



*“Lecco, la principale di quelle terre, e che dà nome al territorio, giace poco discosto dal ponte, alla riva del lago, anzi viene in parte a trovarsi nel lago stesso, quando questo ingrossa: un gran borgo al giorno d'oggi, e che s'incammina a diventar città.”*

---

# *IL BEL PAESE*

*rete lecchese per la tutela del territorio*

**ISTANZE, PROPOSTE e SUGGERIMENTI**  
**per il PIANO di GOVERNO del TERRITORIO**  
**della Città di LECCO**

**Finito di stampare su carta eco nel mese di giugno/08**

## Premessa

Lecco vive ancor oggi gli errori e talvolta anche gli orrori di una sbagliata pianificazione urbana degli anni '80. Il nuovo Piano di Governo del Territorio (PGT) può essere l'occasione per lasciarsi del tutto dietro di noi quegli anni. E invertire la rotta.

E' la realtà che si fa carico di questa evidenza. Basta porre attenzione ad alcuni cambiamenti, non solo locali, per sentirci coinvolti e "obbligati" a ripensare le trasformazioni della nostra città. Alla crisi climatica si aggiunge quella energetica e petrolifera, che non essendo contingente ma strutturale, è forse la principale delle cause che costringe, senza ulteriori indugi, tutti noi ad un ripensamento profondo degli stili di mobilità e di consumo energetico nell'abitare e nel vivere la città.

A livello locale è diffusa la percezione che decenni di lavoro nelle infrastrutture della mobilità lecchese - dall'attraversamento in sotterranea alla bretella per la Valsassina e ad altri progetti lungo la direzione Bergamo e in direzione Como Varese - non abbiano affatto migliorato gli spostamenti in città; Lecco è sempre più congestionata e sopporta tassi di inquinamento, dell'aria e acustici, sempre più elevati e duraturi.

Questa percezione non è catastrofismo, ed è lecito poterla chiamare con il termine di "fallimento".

Inoltre diversi progetti edificatori di questi ultimi anni, costruiti, in costruzione o in progetto, sulla base dei lasciti dei precedenti Piani Regolatori o su loro varianti, hanno generato sconcerto e protesta tra la popolazione, si pensi alla ex OASA, all'area Pagani, al progetto del mega-porto e del mega albergo delle Caviate. Queste eredità sono lo stesso frutto maturo e tardivo di precedenti scelte urbane fatte sulle aree in dismissione del Caleotto, della Badoni, e della Sae, che hanno dato luogo, per la scelta architettonica autorevole a manufatti che si prestano a valutazioni diverse, ma che sicuramente sono state disastrose dal punto di vista urbanistico. Scelte quelle passate e quelle oggi in attuazione di quel passato che sono avvertite - dalla maggioranza della cittadinanza - come effetto di un cattivo uso dei suoli, in vista di guadagni speculativi per pochi, allorché, invece, appare convinzione comune l'aspettativa di un miglior uso delle risorse scarse di aree che, più opportunamente, dovrebbero essere impiegate in servizi pubblici, in verde urbano, in edilizia popolare, in luoghi di interscambio e intermodalità per una più razionale mobilità, in una più ampia disponibilità di spazi ciclo-pedonali, in migliore qualità del vivere urbano.

Da questo punto di vista non sono state pretestuose le campagne di stampa, come quella sul "lago ferito", che hanno parlato, seppure in retrospettiva, anche per il nostro territorio e per la nostra città, di mostri o di ecomostri. Sono queste disarmonie che esprimono l'esistenza di un conflitto, tra l'interesse dei molti e quello dei pochi, da cui bisogna partire, prefigurando un Piano di Governo della città che coinvolga, per ricomporlo, gli interessi di tutti i cittadini. Non solo quello degli interessi più forti e organizzati.

E' lungo la direzione di questa ricerca ed intervento che ci muoviamo con il nome - evocativo di rigore - de *"IL BEL PAESE"*, per dare vita ad una *"rete lecchese per la tutela del territorio"* che vuole offrire il suo contributo, fatto di analisi e di proposte, per un Piano di Governo del Territorio; avendo la consapevolezza che non c'è più tempo e non c'è più spazio, per il vecchio modello d'uso del territorio cittadino.

Bisogna andare oltre, nella prospettiva della sostenibilità ambientale, della irreversibile limitazione di consumo di nuovo suolo urbano e verde, della riduzione delle volumetrie dei costrutti urbani, specie nelle aree ancora numerose di imprese economiche dismesse o potenzialmente in dismissione.

Le aree, coinvolte da modificazioni urbane, che sono strategiche ai fini di queste trasformazioni, devono essere sottoposte a Valutazione Ambientale Strategica, così come vuole la normativa italiana che ha recepito direttive europee. La VAS correttamente intesa deve insomma diventare uno strumento di partecipazione dei cittadini, che veda l'Amministrazione come soggetto attivo nel promuovere il coinvolgimento e la partecipazione della cittadinanza, con l'obiettivo di un intervento progettuale sulle aree critiche, con un metodo consensuale, che possa maturare scelte condivise dai molti.

Nelle **4 pagine inserto centrali** articoleremo sinteticamente il senso delle nostre proposte, che riassumono per esigenze di informazione quelle più analitiche (tutto questo libretto) che abbiamo inviato all'Ufficio di Piano. Una di queste illustrerà, sempre sinteticamente, alcune prospettive che hanno la caratteristica della "visione" su alcuni modi di percepire la forma della nostra città.

## PER UN PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO *PARTECIPATO* E CONDIVISO CON TUTTI E NON CON LE CATEGORIE FORTI



**Pensiamo che la premessa per l'elaborazione del PGT sia la partecipazione.**

Non intendiamo con partecipazione la semplice apertura per due mesi di un ufficio per il Piano. Nemmeno riteniamo esaustiva della partecipazione poter presentare suggerimenti o proposte come atto dovuto ai sensi della normativa regionale. Pensiamo inoltre che la partecipazione non si esaurisca in uno o più consigli comunali aperti.

Nemmeno pensiamo che la partecipazione si risolva nella raccolta di firme o di sottoscrizioni a qualche documento di forze politiche o sociali. Neppure riteniamo condizione essenziale della partecipazione una consulta delle categorie sociali che hanno forti connotazioni di interessi e che normalmente vengono ascoltate o in modo istituzionale o nella prassi.

Abbiamo invece in mente gli **interessi diffusi**, quelli che non vengono mai ascoltati perché sono magari organizzativamente deboli o residuali rispetto agli interessi forti.

Non pensiamo che questi interessi diffusi siano rappresentati dagli organi rappresentativi del decentramento.

In particolare **ci riferiamo ai** giovani sia nella loro condizione di studenti che di lavoratori.

Ai bambini che possono far emergere a seguito di un processo partecipativo che li coinvolga l'immagine della città che vogliono vivere.

Ai diversamente abili che sperimentano barriere fisiche, sociali e culturali che ne ostacolano l'inserimento nella vita urbana.

Alle donne che non solo sono adeguatamente rappresentate nelle istituzioni ma che ancora non sono state messe in grado di esprimere il loro universo simbolico differenziato da quello maschile.

Agli anziani ai quali chiedere non solo risposte in termini di accessibilità ai servizi ma un parere e un vissuto che ci consegni la memoria di questa città e dei suoi cambiamenti.

Ai pedoni che soffrono di una città destinata alle automobili.

Ai pendolari costretti a consumare la loro vita in entrata o in uscita dalla nostra città.

Ai cittadini delle zone e delle circoscrizioni per conoscere il senso di integrazione che viene percepito e di soddisfazione rispetto ai servizi e alla vita comunitaria.

Agli stranieri per i quali il problema della casa è solo uno degli aspetti di un più vasto problema di accoglienza.

Pensiamo inoltre che la partecipazione debba esprimere un metodo di prevenzione che possa focalizzare l'attenzione dei cittadini su quelle aree della trasformazione urbana più interessate da cambiamenti degli assetti, delle destinazioni, delle volumetrie.

Riteniamo che la dove tali cambiamenti assumano impatti socialmente e ambientalmente rilevanti debbano essere condivisi con i cittadini di quella zona, di quel territorio, per essere poi assunti come momento del Piano di Governo del Territorio, in modo tale che la realizzazione concreta di quei progetti possa attuarsi successivamente in modo sereno.

C'è un soggetto poi che dovrebbe e potrebbe avere un ruolo privilegiato sia nel promuovere il processo di partecipazione attorno al progetto della città, che affidandone, in consone modalità, un ruolo tecnico progettuale, ovvero **il Politecnico**.

Nel primo caso il Politecnico potrebbe avere un ruolo complesso di alfabetizzazione e di coscientizzazione di base nei confronti delle realtà cittadine e in particolare nei confronti dei soggetti che abbiamo chiamato in causa.

Il fine è quello di **mettere a disposizione strumenti di conoscenza** per meglio leggere e interpretare le trasformazioni urbane da parte di chi è oggetto/soggetto di questi cambiamenti. Dall'altra si potrebbe immaginare che il progetto di Piano di Governo o parti significative dello stesso vengano affidate a professionisti del Politecnico.

In particolare si avanza anche l'istanza di richiedere la collaborazione del Politecnico per il disegno urbanistico e lo studio della ristrutturazione viabilistica, dei parcheggi, dei trasporti e della mobilità. Sarebbero entrambe le modalità forme per dare rilevanza e significato al rapporto tra **l'università e il suo territorio**. Tutto ciò premesso e preliminarmente pensiamo che **un documento come il nostro e come altri simili** debba avere la certezza di essere preso in considerazione con definizione di tempi, modalità, procedure. Più in generale **chiediamo che venga approvato un regolamento che dia garanzie di trasparenza** ai processi e ai tempi della partecipazione, al fine di dare al ns. ed altrui lavoro i caratteri dell'efficacia e del riconoscimento istituzionale dovute tutte le volte appunto che un processo partecipativo venga effettivamente messo in atto.

La fase dei suggerimenti e delle proposte può costituire un'inutile esercitazione di manifestazione di idee se non è sostenuta da regolamenti sulla partecipazione con garanzie di trasparenza, di accessibilità ai dati, alle informazioni e di trovare una interlocuzione diretta ed esplicita sulle questioni sollevate. Ciò vale in partenza ma ancora di più con **la procedura VAS** in cui il pubblico (una o più persone fisiche o giuridiche e le loro associazioni, organizzazioni o gruppi, in ottemperanza alla Convenzione di Aarhus) abbia accesso alle informazioni, alla partecipazione ai processi decisionali e alla giustizia in materia ambientale, in conformità anche al Decreto Legislativo 19/8/2005 n. 195 (Attuazione della Direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale) e al DPR 184/2006 (nuovo regolamento sull'accesso agli atti).

Fondamentale è poi il fatto che l'Autorità competente per la VAS **sia autonoma** dalla Autorità procedente nei compiti di tutela e valorizzazione ambientale e collabori anche con i soggetti competenti in materia ambientale (*fra i quali ci candidiamo con la nostra rete*), al fine di curare l'applicazione della Direttiva 2001/42/CE e degli indirizzi regionali di cui al DCR VIII/351 del 13/03/2007. Sul versante di questa fase aperta per i suggerimenti e proposte, appare logico che questi possano risultare in parte non ben calibrati dal momento che non ci risulta che l'Amministrazione abbia fornito ai Cittadini il **QUADRO CONOSCITIVO DEGLI ASSETTI ATTUALI DEL TERRITORIO COMUNALE** sul quale ragionare e dare suggerimenti e proposte conseguenti.

Crediamo non sia una richiesta sconsiderata avere a disposizione:

standard e servizi già esistenti

sistema delle aree produttive

sistema dei vincoli vigenti

sistema degli impianti tecnologici esistenti nel territorio comunale

sistema della mobilità

ambiti di classe 4 da escludere dall'utilizzazione edificatoria

ambiti di valore paesaggistico -ambientale ed ecologico-

sistema delle aree agricole

sistema delle aree boscate

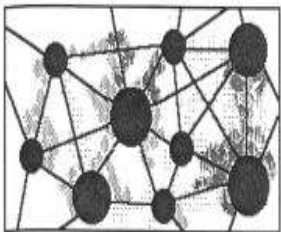
individuazione degli ambiti territoriale

stato di attuazione del p.r.g. vigente ai sensi dell'art. 84 del vigente p.t.c.p

rapporto sull'indice di consumo del suolo e sulla variazione massima di superficie urbanizzata.

In attesa e ponendoci come settore del pubblico interessato all'iter decisionale, chiediamo che venga definita la modalità di informazione e partecipazione del pubblico con tutte le realtà presenti sul territorio, avviando momenti di informazione, confronto, verifica e valutazione. Se quanto sopra dichiarato non si realizzasse la partita della partecipazione come metodo ordinario di trasformazione dei processi urbani sarebbe impari e perduta in partenza. E' pertanto necessario che si pongano basi certe per partecipare, ossia è necessario, come sopra richiamato, che un regolamento-patto stabilisca chiaramente **i diritti dei Cittadini e i comportamenti dell'Amministrazione** sin dal momento che si apre la fase dei "suggerimenti e proposte" che devono trovare motivate e precise risposte dirette anche senza la mediazione dei gruppi consiliari. Le forme di aggregazione possono essere diverse e quindi una rete di realtà che affrontano questa tematica urbanistica è **un valore per la Città**.

## LA CITTA' *POLICENTRICA*

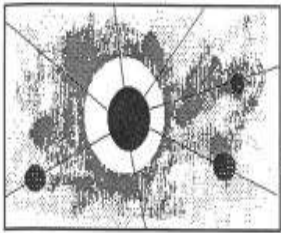


Le norme tecniche attuative della **Variante di Piano** del 2003 sono introdotte da una lunga citazione di Luigi Mazza, uno dei primi estensori del Piano Regolatore della città negli anni '70 del '900.

A Vale la pena riprodurla per intero:

*"Nel 1951 la forma urbana è già definita, simile a **una mano aperta**.*

*Il pollice è molto ampio e le dita divaricate; il pollice e l'anulare, tozze e corte si appoggiano una al lungolago e una si stende nella Valle del Bione, il medio coincide con il Caldone, l'indice con il Gerenzzone e, infine, il mignolo grosso e sproporzionatamente lungo si adagia tra la collina e il Lago di Garlate".*



B Dovremmo dimenticare e cancellare questa analogia che ha avuto l'esito paradossale della profezia che si autoavvera.

In effetti nel 1951 la forma urbana della città è ancora decisamente policentrica. L'unità amministrativa del Comune di Lecco avvenuta nel 1923 non ha soppresso ancora la forma policentrica dei precedenti comuni anteriori all'unificazione amministrativa.

