

**VERBALE DELLA SEDUTA STRAORDINARIA DEL CONSIGLIO COMUNALE DI
LOCARNO DEL 25 NOVEMBRE 2019**

Presidenza: *SILACCI Mauro,*

Vicepresidenza: *NICORA Bruno (in sostituzione della signora Valentina Ceschi),*

Scrutatori: *SCAFFETTA Mattia, ANTUNOVIC Marko*

Presenti: *ANGELINI PIVA Barbara, ARRIGONI Tania, BAERISWYL Bruno, BELGERI Mauro, BALLABIO MORININI Sabrina, BELTRAME Simone, BIANCHETTI Orlando, BOSSHARDT Marco, BUZZI Matteo, CALDARA Omar, CAMPANELLA Mario, CANONICA Loretta, CAVALLI Mauro, ERNST Paola, FERRIROLI Annamaria, MELLINI Piergiorgio, MERLINI Simone, MONOTTI Giovanni, PELLANDA Eleonora, PINI Nicola, RENZETTI Luca, ROSSI Diego, SIRICA Fabrizio, SNOZZI GROISMAN Sabina, SPANO Alessandro, TREMANTE Paolo, VETTERLI Gianbeato, ZANCHI Pierluigi.*

Assenti scusati: *AKAI Alberto, CAMPONOVO Rosanna, CESCHI Roberto, CESCHI Valentina, DADÒ Darwin, FRANSIOLI Nicolas, INCIR Bülent, SELCIONI Damiano.*

Membri del Municipio presenti: *Alain SCHERRER, Sindaco,
Paolo CARONI, Vicesindaco
Bruno BUZZINI, Ronnie MORETTI, Niccolò SALVIONI, municipali.*

Alla presenza di 32 consiglieri comunali alle ore **20:20** il **Presidente** dichiara aperta l'odierna seduta del Consiglio comunale. Il **Presidente** comunica che in assenza della vicepresidente signora Valentina Ceschi, scusata, il suo posto verrà preso dal signora Bruno Nicora in accordo con il capogruppo LEGA-UDC-Indipendenti signor Bruno Baeriswyl.

Il Presidente, prima di passare all'ordine del giorno, comunica i recenti decessi del signor Giorgio Scheu, compagno della collega consigliera comunale Loretta Canonica e del decesso del signor Marco Stern, già consigliere comunale dal 1993 al 2000 e dal 2002 al 2004. Il Presidente invita pertanto i presenti ad un momento di raccoglimento alla loro memoria.

Il **Presidente**, comunica pertanto che, se non vi sono obiezioni, la presente seduta avrà luogo con il seguente **ordine del giorno**:

1. approvazione del verbale della seduta del Consiglio comunale del 14 ottobre 2019;
2. esame e delibera sui seguenti Messaggi Municipali:
M.M. no. 97 concernente la richiesta di prolungo della durata del diritto di superficie costituito a favore dell'Associazione Tennis Club Locarno e gravante la particella 4913 RFD Locarno;

M.M. no. 100 concernente la modifica al Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Storico relativa al Parco pubblico e autorimessa al mappale n. 4848 RFD Locarno;

M.M. no. 96 concernente la concessione di un credito di CHF 214'000.-- per il progetto PALoc 2 TL 2.11. "Permeabilità ciclabile nel Quartiere Rusca (doppio senso ciclabile)".

3. interpellanze e presentazione mozioni.

APPROVAZIONE ULTIMO VERBALE

Il signor **Presidente** apre la discussione.

Interviene il signor **Mauro Belgeri**:

"Ringrazio avantutto il nostro caro Presidente come pure l'avvocato Snider per il tempo che hanno investito per questa trattanda, non vorrei però far perder tempo a questo consesso in una seduta densa di appuntamenti e di messaggi importanti. Non vorrò spaccare il Consiglio comunale, ritiro pertanto subito la mia richiesta (di integrare nel verbale il testo del mio intervento sul tema della dichiarazione dell'emergenza climatica, che non avevo potuto leggere poiché mi sono dovuto assentare per ragioni famigliari). Sento nell'aria, da vecchio volpone della politica, delle opposizioni, quindi farmi votare contro non sarebbe neanche il caso, non sarebbe rispettoso proprio del motivo personale. Non vorrei adesso che si vada poi a scovare nel vissuto privato, dunque una volta ancora invece del buonsenso credo che un'interpretazione leguleia di paragrafi dei regolamenti l'abbia vinta, un formalismo eccessivo ha avuto partita vinta e si è crassamente disatteso il diritto di essere udito di un consigliere comunale che evidentemente rappresenta il popolo, ma mi astengo dal fare questo esercizio vacuo, perdente in partenza. Ma credo che il senso era uno solo, era un semplice sfogo che devo fare questa sera, cioè tutto è permesso, tutto viene sottolineato quello che viene da parte verde, da parte socialista, certo ci mancherebbe altro anche io avrei fatto l'intervento venato di verde e venato di socialità, ma con molta socialità che mi ha sempre contraddistinto. Solo che si può gridare, si può scioperare, si può far tutto quello che si vuole. Quello che invece dà fastidio da sinistra al centro come a destra è invece il politico che è credente, il politico che rappresenta anche una sua ideologia religiosa pensante. Questo dà evidentemente fastidio. Io volevo solo dare un taglio cristiano a questo intervento. Sono supportato da un eccellente intervento del decano di economia politica a Friburgo, il quale ci invita proprio a cambiare il paradigma passando dall'economia politica all'analisi economica mettendo non solo questa venatura ecologica, che poi è stata anticipata dai partiti di centro già da un trentennio a questa parte, ma soprattutto una venatura cristiana di rispetto del prossimo. Questo è quello che in sintesi volevo dire. Care colleghe e colleghi sono di destra, lo ammetto per carità, sono evidentemente un grande peccatore, però sono un cristiano praticante, credente e veramente che ha sempre fatto di questi principi il suo fondamento non solo nell'attività scolastica, professionale, ma anche in quella politica. Dunque con questo sfogo vi ringrazio di cuore, io ritiro subito, lo ripeto, integralmente tutto. Non voglio che si voti mi asterrò, voterò contro, deciderò semplicemente nell'ambito dell'approvazione dell'ultimo verbale."

Il signor **Presidente** constata che non ci sono altri interventi, per cui mette in votazione l'approvazione del verbale della seduta del 14 ottobre 2019.

Il verbale della seduta del 14 ottobre 2019 è approvato con 28 voti favorevoli, 1 voto contrario e 3 astenuti, alla presenza di 32 consiglieri comunali.

Verbale della risoluzione approvato all'unanimità.

PROLUNGO DIRITTO DI SUPERFICIE TENNIS CLUB LOCARNO

M.M. no. 97 del 19 luglio 2019 concernente la richiesta di prolungo della durata del diritto di superficie costituito a favore dell'Associazione Tennis Club Locarno e gravante la particella 4913 RFD Locarno.

Rapporto della Commissione della Gestione del 4 novembre 2019 al M.M. 97 concernente la richiesta di prolungo del diritto di superficie costituito a favore dell'Associazione Tennis Club Locarno e gravante la particella 4913 RFD Locarno.

Il signor **Presidente** apre la discussione.

Interviene il relatore della Commissione della Gestione signor **Piergiorgio Mellini**:

“Credo che su questo messaggio in fondo non ci sarebbe molto da dire. È un messaggio che va in favore di una società operante sul nostro territorio a livello sportivo da moltissimi anni e quindi quanto viene chiesto, quindi un prolungo del diritto di superficie di ulteriori 15 anni, mi sembra una cosa estremamente logica e giusta. In commissione della gestione non ci sono state delle voci contrarie ma un nostro collega ha sollevato il problema della riversione, il collega Vetterli che su questo tema probabilmente ci ritornerà dopo, dal punto di vista di maggioranza della gestione era prematuro chinarsi anche su questo aspetto in quanto il rogito notarile prevede al momento della fine del diritto di superficie una riversione a costi zero. In pratica il Comune non dovrebbe pagare assolutamente nulla. Credo che dal momento che il prolungo del diritto di superficie andrà fino al 2050, al momento in cui questo diritto di superficie dovrebbe essere prossimo alla sua estinzione, eventualmente ci si potrà nuovamente chinare su questo aspetto, ma credo che allora dei presenti qui in sala, tocchiamo pure ferro e facciamo le corna, pochi saranno ancora qui a sentire e discutere di questo aspetto. Detto questo è giusto sottolineare come l'Associazione Tennis Club Locarno al di là del diritto di superficie non ha altri sussidi particolari, in quanto sta in piedi grazie alle tasse dei soci e all'affitto dei campi ai non soci e ai turisti. Ovviamente qui si parla del tennis coperto e non si parla del tennis all'Isolino che comunque rappresenta a mio modo di vedere un valore aggiunto per l'offerta turistico - sportiva che la nostra Città è in grado di dare e quindi mi auguro che non ci siano delle sirene particolari vogliose di mettere le mani su questo terreno per magari costruire delle residenze turistiche. Mi auguro invece che il tennis dell'Isolino possa continuare ancora a lungo ad ospitare, soprattutto all'inizio della stagione estiva nei mesi di aprile-maggio, molti gruppi provenienti dalla Svizzera interna che apprezzano il luogo, apprezzano la nostra Città e apprezzano quello che la Città sa offrire loro. Credo che come relatore di questo messaggio sia già andato oltre per cui mi rivolgo a voi colleghe e colleghi chiedendo di accettare questo messaggio così com'è proposto. Grazie mille.”

Interviene il signor **Alessandro Spano**:

“Porto l'adesione del gruppo PLR al messaggio e ringrazio il relatore per il lavoro che ha fatto in breve tempo e poi appunto come ha già anticipato ci sarà un collega della gestione che spiegherà alcuni dettagli. Grazie.”

Interviene il signor **Mauro Cavalli**:

“Anch'io sono d'accordo con il relatore. Non c'è molto da dire ma quello che Pier Mellini ha annunciato prima è oro colato per cui bisogna sicuramente sapere che se una società sana come quella del Tennis di Locarno ha bisogno di un aiuto bisogna sicuramente darglielo quasi incondizionatamente perché il beneficio non è solo a livello turistico, non è solo a livello di tempo libero ma è anche sicuramente a livello di prevenzione di tante storture comportamentali che

purtroppo vediamo al giorno d'oggi. Ripeto società sana perché poi ci sono anche società un po' più malandate però di questo vi parlerò un'altra volta. Comunque porto l'adesione della nostra fazione al messaggio in questione.”

Interviene il signor **Bruno Baeriswyl**:

“Anch'io porto l'adesione del nostro gruppo a questo messaggio. Anch'io ho poco da aggiungere. Anch'io ho avuto modo di frequentare questa struttura in anni passati, ogni tanto anche ultimamente, seguendo mia moglie e devo dire che è una società molto ben gestita. È gestita sotto la presidenza di un Mellini, però ho sentito che va in pensione. È già stato ripescato una volta dalla pensione quindi non ci sono problemi per il futuro.”

Interviene il signor **Gianbeato Vetterli**:

“Come già accennato dal relatore ho firmato con riserva il rapporto della commissione della gestione, deluso dal fatto che, rinnovando il diritto di superficie al Tennis Club, cosa tra l'altro testualmente esclusa dal paragrafo 3 del contratto stesso, non si sia contemporaneamente pensato di rivedere tutto il contratto, modificandone alcune condizioni, per renderlo più consono ai tempi, in particolare per quel che riguarda le condizioni di riversione. Nella seconda metà del secolo scorso, quando per il sempre più difficile e costoso reperimento di fondi per talune edificazioni per specifiche attività, soprattutto sportive, contratti di diritto di superficie tra pubblico e privato hanno iniziato ad essere una soluzione sempre più gettonata, la riversione a zero, come descritta nel codice delle obbligazioni, era la norma (vuol dire che alla scadenza del diritto di superficie, che ricordo permette al superficiario di entrare in possesso a termine di un fondo con tutti i diritti del proprietario, tutto quanto edificato sul terreno oggetto del diritto di superficie passa gratuitamente nelle mani del concedente).

