

La ricucitura del centro di Roveredo : da un "non luogo" di passaggio a un luogo di vita del paese?

Autor(en): **Raveglia, Gianpiero**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **86 (2017)**

Heft 1: **Identità, Territorio, Cultura**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-685804>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

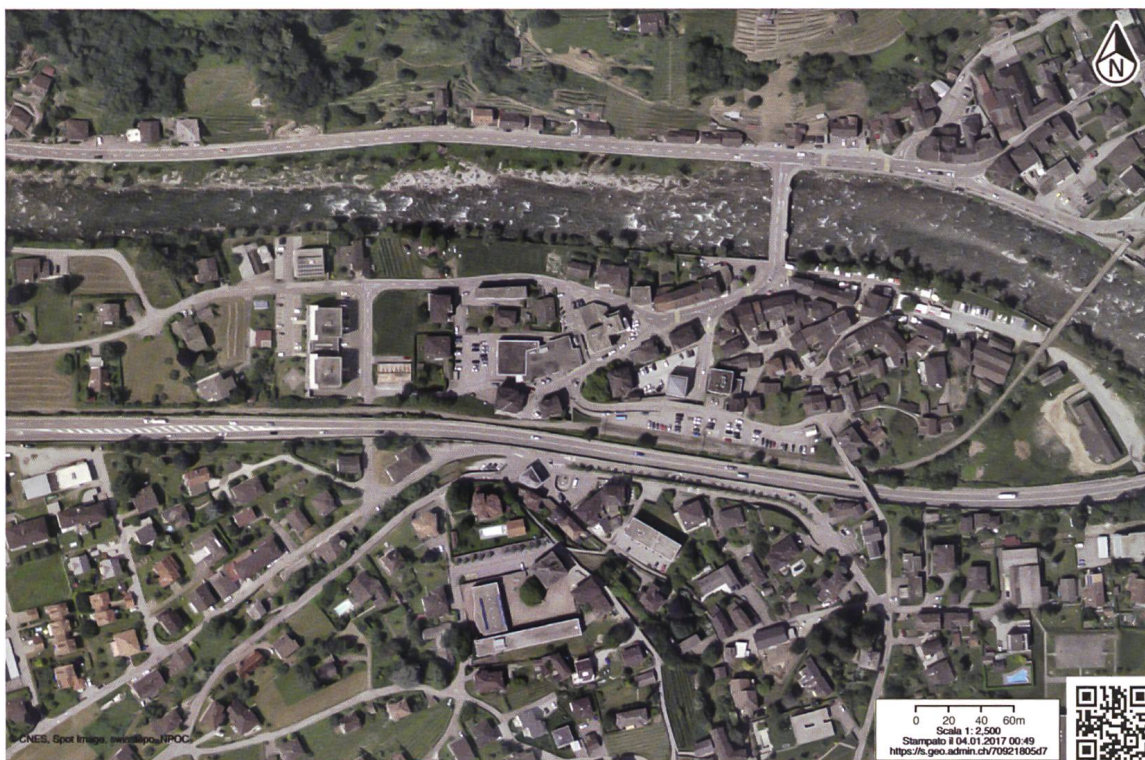
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

GIANPIERO RAVEGLIA

La ricucitura del centro di Roveredo: da un “non luogo” di passaggio a un luogo di vita del paese?

Nei “Quaderni grigionitaliani” la questione della ricucitura del centro paese di Roveredo, dopo lo spostamento del tracciato dell’autostrada A13 nella galleria San Fedele, avvenuto a fine 2016, è già stata illustrata nei suoi aspetti storici e pianificatori nell’articolo di Giovanni Gobbi e Daniele Togni, apparso nel no. 2-2014 (cfr. *Ricucitura del centro paese di Roveredo dopo lo spostamento dell’autostrada A13*, QGI 2-2014, pp. 23-36). A quel momento non era ancora stata votata la modifica parziale della pianificazione di Roveredo, poi approvata in votazione popolare il 1° giugno 2014 con ampia maggioranza. Le tappe successive sono state l’attuazione della procedura per la scelta di un investitore per la realizzazione complessiva del progetto di ricucitura, avvenuta tra il 2015 e l’inizio 2016, che ha portato alla scelta da parte del Municipio il 20 aprile 2016 del progetto “Roveredo Viva”, come proposto all’unanimità dal Gruppo di accompagnamento formato dai rappresentanti del Comune (Sindaco, Presidente della Commissione di gestione e della Commissione della pianificazione), dagli specialisti (ingegnere, architetto/pianificatore, economista), dagli esperti e consulenti esterni e dal consulente giuridico. Il 15 gennaio 2017 una votazione popolare consultiva ha infine approvato (770 voti a 395) la continuazione della trattativa con il gruppo investitore del progetto “Roveredo Viva” che fa capo alla ditta Alfred Müller AG.

