

<b>Zeitschrift:</b>	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
<b>Herausgeber:</b>	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
<b>Band:</b>	- (2020)
<b>Heft:</b>	4
<b>Artikel:</b>	Dai non luoghi alla città : la Valle del Vedeggio in trasformazione
<b>Autor:</b>	Giacomazzi, Fabio / Gilardi, Francesco
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-956828">https://doi.org/10.5169/seals-956828</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 26.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Dai non luoghi alla città

## La Valle del Vedeggio in trasformazione

FABIO GIACOMAZZI

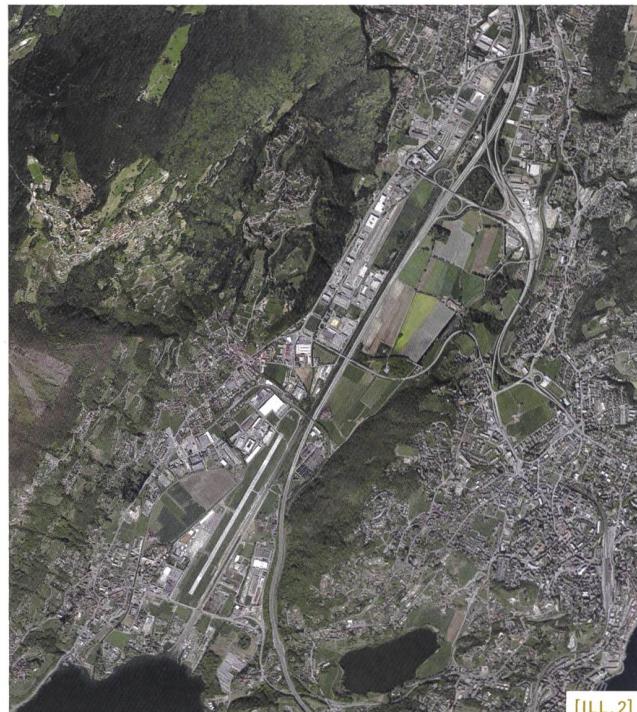
Architetto ETHZ SIA OTIA FSU,  
pianificatore ORL ETHZ REG A,  
Dr. Sc. techn., Manno.

FRANCESCO GILARDI

Geografo UNIL, pianificatore  
MAS ETHZ, Muralto.



[ILL. 1]



[ILL. 2]

Da aprile 2021 la galleria di base del Ceneri sarà in esercizio al 100%. Si sente spesso dire che, quando vi sarà questa galleria, avremo la «Città Ticino»! Certo, quest'infrastruttura, che permetterà di collegare fra loro in pochi minuti di treno i centri di Lugano, Bellinzona e Locarno e i principali luoghi dei corridoi insediativi situati sul Piano del Vedeggio e sul Piano di Magadino (accompagnata da un generale grande salto di qualità per il sistema dei trasporti pubblici del Cantone Ticino, linee su gomma comprese), è la premessa è la premessa indispensabile per integrare i corridoi insediativi fra Lugano, Bellinzona e Locarno in un sistema territoriale urbano organico. Che questo permetta di trasformare automaticamente un guazzabuglio territoriale in una città vera, è ancora tutto da vedere.

