



# Masterplan

15 giugno 2005

## Gruppo di progettazione

### FOA Federico Oliva Associati

Federico Oliva  
Paolo Galuzzi  
Piergiorgio Vitillo

con

Alessandro Baglioni  
Marika Leonardi  
Martina Magnani

### CZA Cino Zucchi Architetti

Cino Zucchi

con

Luca Donadoni  
Linda Larice

### Land

Andreas Kipar

con

Sonia Mastropietro  
Amalia Rusconi Clerici

### TRT Trasporti e Territorio

Fabio Torta

con

Simone Bosetti

### PM&E

Patrizio Torta

con

Virginia Bruschini

### Gruppo Clas

Lanfranco Senn

con

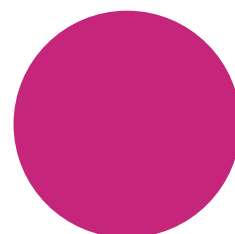
Francesca Canti

*renderings*

Filippo Facchinetto

*maquette*

Paola Andreoli  
Roberto Rezzoli  
Filippo Carcano



# [NQC] Nuovo Quartiere Cornaredo - Lugano Masterplan

## Committente

**Repubblica e Cantone del Ticino**  
rappresentati dal Dipartimento del Territorio

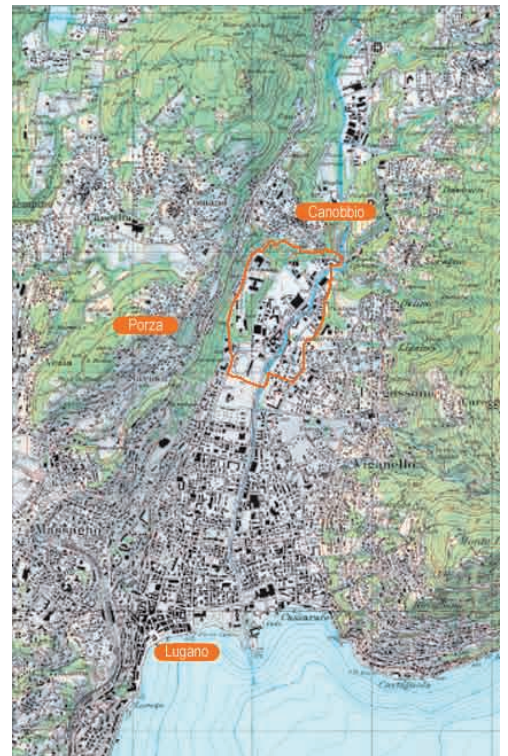
**Città di Lugano**  
rappresentata dal Municipio

**Comune di Canobbio**  
rappresentato dal Municipio

**Comune di Porza**  
rappresentato dal Municipio

## Delegato ai compiti amministrativi ed organizzativi

Stefano Wagner  
Studi Associati SA



*l'area di progetto nel territorio di Lugano*



# Dal concorso al Masterplan

## Il Masterplan NQC

Il mandato di studio del Masterplan NQC è stato conferito al gruppo interdisciplinare NQC<sup>2</sup> (capogruppo Federico Oliva, della Federico Oliva Associati), vincitore del “Concorso internazionale d’idee di urbanistica Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC)” bandito dalla Repubblica e Cantone del Ticino (rappresentato dal Dipartimento del Territorio), dalla Città di Lugano, dal Comune di Canobbio, dal Comune di Porza (rappresentati dai relativi Municipi).

Obiettivo principale del mandato era quello di consolidare ed approfondire, attraverso la predisposizione di un Masterplan, il progetto vincitore del Concorso di idee, in modo da avviare da una parte le procedure per l’allestimento di un piano regolatore intercomunale, dall’altra parte la progettazione delle infrastrutture stradali e del nodo intermodale previsti nell’ambito del Piano dei trasporti del Luganese (PTL).

## Compiti specifici

Il contenuto del mandato affidato è suddiviso in due compiti specifici:

- integrare nel progetto le osservazioni formulate dalla giuria del Concorso (rapporto del 14 ottobre 2004);
- verificare il progetto a livello di struttura fondiaria, sulla base del catasto delle proprietà aggiornato con gli espropri legati alla realizzazione del progetto della Galleria Vedeggio – Cassarate.

Il rapporto della giuria aveva segnalato una serie di approfondimenti, suddivisi in cinque moduli tematici:

Modulo 1: nuova organizzazione viaria del “comparto sud”, a partire dall’ipotesi dello spostamento dell’asse viario Via Sonvico – Via Trevano a sud dello Stadio calcistico, comprendente anche l’organizzazione del nodo del trasporto pubblico (attestamento delle tre linee urbane di bus e prime riflessioni sull’attestamento della navetta Molinazzo – Lugano).

Modulo 2: riorganizzazione del concetto urbanistico del “comparto sud” sulla base delle risultanze del Modulo 1, in particolare per quello che riguarda una maggiore integrazione degli spazi pubblici, resa possibile dalla riorganizzazione viaria. In questo contesto, al posto dell’ipotesi di un centro wellness/piscina previsto dal programma del Concorso, è da prevedere un edificio amministrativo.

Modulo 3: verifica dell’organizzazione della rete viaria

interna al quartiere, con particolare riguardo ai rischi di by pass in penetrazione sul polo urbano in sponda sinistra del Cassarate, ma anche di accesso al nodo intermodale lungo la direttrice della strada interna al quartiere, determinando eventuali misure di accompagnamento per ridurre questi rischi potenziali.

Modulo 4: approfondimento dei contenuti e delle modalità di sistemazione delle aree verdi, comprese le relazioni interne fra il parco di Trevano e il parco fluviale, così come quelle tra piano e collina. Verificando inoltre il numero dei posteggi del nodo intermodale, con l’ipotesi di soppressione totale dei posteggi del centro scolastico del parco di Trevano. Verificando infine l’eventuale recupero del “laghetto” che faceva parte della tenuta del Parco di Trevano.

Modulo 5: approfondimento dell’asse viario principale, in particolare delle sezioni relazionate all’asse fluviale e della rotatoria, con attenzione all’aspetto di sistemazione idraulica del fiume.

Il Masterplan ha conseguentemente approfondito e dato risposta alle questioni poste dal rapporto di giuria, nonché alle modifiche relative agli assetti catastali come di seguito sinteticamente esplicitato e argomentato.

Per quanto riguarda il Modulo 1, assumendo lo spostamento dell’asse viario di Via Sonvico – Via Trevano a sud dello Stadio quale elemento:

- per la migliore qualificazione degli spazi pubblici e collettivi che ruotano attorno al nodo intermodale, riorganizzando conseguentemente e coerentemente l’assetto della mobilità e del sistema degli spazi aperti (come si evince nella relazione che segue, ed in particolare nei paragrafi “Le attrezzature pubbliche intorno allo Stadio”, “L’organizzazione della viabilità” e “L’asse viario di Via Sonvico”). L’assetto dei trasporti pubblici è stato anch’esso ridefinito attorno alla riorganizzazione del nodo intermodale (si veda in particolare il paragrafo “Il nodo intermodale e il sistema del trasporto pubblico);
- indispensabile per una maggiormente funzionale organizzazione del nodo intermodale con particolare riferimento all’accessibilità (pubblica e privata) al sistema di interscambio (ingressi-uscite verso via Sonvico, organizzazione di una zona a traffico limitato, ecc.).

Per quanto riguarda il Modulo 2, riorganizzando il concetto urbanistico del comparto sud, prevedendo nuove funzioni pubbliche e private fortemente integrate, ampliando e valorizzando lo spazio pubblico al suolo a partire dalla ridefinizione del sistema della mobilità (si vedano a questo proposito i paragrafi “Il cluster edilizio nei pressi dello Stadio e il nuovo nodo intermodale” e “Le attrezzature pubbliche intorno allo Stadio”), nonché dalla soppressione della rotonda sud prevista nel progetto di Concorso per disimpegnare il quartiere e il nodo intermodale, a vantaggio di una soluzione più urbana (intersezione a T semaforizzata).

Per quanto riguarda il Modulo 3, meglio tematizzando la gerarchia viabilistica con particolare riferimento alla viabilità di quartiere e alla mobilità lenta (si vedano i paragrafi “La viabilità interna al quartiere” e “Organizzazione della mobilità lenta”).

Per quanto riguarda il Modulo 4, riorganizzando il sistema delle relazioni fra i differenti sistemi del verde, con l’individuazione di un vero e proprio grande parco paesaggistico che coinvolge a partire da Cornaredo l’intero territorio urbano (il “raggio verde” lungo il Cassarate, che ricomprende il parco fluviale, il by pass fiume/bosco, il bosco/anfiteatro verde, il verde costruito, il pratone

di Trevano), ridefinendo in particolare l’andamento del parco fluviale a seguito di una puntuale verifica degli assetti proprietari e morfologici del suolo (si veda l’intero capitolo “Il piano del paesaggio”, nonché il paragrafo “Percorsi e verde”). Prevedendo infine un collegamento ettometrico fra il nodo intermodale e il centro scolastico collinare, finalizzato a eliminare i posti auto che “aggrediscono” le attrezzature scolastiche. (“Il nodo intermodale e il sistema del trasporto pubblico”).

Per quanto riguarda il Modulo 5, l’asse viario principale di via Sonvico risulta puntualmente definito e tematizzato con caratteristiche di boulevard urbano (si vedano in particolare i paragrafi “La strada di collegamento alla Galleria Vedeggio – Cassarate” e “L’asse viario di via Sonvico”): una vera e propria strada urbana a sezione articolata, fortemente relazionata con il sistema degli spazi aperti rappresentati in particolare dal Parco fluviale e dal Pratone di Trevano.

La relazione che segue dà conto e approfondisce le tematiche sintetizzate, nonché descrive contenuti generali e caratteristiche specifiche del Masterplan.



*vista da sud-est*

# Un nuovo disegno urbano e territoriale per Lugano

## Spazio pubblico come attrattore

Piuttosto che operare su un riduttivo concetto di “zoning”, la proposta di masterplan per il quadrante nord di Lugano individua la corrispondenza tra carattere dei luoghi e “vocazioni” funzionali.

Un masterplan contemporaneo, più che un mero strumento di controllo e limitazione delle localizzazioni funzionali, deve così essere in grado di generare interazioni significative tra la permanenza della forma dello spazio collettivo e la possibile variazione nel tempo degli usi e delle funzioni. Esso dovrebbe produrre quella sensazione di “seconda natura” che proviamo di fronte alla città storica, e che ne determina la piacevolezza ambientale.