In questi termini è stato redatto anche il diritto di superficie originale con il Tennis Club, diritto di superficie che ora stiamo per prolungare. In tempi più recenti, per diverse esperienze passate non proprio edificanti, soprattutto per casi in cui la parte privata era andata incontro a problemi economici dopo aver gravato i diritti di superficie con pesanti debiti ipotecari, nell'interesse di ambo le parti, la riversione a zero non viene più praticata e si concordano normalmente altre condizioni di riversione, più consone alla realtà socio-economica del tempo, garantendo al superficiario, a determinate condizioni, un'indennità di riversione. Questo invoglia il superficiario a mantenere sempre in buono stato l'immobile, quindi a poter svolgere la propria attività nel migliore dei modi fino all'ultimo momento, gli permette di ottenere dei prestiti per rinnovi o manutenzioni anche con il diritto di superficie in scadenza almeno a medio termine ed impedisce che il concedente si ritrovi tra le mani al momento della riversione un immobile cadavere, che rischia di procurargli alte spese per il risanamento o la demolizione. La città di Locarno, in alcuni susseguenti contratti di diritto di superficie ha già giustamente adottato questi nuovi criteri.

Nel caso in oggetto invece, l'unica ulteriore modifica che è stata introdotta, oltre quella del prolungo del diritto di superficie al paragrafo 3, è quella (giusta ma inefficace) che in caso di demolizione, detto per inciso: a scelta del concedente (quindi della Città), alla fine del contratto di diritto di superficie i costi della demolizione e del ripristino del terreno andranno a carico del superficiario (quindi del Tennis Club). È una clausola fondamentalmente giusta, ma a doppio taglio per ambedue le parti: per la Città perché normalmente in simili casi il superficiario è, se non già fallito, in situazione fallimentare per cui la clausola non avrà effetto ed i costi resteranno comunque a carico del concedente e per il Tennis Club perché sempre di più i revisori di società iscritte a registro di commercio (ed il Tennis Club lo è) chiedono in simili casi l'accantonamento, nei tempi di validità del diritto di superficie, dell'eventuale costo di demolizione. Analizzando un po' più a fondo il contratto in essere ci sarebbero poi stati, a mio avviso, altri paragrafi da aggiornare quali il: il paragrafo 2h dove si richiede il preventivo consenso del Municipio ad aggravare la parcella, ma

solo oltre l'80% del valore dell'investimento (clausola di difficile verifica), il paragrafo 2.m dove è codificato il diritto della Città ad usufruire gratuitamente delle infrastrutture del Tennis Club in caso di manifestazioni di interesse pubblico (clausola estemporanea alla fattispecie) ed

Il paragrafo 4 che recita che il diritto di superficie è concesso a titolo gratuito (non fosse altro che per il sempre maggior valore dei terreni nelle nostre contrade, un indennizzo anche solo formale e minimo ci sarebbe stato tutto. Ho parecchia esperienza al riguardo, ad esempio oggi nemmeno più per 100 mq senza valore alcuno per l'ampliamento di una capanna aperta al pubblico a 2000 mt di quota ed a due ore di cammino dal fondovalle i Patriziati proprietari concedono il terreno gratuitamente). Premesso tutto quanto osservato sinora sarebbe veramente stato meglio rispettare il paragrafo 3 del contratto di diritto di superficie in essere che indica come non rinnovabile il contratto tra la Città ed il Tennis Club e, annullando il vecchio, rinegoziare un nuovo accordo tra le parti, più consoni ai tempi. A mio avviso gli estensori del contratto originale avevano immesso questa clausola proprio sapendo che la materia già si trovava in costante evoluzione e dunque volevano escludere un suo prolungo tout-court per in caso di richiesta di una delle parti, obbligarle alla revisione completa delle condizioni, mi chiedo anche se l'inosservanza di questa clausola non ci espone anche ad un eventuale possibile ricorso contro la nostra decisione di stasera. Già a livello commissionale ho cercato di spiegare ai colleghi quanto testé esposto trovando purtroppo poca comprensione ed appoggio, ho avuto l'impressione che chiarendo questi punti i miei colleghi, memori delle reazioni del Tennis Club quando qualche anno fa il Municipio intese destinare i campi del Lungolago a zona edificabile per alberghi, temessero che anche in questo caso ne sarebbe uscito danneggiato il Tennis Club e la sua anche da me apprezzata e lodevole attività, cosa assolutamente in veritiera, vero è che ne avrebbero tratto beneficio ambedue le parti, il Comune ed il Tennis Club. Non volendo ritardare i progetti del Tennis Club che, per essere implementati, necessitano ora del prolungo rapido del diritto di superficie in essere voterò anch'io, anche se con una certa insoddisfazione, non per il contenuto ma per la procedura, le richieste del messaggio municipale. Vista l'esperienza acquisita in questo settore negli ultimi anni non potevo tuttavia sottacere le mie perplessità e spero solo che in futuro il Municipio, in simili casi, sia un po' più attento e lungimirante nel negoziare nuovi accordi o modifiche di contratti in essere.”

Interviene il signor **Fabrizio Sirica**:

“Intervengo a titolo personale per una riflessione che volevo portare in questo consesso allargando un po' lo sguardo e rimanendo su quello che è il tema di fondo del sostegno alle associazioni sportive. Premetto che non ho portato questo tema in gestione perché mi è venuto in mente preparando la seduta di gruppo per questa seduta di Consiglio comunale qualche giorno fa. Sono assolutamente d'accordo con questa fattispecie, con questo messaggio, penso che sia importante e giusto sostenere le associazioni sportive perché è una parte importante della nostra società. Io stesso sono presidente di una società sportiva, so le difficoltà che ci sono, so la grandissima mole di volontariato che muove, che fonda queste associazioni, che oltre all'insegnamento dello sport rappresentano un'importante rete sociale, sono un veicolo anche di educazione e quant'altro. Quindi penso che sia importante che il Comune sostenga in ampia misura sostenga le associazioni sportive. Però poi ho la sensazione che ci siano dei sostegni A società quasi di serie a, di serie b e di serie z. Mi spiego meglio. Quali sono i criteri per sostenere un'associazione sportiva? E in quale misura? Io qui non voglio criticare società che ricevono e faccio bene attenzione a dire che tutte, anche quelle che già ricevono, lo devono ricevere anche in futuro. Però penso che se ci fossero dei criteri anche oggettivi si potrebbe forse aiutare in maniera migliore, più mirata pure quelle associazioni che magari ricevono poco nulla in termini sia economici che anche logistici, che sono estremamente importanti pure questi. Quindi, questa era la riflessione che volevo portare in questo consesso e preannunciare che chiederò probabilmente al Municipio di avere un po' una chiarificazione su quali

sono le società sportive, che cosa, se sì e quanto ricevono, in termini sia appunto logistici che economici. E poi pensare ad un regolamento che possa oggettivare questi aiuti, questi sussidi.”

Risponde a nome del Municipio il Sindaco signor **Alain Scherrer**:

“Signor Presidente, signore e signori consiglieri comunali.

Prendiamo atto con soddisfazione del consenso alla proposta di estensione del diritto di superficie a favore di una società che opera davvero da tanti anni, e con successo, sul nostro territorio. Mi piace sottolineare anche il valore sociale, oltre a quello sportivo, di questo club, perché riesce ad unire giovani e meno giovani. Sono infatti tanti anche gli anziani che frequentano il tennis e ben sa chi al tennis magari alla domenica mattina vede addirittura 80enni che si sfidano sul campo da gioco. Quindi è davvero un ottimo esempio di sport ma anche di aggregazione che unisce tutte le età, al cui Tennis Club va riconosciuto il valore e i meriti. Per quanto riguarda le riflessioni sui vostri interventi, signor Vetterli purtroppo sono stato colto alla sprovvista su questi aspetti giuridici che meriterebbero un approfondimento per dare una risposta compiuta a tutti i punti che ha sottolineato. Quello che posso dire è che il diritto di superficie è stato concesso gratuitamente quindi la clausola che prevede il passaggio gratuito degli immobili alla scadenza è del tutto valevole, proprio perché inserita quale contropartita alla detta gratuità, così come pure le altre clausole riguardanti l'eventuale ripristino a carico del Tennis Club Locarno. Tutti gli altri aspetti, mi deve perdonare, non sono in grado, essendo di materia giuridica, di dare una risposta. Comunque ho preso nota e guarderemo per farne tesoro per il futuro in altre situazioni di questo tipo. Per quello che riguarda, signor Sirica, i criteri per sostenere le società, noi ci siamo posti, all'interno del Municipio il tema, nel senso che volevamo essere equilibrati ed oggettivi con tutti. Quello che abbiamo trovato come chiave per valutare il tipo di aiuto da dare è soprattutto il numero di associati che sono domiciliati nel nostro comune. Quindi chiediamo anche alla società di fornirci questo dato quando diamo dei contributi. Contributi che possono essere di diverso tipo, ad alcuni diamo l'infrastruttura, ad altri dei contributi finanziari diretti, ad altre ancora del materiale logistico, etc. Per il regolamento avevamo parlato di farne uno, purtroppo non c'è il Capodicastero sport questa sera, però è stato oggetto di discussione ma mi sembra che alla fine non era ancora finalizzato. Non è ancora formalizzato. Però la questione ce la siamo posta, siamo evidentemente trasparenti, qualsiasi informazione per vedere proprio come vengono distribuiti questi aiuti siamo sicuramente disponibili a darla. Ho concluso grazie.”

Il signor **Presidente** constata che non ci sono più interventi, ragione per cui mette in votazione la proposta di cui al Messaggio municipale:

1. è accordato il prolungo della durata del diritto di superficie a favore dell'Associazione Tennis Club Locarno, part. 5433 RFD Locarno e gravante la part. 4913 RFD Locarno, che pertanto avrà scadenza definitiva il 31 dicembre 2050, tramite la seguente aggiunta al paragrafo 3 del contratto: *“Tale diritto di superficie viene prolungato di ulteriori 15 anni dopo la sua prima scadenza del 22.01.2035, e più precisamente fino al 31.12.2050”*;
2. è accordata la modifica del paragrafo 2 lett. c dell'attuale contratto di costituzione del diritto di superficie con la seguente aggiunta: *“...oppure gli immobili saranno demoliti, con assunzione delle relative spese di ripristino a carico dell'attuale beneficiaria, e ciò.....”*.

con 32 voti favorevoli, 0 voti contrari e 0 astenuti, alla presenza di 32 consiglieri comunali.

Verbale delle risoluzioni approvato all'unanimità.

PARCO PUBBLICO E AUTORIMESSA MAPP 4848

M.M. no. 100 dell'8 agosto 2019 concernente la modifica al Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Storico relativa al *Parco pubblico e autorimessa al mappale n. 4848 RFD Locarno*.

Rapporto della Commissione del Piano Regolatore del 25 ottobre 2019 sul M.M. no. 100 dell'8 agosto 2019 concernente la modifica al Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Storico relativa al *Parco pubblico e autorimessa al mappale n. 4848 RFD Locarno*, con proposta di emendamento all'art. 58c cpv. 2 NAPRP.CS.

Il signor **Presidente** apre la discussione.

Interviene la relatrice della Commissione del Piano Regolatore signora **Barbara Angelini Piva**:
 “Il 27 giugno 2016 il nostro consesso accolse (con 26 voti favorevoli, 5 voti contrari e 2 astensioni, alla presenza di 33 consiglieri comunali) il MM 87 concernente la richiesta di un credito per l'acquisto del mappale no. 4848 RFD di Locarno.

La discussione, lunga e interessante, ci trovò dunque concordi: la salvaguardia del parco nel cuore del centro storico valeva l'acquisto della particella summenzionata.

E' bene ricordare che fu proprio per evitare l'edificazione di un complesso edilizio su quella particella che il Municipio si adoperò per l'acquisto, facendo di fatto propria la preoccupazione manifestata da quasi 8000 cittadini che avevano sottoscritto un'iniziativa della STAN.

Il prezzo sborsato non fu affatto leggero. L'acquisto si sarebbe giustificato solo se, sotto il parco, si fosse edificata un'autorimessa.

Non fu che il primo passo.

Siamo chiamati questa sera ad accogliere il MM 100 concernente la modifica di Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Storico relativa al parco pubblico e autorimessa al mappale no. 4848 RFD di Locarno

Permettetemi, in qualità di relatrice, di ringraziare le colleghe e i colleghi della Commissione per l'interessante dibattito al nostro interno e soprattutto per essere riusciti a convergere su un solo rapporto: fatto per nulla scontato.

Gli aspetti più significativi di questo messaggio, oltre alla realizzazione di un'autorimessa (100 posteggi su due piani), sono il cambio di fruizione del parco, in passato privato e ora destinato al pubblico, e la riqualifica di aree pregiate all'interno del centro storico.

Nel rapporto commissionale, che non starò a rileggervi, la commissione formula degli auspici in merito alla messa a dimora di una vegetazione pregiata indicata ad un parco oppure al mantenimento nella sua globalità dell'aiuola di fronte a Casa Borghese. Sono riassunte alcune perplessità come ad esempio relativamente alla posa di un centro per la raccolta dei rifiuti. Anche la prevista realizzazione di una fermata del trasporto pubblico, ancora in corso di verifiche, impone di mantenere alta l'attenzione.

