



CONTRIBUTO, CULTURALE E OPERATIVO ALLA STESURA DEL NUOVO STRUMENTO PER IL DISEGNO DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA MOBILITÀ DELLA CITTÀ CAPOLUOGO

PREMESSA

Il Comune di Sondrio ha recentemente avviato la redazione del Piano Generale del Traffico Urbano.

Tra i principi che ispirano il contributo dell'Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Sondrio, senza alcun dubbio, la sentita necessità di restituire lo spazio pubblico della Città ai suoi cittadini, siano essi pedoni (con piena o limitata capacità motoria) o ciclisti di ogni età ed esperienza. Una restituzione che sia anzitutto fisica, ma anche concettuale, affinché emerga nuovo "materiale urbano" rispetto al quale avviare progetti di riqualificazione e rinnovamento del volto della Città.

Il primo sforzo da compiere sarà certamente quello di superare la naturale resistenza al cambiamento.

E' pertanto molto apprezzata l'impostazione della partecipazione, **attiva e reale**, del **corpo sociale**, attraverso il "world café" di martedì 12 marzo e della **cittadinanza intera**, attraverso le serate di condivisione del processo di formazione del PGTU, oltre alla somministrazione volontaria del questionario on-line, di facile utilizzo e comprensibilità.

Segue il contributo dell'Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori per la Città di Sondrio.

BISOGNI

1. AREE CENTRALI E SEMICENTRALI

Oltre al ripensamento della circolazione, affinché essa avvenga in maniera più fluida e naturale (cosa che allo stato attuale non è riscontrabile) e che permetta di sgravare rapidamente il Centro Città dal traffico, pare opportuno lavorare sulle aree semicentrali, con particolare riferimento alla prima circoscrizione storica, quella delle Vie Trento e Trieste.

Occorre più coraggio nella razionalizzazione dei posti auto, nel consentire la sosta gratuita di 15 minuti per i residenti e soprattutto nel restringimento delle carreggiate al fine di guadagnare idoneo spazio alla circolazione dei pedoni e dei ciclisti.

Il restringimento delle carreggiate, la creazione di "gimcane" e di aree a circolazione ibrida (tipo *woonerf*) sono forti dissuasori della velocità che, in Città, non dovrebbe essere superiore a 30-40 kmh.

I pedoni ed i ciclisti devono essere riportati almeno sullo stesso piano d'importanza delle autovetture. La Città e soprattutto il suo spazio pubblico sono per le persone, non per le loro autovetture. Questo è probabilmente il criterio cardine su cui generare una nuova visione della mobilità in Città.

2. CASTELLO MASEGRA/AREA EX FOSSATI

In merito ad un collegamento rapido tra il Castello ed i suoi cortili con la Città bassa, si fornisce quale utile spunto (consono per tipologia e dimensioni della città), quello dell'ascensore per la risalita al Castelgrande di Bellinzona, nonché agli usi che vengono fatti del castello stesso, affinché l'ascensore



o qualsiasi altro investimento nell'accessibilità del sito sia strumentale a buone pratiche di utilizzo e non il fine dell'investimento.

3. CAMPUS SCOLASTICO

In corrispondenza degli orari di ingresso e uscita dalle scuole, la nuova circonvallazione esterna, in corrispondenza di Via Tonale, perde totalmente la sua funzione, intasata dal traffico di scorrimento dà e verso il Campus, le stazioni degli autobus e ferroviaria, i parcheggi di interscambio.

Il tunnel pedonale tra il Policampus e le stazioni viene nel complesso utilizzato solo da coloro i quali si recano ai binari della stazione ferroviaria e, in parte, risalgono verso il Centro Città. Tutti gli altri camminano in superficie attraversando malamente la circonvallazione ed ostacolando, anche con qualche rischio, la fluida circolazione. Per percorrere 600-700 m in auto, in taluni orari ci possono volere 20 minuti.

4. CITTA' E SENTIERO VALTELLINA

I collegamenti tra la Città ed il principale percorso ciclopedonale più importante, il Sentiero Valtellina, sono tutti discontinui, scarsamente visibili ed innaturali (richiedono allungamenti forzosi dei percorsi), oltre ad incontrare pericolosi incroci viabilistici (svincoli della tangenziale di Via Vanoni e di Via Samaden).

5. DORSALI CICLO-PEDONALI

Le due dorsali di accesso e uscita dalla Città, le Vie Vanoni e Stelvio, sono state quelle che di recente hanno subito importanti interventi per il miglioramento della fruizione ciclopedonale.