L'immagine citata scritta qualche decennio più tardi al 1951 non è altro che una proiezione di quello che avverrà. E che contribuirà a far divenire. Ovvero la forma urbana di una Città che ha rotto ogni discontinuità con le sue perimetrazioni agricole e naturali, attraverso una profonda trasformazione che sopprimerà non solo il contorno agricolo dei vecchi nuclei e degli antichi comuni, ma anche quelli che oggi vengono chiamati i corridoi ecologici.

Insomma le discontinuità urbane, ben visibili **sono state saturate** - termine che ricorre sovente nel piano del 2003 - con nuove edificazioni, creando un tessuto continuo urbano, una città diffusa, uno *sprawl*,

che non solo definisce per intero la forma urbana della città amministrativa di Lecco, ma si espande serialmente, anche nel territorio perimetrante Lecco, ovverosia lungo l'asse che unisce Malgrate, Valmadrera e Civate, l'asse che unifica Lecco con Pescate e Garlate e, infine, l'asse Vercurago Calolziocorte, dando luogo a **una Lecco Allargata. (LA)**

La **mancata salvaguardia** di territori agricoli e il loro azzeramento urbano, non è stata compensata da corridoi ecologici di vario tipo. I poli attrattori del costruire sono avvenuti attorno a vie di comunicazione che hanno avuto una **configurazione sempre più disordinata**, con gli assi stradali che la percorrono che assumono sempre di più un valore indifferenziato. Le diverse strade perdono significato funzionale e si confondono o sovrappongono.

Il discontinuo urbano costituito da aree agricole o corridoi ecologici mentre viene meno, non viene sostituito da assi di comunicazione forti e funzionalmente differenziati che avrebbero potuto costituire la trama di un policentrismo conservato o ridisegnato.

Il fenomeno di saturazione urbana e di indifferenziazione delle reti della mobilità avviene nell'ignoranza degli impatti ambientali dovuti all'inquinamento e alla congestione del mezzo automobilistico.

Anche l'**attraversamento in sotterranea** viene progettato come parte estranea alla mobilità di scambio interna alla città.

Con il paradosso, che negli anni più recenti, ad opera realizzata, l'attraversamento **non muta e incide sulla mobilità cittadina** e sulla mobilità della Lecco Allargata.

Con degli effetti addirittura perversi.

L'attraversamento in sotterranea, che doveva mettere fine in primo luogo ai problemi dell'attraversamento della città, per i flussi provenienti dalla Lombardia - in particolare dal milanese - diretti verso la Valtellina, nei week-end, e per i flussi pesanti infrasettimanale, sempre nelle stesse direzioni, si è raddoppiato. L'attraversamento in sotterranea convive e si affianca un secondo attraversamento, rappresentato da quei medesimi percorsi che dovevano appunto avere soltanto una funzione sussidiaria e temporanea fino all'entrata in funzione dell'**attraversamento sotterraneo (AS)**.

Nei fatti questo non è avvenuto. Da Civate si attraversa Valmadrera e Malgrate, su una strada ad alta velocità e a quattro corsie. Il percorso prosegue passando dal ponte Kennedy, Via Leonardo da Vinci per poi improvvisamente restringersi sul lungolago di Lecco e riaprirsi di nuovo e progressivamente fino a riproporre le 4 corsie dalle Caviate all'inserzione sulla ss.36.

Allargamenti e restringimenti non sono voluti e non rispondono a una intenzionale progettazione di moderazione della velocità. Questo lungo percorso costituisce, nei fatti, un secondo **attraversamento "ombra" (AO)** per continuità di traffico; traffico che tuttavia è in gran parte estraneo alla mobilità di scambio infracittadina.

Questo doppio di attraversamento è sintomatico della insufficienza culturale e progettuale di una visione della mobilità cittadina, vero e proprio specchio della crescita urbana indifferenziata e confusa della città. **(CR=città ristretta/città amministrativa)**

Ne consegue che la forma urbana della città oscilla pesantemente in modo squilibrato su un centro appesantito da funzioni di tipo generale e di attrazione, centro che opera come fosse un imbuto e che come un imbuto genera quotidianamente micro e macro congestioni.

Ma la forma ad imbuto non esaurisce **il disordine della mobilità** che è ulteriormente facilitato da una indifferenziazione di funzioni dei percorsi.

A questo oscillare del tessuto urbano tra due forme di un massimo di precipitazione verso un centro e di degradata fuga inerziale periferiche, o tra un massimo di gerarchizzazione verticale e un estremo di indifferenziata orizzontalità, dovremmo opporre una immagine di equilibrio reticolare di tipo policentrico.

A cui anche gli ultimi documenti di Piano fanno riferimento, in termini di auspicabilità e di finalizzazione generale, ma che poi in termini di norme attuative e di individuazione di **Piani di innovazione strategici** non vengono affatto mantenuti.

Anzi vanno a rafforzare e implementare le precedenti tendenze.

Pensare a **una città policentrica, ristretta e allargata (CR+CA)** non vuol dire ritornare al buon tempo andato dei vecchi nuclei storici. Anche se questi rappresentano sia da un punto di vista geomorfico che urbano dei poli attrattivi. Poli attrattivi che devono essere affiancati da altri catalizzatori.

Si sbaglierebbe a pensare che gli attrattori siano solo dei pieni.

**Gli attrattori** possono essere dei vuoti.

Per esempio **un parco urbano**, una nuova piazza, un nodo intermodale di interscambio.

Ne diviene una immagine di **città che oggi va restituita** a sé stessa. Alla sua profonda e sotterranea vocazione policentrica. Che può realizzarsi solo attraverso una riscrittura e un linguaggio urbano che in analogia a quello letterario sia fatto per sottrazioni.

**Troppo è stato riempito.**

Troppo è stato affastellato.

La città va pensata sottraendo pieni con vuoti. O meglio ridefinendo i pieni con i vuoti.

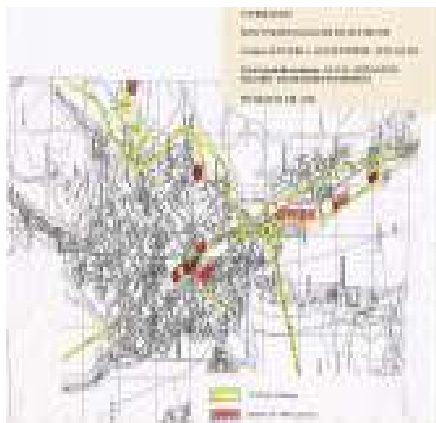
Il nuovo Piano deve allora muoversi in questa previsione. Restituire una città policentrica.

E tuttavia una città policentrica è una condizione necessaria, ma non sufficiente.

**La città deve darsi condizioni di autosostenibilità.** Sostenibilità che richiede **una crescita zero** e muoversi verso condizioni di autosufficienza energetica. Muovendosi nella prospettiva del **risparmio energetico** delle fonti rinnovabili e della **bioedilizia** e di un diverso rapporto con il territorio urbano sia nella città ristretta (la Lecco amministrativa) che nella città allargata.

L'esito finale di queste due tendenze deve essere la generazione di **una città che crei relazioni e legami sociali.** Che produca spazi pubblici e per questa via anche sicurezza e reciproca fiducia

## LA CITTA' AUTOSOSTENIBILE E A *CRESCITA* ZERO



Bisogna immaginare la città **(CR+CA)** attraversata da **boschi urbani e parchi/spazi verdi.** Un bosco urbano e uno spazio verde oltre ad avere una funzione climatizzante e di abbassamento della temperatura nei mesi estivi, riproducono e riportano dentro la città l'intero antichissimo ciclo naturale della vita e degli equilibri ecologici.

Non solo spazi quindi per passeggiate o fitness, che rappresentino una tregua d'asfalto, ma luoghi per un'educazione ambientale possibile e di continuità formativa nell'ambiente e con l'ambiente.

*"Insomma, là, nel parco, si svolge qualcosa di molto più importante della sola passeggiata con il cane e i bambini: si dipana l'essenza*

*stessa del funzionamento del pianeta. Se percepita e vissuta, questa consapevolezza ha un grande valore formativo e didattico: in un mondo sempre più virtuale e artificializzato, ricordarsi, anche a pochi metri dai quartieri più urbanizzati, di quali sono le regole ferree e ineludibili dell'antichissimo gioco della vita, di cui anche noi volenti o nolenti siamo parte, è una necessità per la nostra sopravvivenza."* (Luca Mercalli).

Dentro questa prospettiva di spazi verdi che si infilano nella città come lance di fiamma o come radure nel *continuum* urbano a Lecco devono essere **rivalorizzati** anche e soprattutto in questa funzione **i fiumi e i torrenti** che l'attraversano. Fiumi e torrenti che oltre ad avere in taluni casi un valore storico e museale (Gerenzone) devono soprattutto **tornare ad essere luoghi salubri** di riappropriazione urbana e laddove è ragionevolmente possibile di rinaturalizzazione.

In questo contesto il Piano di Governo del Territorio (PGT) deve prevedere insieme **vincoli e progetti.** Di particolare rilievo ci sembra la possibilità di prevedere **per il torrente Caldone un ripristino che lo riporti visibile** a partire dal suo interrimento immediatamente a ridosso della ferrovia lungo l'intero asse della sua foce.

Caldone che deve essere **reso fruibile al pubblico almeno per il parco dell'ex-sanatorio o Cazzaniga** (ora Asl) forse l'unico tratto di fiume in città rimasto ancor "naturale"



E certamente degno di **riqualificazione deve poter essere il Bione** sia nel tratto che passa in Germanedo Belledo, sia lungo il tratto di Via Cimabue.

Ovviamente questa ipotesi è solo un aspetto e uno stralcio di **un progetto complessivo di decementificazione e di rinaturalizzazione degli alvei e delle rive dei nostri torrenti.**

Il PGT deve poi prevedere all'interno della città e non solo in spazi marginali e periferici **orti e frutteti di città** da affidare a cittadini singoli e associati, come elemento di un sistema di autoproduzione, che possa costituire anche la possibile condizione di **una rete di economia di reciprocità.** Del resto la nostra città ha visto scomparire, specie al suo centro, innumerevoli giardini interni alle vecchie costruzioni, e sostituite da maggiori indici di volumetria.

Se meccanismi compensativi devono esserci questi vanno immaginati non solo in termini sincronici ma soprattutto in termini diacronici.

**Quello che è stato sottratto in passato deve essere restituito per il presente e per il futuro.** Detto altrimenti lo scambio, in termine di restituzione del consumo di suolo, deve avere una portata intergenerazionale, nella prospettiva della sostenibilità presente e futura. Lecco, assieme ai giardini e agli orti privati che però rappresentano in termini ambientali dei beni che hanno una funzione pubblica o come direbbero gli economisti rappresentano esternalità positive a favore di molti, ha un ridottissimo patrimonio di giardini o parchi pubblici. Spesso ridotti a fette marginali, a ritagli, a scampoli.

In una situazione siffatta **deve essere riconfermata l'ipotesi di fare dell'area dell'Arlenico un bosco urbano in senso proprio.** Ma non ci si può accontentare di questo.

Crediamo che a questo scopo debba essere destinata **l'area dell'attuale campo sportivo da collegare con un sovrappasso ai Giardini del Belgioioso.**

Per lo stadio dovrà essere scelta un'area, non necessariamente entro i confini comunali, attraverso il recupero di aree dimesse (anche cava) purché servite da trasporto pubblico (metropolitana, funicolare, ascensore). In ogni caso è auspicabile che **l'attuale o il possibile campo sportivo venga con più frequenza utilizzato anche per altri eventi.**

Il Comune potrebbe poi alla maniera del FAI chiedere **l'apertura in qualche periodo o giorno dell'anno anche per parchi privati,** per restituire loro una funzione pubblica e sociale oltre che incentivare, magari con riduzioni di fiscalità locale, forme di gestione comunitaria di spazi di verde pubblico. Oppure e in modo complementare dove esistono le disponibilità **arrivare a convenzioni tra pubblico e privati** per l'apertura di questi parchi magari in modo più continuativo. Per concludere si invoca oltre alla creazione di **microparchi magari all'interno di "zone 30" o a mobilità limitata,** si devono individuare aree e zone per l'attuazione della legge Rutelli che **prevede la piantumazione di un nuovo albero per ogni bambino nato.**

E in questo contesto di piantumazione che deve essere orientata a creare un migliore microclima e una migliore permeabilità dei suoli, si deve altresì censire e regolare tutti quegli alberi esistenti privati e pubblici da conservare e salvare, colpendo con sanzioni tutti coloro, privati in primis, che considerano alberi di pregio esistenti nei propri orti o giardini un semplice bene privato che può essere soppresso "ad nutum" senza compensazione alcuna di tipo corrispondente e quasi sempre in cambio di nuova edificabilità. Insomma, per concludere l'argomento, **ci devono essere vincoli totali per il verde interno alla città** (privato compreso) che deve essere seriamente censito e tutelato.

L'altro elemento *imprescindibile* ai fini di una necessaria sostenibilità del territorio è legato al mantenimento di una **rigida chiusura per nuove espansioni edificatorie nelle zone verdi coltivate e boschive** che delimitano le zone pedemontane e montane del nostro territorio cittadino con l'obiettivo di preservare l'integrità agro-naturalistica di queste aree.

Abbiamo visto in questi decenni una costante erosione di queste aree, veri e propri balconi sulla città, sia dalla zona che per Acquate raggiunge la funivia dei Piani d'Erna, sia nella Valle del Caldone da Olate a Bonacina e oltre, sia da S. Giovanni verso Montalbano.

Sottrazione di aree agro-naturali sostituite con discutibili edificazioni e impoverite da "necessitate" infrastrutture di collegamento. Ma ci sono segni di ristrutturazioni in atto, che preoccupano anche su zone apparentemente integre come Neguggio, la Rovinata, Campo de' Boi e nelle zone più alte di Maggianico Chiuso nei confronti dei quali deve essere garantito il massimo di conservazione.

A fronte di quanto sopra bisogna riaffermare la necessità assoluta di **garantire** soprattutto per il futuro **la tutela delle fasce pedemontane con l'esclusione più totale di nuove edificazioni**. In ogni caso è necessario che le aree verdi siano collegate tra loro **attraverso una maglia di "corridoi ecologici"** e i torrenti possono essere uno, seppur non esclusivo, di questi corridoi. Così come deve essere messo in atto **una procedura di risanamento della Cava** che fa scempio delle pendici, alte e basse del Magnodeno, senza dover aspettare i tempi della auspicabile chiusura allo scadere del Piano Cave Provinciale.