Per quanto concerne più strettamente la variante pianificatoria, la commissione ritiene la formulazione normativa proposta nel messaggio municipale limitata e propone di lasciare il più ampio margine ai progettisti.

Non va tralasciato il fatto che l'edificazione dell'autorimessa non comporta una riorganizzazione della viabilità del centro storico. Qualcuno si sarebbe aspettato una riflessione sulle ripercussioni nel quartiere o perlomeno un cambio di mentalità circa il traffico parassitario di attraversamento. E' innegabile che negli ultimi vent'anni il traffico (ma non solo nel centro storico) non ha fatto che aumentare, ma, oggettivamente una completa esclusione del traffico veicolare comporterebbe problemi che attualmente non sono facili né da valutare né da risolvere (come ad esempio la

designazione di strade di accesso alla zona pedonalizzata oppure un sovraccarico di altre arterie cittadine pure sull'orlo del collasso).

Una volta operativa l'autorimessa, personalmente, confido in un monitoraggio della situazione e, se necessario, una sua eventuale rivalutazione.

Proporre emendamenti dell'ultimo minuto, come quello preannunciato alle 15.25, non è costruttivo e nemmeno rispettoso dell'impegno di chi si è adoperato ad esaminare a fondo gli atti.

Un tassello mancante che resta ancora da inserire nel Piano Regolatore è il piano del traffico: vorrei approfittare di chiedere al Municipio di accelerarne l'allestimento definitivo.

Questa sera, non si entra nel merito della stima dei costi d'investimento e della redditività e nemmeno della futura gestione dell'autorimessa; anche se durante la discussione in commissione non si è potuto evitare di toccare gli argomenti: molte sono le riserve, specie in considerazione del contesto in cui verrà realizzata l'opera. Ma questi e altri aspetti di tipo finanziario saranno trattati al momento opportuno dalla competente commissione.

Vi invito a sostenere unicamente la proposta di emendamento formulata dalla commissione e a respingere l'emendamento Tremante.

Se necessario, prima del voto, vi rileggerò l'articolo in votazione:

nuovo *Nel sottosuolo del parco pubblico al mapp. 4848 (Parco Balli) è ammessa la realizzazione di un'autorimessa interrata a servizio delle abitazioni e delle attività commerciali e lavorative del Centro Storico per circa 100 stalli di posteggio. Le quote del terreno di copertura dell'autorimessa devono di principio rispettare quelle naturali considerato che sono ammessi adattamenti per regolarizzare l'andamento del terreno. Valgono inoltre le seguenti disposizioni:*

nuovo *a) al fine di consentire la miglior formulazione possibile dell'ingresso per gli utenti al parco pubblico (compreso quello per i disabili), dell'accesso da parte dei veicoli all'autorimessa e dell'accesso di servizio al parco è consentito adeguare, modificare o sostituire il muro di cinta verso Contrada Borghese;*

nuovo *b) l'intervento dovrà essere adeguatamente inserito nel contesto storico degli elementi esistenti e di quelli circostanti e presentare un valido rapporto tra le parti antiche e nuove del complesso del parco;*

invariato *c) lo stabile della "orangerie" deve essere conservato e può essere destinato a struttura di servizio e di supporto del parco.*

Confido che la proposta della commissione incontri l'adesione del Municipio. L'emendamento proposto non preclude l'adozione della variante pianificatoria da parte del Cantone che, al principio della presenza dell'autorimessa, ha aderito nel suo parere preliminare del 1. settembre 2017. Il Cantone si esprimerà evidentemente sulla proposta definitiva.

L'adozione della modifica pianificatoria permetterà di passare al terzo passo di questo iter: il concorso pubblico. Dai concorrenti attendiamo fiduciosi la presentazione della migliore soluzione possibile.

Il gruppo PPD sosterrà la proposta formulata nel rapporto commissionale, ad eccezione del Collega avv. Mauro Belgeri che non accoglierà il MM 100. Vi ringrazio per l'attenzione."

Interviene il signor **Orlando Bianchetti**:

"Intervengo in nome del gruppo PLR. Non intendo ripercorrere il lungo istoriato di questo bellissimo quadrato di terra verde nel cuore della città di Locarno. È sufficiente dire che il MM di questa sera è l'ultimo tassello in ordine di tempo di una lunga serie cominciata diversi anni fa. Questo MM si riallaccia appunto a doppio filo al MM. N 87 della scorsa legislatura, con il quale il Municipio aveva dato prova di lungimiranza e aveva voluto dare un forte segnale di progettualità nel contesto di Città

Vecchia, rispondendo alle forti voci che si erano levate dalla popolazione (ricordiamo la petizione che aveva raccolto diverse migliaia di firme). Sin dal MM. N 87 del 26 gennaio 2016 si è resa palese la stretta correlazione fra l'acquisto del sedime e la possibilità di realizzare sotto il parco pubblico una autorimessa, in modo da rendere finanziariamente sostenibile l'intera operazione. Anche nelle successive discussioni all'interno della Commissione della Gestione e poi del Consiglio comunale è emersa chiaramente la volontà di non disgiungere i due temi. Questa volontà rispecchia perfettamente anche il pensiero del PLR, da sempre orientato all'utilizzo oculato delle finanze pubbliche.

Non è necessario addentrarsi nei dettagli della modifica commissionale, già ben spiegata nel rapporto e riassunta dalla collega Angelini-Piva, basta citare ancora una volta la coordinazione dei lavori relativi a questo messaggio e al MM 50 sui beni culturali, che permette di evitare delle incongruenze tra le varie decisioni.

È infine necessario fare un piccolo appunto (e qui parlo in veste personale) sulla questione della viabilità. Argomento sfiorato nel MM ma non ancora affrontato in maniera decisa da parte del Municipio. La problematica è nota a tutti e richiede uno sforzo maggiore da parte dell'esecutivo. Faccio dunque un appello a voi perché questo problema venga davvero preso in maniera seria.

Per concludere, comunico dunque che il Gruppo PLR è compatto nel sostegno di questo messaggio con la proposta commissionale e che si felicita con il Municipio per questo importante passo.”

Interviene la signora **Sabina Snozzi Groisman**:

“Nell'ambito della votazione del credito per l'acquisto della particella 4848, avvenuta in data 26 giugno 2017, il nostro partito aveva sostenuto tale acquisto a titolo di compromesso, specificando che la realizzazione di un parco pubblico legata alla costruzione di un autosilo per circa 100 veicoli, doveva implicare delle importanti misure d'accompagnamento: idealmente la pedonalizzazione del centro storico di Locarno ma perlomeno una drastica riduzione del traffico di transito nella Città Vecchia a favore di una migliore qualità di vita per tutti. Sottolineiamo “compromesso” perché per noi rimane anacronistica l'idea di costruire un autosilo nel cuore di un centro storico. Ma visto che questo autosilo portava in dote un importante nuovo spazio pubblico, lo abbiamo accettato nostro malgrado. Questo nonostante il fatto che tutto attorno alla Città Vecchia esistano già diversi importanti parcheggi pubblici per una capacità complessiva di circa 1'000 posti auto, distanti al massimo 10 minuti a piedi.

Questa sera ci troviamo nuovamente ad affrontare un messaggio municipale legato al parco e all'autosilo che, ancora una volta, è stato disgiunto da qualsiasi importante misura d'accompagnamento, nonostante le diverse prese di posizioni avvenute durante la pubblica informazione dell'anno scorso e le importanti indicazioni che facevano parte dell'esame preliminare del Dipartimento del territorio del 1 settembre 2017, tutte disattese. L'unico elemento che questo messaggio municipale affronta, al di fuori del mappale 4848 e non poteva essere altrimenti, è la prospettata sistemazione delle piazzette che verranno liberate dalle auto... Misura praticamente obbligatoria, ma monca di una visione d'insieme che comprenda tutto il centro storico.

Peccato perché questa sarebbe stata l'occasione per approfittare dell'importante, impegnativo e costoso investimento per rivalutare il piano viario di questo sensibile comparto!

Questo modo di procedere a piccoli passi, senza avere il coraggio di proporre una vera visione per un futuro migliore per il centro storico, ha prodotto un messaggio che si limita esclusivamente a gettare le basi per il concorso d'architettura che verrà bandito in una fase successiva.

La nostra reazione immediata quindi è stata quella di respingerlo perché non portava nessuno dei valori aggiunti da noi auspicati. Durante i lavori commissionali abbiamo però valutato se opporci di principio a questo messaggio, che verosimilmente verrà accolto da questo consesso, oppure se dialogare con i colleghi per correggere almeno alcuni elementi che non ci convincevano. Abbiamo

scelto di collaborare per modificare in particolare aspetti legali e pianificatori affinché si possa bandire un concorso d'architettura con delle condizioni quadro chiare e precise. In questo modo, i progettisti avranno tutti i presupposti per poter formulare le migliori possibili soluzioni a un compito molto complesso, considerando anche il contesto nel quale dovranno lavorare.

Per concludere: sarebbe ora di riuscire a cambiare paradigma e finire di considerare la nostra città "autocentrica". Speriamo che l'onda verde che ha investito la Svizzera negli ultimi giorni riesca ad arrivare anche a Locarno in modo che si inizi a pianificare il territorio con la mobilità lenta quale elemento cardine.

Va inoltre tenuto in considerazione che entro breve termine ci sarà un cambiamento epocale per quanto concerne la mobilità, ossia la messa in funzione della galleria ferroviaria del Monte Ceneri per esempio con dei collegamenti con Lugano di una durata di meno di mezz'ora che in futuro dovrebbero avere una cadenza ogni 15 minuti. È quindi innegabile che ciò andrà a modificare le abitudini di spostamento delle persone e di conseguenza dovrebbe portare alla diminuzione del traffico veicolare.

Tutti questi elementi dovrebbero portarci definitivamente al rispetto degli accordi presi al momento della costruzione della galleria Mappo Morettina concepita come circonvallazione per eliminare il traffico di transito degli oltre 6'000 veicoli che attraversano giornalmente la Città Vecchia. Osiamo sperare che nel prossimo messaggio legato a questo tema si abbia il coraggio di proporre finalmente una serie di interventi, come, tra gli altri, l'incentivare l'uso della galleria Mappo-Morettina e non da ultimo la pedonalizzazione, a favore di una miglior qualità di vita per tutti i cittadini e per i nostri ospiti. Turandoci il naso approveremo questo messaggio, rispettando e comprendendo la scelta del nostro gruppo di votare altrimenti."

Interviene il signor **Matteo Buzzi**:

"La discussione sull'apparente impellente necessità di parcheggi a Locarno, in particolare sul centro storico, si fonda su basi molto discutibili. I dati sono stati estratti da uno studio commissionato dal Municipio. Lo studio probabilmente ha dato le indicazioni che il Municipio voleva sentirsi dire. Questo studio non considera infatti minimamente un migliaio di parcheggi disponibili in un raggio di 500 mt dal futuro parking Balli e soprattutto la necessità che la mobilità urbana debba riorientarsi in tempi anche piuttosto brevi. Da un lato per evitare il collasso viario, già in realtà presente in alcuni momenti, e dall'altro per far fronte agli obiettivi ambientali climatici che abbiamo davanti. I presupposti su cui si basa questo messaggio municipale sono quindi a mio modo di vedere errati e qui, se si procedesse in modo serio, si dovrebbe interrompere l'esercizio e chinarsi prima seriamente sulla pianificazione della mobilità collettiva e la mobilità dolce e su un piano viario efficiente oltre che al passo con i tempi. Ricordo che la chiusura di via Borghese al traffico di transito era stata inserita come misura compensatoria per limitare gli effetti negativi dell'aumento del traffico indotto dalla galleria Mappo Morettina, aumento del traffico che, come si è visto, c'è stato. Questa misura è rimasta lettera morta. Il benvenuto potenziamento del mezzo pubblico, previsto nel prossimo anno e con l'introduzione del metrò Ticino con la galleria di base del Ceneri, merita di essere valutato e affiancato da ulteriori potenziamenti dell'offerta e qui mi chiedo perché non si può attendere il miglioramento dell'offerta di mobilità pubblica e dolce per valutarne i suoi effetti anche sul centro storico prima di investire in altri parcheggi. Secondo me bisogna finalmente avere il coraggio di definire delle priorità anche perché da un lato i mezzi finanziari sono limitati. Dall'altro a livello ambientale non possiamo più permetterci di peggiorare il nostro impatto sul pianeta. A questo proposito faccio solo un breve esempio numerico, magari anche un po' folcloristico ma che illustra bene la situazione. Solo per compensare le 350 tonnellate di emissioni di CO² causate per la costruzione di questo autosilo, in particolare per la produzione di cemento la Città di Locarno per essere clima neutrale in questo investimento dovrebbe sostituire 2 milioni di km percorsi in auto a benzina con km percorsi con il bike sharing, ovvero circa 17'000 km per ogni biciletta. E questo