E' opportuno segnalare che una non trascurabile quota di pericolosità è rimasta in entrambe le situazioni, poiché gli interventi sono stati progettati in assenza di un disegno complessivo della viabilità ciclopedonale, che sconta ad oggi alcune problematiche. Terminata la percorrenza, non già priva di rischi, delle due dorsali, ci si ritrova gettati nel traffico o situazioni di conflitto con la circolazione pedonale.

Inoltre, lungo l'asse tra il centro storico ed il Parco Bartesaghi poggiato sull'argine del Torrente Mallero, è opportuno pensare alla ricucitura dello stesso con la molteplicità dei percorsi storici e non solo, di fruizione del versante dell'area Sassella, Via Valeriana, ricca di camminamenti tra i vigenti e di scorci panoramici sulla Città.

6. FRAZIONI

E' necessario pensare ad un percorso protetto, anche non necessariamente lungo strada, per il collegamento tra le frazioni della Sondrio di sopra (S. Anna, Mossini, Arquino, Ponchiera) e per il collegamento tra la Città e le frazioni stesse.

Particolari sofferenze si denotano nel tratto di Sentiero Rusca che da Scarpatetti risale verso Ponchiera, il quale necessiterebbe di separazione dal traffico, così come il tratto da Ponchiera ad Arquino, sino alla cosiddetta "strada dei Turniché".

In successione, il collegamento stradale tra Mossini ed Arquino è carente di protezione per i pedoni e per i ciclisti che lo frequentano assiduamente, specie nel periodo estivo.

E' opportuno anche rivedere l'accessibilità pedonale e ciclabile dei percorsi che dalla Baiacca risalgono a Campoledro e quindi S. Anna e Mossini, troppo frammentati dalla Strada provinciale per la Valmalenco.



7. PARCHEGGI DI ATTESTAMENTO ED INTERSCAMBIO

Senza volersi addentrare nel merito di scelte dettate da esigenze di carattere amministrativo e/o sostenibilità economica dei servizi, pare opportuno evidenziare la necessità di stabilire una strategia definita e comprensibile nella gestione delle aree di sosta, in special modo in prossimità dei luoghi di scambio intermodale (stazione ferroviaria e autobus). In loro prossimità, infatti, è opportuno garantire un livello di servizio basilare, complementare ed incentivante all'utilizzo del mezzo pubblico.

Esistono molti modi di regolamentare la sosta differenziandola sulla base del servizio (posto auto coperto/scoperto piuttosto che sorvegliato/non sorvegliato) oltreché sull'utilizzo per una o più giornate lavorative.

Questo al fine di regolamentare gli usi e non penalizzare i lavoratori pendolari, che già scontano le difficoltà dettate dalla marginalità del nostro territorio rispetto alle aree metropolitane oltre a quelle della vetustà organizzativa del servizio ferroviario regionale.

8. VIA STELVIO, VIA DON BOSCO, PIAZZA S. ROCCO (ZONA OSPEDALE)

Da tempo queste aree richiedono maggiore attenzione e miglioramento nella gestione dei flussi di traffico. Spesso i veicoli raggiungono velocità significative in situazioni di forte promiscuità. Si pensi, ad esempio, all'ingresso dell'ospedale, ove Via Stelvio è oggetto di continuo transito di utenti dell'ospedale che oggi provengono da tutta la provincia, automobili in manovra in cerca di posteggi o in uscita dagli stessi, di mezzi del TPL in fermata e ripartenza, autoambulanze in arrivo, mezzi del servizio sanitario in ingresso e uscita dall'ospedale. Senza considerare poi le utenze delle attività commerciali e degli esercizi pubblici nei pressi dell'area, oltre agli studenti del vicino Liceo Scientifico. Allo stesso modo, la sicurezza di pedoni e ciclisti è carente anche in Via Don Bosco, con un aggravio particolare in corrispondenza della Piazza S. Rocco, possibile luogo di ritrovo per il quartiere, oggi relegata al ruolo di parcheggio e di improbabile svincolo lungo Via Don Bosco stessa.

Anche l'immissione di Via Don Bosco su Via IV Novembre e Via Zara è piuttosto problematica, con pericolosi punti ciechi di immissione dei veicoli.

Ferma restando la necessità di rendere fluide le manovre delle autoambulanze e dei servizi di soccorso, si ritiene opportuno quantomeno pianificare degli interventi.