Cheché se ne dica, Roveredo, prima e dopo la costruzione del tracciato della autostrada A13 all’interno dell’abitato, ha sempre avuto un suo centro, anche se la struttura del paese era caratterizzata storicamente in quattro degagne (specie di frazioni) con un proprio console (una sorta di sindaco) e una propria chiesa. Tre degagne erano ubicate sulla sponda sinistra della Moesa (caso unico in Mesolcina con la parte più ampia del paese), mentre una degagna era sulla sponda destra (“Oltracqua”). Nel corso del ’900 queste parti separate del paese si sono viepiù ricongiunte a seguito delle nuove costruzioni che hanno riempito gli spazi intermedi. La parte centrale del paese è però sempre stata la zona di Piazzetta con i caratteristici portici (unici nel suo genere in Mesolcina), le varie piazze e piazzette (Piazza Sot i Nos, Piazza de la Grida, ecc.), le viuzze numerose tra le case compatte. In questa zona vi era la sede dei tribunali (ora trasferita nel nuovo Centro regionale dei servizi CRS in Vera), i commerci principali, le banche, uffici vari, l’ufficio postale e diversi esercizi pubblici. Questa zona centrale era congiunta con la zona di Piazza e Sant’Antonio, che nell’Ottocento (prima delle alluvioni avvenute in quel secolo) aveva pure dei portici, dal Ponte di Valle (fino all’alluvione del 1951) e poi dal nuovo ponte in cemento armato dal 1953 un po’ più a valle. Se da un lato la costruzione della autostrada A13, inaugurata nel 1969, ha rafforzato la cesura tra le due zone al di qua e al di là del tracciato auto-



stradale (che prima vi era già in parte per il passaggio del tracciato della ferrovia Bellinzona-Mesocco), dall'altro lato questa cesura non ha rallentato lo sviluppo della parte centrale del paese, con la costruzione di vari palazzi che a dire il vero spesso non hanno contribuito a dare una immagine coerente del centro paese. Roveredo è quindi sempre stata caratterizzata da situazioni, naturali (fiumi Moesa e Traversagna) o artificiali (ferrovia, autostrada) di cesura, rese più o meno permeabili da punti di passaggio (ponti, sottopassaggi, attraversamenti a livello del suolo).

Il progetto di ricucitura, più che creare un nuovo centro paese (che pur con le sue carenze esiste già), deve quindi permettere di rafforzare il centro paese esistente, estendendolo sull'area attualmente occupata dalla vecchia A13 e dal nuovo piazzale della ex stazione ferroviaria (attualmente occupato da numerosi posteggi a cielo aperto). Deve quindi in sostanza fare da zona di estensione del centro esistente tra il vecchio tracciato della A13 e il fiume Moesa e la zona al di là della A13, formata dai vari quartieri residenziali di Roveredo, ma anche nelle adiacenze da altri edifici di carattere pubblico (scuole elementari in Riva con la palestra polivalente, scuole regionali ai Mondan) e da bar e ristoranti (zona ex piazza Stazione e al Sant, e zona di San Fedele).