senza contare le immissioni indotte dall'autosilo durante la fase operativa. Molto discutibile pure la pretesa di chiamare parco quello che purtroppo sarà solo un prato Balli con piccoli arbusti. La presenza dell'autosilo nel sottosuolo impedirà infatti la messa a dimora di alberi di alto fusto più che mai necessari e benvenuti se Locarno vorrà, anche in futuro, in pieno centro una zona ben ombreggiata e fresca. L'effetto climatizzante degli alberi ad alto fusto, scientificamente riconosciuto, sarà più che mai necessario per fronteggiare le ondate canicolari del futuro. Pur considerate tutte queste criticità ambientali che ho illustrato e anche i problemi viari connessi con questa realizzazione dell'autosilo, dal nostro punto di vista si potrebbe comunque discutere di un nuovo autosilo nel contesto di un compromesso, e qui sottolineo compromesso, in cui si abbia perlomeno il coraggio di togliere il traffico di transito da via Borghese e si preveda quindi solo un'apertura libera del centro storico solo da ovest. Ricordo che passano giornalmente più di 6'000 auto al giorno e quindi in una zona di incontro, assolutamente penso la peggiore della Svizzera. Da est si può considerare l'entrata come se fosse l'ingresso ad un autosilo evidentemente libera per i residenti, fornitori e mezzi di trasporto pubblico. Purtroppo né il Municipio, né la Commissione del Piano Regolatore sono entrati nel merito di questa soluzione di compromesso. Sono quindi estremamente deluso e preoccupato da questa pianificazione della Città che non tiene minimamente in considerazione il contesto ambientale in cui ci troviamo. Vi invito quindi a votare un rinvio in modo che il Municipio possa perlomeno accompagnare questo messaggio da un approccio viario di compromesso, prevedendo nel piano del traffico la chiusura della città vecchia al traffico di transito est-ovest. In via subordinata ovviamente chiedo di bocciare questo messaggio.”

Interviene il signor **Paolo Tremante**:

“Intervengo a nome del Gruppo socialista. Tranquillizzo da subito la collega Barbara Angelini Piva dicendo che l'emendamento che avevo proposto nel pomeriggio a nome del gruppo l'ho ritirato. Sono stato indotto a più miti modi grazie all'intervento del mio capogruppo, era semplicemente una provocazione mia che si capirà una volta finito il mio intervento.

Il 27 giugno 2016 quando questo lodevole CC concesse un credito di fr. 6'000'000.-- per l'acquisto del mappale 4848 RFD meglio conosciuto come Parco Balli vincolandolo alla costruzione di un'autorimessa in pieno Centro Storico, il gruppo socialista in CC diede la sua adesione critica a condizione che via Cittadella diventasse pedonale e che via Borghese diventasse finalmente, come richiesto più di 10 anni fa dal CdS, una via senza traffico di transito.

Di conseguenza stasera, coerentemente, il nostro gruppo, ad eccezione delle nostre commissarie della commissione del PR che hanno già spiegato i motivi della loro adesione, voterà contro questo MM.

Ribadiamo il fatto che piazzare un autosilo in un CS che noi vediamo pedonalizzato è un'assurdità. Senza scomodare Paesi terzi, rimaniamo in Svizzera, e possiamo vedere come Zurigo, Ginevra, Losanna, Berna, ma anche Winterthur, Olten, Soletta e ancora Bellinzona, Lugano e Mendrisio non presentano Autosili nei loro Centri Storici pedonalizzati. Ora voi mi direte che Il Centro Storico della nostra Città non è pedonalizzato...e ahimè avete ragione, siamo l'unica tra le città Svizzere ad essere andati contro tendenza e, anche oggi, quando la maggior parte dei cittadini di Locarno si sono espressi per una svolta verde e più rispettosa dell'ambiente noi continueremo ad essere autocentrici pensando di migliorare la qualità di vita dei nostri cittadini costruendo autosili e allargandone di già esistenti (vedi progetto Parking di Largo Zorzi). Nel 2016 scendemmo tuttavia ad un compromesso nostro malgrado in quanto l'acquisto del Parco Balli ci sembrava e ci sembra tutt'oggi un'ottimo affare per la Città!

Di seguito i motivi del nostro NO ad un autosilo, alle condizioni di questo Municipio, nel nostro CS:

1. Il Municipio ancora una volta ha mancato di coraggio politico mettendo in atto la tecnica del salame e si è limitato alla stesura di un MM che prende in considerazione solo la variante di PR che permetterà di progettare l'autosilo senza affrontare la questione aperta della pedonalizzazione totale

o parziale del CS. Avrebbe potuto, a nostro avviso, inserire la pedonalizzazione della sola via Cittadella lasciando poi alla commissione del PR e al CC in seguito la discussione e la scelta da fare.

2. Non capiamo perché il Municipio si ostina a non ascoltare il Dip. del Territorio e il CdS che già 10 anni fa chiesero la chiusura del traffico di transito di via Borghese e che oggi dice chiaramente che l'autosilo non deve avere nessun accesso veicolare da via Cittadella e che addirittura l'unico accesso da via Borghese deve poi anche esser l'unica via di uscita, chiudendo di fatto finalmente la via al traffico di transito. Sento già risuonare la frase più volte scritta dallo studio di ingegneria Allievi: "...non ci sono le motivazioni tecniche per giustificare la necessità di una riorganizzazione della viabilità in questo comparto, anche con la messe in esercizio della nuova autorimessa"

A questo proposito mi permetto di sollevare qualche perplessità sull'indipendenza di tali studi che finiscono sempre per giustificare quanto il Municipio ha già deciso a priori. Forse quando lo studio commissionato collide continuamente con il parere del dip del territorio bisognerebbe chieder un terzo parere?

3. Questo progetto andrà ad aumentare di 180 veicoli al giorno il traffico nel CS, questo è inaccettabile e non insignificante come riportato nel rapporto dello studio Allievi. Vediamo male infatti come possa migliorare la qualità di vita nel comparto se invece di diminuire il traffico aumenta!

4. Con l'edificazione dell'autosilo Balli riteniamo che tutti gli stalli in superficie sul luogo pubblico debbano sparire e non solo quelli che distano meno di 200 m dal nuovo manufatto come indicato nel MM. Questo calcolo fa sorridere in quanto permette di mantenere i posteggi davanti al Marnin e al Suini....

5. Non capiamo infine come le piazzette che verranno riqualificate lungo via Cittadella possano finalmente vivere e generare attrattività quando la via stessa continuerà ad essere attraversata dalle auto che creano pericolo per i pedoni e i ciclisti.

6. Siamo dell'avviso che la crisi dei commerci cittadini non possa essere risolta mantenendo le auto in circolazione. Infatti tale crisi è da ascrivere ad altri due fattori che sono: la maggior attrattività dei centri commerciali e la vendita online. Bisogna quindi puntare ad una riqualifica del CS, che può passare solo da una pedonalizzazione, almeno parziale in un primo momento, e non dal mantenimento della circolazione su via Cittadella. ”

Interviene il signor **Mauro Belgeri**:

“Onorevoli signor Sindaco, signor vicesindaco e signori consiglieri municipali, colleghe e colleghi,
1. Premessa

Il presente intervento si ricollega alle osservazioni al Municipio del 21.11.2019 (che non sono state degnate nemmeno di una riga sulla stampa; v. Mauro Belgeri, Osservazioni al Municipio all'avviso di deposito atti per informazione e partecipazione Variante al PR particolareggiato del centro Storico “Parco pubblico e autorimessa al mappale n. 4848 RFD Locarno” 21.12.2018), all'intervento in CC del 27.06.2016 (v. Mauro Belgeri, intervento seduta CC 27.06.16 sul MM n. 87 concernente la richiesta di un credito complessivo di CHF 8'800'000'000.- relativo all'acquisto del mappane n. 4848 RFD di Locarno in via Borghese), come pure alle proposte relative al Centro storico del 02.04.2008(v. Mauro Belgeri proposta 02.04.08 sul Centro Storico all'attenzione della Commissione del Centro Storico e della stampa).

Per questa precipua ragione l'intervento potrà essere sintetico, essendo semmai necessario un breve aggiornamento a titolo di conclusione.

Per ragioni di sintesi non è evidentemente il caso di discettare sul tema della pedonalizzazione, non essendo lo stesso centrale ma unicamente accessorio nell'economia del MM in discussione (fatte salve le riflessioni che seguiranno sub. 3.1.2).

Si fa comunque più ampio riferimento al punto 4 delle osservazioni 21.11.2018 citate.

2. Introduzione

La riserva di cui sopra era stata d'altronde anticipata nella premessa delle citate osservazioni 21.11.2018, laddove si faceva riferimento al rapporto della CPR (del 25.10 / 04 c.m.) come pure alla seduta odierna di CC in uno con il dibattito sul futuro MM relativo al credito di costruzione della struttura e all'eventuale referendum (qualora la decisione del CC fosse favorevole.)

È comunque evidente che l'esito della votazione di questa sera appare pressochè scontato d'acchito, essendo le voci contrarie rare e isolate.

Non si tratta evidentemente di fatto personale nei confronti della relatrice del rapporto commissionale e del capodicastero.

Ne va unicamente del rispetto della volontà popolare della quale il sottoscritto è stato investito: in effetti molti proprietari e abitanti di Città vecchia sono contrari alla costruzione dell'autosilo e, conseguentemente alla variante di PR in discussione questa sera.

Per il sottoscritto è inoltre una questione di coerenza e di rispetto per un indefessa attività che dura da oltre un trentennio.

In effetti, se agli inizi degli anni 2000, sono stato il promotore principale (praticamente isolato) successivamente sono stato costretto a ricredermi, in quanto l'attuale ex Parco è completamente avulso da una proprietà comunale.

L'idea iniziale (che sembrava in dirittura d'arrivo) era invece quella di permutare il fondo (comprensivo dell'attuale Casa Borgo) con un terreno nel Quartiere Nuovo che concedesse (attesi i suoi maggiori indici edificatori) ai promotori di costruire un importante stabile di reddito.

Vi era inoltre una forte valenza pubblica, dal momento che si sarebbero potute instaurare delle sinergie con la Biblioteca Cantonale e con la Corporazione dei Borghesi (anche se le opinioni del precedente Presidente non lasciavano in tutta sincerità intravedere nulla di positivo).

3. Proposta costruttiva (che comporta comunque la reiezione del MM)

3.1. Sulla necessità dell'autosilo, sul problema del traffico e sulla sistemazione del Parco

3.1.1. Necessità dell'autosilo

La prospettata modifica di PR che prevede l'edificazione dell'autorimessa è semplicemente da scartare, essendo ipotizzabile, per il fabbisogno di posteggi di Città Vecchia, una variante ben più capiente e assai meno problematica, inutile a dirsi, mai seriamente sostenuta dal Municipio, dal Pianificatore, dal DT e dall'Ingegnere del traffico, anche la Pro Città Vecchia, in tempi recenti non l'avrebbe più rispolverata.

In effetti, come parzialmente anticipato in precedenza, il 02.02.08 (e la proposta mantiene tutta la sua attualità) il sottoscritto proponeva di recuperare il vecchio progetto (commissionato dalla PCV attorno al 1999/2000) che prevedeva l'edificazione di un autosilo in via Varenna sul sedime dell'ex Villa Bavona, proposta che tra l'altro non impone nessuna distruzione.

Il concetto ispiratore (anch'esso rimasto attuale) era evidente, ossia quello di far sparire tutti gli stalli che attualmente, in maniera davvero infelice, occupano (dopo averli assurdamente asfaltati) i sedimi di quelli che erano vasti e bellissimi giardini privati.

Coerentemente la proposta era stata ripresa nell'intervento in Consiglio comunale del 27.06.16.

Un primo vantaggio consiste nell'entrata e nell'uscita in via Varenna (con costruzione di una rotonda davanti al Ristorante Primavera) lasciando dunque l'assetto viario, invero problematico, di Città Vecchia immutato.

Questa prima rotonda potrebbe essere organicamente completata da una rotonda in Piazza 5 Vie, stabilendo comunque un assetto prioritario su via Varenna e non su via Simen.

