

# Shopping, posteggi e territorio: partico

— Antoine Turner —  
 membro di comitato ALRA

La Città Ticino si articola da Chiasso a Lugano Nord, da Locarno a Bellinzona e verso Biasca). Una città unica con delle zone periferiche nel mezzo. Una città con insediamenti e traffico su un unico asse condiviso con la principale trasversale europea nord-sud, stretta tra le montagne. La diversità da altre città, che si sviluppano in modo concentrico e in pianura, deve essere alla base di ogni considerazione che riguardi la nostra mobilità e il nostro territorio

Gli esigui fondovalle, che subiscono l'inquinamento devastante del traffico, vanno protetti come merce rara. I diritti della proprietà privata vanno dunque a volte soppesati contro interessi fondamentali prioritari della comunità. Il paesaggio e la qualità di vita è senz'altro tra questi, e una buona organizzazione del territorio, pur imponendo limiti e regole, valorizza anche la proprietà privata.

Il Ticino è caratterizzato inoltre da una moltitudine di nuclei, in parte ancora molto vivi, e da comunità ancora molto forti e legate ai propri territori. Parte di queste realtà sono le attività commerciali e la possibilità di fare acquisti in loco.

## Shopping moderno in Ticino: oltre frontiera o nei shopping center

Alla moria dei negozi di paese contribuiscono sicuramente questi due elementi. Come difendere allora i nostri valori senza ostacolare la modernità e la comodità? Basterebbe un po' di buon senso e un'applicazione ragionata di sani principi liberali, invece di un «laissez-faire» liberista che ha portato a un'esplosione di shopping centers e benzinai-supermercati, e di un «dogmatismo sindacalista» che ha favorito il turismo degli acquisti oltre frontiera. Di cambiamenti si parla da tempo, e qualche passo si è fatto, ma si rischia di precipitare in soluzioni inadatte al Ticino.

Dal mio punto di vista bisogna agire su posteggi e orari con un intento chiaro: promuovere il commercio nei centri turistici, nei nuclei di paese e nelle zone pedonali delle città, togliendo parzialmente i



vantaggi competitivi e i sussidi nascosti ai centri commerciali, alle catene di benzinai e ai centri d'oltre confine. Può essere fatto in modo liberale e democratico con alcune misure concrete, in parte già in vigore, ossia:

- favorire le aperture illimitate ai commerci di famiglia, nei nuclei, nelle zone turistiche (ma perché in centro Lugano non se ne vedono più aperti di domenica?) e alle stazioni ferroviarie;
- chiedere che i parcheggi dei grandi generatori di traffico siano tutti a pagamento, misura che è stata frettolosamente tolta dal piano direttore quando una volpe mendriense ha cominciato a fare la voce grossa;
- mantenere un divieto di commercio nei distributori di benzina.

Fa male vedere frotte di milanesi passeggiare sul lungolago di Lugano e poi ripartire

Antoine Turner:  
 «Nel suo documento ALRA chiedeva esplicitamente alle grandi aziende di limitare i posteggi dei dipendenti e al Cantone di prelevare un contributo da ognuno per finanziare la mobilità pubblica di questi dipendenti»



dopo aver guardato nelle vetrine dei negozi chiusi e forse aver bevuto frettolosamente un caffè, mentre i luganesi hanno passato la stessa domenica facendo la spesa nei negozi di Como e Ponte Tresa. Certo non si può cambiare le abitudini di tutti e comunque, per noi ticinesi medi i negozi di Via Nassa restano «off limits» e molti cittadini poco patriottici (o forse solo squattrinati) continueranno a far la spesa oltre frontiera, ma qualcosa potrebbe cambiare. Non sarà la possibilità di fare shopping domenicale ovunque o la spesa dal benzinai a mezzanotte a migliorare la nostra qualità di vita, anzi!

## Mobilità, P&R e posteggi

La mobilità in una città avviene prioritariamente con i mezzi pubblici. Chi si sposta in automobile è consapevole di restare incolonnato (anche nella capitale svizzera dei