



Casella postale 159
6604 Locarno

Spett.
Municipio di Locarno
6600 Locarno

Locarno, 21 novembre 2018

Concerne osservazioni inerenti la variante di PR particolareggiato del Centro Storico “Parco pubblico e autorimessa al mappale n. 4848 RFD Locarno”

In conformità alla facoltà che ci è concessa inoltriamo tempestivamente le seguenti osservazioni e proposte sull'oggetto sopracitato.

Premessa

E' assodato che il clima sta cambiando sotto l'impulso delle emissioni antropiche di gas serra e che per evitare conseguenze catastrofiche per l'umanità devono cambiare pure le politiche della mobilità. Molte città europee stanno affrontando da tempo la questione dei cambiamenti climatici, cercando di rendere l'ambiente urbano più resiliente. In molte realtà urbane sono infatti in corso di realizzazione piani di protezione del clima, dell'aria e contro il rumore volti a ridurre il traffico motorizzato individuale, oltre a progetti sperimentali per la creazione di eco-quartieri sostenibili, di riqualificazioni delle piazze, di pedonalizzazioni, ecc. Parallelamente è importante prendere decisioni di adattamento per minimizzare la problematica dell'“isola di calore” tramite soluzioni basate sul potenziamento del verde urbano, in particolare valorizzando gli alberi da alto fusto. E' fondamentale che anche il Municipio di Locarno sia lungimirante e adatti la sua politica per fronteggiare con responsabilità assieme ad altri i cambiamenti climatici in tutti i settori che direttamente o indirettamente sono legati al clima. Siamo pertanto contrari per principio al parcheggio sotto il Parco Orelli Balli, che così come presentato, anziché ridurre il traffico, come tutti gli indicatori ambientali richiederebbero, lo aumenta fungendone da attrattore grazie alla maggior offerta di parcheggi, senza riguardo verso una politica che desidera diminuire lo smog, l'inquinamento fonico e aumentare la qualità di vita per chi abita nel quartiere.

Fabbisogno di parcheggi

Riteniamo lo studio dell'ingegner Allevi sul fabbisogno dei parcheggi a Locarno fondato su criteri di base discutibili e che tengono solo minimamente in considerazione l'obiettivo anche vago del PALoc verso una ripartizione modale sempre più collettiva e dolce e meno individuale motorizzata. La presunta necessità di ampliamento dei parcheggi nei vari quartieri di Locarno, tra cui anche nella città vecchia, è quindi in netto contrasto con gli obiettivi del PALoc. Proprio perché in contrasto con gli obiettivi del PALoc lo studio e le sue proposte non possono essere usate come riferimento per dimostrare una eventuale carenza di parcheggi in città vecchia. In un contesto ambientale e climatico critico la politica deve indirizzare non subire la realtà perdipiù influenzandola negativamente. Tornando al centro

storico è perlomeno strano che non si siano considerati gli oltre 1300 parcheggi già disponibili nei dintorni a meno di 5 minuti a piedi dalla città vecchia.

Aumento del traffico, traffico di transito parassitario

L'oggetto in questione, anche considerato che va ad aumentare un carico di traffico già critico, non può essere trattato al di fuori del contesto in cui è situato. A nostro avviso deve essere accompagnato da una visione globale dell'urbanistica cittadina come pure da incisive misure per ridurre drasticamente o eliminare il traffico di transito parassitario all'interno della città vecchia, traffico che oltre a portare inquinamento e rumore non porta nulla alle realtà commerciali della città vecchia. La trattazione a se stante dell'oggetto la riteniamo un grave errore pianificatorio.

La "Città vecchia", centro storico medievale, è attraversata giornalmente da ben 6700 veicoli, la stragrande maggioranza di transito, rendendo vana e alquanto ridicola la misura "zona incontro" realizzata anni fa e spesso nemmeno rispettata. Considerato il carico attuale ben oltre i limiti di una zona incontro è assolutamente inaccettabile un aumento di traffico anche lieve causato dal nuovo autosilo.