Noi riteniamo che tali zone agricole vadano mantenute a quella vocazione e che eventualmente vada pensato un **Piano Agricolo** specifico che preveda meccanismi di differenziazione o di sostituzione nei confronti delle realtà esistenti. Incentivando eventualmente forme di agriturismo o forme di produzioni sociali legate e reti di economie di reciprocità o di cooperazione.

La precisa richiesta di tutela della fascia pedemontana deve trovare una precisa collocazione nella **predisposizione del Piano delle Regole** dove si possono individuare:

- A) le aree destinate all'agricoltura;
- B) le aree di valore paesaggistico, ambientale ed ecologico;
- C) le aree non soggette a trasformazioni urbanistiche.

Parimenti le nostre richieste per il verde in città, da usare anche per orti urbani, sono coerente con l'individuazione (sempre nel Piano dei Servizi) di aree per dotazione a verde di connessione tra territorio rurale e quello edificato, fra opere viabilistiche e le aree urbanizzate ed una loro razionale distribuzione. Richiediamo ancora **l'individuazione di aree per attrezzature pubbliche** (per es. spazi per gli anziani in campo socio-assistenziale in ogni quartiere) **e aree per l'edilizia residenziale pubblica**.

E' chiaro che queste esigenze da soddisfare devono scaturire dalla determinazione del numero di utenti dei servizi dell'intero territorio, in rapporto alla popolazione stabilmente residente, alla popolazione da eventualmente insediare, alla popolazione gravitante sul territorio (occupati nel Comune, studenti, utenti servizi sovracomunali, flussi turistici).

**Un problema analogo riguarda il verde che cinge i nostri laghi.**

Che va mantenuto per quello che è laddove ancora esiste e che invece deve trovare forme di creazione artificiale o di integrazione dove prevale oggi la cementificazione delle rive. Detto altrimenti qualsiasi ristrutturazione manutentiva delle rive a Lago non può tradursi nella costruzione di muri di sbarramento e di sostegno. Il rapporto con il lago deve prevedere una sua rinaturalizzazione. Rinaturalizzazione che se non è possibile lungo il *continuum* deve essere pensata come insieme di intervalli e di intermezzi. E del resto a noi pare essere questa la fisionomia di fondo delle zone abitate che emergono dal lago.

In sintesi il Piano deve **inserire norme che proibiscano l'invasione di alveo** (riva e area lacuale) con opere fisse e con riporti di materiale (salvo per opere pubbliche di grande rilevanza strategica e di importanza sovracomunale, in mancanza di alternative).

Se ci sono validi motivi sotto l'aspetto idrogeologico, morfologico ed idraulico per questa prescrizione, tuttavia, sotto l'aspetto paesaggistico, non è ammissibile che venga permessa una **modificazione delle caratteristiche storico-qualitative del paesaggio** dei laghi insubrici, per esempio con la presenza sulla riva e sopra il lago di costruzioni per auto in sosta.

E' anche dentro questa prospettiva che dovrebbe essere pensato **l'innesto della ciclabile** che da Abbadia raggiunge Lecco: alle Caviate è necessario riqualificare le sponde con una **passeggiata lungolago** fino all'Orsa Maggiore, destinando a parco urbano l'area verde, eliminando l'ATS 1 (area trasformazione strategica), e permettendo un minimo di edilizia, con un porticciolo che rispetti le prescrizioni regionali inserite in PRG (cioè 50 posti barca) con strutture leggere galleggianti.

Ne deriva anche che assieme al verde pedemontano e in analogia debba essere garantito lo spazio acquatico del Lago.

Deve insomma essere rigettata quella tendenza a invadere gli argini naturali del lago con costruzioni private e pubbliche di ogni tipo.

Che nascono comunque da concessioni pubbliche.

Deve altrettanto essere **rigettata la tendenza in atto** da parte di alcune amministrazioni a utilizzare gli alvei del lago come spazio compensativo di riempimento con materiali di scavo prelevati più o meno in vicinanza in ragione di altri interventi di trasformazione infrastrutturale o edificatoria

Del resto quest'ultima non è un'ipotesi di scuola, perché oltre che essere, al presente, in atto in Comuni lacuali vicini ha prodotto, per chi ne ha ancora memoria, **una grande occupazione d'alveo**, in località Bione - *la vecchia Ruera* - e in località Rivabella con gli scarti di produzione dell'Arlenico Caleotto.

Oltre al principio di una piena accessibilità alle rive da parte di tutti deve essere rispettata l'idea di una piena sostenibilità dell'ambiente lago. Della garanzia dei suoi equilibri sistemici, così come abbiamo detto a proposito dei boschi e parchi urbani.

Quando si parla di eco-sistemi lacuali: occorre ipotizzare che la modificazione delle rive a scopi portuali e di navigazione deve prevedere interventi reversibili nel tempo, quello che oggi sembra indispensabile potrebbero non più esserlo tra 100 anni.

Non deve essere il costruito artificiale a entrare nel lago ma il lago a entrare nella realtà urbana eventualmente. E in ogni caso oltre a vincoli paesaggistici, eventuali opere di tipo portuale, concentrate o diffuse, giustificate da interesse produttivo o turistico non devono modificare gli attuali eco-sistemi lacuali e neppure **modificare in peggio l'impatto ambientale** che ne consegue per la parte urbana.

Il terzo elemento forte della eco sostenibilità complessiva del territorio è legato al consumo energetico e alla autosostenibilità energetica.

Che riguarda due sottosistemi: **quello dell'edificato e quello della mobilità urbana.**

Il primo che genera sprechi energetici e produce inquinamenti, il secondo che assomma agli inquinamenti anche congestionamenti.

Non solo **la sostenibilità energetica è doverosa**, ma oggi è assolutamente necessaria, in ragione di un aumento dei prezzi del petrolio e in generale di altre materie prime, che non sono dovute a ragioni congiunturali, ma mettono in evidenza l'emergere di una scarsità assoluta di queste risorse non rinnovabili.

In questa parte ci limitiamo a ragionare sui manufatti edificatori di qualsiasi tipo, residenziale, commerciale, industriale. Essi devono essere concepiti nella **duplice prospettiva** del risparmio energetico e delle fonti rinnovabili che devono convergere nei criteri di una bioedilizia che ha bisogno di una energia minima, tendente allo zero.

**Le Amministrazioni pubbliche devono essere vincolate dal PGT** e dai regolamenti di fabbricazione a questi vincoli. Qualsiasi amministrazione pubblica. Sia che l'immobile di cui è titolare sia già edificato, sia soprattutto se edificabile.

L'Amministrazione pubblica poi deve vincolare l'acquisto di immobili da privati ai fini del loro uso pubblico all'**esistenza di certificati verdi di consumo energetico** che siano di prima classe. Le Amministrazioni pubbliche devono poi procedere a un **Piano di ristrutturazione degli immobili** attuali in funzione di quegli obiettivi.

Il Comune di Lecco, nei vincoli urbanistici soprastanti, deve farsi promotore e coordinatore di questo piano e legare l'adesione al piano e alla sua tempistica a eventuali concessioni legate all'esercizio di interessi degli enti pubblici.

Del pari passo le nuove concessioni edilizie per nuovi edifici devono essere conformi a parametri di alto risparmio energetico.

Così come per le ristrutturazioni.

Si sostiene in merito il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- politica di risparmio energetico in ambito pubblico (edifici amministrativi, edifici sportivi, scuole, illuminazione stradale) attraverso la collaborazione con *Energy Saving Companies* (ESCO), che possono finanziare sistemi di risparmio energetico, sul modello seguito da molti Comuni Italiani.

- **politica di risparmio energetico** e riduzione-abbattimento dell'inquinamento da amianto, da riscaldamento, da riscaldamento dell'acqua, iniziando dagli edifici pubblici.

- **regolamento edilizio vincolante** per nuove costruzioni improntato al risparmio energetico e al basso impatto ambientale (coibentazione, sistemi energetici solari e fotovoltaici) e certificazioni energetiche per gli edifici. Quello che ci appare superfluo e negativo è immaginare l'incentivazione di una bioedilizia in cambio di aumenti di volumetria. Gli strumenti di incentivazione sono invece d'altro tipo e sono piuttosto legati all'esistenza di un mercato di certificati verdi che alzano il valore di mercato dei manufatti. Oltre al fatto che il rientro da eventuali spese superiori rispetto all'edilizia standard, oggi sempre più ridotto, è contemplabile in pochissimo tempo e in ragione di una netta riduzione delle spese correnti di consumo.

Piuttosto andrebbe invece rovesciato il principio.

Dati gli standard di edificabilità, chi non costruisce secondo i principi di bioedilizia avrà delle penalizzazioni nel costruire, legate alla possibilità di costruire volumetrie in ragione inversa al consumo energetico.

In altri termini bisognerebbe **introdurre un criterio generale sovraordinato di consumo energetico sostenibile per l'intera città a cui far corrispondere una volumetria complessiva**, da cui dedurre i diversi indici per zona e destinazioni realizzabili in quella misura massima solo se i singoli costrutti garantiscono l'indice corrispondente di risparmio energetico.

Infine un altro aspetto della sostenibilità è legato ai **consumi d'acqua**.

Oltre che a un problema di stili di vita orientati da principi di sobrietà, il problema è strutturale e di qualità delle reti. Non è solo un problema di sprechi e di perdite in rete, è anche un problema di dualità di reti che non può riguardare solo il recupero di acque piovane solo per un uso esterno all'edificio, come sembra dalle innovazioni più recenti del Regolamento Edilizio, ma di **una rete duale sull'intero territorio urbano** che attinga acque pregiate per gli usi personali dalle falde più profonde e pescando invece acque meno pregiate e integre da falde più superficiali. Il tutto nella prospettiva di reti duali che coprano bisogni anche interni agli edifici come per gli sciacquoni e quant'altro.

Una considerazione finale e riassuntiva sulla **sostenibilità** è legata alla **crescita zero nel consumo dei suoli**. Ma l'argomento è più vasto e intrigante. Non solo occorre continuare a ribadire che bisogna in tutti i modi **disincentivare il consumo di suolo valorizzando il patrimonio edilizio esistente**, ma bisogna andare oltre. L'ultimo Piano Regolatore ha probabilmente **sovrastimato i bisogni edificatori** ed ha aumentato le volumetrie complessive.

Sono state di rilievo le proteste che si sono organizzate conseguentemente quando su vecchie aree dismesse oppure su aree prative si sono visti edificare "mostri" come nell'area ex OASA o come si sta facendo, per l'area ex Pagani. Ma questi citati sono i casi più eclatanti dal punto di vista della protesta collettiva, in realtà l'opinione pubblica, attraverso campagne di stampa, o nella percezione della discussione quotidiana, sembra essere "stanca" di opere che appaiono manifestamente incongrue o manifestamente inutili, rispetto al **vissuto estetico e funzionale** della propria città.

Se questi fatti come non abbiamo dubbio alcuno corrispondono a un diffusissimo sentire, ci sembra necessaria **una moratoria** per tutte quelle costruzioni o lottizzazioni o aree di intervento strategico che abbiano ampliato l'indice di edificabilità con il vigente piano regolatore con valori superiori a un 20% max. E ciò deve valere specie per quelle aree che erano industriali dimesse o meno che siano.

In relazione a una popolazione che non cresce in città, ma che sembrerebbe invece stabile o in lento declino, oltre alla moratoria in attesa del nuovo PGT, si rende necessario ripensare alle volumetrie complessive che ci pare ragionevolmente potersi ridurre sulla base di parametri di edificabilità precedenti il vecchio piano regolatore e conformemente alla destinazione delle aree di allora.

## LA CITTA' *PUBBLICA* E SOCIALE



Una città che cresce espandendosi per aggiunte incrementalì è anche una città che perde in relazionalità come se ogni aggiunta fosse l'espressione di un liberarsi dai vincoli di appartenenza.

Ebbene questo è quello che è avvenuto nella nostra città che si è costruita disperdendosi e ampliandosi (**CR+CA**).

Questa dinamica va interrotta e messa in correlazione con la perdita di fattori di relazionalità messa in atto da un individualismo sempre più pervasivo e diffuso che muove alla privatizzazione di qualsiasi spazio pubblico e alla trasformazione delle agorà in luoghi della mercificazione e del consumo.

Bisogna allora innestare una tendenza, che analogamente agli spazi verdi **crei spazi pubblici**, piazze, luoghi di incontro, centri di socialità e di relazionalità.

Sono esattamente quegli **spazi che sono stati sottratti alla città** e che devono poter diventare gli attrattori di una città policentrica.

Pensiamo alla Lecco (**CR**) e al suo **centro storico**.

Già riempito di funzioni amministrative (municipio-tribunale) a cui si è aggiunta la Provincia, oggi è sostanzialmente un centro commerciale a cielo aperto.

Ne sono il simbolo lampante la Deutsche Bank e l'Unione Commercianti, in piazza Garibaldi che risospingono il Teatro Sociale a un ruolo di sfondo e di marginalità.

Le Amministrazioni pubbliche invece di qualificare la loro presenza con l'acquisto di Palazzo Falck per farne un'agorà pubblica e un luogo di incontro ha rinunciato a vantaggio dell'Associazione dei Commercianti che oggi rappresentano per il centro città la vera lobby che detta legge sulle trasformazioni urbane centrali, specie per quelle connesse alla mobilità.

Tutti hanno modo di vedere come le periodiche **invasioni del centro non generino socialità ma folla solitaria**. Sciame di individui competono per affacciarsi alle vetrine o per infilarsi nei negozi giubilanti per l'acquisto di trofei da esibire.

Anche l'obiettivo del passeggiare non è il silenzio, la contemplazione, la conversazione, ma un mostrare e un far "bella figura". Ci si sfiora ma non si entra mai in contatto o in relazione. Difficilmente si è presenti per un fare comune in cui si è soggetti partecipi e attivi.

**Lecco centro storico come centro commerciale all'aperto** non è che l'altra faccia speculare ai centri commerciali coperti. Che sono nonluoghi dove operano i medesimi meccanismi. Nonluoghi che però hanno distrutto quel tessuto di vicinanza e prossimità che residuava nei quartieri della città, nei suoi vecchi nuclei.

E così abbiamo che questi vecchi nuclei divengano periferia, luoghi marginali, degradati. Poveri di relazioni e socialità.

Tutti si ammassano solitari in centro o nei centri commerciali. Moltiplicando la mobilità urbana di automobilità insostenibile.

Bisogna restituire allora socialità ai vecchi rioni, valorizzando spazi per attività sociali.

Creando nuove piazze e piccole agorà.

E' un paradosso, **nel centro storico la socialità è una socialità puramente commerciale o produttiva terziaria**, che proviene e si ammassa da tutte le parti della Lecco allargata e dal territorio ulteriore.

