

Sabato
9 ottobre 19994
l'UnitàCostruire
progetti e paesi

Metropolis

Urbanistica

Nella città lariana appena inaugurato la Meridiana
grande complesso realizzato da Renzo Piano
Dopo decenni di attesa sarà aperto anche il sottopasso

È IL PRIMO GRANDE INTERVENTO DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA IN UNA CITTÀ AVVIATA NEGLI ANNI OTTANTA AD UNA PROGRESSIVA TERZIARIZZAZIONE

Peccato, solo, per quel pezzetto di Resegone rubato alla vista di chi passa per la strada che, a ridosso del municipio, costeggia la ferrovia. E peccato, anche, per quel grande platano, pensato da Renzo Piano come *locus della nuova «città nella città»*, sostituito a lavori ultimati da un banale tombino. Il complesso della Meridiana progettato dall'architetto genovese - quattro torri di dieci piani in cemento-cemento disposte ad anfiteatro, impreziosite sulla sommità da altrettante sculture (le «Vele») del giapponese Shingu ed un'enorme area commerciale seminterrata, giusto di fronte all'ingresso della villa che fu di Alessandro Manzoni - costituisce però per Lecco, sia sotto il profilo urbanistico che sociale, un momento di svolta emblematico. Una sfida. Perché riconquista uno spazio. E perché propone ai lecchesi, e non solo, prospettive del tutto inedite. E poi - diciamo pure - è «bello». Anche se i problemi non mancano.

La Meridiana - 630mila metri cubi complessivi, «alleggeriti» da un piccolo parco urbano di 32mila metri quadrati - sorta là dove una volta c'era l'acciaieria-ferriera del Caleotto, per quasi un secolo simbolo della città del ferro, è il primo grande intervento della trasformazione urbanistica avviata negli anni ottanta ad essere giunto a compimento nella città lariana. E, con la sua apertura, contribuisce a mettere a nudo le incongruenze e gli errori di un progetto, acriticamente sostenuto dalle amministrazioni comunali Dc-Psi dell'epoca, tutto basato sul progressivo smantellamento della grande industria insediata nel centro cittadino. L'idea era semplice. Trasformare la Lecco industriale in città del terziario, pubblico (allora l'Istituzione Provincia doveva ancora arrivare) e privato. Senza stare a pensare a strategie sostenibili, ma lasciando man salva ai privati.

Così, la Meridiana, realizzata quasi fosse un'entità astratta rispetto alla città, ha cominciato col mandare il traffico in tilt sin dal giorno della sua apertura. Tanto da costringere gli uffici comunali - da sei anni Lecco è amministrata da una giunta leghista - a rimangiarsi in fretta e furia alcune scelte viabilistiche. E a sopprimere, almeno provvisoriamente, i capolinea delle linee di trasporto urbano che li erano state spostate. Per una città da sempre soffocata da macchine e camion, già di per sé non è questione da poco. E lo è ancor meno se si pensa che lì - all'ombra di quelle torri destinate ad uffici e residenza - accanto ai 56 negozi e all'ipermercato da 7.500 metri quadrati (che danno lavoro a 550 persone) già funzionanti, è prevista anche l'attivazione della stazione sotterranea degli autobus extraurbani, di un parcheggio da 2mila posti auto e del principale svincolo dell'attraversamento autostradale (sotterraneo) della città, di cui è annunciata l'apertura al pubblico per il 25 ottobre.

«La Meridiana - commenta Giuseppe Conti, architetto e urbanista, capogruppo Ds in Consiglio comunale - è indubbiamente un fatto di qualità. Il suo respiro non è quello provinciale a cui eravamo abituati, e si vede. Ma come si rapporterà alla città, alla sua struttura sociale, al suo modo di vivere è tutto da scoprire». E il traffico impazzito, aldilà dei disegni e delle possibili soluzioni, sta semplicemente ad indicare che questo rapporto non è stato sufficientemente pensato. Neppure nei suoi aspetti più prevedibili.