Il Nuovo Quartiere Cornaredo sarà quindi, in diversi punti e in diverse maniere, città, paesaggio, infrastruttura, luogo pubblico. Esso saprà “racchiuderci come una stanza”, generando il senso di protezione della città consolidata, e “aprirsi come un paesaggio”, costituendo la nuova porta a Lugano da nord, nel fine rapporto tra dimensione costruita e dimensione naturale che ha sempre costituito la lezione più grande delle città storiche.

## L'esistente come risorsa

La messa a punto dello schema vincitore del concorso di idee ha approfondito e specificato l'approccio di metodo in esso contenuto: guidare la trasformazione mediante l'enfatizzazione e la chiarificazione di “linee di forza” esistenti piuttosto che attraverso l'imposizione di un disegno astratto su un territorio già fortemente antropizzato.

Il patchwork esistente di lotti pubblici e privati, di aree costruite e aree a verde può venire interpretato consolidandone le parti più strutturate e “facendo spazio” intorno a quelle più rade, in modo da trasformare un continuum pulviscolare in un luogo dotato di

accenti e di pause, di addensamenti e rarefazioni, di intensità urbane e di amenità paesaggistiche in significativo rapporto.

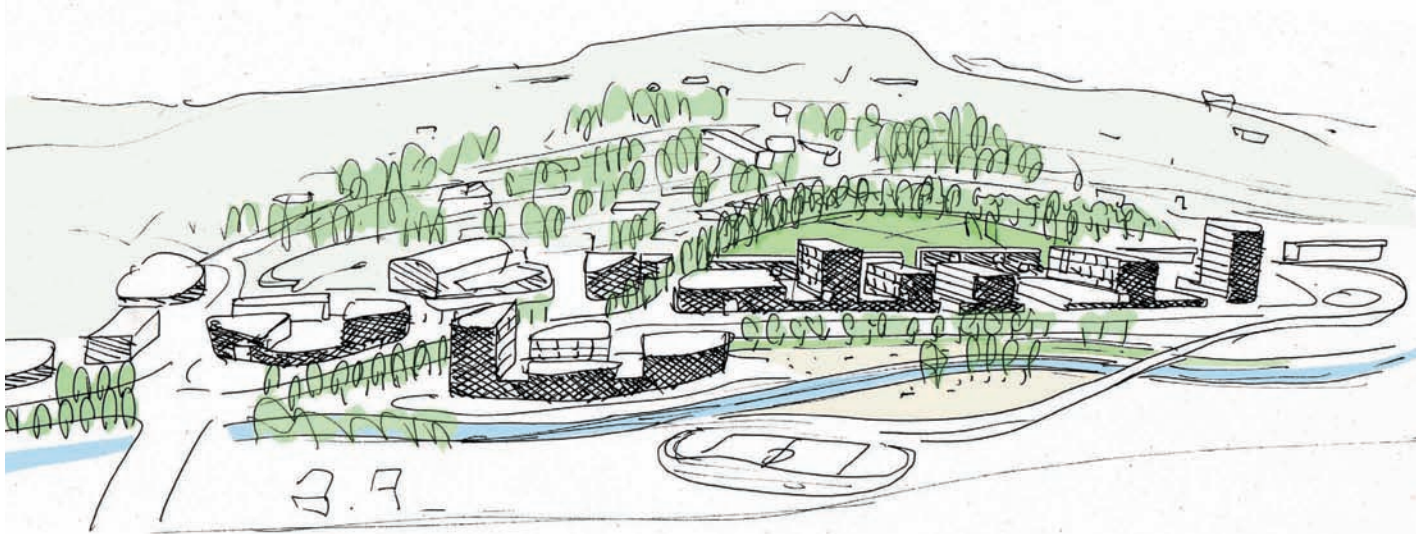
## Un territorio fatto di “ambienti”

Il nuovo masterplan per Cornaredo vuole quindi fondare la forma della rete viaria e degli spazi pubblici che permetteranno la trasformazione dell'area da frangia a nuova porta urbana di Lugano da nord. L'apertura della galleria non sarà così solamente un nuovo elemento dell'infrastruttura viaria da “mitigare” nei suoi effetti, ma piuttosto il motore di un nuovo assetto ambientale e urbano di tutta la zona.

La riforma della viabilità che dall'uscita della galleria si connette con la maglia urbana della “grande Lugano” diventa la spina dorsale di una serie di spazi pubblici e di tessuti edilizi che dirigono il nuovo sviluppo edilizio innestandolo sulla topografia esistente. L'analisi attenta dei diversi caratteri dei luoghi esistenti ha consentito di operare nel masterplan un significativo riordino e valorizzazione degli spazi, trasformando vuoti occasionali in veri e propri luoghi collettivi connessi in un nuovo sistema.

La diversa vocazione delle strade, degli spazi pubblici, dei percorsi e del verde, alcuni più riferiti all'intera città ed altri di scala più locale, formano così un sistema flessibile e ben bilanciato, che valorizza ogni parte in rapporto con il tutto, generando complementarietà feconde.

Tutto il luogo potrebbe essere interpretato come un fascio di diversi “strati urbani” che si diradano e si condensano in rapporto alla topografia esistente, innestandosi sulla grande direttrice del Cassarate che unisce in sequenza il lago e il nucleo storico di Lugano con i comuni limitrofi e con le valli a nord. La struttura parallela di queste fasce, che asseconda l'orografia del territorio,



vista di studio da est

è tenuta insieme da una serie di percorsi che legano montagna e fondovalle in un insieme armonico che li colleghi rispettandone le differenze anche profonde.

I nuovi spazi pubblici costituiscono il legante tra le parti e il tutto. Il nuovo parco fluviale sul Cassarate, il cluster edilizio a nord dello stadio, il nuovo prato del Trevano, l'uscita della galleria generano una sequenza di "ambienti" dal carattere definito e comprensibile, capaci di generare un nuovo modello di città ben integrato con il paesaggio antropizzato.

### Tessuti urbani e luoghi collettivi

#### I tessuti residenziali ai piedi del complesso scolastico

Ai piedi dell'"acropoli della cultura" esistente sull'altura del pratone, due strade di portata locale servono due aree dalla vocazione prevalentemente residenziale: quella già esistente a nord del Palazzo del Ghiaccio e quella che progressivamente potrà sostituire il tessuto disordinato a nord della nuova uscita della galleria. Queste due ali ai piedi del declivio affacciano verso est sul pratone del Trevano, al quale il masterplan dona forma definita attraverso i percorsi e le alberature che lo bordano. Il lato sud-est del prato è definito da un nuovo passeggio pubblico che dal Palazzo del Ghiaccio raggiunge la zona nord.

#### La fascia a destinazione mista tra il pratone e via Sonvico

La strada di quartiere adiacente al pratone che corre da sud-ovest a nord-est genera la giacitura di un lungo e basso fronte edilizio a destinazione prevalentemente residenziale affacciato verso monte, dando consistenza fisica al bordo del prato. Tra questo e la riformata via Sonvico, una fascia profonda permette l'insediamento di edifici commerciali e terziari di diversa altezza. L'entrata a Lugano dalla nuova rotonda sarà quindi caratterizzata dal parco fluviale sul Cassarate a est e da un nuovo fronte edilizio a ovest. Mentre il basamento di questo dona carattere urbano a via Sonvico, la giacitura prevista dei corpi sovrastanti genera forti trasparenze verso il pratone del Trevano e la montagna.

#### Il cluster edilizio nei pressi dello stadio e il nuovo nodo intermodale

A sud, intorno allo stadio e al cinema multisala esistente, un "arcipelago" di nuovi grandi oggetti a destinazione mista pubblica e privata rinforzano l'ipotizzata destinazione a nodo intermodale, trasformando il luogo in una porta urbana animata da vari pubblici alle diverse ore del giorno.

Ad est di via Sonvico, un complesso amministrativo prevalentemente pubblico ridefinisce l'ansa del Cassarate e il parco fluviale sulle sue sponde, costituendone la testata per chi proviene da nord. Volumi edilizi di differente altezza sono unificati



*vista di studio del pratone del Trevano*





visione d'insieme del concetto

da un basamento comune la cui geometria segue le deflessioni del fiume e del nuovo impianto viario.

A ovest di via Sonvico, una matrice insediativa analoga innesta sopra il vasto parcheggio interrato una serie di funzioni commerciali e terziarie pubbliche e private. Dal nuovo innesto tra via Sonvico e la strada di quartiere si dirama un corsello a traffico limitato ai mezzi pubblici. La fermata di questi ultimi è strategicamente posizionata ai piedi del complesso scolastico e a questo connessa da un percorso meccanizzato. Il basamento dell'isolato potrà ospitare quantità adeguate di commercio e una galleria collegherà la nuova piazza con il complesso sportivo a sud.

### Le attrezzature pubbliche intorno allo stadio

Il declassamento della strada esistente tra lo stadio e il Palazzo del Ghiaccio permette di creare una vasta area di natura collettiva. La vocazione sportiva e ricreativa di quest'area, favorita dall'accessibilità pubblica e privata, potrà essere così rinforzata secondo i bisogni da nuove funzioni di natura pubblica da valutarsi nel più generale quadro di localizzazione futura delle risorse pubbliche del territorio a scala di agglomerato urbano.