Ma solo per orari definiti. Passate quelle ore la città resta un deserto dominato da un controllo pervasivo di telecamere che presidiano il vuoto e che minacciano sospettose quei pochi che si azzardano a entrare nella città blindata e privatizzata di fatto.

Bisognerebbe **restituire socialità e sicurezza e fiducia** al centro città mettendovi abitanti, nuovi residenti, case popolari. Mettendo gente che vi vive. E non espellendo i pochi rimasti o rendendo il centro uno spazio privato per quei pochi che si possono permettere di viverci e abitarvi.

Dall'altra parte anche i vecchi nuclei soffrono di problemi analoghi.

Perché se c'è la condizione della residenza a rendere più frequentato e frequentabile il posto, questa non basta se il luogo è uno spazio degradato, senza manutenzioni, senza servizi. Se il **luogo diventa esclusivamente un dormitorio**. Allora gli spazi della privatizzazione si rinserrano ulteriormente. E si rinchiudono dentro le mura blindate della propria residenza, dentro l'angoscia di ascensori e la quasi sicurezza della automobile madre e alcova.

Qui non ci sono telecamere. In questi quartieri non ci sono vigilantes. Ognuno individualmente si gestisce la sua insicurezza. Magari collettivamente per difendere territori. Dando vita a branchi. O a ronde.

Lecco è fatta così. Guai a negarlo.

Un Piano che si rispetti dovrebbe **creare le condizioni di questa nuova socialità**, di nuovi spazi pubblici, e non solo di spazi e funzioni amministrative parzialmente decentrate.

Non basta e lo si vede. Così come non bastano 10 piazze. Se la piazza non è il frutto di un processo più ampio.

**Il rischio è che i vecchi quartieri diventino con il tempo banlieus**, cui far fronte solo con gli strumenti dell'ordine pubblico.

E Lecco può essere già così. Se non ci si attrezza culturalmente.

Se non si opera in funzione dell'integrazione.

Non c'è da meravigliarsi se i quartieri diventino con il tempo quartieri etnici. Dove ogni comunità si organizza e si identifica in reti di appartenenza e dove tra le comunità si mette in moto un meccanismo di fobia e di violenza.

Di reciproca insicurezza e di false e chiuse comunità.

Certo un PGT non può rispondere a tutto questo, ma può **creare le condizioni**, se vengono utilizzati altri strumenti, perché questo possa essere prevenuto.



## *IL BEL PAESE*

### *rete lecchese per la tutela del territorio*

---

#### **ISTANZE, PROPOSTE E SUGGERIMENTI per il PIANO di GOVERNO del TERRITORIO della Città di LECCO**

In queste **4 pagine inserto** artoleremo sinteticamente il senso delle nostre proposte, che riassumono per esigenze di informazione quelle più analitiche (un libretto) che abbiamo inviato all'Ufficio di Piano. Una pagina illustrerà alcune prospettive che hanno **la caratteristica della "visione"** su alcuni modi di percepire la forma della nostra città. Se quest'inserto lo troverete separato dal *libretto*, è possibile per quest'ultimo, senza impegno e costi, richiederne copia ai recapiti segnalati.

### **Considerazioni preliminari**

Fino a oggi il territorio di Lecco è stato urbanizzato e la città si è sviluppata senza linee di governo complessivo, attraverso interventi edilizi, urbanistici e viabilistici, che si sono susseguiti senza essere minimamente inquadrati in un disegno urbanistico generale della città.

Il risultato è un'edilizia disarmonica, senza canoni estetici e costruttivi, una struttura viaria non regolata e una viabilità caotica e congestionata, una monocentricità basata sulla vecchia Lecco e sul lungolago, che ha relegato i vecchi borghi al ruolo di quartieri periferici, con la saturazione di tutte le aree intermedie fra la vecchia Lecco e i vecchi borghi circostanti, con scarsità di aree verdi, di spazi vuoti (piazze e larghi) e di spazi sociali. Il disegno viario è risultato di tale costruzione disarticolata della città, da cui sono derivati percorsi non lineari, che rendono difficile la regolazione dei flussi di traffico automobilistico, dei trasporti per la mobilità pubblica, della mobilità ciclabile e pedonale. Il PGT implica viceversa e tendenzialmente obbliga a costruire un disegno complessivo del sviluppo cittadino, che si rende quanto mai opportuno, anche se purtroppo ormai con i forti vincoli che si sono stabiliti.

Con le proposte seguenti si vogliono sostenere dei principi di sviluppo su cui Lecco possa basarsi per il futuro e alcuni suggerimenti di modelli ed esempi di sviluppo.

### **Metodo di costruzione del PGT e progetti attuativi**

In primo luogo si vuole rappresentare l'istanza di perseguire la costruzione del PGT e dei progetti attuativi, con la preliminare e contestuale consultazione della popolazione, in generale della città, dei quartieri, delle Associazioni e di tutti i soggetti interessati, in modo che si riqualifichi e si costruisca una città attraverso il consenso e l'interesse dei cittadini.

- Si avanza anche l'istanza di richiedere la collaborazione del Politecnico per il disegno urbanistico e lo studio della ristrutturazione viabilistica, dei parcheggi, dei trasporti e della mobilità.

### **Trasformazioni urbane a crescita zero**

Il miglioramento e la riqualificazione della città esistente è preliminare a ulteriori sviluppi edilizi, che possono eventualmente aggiungersi a una città ridisegnata senza alterarne le caratteristiche e le funzioni, nella conservazione delle aree verdi e agricole pedemontane e collinari circostanti.

Tutte le aree disponibili e di cui si possa prevedere una futura disponibilità, derivanti da dismissioni di attività industriali e commerciali, debbono in primo luogo essere considerate per ridefinire e migliorare la città attuale sulla base degli obiettivi seguenti:

- passaggio da una città monocentrica a una città policentrica, con riqualificazione dei vecchi borghi, delle piazze e incentivazione di poli attrattivi commerciali, di svago, sociali, di servizi.
- programma di riqualificazione del verde e del decoro urbano, con vincoli assoluti sul verde esistente privato.
- con progetti di nuovi parchi e giardini pubblici.

## **Viabilità e mobilità**

Si sostengono i seguenti obiettivi:

- studio complessivo e governo della viabilità e della mobilità (con istituzione di un Mobility Management)
- migliore tutela delle aree pedonali e loro ampliamento.
- ampliamento della viabilità riservata alla bici e sviluppo di una viabilità ciclabile allargata alla città.
- Miglioramento del trasporto pubblico, con aumento della frequenza delle corse e tendenziale uso di mezzi a basso o nullo impatto ambientale, nonché di bus navetta dagli spazi di intermodalità verso e dentro il centro storico.
- sviluppo e incentivo di possibilità di auto in affitto (Car Sharing) ed auto condivisa (Car Pooling).
- sviluppo di punti di noleggio di biciclette (bike sharing)

## **Ecosostenibilità: risparmio energetico e tutela ambientale**

Si sostiene il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- politica di risparmio energetico in ambito pubblico (edifici amministrativi, edifici sportivi, scuole, illuminazione stradale) attraverso la collaborazione con le *Energy Saving Companies* (ESCO), che possono finanziare sistemi di risparmio energetico, sul modello seguito già da molti Comuni italiani.
- politica di risparmio energetico e riduzione - abbattimento dell'inquinamento da amianto, da riscaldamento, da riscaldamento dell'acqua, iniziando dagli edifici pubblici.
- regolamento edilizio vincolante per nuove costruzioni improntato al risparmio energetico e al basso impatto ambientale (coibentazione, sistemi fotovoltaici...) e certificazioni energetiche per gli edifici.

## **Sviluppo economico e turistico**

La tendenza di sviluppo di Lecco, conseguente alla progressiva dismissione e delocalizzazione delle industrie, sembra seguire alcune linee.

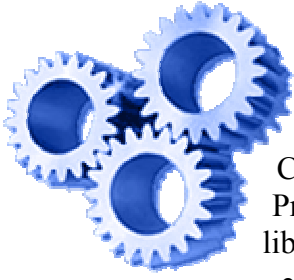
Si sono mantenute attività commerciali e artigianali. Le sedi del Tribunale, dell'Amministrazione Provinciale, del Politecnico, del Polo Sanitario, e di molti altri servizi al commercio, all'industria e ai cittadini, fanno sì che Lecco diventi sempre più un centro di terziario utilizzato dalle aziende industriali, artigianali e commerciali e dai residenti del territorio provinciale.

Lecco sarà una città residenziale, commerciale, di uffici e di servizi, con ampie quote di pendolarismo per lavoro e per studio in uscita e in entrata. Oltre a ciò il centro storico e il lungolago sono meta festiva, soprattutto, di numerosi gitanti di giornata. E' prevedibile, che se sul ramo di Lecco del Lario e in Valsassina, che potrebbero avere grosse possibilità, si svilupperà un turismo più residenziale-alberghiero e di transito, Lecco beneficerà dell'essere un centro fornito di negozi, ristoranti ed esercizi commerciali per i turisti alloggiati sulle sponde lariane o sui monti. Tutto ciò anche in vista dell'Expo di Milano.

Se si sviluppasse meglio una polarità culturale (mostre, musei, concerti ecc.) questa potrebbe diventare ulteriore fonte di attrattiva. E' dunque conseguente che lo sviluppo turistico, con ricadute sulla città di Lecco, debba implicare una politica coordinata di sviluppo all'interno di un Piano Provinciale di sviluppo del territorio. Così come lo sviluppo dei servizi.

La collocazione e lo sviluppo dei servizi (uffici pubblici, scuole, presidi sanitari, attività commerciali) devono in generale essere programmati nel contesto del piano urbanistico in relazione al disegno della città e della viabilità cittadina, favorendo il più possibile una dislocazione non accentrata al fine di distribuire il traffico automobilistico e favorire la mobilità.





# VISIONI DELLA CITTÀ

I cambiamenti significativi richiedono una diversa immagine e forma della città. Richiedono delle discontinuità.

Con le proposte che seguono proviamo a dare questo contributo.

Proposte che elenchiamo in modo sintetico e che potete trovare articolate all'interno del libretto/documento:

- **attuazione di una moderna metropolitana leggera** che colleghi Lecco verso tutte le direzioni del suo territorio fiancheggiando gli attuali assi ferroviari come strumento più efficace per raggiungere rapidamente la nostra città
- **allargamento della pedonalizzazione del centro storico di Lecco** e creazione di ulteriori zone a traffico limitato (ZTL) o di **Zone 30** sia nello stesso centro storico e a Pescarenico, sia negli altri quartieri della città policentrica
- **scopertura del torrente Caldone**, utilizzato oggi a percorso stradale, fino alla foce, per farne uno spazio di passeggiate e di penetrazione pedonale che dalle Meridiane porti in direzione del lungo lago; percorsi analoghi di attraversamento pedonale, lungo gli altri torrenti, o in parallelo, devono poter permettere il raggiungimento pedonale del lungo lago da tutti i punti posti a nord dell'asse ferroviario.
- **creazione di parcheggi intermodali a prezzo calmierato** a nord della ferrovia e in ingresso dal Lago: le aree recuperabili a nord potrebbero essere quelle della Petrolcarbo, del vecchio macello e del canile, in Via Valsugana in altre aree dimesse a ridosso delle cave, in entrata verso Pescarenico nella zona dei Vigili del Fuoco, nell'area a ridosso di Via Tubi con l'ipotesi di un ridimensionamento dell'attuale stazione ferroviaria. Oltre il lago nell'area della Cava Mossini o in altre aree dimesse in zona Ponte Vecchio e in entrata sul ponte Kennedy nel comune di Malgrate
- **Creazione di un grande bosco urbano nell'area del Caleotto** ed eventualmente del campo sportivo
- **Potenziamento con raddoppio della linea ferroviaria Lecco Tirano** che deve essere prolungata fino a Bormio anche in funzione di un alleggerimento dell'attraversamento di Lecco, per un utilizzo dello stesso anche per fini di mobilità locale nonché nella prospettiva di un collegamento ferroviario Colico Chiavenna, traforo ferroviario verso la Mesolcina e Bellinzona per l'inserimento della nostra rete ferroviaria sulla grande direttrice SUD/NORD (Alptransit in funzione dal 2018)
- **Creazione di una nuova stazione ferroviaria principale nella zona di via Fra Galdino** nell'area dell'Arlenico, che risulta essere più baricentrica rispetto agli spostamenti dei flussi di mobilità dovuti all'insieme delle nuove infrastrutture
- **Restaurazione del Ponte Azzone Visconti e suo utilizzo a un solo senso di marcia** in collegamento con il Ponte Kennedy.
- **Collegamento ciclabile e pedonale Pradello - Caviate con riduzione della bretella stradale** a due corsie in prosecuzione della strada lungolago e creazione di una pista ciclabile e di una passeggiata pedonale ombreggiata
- **Una politica della casa come diritto umano fondamentale.** Attraverso un piano che impegni a non vendere a privati edifici pubblici comunali e destinare questi edifici a alloggi popolari e destinando nuove aree da ristrutturazione o da dismissione, non destinate eccezionalmente a rimanere produttive, in modo più che prevalente ad edilizia popolare.
- **Una città amica degli studenti e dei giovani che valorizzi la presenza del Politecnico** in città come fatto strutturale rivolto a migliorare i servizi a loro favore: case e strutture ricettive a equo canone; corridoi e camminamenti da Università e scuole e verso i mezzi pubblici.
- **La città deve offrire una ricchezza di proposte culturali, ricreative e sportive** oltre che di strutture e di luoghi culturali: auditorium, sale cinematografiche, laboratori e sale teatrali, oltre che più semplicemente spazi per incontri culturali o pubbliche assemblee .

Si è costituita nella nostra città una Rete che si è data il nome :

## ***"IL BEL PAESE - rete lecchese per la tutela del territorio"***

**La Rete vuole mettere a confronto e unire cittadini singoli e associati** che danno vita sul territorio della nostra città a comitati o consigli spontanei che avversano le scelte urbanistiche ed edificatorie, rese possibili dal vigente piano regolatore, che stanno rendendo ulteriormente invivibile e caotica la nostra città.

Producendo inoltre forme di preclusione ai cittadini e alle nostre comunità territoriali dalle scelte fondamentali di convivenza urbana. Con l'evidente rischio, invece, di continuare ad avvantaggiare e favorire, pochi poteri forti che, nel nome dell'urbanistica contrattata, possono decidere del destino della maggioranza dei cittadini; generando contemporaneamente una percezione non trasparente tra amministratori e interessi economici ristretti, che allontanano i più da qualsiasi impegno civico e sociale.

**La Rete è manifestazione dell'autonomo organizzarsi della società civica.**

Le espressioni della società politica quali i partiti non sono in quanto tali in esso presenti e rappresentati.