E tutto sommato non c'è da stupirsi. Perché se il progetto di Renzo Piano - che pure dall'87, anno in cui è stato conce-

INFO

E il 25
le auto
vanno
sotto terra

Il 25 ottobre, dopo più di vent'anni di lavori, polemiche e rinvi, verrà aperto al traffico, lungo la statale 36, l'attraversamento di Lecco. Quasi completamente in galleria, è lungo circa 12 chilometri. Il sottopasso del centro cittadino, garantito da due tunnel sovrapposti, rispettivamente a 17 e 23 metri di profondità, è lungo 4,7 chilometri, mentre il traforo del Monte Barro, tra Civate e Pescaate, è di 3,2 chilometri. Difficile quantificare il costo complessivo dell'opera. Gli ultimi lottizzati - dati Anas - sono costati circa 600 miliardi, di 500 quelli per interventi strutturali e 100 per lavori di completamento.



che, per queste parti, non è esagerato definire storico. Dopo più di vent'anni d'attesa verrà aperto al traffico l'attraversamento cittadino. Dodici chilometri quasi tutti in galleria - tra Civate, sulla sponda nord del lago di Annone e Pradello, alle porte di Abbazia Lariana - destinati a trasformare la vita della città, i suoi ritmi e la sua qualità. Soprattutto quella del lungolago e delle zone attorno all'asse viario che, da Sud a Nord, percorre il centro. Decine di migliaia di automobili e di mezzi pesanti, che ogni giorno, da Milano e da Bergamo puntano su Svizzera e Valtellina, bypasseranno Lecco. E le code mostruose del fine settimana che stravolgevano la vita di migliaia di automobilisti e di lecchesi, dovrebbero diventare un ricordo. La fine di un incubo, insomma. Tanto che sindaco e giunta pensano di celebrare l'evento con una festa popolare che, in un accesso di entusiasmo, era stata in un primo tempo programmata addirittura dentro il tunnel. Anche in questo caso, però, i dati consigliano prudenza. E, soprattutto, raziocinio.

L'ingegner Goggi, assessore del piano del traffico, prevede una riduzione del movimento veicolare, nei giorni feriali, di circa il 18 per cento. Nei festivi, del 40-50 per cento. Il che significa che durante la settimana, seppur alleggerito, il problema traffico persisterà. Mentre per i periodi festivi si affaccerà un altro rischio. Quello di una marginalizzazione della città manzoniana rispetto ai grandi flussi turistici regionali. Cosa che già comincia a preoccupare più d'uno. «Il fatto è - dice Conti - che finora, in Lecco, uno ci inciampava. Adesso invece alla gente bisogna offrire buoni motivi perché si fermi». Bruno Bianchi un suggerimento lo dà. Valorizzazione del lungolago e allargamento dell'attuale isola pedonale. E soprattutto sprovvincializzazione. Perché questo borgo non è ancora del tutto riuscito a diventare città. L'attraversamento, come la Meridiana, non sono insomma traguardi, ma punti di ripartenza. Occasioni per affinare una nuova progettualità. Perché, per quanto nuovissime, sono opere pensate nel passato, mentre il futuro, a Lecco, chiede già altre risposte.

più, ad oggi ha subito diverse modifiche (inizialmente le torri dovevano essere di 17 piani, un'autentica barriera tra la città e le montagne) - è stato ultimato, la maggior parte dei piani di ristrutturazione urbanistica varati negli anni ottanta sta ancora fattosamente arrancando. A Lecco erano cresciute molte fabbriche simbolo della Lombardia industriale del dopoguerra. Oggi non ci sono più. La Sae, quella che coi suoi pali ha elettrificato mezzo mondo, è ridotta ad una piccola unità produttiva ad alta tecnologia. La Badoni, quella delle locomotive e dei grandi motori, è stata cancellata. Come sono state cancellate la Db, la Forni-Impianti e l'Aldè, la vecchia fabbrica gialla che era un po' il biglietto da visita per chi entrava in città giungendo da Como o Milano. Oltre, naturalmente, al Caleotto. Al loro posto, proprietari ed am-

