministrativa passa tuttavia in secondo piano rispetto alla rilevanza della funzionalità territoriale e socioeconomica. Sostanzialmente, e salvo forse qualche realtà inclusa nel comprensorio, l'apparato e l'organizzazione amministrativa dei singoli comuni non è di per sé problematica. Problematica è invece, in un agglomerato, la questione dei modi, dei tempi e delle risorse necessari per individuare e coordinare l'intervento, le azioni e le realizzazioni degli enti locali.

Servizi alla popolazione

In generale, i comuni vantano un'offerta completa. La dotazione in servizi e infrastrutture di base è buona seppur la stragrande maggioranza di essi (commercio al dettaglio di prodotti alimentari in genere, quelli relativi all'istruzione obbligatoria e quelli sanitari di base: ospedali, studi medici generalisti e specialisti) è situata nella città di Lugano. Vi sono ovviamente delle differenze tra i comuni, ma in sostanza sia a livello amministrativo e di erogazione dei servizi, i cittadini possono contare su un'offerta più che soddisfacente.

Situazione finanziaria

L'agglomerato luganese comprende un buon numero dei comuni più benestanti del Cantone. Dopo le aggregazioni del 2013, sostanzialmente tutti i comuni hanno risorse fiscali superiori alla media cantonale. I moltiplicatori politici comunali sono tra i più bassi del Cantone (si vedano i dati presentati all'inizio della scheda). Il Luganese è il principale finanziatore del sistema redistributivo del contributo di livellamento, versandovi oltre 36 milioni di franchi.

Il Ticino dei Comuni di domani

Obiettivi istituzionali

Le trasformazioni avvenute su scala territoriale incidono sull'azione politica a livello locale. In un contesto altamente frammentato e fortemente interconnesso come quello Luganese, i comuni funzionano ma non sono più funzionali, intendendo con questo la capacità di svolgere adeguatamente le funzioni a cui sono destinate. Non è un problema di dimensione ottimale ma di dimensione "efficiente", che dipende solo in parte da quello che i comuni producono e da come lo producono. Ciò che più conta è il modo in cui ciascun comune si relaziona nel contesto generale nel quale esso è collocato.

A tutto ciò si accavalla il problema della mancata equivalenza fiscale che induce delle inefficienze dal punto di vista dell'utilizzo delle risorse e della ripartizione delle spese destinate ai servizi pubblici. Il processo di suburbanizzazione e il conseguente emergere del fenomeno di differenziazione funzionale e sociale (separazione spaziale delle funzioni lavoro, abitare e tempo libero), hanno determinato un'incongruenza tra i confini amministrativi dei comuni, lo spazio all'interno del quale sono organizzati e offerti i servizi pubblici alla popolazione (territorio funzionale), il territorio entro il quale si svolgono le attività del tempo libero (spazio del vissuto o spazio del quotidiano) e lo spazio di sviluppo di una regione. Questo significa che determinati servizi pubblici offerti da un comune vanno anche a vantaggio degli abitanti di altri comuni senza che questi partecipino al finanziamento della relativa offerta o alle decisioni in merito. Viene così a mancare il rispetto del principio di equivalenza tra la cerchia di coloro che pagano una prestazione e quella dei beneficiari. Tale fenomeno è all'origine di una cattiva allocazione delle risorse e rende difficile la messa a disposizione e il finanziamento delle infrastrutture e dei servizi collettivi ([25], pp. 24-25). E' il caso ad esempio dei servizi che la città offre agli abitanti dell'intero agglomerato nei settori della cultura, dello sport, della formazione, della salute, dei trasporti e della sicurezza ([17], pp. 189-192). Per rimediare agli effetti negativi di questo fenomeno, occorre conciliare le tre cerchie (quella dei paganti/contribuenti, dei decisori/cittadini e dei beneficiari/utenti). Un modo è quello di compensare il centro cittadino per i costi esterni che la suburbanizzazione può creare ([12], p. 83 e [16], p. 24). Anche se con la perequazione finanziaria possono essere risolti i problemi finanziari, tale soluzione non rimedia ai problemi legati alla concretizzazione di uno sviluppo sostenibile e competitivo a livello regionale e di una risoluzione concertata dei problemi comuni ([25], pp. 24-25). Permangono inoltre tutta una serie di problemi legati al processo decisionale democratico: poiché lo spazio del vivere quotidiano, ovvero l'insieme dei luoghi entro il quale si sviluppano le attività giornaliere e che diventano per questo parte di sé, abbraccia tutta la regione mentre l'esercizio dei diritti politici è legato al luogo di domicilio, i cittadini vengono di fatto "spogliati" dei loro diritti perdendo di fatto la possibilità di incidere concretamente sulle decisioni che concernono i luoghi in cui vivono veramente. L'aggregazione costituisce una risposta definitiva ai vari quesiti e all'aspirazione di comuni funzionali. Non solo essa crea i presupposti per il miglioramento del funzionamento politico-amministrativo e del

processo decisionale all'interno dell'agglomerato, formalizzando l'integrazione istituzionale già elevata (si vedano le regionalizzazioni e collaborazioni già esistenti a livello intercomunale), ma consente alla nuova entità di assumere e gestire una serie di compiti che oggi superano le possibilità dei singoli comuni.

