

Rapporto di minoranza della Commissione della Gestione al M.M. no. 47 concernente la concessione di un credito di CHF 3'320'000.-- per il progetto PALoc 2 INF 12: Messa in sicurezza di Via Bernardino Luini.

Locarno, 27 agosto 2018
(depositato in Cancelleria l'11 settembre 2018)

Gentile Signora Presidente, Signori Municipalì, care Colleghe e cari Colleghi,

la vostra Commissione si è chinata più volte sul Messaggio in questione ed ha rilevato parecchi punti oscuri che sono rimasti tali, almeno per alcuni Commissari, anche dopo l'audizione del 7 maggio u.s. con la presenza del Capo dicastero signor Paolo Caroni, del Direttore della Divisione urbanistica e infrastrutture ing. André Engelhardt e dell'ing. Maurizio Zappella.

Successivamente sono state inoltrate al Municipio una serie di domande atte a chiarire i molti aspetti che rimanevano ancora poco chiari.

Le risposte del Municipio sono state recapitate alla Commissione della Gestione l'8 giugno u.s.

A parere degli scriventi, parecchie di queste lasciano alquanto a desiderare in quanto non entrano nemmeno nel merito delle domande, oppure risultano incongruenti con gli obiettivi del Messaggio.

Premessa iniziale

Prima di addentrarsi nell'analisi del Messaggio citato e prendere posizione, è opportuno ritornare a ritroso per una breve cronistoria.

Dal Messaggio si evince che nel dicembre 2016 il Municipio ha assegnato un mandato di progettazione allo studio De Giorgi e Partners Ingegneri Consulenti SA di Muralto con la consulenza architettonica del signor Indro Moretti per la progettazione di massima, definitiva e relativa pubblicazione.

Il progetto di massima è stato approvato dal Municipio il 25 aprile 2017.

Il 20 febbraio 2018 il Municipio ha preso atto del progetto definitivo e dei costi d'opera.

Nonostante le perplessità della CAT (Conferenza delle Associazioni Tecniche del Canton Ticino), espresse nel 2016, il Municipio ha deciso di rinunciare a un concorso di progetto valutando i tempi a disposizione troppo stretti.

Nel caso in esame il Municipio ha preferito un concorso per prestazioni, anziché privilegiare il necessario concorso di progettazione per un team d'ingegneri e d'architetti.

È importante ribadire che il concorso di progetto serve proprio a optare per una soluzione progettuale di qualità. In questo modo il committente ha la possibilità, e scusate se è poco, di scegliere la miglior soluzione fra quelle proposte dai partecipanti al concorso.

Per contro, privilegiando, come in effetti è stato il caso, il concorso per prestazioni, si scelgono i progettisti in base ad un'offerta fondamentalmente imperniata su aspetti finanziari.

Questa falsa partenza ovviamente non ha permesso al Comune, con il supporto di una giuria di esperti, di valutare la miglior soluzione, cosa che sarebbe stata più che auspicabile e pagante.

Lo spauracchio del malus

Nella sua lettera alla Commissione della Gestione del 22 giugno u.s. il Municipio insiste nel ribadire l'importanza di iniziare al più presto i lavori e questo per evitare delle penalizzazioni, non tanto sul PALoc 3, che sarà approvato entro il mese di settembre, quanto sul PALoc 4, che giungerà solamente fra 4 anni.

Appare quindi del tutto lontana la possibilità che i progetti inseriti nel PALoc 3 possano essere influenzati da un rinvio di alcuni mesi sulla data d'inizio lavori che, secondo la scheda INF 12, sono previsti per il 2019 con entrata in funzione nel 2021.

Anzi! Il ritardo della misura deve essere stata comunicata alla Confederazione lo scorso anno quando è stato presentato il PALoc3.

Pertanto, se "malus" c'è, questo dovrebbe arrivare in ogni caso con la decisione definitiva sul PALoc3. Quindi lo spauracchio della penalizzazione è agitato non solo inutilmente, ma anche con un po' di malafede.

Ma anche nel merito, bisogna relativizzare. La Confederazione ha già preannunciato le sue decisioni in merito ai programmi d'agglomerato di terza generazione e non sono previsti cataclismi per il PALoc3 nonostante il ritardo della misura di cui votiamo il credito. Non abbiamo avuto notizia di malus, né ne abbiamo avuta per Bellinzona, che non ha potuto attuare alcune misure importanti come quella concernente via Tatti, bloccata addirittura recentemente dal TRAM.

La stampa ha invece riferito di un verosimile mancato finanziamento del Programma di agglomerato del luganese di terza generazione, ma da quanto si è capito il caso è ben più grave: si parla di inefficacia dell'insieme del PAL3, di errori gestionali e strategici, di progetto non pienamente maturo, ecc. Le testuali parole della Consigliera federale Doris Leuthard dicono che il PAL3 rischia di non venir finanziato "semplicemente perché il progetto non è ancora pienamente maturo per la costruzione", come ha riferito il Corriere del Ticino il 17 gennaio scorso.