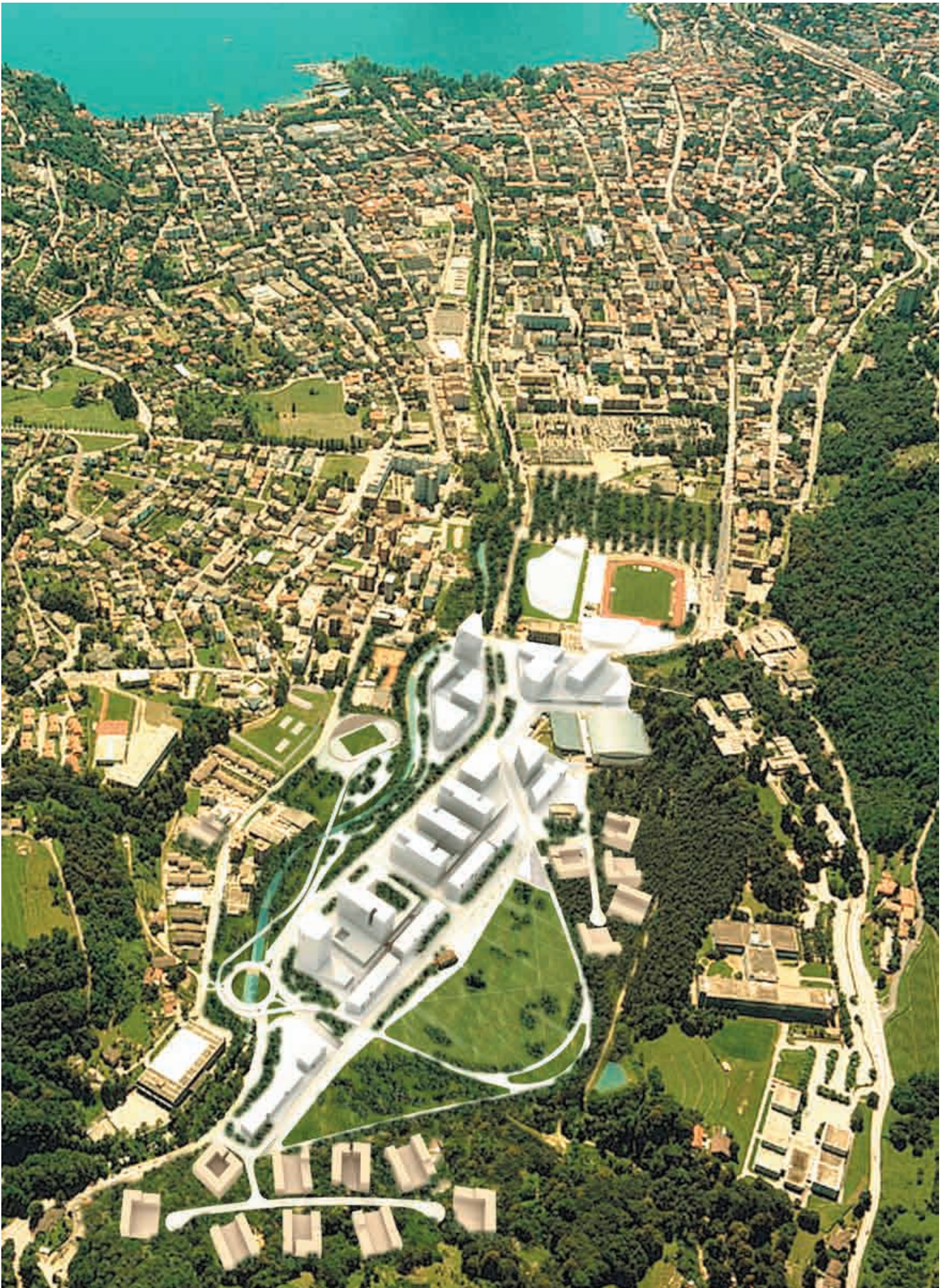
### Percorsi e verde

Un sistema articolato di spazi aperti collega le parti, facendole dialogare su più livelli: il nuovo parco fluviale, il Pratone del Trevano, la piazza nei pressi degli edifici sportivi.

Una serie di percorsi ciclabili e pedonali di diversa natura sottolineati dal disegno del verde connette le parti tra loro. I percorsi, che in prossimità della "porta" assumono carattere più urbano, si innestano sulle percorrenze esistenti raccordando il fondovalle con la montagna e il centro con i paesi a nord. Una serie di limitate passerelle localizzate in luoghi strategici permettono di passare da una sponda all'altra del Cassarate e da queste al Pratone del Trevano, costituendo un sistema continuo di spazi pubblici verdi di alta qualità ambientale.



*vista di studio del cluster*



*fotomontaggio del progetto*

# Il piano delle infrastrutture e della mobilità

## Organizzazione della viabilità

La nuova galleria Veduggio-Cassarate, secondo le previsioni fornite dalla committenza e che risultano alla base delle verifiche modellistiche effettuate, supporterà un volume di traffico di circa 25.000 veicoli/giorno, rappresentando quindi il 35% degli ingressi in città distribuiti dal sistema ad Omega. L'individuazione a Cornaredo di un nodo intermodale è finalizzato a intercettare una quota di tali ingressi riconducibili agli spostamenti pendolari.

L'organizzazione della viabilità a Cornaredo è stata affrontata nell'ottica di conciliare questa funzione trasportistica di ordine superiore con la vocazione urbana del quartiere in termini di mobilità lenta, nonché l'esigenza di connessioni trasversali tra le due sponde del fiume.

La rete stradale è stata dunque articolata gerarchicamente in una viabilità:

- principale di collegamento della galleria (e quindi del sistema autostradale) con la rete stradale urbana (asse viario di via Sonvico);
- secondaria, di connessione con i quartieri limitrofi;
- di distribuzione interna al quartiere, a traffico moderato, dove sono penalizzati i traffici di transito;
- locale, di accesso agli insediamenti residenziali;
- a traffico limitato (asse dell'attuale via Sonvico nel suo tratto est-ovest verso via Trevano), riservata ai mezzi di trasporto pubblico e all'accesso puntuale alle funzioni insediate.

Alla maglia viaria si affianca poi una rete di percorsi ciclo-pedonali, al servizio della mobilità lenta.

## Il raccordo della galleria con la viabilità urbana

L'uscita della galleria Veduggio-Cassarate è raccordata all'asse di penetrazione urbana costituito dalla via Sonvico attraverso una rotatoria collocata a ponte sul fiume Cassarate. Questa soluzione dal punto di vista funzionale consente il futuro innesto della prosecuzione della tangenziale Omega in direzione Gandria. Rispetto alla soluzione di concorso, il nodo è stato reso più compatto limitando l'occupazione di suolo dei rami di innesto.

Il ramo di accesso alla rotatoria proveniente dalla galleria presenta un'apertura laterale continua sul lato sud che, oltre a garantire una opportuna illuminazione e ventilazione naturale, salvaguarda dal rumore e dai fumi sia il pratone del Trevano sia la zona di monte del comune di Canobbio, assicurando al tempo stesso la continuità del parco e la sua fruibilità mediante percorsi pedonali ed attraversamenti.

La sua sezione trasversale è costituita da tre corsie, due in uscita dalla galleria e una in ingresso. Le due corsie in uscita sono state previste al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza e di fluidità circolatoria nella galleria anche in situazioni di particolare congestione. La corsia di destra in particolare

prosegue senza interruzioni in direzione sud esternamente alla rotatoria sul Cassarate fino alla prima intersezione con la viabilità locale di quartiere, in modo da evitare rischi di incolonnamenti in attesa alla rotatoria.

La scelta dell'accesso al cunicolo di sicurezza direttamente dalla progressiva dove inizia la galleria Veduggio-Cassarate, ha permesso di ridurre l'ingombro della strada di collegamento alla galleria stessa.

Tutte le soluzioni adottate vanno a vantaggio di una notevole riduzione dei costi di costruzione.

## L'asse viario di via Sonvico

Il nuovo asse di accesso alla città di via Sonvico ha le caratteristiche di un boulevard urbano con, a partire dalla sua prima intersezione con la viabilità locale di quartiere, una sezione a due corsie (una per senso di marcia) separate da uno spartitraffico centrale che impedisce il disturbo delle svolte a sinistra al deflusso veicolare. Un controviale è al servizio degli insediamenti commerciali e terziari presenti sul lato ovest della via.

Un'intersezione stradale canalizzata, in sostituzione della seconda rotatoria di grande diametro prevista in fase di concorso, distribuisce i flussi di traffico tra l'asse di accesso alla città e la viabilità secondaria di quartiere.

Lo spostamento del collegamento viario principale est-ovest a sud dello stadio consente di declassare e rendere a traffico limitato il tratto dell'attuale via Sonvico compreso tra lo stadio e il palazzo del ghiaccio, verso via Trevano.

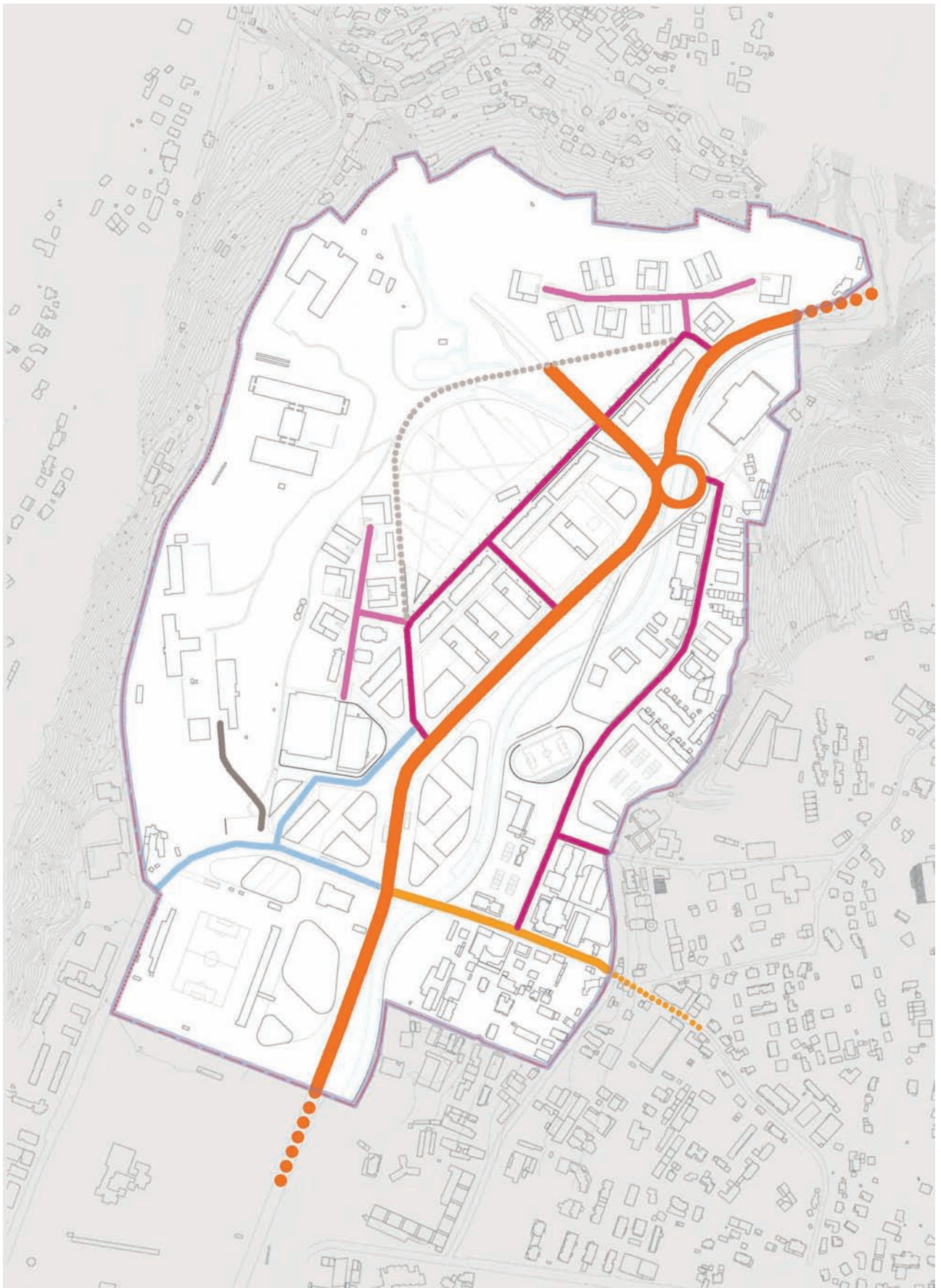
Lo snodo dell'asse di via Sonvico e la sua prosecuzione in via Ciani verso il centro città con la via Ceresio (strada secondaria verso Pregassona) e la viabilità a traffico limitato verso via Trevano, infine, avviene attraverso una intersezione semaforizzata.

