

Rapporto di maggioranza della Commissione del Piano regolatore sul M.M. no. 35 riguardante la richiesta di un credito di fr. 250'000.-- per l'introduzione di una Zona d'incontro in Città Vecchia

Locarno, 18 aprile 2006

Egregi colleghi Consiglieri Comunali,

abbiamo esaminato il MM n. 35 per il credito relativo all'introduzione di una Zona incontro in Città Vecchia. Apprezziamo la volontà del Municipio di entrare finalmente nel merito di una valorizzazione di Città Vecchia e della moderazione del traffico che vi transita, tuttavia riteniamo che la soluzione prospettata non sia sufficiente e non vada nella corretta direzione della riqualifica del Centro Storico, di cui la Città ha ormai urgente bisogno. Un intervento in Città Vecchia deve avere come orizzonte perlomeno la riduzione del traffico, se non la sua pedonalizzazione. La Zona incontro, invece, pur apparendo come una prima intenzione di affrontare gli annosi problemi legati al traffico nel pieno Centro storico della nostra città, non solo è inadeguata per migliorare sensibilmente la qualità di vita in questo comparto, ma è sotto certi aspetti pure controproducente per come è stata appesantita da interventi in realtà non necessari alla sua pura e semplice istituzione legale. Questi interventi ne fanno, tra l'altro, lievitare sensibilmente i costi e la rendono difficilmente revocabile.

A prima vista, il MM chiede un credito per intervenire solo sul sistema di traffico della Città Vecchia. Ciò potrebbe dare l'idea che il progetto non abbia alcuna implicazione pianificatoria ed urbanistica. Eppure, nel primo caso, gli effetti determinati da questa proposta interessano di riflesso l'insieme del centro urbano e determineranno il futuro del centro storico. Da qui la richiesta della nostra Commissione di esaminare il messaggio. D'altronde, anche il Municipio indica la Zona incontro come il prodotto di un piano d'azione che *“permetta di affrontare in maniera partecipativa i futuri progetti ed azioni volti ad aumentare il benessere e la qualità di vita in questo quartiere”*, e questo nel *“quadro completo della situazione e dei problemi attuali di Città Vecchia”*. A nostro giudizio, come vedremo, la Zona incontro presentata non dà sufficiente risposta a queste esigenze, né nel senso di una visione complessiva di valorizzazione di tutto il centro cittadino, né tanto meno nei suoi dettagli.

Coordinamento pianificatorio

Innanzitutto, l'intervento non è stato posto in relazione con tutto quanto accade o è in procinto di accadere nel centro della nostra città. Vi sono delle pianificazioni in atto che devono essere coordinate con la situazione attuale e futura di Città Vecchia. Si pensi alla prospettata pedonalizzazione di Piazza Grande e al relativo Piano particolareggiato, appena esaminato dall'autorità cantonale: in quale rapporto sta la Zona incontro con il nostro spazio pubblico di maggior valore simbolico? Nella legislatura passata, il Municipio ha pure annunciato delle modifiche del Piano particolareggiato del Centro Storico. Ulteriori modifiche sono state prospettate dallo stesso Municipio, in risposta ad una mozione. E non va dimenticata Piazza Castello, destinata ad accogliere il Museo del territorio e, verosimilmente, ulteriori contenuti pubblici, a prescindere dall'ormai trascurato proposito di abbas-

samento di via Rusca e dalla rivalutazione del Rivellino. Senza dimenticare che in tempi brevi, con l'apertura del nuovo autosilo, verrà modificato il flusso pedonale soprattutto nel Centro Storico.

Stupisce inoltre che il messaggio non faccia alcun riferimento al Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, sebbene sia ormai trascorso parecchio tempo dagli ultimi progetti sulla pianificazione viaria che toccano, direttamente o indirettamente, anche il Centro Storico. Infatti giova ricordare, per chi lo avesse forse già dimenticato, che il finanziamento da parte delle Autorità superiori per le opere fin qui realizzate, in particolare quelle stradali di circonvallazione di Locarno, era legato a condizioni e obiettivi ben precisi (come la creazione di zone pedonali) che vennero fatti conoscere alla popolazione attraverso il foglio "Speciale ora H", in occasione dell'apertura della galleria Mappo-Moretina nel giugno 1996! E nulla viene detto nel messaggio a proposito delle disposizioni codificate in questo piano per Città Vecchia e non ancora concretizzate.