La Rete ritiene che partiti e istituzioni, possano e debbano essere interlocutori ma nel riconoscimento della loro diversità e distinzione di ruoli e funzioni.

**Gli obiettivi prioritari della Rete sono:**

- **mettere in collegamento** i Comitati spontanei che si sono già costituiti nel territorio
- **promuovere** o sostenere la nascita di nuovi comitati o consigli spontanei, in presenza di aree o zone del nostro territorio che hanno una destinazione a rischio speculativo o ambientale.
- **condividere** con i Comitati/consigli una comune idea dello sviluppo della città e delle sue aree, muovendosi sul duplice lato della difesa e tutela del territorio e dall'altra della proposta e della promozione di un territorio autosostenibile.

La Rete ritiene fondamentale che debba essere considerato come elemento della proposta anche il NON FARE urbano ed edificatorio, valutando riduttivo, dal punto di vista ambientale, stimare le alternative progettuali come esclusivamente espressioni della categoria del fare.

La prospettiva della RETE si muove in primo luogo nella direzione della PREVENZIONE e non vuole limitarsi a intervenire solo a posteriori per tamponare o contenere i danni, prodotti da pianificazioni sbagliate.

Una Rete che conseguentemente porti la sua attenzione, formulando alternative possibili, in primo luogo sulla discussione e approvazione del nuovo PGT (Piano di Governo del Territorio) e degli altri strumenti di pianificazione. E' essenziale a questi fini promuovere una cultura e una formazione civica diffusa sull'uso dei suoli e del territorio urbano. Cultura e formazione in cui la Rete si impegna direttamente ma a cui sollecita anche le istituzioni del territorio, come Comune e Provincia, perché impegnino le loro risorse formative e informative non solo per gli addetti ai lavori, ma anche per le realtà aggregative e singole della società.

La Rete a cui abbiamo dato vita vuole riuscire ad esercitare una cultura civica, critica, selettiva, di controllo su tutte quelle attività di trasformazione urbana e territoriale, che con il contributo fondamentale delle decisioni dell'Amministrazione Comunale e degli altri Enti pubblici coinvolgono e determinano - direttamente o meno - la qualità della vita urbana e della quotidianità degli abitanti.



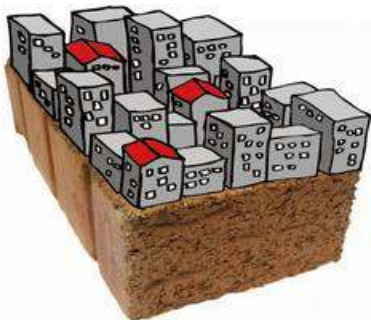
**IL BEL PAESE - rete lecchese per la tutela del territorio**

sito web: [retebelpaese.it](http://retebelpaese.it)

mail: [info@retebelpaese.it](mailto:info@retebelpaese.it)

telefono: 0341.1840073

## UNA CITTA' SOCIALE E' UNA CITTA' POPOLARE CHE REALIZZA IL *DIRITTO* ALLA CASA PER TUTTI



### **La casa è un diritto per tutti.**

Un diritto umano fondamentale. Che dovrebbe essere sottratto a una logica di puro mercato che mette nelle condizioni chi non ha potere di acquisto di esserne escluso.

A Lecco non si costruiscono più come in tutta Italia case popolari. E l'offerta di case popolari è sempre più lontana dalle necessità della popolazione.

Viene alimentato anche un conflitto tra impoveriti o su basi etniche per nascondere questo dato di fatto.

Molto semplice e banale: **Domanda elevata, offerta ridottissima.**

*Che va ad allungare le fila delle attese e che genera conflitti per i criteri dell'accesso tra autoctoni e esterni. Non era così in passato negli anni '60 e '70 quando l'offerta era all'altezza della situazione. Oggi gli alloggi di edilizia residenziale pubblica sarebbero circa un milione in Italia. Ma secondo altre stime tale patrimonio è ancora più ridotto, aggirandosi intorno alle 800-900 mila unità. Questa situazione è il risultato di due processi. Da un lato la vendita a privati di oltre 100mila alloggi, in forza della legge 560 del 1993 e delle successive cartolarizzazioni. Dall'altro la drastica riduzione delle nuove costruzioni, dovuta essenzialmente al collasso del **fondo Gescal**, che con la riforma Dini del 1992 non viene più finanziato dalle buste paga dei lavoratori dipendenti: dalla media di circa 34 mila abitazioni costruite per anno durante gli anni 80, si è passati alle 1.900 del 2004. Oggi una abitazione su due risulta edificata prima del 1981. La spesa sociale per la casa in Italia è di 5,8 euro per abitante all'anno. La media europea è di 117 euro (in Francia 208, in Inghilterra 387).*

*L'edilizia sociale italiana non copre neanche un quarto del mercato dell'affitto contro il 45,5% della Francia, il 66% dell'Inghilterra, il 77% dell'Olanda. Le case popolari rappresentano il 4% del patrimonio abitativo nazionale, e sono in grado di soddisfare solo il 3,4% della domanda annua" (Altreconomia-aprile 2008)*

A fronte di questa situazione rispetto alla quale la nostra città non si discosta, dovrebbe esserci **un impegno duplice da parte del Piano.**

Da una parte un impegno a **non vendere a privati edifici pubblici comunali** e non solo per procedere a fare cassa, ma a destinare questi edifici a alloggi popolari.

Dall'altra **destinare nuove aree dimesse**, in modo più che prevalente **ad edilizia popolare.**

Facciamo un esempio: **l'area Icam** nel quartiere di Pescarenico, quartiere a ridosso del centro e che si è caratterizzato per forti insediamenti popolari potrebbe essere destinata prevalentemente a edilizia popolare o a forme di edilizia che diano luoghi a edifici solidali.

Non farebbe che inserirsi in una realtà in cui l'insediamento popolare è la connotazione di fondo da quasi un secolo e che connota anche i più significativi interventi di recupero di questi anni. (Piscen, cort d'assisi, ecc) Il PGT dovrebbe poi prevedere edifici soggetti a forme di autorecupero e incentivare forme di **autocostruzione popolare degli alloggi in edilizia cooperativa.** Infine resta aperto il problema degli alloggi sfitti rispetto ai quali le leve dell'autonomia fiscale dovrebbero produrre effetti, anche in assenza di altri strumenti normativi e in presenza di emergenze abitative.

Il problema è tanto più rilevante quanto più emerge dai diversi censimenti in città **una decuplicazione degli alloggi sfitti.** 151 nel 1951, 242 nel 1961, 1277 nel 2001 a fronte di un numero di abitazione occupate che è aumentato poco più del 60% passando dalle 11.589 abitazioni del 1951 alle 18.939 del 2001. Il tutto a fronte di una popolazione che dal 1958 si rivela stazionaria e attorno ai 45.000 abitanti.

Ma c'è un altro dato che preoccupa.

**La finanziarizzazione del territorio.** Che non solo tiene alto i prezzi delle case escludendo i ceti popolari ma anche gli affitti. Finanziarizzazione che sembra funzionare secondo un suo mercato autonomo ed indifferente ai bisogni della cittadinanza. Giacché l'aumento dei valori immobiliari avviene non sulla base di una domanda edilizia in aumento ma semplicemente sulla base di un processo speculativo che non ha pari.<sup>(1)</sup>

(1) Il processo merita una lunga citazione tratta dallo *Specchio*, mensile della Stampa del mese di aprile 2008 di cui è autore Giovanni Caudo:

*La città non è più l'esito di un progetto unitario, espressione di un Potere dominante nel tempo, ma specchio della frammentarietà in cui esso si è dissolto. La città appare gradualmente nel tempo perché si forma nel frattempo: si costruisce per parti, trasformandosi continuamente e manifestandosi come "forma attualizzata" di quel flusso vitale dato dall'agire, dalle scelte, dalle interrelazioni umane. L'evidenza del manifestarsi di tale forma è data da fenomeni diversi: le trasformazioni d'uso degli immobili, i processi di sostituzione del ceto popolare nei quartieri interni, la pervasività dell'uso commerciale di spazi pubblici, ecc... **ma la più chiara, anche se forse la meno intuita, la si ha guardando alle trasformazioni del mercato immobiliare degli ultimi dieci anni.** Tra il 1997 e il 2005 i valori degli immobili sono cresciuti del 192% in Irlanda, del 154% in Inghilterra, del 145% in Spagna, dell'87% in Italia e in Francia. In Italia, tra il 1985 e il 1996, si sono vendute/comprate ogni anno in media 488 mila abitazioni. Nel periodo successivo, tra il 1997 e il 2006, il numero delle compravendite ha avuto tassi di crescita in costante ascesa, fino a superare nel 2004 le 800 mila transazioni che nel 2006 hanno toccato la quota di 852 mila. Un numero di transazioni così elevato rappresenta un fatto nuovo nel mercato immobiliare e sancisce una discontinuità con i cicli immobiliari precedenti. Tale incremento non è dipeso dall'aumento dello stock edilizio disponibile ma, più semplicemente, dal fatto che una casa è stata venduta e comprata più volte nell'arco di poco tempo. Comprare e vendere lo stesso immobile, il trading immobiliare, ha consentito di realizzare plusvalori consistenti. **Si è prodotto così un incremento del valore totale degli immobili residenziali** che nei paesi occidentali, tra il 1998 e il 2004, è passato da trenta trilioni di dollari ad oltre settanta trilioni pari al raddoppio del PIL di tutti i paesi di questa stessa porzione di mondo. Alla base di tale crescita c'è l'estensione dei processi di finanziarizzazione che hanno consentito di realizzare la liquidità necessaria alla ricapitalizzazione del sistema delle imprese come anche delle famiglie, allo scopo di sostenerne i consumi.*

*La finanziarizzazione è dunque il segnale di una più ampia mutazione dei meccanismi di produzione della città. Per la prima volta la crescita immobiliare non è guidata dal nuovo, dall'espansione urbana che si aggiunge a cerchi concentrici facendo aumentare i valori delle aree centrali. **Oggi, il ciclo positivo del mercato immobiliare è alimentato, invece, dalla valorizzazione del patrimonio esistente.** La crescita dei valori immobiliari fa leva sull'esistente e solo dopo tracima sul nuovo. Si tratta di un cambiamento radicale del modello economico della città. Ed è qui, dentro la città costruita e da ristrutturare, che prendono corpo le molteplici configurazioni delle città europee. Con la finanziarizzazione le case sono diventate di carta, e le città, soprattutto quelle grandi, sono diventate esse stesse fabbriche. La città, luogo delle trasformazioni dall'economia industriale a quella dei servizi, è diventata oggi essa stessa "merce".*

## LA MOBILITA' CITTADINA



Quando è stato inaugurato l'attraversamento, in sotterranea, della nostra città, dopo tre decenni di annunci e di attese, sembrava che i problemi del traffico fossero quasi risolti.

L'apertura poi della Lecco Ballabio un'ulteriore gradino verso la definitiva soluzione. In attesa della Lecco Bergamo e ora dell'annunciata Lecco Varese. E tuttavia **la percezione è quella di un fallimento o perlomeno di un punto di stallo.**

Percezione che nasce dall'idea che il traffico di attraversamento sia cosa diversa dal traffico di scambio interna alla città.

Percezione acuita in quest'ultimo caso da problemi di pendolarismo e da un saldo negativo a carico della Città di Lecco che fa uscire meno pendolari di quanti ne incorpori.

Ma andiamo per passi e cerchiamo di vedere come possiamo leggere per primo **il fenomeno dell'attraversamento** di Lecco.

Che come si sa è concentrato per un trasporto pesante verso la Valtellina e la Valsassina nei giorni feriali, ma si incentiva e si potenzia ulteriormente nei week-end festivi per l'intero periodo dell'anno, sempre verso quelle direzioni.

Il traffico di attraversamento è poi appesantito da flussi quotidiani di pendolarismo o da trasporto merci diretti in città. Eppure è ormai constatazione osservare che esiste un traffico di attraversamento ombra o nero che raddoppia quei flussi entrando direttamente in città e contribuendo alla sua congestione e conseguentemente anche ad un surplus di inquinamento in aree pregiate che dovrebbero essere a disposizione del cittadino e del turista.

Ci riferiamo al traffico creato lungo l'intero tratto del lungolago a partire dal **ponte Kennedy fino all'imbocco della superstrada** dopo l'Orsa maggiore. La maggior parte di questo traffico sia nei giorni feriali che festivi o prefestivi ha più l'aria di funzionare come furba scorciatoia che in realtà crea nuovi imbuti e nuove code. Molto probabilmente facilitate anche dalle doppie corsie e dall'alta velocità che è possibile su alcuni tratti di queste strade, in primis per il tratto che da Civate porta al Ponte Manzoni.

Riteniamo che **questo doppio attraversamento che è nei fatti debba essere disincentivato e ricondotto** a quello ufficiale anche per il pendolarismo che dovesse provenire da Civate Valmadrera e Oggiono.

Niente però è stato fatto per il governo di questa mobilità dalle amministrazioni locali succedutesi che hanno dato l'impressione che con la creazione degli assi di attraversamento il traffico e la mobilità interna alla città si sarebbero "curati" da soli.

Sulla percezione che gli attraversamenti non abbiano risolto il problema della mobilità in città incombe il fatto del continuo aumento dell'utilizzo di mezzi privati.

Anche a Lecco come in provincia la tendenza in questi anni è stata quella non solo di un **aumento di automobili**, in genere sempre più massicce e ingombranti, e quindi anche attraverso un aumento delle seconde e terze auto, ma anche quello di un maggior utilizzo di questi mezzi negli spostamenti. Tendenza a cui è del tutto evidente che non si può rispondere con ulteriori nuovi tracciati stradali, oltre quelli previsti e annunciati che in realtà rischiano di moltiplicare il traffico veicolare nella direzione della nostra città e renderla sempre più invivibile. Moltiplicando il traffico di attraversamento ombra ma soprattutto quello pendolare interno. Disincentivando, come da tendenza l'uso del trasporto pubblico.

In questo senso la necessità di qualificare la mobilità distinguendo le sue diverse funzioni: attraversamento, pendolarismo, movimenti interni ai residenti diventa essenziale e improcrastinabile. Non c'è nessun *laisser faire* nel governo della mobilità.

Il *laisser faire* è **il disastro per i cittadini** che soprattutto data dalla maggioranza dei pedoni: donne, bambini, anziani tra l'altro.

Anzi e per spingere il ragionamento ancora oltre: l'attraversamento appare appesantito da un eccesso di movimento privato su gomma sia per merci e persone, che dovrebbe essere alleggerito. Aumentando quella parte di attraversamento che dovrebbe servire gli scambi interni alla città specie nei confronti delle vicine cittadine della Lecco allargata.