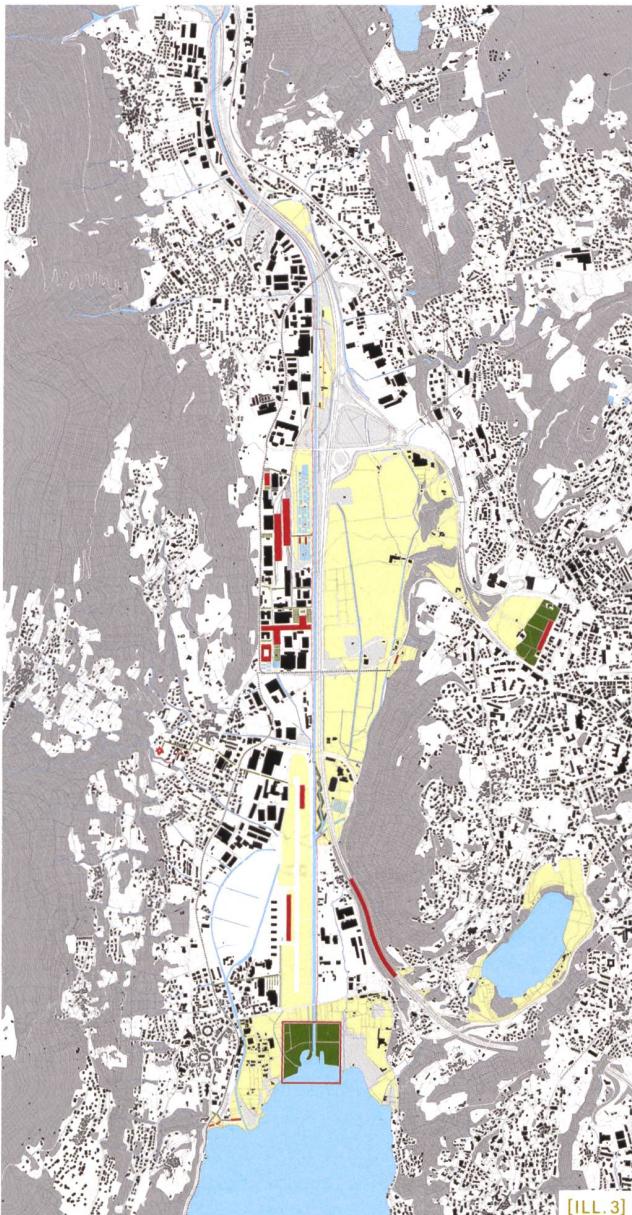
Per creare una città – anche se non di tipo tradizionale come quelle formatesi tra la metà dell'Ottocento e i primi del Novecento – approfittando della dinamica indotta dal nuovo sistema di trasporto pubblico, occorre, oltre a nuovi strumenti di pianificazione, una diversa politica di gestione del territorio. È vero che il Piano direttore cantonale, che ha coniato il termine «Città Ticino», preconizza in diverse sue schede il concetto di «sviluppo centripeto di qualità» e indica vari criteri e misure riguardanti lo sviluppo e la contenibilità dei PR, i poli di sviluppo

economico, i grandi generatori di traffico, lo svago di prossimità e la qualità dello spazio costruito. Il modello territoriale (scheda R1) è più che altro descrittivo e si limita a indicare genericamente spazi funzionali e gerarchie urbane.