I sottoscritti commissari ritengono che la Zona incontro avrebbe dovuto essere messa in relazione con tutti questi fattori. O, piuttosto, ritengono che tutti gli interventi indicati devono finalmente essere coordinati tra loro da una strategia d'assieme, che a tutt'oggi il Municipio sembra ancora non avere o non manifestare con chiarezza. Il Municipio su tutto ciò non si esprime, nonostante le proposte della Zona incontro possano incidere parecchio sul futuro di Città Vecchia e - ne siamo convinti - persino precludere sviluppi più risolutivi. Ciò indebolisce già a priori la richiesta municipale, poiché non sostenuta da un discorso programmatico generale.

Giustamente il Municipio ci ricorda come il progetto trae origine dal Piano d'azione dell'Agenda 21 locale, frutto di un lavoro congiunto dei vari partner che hanno interessi in Città Vecchia. Ci rallegriamo per il coinvolgimento della popolazione nella preparazione di un progetto di tale portata. Alcuni dubbi sorgono tuttavia pure a questo riguardo. Partecipazione vuol dire considerare tutte le volontà e i desideri degli attori in gioco, ciò che porta inevitabilmente a mettere sul tavolo anche i conflitti che ne emergono. Spetta poi all'Autorità ponderare tutti gli aspetti e, infine, decidere. La Zona incontro appare invece come una riduzione della partecipazione all'assenso minimo degli interessi delle parti (in matematica: un'intersezione dove viene colto solo ciò che è accettato da tutti) con il risultato di non accontentare nessuno e di evitare una vera decisione risolutiva. E questo avviene proprio in un momento in cui, a parer nostro e confortati dai numerosi dibattiti e dalle opinioni raccolte tra gli utenti del Centro storico, il tempo è maturo per intervenire con maggior risolutezza sulle sorti del nostro centro cittadino, con una soluzione che porti subito ad una riduzione massiccia del traffico in Città Vecchia e ne riqualifichi il carattere ambientale, urbanistico e commerciale per la sua pedonalizzazione. Forse, nel coinvolgimento della popolazione, ci si è dimenticati di un attore importante: il semplice cittadino di Locarno il quale, nel Centro Storico, cerca quei valori che ne confortano l'identità con la Città.

A proposito di tempi maturi, merita di essere citato l'inatteso quanto felice cambiamento a 180 gradi della posizione dei commercianti di Piazza Grande, fino a poco tempo fa aprioristicamente sordi ad ogni prospettiva di pedonalizzare la Piazza, oggi disposti a reagire positivamente al cambiamento che verrà realizzato il prossimo anno, una volta terminati i lavori del nuovo autosilo. Se la pedonalizzazione di Piazza Grande è oggi accettata da chi non l'ha mai voluta, non si vede quale ostacolo potrebbe ancora essere interposto alla coerente logica pedonalizzazione di tutto il Centro storico.

Progetto superato

La Zona incontro, pur fondandosi su intenzioni lodevoli e sul coinvolgimento, appare invece superata dall'evoluzione faticosa ma costante di Città Vecchia. Nella forma, si tratta in pratica di imporre la velocità di 20 km all'ora nel perimetro fissato ed una priorità ai pedoni che tuttavia "*non devono ostacolare inutilmente i veicoli*". Con l'eccezione di alcuni scrittori, indifferenti alle disposizioni legali e alla convivenza civile, questa velocità è però di fatto già ora difficilmente superabile, limitata com'è dalle caratteristiche urbane che impongono la condivisione con i pedoni dello spazio stradale. Ci troviamo così confrontati con una soluzione che con gran dispiegamento di mezzi codifica la situazione esistente. L'unico vantaggio è quello di poter multare chi, con sì poco riguardo ai pedoni ma anche alla propria carrozzeria, supera i limiti. Ma hanno ragion d'essere misure di polizia per valorizzare Città Vecchia, tra l'altro già applicabili in virtù d'altre leggi per i casi più evidenti?

La sola importante eccezione è costituita da via Borghese, arteria problematica le cui soluzioni oltrepassano l'ambito di Città Vecchia. Per via Borghese, l'imposizione del limite di 20 km all'ora ci pare tuttavia francamente improponibile senza ulteriori misure. Innanzi tutto, il traffico va dissuaso in entrata alla Città, già a partire da via delle Monache. Nonostante il limite di velocità, sarà infatti difficile inibire il forte flusso di traffico in direzione delle Valli. La furbizia, lo sappiamo, è corredo di tutti noi quando siamo automobilisti: qui sì che ci vorranno controlli continui di polizia. Pure i dettagli di sistemazione viaria, come vedremo, sono poco soddisfacenti. L'intenzione di moderare via Borghese è senz'altro lodevole e più che urgente. La stessa va dunque sostenuta, ma riteniamo che una moderazione convenzionale sia la soluzione giusta. Un intervento di moderazione limitata a via Borghese, ma risoluta, con effettivi impedimenti alla velocità, accompagnato da una misura altrettanto efficace come la chiusura di via Duni (che curiosamente viene esclusa dal perimetro della Zona incontro: sono permessi i 50 km allora?) otterrebbe risultati nettamente superiori, con minor spesa complessiva, e avrebbe il vantaggio di essere facilmente revocabile a dipendenza delle scelte future riguardo a tutto il centro cittadino. La combinazione di queste due semplici misure consentirebbe sì un effettivo passo avanti nella valorizzazione di Città Vecchia.