Le verifiche modellistiche (vedi oltre) hanno mostrato come nel suo complesso l'asse di via Sonvico sia in grado di supportare i volumi di traffico previsti negli scenari a lungo termine (fino a 30.000 veicoli/giorno nelle due direzioni).








## La viabilità interna al quartiere

La viabilità secondaria di servizio al quartiere è basata su due assi in direzione nord-sud, ciascuno ai due lati opposti del fiume Cassarate. L'asse ovest presenta due diramazioni a cul-de-sac a servizio degli insediamenti residenziali ai piedi delle colline; nel tratto meridionale trova prosecuzione in una strada ad uso esclusivo degli autobus, tale da connettere il nodo di interscambio con la maglia viaria interna al quartiere per i servizi di trasporto pubblico. L'asse est invece corrisponde alla via Maraini attuale ed è raccordato alla rotatoria a nord.

Il progetto delle strade locali sarà basato sui concetti di



*piano delle infrastrutture e della mobilità*

- |   |                        |   |                                       |   |                          |
|---|------------------------|---|---------------------------------------|---|--------------------------|
|  | viabilità principale   |  | viabilità locale                      |  | collegamento ettometrico |
|  | viabilità secondaria   |  | viabilità a traffico limitato         |   |                          |
|  | viabilità di quartiere |  | collegamento al cunicolo di sicurezza |   |                          |

moderazione del traffico (mini-rotatorie, chicanes, cul-de-sac, dossi), in modo da prevenire il traffico parassitario e conciliare le esigenze della mobilità lenta (pedoni e ciclisti) con quella veicolare. La via Maraini, per evitare il traffico di attraversamento, potrà eventualmente essere ulteriormente protetta con dissuasori fisici mobili.

### Organizzazione della mobilità lenta

Le relazioni di pedoni e ciclisti tra i poli di attrazione sportivi, ricreativi e commerciali del quartiere, nonché le connessioni trasversali tra le aree a verde ai due lati del fiume (il parco fluviale e il pratone del Trevano) sono garantiti da una rete di percorsi ciclo-pedonali.

In particolare due passerelle scavalcano il fiume a metà della via Sonvico e in corrispondenza della rotatoria a nord.

Lungo il fiume Cassarate inoltre una pista ciclabile di rilevanza urbana collega il Nuovo Quartiere Cornaredo al lago

### Il nodo intermodale e il sistema del trasporto pubblico

Il nodo intermodale di Cornaredo assolve alla funzione di intercettare i flussi di traffico in ingresso a Lugano provenienti dalla galleria Vedeggio-Cassarate (e quindi dall'autostrada) e dalla Val Colla e di permetterne l'interscambio con il mezzo pubblico, secondo il principio di gestione della mobilità tramite il sistema degli "anelli filtro".

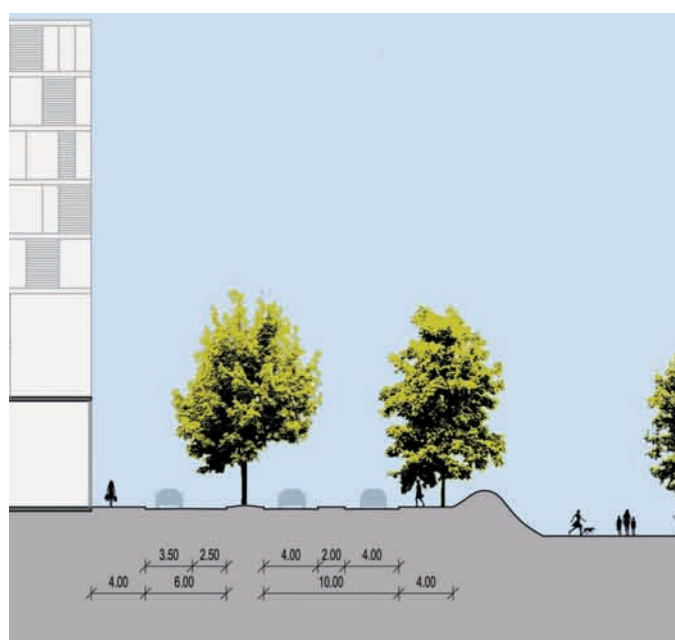
Dal punto di vista funzionale il nodo intermodale si compone di un parcheggio e di una fermata di attestamento dei servizi urbani di trasporto pubblico. La struttura è completata dalla presenza di aree e servizi commerciali al fine di rendere più attraente, gradevole e sicura la sosta per l'interscambio modale.

Il parcheggio, collocato sul lato nord della via Sonvico, si sviluppa su più livelli di cui almeno uno sotterraneo ed è dimensionato, in funzione delle soluzioni progettuali adottate, fino a 2.000 posti auto, 1.500 dei quali riservati all'interscambio modale e i rimanenti 500 al servizio degli insediamenti del quartiere.

La dotazione di sosta può essere ampliata fino a 3.000 posti



sezione AA



sezione BB

sezioni stradali di via Sonvico

estendendo in una fase successiva il parcheggio anche sul lato sud di via Sonvico, in prossimità dello stadio.

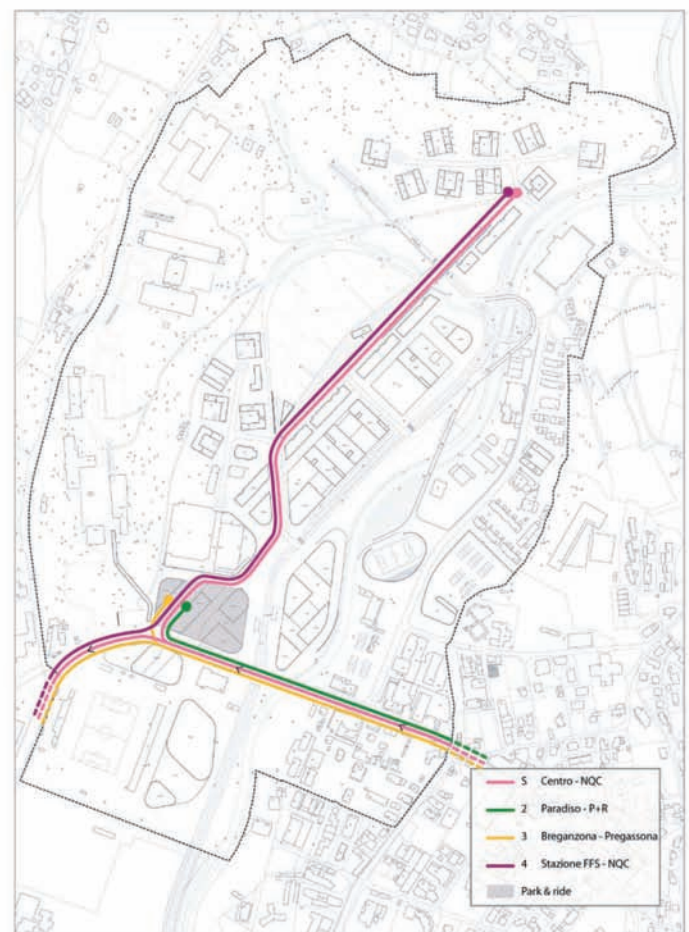
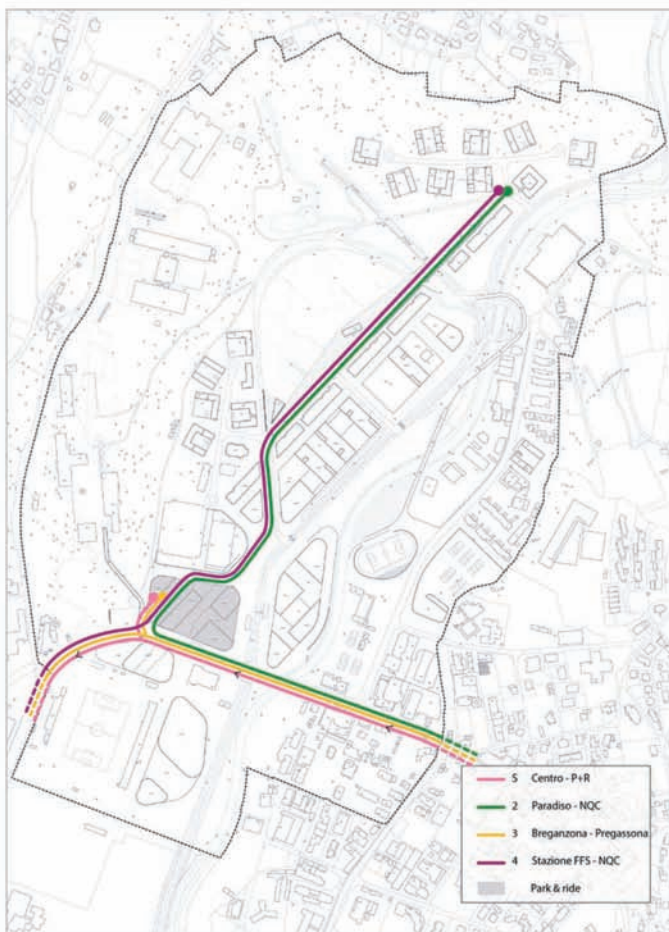
La fermata di attestamento dei mezzi pubblici è parte integrante del nodo di interscambio. La disposizione delle banchine di attesa e delle vie d'accesso dei mezzi pubblici è pensata per servire sia le linee transitanti in direzione est-ovest, sia quelle in prosecuzione per il quartiere di Cornaredo: strade a traffico limitato connettono il nodo sia verso la città, sia verso il quartiere garantendo la priorità ai mezzi pubblici.