Nelle conclusioni a pag. 5 dell'intervento, si ribadiva che un autosilo, con capienza nettamente superiore, potrebbe essere edificato su questo sedime.

Nell'ambito dell'introduzione dello stesso scritto (pag. 2) riconfermavo che l'ipotesi dell'autosilo in via Varenna era stata ripresa già nel 2004 (v. Mozione Mauro Belgeri sulla proprietà Baldi 2004).

Allora (come oggi d'altronde) questa è la soluzione migliore.

Non si conoscono a tutt'oggi i motivi per i quali la proposta non era stata presa in considerazione. Di transenna il sottoscritto annotava che Villa Bavona avrebbe dovuto essere protetta e salvata. Ancora attualmente, il manicomiale esito di quella sciagurata operazione è che un comparto pregiatissimo in pieno centro è uno sterrato adibito a parcheggio.

Un secondo vantaggio è quello che l'autosilo Varenna (con una capienza anche di 400 - 500 stalli interrati e in superficie) risolverebbe per sempre il problema dei posteggi in Città Vecchia (considerato tra l'altro il suo basso tasso di motorizzazione) togliendo finalmente di mezzo, come anticipato, tutti i parcheggi costruiti al posto di parchi e giardini e quelli nelle piazzette; potrebbero rimanere unicamente quelli attuali lungo le strade.

Ma soprattutto, in terzo luogo sarebbe risolta (anche qui una volta per tutte) la scandalosa situazione della carenza / assenza di parcheggi per i degenti e i visitatori dell'ORL La Carità.

In proposito non è dato sapere quale sarà l'esito della sciagurata recente demolizione della villetta in Via Simen (probabilmente posteggi per il nosocomio o altro?).

Da un profilo generale, secondo l'autorevole opinione dell'Ing. Bruno Storni (v. La Regione, 27.10.18, pag. 13.) nella vera e propria Città Vecchia non vi è bisogno di alcun autosilo, in tal senso la proposta di via Varenna sarebbe coerente, situandosi essa alla porta d'entrata di Città Vecchia.

Non va inoltre dimenticato il positivo impatto, per la parte bassa di Città Vecchia, del prolungamento dell'ALZ verso Piazza Grande.

Infine, dal profilo finanziario, l'autosilo non sarebbe concorrenziale, potendo proporre delle tariffe tendenzialmente elevate, essendoci una elevata mobilità anche per gli stalli riservati agli abitanti.

Se decine di veicoli si muovessero in concomitanza, la saturazione sarebbe facile da immaginare.

Ora, nelle proprie puntualizzazioni il Municipio si limita a scartare con una brevissima motivazione l'ipotesi dell'autosilo Varenna (punto 4 2 all. C pag. 3 "*Presa di posizione sulle osservazioni dei privati nella pubblica informazione*", dal 22.10 al 21.11.2018).

"Tale eventualità non è attualmente contemplata dalla pianificazione in vigore; manca inoltre uno studio tecnico specialistico a conferma della fattibilità e opportunità di un tale intervento".

Inoltre:

"L'ubicazione del sedime ex Villa Bavona resta inoltre discosta e poco attrattiva per un uso privato da parte di quei residenti del comparto 2 di Città vecchia che oggi non dispongono di stalli per lo stazionamento di lunga durata".

La proposta va invece ribadita con vigore stante la sua oggettiva fondatezza.

3.1.2. Problema del traffico

Va subito evidenziato in proposito che le contraddizioni tra Municipio, Dipartimento del territorio e Ingegnere del traffico non rassicurano per nulla quanto all'impatto su via Borghese dei veicoli in entrata e in uscita dall'autosilo, che invece fatalmente intaserebbero questa arteria, specialmente negli orari di punta, all'inizio e alla fine degli orari di lavoro, dovendosi tra l'altro predisporre un semaforo fuori dalla rampa in uscita.

Le simulazioni dell'Ingegnere del traffico sono pertanto per nulla convincenti.

I posteggi in superficie a ovest di Città Vecchia, in particolare quello pubblico e privato dietro alla Collegiata di Sant'Antonio non possono essere paragonati nel loro impatto a quello sotterraneo che si vorrebbe edificare sotto il Parco Balli, anche perché sono di dimensioni limitate e quasi sempre intasati.

Di transenna va ricordato che la copertura originaria di quei sedimi era a giardino e a orto, analogamente a molte situazioni a valle di via Borghese.

Dal profilo dell'inquinamento da gas di scarico, l'impatto è però minore rispetto al sedime Balli, in quanto l'andirivieni privato da per il posteggio Fiori è limitatissimo, mentre lo è tutto sommato contenuto per il finitimo posteggio pubblico.

Diversa sarebbe invece la situazione per l'autosilo oggetto del presente MM.

Anche semplicemente perché vi sarebbe un crescente traffico parassitario di utenti che, non avendo trovato posto nell'autosilo, girovagherebbe per il quartiere cercando un altro posteggio, rispettivamente ritentando una seconda volta con l'autosilo.

In questo senso, parimenti di transenna, andrebbe fin da subito (o quanto meno il più presto possibile) disinnescato un altro fantasma che, da tempo, purtroppo, aleggia sul quartiere, quello della chiusura al traffico e della pedonalizzazione di via Cittadella.

Questa chiusura renderebbe in effetti de facto impossibile per gli abitanti delle stradine laterali di via Borghese accedere con i veicoli alle proprie abitazioni.

In tal senso, in sintonia con il Municipio, sarebbe dunque da scartare l'ipotesi dipartimentale di riapertura nei due sensi di via Borghese: il calibro ristretto esigerebbe dapprima l'eliminazione pura e semplice del marciapiede in corrispondenza della Collegiata, rendendo così impossibile il passaggio dei pedoni, in particolare mamme con carrozzelle, anziani, rispettivamente persone in sedia a rotelle o con il girello.

Sarebbe inoltre irresponsabilmente ostacolato l'aspetto del transito dei mezzi di soccorso, polizia, ambulanza, pompieri, ecc.

L'aspetto della percorribilità dei pedoni e dei mezzi di soccorso sarebbe utilmente prioritario anche durante il cantiere del denegato autosilo, dovendosi gestire il flusso di autocarri e di mezzi di cantiere che è facilmente ipotizzabile e immaginabile.

Un ultimo rilievo, invero assai problematico con un insensata riapertura di via Borghese nei due sensi, è quello saggiamente rilevato dal Municipio in punto all'intersezione con l'imbocco con via Ai Monti – di transenna incidendo ancora una volta pesantemente su un quartiere che ha già pagato un pesantissimo tributo con la sua pressoché totale distruzione (pensione Lucomagno, stabili Diani e Carazzetti con i loro bellissimi giardini) durante la costruzione della Mappo Morettina.

Piuttosto, si posi finalmente un marciapiede lungo il lato destro (in ascesa) di via ai Monti, prolungando quello esistente, prima e dopo l'area di fermata del bus.

In sintesi, la costruzione dell'autosilo renderebbe ancora più negativo il bilancio per i pedoni, dovendosi tra l'altro computare l'ipotetico impatto di Alptransit che per il momento si limita a proiezioni empiriche che non hanno per ovvi motivi, essendo preventive, alcun riscontro scientifico. La carica di tutti in via Borghese dipenderà ancora dal Piano del traffico e dalle decisioni del comune di Muralto.

I tentativi di scoraggiare il transito dirottando il traffico su via Orelli - Rotonda vanno in questo senso incoraggiati.

La formazione di colonne in via Borghese non è comunque da escludere anche pensando ai veicoli che cercheranno posteggio più oltre, dalle parti di via Vallemaggia.

3.1.3. Sistemazione del parco

Rettamente il DT ha richiamato l'attenzione sul rischio e sull'esito insoddisfacente di piantagioni sopra il soffitto di un autosilo, fermo restando comunque che sconsiglia in ogni caso l'operazione, fatto salvo un bilancio finale positivo degli interessi contrapposti.

E gli esempi in senso negativo d'altronde a Locarno non mancano.

Il principale è costituito dal rifacimento dei Giardini Rusca, una trentina di anni fa, al termine della costruzione dell'ALZ, ove le piantagioni imponenti (Gingko Biloba, conifere, ecc.) hanno resistito solo verso sud, mentre verso nord, più precisamente sopra il soffitto dell'autosilo, sono state messe a dimora poche palme e qualche insignificante arbusto.

Ne consegue che anche il futuro Parco Balli, sopra l'autosilo ospiterebbe piantagioni di alto fusto solo verso nord, mentre verso sud, lungo via Borghese, sarebbe possibile piantare unicamente arbusti, rispettivamente alberi a basso fusto, (camelie, palme, oleandri, ecc. se tutto va bene).

Da ultimo, l'uscita di servizio lungo via al Tazzino non è necessaria, essendo il sedime del futuro parco troppo piccolo; in quest'ordine di idee andrebbe scongiurato ogni e qualsiasi tentativo di

inserire spazi di ristorazione all'interno del parco, essendo il quartiere provvisto di numerosi e qualificati esercizi pubblici.

Occorre invece cogliere l'occasione per ripensare i collegamenti e le pavimentazioni pedonali, come pure rimettere in sesto il giardinetto tra via Borghese e via Cittadella (come caldeggiato dalla CPR).

E a questo punto si innesta la classica ciliegina sulla torta che affonda impietosamente quanto proposto dal Municipio, che imperterrita prosegue invece nella sua direzione facendo cascare veramente l'asino.

Si tratta di uno stralcio del rapporto della CPR stessa con la quale ci si cala definitivamente la zappa sui piedi, laddove papalmente (in exitu di quale piccolo compromesso tra le forze politiche non è dato di sapere) alla fine della pagina 1 si ha l'ardire di affermare (non solo senza pudore ma senza rendersi conto che questo poteva probabilmente costituire l'unico fiocco barlume di appiglio a giustificare il MM) che *“a mente della commissione invece della prevista messa a dimora di piantagioni ad alto fusto, essendo la superficie sopra l'auto silo non propriamente adatta a quel tipo di alberature, meglio si vedrebbe la messa a dimora di una vegetazione pregiata più indicata ad un parco”*; naturalmente non è ravvisabile nessuna informazione sul senso di questa criptica affermazione.

Un invito a nozze per i molti cittadini che, come il sottoscritto, hanno sempre sostenuto che sopra il soffitto dell'autosilo si sarebbero potuti piantare al massimo degli arbusti, come è espresso in precedenza.

Al contrario, il Municipio e la CPR fanno invece strame della memoria storica del illuminato botanico Balli che aveva messo a dimora un parco esemplare.

Verosimilmente sia la sinistra sia la destra (che tanto avevano strombazzato nella fase iniziale l'opposizione all'autosilo) voteranno compatte, con magari l'eccezione dei Verdi.

Poco importa quando è la volontà della maggioranza dei cittadini interessati ad entrare in gioco.

E qui ci soccorre e ci rallegra l'ottimo articolo di Francesca Machado laddove scrive (v. La Regione 16.11.2019 pag. 22) che era stato promesso (e ci avevamo creduto) un vero parco e non un prato Balli: *“Ogni albero conta, ma qui purtroppo la costruzione di più di 100 parcheggi sotto un manto erboso impedirà di poter impiantare degli alberi ad alto fusto”*.

L'esponente dei Verdi si esprime anche sul problema dell'aumento del traffico, in prospettiva della tutela delle generazioni future.

Un meritato plauso (anche se purtroppo isolato) la CPR lo consegue, come anticipato laddove intende tutelare integralmente l'aiuola triangolare di fronte a casa Borghese (purtroppo recentemente rovinata da cartelli vari).

Da ultimo, il muraglione contrariamente all'assunto commissionale va tutelato nella sua integrità.....

4. Conclusioni

Quanto esposto in precedenza ha contribuito a portare alla luce le numerose contraddizioni tra i vari attori coinvolti che ci inducono impietosamente a un bilancio del tutto negativo.

Ne consegue che, concludendo, potenziando immediatamente la Zona Incontro con tutti i suoi arredi e rigettando la proposta di pedonalizzazione completa, è da respingere la prospettata variante al PR particolareggiato del centro storico *“Parco pubblico e autorimessa al mappale n. 4848 RFD Locarno”*, anche perché essa fa acqua da tutte le parti e va sostituita con l'ipotesi di rilanciare l'autosilo Varenna.”