Dettagli e misure di accompagnamento poco convincenti

Lo sforzo di non poco conto (finanziario ma anche materiale e di verifica) richiesto per la Zona incontro ci pare in nessuno modo commisurato con i relativi benefici che si possono ottenere in campo viario, ambientale e urbanistico. Anzi, in alcuni casi vi sarebbero effetti negativi. Esaminando nel dettaglio le misure, la proposta ci pare anche sotto questi aspetti poco convincente.

In campo **viario**, la volontà di passare da un regime di traffico principalmente veicolare ad un regime di traffico misto (veicoli e pedoni) è solo formale. Come abbiamo visto l'evoluzione va già in questa direzione, ed è già compiuta per alcune parti del Centro storico. A questo si è giunti a piccoli passi, con i pedoni che si sono faticosamente appropriati dello spazio viario, soprattutto laddove si sono interrotti i collegamenti di attraversamento e il Municipio ha operato degli interventi - circoscritti ma decisi - sul traffico (riduzione minima ma progressiva dei posteggi, chiusura di via Cittadella su via Marcacci, ecc.). Dietro il

roboante apparato richiesto dalla Zona incontro (totem, piantagioni, segnaletica pitturata, vasi, panchine), ci sembra invece nascosto il pericolo di arrestare questa seppur minima politica dei piccoli passi e di congelare la situazione esistente: ulteriori interventi dopo la realizzazione di un simile e massiccio progetto saranno più difficilmente accettate.

Con la Zona incontro, ad esempio, vengono risistemati i **posteggi** con una loro leggera riduzione, in contrasto con le affermazioni del Municipio secondo cui avrebbero dovuto sparire in totale 500 posteggi dal centro cittadino, in vista dell'apertura dell'autosilo. A parte alcune scelte discutibili, come la leggera cosmesi di piazza San Francesco, la risistemazione dei posteggi avviene per di più in contrapposizione con quanto richiesto dall'imminente apertura dell'autosilo, che serve anche Città Vecchia! Come mai non si è tenuto conto di questa evenienza e degli accordi presi? Si dovrà procedere poi ad un'ulteriore risistemazione dei posteggi? Il messaggio avrebbe dovuto affrontare con maggior chiarezza il discorso dei posteggi: programmarne una sensibile riduzione, verificare la possibilità di riservarne una parte agli abitanti sul modello della zona blu, prestare maggior attenzione alla circolazione delle biciclette e al loro parcheggio. Senza contare che, secondo quanto riferito alla vostra Commissione dal Municipio, una volta ultimati i lavori di ampliamento del Pronto soccorso, anche i posteggi attualmente dell'Ospedale, situati sull'omonima via e oggi controllati da una barriera, verrebbero attribuiti alla Città.

La scelta dei portali d'**entrata alla zona incontro** su alcune vie non ci sembra indovinata e non sempre corrisponde ai limiti di Città Vecchia. Alcuni nuovi contenuti di via Varenna, come il palazzo della Fondazione Pedroncini (ex albergo Vallemaggia, ora destinato a persone disabili) o alcuni negozi, oltre al naturale imbocco dalle Cinque Vie, avrebbero richiesto l'inserimento nel perimetro, con il totem posto all'inizio della strada. Stesso discorso vale per l'intera via Ospedale, o anche per la citata via Duni che ben si prestava ad essere inclusa nel perimetro.

Per l'**aspetto ambientale**, non crediamo che la Zona incontro porti effettivi miglioramenti: solo la pedonalizzazione completa può avere efficacia. Paradossalmente, la soluzione proposta può aumentare le immissioni date da veicoli più lenti, che permangono più a lungo nelle vie accelerando e rallentando in continuazione. Ma, di là da questo particolare, è riducendo semmai l'attrattiva alle automobili che si può avere qualche miglioramento. (E qui ritorniamo qui al problema dei posteggi.) Non è di certo mantenendo il percorso scorciatoia su Via B.Rusca e via Duni per evitare la rotonda di Piazza Castello che si raggiungono gli obiettivi di miglioramento di qualità della vita in Città Vecchia.