Il nodo è pensato per rispondere ad elevate esigenze funzionali, rappresentate, secondo le ipotesi formulate, dal passaggio di quattro linee urbane con frequenze dei passaggi fino a 5-8 minuti per direzione.

Lo scenario a lungo termine vede il nodo intermodale completato dalla presenza di un collegamento ettometrico con la collina del Centro Studi Trevano.

### Risultati sintetici delle simulazioni

		Ora di punta della mattina	Ora di punta della sera
<b>Flussi</b>	<i>veic/h</i>	3.670	3.722
<b>Velocità</b>	<i>km/h</i>	37.7	36.6
<b>Densità</b>	<i>veic/km</i>	21.5	23.4
<b>Tempi</b>	<i>s</i>	108	115
<b>Fermate</b>	<i>n/veic/km</i>	1.4	1.7
<b>Ritardi</b>	<i>s</i>	41	48



trasporti pubblici (ipotesi A e B)

# Il piano del paesaggio

## Il nuovo Paesaggio

### Il “raggio verde” lungo il Cassarate

Il progetto del Nuovo Quartiere Cornaredo offre l'opportunità di ridisegnare e rivitalizzare l'intera zona come parte di un vero grande parco paesaggistico. Il progetto diventa promotore di un potenziale intervento a più ampio respiro, che possa coinvolgere non solo le aree interessate ma l'intero territorio urbano: un parco lineare lungo il fiume Cassarate che attraversi la città come un “raggio verde”.

In questo quadro è evidente l'intento progettuale: un ricco “arcipelago verde” fatto di parchi, giardini, aree agricole, fasce verdi di rispetto, antichi tracciati, permanenze storiche che diventino punti di attrazione di un unico grande sistema.

Il tema è una lunga passeggiata urbana attraverso la città che, come un “filo rosso”, consenta di scoprire sia a piedi che in bicicletta itinerari nuovi per il tempo libero e connetta l'entroterra, la città ed il lago di Lugano, inteso come centro ricreativo e naturale.

In quest'ottica il Nuovo Quartiere Cornaredo si offre come primo tassello di un processo di riqualificazione più ampia a scala territoriale dell'intera vallata lungo il Cassarate e come cerniera tra città e territorio, tra abitato e industria, tra verde urbano e verde agricolo.

### La reinterpretazione del paesaggio

La vallata lungo il Cassarate si apre in modo da definire un anfiteatro naturale all'interno dell'area di progetto. Dall'analisi dei valori ambientali si evidenzia la successione di paesaggi con caratteri distinti: l'orografia collinare “rivestita” da una vegetazione densa, i vasti prati del Trevano, i terrazzamenti coltivati, la vegetazione spondale, fino ad arrivare alla trama di orti e giardini distribuita in un tessuto urbano disordinato.

Il progetto del verde cerca quindi di valorizzare gli elementi spaziali di pregio esistenti, trasformandoli in generatori di qualità ambientale; in tal modo si innesca un meccanismo virtuoso di riequilibrio del territorio e del tessuto urbano, di salvaguardia e di recupero dei valori ambientali.

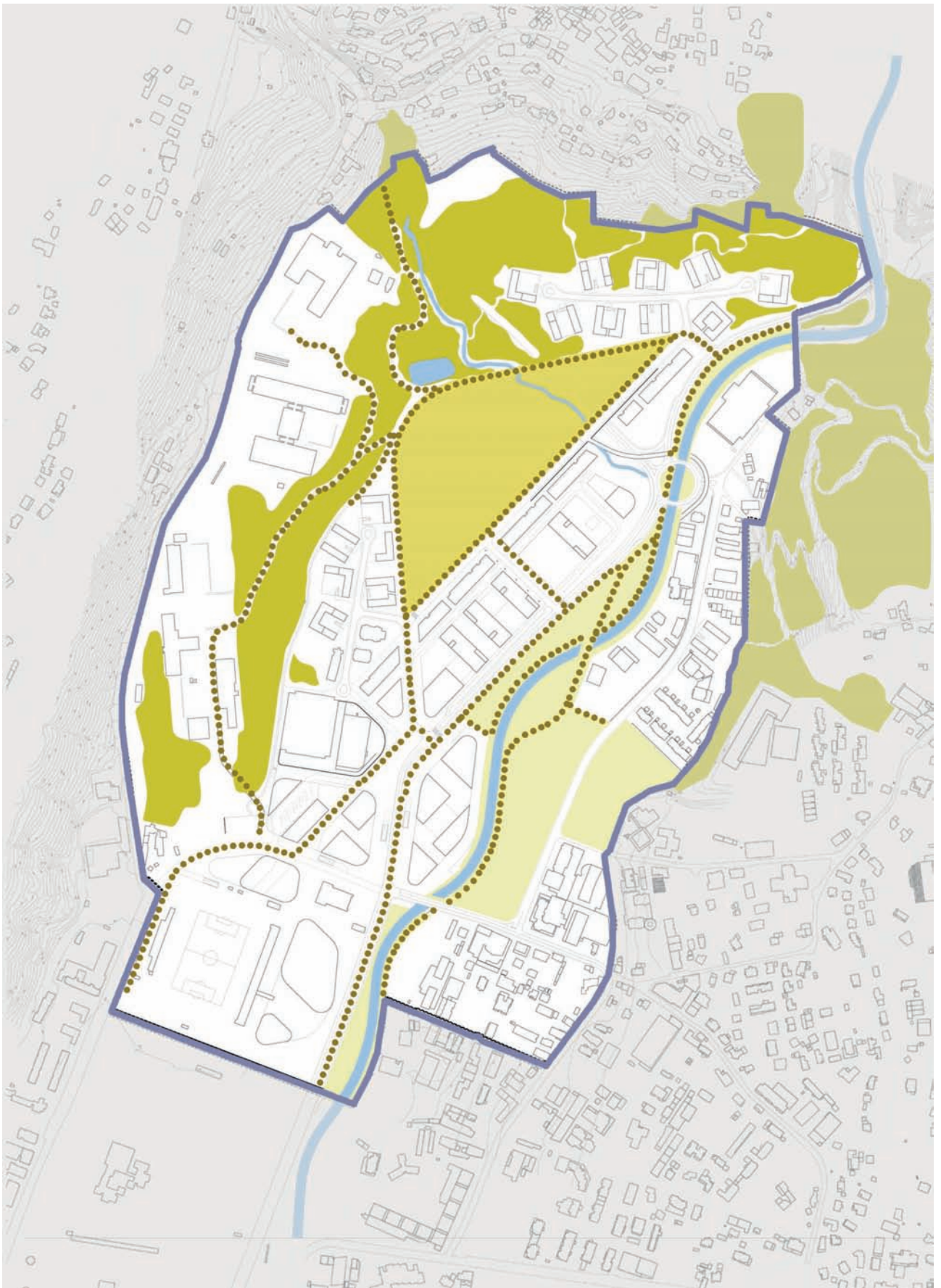
### Il Nuovo Parco del Nuovo Quartiere Cornaredo

Nella capacità di armonizzare gli opposti ed equilibrare le contraddizioni, il Nuovo Parco trova la sua identità e riconoscibilità, quale grande contenitore e teatro di rappresentazione dell'immaginario collettivo, in cui rappresentare la complessità urbana. In particolare il Nuovo Parco concretizza il bisogno di gioco, di evasione rispetto alla caoticità, di quiete, di pacificazione, di silenzio rispetto al rumore della vita urbana; lo spazio verde diventa luogo di decompressione, organismo vitale, parte



parco fluviale del Cassarate





*piano del paesaggio*

- il parco fluviale
- il bosco/l'anfiteatro verde
- il pratone del Trevano
- il sistema delle acque
- percorsi pedonali e ciclabili

integrante della vita della città e allo stesso tempo importante pausa nella continuità della città "mineralizzata".

Gli ambiti paesaggistici di riferimento assunti all'interno del Nuovo Parco:

- il parco fluviale;
- il by-pass fiume/bosco;
- il bosco/l'anfiteatro verde;
- il pratone del Trevano
- il verde costruito;

### Il parco fluviale

Il progetto prevede la definizione di un corridoio ecologico lungo il fiume Cassarate come fascia di mitigazione tra sviluppo urbano di progetto e tessuto della città esistente. L'andamento organico e naturalistico del disegno del parco segue le sponde del fiume delineando movimenti di terra che, come dune naturali, ridisegnano la sponda del fiume su via Sonico e sul nuovo quartiere. Il parco fluviale si presenta con un trattamento a "isole arboree": gruppi di pioppi bianchi (*Populus alba*) si alternano a filari di diverse lunghezze creando un ritmo che disegna il parco nel suo insieme. Verso est il parco fluviale acquisisce una trama più geometrica in modo da ospitare le attrezzature sportive, diventando quasi un parco attrezzato per attività ludico-sportive rivolte principalmente ai residenti del quartiere.

### Il by-pass fiume/bosco

Particolare cura è stata rivolta alla rinaturalizzazione della Roggia Molinara. Il nuovo tracciato della roggia richiama quello originario ed è modificato in modo da divenire parte organica del disegno del Nuovo Parco nonché elemento di connessione e by-pass tra il bosco e il fiume. Questo ambito si ispira alla vegetazione spontanea delle aree umide e delle rive dei corsi d'acqua, che vede la netta predominanza dell'ontano nero (*Alnus glutinosus*) che si alterna a gruppi di betulle (*Betula pendula*, *Betula pendula Youngii*, *Betula papyrifera*) come specie ornamentale già presente lungo il fiume Cassarate. Singoli individui arborei di cipresso calvo (*Taxodium distichum*) andranno a caratterizzare alcuni punti notevoli di questo micro-ambito dalla vocazione più naturalistica.