Questa tattica ricattatoria non è la prima volta che viene utilizzata dal Municipio per far accettare in fretta e furia dal Consiglio Comunale Messaggi che necessiterebbero ben altra attenzione.

E non è neppure evidente la ragione per cui si è accettato di inserire nel PALoc 2 un progetto che non sarebbe stato cofinanziato dalla Confederazione trattandosi di un progetto valutato come prettamente locale e per il quale non vi è una componente "insediamenti" degna di nota in termini di riqualifica urbana.

Tutto ciò porta solo ad obblighi per il Comune senza contropartita: un clamoroso autogol che andrà ad incidere notevolmente sui costi degli investimenti.

In definitiva, meglio un buon progetto con un po' di ritardo che un progetto sbagliato realizzato in tempo: questo lo capisce anche la Confederazione, che chiede giustificazioni all'agire dell'agglomerato, non solo il rispetto della tempistica, e che non finanzia interventi di "riparazione" di errori progettuali.

Il progetto

Come già accennato nel corso dell'audizione del 7 maggio, molti sono i punti poco chiari sui quali varrebbe la pena soffermarsi maggiormente.

Una prima osservazione fondamentale che sorge spontanea è il fatto che la Via Luini è considerata un'arteria inserita in una rete che comprende tante altre strade vitali per l'assetto viario il cui riordino dovrebbe essere affrontato dal profilo progettuale mediante una visione e un piano unitari.

Invece, l'impressione che si ricava è che il Municipio affronta la sistemazione delle sue strade in modo frammentario, lasciando ai progettisti o all'Ufficio tecnico il compito di proporre soluzioni segmentate avulse da un concetto programmatico generale.

In questo modo Locarno rischia di diventare una specie di patchwork stradale senza alcuna soluzione di continuità.

Per fare un esempio si potrebbe dire che proprio in Via Luini si propone di eseguire la strada, la pista ciclopedonale ed il marciapiede in conglomerato bituminoso, gli incroci con le vie principali in calcestruzzo armato e la fascia multiuso in mocche, mentre contemporaneamente per l'area pedonale del Lungolago si vuole optare per una sistemazione utilizzando resine e ghiaietto così come si può leggere nel M.M.45 "Credito quadro per interventi stradali 2018 – 2012" P7-P8 passeggiata Lungolago Motta.

Inoltre, l'impressione che si ha analizzando il progetto con un minimo di senso critico, è quanto sia problematico inserire nel sedime a disposizione tutto ciò che viene proposto dai progettisti o dalla committenza: pista ciclopedonale, fascia alberata con panchine, cestini, posteggi auto, posteggi bici e fermate bus, strada con calibro per incrocio bus e marciapiede sul lato sud.

E questo senza poter valutare l'impatto che avranno altri elementi importanti prospettati quale per esempio le tettoie delle fermate dei bus che non sono ancora visibili nei piani.

Ultimo elemento da non sottovalutare è la questione finanziaria.

Il progetto inizialmente era stato stimato a Fr. 1'800'000.- e ora è lievitato a Fr. 3'320'000.-.

Questo senza considerare il costo delle citate tettoie e soprattutto l'inserimento dei bus e della ciclopista fino al Lungolago Motta, l'innesto della ciclopista nella Rotonda, la creazione di una terza corsia sul Lungolago e l'installazione dell'impianto semaforico, tutti elementi che verranno affrontati in futuro con altri Messaggi per cui è da presupporre che i costi dell'opera finita lieviteranno e di molto.

Lo spostamento delle linee di trasporto pubblico

Al di là della decisione sorprendente che ha allontanato le fermate dei bus da Piazza Grande e da Largo Zorzi che sono punti centrali e provvisti di numerosi commerci, formuliamo le seguenti osservazioni.

Pur nutrendo qualche perplessità sulla simulazione, anche perché l'indirizzo URL indicato nella risposta municipale dell'8 giugno u.s. non permette di trovare il corrispondente link, non si può affermare che lo spostamento dei percorsi dei bus non abbia influenza sul progetto di via Luini.

Se si toglie la fermata in via della Pace che è centrale per l'utenza è ovvio che la fermata "Ferriera" assumerà una maggior rilevanza divenendo in pratica la fermata principale per accedere al centro urbano; di conseguenza bisogna tenere conto dell'aumento dell'utenza nella progettazione di questa fermata.

Per questo ci sembra poco lungimirante rinunciare a una pensilina, liquidando il problema con "la presenza della corte della "Ferriera" che può costituire il riparo dalla pioggia, eventualmente da arredare con delle panchine, previa consultazione con i proprietari."

Tali presupposti ci portano a concludere che questo messaggio è frutto di un'improvvisazione e che presenta soluzioni inadeguate e poco studiate.

Un altro aspetto che dovrebbe essere analizzato, e purtroppo non trova risposte nel documento in esame, è il percorso delle ambulanze, che per interventi verso Muralto usufruiscono dell'uscita di Largo Zorzi. Come sarà in futuro?

