Notizie

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): **- (2015)**

Heft 6: **L'equilibrio**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Alberto Caruso

Progetti per la città di Lugano

Intervista al sindaco Marco Borradori

L'avvocato Marco Borradori è sindaco di Lugano dal 2013, dopo essere stato dal 1995 consigliere di Stato e direttore del Dipartimento del Territorio. L'abbiamo incontrato il 30 ottobre nel suo ufficio, in piazza Riforma, e gli abbiamo rivolto alcune domande, con l'obiettivo di informare i colleghi architetti e ingegneri sui progetti in corso per la città, e lo ringraziamo per la cortese disponibilità.

Alberto Caruso: Il piano regolatore unitario è la madre di tutti i progetti. Sul sito del Comune si legge che ci saranno due fasi: un piano direttore che stabilirà i contenuti e poi, a valle del piano direttore, i singoli piani regolatori di quartiere. Si dice anche che verrà bandito un concorso. Che tipo di concorso sarà? Sappiamo che la CAT (Conferenza delle Associazioni Tecniche) – che rappresenta SIA, OTIA, FAS, FUS e altre – ha chiesto che la figura dell'architetto abbia un ruolo in questa importante esperienza pianificatoria, in quanto esperto di progettazione spaziale. Quali sono i programmi della città in merito a questo progetto che prefigura il futuro di Lugano e del suo territorio?
Marco Borradori: Il coinvolgimento degli architetti è auspicabile e necessario. La presenza di professionisti del ramo è fondamentale per la buona riuscita del progetto. È un'operazione che parte da lontano, sin dalle prime aggregazioni e dall'idea che ne stava alla base: creare uno strumento pianificatorio unitario, un piano direttore «comunale». Sulle modalità del concorso non sono in grado di esprimermi in modo dettagliato, è in via di allestimento da parte dei servizi ed è un aspetto che seguiremo con grande cura. In linea generale posso dire che è nel nostro interesse coinvolgere le forze e le risorse che nella società si occupano di pianificazione del territorio, che hanno visioni e progettualità.

A monte del piano direttore, ci sarà un'espressione di concetti da parte della città? Il Municipio, il sindaco esprimeranno degli indirizzi sugli obiettivi del piano direttore, un'idea di città, una visione del futuro della città?
Certo. Abbiamo la grande opportunità di fare un lavoro importante, visionario, ambizioso e sarebbe un peccato sprecarla. Occorrerà procedere a una sintesi tra l'impostazione politica, quella dei tecnici della città e la progettualità dei professionisti esterni, gli architetti, i pianificatori, gli urbanisti e anche gli economisti. La base di partenza la troviamo già contenuta nel messaggio che descrive quest'operazione, ma poi verrà ulteriormente precisata. Le linee direttive le daremo ovviamente noi, non saranno una camicia di forza ma dei punti di riferimento importanti.

Immagino che una delle tracce del piano direttore sia che Lugano non può che diventare una città policentrica…

1.

1. Vista aerea di Lugano con l'area del Campus USI in primo piano. Foto courtesy USI

Sì, l'abbiamo già detto chiaramente. Il piano direttore comunale dovrà fissare i principi cardine per la città e il suo sviluppo, tuttavia uno degli obiettivi è quello di mantenere intatte le peculiarità dei singoli quartieri, senza stravolgerne le caratteristiche. Non vogliamo uniformare, ma mantenere viva la diversità nel quadro di un disegno comune e unitario.

Esaminiamo qualcuno dei progetti per il futuro di Lugano. Quella lungo il torrente Cassarate è un'area molto delicata e decisiva, un tempo era il confine della città e oggi è diventata una zona centrale. Il progetto del «raggio verde» esprime proprio questo concetto. L'insediamento USI-SUPSI nell'area ex Campari, le scuole, le aree verdi e sportive, i percorsi pedonali, determinano una vocazione alle attività di studio e di svago, intorno al paesaggio del torrente. Tuttavia sul progetto Cassarate notiamo una contraddizione: quando si esamina la descrizione della strategia del nuovo quartiere Cornaredo, in relazione allo sbocco della galleria Vedeggio-Cassarate, si legge che il percorso di via Ciani – che corre parallelo al torrente Cassarate – è considerato «asse di penetrazione preminente». Non c'è contraddizione tra il traffico intenso della penetrazione indotta dalla galleria e il raggio verde?
Il raggio verde è per il Municipio un progetto di grande importanza, è uno dei progetti che deve qualificare la città del futuro. Il fatto che accanto al raggio verde si snodi una via di transito è sicuramente un elemento di disturbo, ma è inevitabile. Quando è stata progettata la galleria Vedeggio-Cassarate, ormai qualche decennio fa, si era individuato un tridente per accedere alla città, costituito da tre vie di comunicazione (via Trevano, via Ciani e via Ceresio). Questo scenario ha creato inizialmente qualche preoccupazione: si diceva «riusciranno queste strade ad assorbire il traffico?». Oggi si può dire che ci riescono, e via Ciani è destinata a rimanere una via di penetrazione importante. Certo, sarebbe preferibile avere un raggio verde senza accanto una strada di transito, ma questo non è possibile.