9. VIALE DELLO STADIO, VIA VALERIANA

La futura realizzazione dell'isola rotatoria per la redistribuzione del traffico tra Viale dello Stadio e Via Valeriana ed il ripensamento dell'intera mobilità dell'area richiede attenzioni a ciclisti e pedoni, i quali, transitando numerosi da e verso una delle zone privilegiate per il jogging, le passeggiate o per assistere agli incontri sportivi, rischiano di trovarsi rigettati nella dorsale di accesso alla Città da ovest, vale a dire la consistente direttrice di traffico di Viale dello Stadio. E' quindi necessario pensare ad un'alternativa in previsione della chiusura del Piazzale Fojanini.

SUGGERIMENTI

RISPETTO AL PUNTO "1. AREE CENTRALI E SEMICENTRALI"

Gli interventi di pedonalizzazione del P.le Bertacchi sono stati un "toccasana" per la Piazza della Stazione, fino a pochi anni fa relegata a parcheggio. Oggi chi arriva in Città, sia utilizzando i parcheggi di interscambio a sud della ferrovia, sia utilizzando i mezzi pubblici, viene adeguatamente invitato a salire verso il centro urbano.

Occorre proseguire quest'opera di valorizzazione del corridoio "stazione-centro", ripensando le aree dei giardini di P.le Bertacchi e dei rispettivi viali laterali: troppo poco spazio per i pedoni lungo i marciapiedi in fregio alle vetrine dei negozi ed un giardino che potrebbe essere meglio valorizzato e



divenire un vero e proprio parco verde urbano centrale, l'unico oltre ai giardinetti Sassi, che dovrebbe essere realmente dedicato al verde e non all'arredo urbano.

La prosecuzione del "corridoio-cannocchiale" stazione-centro potrebbe quindi avvenire con il ripensamento di Via XXV e Via Vittorio Veneto, affinché si riappropriino del ruolo di *boulevard*. Questo può avvenire senza limitare integralmente l'accessibilità carrabile ed un certo numero di stalli auto.

Questi interventi potrebbe anche assumere un valore nella ri-permeabilizzazione del suolo delle aree urbane centrali e semi-centrali.

RISPETTO AL PUNTO "5. ASSE DEL FIUME"

La Città di Sondrio, pur essendo intrinsecamente legata al Torrente Mallerò, probabilmente in seguito agli eventi catastrofici del '900, ha abbandonato il proprio rapporto con le sue acque.

Oggi il Lungo Mallerò Cadorna rappresenta una possibile via di uscita veicolare dal centro storico e dai nuclei frazionali. Al contempo riscontra gravi carenze alla pedonalità minima necessaria almeno ai residenti del viale ed ai fruitori dei suoi parcheggi.

Al contempo il Lungo Mallerò Diaz, anche grazie alla realizzazione del collegamento ciclopedonale verso il Parco Bartesaghi, ha assunto un ruolo sempre crescente nella dimensione pedonale ed urbana della Città.

Il Lungo Mallerò Diaz può rappresentare, in termini di rapporto con l'acqua, quello che il lungolago rappresenta per Como o Lecco. Ha cielo libero e molta luce anche durante la stagione fredda, garantite dall'ampiezza dell'alveo, oltretutto una continua circolazione d'aria che d'estate offre refrigerio soprattutto alla sera.

Un luogo con queste caratteristiche oggi, per quanto frequentatissimo dai pedoni e ciclisti in ogni fascia d'orario, è trattato alla stregua di scarto della circolazione veicolare, poiché da essa utilizzato solo per cercare parcheggio. E' scadente l'architettura dei suoi spazi, scadente la cura della sua porzione verde, scadenti gli affacci delle attività private sullo spazio pubblico. Meriterebbe molto di più.

RISPETTO AL PUNTO "6. FRAZIONI"

In corrispondenza delle aree boscate e delle praterie che sono in corso di abbandono sopra alle Cassandre del Mallerò, è ipotizzabile lo studio di un progetto di recupero dalla forestazione di quei terreni un tempo adibiti a campi coltivati ed allo sfalcio. Al contempo, grazie anche al presidio dello spazio alpini di Arquino e dello Spazio Centrale della Centrale Idroelettrica Edison, non è trascurabile l'ipotesi di allestire un "percorso vita" o "percorso avventura", in scala per il suo contesto, che offra un'alternativa interessante ai sondriesi e visitatori, pur ricordando che si tratta di aree popolate da fauna naturale e che sono anche luoghi di caccia.

In questo contesto è inseribile il collegamento (passarella) tra le due sponde delle Cassandre, che potrebbe essere di utilità oltretutto di attrattiva.

Sondrio, lì 03 aprile 2019

I delegati arch. Giulia Maria Vitali | pianif. Massimo Spinelli