È quindi una ottima cosa che la Confederazione, approvando nel 1998 il progetto generale di spostamento del tracciato dell'autostrada A13 nella galleria San Fedele, abbia richiesto che la futura cessione dei terreni su cui passava la vecchia A13 sia accompagnato dalla stesura di un progetto vincolante di ricucitura del centro paese che sia in grado di ricostruire un tessuto urbano in questa zona strategica del paese. Per attuare questa strategia sono state quindi costituite nel tempo varie commissioni di studio e operative (PARR, PARR 2, Roveredo 2020, Gruppo di accompagnamen-

to per la ricerca di un investitore) che hanno portato, prima all'approvazione della variante della pianificazione locale, e poi alla scelta del piano d'area e dell'investitore che possa realizzare il progetto di ricucitura del centro paese.

La variante di piano regolatore suddivide la parte centrale della ricucitura in tre zone: un comparto a est (B3) dove è prevista soprattutto la creazione di un grande parco pubblico (ma con una parte edificata verso ovest); una zona centrale (B2) costruita in modo più o meno denso, delimitata da due piazze pubbliche (a est la piazza Malcantón, più piccola di mq 1100, e a ovest la piazza al Sant di mq 3000); vi è infine una zona a ovest (B1), più piccola, pure da edificare.

Date queste premesse, il progetto "Roveredo Viva" offre una soluzione valida e interessante per ricreare e creare un centro paese, ovvero "un vero luogo d'identificazione e di riferimento per la collettività, uno spazio pubblico funzionale che risolva al tempo stesso le problematiche viarie e di collegamento tra le parti del centro abitato" (vedi opuscolo *Ricucitura Roveredo un'autostrada diventa paese*, edito dal Comune di Roveredo e dal Rendering Gruppo Roveredo Viva, 2016, p. 3 in fine; per più dettagli vedi inoltre il *Concetto Urbanistico e architettonico* del Gruppo di lavoro "Roveredo Viva" del 5.2.2016).

I progettisti di "Roveredo Viva" mettono giustamente in rilievo l' "occasione irripetibile di trasformazione urbana, liberando ampie superfici proprio nel cuore del paese" (opuscolo cit., 2016, p. 4 *in initio*), "la possibilità straordinaria di lavorare con il vuoto che verrà generato da questo smantellamento [del tracciato dell'autostrada e della ferrovia]", ovvero in definitiva "Un'opportunità unica, rara, di ricostruzione, o meglio di costruzione attraverso la produzione di un luogo nuovo, un luogo che non è mai esistito. Questo è possibile solo attraverso una struttura finalmente connessa con quanto la circonda" (opuscolo cit., 2016, p. 4 in mezzo; vedi più in dettaglio il *Concetto*, cit., capitolo "Premessa").

Secondo una interpretazione corretta del ruolo di un architetto e di un urbanista, non si vuole quindi ricostituire una vecchia situazione urbanistica (per esempio il vecchio piazzale e viale della Stazione, che tra l'altro a Roveredo avrebbe poco senso, visto che non vi è più una ferrovia e una stazione), ma reinterpretare lo spazio esistente secondo le esigenze nuove che si sono create nel frattempo e che si possono prevedere per il futuro.

I progettisti di "Roveredo Viva" ritengono quindi (opuscolo cit., 2016, p. 4 *in fine*):

Su queste basi e su una lettura attenta del contesto urbano è nato il progetto di (ri)cucitura di Roveredo, del Gruppo Roveredo Viva, secondo il motto "un'autostrada diventa paese".

Il progetto prescelto risponde a mio avviso in modo ottimale alle esigenze urbanistiche, sociali ed economiche di Roveredo, perché è in grado di risolvere in maniera intelligente il quesito posto, creando tre spazi funzionali distinti e integrati sia orizzontalmente, sia verticalmente, che sono interconnessi nel loro interno e tra di loro, e che creano delle connessioni interessanti con il rimanente tessuto urbano di Roveredo.



Per quanto riguarda gli spazi funzionali *orizzontali*, vi è dapprima la zona centrale (comparto B₂) dove sono concentrate quasi tutte le costruzioni (dieci palazzi di quattro piani), che crea uno spazio urbano denso ma permeabile con percorsi pedonali e ciclabili al suo interno e varie piazzette che definiscono uno spazio pubblico unico e coerente non percorso da veicoli a motore. Questa zona è delimitata a est dalla piazza Malcanton e a ovest dalla piazza al Sant (più grande), congiunte da una strada di collegamento a bassa velocità (30 km/h) che rallenta a 20 km/h nell'area delle due piazze.

