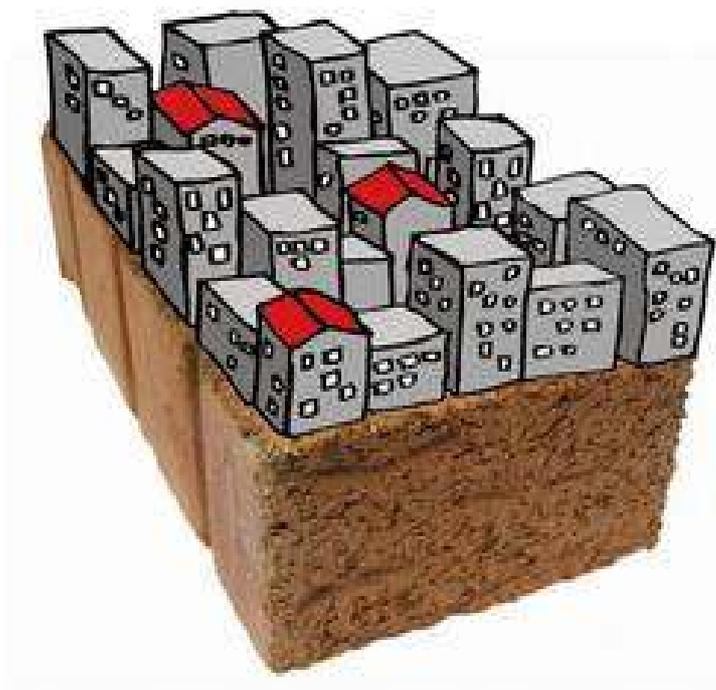


BOZZA OSSERVAZIONI AL PGT CITTA' DI LECCO – PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO –



Per RIUNIONE DEL 4 GIUGNO 2008

LECCO
Per info: megalite@libero.it
alessandro magni

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 nostra città negli anni '70 del '900.

Vale la pena riprodurla per intero:

"Nel 1951 la forma urbana è già definita, simile a una mano aperta. Il palmo 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 Gerenzone e, infine, il mignolo grosso e sproporzionatamente lungo si adagia tra la collina e il lago di Garlate".

Dovremmo dimenticare e cancellare questa sciagurata analogia che proietta con libera fantasia una immagine, possibile tra tante altre, di tipo geomorfologico sulla forma urbana. Con 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 e l'asse che unifica Lecco con Pescate e Garlate, dando luogo a una Lecco Allargata.

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 disordinatamente reticolare, in cui ogni punto può essere nodo di una rete, che ha legami che sono sostanzialmente di pari valore.

Detto in modo diverso.

I vecchi assi stradali assumono sempre di più un valore indifferenziato.

Le diverse funzioni delle strade, pur rimanendo differenziate in termini amministrativi 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.

Il fenomeno di saturazione urbana e di indifferenziazione delle reti della mobilità avviene nell'ignoranza degli impatti ambientali di inquinamento e di congestione del mezzo automobilistico e nel mentre della realizzazione dell'attraversamento in sotterranea.

Con il paradosso distruttivo che il cosiddetto attraversamento viene progettato come parte estranea alla mobilità di scambio interna alla città, e venendo agli anni più recenti, ad opera realizzata, senza che lo stesso attraversamento muti e incida sulla mobilità cittadina e sulla mobilità della Lecco Allargata.

Con degli effetti addirittura perversi.

L'attraversamento in sotterranea che doveva por fine in primo luogo ai problemi dell'attraversamento della città dalla Lombardia e in particolare dal milanese verso la Valtellina, sia per i flussi pesanti infrasettimanale che quelli più leggeri per l'uso di mezzi, nei fini settimana, si è moltiplicato per due, continuando a sussistere da un secondo attraversamento, che doveva avere una funzione sussidiaria e temporanea fino all'entrata in funzione dell'**attraversamento sotterraneo (AS)**.

Nei fatti questo non è avvenuto.

Da Civate attraversando Valmadrera e Malgrate, su una strada ad alta velocità e a quattro corsie, prosegue un percorso che passando dal ponte Kennedy, Via Leonardo da Vinci e sempre a 4 corsie per poi improvvisamente restringersi sul lungo lago di Lecco e riaprirsi di nuovo per poi ripresentarsi a 4 corsie alle Caviate, e restringersi ancora per immettersi sulla ss. 36 ancora a 4 corsie, con capolavori non voluti di non progettazione di moderazione della velocità, che costituisce un secondo **attraversamento "ombra" (AO)** per continuità di traffico in gran parte non afferente allo scambio di mobilità infracittadina.

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

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, da leggere sulla base di immagini tridimensionali o meglio ancora a quattro dimensioni sulla base di assi spazio temporali, che gli danno una forma ad imbuto. Con caratteristiche proprie dell'imbuto che ha pareti interne cilindriche lisce e precipitanti micro e macro catastrofi ricorrenti di tipo congestionale.

L'altra faccia dell'oscillazione della forma urbana è quella di una rete bidimensionale a foglio liscio, completamente acentrata e acefala in ragione di una indifferenziazione di funzioni e in assenza di poli attrattivi. Una polpa disorganica e seriale di una realtà cresciuta in modo cancerogeno e puramente incrementale.