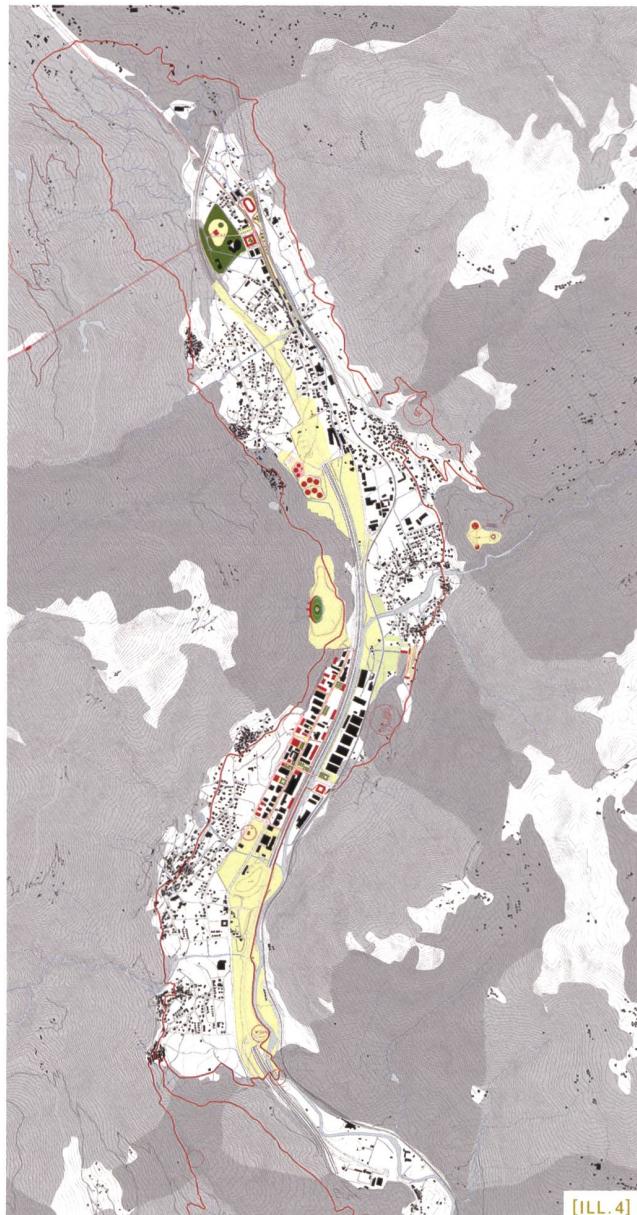
La Valle del Vedeggio – come buona parte del fondovalle cantonale – che si estende tra il Monte Ceneri e la porta Nord di Lugano, è un coacervo di vecchi nuclei rurali urbanizzati e spesso banalizzati, attorniati da distese di casette monofamiliari con palazzine sparse, capannoni artigianali e industriali, depositi, impianti di trasformazione elettrica, centri scolastici esiliati nella terra di nessuno, fabbriche, centri commerciali, stazioni di servizio, centri di giardinaggio, campi di calcio del football club locale e quant'altro.

### Il problema

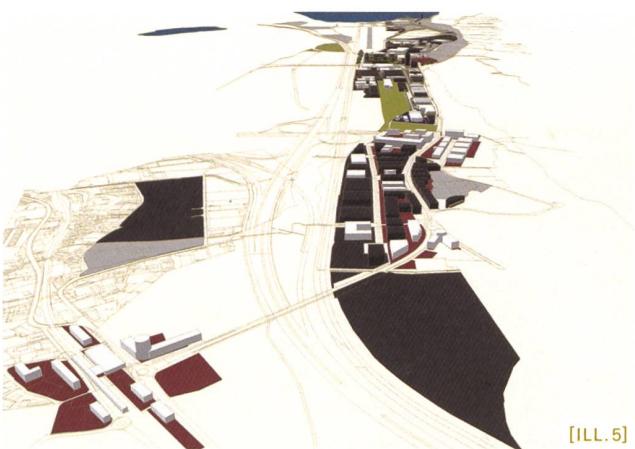
Quel che manca sempre ancora è un progetto di sviluppo urbano appropriato ad una realtà territoriale come quella che caratterizza i corridoi di sviluppo insediativo periferico fra i centri urbani lungo i principali assi stradali e ferroviari, che possa concretamente orientare le pianificazioni dei diversi livelli e settori e i singoli progetti pubblici e privati ad obiettivi di caratterizzazione e qualità urbane.



[ILL. 3]



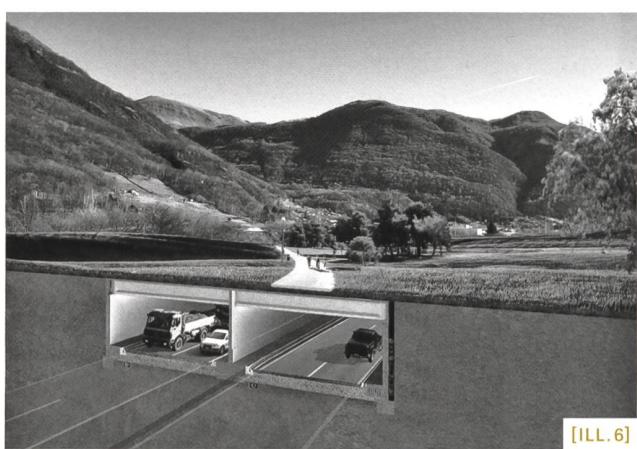
[ILL. 4]