La mobilità lenta

Il M.M.47 si rifà ovviamente ai principi che regolano le misure che permettono di migliorare la funzionalità dell'agglomerato.¹

Fra queste misure citiamo:

- proporre la moderazione del traffico e la messa in sicurezza di buona parte della rete stradale, e adeguamenti puntuali alla stessa;
- proporre un potenziamento importante del trasporto pubblico per colmare le lacune esistenti, in particolare nell'area centrale dell'agglomerato, e per sostenere lo sviluppo centripeto previsto dal modello di sviluppo territoriale;
- proporre un potenziamento importante della rete del traffico ciclopedonale per offrire un'alternativa di mobilità particolarmente efficiente, sia nelle aree urbane, sia nelle aree dove l'efficacia del trasporto pubblico è limitata (edificazioni di pianura disperse).

In modo particolare si parla chiaramente di "messa in sicurezza di via Luini"; ma in sicurezza di chi? Non certo dei pedoni e dei ciclisti costretti a convivere in una fascia condivisa in cui separare i diritti degli uni dai diritti degli altri e, come l'esperienza ci insegna, è tutt'altro che cosa scontata.

È notorio che una convivenza forzata fra pedoni e ciclisti fa nascere spesso insofferenze e intolleranze.

Basti pensare che all'interno di ognuna delle due categorie sono compresi utenti con caratteristiche ed esigenze di mobilità molto diverse tra loro: anziani a passeggio, pedoni con cani al guinzaglio, podisti, runners piuttosto che genitori con figli sul seggiolino, bambini che a muoversi sulle due ruote, ciclisti che viaggiano a velocità sostenute soprattutto con l'avvento delle biciclette elettriche.

Inoltre sorprende parecchio l'affermazione che via Luini non è pensata quale asse di transito principale per la mobilità lenta.

L'eventualità di un'approvazione di questo messaggio si dimostrerà, senza alcun dubbio, un'occasione persa perché la cittadinanza verrà privata da una parte di un percorso ciclabile diretto e sicuro per andare dal lago al centro città rispettivamente di un percorso pedonale a sé stante per godere appieno delle potenzialità di un'opera a "misura d'uomo".

In questo caso si spendono 3,2 Mio senza neppure ottenere almeno questo risultato.

Una visione globale andrebbe anche considerata per quanto concerne le piste ciclabili che dovrebbero venir realizzate in futuro nella Città, come d'altronde giustamente auspicato nella mozione del collega Spano del 06.02.2017 "Piano della mobilità ciclistica: Locarno Città amica della bici".

¹ Programma d'agglomerato del locarnese: documento finale, volume 1; rapporto / 25.11.2011

Nel caso in particolare invece si cerca di realizzare in fretta e furia una pista ciclopedonale, riferendosi ai termini fissati dal PaLoc2, senza alcuna indicazione in merito al suo posizionamento rispetto a quanto succederà in futuro.

Inoltre, dal profilo pratico, la pista ciclopedonale proposta scorre a filo di diverse facciate con le rispettive uscite ciò che costituisce un'altra limitazione da ritenere piuttosto problematica.

Alle critiche sollevate si risponde in due modi: citando che in quell'area vige un arretramento a livello di piano regolatore per le future edificazioni, quando sembra che contemporaneamente il Municipio sta valutando la possibilità di eliminare tale arretramento obbligatorio e proponendo quale alternativa alla pista ciclabile l'uso del sedime stradale per le biciclette perché "il calibro della strada permette ai ciclisti di continuare a circolare sul campo stradale". Proposta, questa, assurda e contraddittoria.

Infine, secondo gli estensori, circolare su una corsia di 3 metri con il contemporaneo passaggio di auto e bus sarebbe la tanto decantata messa in sicurezza dei ciclisti?

Conclusioni

Gli elementi elencati rappresentano solamente alcune delle complessità insite nel progetto ed è per questi motivi che riteniamo necessario interrompere questo modo di procedere, senza preoccuparci oltremisura di possibili "malus" che ben difficilmente, come già esplicitato in precedenza, potrebbero essere applicati.

Questo progetto definitivo dovrebbe servire quale studio di fattibilità, ossia quale lavoro utile per capire i limiti e le potenzialità di Via Luini.

Per questi motivi proponiamo di non votare il M.M. così come proposto, ma di chiedere al Municipio di inserire la progettazione di Via Luini nel concorso d'architettura in fase di preparazione per tutto il comparto. Comparto che comprende l'area proprio fra Piazza Grande / Largo Zorzi fino alla Via Luini e finalmente dar prova di una responsabilità progettuale che fornisca argomenti e soluzioni unitarie e definitive.

Solo in questo modo la Città potrà scegliere la miglior proposta fra le possibili soluzioni scaturite da un confronto di idee fra progettisti e, di conseguenza, si potrà finalmente richiedere un credito per realizzare un'opera di qualità inserita in una visione globale per una delle aree più importanti del comprensorio urbanistico del Comune.

Con ossequio.

Pier Mellini (relatore)

Damiano Selcioni