Documentazione

- [1] Bruno Danilo e Bottinelli Lisa, Elementi per una revisione delle regioni statistiche, in Dati, statistiche e società, settembre 2012
- [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 regionale dei trasporti del luganese, PAL2, programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione, Rapporto finale, giugno 2012
- [3.1] Commissione regionale dei trasporti del luganese, Programma d'agglomerato del Luganese, PAL, Rapporto finale, dicembre 2007
- [4] Credit Suisse Economic Research, Lugano e il Ticino urbano. Struttura e prospettive, giugno 2005
- [5] Dipartimento delle finanze e dell'economia, Programma d'attuazione della politica regionale 2012-2015 del Canton Ticino, luglio 2011
- [6] Dipartimento del Territorio, Revisione del piano direttore cantonale, Rapporto esplicativo, maggio 2009
- [7] Ecoplan, Les défis urbains du point de vue de la Confédération. Contribution au débat sur la suite de la politique des agglomérations, juin 2012
- [8] Institute for the Contemporary Urban Project iCUP (Accademia di Architettura) e Istituto di Ricerche Economiche (Università della Svizzera Italiana), La nuova Lugano. Visioni, sfide e territorio della città, Mendrisio 2008
- [9] Osservatorio delle politiche economiche, Competitività economica 2011. Rapporto sulla struttura economica ticinese. IRE, dicembre 2011-marzo 2012
- [10] 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
- [11] Piano direttore cantonale, L'organizzazione territoriale in Ticino, giugno 2006
- [12] Rossi Angelo, Lo sviluppo della regione urbana del Luganese nell'era della globalizzazione e della metropolizzazione, Commissione regionale dei trasporti del luganese, (CRTL), Lugano, 2008
- [13] Rossi Angelo, Dal paradiso al purgatorio. Lo sviluppo secolare dell'economia ticinese, Rezzonico editore, Locarno, 2005
- [14] Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), Rapporto sullo sviluppo territoriale 2005, Berna, 2005
- [15] Sassi Enrico, Contenitori e contenuti: nuove intensità per la città del post-terziario, in Archi - rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica, n. 3, giugno 2009
- [16] Consiglio federale, Politica degli agglomerati della Confederazione, Berna, 2001
- [17] Baroni Daniela, Rossi Martino, Una comunità regionale urbana del Luganese? I servizi comunali di interesse regionale, IRE, Bellinzona, ottobre 1995
- [18] Osservatorio dello sviluppo territoriale, L'insediamento in Ticino, Sezione dello sviluppo territoriale, Dipartimento del Territorio, Bellinzona, marzo 2008
- [19] Consiglio di Stato, Piano di risanamento dell'aria del Luganese Piano dei trasporti del Luganese, Divisione dell'ambiente, Sezione protezione aria acqua e suolo, Bellinzona Ottobre 2002
- [20] Osservatorio dello sviluppo territoriale, L'organizzazione territoriale in Ticino, valutazione e indirizzi per l'elaborazione del Modello di organizzazione territoriale, Sezione dello sviluppo territoriale, Dipartimento del Territorio, Bellinzona, giugno 2006
- [21] Carnazzi Weber Sara, Lugano e il Ticino urbano , struttura e prospettive, Credit Suisse Economic Research, giugno 2005
- [22] Comitato direttivo del PNR 54, Sviluppo sostenibile dell'ambiente costruito. Dalla gestione amministrativa allo sviluppo attivo. Sintesi del programma nazionale di ricerca PNR 54, Berna, 2012
- [23] Consiglio federale, Strategia per uno sviluppo sostenibile: Linee guida e piano d'azione 2008-2011, Rapporto del 16 aprile 2008, ARE, Berna, 2008
- [24] PAL2 Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione, Rapporto sull'esito della consultazione, 27 ottobre 2011
- [25] Consiglio federale, politica degli agglomerati della Confederazione, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, ARE, Berna, 2001
- [25] Consiglio federale, politica degli agglomerati della Confederazione, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, ARE, Berna, 2001
- [26] René Chopard e Nicola Donadio, La piazza finanziaria ticinese 2011, Centro di Studi Bancari, 2012-11-20
- [27] Angelo Rossi, Sopravvivremo anche al segreto bancario ? in: Azione N. 23, giugno 2012
- [28] Osservatorio del turismo (O-Tur) , Valutazione destinazione Ticino, Rapporto destinazione anno turistico 2010, maggio 2012
- [29] Besomi Daniele, Turismo, declino accelerato, in *La Regione Ticino*, 16 settembre 2010 e 12 ottobre 2010

- [30] Brändle Nicole *et al.*, *Il Canton ticino, struttura e prospettive*, Credit Suisse Economic Research, ottobre 2010
- [31] Torricelli Gian Paolo *et al.*, *Progetto strategico del Comune di Mendrisio*, institute for the contemporary Urban Project i.CUP, Mendrisio 2005
- [32] Sieber Florian, *Lo sviluppo della produttività nell'economia ticinese*, BAK Basel Economics, 2008
- [33] Ruhl Thomas, *Qualità della localizzazione 2010: bilancio dopo una fase di intensa concorrenza fiscale*, Credit Suisse Economic Research, aprile 2010
- [34] Metron, Rapp Trans AG, Consavis, *Effetti economici della messa in esercizio di Alp Transit in Ticino : opportunità e rischi*, Rapporto finale, Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del Territorio, 4 ottobre 2012
- [35] Di Stefano Alberto M., *Questioni di Piazza. Considerazioni sul futuro del settore bancario e finanziario ticinese*, Edizioni Casagrande, 2012
- [36] 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
- [37] Consiglio Federale, *Strategia per uno sviluppo sostenibile 2012-2015*, Berna, 25.1.2012
- [38] Dipartimento delle Istituzioni, *Il cantone e le sue regioni: le nuove città (Città 2004)*, Bellinzona, 2004