Interviene il signor **Giovanni Monotti**:

“Intervengo su questo messaggio, sono già intervenuto nell'ambito della commissione, ma intervengo e ci tengo particolarmente evidenziare e al contempo stigmatizzare come questo messaggio municipale contiene il rapporto degli architetti Orsi. Questo rapporto considera due scenari, quasi identici. Questi due scenari cosa prevedono? Prevedono l'allontanamento dell'aiuola

che si trova alla confluenza tra via Cittadella e via Borghese. Ora per intenderci, e lo si vede molto bene dall'impianto planimetrico, è una struttura costruita a suo tempo con la capacità di tessere due vie e collegarle in maniera armoniosa tra di loro. È una struttura lavorata a mano, con grande maestria che vede sulla sua sommità, quindi in direzione est, una fontana che reca la data del 1903. Ora questa fontana è già stata sciaguratamente deturpata con l'eliminazione della cuspide. Un intervento scriteriato che ha lasciato dei segni indelebili. Ora io mi chiedo come può un architetto, che fa il suo lavoro con scienza e coscienza, proporre due scenari che prevedono l'allontanamento di questa superficie. Come si può arrivare a tanto? Nell'ambito del messaggio sui beni culturali che ci troveremo nel prossimo futuro ad approvare quest'area è stata inserita, è stata proposta e qui ancora una volta mi chiedo come mai gli uffici cantonali preposti alla tutela dei beni culturali, mai hanno visto, mai hanno notato quest'area, mai ne hanno percepito il valore. Infatti questa fu una giustificazione quando io a suo tempo segnalai il danneggiamento di questa fontana. Ma non era neanche stata censita e non è censita, questo lo ritengo scandaloso. Ora quello che io vorrei che venga messo a verbale è la posizione del Municipio di fronte a quest'area e come si comporterà un domani il Municipio a fronte della presenza di questa superficie. C'è l'intenzione o l'ipotetica intenzione di allontanarla o di tutelarla e quindi preservarla a testimonianza di quello che un tempo si riusciva a fare nella lavorazione del sasso? Ricordo che è stata lavorata a mano, non solo il sasso, ma anche la sovrastante ringhiera. Se non fosse che all'interno di quella superficie si allineano le palme più antiche di Locarno. Quindi questo ci porta a capire il valore di questa zona, il valore di questa superficie all'interno di un tessuto urbano. Non è l'aiuola davanti all'Alì, all'interno della quale è stata messa una palma, ma cosa? è morta dopo poco e adesso abbiamo lì una verdura, e sinceramente quella fontana lascia un po' a desiderare. Quella tra via Cittadella e via Borghese sì che è un'area verde inserita in maniera armoniosa all'interno di un tessuto storico, urbano, densamente edificato. Quindi lasciamola a testimonianza futura. Quindi gradirei che il Municipio si esprima in questo senso e mi auguro anche che questa mia rimostranza giunga poi alle orecchie di chi ha elaborato il messaggio e quindi il rapporto all'attenzione del Municipio.”

Interviene il Presidente signor **Mauro Silacci**:

“Prima di continuare con la discussione, visto e considerato anche che gli interventi sono numerosi, mi permetto di ricordarvi un paio di regole scritte nel nostro regolamento comunale: ai capigruppo e ai relatori è concesso un tempo massimo di 15 minuti per il primo intervento. Ai singoli consiglieri comunali il tempo concesso per il primo intervento è di 10 minuti, quindi per tutti il tempo a disposizione per le repliche è di 5 minuti ad eccezione dei relatori. Mi sembra importante da dire, cerchiamo care colleghe e cari colleghi di rimanere dentro i termini. Grazie.”

Interviene il signor **Pierluigi Zanchi**:

“Questo messaggio è frutto di un modo di fare politica che sul Piano di Magadino conosciamo molto bene ed è definito con il termine di “tattica del salame”; cioè una fetta alla volta; così facendo si ottiene tutto; dimenticando che dopo un po' non esiste più il salame o gran parte di esso; e quanto mangiato, nel nostro caso a livello di quartiere, non può più essere ripristinato.

In pratica manca la solita visione d'insieme; e la qualità di vita va persa definitivamente.

Ma per avere delle proposte che possano conciliare un vivere più sano e pulito in Città è necessario avere delle idee che permettano a tutte le parti in causa di rispondere a bisogni innanzitutto collettivi prima che strettamente personali.

Fare questo sforzo esige maggior creatività di quanta ne sia emersa in questi lunghi 20 anni per poter, infine, approntare l'ultima misura prevista con l'apertura della galleria Mappo-Moretina; cioè la chiusura del traffico di passaggio in Città Vecchia, permettendo così altri tipi di aperture, ad ampio respiro, che diano la possibilità a commercianti e abitanti del giovare del benessere generato dalla riduzione del traffico motorizzato e il ritorno a una fruizione lenta e rilassata di questo affascinante

e unico quartiere. Per cui invito colleghe e colleghi di CC a bocciare la richiesta del MM100 se non accompagnata almeno dalla certezza della chiusura al traffico veicolare (salvo quello per residenti e fornitori).

E l'eventuale (siccome non forzatamente necessario) accesso a un improprio parcheggio sotterraneo di "Prato Balli", possa essere regolato con una segnaletica già a partire da Muralto.

I soldi risparmiati per la costruzione di quest'opera dovrebbero invece implementare soluzioni e agevolazioni a commercianti e residenti. E questo anche in vista delle costruzioni di altri parcheggi sotterranei nel raggio di 500-700 m, fra cui l'allargamento del parcheggio di Largo Zorzi a meno 300 m di distanza.

Infine la soluzione dell'auto silos diverrà un auto-goal; perché costerà di più per la clientela che così andrà ancor più nei centri commerciali dove i parcheggi sono gratis.

Mentre grazie all'apertura, a breve, della galleria del Ceneri, la Città Vecchia e Locarno in generale, potrebbe attirare più contribuenti interessanti siccome abiteranno in luogo dove la qualità del vivere è veramente un piacere.

Per questi motivi appoggio la richiesta del collega Buzzi sul rinvio del Messaggio municipale in questione. Grazie per l'ascolto."

Interviene il signor **Orlando Bianchetti**:

"Intervengo brevemente in merito all'emendamento dell'on Tremante, arrivati nelle mani oggi verso le 14 (quindi 6 ore prima della riunione del CC). Emendamento definito dal suo artefice una provocazione. Ci tengo a precisare che il mio intervento si riferisce alla forma e alla tempistica dell'emendamento e non al contenuto.

On. Collega, parlo a nome mio ma credo di poter parlare almeno per un paio di persone in questa sala quando le dico che oggi la sua provocazione mi ha impegnato per almeno 2 ore, a fare telefonate per capire esattamente cosa voleva, le sue implicazioni, le posizioni dei vari CC. Ore in cui avrei potuto e dovuto lavorare. Se calcoliamo queste ore per le diverse persone coinvolte nelle mie telefonate, si arriva a un monte ore considerevole. Un monte ore che, se il tema fosse stato comunicato con le tempistiche corrette, avrebbero potuto essere utilizzate per un'analisi seria della questione. Le chiedo dunque, per rispetto del tempo dei colleghi, di sollevare questi importanti temi con una tempistica più attenta."

Interviene il signor **Bruno Baeriswyl**:

"Sarò molto breve. Porto l'adesione del mio gruppo al voto. Personalmente mi levo una soddisfazione. Io ero uno dei più scettici, anzi avevo detto siamo dei pazzi a comprare questo terreno a quella cifra. Eccoci qua, quando la cosa parte male dopo è difficile rimediare signori. In più ci mettete ancora il solito vostro impegno. Si voterà tra 6 mesi e quelli che continuano a pedonalizzare ogni angolo, continuano a fare questa certa politica qui a Locarno, non lo so. Continueranno a prendere sempre i soliti voti. Noi siamo partiti male, abbiamo comprato qualcosa che non avremmo mai dovuto comprare con tutte le proprietà che avevamo già, adesso facciamo questa modifica di piano regolatore per poter realizzare qualcosa che tanti hanno creduto che aveva il valore di comprare questo terreno. Bene ma adesso facciamolo perché la Città vecchia ha veramente bisogno di posteggi."

Interviene il signor **Paolo Tremante**:

"Mi sento chiaramente in obbligo di rispondere al collega e manderei al mittente la tirata d'orecchie. Non mi sembra di aver infranto nessun tipo di regolamento né di legge nel mio agire oggi quindi rimando al mittente le esclamazioni e non mi sembra di dover ricevere critiche di questo tipo. Le regole della democrazia sono queste, non le ho fatte io."

Interviene il signor **Piergiorgio Mellini**:

“20 secondi per ricordare al collega Bianchetti che nel corso dell’ultima seduta di Consiglio comunale in occasione della discussione sul clima, chi portò all’ultimo momento una controproposta furono proprio quelli del tuo gruppo. Quindi è inutile scandalizzarsi se oggi qualcun’altro, nel rispetto delle leggi della democrazia, ha pensato di portare un emendamento. Quindi siamo al gioco. Se il gioco permette questo, non c’è niente da dire.”

Interviene la signora **Barbara Angelini Piva**:

“Ci improvvisiamo un po’ tutti allenatori da poltrona però, come quando gioca la nazionale. È vero che c’è stato sulla discussione del clima un intervento congiunto portato in serata dai capigruppo, però non è stato detto a mo’ di provocazione, come a dire così tanto per prendervi tutti in giro. Noi lavoriamo seriamente.”

Interviene il signor **Alessandro Spano**:

“Mi sento tirato in ballo dal collega Pier Mellini, allora mi sembra giusto ribadire che il nostro emendamento della dichiarazione sul clima non era una provocazione ma era una controproposta seria che tra l’altro questo consesso ha fatto sua, quindi ecco non era proprio una provocazione. Non è che abbiamo buttato nello stagno un macigno per vedere poi cosa succede, qui la commissione ha fatto un lavoro di mesi di approfondimento importante su un tema altrettanto importante, quindi forse le provocazioni sono queste quelle emerse oggi.”

Interviene a nome del Municipio il signor **Paolo Caroni**:

“Il messaggio in discussione rappresenta la **seconda tappa** riguardante questo importante terreno nel centro storico.

Dopo l'approvazione da parte del CC dell'acquisto del terreno (prima tappa) si tratta ora di approvare la variante pianificatoria (seconda tappa) e poi - entrata in vigore la variante pianificatoria - si tratterà approvare il credito per l'edificazione dell'autorimessa sotterranea e del parco pubblico (terza tappa). Si tratta di un lungo processo ma che porterà alla fine notevoli benefici per tutto il quartiere e per la città.

Non mi dilungherò a ripetere quanto scritto nel MM, ma desidero solo sottolineare che sin dall'inizio, il Municipio ha chiaramente espresso quali sono gli obiettivi quando ha proposto l'acquisto del mappale 4848 RFD:

1. Riqualfica degli spazi urbani di Città Vecchia (vie e piazze¹) spostando posteggi pubblici attualmente in superficie nella prevista autorimessa.
2. Riduzione del deficit di posteggi per i commerci e gli abitanti del quartiere: un numero di posteggi adeguato è indispensabile per l'attrattività di un quartiere sia dal profilo dei residenti sia dal profilo dei commerci;
3. Mantenimento di un parco pubblico di qualità per la popolazione;
4. Rendere finanziariamente sostenibile l'acquisto del mappale al prezzo di terreno edificabile, giustificando la spesa di CHF 6 Mio per mantenere in superficie il parco.

Il concetto quindi sul quale è impostata la variante pianificatoria è sostanzialmente organizzato su due principali indirizzi:

- il mantenimento dell’area verde del parco con i suoi principali elementi costitutivi (scalinata d’accesso dall’edificio vicino, muri di cinta, “orangerie”);
- la formazione di un’autorimessa interrata, indicativamente su due piani, sotto parte della superficie del parco, in modo da salvaguardare gli elementi dello stesso sopra menzionati.

¹ Respini e Riformati

Mi preme ringraziare la Commissione del Piano Regolatore (CPR) per il sempre costruttivo e preciso scambio di vedute. Gli approfondimenti con la CPR restano - dal mio punto di vista - un tassello essenziale per il perfezionamento e l'affinamento delle scelte Municipali.