A noi sembra che per fare questo passo, che in realtà, in modo drammaticamente precoce evidenzia il limite progettuale di questo modello di attraversamento, che mantiene Lecco come crocevia, che in ogni caso lo attraversa e lo smembra, debba forse essere pensata alla grande un'ipotesi che è stata allontanata relegandola al passato.

**La grande alternativa per Lecco**, per la sua mobilità, per la sua convivenza, per la sua prospettiva di trasformazione turistica è la ferrovia. **Lecco deve diventare una città attraversata dalla ferrovia che deve essere potenziata.**

Proponiamo un impegno futuro enorme magari in vista e in coerenza con i temi di Expo 2000. Raddoppiare la ferrovia che oggi da Milano porta a Sondrio e poi a Tirano, con un unico asse su doppio binario che da Milano porti fino a Bormio.

Un tratto di ferrovia sufficiente veloce da dimezzare i tempi rispetto all'automobile per chi vuole raggiungere direttamente Bormio per esigenze turistiche, ma anche sufficientemente flessibile con **tratti di metropolitana** in tutte le stazioni intermedie che permettano il raggiungimento delle località turistiche. E insieme sufficientemente capace per un traffico merci adeguato ai bisogni di approvvigionamento.

Immaginando poi per ogni stazione turistica o intermedia dei sistemi di **car sharing (auto in affitto) o taxi a chiamata** oltre che al potenziamento, flessibilizzazione, dei mezzi pubblici.

Il raddoppio, con lo studio di una ricollocazione della stazione ferroviaria, ha in prospettiva anche un collegamento ferroviario pedemontano Colico - Chiavenna - traforo ferroviario verso la Mesolcina e Bellinzona per l'inserimento della nostra rete ferroviaria sulla grande direttrice SUD/NORD (Alptransit in funzione dal 2018)

Tali ipotesi sono del tutto coerenti con il progetto di **una metropolitana leggera** che accolga a raggiera molto del pendolarismo che proviene da Calolzio, Oggiono-Molteno, Mandello-Abbadia. In questo senso **si richiede un aggiornamento ed una revisione** in senso più capillare e meno strutturalmente pesante **delle stazioni per la metropolitana attualmente inserite dal PRG** su linee ferroviarie convergenti su Lecco: l'esempio di un uso razionale e tecnologicamente avanzato dei binari esistenti per far correre **TRAM-TRENI** come già avviene in molte città europee che si sono convertite, rende credibile e fattibile a Lecco la realizzazione della "metropolitana leggera", unico vero antidoto alla congestione urbana e vero strumento per affrontare con successo e risolvere positivamente i problemi della mobilità cittadina.

E' logico che servano altri provvedimenti che devono trovare indicazioni in un serio **Piano della Mobilità con relativo piano urbano del traffico (PUT)**.

Anche il **Piano parcheggi deve essere rivisto** alla luce di una riorganizzazione del traffico, con la nostra proposta di **allargamento della ZTL e l'eliminazione del parcheggio pubblico all'Isolago (da destinare ai residenti o a car-sharing)**. Ovviamente, lo ribadiamo, la progettazione di un nuovo riattraversamento da e per Lecco che passi per la ferrovia non impedisce, anzi obbliga, fin da ora a una pianificazione dell'attuale attraversamento e più in generale della mobilità in città.

E veniamo quindi a questo secondo aspetto. Sempre a partire dai mezzi usati. E utilizzando per ora dati nazionali che crediamo non si discostino molto da quelli locali se non in senso peggiorativo. Nel 2005 quasi il 61% dei cittadini utilizzava l'auto per gli spostamenti. Di solito **l'auto con un solo passeggero**. Con un utilizzo del mezzo pubblico inferiore al 10%. Usato poi per valori attorno al 4-5% moto o ciclomotori, e meno ancora chi usa la bicicletta. Il resto sono pedoni. Quello che però è forse importante cogliere è la distanza degli spostamenti, ovvero il raggio di mobilità giornaliera. Nel 2005 il 38,7% dei cittadini si spostava entro un raggio inferiore ai 2 km, gli spostamenti tra i 2 e i 5 Km sono nell'ordine del 23-25%, così come attorno al 18-20% sono quelli tra i 5 e 10 Km.

Questi dati ci forniscono alcuni elementi fondamentali per pianificare la mobilità.

Che è fatta in primo luogo di **disincentivo della mobilità non virtuosa**.

Da questo punto di vista si dovrebbe fortemente colpire, chi usa l'auto per spostamenti inferiori ai 2Km. Spostamenti che in una città come Lecco, che pur essendo originariamente policentrica si pensa su una forma a raggiera che converge verso un centro, non può che generare congestione e caoticità.

Crediamo a questo fine che si debba rovesciare un principio semplice.

**Il parcheggio e la sosta non devono essere pensati** in funzione del rapporto prezzo/tempo o tempo limitato/tempo ma soprattutto in funzione degli prezzo/spostamento.

A minori spostamenti e distanze percorse corrisponde un prezzo per la sosta più elevato. Questo comporterebbe una zonizzazione della città, a scacchiera o quant'altro, con raggi di spostamento che si differenziano, e che misurano lo spostamento del cittadino, **a partire da un "carta di identità"** che registra la sua zona di provenienza (residenza), da apporre, allo stesso modo di un disco orario nella area di sosta.

Il prezzo verrà predeterminato in funzione di questo spostamento e della combinazione dei possibili spostamenti tra le zone di residenza e il luogo del parcheggio.

Questo lascia intuire che **non ci possono essere spazi pubblici per la sosta ad uso gratuito**. Neppure per chi, non dotato di spazi garage, fruisce dello spazio pubblico per la propria auto, nei pressi della propria residenza. Ovviamente prezzando questo spazio con criteri diversi dello spazio/movimento. Detto questo noi **consideriamo necessario la costituzione di un fondo di scopo**, che provenga da multe, parcheggi, tasse sul bollo e quant'altro necessario assieme ad altre entrate che meglio andranno individuate, che permetta la costituzione di **un sistema di trasporto pubblico locale gratuito** come realizzazione di un diritto inalienabile della persona nella prospettiva di un livello minimo di reddito di esistenza o di una quota di un reddito minimo garantito.

Tale cambiamento produrrebbe quantomeno due effetti immediati: una diminuzione del traffico privato, in particolar modo delle automobili utilizzate sui percorsi medio brevi, ed una migliore efficienza dei mezzi di trasporto collettivo, molto meno ostacolati dal traffico privato, rendendo in questo modo maggiore l'attrattiva del mezzo pubblico rispetto al mezzo privato.

Non solo tale prospettiva potrebbe **muoversi nella direzione del diritto della mobilità e nel divieto del traffico privato in città**. Ma tutto questo ci impegna a una diversa progettazione della città e dell'intera logistica di trasporti e merci.

Nell'auspicio di precorrere queste tendenze entriamo allora nel merito e nel dettaglio della **mobilità in Lecco città**.

La considerazione da cui vogliamo partire è ormai un fatto che balza sempre più agli occhi.

Sulla città a mano o a raggiera o a albero si è sempre più giocata la mobilità che è stata fatta aderire a questo modello. Con il centro storico cittadino verso il quale far convergere le linee direttrici. Questo modello trova una prima limitazione con l'introduzione più di trentenni fa della ZTL e con una prima pedonalizzazione del centro storico.

Le strade continuano a convergere verso il centro, dentro il quale si concentrano sempre più funzioni amministrative e commerciali e che perde invece densità residenziale, ma si va a costituire una sua periferizzazione o una sua tangenzializzazione che trova il suo apice nella copertura del torrente Caldone trasformato in grande asse di scorrimento e di attraversamento verso la Valtellina.

**L'imperfetta pedonalizzazione di quest'area**, eccessivamente piccola e quindi necessariamente congestionabile e congestionata, anche in funzione della crescita sempre più elevata che si avrà con l'aumento dei mezzi privati, è ulteriormente costituita dalla creazione di parcheggi interni all'area pedonalizzata che non costituiscono servizio per i soli residenti ma per tutti gli altri che si muovono verso il centro. L'esempio ultimo di questa scellerata tendenza è la proposta di creare parcheggi in sotterranea in piazza Mazzini. **La nostra proposta è che la ZTL venga allargata** e che la tangenziale che partendo da Via Sassi muove lungo Via Marco D'Oggiono, Viale Dante, Viale Costituzione venga pedonalizzata. **E che il Caldone venga riportato alla luce e rinaturalizzato**.

L'aggiramento deve essere spostato sopra la ferrovia passando per via Balicco o C.so Matteotti, via XI Febbraio Piazza del Caleotto e via Amendola, immettendosi per **un solo senso unico sul Ponte Azione Visconti** riportato agli antichi splendori. O ad altre varianti analoghe che possano essere immaginate tra i due ponti, pensando che come nelle grandi città attraversate da fiumi i ponti sono usati in modo organico e funzionale. Ci sembra assurdo l'attuale utilizzo dei due ponti che non veda coinvolgere le volontà dei Comuni di Malgrate e Pescate in una regolazione della mobilità più razionale e che sia di interesse comune.

Detto altrimenti possono essere pensate diverse modalità circolatorie rispetto alle attuali. Insomma ponti non come separazione e chiusure amministrative ma come condivisione e convenienza reciproca per soluzioni più razionali.

In questa prospettiva potrebbe muoversi **un recupero a parcheggio** (in sostituzione a quello di Piazza Mazzini all'ingresso del Ponte Kennedy) con reciproco beneficio per Malgrate che potrebbe limitare il traffico di attraversamento o di sosta sul suo bellissimo lungolago antistante il centro storico.

Analogo ragionamento dovrebbe essere fatto per **la cava Mossini** che potrebbe diventare sede di una **stazioncina metropolitana** e luogo di interscambio verso Lecco.

Lungo C.so Dante, e Viale Costituzione potrebbe sopravvivere uno spazio di circolazione su una sola doppia carreggiata a unica corsia per un traffico interno residenziale.

In realtà un buon funzionamento metropolitano e dei mezzi pubblici, renderebbe alla luce anche dei progetti in atto, inutile quei potenziamenti viari.

La penetrazione in Lecco passando **dall'attuale svincolo di S.Ambrogio da C.so Martiri** dovrebbe a questo fine riguardare **un traffico prevalentemente residenziale**, che giustifica una riqualificazione di quelle strade che oggi spaccano in due i quartieri che attraversano che invece devono essere pienamente messi in sicura comunicazione. In parziale dissenso con l'ipotesi attuale di migliorare lo stazionamento delle auto lungo corso Martiri, vedremmo molto **meglio una drastica limitazione di questi spazi a favore di una pista ciclabile e di luoghi di ritrovo**, oltre che una sua parziale alberatura. Al fine di un uso di sosta per auto di cittadini residenti o per ragioni di interscambio commerciale o per l'ingresso pedonale o facilitato da navette nel centro storico, vedremmo come ideale **l'area Anghileri**.

Alla luce di queste considerazioni e dell'esperienza del centro storico, dando respiro al progetto delle **dieci piazze da ristrutturare**, sono da ripensare e da riqualificare la mobilità degli altri centri storici o residenziali della città.

Che devono appunto essere più dotati di servizi amministrativi e commerciali per evitare un abuso della mobilità verso i punti di concentrazione. In quest'ottica **l'esperienza dei gruppi d'acquisto** pensati in termini sostitutivi dei negozi di vicinato potrebbero essere una misura che assume anche un carattere di impegno e sostegno pubblico.

In realtà una spinta verso l'originario tessuto policentrico di Lecco dovrebbe vedere un maggiore ed elevato decentramento dei servizi e una maggiore articolazione di **centri sociali** che possano dare risposte polifunzionali.

Un puro decentramento di **funzioni** separate e non integrate in forme polifunzionali rischiano di trasformare un centro ristretto in un centro allargato. E' in questa prospettiva che va recuperata e potenziata quello che come dicevamo precedentemente si configura come una sconnessione del modello di viabilità costruito sulla città mano/raggiera e quello che si è venuto spontaneamente quasi creandosi, con gli innesti dovuti all'attraversamento sull'asse Milano Valtellina e Lecco Valsassina.

Oltre che con la creazione di un polo come quello delle Meridiane.

A noi sembra che oggi la mobilità ruoti e si sviluppi su un altro asse baricentrale, posto a monte della ferrovia dentro un grande ellissoide che vede come diagonale principale da una parte le Meridiane e dall'altra il nuovo ospedale.

In questa prospettiva anche **l'attuale stazione ci sembra fuori luogo**. Pensiamo che un suo **riposizionamento sia spendibile tra la zona Arlenico e Canile**, tanto per intenderci.

Senza per questo compromettere quello che residua dell'Arlenico che dovrebbe essere speso per un grande bosco-parco urbano appunto perché baricentrale all'intero territorio lecchese. Anche come compensazione a quelle zone comprese nei quartieri del Caleotto, Germanedo, Belledo che si trovano in mezzo ad uno sviluppo della mobilità di smistamento sempre maggiore.



Sulla base di quanto detto sopra **l'attuale stazione potrebbe continuare ad essere punto di riferimento per chi** arriva in treno sull'asse Lecco Como e Lecco Molteno. Ma soprattutto diventare la principale stazione della metropolitana leggera.

Se le cose enunciate sono plausibili è evidente che su questo ellissoide irregolare dovrebbero essere posizionati i principali punti di interscambio, gratuiti per favorire l'abbandono dei mezzi privati, e raggiungere con mezzi pubblici e navette le zone residenziali e amministrative che si dipanano a corolla.

Nel frattempo e ad integrazione dei mezzi pubblici **dovrebbe essere sviluppato e incentivato un sistema di car pooling (auto condivisa)** per chi entra in Lecco con l'auto privata, specie per quelle che oggi sono le strade più congestionate sia sull'asse Lecco Bergamo, sia sull'asse Lecco Olginate, sia sull'asse Lecco Malgrate, Valmadrera.

A questo fine e in ogni caso, per facilitare complessivamente la mobilità devono entrare in funzione **mobility manager d'area e aziendale**.

Devono essere premiate con opportuni incentivi quelle aziende pubbliche e private che promuovendo **piani di mobilità collettiva da e verso la propria azienda** riducono la necessità di spazi auto che possono dagli stessi messi a disposizione dei cittadini residenti.

Car pooling, car sharing, trasporto pubblico, **bike sharing** uso della bicicletta assistita o meno, devono essere premiati. Le amministrazioni pubbliche e private devono riconoscere forme di incentivo a chi fa uso di questi mezzi, o rendendo gratuita la sosta o pagando il mezzo di trasporto pubblico o con altri premi che incentivino il risparmio di suolo.

