

Lodevole
Municipio di Chiasso
Piazza Col. C. Bernasconi
6830 Chiasso

Chiasso, 30 settembre 2021

Interrogazione

Centro di Chiasso: analisi del passato e progetti per il futuro

Durante i primi anni del nuovo millennio, Chiasso ha conosciuto un notevole ed importante cambiamento: una parte del Corso San Gottardo è stata resa inaccessibile al traffico e quindi pedonalizzata. A quasi un ventennio di distanza, ci risulta più che doveroso stilare un bilancio di tale rivoluzione.

In generale: vantaggi e inconvenienti delle pedonalizzazioni

Pedonalizzare una parte di città è innanzitutto un'operazione di vivibilità per i cittadini che possono camminare serenamente per le strade senza preoccuparsi del traffico. I vantaggi, perlomeno teorici, di una pedonalizzazione sono molteplici: vi sarà una diminuzione dell'utilizzo dell'automobile, con conseguente riduzione di traffico sulle strade circostanti e un probabile aumento del numero di persone circolanti a piedi o in bicicletta. La fascia più giovane della popolazione godrà di una maggiore libertà di movimento in un contesto più sicuro e accogliente. La rimozione dei veicoli a motore porterà ad una sensibile diminuzione degli incidenti stradali. Si assisterebbe a minori emissioni di inquinanti nell'atmosfera, con conseguente aumento della qualità dell'aria e del suolo. Inoltre una zona totalmente dedicata ai pedoni sarebbe un forte incentivo all'attività motoria. Globalmente si potrà godere di un aumento della qualità della vita.

Il primo possibile inconveniente è sicuramente quello legato ai posteggi nelle zone centrali della città, questi ultimi potrebbero diventare rari, di breve durata e particolarmente cari. Ciò si collega ad un aumento della difficoltà a raggiungere i centri e con esso tutti i commerci e le altre attività economiche attive nella zona pedonalizzata. La limitazione del traffico potrebbe creare una falsa

illusione di sicurezza poiché in determinate zone, e a determinati orari, i veicoli a motore potrebbero comunque transitare nelle zone pedonali. Nelle migliori delle ipotesi una pedonalizzazione dovrebbe portare ad una maggior affluenza di popolazione tra le vie della città, tuttavia vi è anche una grossa incognita legata a tale scelta: il rischio è quello di desertificare una porzione di città con conseguente danno economico, fiscale e - non da ultimo - d'immagine e reputazionale.

Uno studio effettuato in Svizzera

Uno studio ha messo sotto la lente la pedonabilità di 16 città svizzere. Lo studio è stato fatto nell'ambito del progetto "VAIsano (GEHsund) – Confronto tra città sulla mobilità pedonale". Il progetto è stato sostenuto finanziariamente dall'ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile della Confederazione (COMO), dal programma SvizzeraEnergia, dalla fondazione Corymbo, dal Fondo lotteria di Berna, dalla Loterie Romande (Loro), dal Cantone Ticino (nell'ambito del progetto Meglio a Piedi) e dalle città partner. "Questo test si focalizza sull'infrastruttura prevista per la mobilità pedonale, valutandola in base a un elenco di criteri stabiliti precedentemente. Nell'ambito di ispezioni di determinati tragitti selezionati nelle 16 città partecipanti, sono rilevati e valutati singolarmente gli elementi di rete della mobilità pedonale che vi si trovano. Le singole valutazioni sono riassunte per elementi di rete e per città. Ciò permette dei confronti incrociati sia tra gli elementi di rete, sia tra le città"¹. Lo studio mette in evidenza come le principali città ticinesi (Chiasso non rientrava nel test) abbiano ancora molto da fare in ambito di mobilità pedonale: infatti i risultati dicono che la città più amica dei pedoni è Basilea. È seguita, nell'ordine, da Berna, Zurigo, Neuchâtel, Ginevra, Losanna, Lucerna e San Gallo. Nella parte più bassa della graduatoria si trovano invece Bienne, Aarau, Locarno, Bellinzona, Coira e Winterthur. Fanalini di coda, Lugano e Zugo. Nel rapporto, si legge che dai risultati si possono trarre delle raccomandazioni d'intervento concrete per aumentare la pedonabilità delle città svizzere. Tra le varie raccomandazioni vi è anche quella di "prevedere più zone pedonali e zone d'incontro e ridurre la velocità nel resto della rete stradale".

La decisione di pedonalizzare una parte di Corso San Gottardo è stata accolta con differenti umori: per taluni si tratta di un atout di qualità per una cittadina come Chiasso, per altri è l'epitaffio finale per i commerci e l'economia del centro cittadino.

¹ https://mobilitapedonale.ch/wordpress/wp-content/uploads/2020/06/VAIsano_rapporto_finale.pdf

Alla luce di quanto detto, ci permettiamo di porre le seguenti domande al lodevole Municipio auspicando un'analisi retrospettiva ed una visione prospettiva:

1. Si possono identificare e quantificare gli effetti economici e sociali della decisione di pedonalizzare una parte di Corso San Gottardo? Se sì, quali ed in che misura?
2. Ad oggi la parte pedonalizzata è veramente dedicata esclusivamente ai pedoni? Si pensi in particolar modo alla porzione tra Piazza Elvezia e Piazza Indipendenza.
3. Quali prospettive vi sono per Corso San Gottardo? Vi è già una visione strategica per il medio-lungo periodo?
4. Secondo il lodevole Municipio vi è la necessità di riaprire un discorso politico circa il futuro dell'arteria principale di Chiasso?

In attesa di una vostra risposta, vogliate gradire l'espressione della nostra stima.

In fede,


Amedeo Mapelli - PPD+GG / verdi liberali / Ind.

Giorgio Fonio - PPD+GG / verdi liberali / Ind.