ministratori municipali si erano lasciati il passo a tanta edilizia convenzionata, con meno pretese, ma più richieste, e al futuro intervento della Regione. Che, in uno dei lotti abbandonati da anni, ha individuato il sito per realizzare i suoi uffici decentrati, una specie di «Pirellino». Non solo. Dove i progetti sono giunti a compimento - qualità architettonica ed urbanistica a parte - i grandi assenti sono gli spazi e le strutture pubbliche, che pure in sede di progetto erano stati previsti. «Si paga, insomma, la mancanza di progettualità delle amministrazioni comunali che si sono succedute in tutti quegli anni», afferma Bruno Bianchi, architetto-urbanista (ha al suo attivo, tra l'altro il piano regolatore di Valdarno) da sempre attento alla qualità dello sviluppo cittadino. E si paga la mancanza di coraggio delle ultime ammini-

Il centro Meridiana di Renzo Piano. Sullo sfondo il monte Resegone

strazioni del Carroccio. Che, arrivate a cose decise, non sono state in grado (o non hanno voluto) di imprimere alcuna svolta, limitandosi ad interventi di *maquillage*, confinati al centro storico, portatori di facile consenso. Oltre che - è il caso del simbolo leghista della «rosa delle Alpi», realizzato sul selciato di alcune vie centrali - di qualche polemica. Così, se Lecco oggi ha un bassissimo tasso di disoccupazione (attorno al due per cento) lo si deve soprattutto alla sua tradizionale cultura del lavoro. E all'industria, media e piccola, che ha saputo trasformarsi e riaffermarsi, pur in assenza di un ruolo attivo dell'amministrazione pubblica. Il terziario si sa - basta dare uno sguardo a quanto sta accadendo tra Bergamo e Brescia - viene di conseguenza.

Intanto bussa un altro evento

SEGUE DALLA PRIMA

Il referendum di Legambiente contro il traffico che costa troppo a tutti

La popolazione dei grandi centri urbani soffre di mal di traffico più o meno allo stesso modo e si arrangia, escogitando diverse soluzioni individuali per muoversi con il mezzo privato, soluzioni che risultano alla fine quasi tutte illegali, perché alla fine della corsa non rimane che fermarsi in divieto di sosta. In questi giorni l'Assessore al traffico del comune di Milano ha affermato che ogni giorno nella città ci sono duecentomila auto in sosta vietata, mentre le contravvenzioni emanate sono cinquantamila in un anno: per sanzionare tutti gli abusi sarebbero necessari almeno diecimila vigili in strada. Ma è evidente che di fronte a fenomeni di illegalità di massa la soluzione non può essere solo repressiva. La soluzione dovrebbe nascere da una nuova politica amministrativa, da un nuovo sistema-città non più basato sul principio della mobilità individuale e privata. Non ci sono soltanto l'inquinamento dell'aria e le ricadute sanitarie e ambientali. Se per ipotesi tutte le auto e i motorini fossero ad emissione zero e fossero silenziosi, il problema si riproporrebbe: la mobilità sarebbe comunque negata. L'automobile simbolo di libertà, sta negando se stessa, e la mobilità garantita dall'automobile è diventata

un prodotto scadente. L'auto va bene solo negli spazi pubblicitari dove è solanel deserto. La crisi della mobilità genera conflitti sociali nei quartieri urbani ad alta densità di traffico, nei paesi attraversati dalle grandi vie di scorrimento per mezzi pesanti, genera disaffezione nei confronti della propria città, disaffezione che indebolisce il senso di appartenenza alla comunità, una delle ragioni decisive di sviluppo civile e sociale. L'intolleranza all'auto si estende a chi la guida e contribuisce al crescere dell'intolleranza nei confronti delle persone. Eppure molte pubbliche amministrazioni sembrano preoccuparsi solo dell'estensione dei diritti di cittadinanza dell'automobilista, o meglio dell'auto che contiene una persona, dannandosi l'anima per trovare nuovi parcheggi, nuove strade, nuovi semafori, nuovi e inutili congegni elettronici per schivare l'ingorgo. Intanto l'anno scorso sono morte in incidenti stradali a Milano 111 persone, circa 7000 in Italia, la gran parte nelle città, non sulle autostrade. Il costo delle tasse automobilistiche e sui carburanti, ad ogni titolo pagate, secondo l'Ocse e l'Unione Europea, non copre i costi diretti e indiretti della mobilità privata che si aggirano per l'Italia rispettiva-