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 sì 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. La voce con il silenzio. Creando ritmo e armonie, non rumore e indifferenziazione.

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

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 reciproci fiducia

LA CITTA' AUTOSOSTENIBILE

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 una 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 Percalli).

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 (Gerenzona) devono soprattutto tornare ad essere luoghi salubri di rinaturalizzazione urbana.

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 Caldona un ripristino che lo riporti visibile a partire dal suo interrimento immediatamente a ridosso della ferrovia lungo l'intero asse della sua foce.

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. Ed altre aree ancora di alcune zone produttive o residenziali.

Il Comune potrebbe individuare a questo proposito strumenti -autoritativi e non- per destinare anche parchi privati a una funzione pubblica e sociale magari conservando la proprietà al soggetto privato e pagando un canone per il godimento-manutenzione dello stesso.

L'altro elemento di una necessaria sostenibilità del territorio è legato al mantenimento di una rigida discontinuità con le zone verdi coltivate e boschive che delimitano le zone pedemontane e montane del nostro territorio cittadino.

Abbiamo visto in questi decenni una costante erosione di queste aree, 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.

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.

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.

E' anche dentro questa prospettiva che dovrebbe essere pensato l'innesto della ciclabile che da Abbadia raggiunge Lecco.

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.

Oltre al principio di una piena accessibilità alle rive da parte di tutti deve essere rigettata 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.

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.

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.

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 superiore 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.

LA CITTA' PUBBLICA E SOCIALE

Parlavamo nella fase che introduceva alla forma della città di un lavoro che l'urbanista collettivo dovrebbe produrre.

Uno spazio di sottrazione. In analogia alla composizione di un testo il lavoro dovrebbe essere quello di rendere essenziali i significati lavorando non al riempimento del testo ma alla sua intensità ottenuta non per allungamenti e addizioni di parole e pagine ma per una disciplina di scrittura che opera dentro certi vincoli facendo di questi vincoli spaziali la condizione della propria intensità espressiva e concettuale.

Ebbene la nostra città si è costruita disperdendosi e ampliandosi (CR-AC).

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 degli 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 rispingono il Teatro Sociale a un ruolo di sfondo e di marginalità.

Il pubblico invece di qualificare la sua presenza con l'acquisto di Palazzo Falck per farne un'agorà pubblico 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 del centro, specie per quelle connesse alla mobilità.

Tutti hanno modo di vedere come le periodiche invasioni del centro non generino socialità ma pura folla solitaria. Sciami di guardoni che con fatica si incollano alle vetrine o si infilano nei negozi giubilanti per l'acquisto di trofei da esibire in passeggiate in cui l'obiettivo non è il silenzio, la contemplazione, la conversazione, ma un mostrare, un figurare, che non è che l'altra faccia non pagata e retribuita di quelle vetrine che ora vengono animate da manichini viventi.

Colti appunto di striscio, di sbieco, in modo subliminale, quasi sempre; ma alimentanti una rincorsa all'acquisto di *status simbol*, usa e getta, per un consumo di illusorie uguaglianze e di immobili mobilità sociali, che in ogni caso alimentano un sistema economico che è diventato pervasivo e che riduce ogni relazione a scambio di mercato. Che in quanto tale distrugge il legame sociale.

Lecco centro storico come centro commerciale all'aperto non è che l'altra faccia speculare ai centri commerciali coperti. Che sono non luoghi dove operano i medesimi meccanismi. Non luoghi 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, cui sciamano da tutte le parti (CR+CA) della megacittà. 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 vivervi 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 rinchiodano 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 amministrativi 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 *banlieu*, 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.

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 alimentata anche un conflitto tra poveri 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 un 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 e indifferente ai bisogni della cittadinanza. Giacchè 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.

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 ns. 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 prima 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 a un surplus di inquinamento in aree pregiate che dovrebbero essere a disposizione del cittadino e del turista.

Mi riferisco al traffico creato lungo l'intero tratto del lungo lago 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 imbuto 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 *laissez faire* nel governo della mobilità.

Il *laissez 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. 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 o taxi a chiamato oltre che al potenziamento flessibilizzazione dei mezzi pubblici.

Tale ipotesi è poi del tutto coerente con il progetto di una metropolitana leggera che accolga a raggiera molto del pendolarimo che proviene da Calolzio, Oggiono-Molteno, Mandello-Abbadia.

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 due Km. 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 deve essere pensato 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 Balocco 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 lungo lago 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 funzionali separate 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 Arsenico 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* 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, 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 urbani 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, La orca è impedita. Oggi infatti con le biciclette 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.

Infine 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.

LECCO E IL TURISMO

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 ha la cultura 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 lungo lago 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 lungo lago, 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 inseriti 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 con la sede più indicata a Pescarenico. Le aree indicabili possono essere quella Icam o quella dei Vigili del fuoco.

Un quarto centro museale 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.

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.

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 possono essere disseminate altrove nel territorio. 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 sprovincializzarci 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 si 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 meticcicare 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 break-fast 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. (Romano, Tajani) 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" 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, 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.

Senza entrare più nel merito delle dinamiche produttive ci sembra necessario 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 commerciali della grande e medio grande distribuzione.

La creazione a Lecco di grandi centri commerciali ha creato nel giro di 20 anni 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

Un ulteriore approfondimento dovrebbe essere legata 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 dovrebbe 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