[ILL. 5]

**[ILL. 3+4]** Planimetria del territorio di studio: Bassa e Alto Vedeggio. (Fonte: Accademia di architettura di Mendrisio)

**[ILL. 5]** Modello Nuovo Polo Vedeggio (NVP). (Fonte: urbass fgm, Manno)



[ILL. 6]

**[ILL. 6]** Visualizzazione della sezione con la copertura dell'autostrada A2, ricucendo la cesura tra Rivera e Bironico. (Fonte: Progetto Alto Vedeggio (PAV), arch. Marco Giussani)

Occorre dare concretezza alle visioni ad ampio raggio (piani d'indirizzo, piani comprensoriali, masterplan, concetti territoriali, scenari dei Programmi d'agglomerato), che in parte già sono stati elaborati e avviati. I nodi da affrontare sono molteplici e spaziano dal ruolo e senso che devono avere gli antichi villaggi rurali e borghi all'interno del nuovo tessuto urbano dell'agglomerato, alla trasformazione degli assi stradali principali (le strade cantonali) in «boulevards» di questa nuova città, dall'attenzione agli spazi pubblici all'interno degli abitati alla valorizzazione delle aree agricole residue quali aree di svago e polmoni verdi di prossimità, dalla progettazione di nuovi quartieri urbani nelle aree dismesse alla riqualifica delle zone industriali e dei quartieri di palazzi sorti in modo disordinato durante il «boom» edilizio di qualche decennio fa.

Nelle figure 1 e 2 illustriamo l'evoluzione territoriale del Basso Vedeggio, tra il golfo di Agno e Lamone. Nella prima fotografia aerea, del 1971, si può ancora riconoscere il passato agricolo della zona, in cui si distinguono bene i nuclei tradizionali dei villaggi pedemontani. Esiste già l'autostrada A2. Nella seconda immagine, del 2009, si osserva lo sviluppo inesistente dei decenni a cavallo tra la fine del XX e l'inizio del XXI secolo. Primeggiano le case unifamiliari e gli edifici artigianali-industriali sul fondovalle e la diminuzione dei terreni agricoli. Spicca lo svincolo autostradale di Lugano-Nord, infrastruttura ingombrante, incidendo il territorio nel mezzo.

#### **Nuove infrastrutture di trasporto e sviluppi futuri**

Oltre ad AlpTransit Monte Ceneri, sono in progetto due importanti opere viarie, la circonvallazione Agno-Bioggio (possibile avvio dei lavori nel 2022), che permetterà di risanare l'asse viario cantonale di attraversamento delle località, e il semisvincolo di Sigirino (possibile avvio dei lavori nel 2023) che alleggerirà il carico di traffico sulle strade confluenti verso lo svincolo Lugano-Nord.

Il pezzo forte della pianificazione dei trasporti nel Basso Vedeggio rimane tuttavia la rete tram-treno del Luganese, la cui tappa prioritaria, all'orizzonte 2027, prevede di completare la linea esistente da Bioggio a Ponte Tresa con la messa in esercizio di una nuova tratta quasi interamente in galleria Bioggio – stazione FFS – Lugano Centro, e di una diramazione, tra Bioggio e Manno Suglio.