La CPR, nel suo rapporto condivide sostanzialmente il MM con alcune precisazioni e/o proposte:

- considerata la costruzione dell'autorimessa la CPR ritiene più opportuna la messa a dimora di una vegetazione pregiata più indicata ad un parco invece che piantagioni ad alto fusto: evidentemente lo stato di terreno sopra l'autorimessa sarà determinante per il tipo di vegetazione possibile. Il Municipio condivide il fatto che bisognerà valutare attentamente che tipo di vegetazione inserire nel parco.
- non appare indispensabile il mantenimento della grotta artificiale: il Municipio condivide tale impostazione ritenuto che la grotta può anche essere da ostacolo all'edificazione sotterranea, ma sarà il concorso a determinare la conservazione o no.
- lo spostamento del centro raccolta rifiuti differenziato da Piazzetta Respini in zona Parco Balli dev'essere attentamente valutato dal Municipio: confermo che questo aspetto sarà valutato con la massima attenzione da parte del Municipio e che al momento non c'è una scelta in tal senso ma solo un'ipotesi di lavoro (nell'ambito della riqualifica di Piazzetta Respini).
- per quanto riguarda l'accesso all'autorimessa e l'apertura nel muro viene formulata una proposta di modifica dell'art. 58c cpv. 2 NAPR.CS rispetto a quanto proposto dal Municipio: la CPR ritiene che la proposta municipale di conservazione dell'attuale muro di cinta con l'apertura per l'accesso veicolare rappresenta un limite a soluzioni ottimali che potrebbero prevedere anche la ricostruzione del muro. Pertanto, la CPR ritiene che la proposta del Municipio debba essere ancora più aperta per lasciare lo spazio di manovra necessario ai progettisti. Dopo approfondimenti **il Municipio condivide l'emendamento presentato dalla CPR nel suo rapporto** e quindi invita il CC a votare tale emendamento. Aspetto determinante - sottolineato anche dalla CPR nella proposta di emendamento - è che qualsiasi sia la soluzione che si adotterà per l'accesso all'autorimessa l'intervento dovrà essere adeguatamente inserito nel contesto storico degli elementi esistenti e di quelli circostanti, nonché presentare un valido rapporto tra le parti antiche e nuove del complesso del parco
- riguardo alla nuova fermata del trasporto pubblico in Città Vecchia e al tipo di veicoli che verranno utilizzati, posso confermarvi che i nuovi bus che serviranno la collina e passeranno in Città Vecchia sono più corti e più stretti degli attuali. Per quanto riguarda il tipo di trazione, mi permetto rinviarvi alla risposta all'interpellanza Mellini (e cofirmatari) sul tema FART a cui risponderò in seguito.
- per quanto riguarda infine la questione del traffico e della pedonalizzazione si ribadisce che la chiusura al traffico di transito dell'asse Via Cappuccini - Contrada Borghese non è una condizione tecnica necessaria alla messa in esercizio della nuova autorimessa. Dal punto di vista funzionale (gestione/conduzione del traffico), l'autorimessa non richiede una riorganizzazione della viabilità del comparto e può quindi essere realizzata con il mantenimento dell'impostazione viaria attuale.

Lo studio Allievi ha mostrato che l'edificazione dell'autorimessa ha un impatto trascurabile sul traffico nella zona (via Borghese: +90 v/g = +1.3%; Via Cittadella +45 = +2.7%) e che porterà pure benefici in merito al traffico parassitario e cito:

"Da rilevare che la riduzione dei posteggi in superficie, così come pensata dal Municipio, avrà pure un effetto positivo sulla circolazione stradale, poiché ridurrà il traffico parassitario nelle vie del Centro storico generato dalla ricerca di quei posteggi oggi presenti e che saranno soppressi con la realizzazione della nuova autorimessa (47 stalli)." (ALLIEVI, risp. al preavviso cantonale del 1.9.17, pag. 5)

La chiusura del traffico di transito da Via Borghese leverà forse 4'000 veicoli alla Città Vecchia, ma lo farà aumentare nel resto della Città. Tale soluzione non prende in sufficiente

considerazione gli interessi economici di Città vecchia, va a scapito degli altri quartieri, in particolare via Orelli che oggi vede transitare circa 24'000 al giorno. L'equilibrio fra Commerci e accessibilità veicolare è molto fragile a Locarno. L'attuale zona incontro di Città Vecchia è un buon compromesso tra le diverse esigenze, quali la vivibilità del quartiere, l'accessibilità a commerci ed esercizi pubblici e l'equilibrio del traffico dell'intero agglomerato del locarnese. Mancano evidentemente ancora alcuni tasselli, quali il parcheggio sotterraneo al parco Balli, un collegamento confacente con la Piazza Grande e un'illuminazione adeguata al centro storico.

- Infine, per quanto riguarda la versione definitiva del piano del traffico si cercherà di concluderlo il prima possibile affinché anche questo grande capitolo della pianificazione possa concludersi. Convegno che la pianificazione può avere tempi lunghi dettati da molti fattori.

In merito all'emendamento che comunque è stato ritirato, onorevole Tremante, volevo solo informarla che comunque il Municipio non ha escluso a priori tale possibilità in futuro della via Cittadella, ha anche tenuto conto delle differenti sensibilità al suo interno, ma vuole attentamente valutare la situazione anche alla luce delle esigenze dei residenti, dei commerci e del cambiamento che implicherà l'edificazione dell'autorimessa e del passaggio del trasporto pubblico con la fermata in città vecchia. Per quanto riguarda gli interventi, il piano del traffico, l'ho già detto, deve comprendere tutta la città. Onorevole Buzzi, sulle discutibili analisi sui posteggi di Allievi, mi sento di respingere queste illusioni secondo cui sono influenzate da noi, prova ne è per esempio che è stata criticata questa sera la scelta, indipendentemente dalla volontà del Municipio, della valutazione Orsi e questo è anche la prova che il Municipio generalmente lascia libertà ai tecnici di valutare le varie opzioni e i tecnici poi arrivano con un resoconto che può essere condiviso oppure non condiviso. Per quanto riguarda l'effetto della mobilità pubblica, del potenziamento che lei diceva, lo studio Allievi ne ha comunque tenuto conto, con i fattori di ponderazione, anche nelle esigenze dei posteggi e ciò per effetto dell'aumento del trasporto pubblico. Le due cose vanno comunque in parallelo, perché mi sento anche di dire che giustamente chi utilizza un posteggio può rientrare nel concetto di mobilità dolce. Spesso e volentieri, questo glielo posso dire per esperienza diretta ma anche per sondaggi empirici fatti, chi utilizza bike sharing, biciclette per spostarsi quotidianamente, spesso ha anche la macchina e queste macchine da qualche parte devono essere messe. La prima domanda di chi cerca un appartamento è il prezzo dell'affitto, la seconda domanda è se c'è un posteggio. Al giorno d'oggi quasi tutte le famiglie hanno una macchina, poi che la lasciano nel posteggio e utilizzano i mezzi pubblici, vanno a piedi o utilizzano la mobilità dolce durante il quotidiano questo è un altro conto. Però, da qualche parte la macchina devono comunque lasciarla. Quindi per l'attrattività del quartiere, avere un numero adeguato di posteggi è comunque abbastanza importante. È vero sulla questione della pedonalizzazione ci sono state 2 iniziative: un'iniziativa che chiedeva la pedonalizzazione e un'altra che chiedeva l'esatto contrario. Questo per dire che cosa? In qualsiasi caso, come nel viario ma anche nella pianificazione, è sempre un gioco di valutazione e di equilibri. La crisi dei commerci com'è stato menzionato da lei onorevole Tremante, non è solo dato dai posteggi, ma anche dai posteggi, prova ne è che dove ci sono grandi superfici la gente va a fare più facilmente gli acquisti. È vero c'è anche la questione di internet ci sono anche altri tasselli. Però faccio fatica ad aggiungere un ulteriore problema a una crisi dei commerci, lo vediamo per esempio in Piazza Grande quanto è successo, non mi sembra che la chiusura della Piazza abbia molto favorito i commerci. Ripeto, ci sono molti tasselli per una crisi. Per quanto riguarda i centri di raccolta, onorevole Belgeri, è vero non sono belli, ma da qualche parte bisogna metterli. Si può anche perfezionare la raccolta, ci si basa anche sull'educazione di chi li utilizza che non lascia fuori sacchi in giro a destra e a sinistra. Effettivamente questo è un problema, ma i centri di raccolta servono. Onorevole Monotti, prendo atto della critica con cui lei ha stigmatizzato il rapporto Orsi. Le posso rispondere con un brevissimo sondaggio del Municipio, però è solo un piccolo sondaggio veloce, non sono riuscito a chiedere agli altri due

colleghi in fondo, ma è intenzione del Municipio di preservare questa aiuola, quest'area e quindi l'ipotesi Orsi verrà scartata, quella di demolire quest'area. Non ho nessun problema ad indicare all'architetto Orsi le critiche emerse sul suo studio. Vi ringrazio."

Interviene il signor **Matteo Buzzi**:

"Come ho annunciato nel mio intervento ritengo che si possa entrare in una discussione di compromesso in cui questo autosilo può essere realizzato solo se si introducono delle misure che permettano la chiusura al traffico di transito di via Borghese. Come vedete, a livello personale, anche perché ho una visione chiara della mobilità che dovremmo implementare in futuro a Locarno, sarei per la non costruzione del tutto di un autosilo, anzi bisognerebbe di per sé ridurre i posteggi in generale a Locarno e l'intervento del Municipale Caroni ha mostrato in modo chiaro che questo Municipio non ha una visione che consideri la condizione ambientale in cui ci troviamo, i problemi ambientali che dobbiamo risolvere e gli obiettivi veramente ambiziosi che dobbiamo raggiungere. Semplicemente si continua con il business as usual e si continua ad andare avanti con questa politica, però esulando da questo aspetto chiedo il rinvio al Municipio in modo che il Municipio possa presentare un messaggio che preveda anche la chiusura al traffico di transito est-ovest e quindi permetta comunque un accesso da ovest alla Città vecchia. Quindi non è una pedonalizzazione tout court ma semplicemente un compromesso in questo senso."

Il signor **Presidente** constata che non ci sono più interventi.

Dapprima mette pertanto in votazione la richiesta del consigliere comunale Matteo Buzzi di rinviare il messaggio municipale al Municipio (maggioranza semplice):

La proposta di rinvio del messaggio è respinta:

con 7 voti favorevoli, 23 voti contrari e 0 astenuti, alla presenza di 30 consiglieri comunali.

Verbale della risoluzione approvato all'unanimità.

Il signor **Presidente** ricorda in seguito che si procede, come già impostato nel dispositivo del MM, con la messa in votazione della **modifica della norma di attuazione (maggioranza qualificata)**, in seguito con la messa in votazione della **modifica dei Piani dell'edificazione e degli spazi pubblici (maggioranza qualificata)**.

Infine seguirà la **decisione finale di approvazione del Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Storico con la variante Parco pubblico e autorimessa al mappale n. 4848 RFD Locarno (maggioranza qualificata)**.

Il signor **Presidente** ricorda infatti che la decisione finale di approvazione globale del PRP e le decisioni intermedie di approvazione delle loro componenti richiedono la **maggioranza qualificata**.

1.1. È adottata la modifica all'art. 58c NAPRP.CS (Variante CPR);

con 24 voti favorevoli, 5 voti contrari e 1 astenuto, alla presenza di 30 consiglieri comunali.

Verbale delle risoluzioni approvato all'unanimità.

1.2. È adottata la modifica al Piano dell'edificazione come da documento di variante 1b;

con 24 voti favorevoli, 5 voti contrari e 1 astenuto, alla presenza di 30 consiglieri comunali.

Verbale della risoluzione approvato all'unanimità.

1.3. È adottata la modifica al Piano degli spazi pubblici (Variante doc. 2b);

con 24 voti favorevoli, 5 voti contrari e 2 astenuti, alla presenza di 31 consiglieri comunali.

Verbale delle risoluzioni approvato all'unanimità.

2. È adottata la variante al Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Storico denominata “Parco pubblico e autorimessa al mappale n. 4848 RFD Locarno”,

con 24 voti favorevoli, 6 voti contrari e 1 astenuto, alla presenza di 31 consiglieri comunali.

Verbale della risoluzione approvato all'unanimità.

PERMEABILITÀ CICLABILE QUARTIERE RUSCA

M.M. no. 96 del 18 luglio 2019 concernente la concessione di un credito di CHF 214'000.-- per il progetto PALoc 2 TL 2.11 “Permeabilità ciclabile nel Quartiere Rusca (doppio senso ciclabile)”.

Rapporto della Commissione della Gestione del 12 novembre 2019 al M.M. 96 concernente la concessione di un credito di CHF 214'000.-- per il progetto PALoc 2 TL 2.11 “Permeabilità ciclabile nel Quartiere Rusca (doppio senso ciclabile)”

Il signor **Presidente** apre la discussione.