### Il bosco/l'anfiteatro verde

Il sistema del verde esistente all'interno dell'area di intervento è fortemente caratterizzato dal Parco storico del Trevano. L'obiettivo è quello di ricostruire il paesaggio a partire dalle risorse disponibili, non solo quelle naturali, ma anche quelle storiche, quali antiche cascine o mulini, nonché dei percorsi esistenti, che diventano occasione di riqualificazione e valorizzazione dei paesaggi collinari e del patrimonio esistente. L'anfiteatro verde e il bosco di latifoglie che lo contraddistinguono assumono quindi la valenza di regolare in modo eco-compatibile lo sviluppo urbano



*parco fluviale*



*by-pass fiume/bosco*



*bosco/l'anfiteatro verde*

e di determinare una cornice al nuovo quartiere di particolare suggestione. Il bosco di latifoglie presente lungo le pendici della valle luganese è un ecosistema complesso formato da organismi che vivono in rapporti di reciproca simbiosi secondo cicli biologici completi. Tra le specie che più frequentemente costituiscono questo tipo di vegetazione meritano di essere menzionate il castagno (*Castanea sativa*), il frassino (*Fraxinus ornus*), la quercia nelle sue diverse varietà (*Quercus spp.*) e l'olmo (*Ulmus glabra*). Le specie arboreo-arbustive che verranno impiegate saranno una composizione mista degli elementi vegetali autoctoni prevalenti nella zona luganese.

### Il pratone del Trevano

Il vuoto della grande radura nasce dagli esistenti prati del Trevano; il disegno urbano è generato da un dialogo con il grande anfiteatro verde, di cui si asseconda l'andamento naturale, e delinea un ampio boulevard ciclo-pedonale che si collega visivamente e viabilisticamente con l'intera trama del nuovo quartiere.

L'ampia radura verde viene caratterizzata dalla presenza del faggio (*Fagus sylvatica*); esso si inserisce come individui isolati o riuniti a formare dei gruppi piantati ad arte, che con la loro ampia chioma compatta sono in grado di offrire ombra e frescura ai fruitori del parco. L'apertura di questo luogo a tutte le funzioni, sia come parco da utilizzare per eventuali manifestazioni culturali all'aperto sia per esposizioni museali, rappresentazioni e concerti

diviene l'elemento dominante del progetto.

### Il verde costruito

La rete infrastrutturale prevista è pensata come occasione di riqualificazione ambientale, in stretta connessione col sistema del verde: con filari di diverse specie arboree ad accompagnarne e sottolinearne i tracciati. Filari di alberi dei tulipani (*Liriodendron tulipifera*), specie ricorrente nel Parco del Trevano, disposti lungo le nuove direttrici, segneranno l'ingresso alla città con il loro imponente portamento. Il *Liriodendron* è affiancato all'acero (*Acer spp.*), specie arborea scelta per la sua spiccata caratteristica cromatica.



*pratone del Trevano*

*verde costruito*

*nuovo paesaggio di NQC*

# Il piano delle zone

Le regole urbanistiche – edilizie suggerite dal Masterplan sono state articolate al fine di armonizzarle e renderle coerenti (linguaggio e parametri di riferimento) alle discipline urbanistiche locali, anche in prospettiva della redazione del piano regolatore intercomunale.

La proposta del Masterplan definisce tre differenti tipologie di comparti urbanistici: i comprensori di trasformazione, i comprensori di mantenimento e riqualificazione, i comprensori di protezione e valorizzazione naturalistica.

<b>NQC 753.000 mq</b>	<b>St trasformazione</b>	<b>SUL</b>
<b>Totale</b>	176.000 mq	205.000 mq
<b>Pubblica/Parapubblica</b>	139.500 mq	59.400 mq
<b>Privata</b>	36.500 mq	145.600 mq

<b>Sup totale NQC</b>	753.000 mq	<b>SUL totale</b>	205.000 mq	<b>utenti / abitanti totali</b>	4721
<b>St trasformata</b>	176.000 mq (23%)	<b>SUL attività terziarie</b>	156.500 mq	<b>utenti</b>	3913
<b>St mantenuta</b>	577.000 mq (77%)	<b>SUL funzione abitativa</b>	48.500 mq	<b>abitanti</b>	808

## Comprensori di trasformazione

**Comprensorio AP2** (di circa 16.000 mq) è rappresentato dall'area produttiva in passato dedicata ai servizi industriali della città di Lugano (impianti di fornitura e produzione del gas), e si configura come un ambito da destinare a funzioni amministrative, sia pubbliche che private; con la possibilità inoltre di estendere in quest'area il nodo intermodale (Comprensorio B1), con particolare riferimento ai collegamenti sotterranei, per il completamento e la funzionalità del sistema della mobilità e dello stazionamento degli autoveicoli. Il carattere degli insediamenti, che potranno ospitare un importante edificio della municipalità, sarà di tipo intensivo, con Indice di sfruttamento compreso fra 2 e 2,5 mq/mq, generando una Superficie utile lorda realizzabile compresa fra 32.000 e 40.000 mq. Le altezze medie saranno pari a 30 metri, con la possibilità premiale di realizzare accentuazioni architettoniche (fino ad un massimo di 60 metri di altezza), da definirsi sulla base della qualità del progetto e delle sue ricadute pubbliche – collettive.

**Comprensorio B1** (di circa 21.500 mq), è rappresentato dal nodo intermodale destinato alla realizzazione di circa 2.000 posti auto interrati, di cui 1.500 per l'interscambio modale con la prevista fermata d'attestamento dei servizi urbani di trasporto pubblico. Il nodo intermodale dovrà essere integrato ed arricchito con funzioni terziarie, commerciali, amministrative – direzionali e ricettive. Il carattere degli insediamenti sarà di tipo intensivo, con Indice di sfruttamento compreso fra 2 e 2,5 mq/mq, generando una Superficie utile lorda realizzabile compresa fra 43.000 e 54.000

mq. Le altezze medie saranno pari a 30 metri, con la possibilità premiale di realizzare accentuazioni architettoniche (fino ad un massimo di 60 metri di altezza), da definirsi sulla base della qualità del progetto e delle sue ricadute pubbliche – collettive.

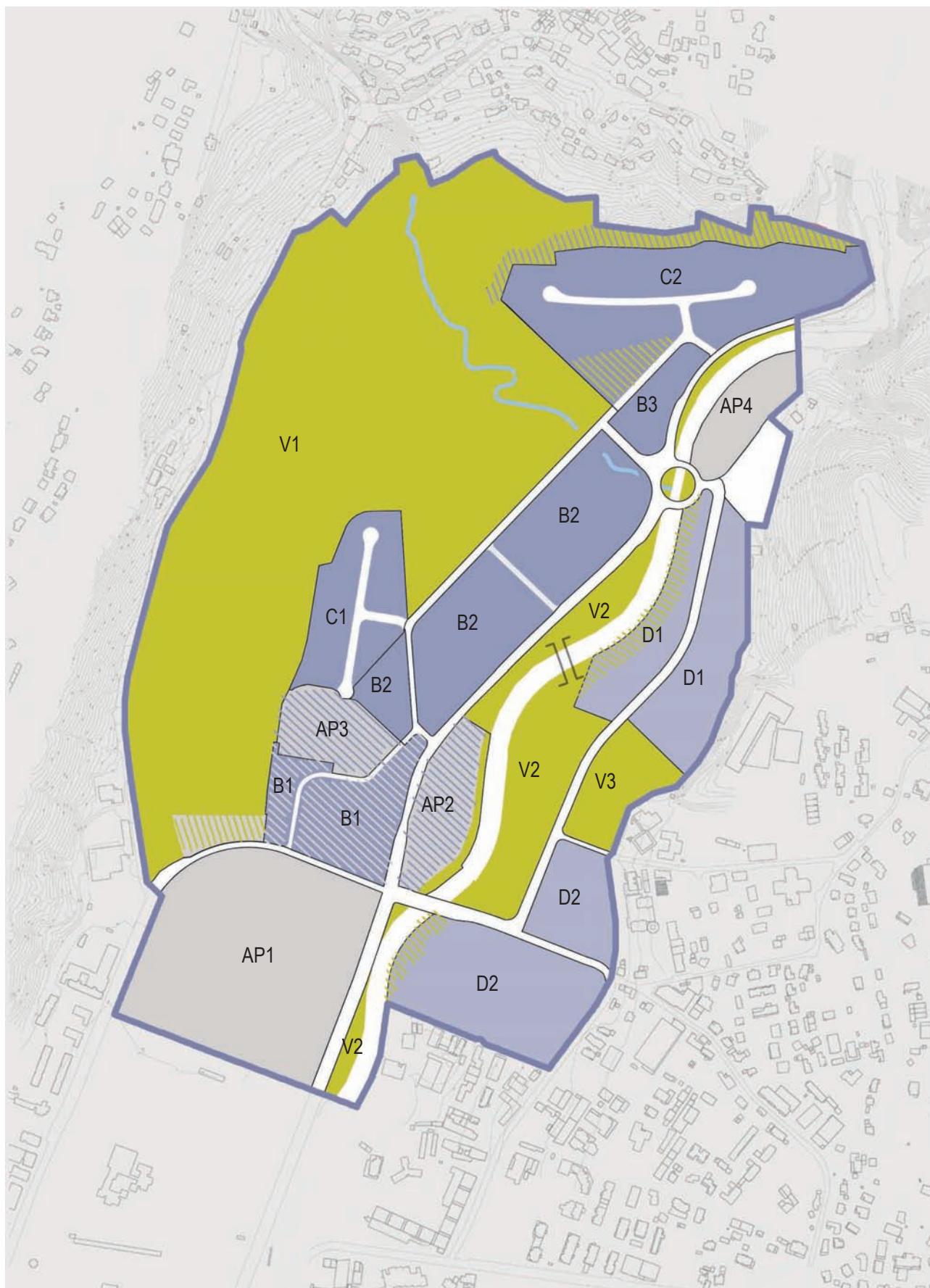
**Comprensorio B2** (di circa 52.500 mq), è rappresentato dalla fascia a destinazioni miste che si affaccia sia verso il pratone di Trevano che su via Sonvico (il "cuore lineare" della nuova Cornaredo), caratterizzata da funzioni terziarie, commerciali, amministrative – direzionali, ricettive, abitative (l'affaccio sul pratone e forse qualche piano alto degli edifici terziari).

Il carattere degli insediamenti sarà di tipo semi - intensivo, con Indice di sfruttamento compreso fra 1,5 e 2 mq/mq, generando una Superficie utile lorda realizzabile compresa fra 79.000 e 105.000 mq.