Ricordiamo al Municipio che con l'apertura della Mappo-Morettina, fra le misure accompagnatorie promesse vi era la pedonalizzazione del Centro Storico, questa misura in 22 anni non è mai stata realizzata. Già nel 2007 il Dipartimento del Territorio nello studio per valutare gli effetti sul traffico e sull'ambiente della Mappo-Morettina e la realizzazione delle misure accompagnatorie annotava che " la mancata realizzazione di alcune misure, quali ad esempio la chiusura al transito di Città Vecchia, non ha però permesso di soddisfare pienamente le aspettative del Piano dei trasporti del Locarnese e Valle Maggia".

Ci duole poi sottolineare che meno di 2 anni fa venne votata in fretta e furia la modifica del Piano Regolatore del Centro Storico, senza considerare i diversi e importanti punti citati nell'allora rapporto di minoranza e tutt'ora inevasi; fra questi vi era la questione del piano del traffico, l'eventuale autosilo e la pedonalizzazione di Città Vecchia.

Una riqualifica urbanistica della città vecchia e un aumento della sicurezza per pedoni e ciclisti è possibile solamente con la riduzione del traffico, in particolare quello parassitario di transito e l'eliminazione di tutti i parcheggi pubblici in superficie.

Togliere i parcheggi in superficie di via Borghese e in parte in via Cittadella, che finora hanno avuto la funzione di dissuasori di velocità,, potrebbe paradossalmente permettere che si creino maggiori situazioni di pericolo poiché sarà più difficile rispettare i 20 km/h, già oggi spesso non rispettati. Questa è un'altra delle ragioni che ci porta ad affermare che la soluzione ideale a medio-lungo termine è una chiusura totale al traffico motorizzato individuale del centro storico, fatta eccezione per residenti, commercianti e fornitori.

Subordinatamente sarebbe possibile ragionare su una soluzione di compromesso tra la nostra visione appena descritta (pedonalizzazione completa) e quella irresponsabile del Municipio. Creare 53 stalli per i residenti e 47 a favore del pubblico e dei commerci sotto Parco Balli, potrebbe secondo noi infatti essere compatibile con la chiusura al traffico di parassitario transito e con la posa di una segnaletica adeguata tra Muralto e Via Capuccini come pure all'inizio di via Cittadella o tramite un'altra soluzione tecnica intelligente che indichi o permetta il transito e/o l'entrata in città vecchia solo per i residenti, i fornitori e l'eventuale accesso al parcheggio qualora l'indicatore elettronico ne segnali ancora la possibilità di stallo. Nel solco di queste considerazioni riteniamo incomprensibili le ragioni del Municipio di non approfondire il suggerimento contenuto nel preavviso cantonale riguardo ad una possibile soluzione compatibile con il parcheggio Balli ma senza traffico di transito. Tale

risposta denota la chiara mancanza di volontà politica di ridurre il traffico e le sue conseguenze negative,

Benefici della riqualifica della città vecchia e della pedonalizzazione

Rendere qualitativamente attrattivo abitare in Città Vecchia permetterebbe al comune di beneficiare di maggiori entrate fiscali da parte di persone fisiche quando, fra due anni, sarà operativa la linea diretta ferroviaria Locarno-Lugano. Tutto ciò aumenterebbe il valore degli immobili.

Ci preme sottolineare che la pedonalizzazione del Centro Storico va di pari passo con l'adozione di misure accompagnatorie e non è per nulla paragonabile alla pedonalizzazione di Piazza Grande fatta con una certa improvvisazione. Queste misure possono ad esempio essere l'adozione di minibus elettrici gratuiti come da nostra mozione, ma anche concedendo incentivi alle famiglie che vivono in città vecchia e che decidono di non possedere l'auto. Non dimentichiamo che in Svizzera circa 4000 persone muoiono ogni anno per inquinamento atmosferico in grossissima parte dovuto al traffico. Statisticamente questo vuol dire, rapportando i dati al numero di abitanti, ben 175 in Ticino di cui almeno 8 per la Città di Locarno.