mente tra il 10 e il 4% del Pil, e che comprendono la costruzione e manutenzione di strade, le spese sanitarie dovute agli incidenti e all'inquinamento dell'aria, quelle per il restauro dei monumenti erosi dallo smog, per gli stipendi alla polizia stradale, ai vigili, i costi dei semafori, dei cartelli, gli aiuti statali all'industria dell'auto, e tante altre cose che costano alla collettività decine di migliaia di miliardi che vengono pagati con le tasse sul reddito. L'automobile continua a sottrarsi alle regole del mercato, alle quali deve invece sottostare il servizio pubblico.

A Milano l'ingorgo è il tormentone delle cronache locali e periodicamente il dibattito si accende sulle cose da fare, sui conflitti che a proposito del traffico si generano all'interno stesso della maggioranza di centro destra che governa la città, mentre le opposizioni reclamano interventi più decisi. Ma la discussione ed i conflitti si sono sempre mantenuti fino ad ora sul che fare per gestire il quotidiano: più vigili, più parcheggi, più strade, più o meno sensi unici in entrata ed in uscita, mentre nel frattempo i passeggeri del trasporto pubblico diminuivano del 3% in due anni e aumentavano le auto in ingresso in città. La questione per noi centrale,

e cioè l'adozione di strumenti limitativi amministrativi e fisici alla deregulation della mobilità in auto, non è mai stata all'ordine del giorno. La storia dell'umanità è evoluta di pari passo con l'evolversi dei mezzi di trasporto. I treni, le auto, le navi a vapore, gli aerei, i ponti, hanno costruito il mondo che conosciamo. Forse oggi siamo ad una svolta, forse l'auto ha esaurito nelle città la sua funzione propulsiva di sviluppo. Oggi è necessario ricostruire le città secondo un modello non più basato sull'uso indiscriminato dell'automobile. Diverso per il momento è il ragionamento per tutta quella grande parte d'Italia delle piccole città o dei piccoli comuni, che ancora traggono dall'automobile a volte l'unica possibilità di rimanere in rete, o addirittura di consentire la sopravvivenza di comunità che altrimenti sarebbero isolate e destinate a morire. Manella città dal traffico caotico avviene esattamente il contrario, la comunità si disgrega, la cattiva qualità urbana respinge gli investimenti, i costi di riparazione dei guasti da traffico superano i ricavi derivanti dalla mobilità apparentemente libera, il sistema città si destruttura e perde il vantaggio competitivo, e le persone si ammalano. Ma come fare, da dove parti-

re? Una trasformazione della mobilità richiede anni, intelligenza, coraggio e consenso politico, e denaro. E cioè grande responsabilità e grande consapevolezza collettiva. Legambiente ha proposto il referendum antitraffico nelle città metropolitane. A Milano ha chiesto la limitazione del traffico nel centro delimitato dalle mura spagnole (che raccolgono circa 250.000 abitanti) ed è favorevole a introdurre in tutta la città la sosta a pagamento per i non residenti. Il senso è quello di ridurre lo spazio per la circolazione e la sosta delle auto. È il primo passo perché i mezzi pubblici divengano più competitivi sul piano della velocità commerciale, ma anche per costringere gli organismi di governo locale e centrale e i privati a investire sul futuro del sistema città: investimenti sulle infrastrutture di trasporto collettivo, sui sistemi di trasporto delle merci, per la riqualificazione urbana, politiche orientate anche sulle attività commerciali e di svago, per sottrarre al vincolo dell'auto, per città ancora ammisura d'uomo.

Ennio Rota
Vice Presidente Legambiente
Lombardia, Responsabile
Legambiente Milano

