

# Aspettando il tram

**Lugano** La scelta relativa alla posizione dei binari del futuro tram potrà provocare conseguenze importanti per l'assetto degli spazi pubblici del centro

**Alberto Caruso**

Nel 1889 Camillo Sitte, uno dei padri dell'urbanistica moderna, scriveva che «nel nostro secolo matematico, la costruzione e la crescita delle città sono diventate delle questioni puramente tecniche. Perciò mi sembra essenziale ricordare che così si risolve solo una parte del problema, mentre l'altra, quella dell'arte, rimane trascurata, come se avesse minore importanza». A quel tempo, si parlava di *Städtebaukunst*, di arte di costruire le città, e le discipline tecniche come l'igiene ambientale, e soprattutto i saperi relativi ai trasporti e al traffico, cominciavano a svilupparsi, mentre gli effetti spaziali indotti dalle scelte tecniche iniziavano ad essere sottovalutati.

La forma della città, delle strade e delle piazze – che sono la scena della vita sociale – è fortemente determinata dalle scelte relative alla mobilità. Si pensi, per esempio, come alla fine del XIX secolo la costruzione delle stazioni ferroviarie abbia condizionato il disegno di intere parti delle città moderne.

**La situazione attuale offre l'occasione per ripensare l'uscita della galleria tram-treno in località Sant'Anna tra i due edifici ex BSI**

Oggi a Lugano è attuale proprio un problema di questo genere: la scelta relativa alla posizione dei binari di un innovativo mezzo di trasporto collettivo potrà provocare conseguenze importanti per l'assetto degli spazi pubblici centrali della città. Conseguenze che vanno valutate con la consapevolezza che si tratta di scelte non correggibili, lasciate in eredità alle successive generazioni.

Ci riferiamo alla posizione dell'uscita in località Sant'Anna della galleria del tram-treno che collegherà il Piano del Vedeggio al centro della città. Nel

progetto originario, studiato nel 2005 – e concluso con l'adozione di una scheda del Piano Direttore – era previsto che la galleria uscisse dalla montagna in corrispondenza della corte compresa tra i due edifici ex BSI, e prevedeva una fermata in quella posizione.

Sarebbe stato davvero difficile trovare un sito più adatto di quello, che sembrava pensato appositamente per ospitare i binari del tram e la fermata. I due stabili, progettati anni prima da Claudio Pellegrini sulla base di un planivolumetrico di Giancarlo Durisch – che aveva vinto il concorso bandito da BSI – sono quasi in asse con corso Pestalozzi. Una vera e propria «porta» della città verso il piano del Vedeggio e verso l'aeroporto. Nella tappa successiva, il proseguo dei binari su corso Pestalozzi verso piazza ex Scuole sarebbe stato lineare. Una situazione già compiuta, con una geometria quasi perfetta, da città classica.

Nel progetto originario era anche previsto che la descritta fermata del tram fosse collegata alla stazione FFS con una funicolare. Molti centri di città europee sono dotati di sistemi di collegamento con le stazioni ferroviarie – spesso realizzati con interventi architettonici di grande valore – anche se la situazione di Lugano è singolarmente invertita rispetto alla conformazione più storicamente consueta, che vede le città antiche in alto e le stazioni ferroviarie nelle piane sottostanti.

Poi è successo che la BSI ha opposto resistenza al tracciato del tram nella corte compresa tra i suoi edifici. Anziché mettere in atto gli strumenti necessari per realizzare le proposte, le diverse istituzioni competenti le hanno successivamente modificate. L'attuale stato del progetto, risultato di un percorso sofferto, rivela la perdita della chiarezza originaria e prefigura un assetto spaziale irrazionale e privo di motivazioni.

L'uscita della galleria sarebbe spostato a nord, a lato degli edifici ex BSI, impedirebbe la formazione di una fermata e costringerebbe il tracciato dei



Un'immagine render di come apparirà corso Pestalozzi con il tram. (www.ti.ch)

binari ad una curva e controcurva per imboccare corso Pestalozzi. Un brutto disegno, una soluzione di ripiego che non soddisfa l'interesse generale che la progettazione urbanistica dovrebbe perseguire.

Certo, dal punto di vista della tecnica trasportistica c'è poca differenza tra due tracciati distanti qualche decina di metri. Ma siamo nel centro di Lugano, in luoghi e spazi di grande significato per l'idea di città che i residenti condividono e che costituisce ragione profonda del loro sentire cittadino. La bellezza degli spazi urbani – nelle città non fondate su un impianto disegnato e unitario – è spesso formata da relazioni e proporzioni, il cui equilibrio può essere facilmente compromesso da scelte sbagliate. Non si può non essere consapevoli che il tracciato proposto e il suo esito spaziale hanno perso ogni qualità, sono privi di precedenti nella storia delle città. E che l'impegno tecnico ed

economico della costruzione della galleria conferisce a quest'opera una durata storica.

Oggi, dopo la chiusura della BSI, i due fabbricati tra i quali era originariamente prevista la fermata del tram sono vuoti. La situazione offre, quindi, l'occasione per un immediato ripensamento ed il recupero della soluzione iniziale, che incontrerebbero un consenso generale. È indispensabile una ripresa di autorevolezza politica e culturale da parte delle autorità cittadine, che possono ricostruire le condizioni spaziali che erano state da tutti riconosciute come ottimali.

Anche altre parti della proposta originaria sono state modificate – come per esempio la sostituzione della funicolare con una fermata sotterranea collegata con scala mobile alla stazione FFS. Ma la questione dell'uscita della galleria a Sant'Anna è certamente la scelta che può condizionare di più l'ar-

chitettura della città, e che è necessario correggere con urgenza e decisione. Per coerenza, è necessario confermare la fermata Sant'Anna tra i due fabbricati ex BSI, che disterebbe solo poche decine di metri dal terminal dei bus, in attesa che il tracciato di una seconda tappa verso Cornaredo sia definitivamente deciso. Senza contare che è proprio del mezzo tranviario urbano servire l'utenza con fermate frequenti e vicine.

Infine, è importante abbandonare quelle ipotesi, in passato ventilate, di una variante di PR per realizzare un'alta torre su terreni privati adiacenti alla fermata Sant'Anna, rimandando ad un confronto pubblico su un progetto urbanistico più generale, utilizzando – come avviene nelle altre città svizzere – lo strumento del concorso. Oggi si presenta un'occasione speciale perché la città eserciti la sua capacità di guidare le trasformazioni con modalità che perseguano la qualità delle soluzioni spaziali.