Constatiamo che, le persone che frequentano il Centro Storico, quando lo raggiungono a piedi o in bicicletta, sono propense a rimanervi più a lungo e a usufruire di quanto i commerci offrono, senza essere assillati dalla scadenza oraria del posteggio; la tranquillità della mobilità lenta facilita dunque il rimanere più a lungo in Città Vecchia. Questo agire è benefico al commercio e alla vita sociale.

Costi esorbitanti dell'infrastruttura

Ci chiediamo se il Municipio sia veramente sicuro che costruire un autosilo il cui costo temporale del parcheggio sarà nettamente maggiore dell'attuale (considerando anche i costi di manutenzione e di gestione). A noi alcuni dubbi al riguardo rimangono. Se la costruzione dell'autosilo, preventivata a circa Fr. 4 milioni (come dichiarato dal MM sull'acquisizione del Parco Balli) serve ad ammortizzare l'acquisizione del Parco Balli, il costo totale dell'operazione è dunque di circa Fr. 10/11 mio. Ciò equivale al costo di 100/110'000 mila Fr. Per ogni stallo, ovvero più di Fr. 300.- mensili per ogni posto auto per 30 anni senza calcolare i costi di gestione, di manutenzione e gli interessi.

La spesa per due minibus elettrici con autisti sarebbe di molto inferiore e darebbe lavoro a dei cittadini.

Parco urbano, bene culturale e storico

Per quanto riguarda il "Parco Palli", ormai ridotto a giardino a causa del taglio di alberi maestosi, dal precedente proprietario, dovrebbe secondo noi ritornare agli antichi splendori essendo un parco di valenza storico-culturale, unica e preziosa testimonianza degna di protezione totale. Deve essere considerato un bene culturale e un importante elemento di identità locale come scritto nella pubblicazione del Dipartimento federale della Cultura: "I Giardini storici nella pianificazione. Guida alle autorità e specialisti" pubblicato in collaborazione con ICOMOS Suisse.

Un giardino o un parco storico con vanno ridotti alla sola componente vegetale o di prato verde, ma sono riconosciuti nel loro insieme come monumenti in sé, come incontro fra natura e cultura. Il Municipio dovrebbe valorizzare il parco ottocentesco e conservarlo come patrimonio culturale nella sua totalità.

Un parcheggio sotterraneo impedirebbe la crescita di alberi ad alto fusto, che in una profondità di terreno ridotta non potranno crescere in sicurezza (per le persone) e stravolgerebbe quello che era ancora una ventina di anni fa il Parco Balli.

Il Municipio, con la costruzione del parcheggio sotterraneo eliminerà parte del muro di sostegno del parco per aprire un varco alle automobili e distruggerà probabilmente la grotta in tufo artificiale perché, si legge, potrebbe ostacolare la realizzazione del parcheggio. Il muro di sostegno e la grotta circondata una volta da uno specchio d'acqua sormontato da un ponticello sono dei beni culturali di interesse locale degni di essere protetti ai sensi della LBC (si veda Esame preliminare DT del 1.09.2017).

La grotta è un elemento strutturale del parco e la sua conservazione va garantita così come quella di altri oggetti inerenti il parco storico e il muro di sostegno. Il "Parco Balli" merita di essere conservato e restaurato nel suo insieme senza distruggerne gli elementi importanti.

Conclusioni

Per tutti i motivi esposti riteniamo che la modifica di PR non è per nulla di poco conto, al contrario si tratta di un'opera molto invasiva con conseguenze importanti, e dev'essere legata imprescindibilmente alla pedonalizzazione completa del Centro Storico o in via subordinata all'eliminazione del traffico di transito e di tutti i parcheggi in superficie, così come alla riqualifica dell'arredo urbano dell'intero Centro Storico.

Ci opponiamo quindi alla modifica pianificatoria così come presentata e che prevede la costruzione dell'autosilo senza una pianificazione integrata nel suo insieme, irrispettosa della qualità di vita nel quartiere oltre che della storia e cultura della nostra città.

Per i Verdi del Locarnese:

Matteo Buzzi Francesca Machado Pierluigi Zanchi