Ai tempi del concorso era prevista la realizzazione di un grande parcheggio all'uscita della galleria, con una navetta di collegamento con il centro, per far sì che una buona parte del traffico non penetrasse nella città. A che punto è questo programma? Si realizzerà e in quali tempi?
Questo programma si è in parte già concretizzato, con la realizzazione poco più di tre anni fa di un autosilo e di un nuovo collegamento bus. Insieme al Cantone, occorrerà fare in modo ora che questo disegno si possa

ulteriormente ampliare e perfezionare. È fondamentale che il modello che prevede un freno all'entrata delle vetture in centro possa diventare definitivamente realtà, quindi punto di attestamento con grande parcheggio e navetta di collegamento efficiente.

Per quanto riguarda il piano generale del nuovo quartiere, che interessa circa 1 milione di metri quadri, quali sono i tempi e i programmi?
Su questo comparto territoriale sono tre i comuni che hanno da dire la loro: Lugano, Canobbio e Porza, i cui Esecutivi hanno affrontato in maniera congiunta, con la denominazione «Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC)», le diverse tematiche strategiche e operative legate al settore. Questo impone una visione comune, una collaborazione e una concertazione, e contribuirà a rendere alla fine il disegno più completo e omogeneo. Per la città si tratta della porta nord, di un luogo fondamentale per promuovere in generale lo sviluppo futuro dell'agglomerato urbano.

Conveniamo che il tram è un grande progetto. Il trasporto pubblico su ferro, per ragioni di economia e di efficienza anche energetica, è fondamentale per risolvere i problemi della mobilità in tutte le città, in particolare a Lugano che ha un'orografia particolarmente complessa.
La prima tratta prevista è da Bioggio fino al centro di Lugano. Si è parlato recentemente, riguardo allo sbocco del tram in zona BSI, di un piano particolareggiato per riorganizzare l'edificazione di quell'area. Ci fornisce qualche informazione su questo piano particolareggiato di cui non si conoscono i contenuti e le modalità della sua concezione? Da chi è stato redatto e in che modo?
La Città ritiene che il progetto definitivo della tratta prioritaria del sistema tram-treno, che non prevede una fermata in zona BSI a Sant'Anna, possa e debba essere ottimizzato, introducendo una fermata e creando i presupposti per una riqualificazione dell'area, così da approfittare del grande potenziale di centralità offerto dall'arrivo del tram. Ci siamo da tempo attivati per creare questi presupposti mettendo mano al PR con una specifica variante il cui scopo è, appunto, di creare le premesse pianificatore e finanziarie per una riqualificazione e la realizzazione di una fermata. Abbiamo promosso un approfondimento pianificatorio che definisce potenziali e requisiti per una nuova edificazione e per la realizzazione della fermata, in forma di mandati di studio in parallelo. Un progetto vero e proprio per le nuove edificazioni e per la fermata potrà svilupparsi solo se vi saranno le premesse pianificatorie.
La variante è stata esaminata preliminarmente dal Dipartimento ed è stata pubblicata, così come previsto dalla Legge sullo sviluppo territoriale, dal 17 agosto al 15 settembre 2015.

Un altro grande tema, il Campo Marzio. Tanti anni fa è stato bandito e si è svolto un concorso di architettura, poi è stato bandito un secondo concorso per investitori e progettisti, nel 2011 sono stati scelti sette operatori. Poi nel 2013 è stato annunciato l'avvio della seconda fase, ma poi si è tutto addormentato. Quali sono gli attuali programmi?
L'intenzione del Municipio è quella di riprendere e avviare in tempi molto brevi la seconda fase. L'abbiamo deciso proprio in questi giorni. Anche questo è per Lugano un progetto cruciale, un polo congressuale, alberghiero e abitativo. E sarà anche l'occasione per riordinare e riqualificare un comparto molto prezioso. Sarà ovviamente decisivo trovare degli investitori privati che si affianchino all'ente pubblico.

Ma poi le attività espositive saranno spostate a Cornaredo?
Ci stiamo riflettendo. Oggi si dice spesso che il padiglione Conza come centro espositivo non è più all'altezza; sarà anche vero, tuttavia è ancora parecchio richiesto. Occorrerà valutare quale importanza rivestirà per la Lugano di domani il settore espositivo.