Infine la bicicletta. Il suo posizionamento finale non è legato alla sua marginalizzazione. Anzi!

**Il Piano di Piste Ciclabili urbane non è più dilazionabile.** E la ciclabilità urbana non va confusa con piste che hanno uno scopo misto o prevalentemente ricreazionale o sportivo come quella che da Piazza Era raggiunge Rivabella.

Da questo punto di vista **Lecco non ha uno straccio di progetto**. Crediamo all'opposto che la pianificazione urbana rispetto alla mobilità debba procedere con vincoli che partono dalla definizione di zone pedonali e residenziali o a traffico a bassissima velocità, che in funzione di queste si definiscano prima un piano di piste ciclabili e solo poi di tipo automotoveicolare. Distinguendo e insieme subordinando.

A chi ci opponesse che Lecco ha una morfologia inadatta alla bicicletta, si può rispondere che tutta la parte a lago di penetrazione verso il centro dalle periferie è sostanzialmente pianeggiante, ma anche le parti pedemontane, per lunghissimi tratti, forse con esclusione di certe zone di S. Giovanni, Malavedo, Rancio, Laorca è impedita. Oggi infatti con le bici ibride a pedalata assistita affrontare tratti anche lunghi di falsopiano non è più un impedimento. Quello che manca è invece un piano di questa fatta.

Non ultimo **la mobilità è fatta di pedonalità**. Ma anche in questo caso la città non presenta una sufficiente attenzione per la mobilità urbana.

Nel senso dell'**esistenza di barriere architettoniche d'ogni tipo** che oggi impediscono alle persone diversamente abili o agli anziani piuttosto che ai bambini una libera circolazione.

C'è piuttosto da dire che lo stato di marciapiedi, piazze e strade è talmente disconnesso che anche un qualsiasi "normodotato" può incorrere in incidenti e spesso muoversi con grandi supplementi di fatica e attenzione.

Da ultimo **bisogna garantire il rispetto dei percorsi pedonali**, siano essi marciapiedi, siano percorsi ad esclusiva destinazione pedonale, mediante impedimenti meccanici o opportune progettazioni che li difendano dalle auto, oltre che attraverso la creazione di nuovi percorsi ciclopedonali che mettano in connessione "le periferie" al centro

La creazione di percorsi per una mobilità ciclo pedonale, l'allargamento di zone pedonali, la preferenzialità per i mezzi pubblici potrebbero **concorrere a ridurre l'inquinamento acustico** che necessita controlli più costanti, soprattutto per i rischi, sottostimati, alla salute, nella prospettiva della loro prevenzione oltre che di una più decisa repressione delle irregolarità



Noi **non pensiamo che Lecco abbia bisogno di una forte dose di strutture ricettive.**

Non lo pensiamo per queste ragioni.

Innanzitutto ci sembra che il turismo nel nostro territorio sia un fenomeno di sistema di cui Lecco è un elemento costitutivo ma non centrale.

Le realtà che fanno da traino al turismo lecchese sono legati al racconto manzoniano e a poco altro. Esiste poi un "turismo commerciale" anch'esso di non enorme significato ed entità.

Il turismo in senso più proprio e specifico è invece un turismo territoriale, legato al lago e alla montagna, sia nei periodi

invernali che estivi. Ma è un turismo che sconta una minor forza attrattiva rispetto a zone alpine e lacuali più vicine. Diciamo questo perché non pensiamo alle più recenti vulgate che vogliono vedere trasformato Lecco a città a vocazione turistica. E' piuttosto il racconto di alcune categorie come quelle dei commercianti ma con scarsa base realistica.

In ogni caso **Lecco può essere un punto forte dentro il sistema del turismo della provincia** di Lecco, tanto più se la provincia di Lecco potrà meglio connettere le sponde del lago con la nostra sponda che potrebbe fare da ponte con la montagna.

Detto altrimenti **Lecco non potrà mai immaginare di diventare come Como.**

E ciononostante un potenziamento della città di Lecco all'interno del sistema deve essere messo in conto immaginandola come polo di attrazione culturale e di creazione di eventi che oggi assolutamente non ha per il ruolo marginale che la cultura ha nel nostro territorio, vista eventualmente come luogo consolatoria di certi ceti e strati sociali, che riciclano sul territorio eventi formattati altrove, e sperimentando la cultura come compiacimento frustrato di provinciali che quando possono vanno altrove. Ma mentre in quasi tutte le province lombarde il capoluogo produce un qualche evento di rilievo che ha ormai un suo consolidamento consuetudinario, capace però di rinnovamento, così non è per Lecco, che sembra piuttosto destinata a produrre piccoli eventi da borgo piuttosto che da media città.

All'interno di questa cornice ci sembrano in ogni caso necessarie alcune operazioni.

**Ridare dignità al lungolago con la riqualificazione a verde del tratto delle Caviate** abbandonando definitivamente l'ipotesi di un porto e di strutture delle dimensioni e dell'impatto ambientale del recente progetto, mai formalmente ritirato. Una riqualificazione intelligente che preveda anche un **ridimensionamento della attuale strada che lo affianca** e che in molti punti diventa una strada a scorrimento veloce e a più corsie. Si tratta di devolvere quegli spazi a funzioni motorie differenziate. Dal semplice passeggio, al footing, alla bicicletta, nonché ad un approccio amichevole all'acqua per attività anche in questo caso polifunzionali che possano coesistere tra loro. Il pescatore con il velista, il bagnante con il canoista. In ogni caso una riqualificazione del lungolago, deve anche immaginare una **netta riduzione di traffico su quella strada**, che non deve rappresentare un secondo attraversamento, nemmeno per chi esce o entra in città. Una seconda ipotesi di riqualificazione riguarda **l'archeologia industriale e il polo museale** che potrebbe farsi lungo il Gerenzone, magari animando questi musei con personaggi vivi che teatralizzano gli antichi mestieri facendo rivivere un quartiere del ferro. Realtà analoghe potrebbero essere inserite in altri quartieri ripercorrendo l'antica specializzazione produttiva del territorio lecchese. Per esempio **un museo della produzione tessile e della seta** magari in un'area a verde che riscopre la piantagione del gelso.

O più in generale in **un museo che raccoglie gli antichi mestieri legati alla produzione agricola** da legare anche al racconto manzoniano. E mettendola in sistema con la rete delle filande esistenti sul nostro territorio.

**Un terzo centro museale** potrebbe e dovrebbe essere rappresentato da **un museo del lago e delle acque e della montagna con la sede più indicata a Pescarenico**.

Le aree indicabili possono essere quella Icam o quella dei Vigili del fuoco. La sezione del museo che riguarda l'acqua può trasformarsi in un museo delle acque e della pesca di lago e di fiume (con relative attrezzature) con percorsi didattici (da collegare all'incubatoio di Varenna/Fiumelatte) e laboratori di arte culinaria.

Il quarto centro museale (come autonoma sezione di quello delle acque) dovrebbe invece riguardare la montagna e più in particolare **la geologia dell'intero territorio lecchese** così peculiare e così poco conosciuta **a ridosso della faglia africana** e in questa contenuta e non può fare a meno di fare riferimento a Stoppani e al suo "Bel Paese".

Infine un quinto polo può essere costituito da **un museo-laboratorio scientifico** per le scuole del nostro territorio e non solo in cui bambini, adolescenti, giovani, adulti possano esperienze didattiche di apprendimento attivo rispetto ad alcune leggi scientifiche di base o fondamentali. Che potrebbe essere **inserito dentro il Politecnico e diventare il simbolo di una cittadella della scienza** che si intreccia e si compenetra con la vita formativa e didattica delle più giovani generazioni oltre che dell'intera città

L'insieme dei sistemi museali deve essere interconnesso da un percorso del tipo intertestuale permettendo a ciascun fruitore di muoversi da quel punto in tutte quelle direzioni che vorrà approfondire per l'intero territorio.

In questo modo la rete museale diventa un punto forte di irradiazione sull'intero territorio.

Il sistema turistico di Lecco, come abbiamo detto non necessita di particolari strutture ricettive che invece possono essere distribuite in punti più idonei e sostenibili.

Importa invece che esista un sistema di mobilità che permetta di raggiungere i punti della città. E questa è la condizione anche per un ripensamento di eventi culturali forti che possono e debbano diventare punti di riferimento costanti e attese certe di una programmazione forte di risorse nella cultura. Basti pensare alla capacità di attrazione che hanno iniziative prodotte in città come Bergamo, Mantova, Brescia, Como. Lecco dovrebbe portarsi a questi livelli. Ma per fare questo non basta invocare la bellezza della natura di cui saremmo colmi, né pensarci sulla base delle intenzioni di business dei commercianti. Quelle intenzioni non fanno un'autonomia di elaborazione culturale, e ancor meno creano pensiero per una programmazione culturale e una comunicazione culturale. Bisogna **essere all'altezza di una riflessione culturale e di proposte culturali non localistiche**, come lo siamo stati in questi lunghi decenni.

Insomma bisogna **passare dal dialetto all'esperanto**, per dirla con una metafora linguista.

E per sprovvincializzarci non basta prendere l'aereo tutti i giorni, se nei luoghi del nostro andare continuiamo a cogliere gli schemi del nostro modesto quotidiano. O se pensiamo che il nostro quotidiano è così particolare da racchiudere dentro sé l'intero universo.

Insomma se vogliamo che Lecco possa diventare per qualche aspetto centro di attrazione di un turismo-culturale non solo su raggio locale ma medio lungo, **bisogna investire seriamente prima ancora che in risorse economiche in risorse mentali e in apertura mentale**.

Poiché questi fatti non possono essere affidati alla mente più o meno geniale di qualcuno, o in ogni caso poiché questi eventi abbiano ricadute locali, è necessario costituire un terreno fertile di iniziative concomitanti, che favoriscano quella sperimentazione culturale, direttamente come produttori, o più indirettamente, come fruitori, in una fetta sempre più ampia della città.

Insomma gli eventi culturali attrattivi non possono essere dei fatti separati dalla vita culturale dell'intera città, che deve essere fatta rivivere. Per fare questo dobbiamo uscire da un lungo inverno pluridecennale e fare l'esperienza collettiva di un risveglio.

A questo fine bisogna segnalare l'importanza di mettere a disposizione laboratori e risorse anche multifunzionali nella Lecco policentrica. E in questa prospettiva dovrebbero essere **facilitate anche la presenza di centri sociali e centri ricreativi**

Ma pensando a livelli di aggregazione più centralizzati o meno diffusi è poi necessario richiamare la necessità di dotare Lecco di alcune strutture fondamentali per l'attività culturale.

Non solo **spariranno sale cinematografiche**, per essere sostituite da parcheggi, ma non si vede un interesse per una loro riapertura, così come **manca uno spazio per eventi musicali o teatrali adeguati**.

Un'ulteriore aspetto del provincialismo culturale da un punto di vista turistico è poi dato dalla scarsa attenzione dei turisti reali sul nostro territorio che sono in gran parte provenienti dal nord Europa. Questa scarsa attenzione è una scarsa attenzione alla loro lingua ma soprattutto alla loro cultura materiale. Il turista ha bisogno di novità, o cerca la novità e l'ignoto, ma ha anche bisogno di ritrovare spazi di sicurezza e di familiarità. Che difficilmente nel nostro territorio avverte in modo strutturato. E che sempre difficilmente gli fanno cogliere una percezione di accoglienza, di non estraneità, di una comunicazione tra noi e il suo mondo.

Che non lo facciano sentire estraneo e non comunicante.

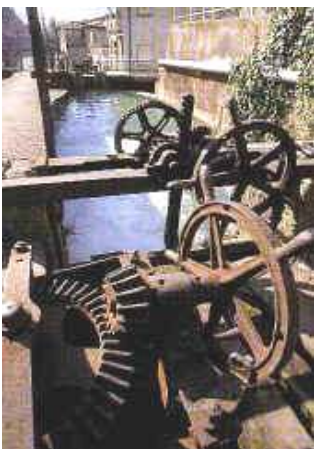
Ma che possano diventare l'occasione di una migliore comprensione e apertura alla costituzione di un *demos* europeo oltre che più in generale alla mondialità. Insomma si tratterebbe di **meticciare lingue esperienze culture** in eventi che abbiano anche prospettive transculturali che uniscono e mettono in comunicazione nord e sud del mondo.

Concluderemmo le nostre riflessioni, come le abbiamo cominciate, in termini di strutture ricettive. C'è **una grande risorsa che nel sistema turistico territoriale** deve essere rimessa in circolo ed è **data dall'esistenza di seconde case** che nate per ragioni turistico-stanziali oggi sono usate pochissimo. Potrebbero diventare spazi di bed & breakfast (b&b) se una proprietà assenteista fosse coinvolta ad affidarle a cooperative di giovani o a qualcosa di simile. Seconde case che potrebbero inoltre essere rivalorizzate in un futuro prossimo e riscoperte. Una faccia del turismo sempre più itinerante è infatti la ricerca della novità.

Ma non è detto che un futuro prossimo anche in ragione della saturazione di spazi turistici sempre più congestionati riscopra un turismo di soggiorno, più stanziale e lo scopra come un nuovo lusso.

Ai fini poi della affluenza in città di un turismo anche mondiale questo potrebbe essere parzialmente incentivato da **forme di turismo che hanno al centro lo scambio reciproco e gratuito dell'abitazione**. Se l'iniziativa non fosse lasciata all'innovazione di singoli isolati, ma diventasse proposta di senso comune facilitata da una promozione anche pubblica di questo tipo di turismo potremmo avere anche nei periodi estivi una città più abitata e ricca di voci diverse. In ogni caso Lecco dentro un sistema turistico territoriale più ampio deve muoversi dentro la prospettiva della **promozione di un turismo sostenibile**.

Che ci sembra debba far evolvere una città sostenibile come abbiamo cercato di descrivere nei suoi aspetti salienti nelle pagine precedenti.



## LE ATTIVITA' *PRODUTTIVE*

### **Partiremmo da una controaffermazione.**

Non è così scontato che la Lombardia continui ad essere il motore economico o la locomotiva dell'Italia. Alcuni indicatori economici relativi agli ultimi quindici anni inducono a ritenere che nei processi di trasformazione e internazionalizzazione delle principali economie europee la Lombardia ha fallito il suo agganciamento all'Europa.

*"L'ultimo quindicennio, infatti ha visto la regione attardarsi nella produzione di beni a valle del ciclo produttivo, per lo più beni maturi esposti alla concorrenza delle economie emergenti, lasciandosi sfuggire*

*l'occasione di anticipare il mercato spostando per tempo il proprio target produttivo a monte della filiera, ovvero verso la produzione e servizi intermedi e/o strumentali, capaci di incorporare e stimolare il potenziale innovativo e la capacità di ricerca che comunque insistono sul territorio"* (Romano, Tajani)

Una situazione non irreversibile secondo gli autori citati ma certamente indicativa di una grossa difficoltà, rispetto a cui porre rimedio non sembra così tranquillo.