Le altezze medie saranno pari a 30 metri, con la possibilità premiale di realizzare accentuazioni architettoniche (fino ad un massimo di 60 metri di altezza), da definirsi sulla base della qualità del progetto e delle sue ricadute pubbliche – collettive.

**Comprensorio B3** (di circa 7.500 mq), è rappresentato dal completamento a nord, oltre l'uscita della Galleria, della fascia a destinazioni miste del Comprensorio B2, e risulterà anch'esso caratterizzato da funzioni terziarie, commerciali, amministrative – direzionali, ricettive, abitative.

Il carattere degli insediamenti sarà di tipo semi - intensivo, con Indice di sfruttamento compreso fra 1,5 e 2 mq/mq, generando



piano delle zone

- AP aree a destinazione pubblica, ricettiva e ricreativa (pubblico/privato)
- B aree a destinazione terziaria, commerciale, direzionale, abitativa (privato)
- C aree a destinazione prevalentemente abitativa
- D aree a destinazione abitativa di mantenimento e riqualificazione
- V aree di protezione e valorizzazione naturalistica

una Superficie utile lorda realizzabile compresa fra 11.500 e 23.000 mq.

Le altezze medie saranno pari a 30 metri, con la possibilità premiale di realizzare accentuazioni architettoniche (fino ad un massimo di 60 metri di altezza), da definirsi sulla base della qualità del progetto e delle sue ricadute pubbliche – collettive.

**Comprensorio C1** (di circa 20.500 mq), è rappresentato dal nuovo tessuto programmato dal Masterplan ai piedi della collina che ospita le scuole e l'Università, e risulterà caratterizzato da funzioni miste per attività, a prevalenza abitativa e funzioni compatibili.

Il carattere degli insediamenti sarà di tipo semi - estensivo, con Indice di sfruttamento compreso fra 0,5 e 0,7 mq/mq, generando una Superficie utile lorda realizzabile compresa fra 11.000 e 15.500 mq.

Le altezze medie saranno pari a 12 metri, con la possibilità premiale di realizzare accentuazioni architettoniche (fino ad un massimo di 20 metri di altezza), da definirsi sulla base della qualità del progetto (con particolare riferimento al suo rapporto con il paesaggio) e delle sue ricadute pubbliche – collettive.

**Comprensorio C2** (di circa 49.000 mq), è rappresentato dal nuovo tessuto programmato dal Masterplan a nord della Galleria e della rotonda d'uscita, anch'esso ai piedi della collina, e risulterà anch'esso caratterizzato da funzioni miste per attività, a prevalenza abitativa e funzioni compatibili.

Il carattere degli insediamenti sarà di tipo semi - estensivo, con Indice di sfruttamento compreso fra 0,5 e 0,7 mq/mq, generando una Superficie utile lorda realizzabile compresa fra 27.500 e 38.500 mq.

Le altezze medie saranno pari a 12 metri, con la possibilità premiale di realizzare accentuazioni architettoniche (fino ad un massimo di 20 metri di altezza), da definirsi sulla base della qualità del progetto (con particolare riferimento al suo rapporto con il paesaggio) e delle sue ricadute pubbliche – collettive.

Rispetto alla complessiva superficie territoriale del Nuovo Quartiere Cornaredo (75 ha), i Comprensori di trasformazione ne rappresentano il 23% (17,6 ha).

La trasformazione urbanistica genera complessivamente, utilizzando prudenzialmente i valori più bassi degli indici di sfruttamento proposti, circa 205.000 mq di Superficie utile lorda. Di questa, la quota privata è rappresentata da circa 141.000 mq (il 68% della superficie utile lorda complessiva) e circa 64.000 mq riguardano invece i diritti d'edificazione pubblici/parapubblici (il restante 32%), attribuendo gli indici perequativi previsti sia alle

aree di proprietà pubblica/parapubblica che alle aree private.

Una prima ripartizione funzionale, stimata sulla base delle vocazioni dei territori e correlata alla prevedibile domanda di mercato, prevede la realizzazione di circa 48.000 mq di funzioni residenziali (il 23% della superficie utile lorda complessiva), corrispondenti a circa 800 residenti (250 alloggi); nonché di circa 157.000 mq di funzioni terziarie, direzionali, commerciali, artigianali di servizio (il 77% della superficie utile lorda complessiva), corrispondenti a circa 3.900 addetti alle attività.

### **Comprensori di mantenimento e riqualificazione**

Ricomprendono i tessuti urbani esistenti, che il Masterplan propone di assoggettare a manutenzione qualitativa dei manufatti e riqualificazione degli spazi aperti (pubblici e privati), con adeguamenti, rifunionalizzazioni e completamenti coerenti con le caratteristiche morfologiche e funzionali prevalenti.

**Comprensorio AP1** (di circa 67.760 mq), è rappresentato dal comparto sportivo e per lo spettacolo nonché ricreativo esistente, formato dallo Stadio e dall'adiacente Termica (Cinema), con i relativi spazi di servizio (parcheggi in particolare).

Si tratta del Comprensorio che presenta maggiori potenziali per possibili sviluppi futuri, sia pubblici che privati, nonché la possibilità di estendere il limitrofo nodo intermodale.

Lo Stadio potrebbe infatti venire arricchito e completato con nuove funzioni, integrative e complementari alle funzioni ludico – ricreative e sportive esistenti: sia a nord, verso il nodo intermodale (con un parcheggio in struttura, per circa 1.000 posti auto), che a est (attraverso il completamento della tribuna con funzioni di servizio e di svago).

Sul lato orientale in particolare potrebbe essere realizzato il nuovo Palazzetto dello Sport, strettamente relazionato (morfologicamente e funzionalmente) allo struttura dello Stadio riarticolata e rifunionalizzata.

Il Masterplan ha inoltre verificato (sia funzionalmente che in rapporto ai prevedibili flussi di traffico indotti), negli studi preliminari e propedeutici effettuati, la possibilità di localizzare sul lato orientale dello Stadio il nuovo Centro espositivo (per circa 12.000 mq), non necessariamente in alternativa al Palazzetto dello Sport. In questo caso, occorrerà predisporre il progetto di un'unica struttura fortemente e organicamente coesa: il centro espositivo e le relative strutture di servizio e funzionali alla quota del suolo; il Palazzetto dello Sport ad un livello soprastante, integrato sia alla struttura espositiva che allo Stadio. Un parcheggio interrato potrebbe completare la funzionalità del comparto e delle zone limitrofe.

**Comprensorio AP3** (di circa 11.944 mq), è rappresentato dal comparto sportivo e per lo spettacolo esistente del Palazzo del ghiaccio. Anche questo Comprensorio presenta potenziali per possibili sviluppi futuri, sia pubblici che privati: il Palazzetto del ghiaccio potrebbe infatti venire arricchito e completato con nuove funzioni ludico – ricreative, integrative e complementari alle funzioni sportive esistenti.

**Comprensorio AP4** (di circa 11.086 mq), è rappresentato dalla sede di deposito della Società di trasporto pubblico dell'agglomerato (TPL SA), che sta progettando una nuova sistemazione delle strutture esistenti. Per quest'ambito il Masterplan propone, anche in ragione della particolare localizzazione e delle esigenze di mobilità relazionate alla sua funzione, il mantenimento delle funzioni e delle attività pubbliche esistenti.

**Comprensorio D1** (di circa 37.172 mq), è rappresentato dai tessuti semiestensivi prevalentemente residenziali esistenti sui due lati di via Maraini, per i quali il Masterplan propone la manutenzione qualitativa dei manufatti esistenti, la riqualificazione degli spazi aperti, con adeguamenti e completamenti coerenti con le caratteristiche morfologiche e funzionali del tessuto.

**Comprensorio D2** (di circa 45.588 mq), è rappresentato dai tessuti intensivi prevalentemente residenziali esistenti all'imbobbo sud di via Maraini, per i quali il Masterplan propone la manutenzione qualitativa dei manufatti esistenti, con possibili adeguamenti e completamenti coerenti con le caratteristiche morfologiche e funzionali del tessuto.

Rispetto alla complessiva superficie territoriale del Nuovo Quartiere Cornaredo (75 ha), i Comprensori di mantenimento e riqualificazione rappresentano nel loro complesso il 23% (17 ha).

### **Aree di svago, protezione e valorizzazione naturalistica**

Rappresentano il connettivo verde (ambientale e fruitivo) fra il nuovo quartiere di Cornaredo e il suo territorio.

La loro attuazione sarà pubblica, eventualmente sostenuta dalle risorse generate dai programmi di trasformazione.

Le aree di svago, protezione e valorizzazione naturalistica si articolano in tre sistemi:

- il Parco di Trevano (V1, di circa 268.025 ha), composto sia dal pratone su cui si affaccia il nuovo quartiere Cornaredo (circa 52 ha), che dalle attrezzature scolastiche e dal sistema ambientale collinare che coronano il pratone;

- il Parco fluviale (V2, di circa 69.591 ha), che si snoda sia in sponda destra che in sponda sinistra del Cassarate, differenziato in diverse tipologie paesaggistiche e fruitive, relazionato ai nuovi sistemi di verde e al pratone di Trevano;

- le attrezzature sportive (V3, di circa 12.370 ha), a servizio del quartiere e strettamente integrate al Parco fluviale.

# Fasi attuative e realizzabilità

Il disegno urbanistico e tipologico – architettonico del Masterplan è finalizzato a garantire la massima flessibilità degli interventi nel tempo. La fattibilità e la processualità appaiono oggi particolarmente necessarie, soprattutto nei grandi progetti di trasformazione urbana come quello del nuovo quartiere Cornaredo.

La ricerca di una fattibilità convincente è stata sviluppata in diverse direzioni; dalla selezione delle funzioni insediabili alla valutazione economica delle realizzazioni previste, la prima condizione di fattibilità risiede tuttavia nella flessibilità del progetto.