#### **Strumenti pianificatori**

Nella Valle del Vedeggio non sono mancate, negli ultimi 15 anni, proposte interessanti per una pianificazione diversa. I Comuni di Agno, Bioggio e Manno hanno istituito una commissione permanente «Sviluppo Vedeggio ABM» e sostenuto la pianificazione del Nuovo Polo Vedeggio (2007) progetto modello di sviluppo sostenibile della Confederazione, cf. COLLAGE 4/09. Il concetto, consolidato dai tre Municipi del Basso Vedeggio nel 2012, è inteso a stabilire le tipologie e funzioni delle zone insediativa, la struttura della rete viaria, lo sviluppo della rete ML e l'inserimento armonioso del futuro collegamento tram-treno. I Municipi di Bedano, Lamone, Mezzovico-Vira, Monteceneri e Torricella-Taverne, attorno a un tavolo comune denominato Commissione Vedeggio Valley (CVV), hanno avviato anch'essi una pianificazione per il futuro del Medio-Alto Vedeggio.

#### **Il Vedeggio domani**

Il Progetto Alto Vedeggio (PAV), una proposta a mediolungo termine promossa da un gruppo spontaneo e sviluppata dall'architetto Marco Giussani. Il progetto, presentato per la prima volta pubblicamente nel marzo 2016, propone di coprire tre tratti dell'autostrada A2, compresi tra la galleria autostradale



[ILL. 7+8] Manifesti tematici degli studenti dell'Atelier Arnaboldi. (Fonte: Accademia di architettura di Mendrisio)

del Monte Ceneri a nord (Rivera) e il Dosso di Taverne a sud. Il progetto ambisce a restituire spazio verde alla popolazione per l'agricoltura e il tempo libero. Il materiale per la copertura è costituito dagli scarti inerti generati dai cantieri del Canton Ticino, che ammontano ad 1 milio di m<sup>3</sup>, senza considerare le grandi opere infrastrutturali. Da un problema nasce un'opportunità. La copertura parziale dell'autostrada, oltre a permettere di sanare una cicatrice profonda nel territorio e di attenuare puntualmente l'inquinamento fonico, consente di ridisegnare il territorio del fondovalle, rendendo oltre 200'000 mq di superficie fruibile alla popolazione e all'agricoltura. Grazie alla copertura parziale dell'autostrada si innesca un meccanismo di riqualifica urbanistica del territorio, recuperando spazi finora inutilizzati o inutilizzabili a causa dell'autostrada.

#### **Il Vedeggio in Accademia**

Nel corso dell'anno accademico 2018–2019, l'Atelier dell'Accademia di architettura di Mendrisio (AAM) diretto dall'architetto Michele Arnaboldi, ha proposto agli studenti dell'ultimo anno di Bachelor e di Master dell'AAM di occuparsi della Valle del Vedeggio, suddividendo il territorio in Basso Vedeggio (dal golfo di Agno a Taverne) e in Alto Vedeggio (da Taverne al Monte Ceneri). Gli studenti hanno proposto progetti per il ridisegno urbano e paesaggistico, riportando alla luce le caratteristiche dei luoghi. Lo scopo è quello di produrre una visione dell'intera Valle del Vedeggio.

Nel semestre autunnale l'Atelier ha studiato il Basso Vedeggio, un territorio alle porte della città di Lugano, un territorio ricco di aziende, infrastrutture, abitazioni, e superfici agricole. In questo territorio sono previste due opere infrastrutturali maggiori: il tram-treno e la circonvallazione stradale Agno-Bioggio. I progetti degli studenti spaziano dalla copertura dell'autostrada per attenuare l'importante effetto cesura dovuto alle vie di comunicazione, proponendo una ricucitura del territorio «smart» in combinazione con pannelli solari, al riordino degli insediamenti e delle infrastrutture per lo stazionamento dei veicoli, la diversificazione delle funzioni presenti, allo sviluppo di collegamenti attrattivi per la mobilità pedonale e ciclabile e, addirittura, la ricostituzione dei bagni termali che esistevano un tempo a Bioggio. Il fiume Vedeggio, nel mezzo, riqualificato e reso accessibile, offre possibilità di «respiro» per lo svago di prossimità.

