

LA PERIFERIA DI LUGANO E LA CONCORRENZA AL CENTRO CITTÀ



■ Nell'articolo sul CdT di sabato scorso Elio Bollag constata, con rammarico e preoccupazione, che il centro città perde vitalità. Egli sembra attribuirne la causa alla pedonalizzazione dell'area, ma si sbaglia.

Il fatto è che lo sviluppo urbano di Lugano sta avvenendo su direttrici periferiche in cui il centro città non conta più molto. La dinamica centrifuga è addirittura prescritta e incentivata dall'ormai noto e criticato pro-

gramma d'agglomerato denominato PAL2, che vuole creare subito nuovi centri direzionali e commerciali alle porte esterne della città.

Uno di essi è situato nella zona dei Prati di Trevano (al portale est della galleria Vedeggio-Cassarate), un altro nel Pian Scairolo (a Lugano sud). In questi due luoghi, mal serviti dai trasporti pubblici, si pianificano massicce edificazioni e moltissimi posteggi (in totale 11.000). Vi si vogliono insediare uffici, negozi, centri commerciali, aziende artigianali e tecnologiche, alberghi, centri per il tempo libero e per esposizioni di vendita. Per stimolare la loro rapida crescita si sono fissate regole edilizie at-

trattive che permettono alte densità e grandi volumi. In concreto le nuove regolamentazioni consentono di costruire nel Pian Scairolo quasi due volte e mezzo i volumi ivi esistenti e nei Prati di Trevano di erigere un nuovo quartiere così denso da poter contenere ben più di quanto, per esempio, si vede oggi costruito nel Pian Scairolo.

Con simili strategie di sviluppo urbanistico si mette in atto una formidabile concorrenza al centro città e si avviano dinamiche di crescita basate quasi esclusivamente sulla motorizzazione privata, dinamiche che sfuggono ad ogni controllo. Da una parte i commerci e i posti di lavoro del

centro città sono contesi dalle localizzazioni periferiche, meno onerose e meglio accessibili con l'automobile, dall'altra i punti di forza della centralità, quali la localizzazione ben servita da treni e trasporti pubblici, la forte concentrazione di addetti nel terziario e la vasta e differenziata offerta commerciale di qualità, vengono erosi in modo irreversibile.

Lo sviluppo prioritario di densi poli periferici, mal serviti dai trasporti pubblici, induce una crescita della circolazione stradale che supera la capacità del sistema e provoca congestioni stradali e paralisi tali da danneggiare non solo la mobilità privata ma anche i trasporti pubbli-

ci. Non è uno sviluppo desiderabile quello proposto dal PAL2 se, dopo aver effettuato enormi investimenti, prefigura una mobilità ancora più congestionata di adesso. Esso innesca una spirale perversa in cui le difficili condizioni di mobilità indeboliscono ulteriormente il centro città e favoriscono insediamenti sempre più periferici, rendendo alla fine la città inefficiente.

Se vogliamo evitare tale inquietante scenario, questa è forse l'ultima occasione per arrestare la corsa, cambiare rotta e pensare a un altro futuro per la città, sostenibile e condiviso dai cittadini.

* Ingegnere pianificatore dei trasporti