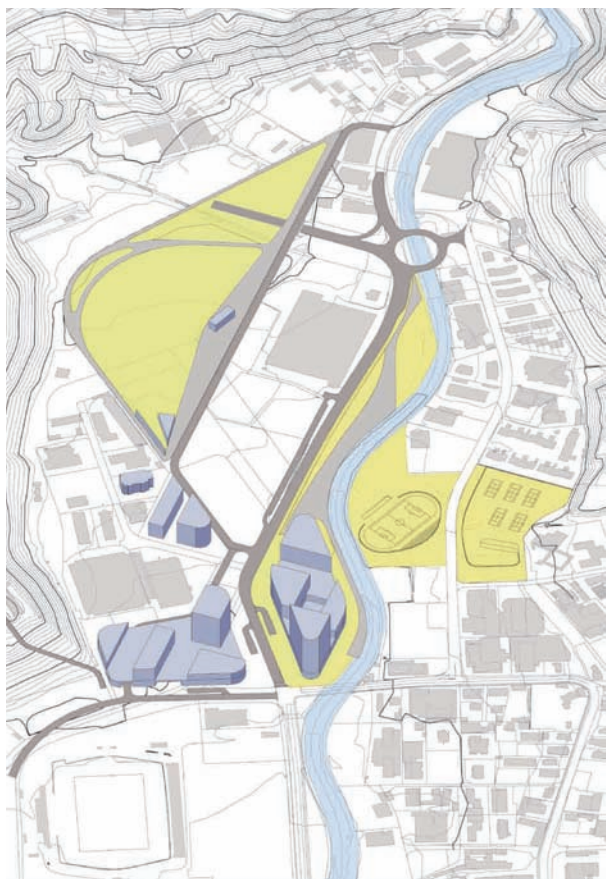
La realizzazione del nuovo quartiere, che come visto non risulta una semplice espansione della città, è garantita lasciando agli operatori (pubblici e privati) la scelta della precisa successione delle opere da realizzare.

Il Masterplan si è quindi decisamente ancorato ai programmi, ai piani ed ai progetti che in questi anni hanno determinato lo scenario programmatico e progettuale di riferimento, con l'obiettivo di provare ad aggiungere ed incrementare, armonizzandole, le qualità esistenti, al capitale fisso sociale, allo scenario ambientale, alle culture locali.

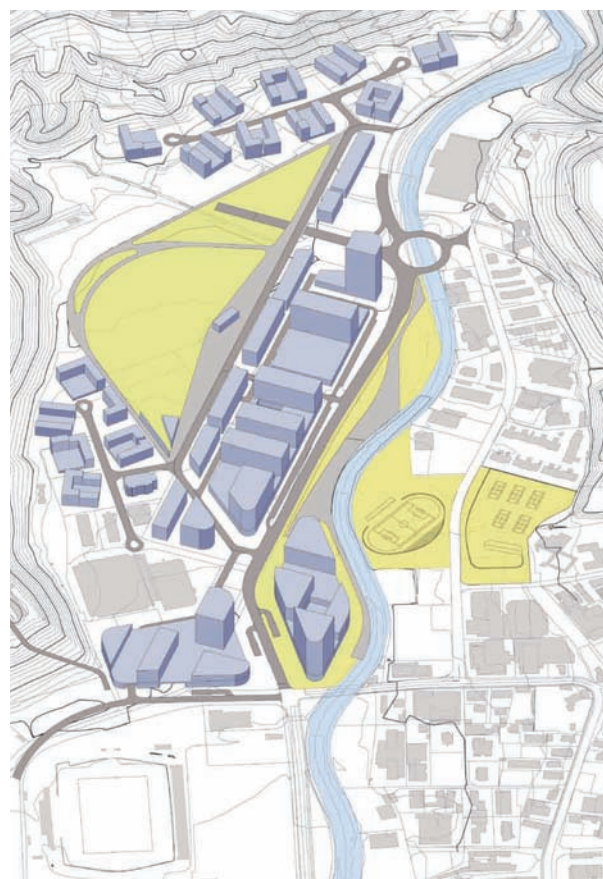
La proposta del Masterplan si è quindi misurata con le risorse date, evitando sprechi e duplicazioni e che ha valutato gli impatti delle trasformazioni in termini di mitigazione e compensazione urbanistica e ambientale, al fine di restituire a seguito delle trasformazioni programmate una qualità ambientale ancora migliore di quella di partenza. Costruendo così, con realismo e fattibilità, i confini dei paesaggi che contribuiscono a formare la nuova città.

Ogni fase proposta è strutturata non solo per risultare funzionalmente autonoma, ma anche per consentire nel corso del tempo variazioni del programma e delle traiettorie realizzative che le Amministrazioni pubbliche ritenessero opportune, anche sulla base del monitoraggio delle trasformazioni (la struttura del diagramma temporale può infatti essere agevolmente ripensata ad albero).

Naturalmente le macro fasi proposte sono individuate in modo esemplificativo e preliminare, e potranno anche essere sovrapposte e diversamente articolate sulla base delle esigenze delle pubbliche amministrazioni.

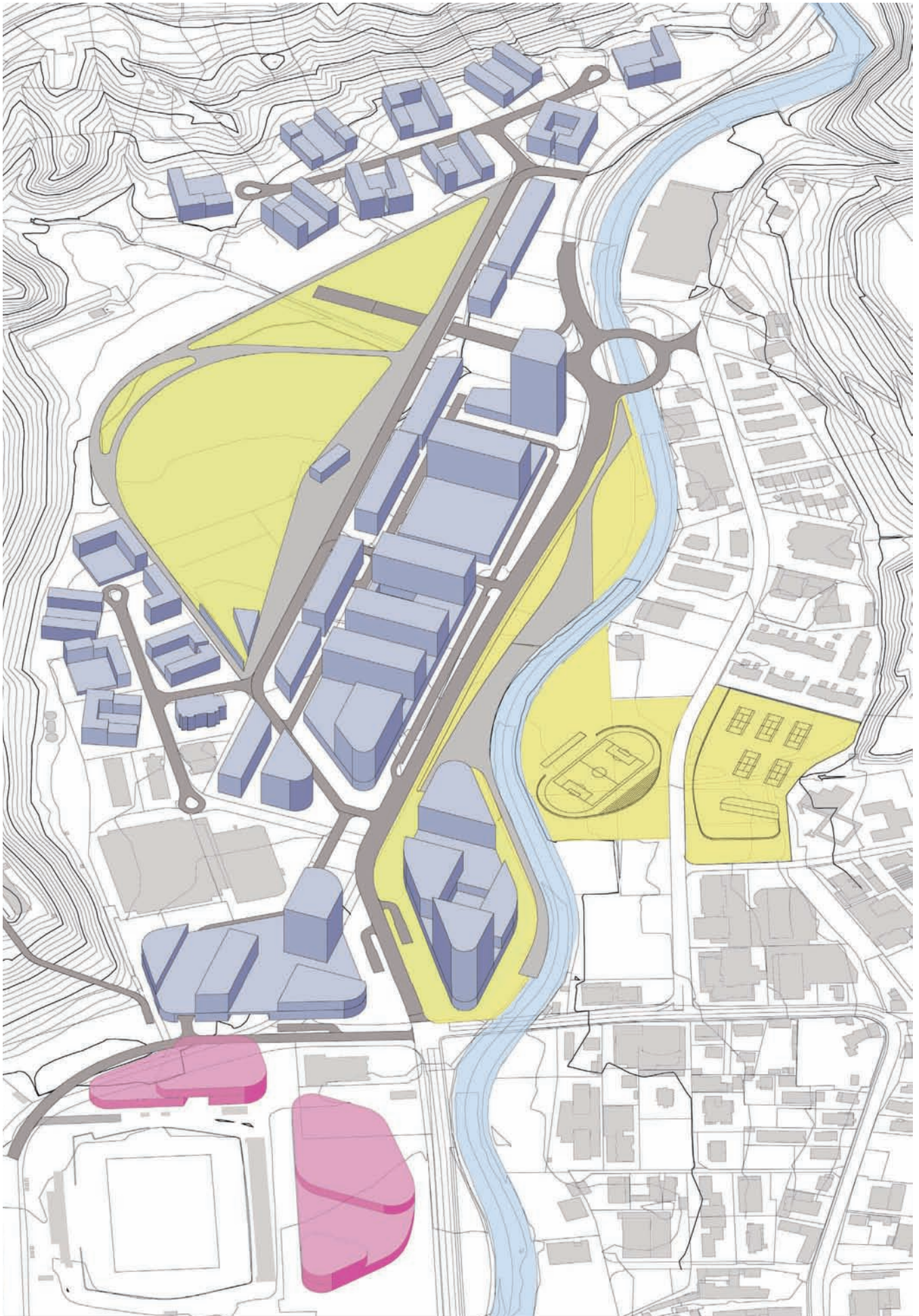


fase 1 - 2010



fase 2 - 2010-2020





fase 3

- 2010 - 2020
- dal 2015

### Fase uno (2010)

La fase uno rappresenta l'attuazione delle previsioni pubbliche e collettive del Masterplan, in concomitanza dell'entrata in esercizio della Galleria Vedeggio – Cassarate:

- il nuovo asse urbano di via Sonvico;
- il sistema del verde nel suo complesso (V1, V2, V3): il pratone del Trevano (compreso il bordo pedonale – ciclabile che delimita il pratone del Trevano), il Parco fluviale, le attrezzature sportive;
- il nodo intermodale (il comprensorio B1, per 2.000 posti auto, di cui 1.500 per l'interscambio modale con la prevista fermata d'attestamento dei servizi urbani di trasporto pubblico), integrato ed arricchito con funzioni terziarie, commerciali, amministrative – direzionali e ricettive;
- la viabilità principale a servizio del nuovo quartiere;
- l'ambito da destinare a funzioni amministrative, sia pubbliche che private (comprensorio AP2); con la possibilità inoltre di estendere in quest'area il nodo intermodale, con particolare riferimento ai collegamenti sotterranei.

### Fase due (2010-2020)

La fase due configura l'attuazione di tutte le previsioni prevalentemente private del nuovo quartiere Cornaredo:

- i comprensori di trasformazione (B2, B3) che si affacciano sul pratone del Trevano, a destinazioni miste e caratterizzati da funzioni terziarie, commerciali, amministrative – direzionali, ricettive, abitative (l'affaccio sul pratone e qualche piano alto degli edifici terziari);
- i comprensori di trasformazione programmati ai piedi della collina (C1, C2), caratterizzati da funzioni miste per attività, a prevalenza abitativa e funzioni compatibili.

### Fase tre (dopo il 2015)

La fase tre è quella che presenta maggiori potenziali per possibili sviluppi futuri, sia pubblici che privati.

Si tratta infatti del comprensorio AP1, il comparto sportivo e per lo spettacolo esistente, formato dallo Stadio e dall'adiacente Termica (Cinema), con i relativi spazi di servizio, il cui programma dovrà essere approfondito e puntualizzato sulla base in particolare degli obiettivi delle amministrazioni pubbliche.



*vista da est*



*vista da sud*