Nel semestre primaverile gli studenti si sono cimentati con il territorio compreso tra il Dosso di Taverne e il Monte Ceneri, seguendo il percorso del fiume e dell'autostrada, proponendo una continuità con il lavoro realizzato dall'Atelier per il Basso Vedeggio.



[ILL. 9]



[ILL. 10]

**[ILL. 9]** Silos di idrocarburi a Rivera: è prevista la loro eliminazione. (Foto: Francesco Gilardi)

**[ILL. 10]** Deposito di materiali inerti generati dalla galleria di base del Ceneri nei pressi di Sigirino. (Foto: Francesco Gilardi)

L'Alto Vedeggio offre grandi potenzialità e i progetti sviluppati insistono sulla ri-scoperta e la valorizzazione del carattere e della storia dei luoghi. Tra i progetti sviluppati spiccano la riqualifica del com-

parto della stazione di Rivera-Bironico, in ottica della prossima riorganizzazione dell'offerta di trasporto pubblico dal 13 dicembre 2020, con la graduale messa in servizio della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri; la riconversione dei silos di idrocarburi presenti a Rivera (che saranno smantellati a partire dal 2021) in spazi espositivi tecnologici per videoarte e affini, la realizzazione di un crematorio in mezzo alla natura, un giardino panoramico attrezzato con attività annesse sulla piana in cima alla discarica Petasio, un consorzio agrario per riscoprire le origini agricole e pastorizie della Valle, un nuovo polo culturale vicino alla stazione e la riqualifica urbanistica della zona industriale di Mezzovico.

### Conclusioni

Per attuare tutto ciò occorre che l'ente pubblico, in particolare il Comune, svesta il ruolo di semplice regolamentatore per assumere un ruolo più attivo di promozione e di coordinazione, proponendosi come interlocutore proattivo verso i privati. Bisogna essere consapevoli che, se si vuole oggi trasformare il guazzabuglio insediativo prodottosi negli ultimi decenni in città, occorre anche metterci molti mezzi finanziari, oltre che capacità politica e risorse operative.

### ZUSAMMENFASSUNG

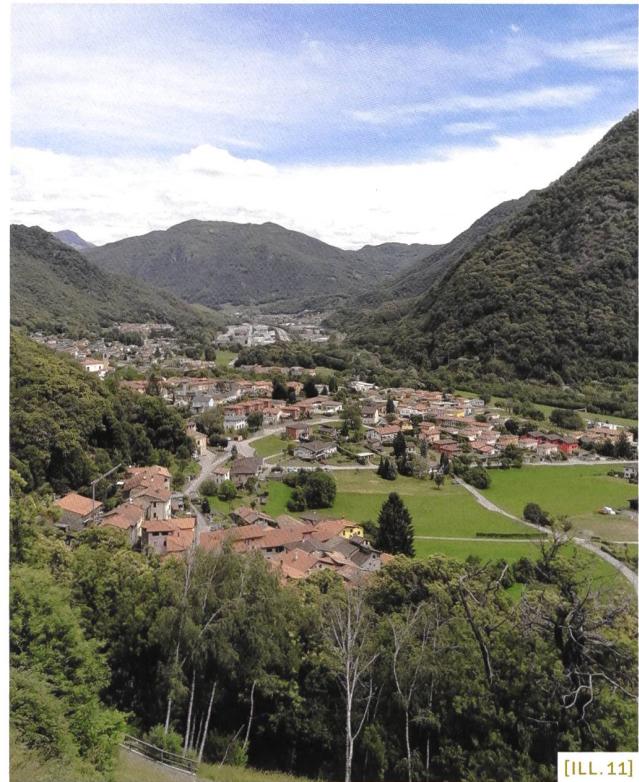
## Vom Nicht-Ort zur Stadt

Wir hören oft, dass bei Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels, die «Città Ticino» entstehen wird. Ob diese Infrastruktur ausreicht, um das Gebiet zwischen den Polen Lugano, Bellinzona und Locarno automatisch in eine richtige Stadt umzuwandeln, muss sich erst noch zeigen. Die peripheren Siedlungskorridore der Tessiner Talsohle sind heute die Summe alter urbanisierter ländlicher Kerne, umgeben von kleinen Häusern, Gebäuden, Schuppen und öffentlichen Strukturen, die willkürlich verstreut sind.