Questa premessa potrebbe non discostarsi molto dalla situazione lecchese.

L'avvento di una società post-industriale non deve farci dimenticare che **a Lecco e nel suo territorio l'insediamento industriale è significativo.**

I fenomeni di delocalizzazione che però lo caratterizzano potrebbero rappresentare uno tra gli indicatori di debolezza complessiva. Immaginare che delocalizzando le attività materiali possa avvenire a vantaggio delle attività immateriali di progettazione e commercializzazione che rimarrebbero in città o nel territorio è limitativo.

Si tratta infatti di capire che cosa viene delocalizzato.

Anzi una tendenza di quel tipo lascia pensare che quello che si vanno a delocalizzare siano attività mature, cioè quelle attività a valle della filiera produttiva che sono appunto soggette alla concorrenza delle economie emergenti. L'essere inseriti in un distretto del ferro e/o del meccanico potrebbe in quanto tale non essere risolutivo.

Premesso ciò è del tutto evidente che un fenomeno di delocalizzazione di questo tipo tenderebbe in ogni caso a far venire meno quell'insieme di cultura del lavoro fatta di apprendimenti diffusi che ha caratterizzato il nostro distretto.

E il venir meno di quella cultura potrebbe demotivare anche i livelli progettuali e dirigenziali che manterrebbero un carattere stanziale.

Nella prospettiva di una implosione e di perdita di identità progettuale.

Appare allora fondamentale che **il tessuto industriale e manifatturiero che ancora opera in città e nel territorio venga incentivato a rimanerci**; un tessuto industriale che si muova nell'orizzonte dell'innovazione ha infatti bisogno di implementare risorse in ricerca e sviluppo, ma questi investimenti immateriali, ad alto valore aggiunto non possono non avere un intreccio con attività materiali che li supportano e/o li impieghino nel loro risvolto materiale.

Insomma la ricerca e lo sviluppo nei settori innovativi presuppone un permanere di un tessuto di conoscenze e interazioni operative più intrecciato e congiunto.

Sembra allora utile, anche in previsioni di delocalizzazioni, e per disincentivarle, **mantenere in città aree a destinazione produttiva** che diventino sedi di attività di una produzione industriale di qualità e innovativa. In forte collegamento con le altre sedi della ricerca che operano sul territorio di Lecco, a cominciare dall'Università.

Mantenere tutte le nostre aree produttive a quella destinazione sociale ci sembra anzi necessario anche in ragione del trend economico attuale. L'aumento del prezzo del petrolio e delle materie prime non è un fatto congiunturale. Vengono al pettine nodi strutturali che erano stati ampiamente previsti. Se le delocalizzazioni e l'*outsourcing* sono stati favoriti dai bassi prezzi dei trasporti, oltre che dalla possibilità di produrre utilizzando forza lavoro sempre più a buon mercato, oggi uno di questi fattori di costo, il trasporto appunto, si fa via via sempre meno conveniente, rendendo sempre meno facile e vantaggioso il processo di delocalizzazione.

Si impongono allora processi meno semplificati di delocalizzazione. Anzi potrebbero avviarsi processi inversi, specie se la qualità del prodotto è tale da incorporare valore aggiunto legato a processi di medio alto contenuto cognitivo e esecutivo.

L'aumento non congiunturale del prezzo del petrolio oltre che sollecitare un potenziamento della mobilità e di filiere della logistica di tipo pubblico anche nel settore del trasporto delle merci richiede, in sintesi, che **le aree oggi destinate ad attività produttiva rimangano tali.** In ogni caso **non vadano trasformate ad edilizia residenziale o a insediamenti commerciali.** L'alternativa alla destinazione produttiva può essere solo il recupero a verde in primo luogo, a standard pubblici, o in ultima istanza ad edilizia popolare.

Più in particolare **non ci sembra che debbano essere riservati in città spazi per le attività commerciale della grande e medio grande distribuzione.**

La creazione a Lecco di grandi centri commerciali ha creato nel giro di 20anni uno stravolgimento del tessuto urbano e della mobilità lecchese.

**Va invece ripensato il negozio di vicinato magari nella forma di attività autogestita** della popolazione residente come nelle forme dei gruppi di acquisto solidale.

Così come andrebbero valorizzate forme di vendita diretta di produttori locali.

Nel commercio andrebbero altresì previste spazi e destinazioni a **forme di economia solidale** e alternativa. Più in generale nel centro "storico" soprattutto, ma anche nei quartieri della città policentrica, dovrebbero prendere forme i **"centri commerciali naturali"**, intesi come reti organizzate di botteghe e negozi per rilanciare il commercio, dando loro una regia unitaria nella promozione e nell'approvvigionamento delle merci, con l'obiettivo di dare un volto umano al commercio riscoprendo quello tradizionale dei centri urbani e facendo rivivere e rivalutare vie, piazze. Un ulteriore approfondimento dovrebbe essere legato alla **rivalorizzazione di mestieri e professioni**, anche nelle forme di una loro riqualificazione socializzante inseriti nella vita policentrica della città e dei quartieri.

La presenza di *public utilities* solo nella forma pienamente pubblica degli enti strumentali potrebbe garantire il mantenimento di conoscenze e di expertise sul territorio e non espropriarlo di conoscenze e democrazia. In questo modo le public utilities dovrebbero poter essere un luogo di consolidamento e di innovazione al servizio del territorio e dell'attività economica soprattutto nella prospettiva dell'innovazione in campo ambientale, della mobilità sostenibile e di una politica lungimirante delle risorse energetiche e naturali

## LA CITTA' *STUDENTESCA* E GIOVANILE



**La conoscenza assume oggi un valore strategico** anche ai fini del vantaggio competitivo.

Se c'è un realissimo rischio di declino per la nostra economia italiana e lombarda questo passa soprattutto dal ruolo sempre più contenuto che ricerca e conoscenza hanno.

Il "capitale umano" è sempre più "capitale cognitivo".

La presenza del Politecnico in città dovrebbe essere insieme condizione di nuovi apprendimenti collettivi che dovrebbero elevare e far coevolvere l'intero territorio.

Ci sembra che a tutt'oggi questo non si sia potuto pienamente percepire.

L'idea di **una cittadella universitaria** costruita nell'area dell'ex ospedale non deve rappresentare in senso fisico l'esistenza di una realtà dentro l'altra, ma deve diventare quell'occasione di sviluppo, diffusione di saperi non solo tecnico-scientifici ma più in generale critici, con l'obiettivo di dare consistenza culturale all'identità della nostra città.

**Il Politecnico deve essere insomma un'opportunità di interazione con tutti i luoghi di elaborazione culturale** a partire in primo luogo dalle realtà scolastiche formative e professionali. Una cittadella della scienza non rivolta solo a risvolti economici applicativi, ma a migliorare le didattiche e gli apprendimenti complessivi, dentro una prospettiva critica dei saperi e delle conoscenze. Ma una cittadella della conoscenza, aperta alla realtà cittadina e del territorio deve avere di vista in primo luogo i suoi attori: *in primis* gli studenti che devono sentirsi accolti non solo tra le mura del politecnico o delle altre scuole, ma in città.

**Occorre una città accogliente per gli studenti** che preveda corridoi e camminamenti da e verso i mezzi pubblici. Percorsi sicuri e tranquilli dove il camminare, non sia come oggi una esposizione ai rischi e ai pericoli sempre incombenti del traffico urbano, ma piuttosto un'occasione di confronto e comunicazione che allarga, continua e segue ampliandole rapporti e conoscenze che prendono voce dentro le aule scolastiche ed universitarie.

Tuttavia ci sembra enormemente incongruo chiedere ai giovani comportamenti corretti, oltre che salubri, se poi il mondo degli adulti ha comportamenti difformi.

Se i percorsi urbani devono permettere adeguati spazi di camminamento, di servizi di biciclette (bike sharing) e di piste ciclabili per raggiungere le scuole, se giustamente incentiviamo il piedibus per i più piccoli, chiedendo ai genitori di ridurre il traffico e l'inquinamento per accompagnare i bambini a scuola, dobbiamo altresì strutturare la mobilità in città in modo coerente per tutti.

Ed è questa un'ulteriore ragione per **allargare la zona della città a traffico limitato e fare di questi transiti luoghi per la mobilità pubblica** e gli spazi di interscambio.

Ma è altrettanto **necessaria una politica di ospitalità** e la necessità quindi di una politica per alloggi sociali rivolta a chi frequenta l'università perché possano disporre di **alloggi a prezzi calmierati** e lo studio non si trasformi invece in una occasione di speculazione sulla pelle dei giovani e delle loro famiglie.

Magari mediante agevolazioni fiscali, all'interno di una logica di federalismo fiscale solidale, per chi affitta a studenti a prezzi equi e socialmente accettabili. E si potrebbe però andare oltre immaginando che la possibilità di accedere alla casa e a forme di convivenza a prezzi sociali sia aperto a tutti i giovani, non più costretti a vivere una prolungata giovinezza, fra le mura domestiche dei propri genitori.

Insomma deve essere immaginata **una politica studentesca e giovanile che favorisca indipendenze e autonomia** e non, come avviene oggi, precarietà e dipendenza.

Una siffatta politica, non solo studentesca, deve anche pensare che la scuola e l'università non è e non può essere un elemento totalizzante i bisogni di questi attori sociali.

**La città deve offrire una ricchezza di proposte culturali, ricreative e sportive** che possano vedere i giovani non come semplici consumatori, clienti o utenti di un servizio, ma come protagonisti e appunto attori a pieno titolo.

Favorire da questo punto di vista **la presenza di realtà di autogestione, di centri sociali**, contrattando e negoziando, in modo esigente, ma non paternalistico i processi di apertura di nuove relazioni, di nuove e anche divergenti aggregazioni, rappresenta anche un modo di uscire da una società del controllo, per iniettare fiducia e progettualità nelle nuove generazioni. E immaginare che crescano storie condivise per affrontare problemi comuni in modo cooperativo e non dentro biografie di solitudine competitiva.

Un modo insomma per mantenere una identità sociale e culturale della città in trasformazione nelle generazioni che si succedono.

Dentro questo contesto è impensabile come oggi sta avvenendo, con ulteriori privazioni, **l'assenza di un auditorium o di sale cinematografiche o di laboratori e sale teatrali, oltre che più semplicemente spazi per incontri culturali o pubbliche assemblee** .

Certo la presenza di strutture non può in sé surrogare l'assenza di relazioni e di socialità o di confronto culturale, ma è vero anche il reciproco, che la privazione assoluta, come è oggi, per categorie sociali, deboli, diffuse e poco organizzate di ogni supporto materiale di incontro e di confronto, rappresenta una desertificazione che può aprirsi solo a ulteriore degrado o a un distruttivo consumismo, nel vuoto delle identità ideali e sociali.

**Una bella città è l'antidoto migliore alla crescita della violenza gratuita.**

In questo vogliamo sperare traguardando il futuro.

Si è costituita nella nostra città una Rete che si è data il nome :

## ***"IL BEL PAESE - rete lecchese per la tutela del territorio"***

**La Rete vuole mettere a confronto e unire cittadini singoli e associati** che danno vita sul territorio della nostra città a comitati o consigli spontanei che avversano le scelte urbanistiche ed edificatorie, rese possibili dal vigente piano regolatore, che stanno rendendo ulteriormente invivibile e caotica la nostra città.

Producendo inoltre forme di preclusione ai cittadini e alle nostre comunità territoriali dalle scelte fondamentali di convivenza urbana. Con l'evidente rischio, invece, di continuare ad avvantaggiare e favorire, pochi poteri forti che, nel nome dell'urbanistica contrattata, possono decidere del destino della maggioranza dei cittadini; generando contemporaneamente una percezione non trasparente tra amministratori e interessi economici ristretti, che allontanano i più da qualsiasi impegno civico e sociale.

**La Rete è manifestazione dell'autonomo organizzarsi della società civica.**

Le espressioni della società politica quali i partiti non sono in quanto tali in esso presenti e rappresentati.

La Rete ritiene che partiti e istituzioni, possano e debbano essere interlocutori ma nel riconoscimento della loro diversità e distinzione di ruoli e funzioni.

**Gli obiettivi prioritari della Rete sono:**

- **mettere in collegamento** i Comitati spontanei che si sono già costituiti nel territorio
- **promuovere** o sostenere la nascita di nuovi comitati o consigli spontanei, in presenza di aree o zone del nostro territorio che hanno una destinazione a rischio speculativo o ambientale.
- **condividere** con i Comitati/consigli una comune idea dello sviluppo della città e delle sue aree, muovendosi sul duplice lato della difesa e tutela del territorio e dall'altra della proposta e della promozione di un territorio autosostenibile.

La Rete ritiene fondamentale che debba essere considerato come elemento della proposta anche il NON FARE urbano ed edificatorio, valutando riduttivo, dal punto di vista ambientale, stimare le alternative progettuali come esclusivamente espressioni della categoria del fare.

La prospettiva della RETE si muove in primo luogo nella direzione della PREVENZIONE e non vuole limitarsi a intervenire solo a posteriori per tamponare o contenere i danni, prodotti da pianificazioni sbagliate.

Una Rete che conseguentemente porti la sua attenzione, formulando alternative possibili, in primo luogo sulla discussione e approvazione del nuovo PGT (Piano di Governo del Territorio) e degli altri strumenti di pianificazione. E' essenziale a questi fini promuovere una cultura e una formazione civica diffusa sull'uso dei suoli e del territorio urbano. Cultura e formazione in cui la Rete si impegna direttamente ma a cui sollecita anche le istituzioni del territorio, come Comune e Provincia, perché impegnino le loro risorse formative e informative non solo per gli addetti ai lavori, ma anche per le realtà aggregative e singole della società.

La Rete a cui abbiamo dato vita vuole riuscire ad esercitare una cultura civica, critica, selettiva, di controllo su tutte quelle attività di trasformazione urbana e territoriale, che con il contributo fondamentale delle decisioni dell'Amministrazione Comunale e degli altri Enti pubblici coinvolgono e determinano - direttamente o meno - la qualità della vita urbana e della quotidianità degli abitanti.



**IL BEL PAESE - rete lecchese per la tutela del territorio**

**indirizzi e contatti:**

**sito web: [retebelpaese.it](http://retebelpaese.it)**

**mail: [info@retebelpaese.it](mailto:info@retebelpaese.it)**

**telefono: 0341 1840073**