Il tram, il programma di limitare l'introduzione del traffico privato in centro: questo piano del Campo Marzio non è in contraddizione con questa strategia? Un nuovo polo congressuale alberghiero non richiama nuovo traffico in centro?
Pur con tutte le attenzioni del caso, credo che sia inevitabile, anche perché è previsto un posteggio interrato con un certo numero di stalli. Se vogliamo creare un polo congressuale e alberghiero, fare a meno di un parcheggio – a norma di legge e contenuto nei limiti del possibile, ma pur sempre commisurato alla domanda – non sarebbe francamente ragionevole.

Un ultimo tema è la riqualificazione del centro città. Recentemente abbiamo assistito a interventi puntuali di inserimento del verde nell'asfalto stradale, di cosiddetta «rinaturalizzazione». Al riguardo ci sono pareri controversi, c'è chi li approva e chi li critica, ma sia gli uni che gli altri si pongono tutti lo stesso quesito: si tratta di interventi estemporanei o sono parte di un progetto più complessivo, di un'idea di riqualificazione del centro? Cosa prevede, se c'è, questo progetto complessivo?
Gli interventi realizzati sono parte di un progetto più articolato e completo.
L'idea di riqualificare il centro c'è ed è confermata dal fatto che il Municipio un po' di tempo fa aveva approvato un messaggio di circa 9 milioni di franchi, per rendere più bello e vivibile il centro. Tuttavia questo messaggio è tenuto momentaneamente in sospeso, a causa dell'investimento elevato. D'altro canto non volevamo lasciare tutto com'era prima, e quindi abbiamo optato per una soluzione temporanea e provvisoria. Il risultato è controverso, il progetto ha fatto discutere. Ci sono degli interventi gradevoli, altri meno. Abbiamo speso poco meno di Fr. 200.000, che è relativamente poco rispetto ai 9 milioni, per realizzare un arredo urbano. È chiaro però che anche il risultato non è paragonabile al progetto tenuto in sospeso.

È molto chiaro il suo ragionamento dal punto di vista finanziario, ma dal punto di vista del concetto progettuale, c'è

un'idea generale di riqualificazione del centro, di cui questi interventi sono un anticipo?
Direi proprio di si, mi riallaccio alla risposta precedente. Se devo fare un'autocritica direi che abbiamo voluto realizzare il progetto senza passare per un concorso a invito, con professionisti del settore, che ci potevano offrire una visione più «allargata». Detto questo, io sono favorevole a una graduale pedonalizzazione del centro. Credo che la città non abbia che da guadagnarci.

Concludiamo questa breve chiacchierata con un tema che ci porta oltre la città: il traffico sull'autostrada alle ore di punta. L'A2 è l'arteria del Ticino, quando si blocca, si ferma tutto, con i conseguenti danni all'economia. Come pensa che possa essere affrontato questo problema? La chiave è quella di valorizzare in modo radicale il trasporto pubblico collettivo? Far diventare il Tilo una vera metropolitana e poi raggiungere ogni piccola località con i bus?
Da qui non si scappa. Ogni anno la popolazione e il traffico privato aumentano, il numero di frontalieri non tende a diminuire e la gente si reca al lavoro per lo più viaggiando da sola. Se si viaggiasse in due, dimezzeremmo il traffico. L'autostrada è l'arteria principale e il territorio non ne permette un allargamento – ammesso che politicamente e finanziariamente sia sostenibile –, quindi dobbiamo fare i conti con la situazione attuale. L'unica via per uscire da questa situazione è credere nel trasporto pubblico, investire in esso e potenziarlo (il Tilo è un ottimo esempio).

Per chiudere il cerchio, torniamo al piano regolatore. Il policentrismo di Lugano non può che essere organizzato in stretta connessione con la riorganizzazione del trasporto pubblico. È questa la chiave per risolvere l'efficienza sociale della città?
In questi ultimi anni il trasporto pubblico ha avuto a Lugano un incremento molto interessante, ma se pensiamo alle zone aggregate più discoste è ancora insufficiente. Uno dei nostri obiettivi è di potenziare e investire nel trasporto pubblico. Abbiamo dei progetti concreti in tal senso, si tratta di liberare le risorse. Oggi non possiamo però ancora farlo, vista la difficile situazione finanziaria in cui versa Lugano, ma sappiamo che presto andremo in tale direzione. Gli strumenti pianificatori che adotteremo nei prossimi anni devono potersi basare anche su un miglioramento importante delle frequenze e della qualità del trasporto pubblico e, aggiungo, anche su un aumento delle piste ciclabili. Mezzi pubblici e tram (quest'ultimo a partire dal 2024), senza dimenticare le biciclette. E le biciclette elettriche potrebbero dare un orientamento diverso al futuro della mobilità, che è probabilmente il problema centrale della nostra città.