Der kantonale Richtplan legt die allgemeinen Grundsätze fest. In einigen Regionen, darunter das Vedeggialtal, wurden mehrere Projekte von lokaler Bedeutung entwickelt. Die Agglomerationsprogramme enthalten einige qualitativ hochwertige Massnahmen zur Innenentwicklung. Es fehlt jedoch noch immer eine Entwicklungsvorstellung, die die peripheren Siedlungsentwicklungskorridore zwischen den städtischen Zentren entlang der Autobahn- und Eisenbahnachsen charakterisieren könnte.

Seit einigen Jahren gibt es in Vedeggio interkommunale Planungsausschüsse zur Abstimmung von Verkehrsinfrastruktur- (wie z.B. die Strassenbahn ab 2027) und Siedlungsentwicklung. Eine innovative Idee für den Alto Vedeggio ist die teilweise Autobahnabdeckung durch die Rückgewinnung von Inertstoffen. Kürzlich befassten sich die Studenten der Akademie für Architektur in Mendrisio mit dem Vedeggialtal. Daraus resultierten originelle Visionen, die als Anhaltspunkte für eine innovative Entwicklung der Region dienen können. Dazu ist eine Vision erforderlich, die das gesamte Tal einschliesst. Die Gemeinden müssen dabei in der Stadtplanung aktiver werden.

**[ILL.11]** L'Alto Vedeggio: luogo di vita e di lavoro per molte persone ma anche un territorio attraversato dall'autostrada nord-sud (A2) e da altre vie di comunicazione: idee e progetti innovativi per reinventare questo territorio non mancano.  
(Foto: Francesco Gilardi)



[ILL.11]

### RÉSUMÉ

## De non-lieu à ville

On entend souvent dire que lorsqu'on aura le tunnel de base du Ceneri, on aura la «Città Ticino»! Reste à voir si cette infrastructure sera suffisante pour aménager le territoire compris entre les pôles de Lugano, Bellinzona et Locarno et le transformer en une vraie ville.

Les couloirs de développement périphériques des fonds de vallée tessinois se présentent aujourd'hui comme la somme d'anciens noyaux ruraux urbanisés, entourés d'habitat pavillonnaire, de bâtiments, d'industries ou encore d'infrastructures publiques dispersées.

Le Plan directeur cantonal fixe les principes généraux. Dans certaines régions – dont le val Vedeggio, qui s'étend du Monte Ceneri jusqu'aux portes de Lugano – plusieurs projets de territoire intercommunaux ont été lancés. Les projets d'agglomération contiennent quelques mesures d'urbanisation vers l'intérieur. Ce qui manque, toutefois, c'est un projet de développement adapté aux «corridors» d'urbanisation entre les centres urbains, le long des principaux axes routiers et ferroviaires.

Le val Vedeggio dispose depuis quelques années de commissions intercommunales d'aménagement du territoire, dont l'objectif est d'harmoniser la relation entre les infrastructures de transport (p.ex. le tram-train dès 2027) et l'urbanisation. Une idée innovante pour l'Alto Vedeggio (partie nord de la vallée) est de couvrir partiellement l'autoroute en récupérant des matériaux inertes. Récemment, les étudiants de l'Académie d'architecture de Mendrisio se sont penchés sur le val Vedeggio et ont proposé des visions originales susceptibles de servir de point de départ pour un développement exemplaire du territoire. Pour y parvenir, l'aménagement du val Vedeggio doit disposer d'une vision qui englobe la totalité du territoire, et les communes doivent être plus actives dans la planification de l'urbanisation.