Ma sono le **conseguenze urbanistiche**, arrecate da piccoli dettagli, che sono le più improvvide. Il ripristino completo della pavimentazione originale in pietra è senza dubbio l'obiettivo ideale che ognuno di noi ha per la Città Vecchia. Lo sforzo finanziario è sicuramente notevole e oggi improponibile; d'altronde la Zona incontro è per legge un intervento limitato alla circolazione stradale. La proposta municipale va, tuttavia, oltre le mere esigenze di legge, e una certa ambizione urbanistica ce l'ha. Ma allora, perché limitarsi ad una piccola pavimentazione in dadi poco significativa all'entrata di via Borghese e non perlomeno segnalare l'inizio della Zona incontro pavimentandola nella sua larghezza, oppure prevedere simbolicamente, come operazione di seconda tappa, per esempio la riqualifica di piazzetta Respini, anche a maggior orgoglio del Municipio?

Maggiormente negative ci appaiono però altre scelte, che d'altra parte ci portano a chiederci se le "zone incontro" ben si adattino ai centri storici. Per inciso, con difficoltà abbiamo trovato un solo esempio di zona incontro in un centro storico, ossia quello di Thun, dove la zona incontro è stata comunque istituita in presenza di calibri stradali più larghi ed accanto

ad una zona pedonale, quale tampone verso le aree più trafficate. La Zona incontro è stata poi accompagnata da misure più incisive sul traffico (riduzione massiccia dei posteggi, facilitazioni per le biciclette, ecc.), lasciando però intatto il campo stradale da interventi se non di... ripavimentazione in dadi. La Zona incontro in Città Vecchia prevede, invece, già solo per la segnaletica, la posa di totem appariscenti e il disegno sulla pavimentazione (anche su quella pregiata in dadi, come si può vedere nel piano allegato al MM) di pataconi di pittura di due metri di diametro con l'indicazione del limite di velocità! Ciò ci pare veramente poco appropriato alle caratteristiche culturali (e turistiche) di Città vecchia.

L'unico punto di via Borghese "conquistato" dai pedoni sono alcuni tavoli esterni con posti in piedi di un esercizio pubblico, che la Zona incontro punisce con la collocazione di un posteggio. Anche la dislocazione dei **posteggi** all'inizio di via Borghese non ci convince. Attualmente la striscia di posteggi crea un passaggio pedonale protetto per i pedoni ed ha già un effetto di moderazione. Ora vengono spostati sull'altro lato, proponendo uno spazio unico per pedoni e veicoli, nel corretto spirito delle zone incontro. Ma i dubbi esposti innanzi sull'efficacia di questa Zona incontro nella moderazione del traffico di via Borghese e il fatto che ci troviamo proprio al suo inizio, ci fanno invece temere un aumento della pericolosità della soluzione proposta. Pure lo spostamento dei posteggi contro il portico del Palazzo dei Borghesi non ci pare una scelta di riguardo nei confronti dei pedoni.

Vi è infine la decisione di inserire delle **alberature** nel centro storico che ci pare molto problematica. Nei centri storici, in particolare di derivazione medievale come il nostro, questa è un'operazione molto delicata e la s'incontra come eccezione, se si pone mente a ben più note città d'arte. Nel progetto in esame, si arriva invece quasi a sistematizzare la posa di piantagioni, con scelte poco convincenti. Quale senso possono avere, ad esempio, degli alberi isolati in via Borghese? O hanno la forza e la monumentalità pur atipica della palma di piazzetta delle Corporazioni, o del giardinetto a lato della Casa dei Borghesi, oppure si lasci perdere, poiché destinate a futura rimozione. Per non parlare dell'inopportunità dei tre alberelli posti di fronte alla facciata della Chiesa di Sant'Antonio: nella piazza che ha forse il maggior rigore formale della città appaiono tristemente casuali e sono pure d'impiccio alle funzioni religiose.

In conclusione:

- la ricerca del compromesso che ha offuscato la visione d'assieme dei problemi del Centro storico e delle potenzialità di tutta la Città di Locarno, riducendo ai minimi termini le soluzioni veramente efficaci;
- il progetto che in sostanza poco muta della situazione di traffico in Città Vecchia;
- la serie di dettagli urbanistici inopportuni insiti nel progetto;

ci inducono a chiedervi, cari colleghi, di non aderire al messaggio municipale così come proposto.

Con la massima stima.

(f.to) Marco Büchler
Anna Lafranchi
Alex Helbling
Eva Feistmann

Renzo Papa
Luisella Chiesa
Peter Zemanek