Vi è poi la zona a est (comparto B₃), formata dal parco pubblico ma che in prossimità della zona centrale sarà dedicata a una residenza medicalizzata con appartamenti per anziani autosufficienti, immersa nel verde ma a stretto contatto con i servizi del centro paese.

Vi è infine la zona a ovest (riva del Sant, comparto B₁) dove è prevista una costruzione duplice destinata a ospitare un centro commerciale/alimentare, che delimita verso est la piazza al Sant e verso ovest l'intervento di ricucitura del centro di Roveredo.

Per quanto concerne invece gli spazi funzionali *verticali*, anche in questo caso vi è una chiara definizione dei livelli funzionali tra un *primo livello* (sotterraneo) formato dai posteggi coperti che danno accesso in più punti alle piazze e ai cortili interni del comparto centrale e dello spazio commerciale a ovest, un *secondo livello* al piano terreno dei vari edifici, occupato da spazi commerciali (comparto a ovest), uffici e piccoli commerci (comparto centrale) e gli spazi medicalizzati (edificio nel comparto a est) e infine un *terzo livello* (formato dai tre piani superiori degli edifici) costituito dalle unità abitative ordinarie (comparti ovest e centrale) e da quelle per gli anziani

(comparto est). Nel comparto centrale il carattere pubblico e fruibile degli spazi a livello del terreno è rafforzato, oltre che dagli spazi esterni, dalla creazione di spazi coperti al piano terra. Si ricrea in una forma nuova, più moderna, la situazione degli spazi coperti (porticati) esistenti nel nucleo storico di Piazzetta.

Il comparto centrale reinventa quindi in una forma nuova situazioni che già esistono nell'adiacente nucleo di Piazzetta: zone pubbliche coperte (porticati), viuzze pedonali e ciclabili tra le abitazioni, piazzette in zone pedonali (e ciclabili) di congiunzione tra più vie.

L'urbanità fruibile del nuovo centro è data dal fatto che "si lavora su una dimensione doppia: da una parte un'idea di urbanità in grande e dall'altra di forte domesticità" (opuscolo cit., p. 17). In sostanza (cfr. opuscolo cit., p. 18):

si cerca di produrre un'offerta residenziale precisa per vivere con tutte le comodità di una città (ne è un esempio il grande parcheggio interrato con un accesso diretto a residenze e commerci) mantenendo però la dimensione di paese con la sua piacevole tranquillità.

Nella lettura intelligente della situazione esistente del centro paese di Roveredo e delle sue zone adiacenti, e delle prospettive future di sviluppo, il progetto prescelto dà delle risposte convincenti per creare e ricreare, dal punto di vista urbanistico e sociale, una immagine coerente e innovativa per la Roveredo del futuro. Come risulta dallo slogan del Gruppo investitore vincente, solo così "un'autostrada diventa paese", un paese che secondo la lettura corretta e attenta dei progettisti ha dei caratteri marcati di "urbanità", pur vivendo nella dimensione familiare del "villaggio".

Vi sono quindi tutte le premesse affinché il "non luogo" formato dal vecchio percorso della A13 e del posteggio esistente nella ex piazza della Stazione, possa diventare un "luogo" di grande fruibilità pubblica e di scambi sociali ed economici nel centro amministrativo, politico, sociale ed economico del Moesano.

È tuttavia peccato che le forze che si oppongono al progetto vincente, invece di valutare i grandi pregi urbanistici del concetto, si siano persi in considerazioni di tipo finanziario (speculazione edilizia, vendita di terreni pubblici a vil prezzo) e sociale (aumento importante della popolazione) che non fanno altro che creare confusione e spaesamento nella cittadinanza.

Un'ultima cosa va detta: mai a Roveredo una questione pubblica è stata studiata e valutata così attentamente, per lunghi anni, con varie commissioni di studio, e con il concorso di esperti di ogni tipo, anche perché così l'hanno voluto giustamente la Confederazione e il Cantone. Ma sembrerebbe che ciò non sia sufficiente.