Interviene il signor **Alessandro Spano**:

“Vista l’ora, cercherò di essere il più breve e sintetico possibile. Ringrazio innanzitutto a nome della commissione della gestione il Direttore della Divisione André Engelhardt e il Capodicastero Niccolò Salvioni per essere venuti in audizione in commissione e per aver risposto a tutte le nostre domande. La permeabilità ciclistica, come è scritto bene nel messaggio, è un fattore importante per determinare il successo o l’insuccesso dell’utilizzo delle biciclette. In questo senso il PALoc dice chiaramente che la nostra Città ma tutta la regione ha diversi problemi per quello che riguarda la permeabilità ciclistica e servono quindi delle misure. Il messaggio che mi auguro voteremo a breve, a livello tecnico propone delle misure che sono necessarie e condivise dalla commissione proprio perché migliorano la permeabilità ciclistica della nostra città. Prova ne è appunto di questa condivisione che è la firma all’unanimità della commissione. Queste misure si suddividono sostanzialmente in tre settori: il settore A, come potete leggere bene nel messaggio municipale; nel settore B e nel settore C. A livello tecnico quindi c’è sicuramente adesione a queste misure perché sono necessarie. A livello però diciamo un po’ più politico abbiamo focalizzato i nostri approfondimenti commissionali su questa mancanza, che reputiamo, di coordinazione di tutte le misure. Riteniamo che serve coordinare tutte le misure che adottiamo per renderle più efficaci ed efficienti possibili. Il che significa nient’altro che spendere con testa i soldi dei cittadini per evitare degli sprechi. Quindi delle misure che poi con il tempo si rivelano poco utili. In questo senso abbiamo ricordato in commissione che c’è una mozione che è stata approvata dal Consiglio comunale nel 2017, sono io il primo firmatario a nome del gruppo PLR, ma chiede la creazione di un piano comunale della mobilità ciclistica che permetterebbe appunto di identificare i punti più problematici della Città per quel che riguarda la permeabilità ciclistica e di conseguenza una volta identificati poi questi punti meritano una soluzione prioritaria; abbiamo fatto l’esempio dello snodo di Largo Zorzi che porta alla stazione FFS. È stato riconosciuto in commissione che appunto siamo in ritardo con l’implementazione di questa mozione che aiuterebbe ad avere uno sguardo a 360° e a coordinare tutte le misure. Invitiamo

quindi il Municipio a concretizzare questa mozione votata appunto dal Legislativo e comunque vi invitiamo a votare il messaggio, perché le misure che vengono proposte sono necessarie e le riteniamo appropriate. Ne approfitto inoltre per portare l'adesione del gruppo PLR e rinnovo l'invito ad aderire a questo messaggio.”

Interviene il signor **Simone Beltrame**:

“Intervengo a nome del mio gruppo.

È sotto agli occhi di tutti che il traffico veicolare ci sta divorando.

Immense colonne, isterismi degli automobilisti, inquinamento fonico e ambientale non sono più sostenibili.

Le recenti elezioni, con l'asce dei verdi e dei verdi liberali, hanno mostrato che la gente è sensibile alle problematiche ambientali e non accetta più le politiche di promozione del traffico, premiando chi invece si adopera per contenere questi disagi.

Per preservare noi stessi e le generazioni future abbiamo dunque l'obbligo di ridurre il traffico e promuovere la mobilità lenta, con tutti i mezzi possibili.

Il progetto che prevede 2 percorsi ciclabili che dal quartiere Rusca/Saleggi si indirizzano verso il centro Città e viceversa si integrano negli indirizzi politici che ho appena citato ed è suddiviso in 3 settori, ovvero quello in Via della Posta, Via della Pace, Via Orelli e Via Luini, quello in Via Trevani, Via Ciseri e Largo Zorzi e quello in Piazza Pedrazzini.

Inoltre il progetto risolve anche il problema della presenza in questo comparto di tutta una serie di arterie stradali a senso unico che rendono tortuoso e pericoloso lo spostamento tramite bicicletta, imponendo ai ciclisti di affrontare strade principali a forte percorrenza e, finanche a volte, di immettersi nella rotonda di Piazza Castello.

Riteniamo dunque che questa sia una soluzione che snellisce gli spostamenti, aumenta la sicurezza e favorisce l'uso della bici in alternativa all'automobile, con dunque anche una riduzione del traffico. Per completezza va segnalato che questo progetto si inserisce nell'ambito di altri progetti indirizzati a promuovere la qualità di vita nella città, quali le nuove fermate del trasporto pubblico, la messa in sicurezza di Via Bernardo Luini, la gestione centralizzata dei semafori, il progetto di riqualifica di piazza grande e largo Zorzi e il progetto di città a misura di anziano.

Il costo complessivo preventivato per l'opera è di CHF 214'000.00 di cui il 40%, quindi ca. CHF 86'000.00, viene finanziato dal contributo federale.

Per tutti i motivi testé citati, chiedo, a nome del mio gruppo, di dar fiducia a quanto prospettato dal Municipio e di concedere il credito così come presentato. Vi ringrazio per l'attenzione.”

Interviene a nome del Municipio il signor **Niccolò Salvioni**:

“In entrata un piccolo sondaggio: chi di voi usa la bicicletta nel circuito urbano? Chi di voi usa il bike sharing nel circuito urbano? Bravissimi. Dunque Onorevole Presidente, membri dell'ufficio presidenziale, cari consiglieri e consigliere comunali, colleghi municipali, signore e signori. Siete chiamati a decidere l'appena citato messaggio concernente la concessione di un credito di 214'000.—Fr per il progetto PALoc TL2.11 permeabilità ciclabile, non ciclistica, nel quartiere Rusca doppio senso ciclabile non ciclistico. Ringrazio il relatore, consigliere comunale Alessandro Spano per il preavviso favorevole al messaggio che tutti avete ricevuto e tutti avete udito molti dettagli relativi a questo progetto. Le modifiche proposte vogliono migliorare la fruibilità del quartiere Rusca da parte delle biciclette e a facilitare la circolazione da e per il centro cittadino mediante una serie di miglioramenti puntuali su tutto il comparto. La Commissione della gestione ha approvato le modifiche proposte criticando l'assenza di un piano comunale della mobilità ciclistica, non ciclabile. Va rilevato che il PALoc ha tra i suoi scopi quello di coordinare le misure destinate allo sviluppo della mobilità ciclabile nella regione ed anche a Locarno. D'altro canto un piano della mobilità ciclistica solo di Locarno sarebbe limitato e rischierebbe di risultare problematico in particolare per quanto concerne i tronchi stradali che confluiscono in altri comuni

quali Muralto, ad esempio. Riteniamo che le valutazioni effettuate dai nostri servizi tengano pienamente conto delle valutazioni di flusso di viabilità lenta effettuate nel contesto del PALoc. Il Municipio si impegna in ogni caso a fare in modo che la mozione approvata dal Legislativo lo scorso anno si concretizzi al meglio, facendo primariamente capo comunque allo strumento delineato dalla misura PALoc 3 ML 12.1 in fase di attuazione in tutto l'agglomerato. Il Municipio ritiene dunque che le misure proposte possano migliorare sostanzialmente l'uso ciclabile del circuito di traffico urbano da parte dei ciclisti e dunque aumentare l'attrattiva del traffico lento riducendo al contempo l'utilizzo dell'automobile. Ringrazio dunque la commissione per aver accettato questa proposta e conformemente al messaggio chiediamo che sia approvato così come proposto o detto.”

Il signor **Presidente** constata che non ci sono più interventi, ragione per cui mette in votazione la proposta di cui al Messaggio municipale:

1. E' stanziato un credito di CHF 214'000.-- per l'introduzione della Permeabilità ciclabile nel Quartiere Rusca (doppio senso ciclabile);
2. Il credito sarà iscritto al capitolo 501.10 “Strade e marciapiedi”;
3. Il “sussidio federale per progetti PaLoc 2 misura TL 2.11” sarà iscritto al capitolo 660.90 “Sussidi federali per altri investimenti”;
4. A norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC, i crediti decadono se non utilizzati entro il termine di due anni dalla crescita in giudicato definitiva delle presenti risoluzioni.

con 30 voti favorevoli, 1 voto contrario e 0 astenuti, alla presenza di 31 consiglieri comunali.

Verbale delle risoluzioni approvato all'unanimità.

PRESENTAZIONE INTERPELLANZE

I signori **Pier Mellini e cofirmatari** presentano la seguente interpellanza:

“Potenziamento della flotta del trasporto pubblico FART e relativa ricerca di nuovi autisti.”

“Egregio signor Sindaco, signori Municipali, avvalendoci delle facoltà concesse dalla Legge (art. 65 LOC, art. 35 Regolamento Comunale della città di Locarno), presentiamo la seguente interpellanza relativa al potenziamento della flotta del trasporto pubblico FART e relativa ricerca di nuovi autisti.

È di poco tempo che è stata data notizia che le Ferrovie e autolinee locarnesi, le FART, hanno lanciato una campagna per la ricerca di ben 50 nuovi autisti di bus; inoltre si procederà pure all'acquisto di 19 nuovi autobus.

L'aumento della flotta di bus nel locarnese potrà essere giudicato positivamente se terrà in considerazione l'aumento della capillarità del servizio, della frequenza, se l'assunzione di nuovi autisti seguirà l'impegno assunto dal Consiglio di Stato con la modifica del art. 27 cpv 5 LTP affinché si privilegino i residenti senza occupazione o in assistenza con un'attenzione particolare all'aumento del personale femminile nel rispetto del principio della parità di genere, come pure l'acquisto di nuovi mezzi ibridi o elettrici.

Spetterà di conseguenza all'azienda, largamente sussidiata dall'ente pubblico e che ha un'immagine pubblica da difendere come datore di lavoro moderno, fare il possibile per rendere più attrattivi i

posti di lavoro al personale femminile, per favorire la conciliazione famiglia-lavoro e per agire nel rispetto dell'ormai assodata emergenza climatica.

A Bellinzona, dove il servizio pubblico è stato appaltato alla Posta, già sono in funzione degli autobus ibridi, che fra le loro peculiarità c'è quella che permette la ripartenza dalle fermate senza l'ausilio del motore e quindi senza emissione dei nocivi gas di scarico.

Al proposito è utile far notare come a Preventivo 2020, la città di Locarno abbia previsto un contributo di fr. 620'000.- al trasporto regionale pubblico con un aumento di fr. 40'000.- rispetto al Preventivo 2019 e di fr. 1'010'000.- quale contributo FART per le linee urbane.

Fatte queste doverose premesse chiedo al Municipio:

1. È dato di fatto che attualmente i conducenti FART sono 91: quanti di questi sono autisti di bus?
2. Di questi autisti di bus, quante sono le conducenti?
3. Il Municipio si è interessato alla procedura di acquisto dei nuovi bus verificando se è intenzione delle FART far capo anche a bus ibridi o elettrici in modo da andare nella direzione di un trasporto pubblico sostenibile?
4. In caso contrario, intende procedere in questo senso?

Come spiegato dal vice sindaco, questo intervento si inserisce nell'ambito del potenziamento del trasporto pubblico della regione che coinciderà con l'apertura della galleria ferroviaria di base del Monte Ceneri. Questo porterà a breve termine a un coordinamento fra gli orari delle cadenze delle corse dei bus con partenze e arrivi dei treni alla stazione FFS in prima mattina e in tarda serata.

Dalle tabelle che seguono appare evidente, con gli orari attuali dei treni in partenza e in arrivo alla stazione FFS di Locarno, che il servizio pubblico urbano non coprirà la prima partenza (05.31) e l'ultimo arrivo (00.47).

2

Lunedì – venerdì							
Linea 1 Losone–Ascona–Locarno– Minusio–Tenero–Gordola	5:30-	6:15-	8:30-	16:30-	18:45-		
	6:15	8:30	16:30	18:45	24:00		
	15'	10'	15'	10'	15'		
Linea 3 Brione s/M.–Orselina–Locarno FFS–Lungolago–Lido–Foce	6:00	20:00-					
	20:00	24:00					
	30'	60'					
Linea 4 Brione s/M.–Locarno FFS–P. Castello–Lido–Residenza Lido	6:00	20:00-					
	20:00	24:00					
	30'	60'					
Linea 7	5:30-	6:00-	6:30-	8:45-	16:30-	18:45-	20:00-
	6:00	6:30	8:45	16:30	18:45	20:00	24:00
Locarno–Solduno–Losone Caserma	30'	15'	10'	15'	10'	15'	15'
Losone Caserma–Zandone	30'	30'	30'	30'	30'	30'	-

² Trasporto pubblico urbano Locarnese 2021 – Offerta per la rete urbana di importanza cantonale a partire da dicembre 2020 – Rapporto d'intimazione della nuova offerta ai Comuni – Sezione della mobilità, Bellinzona, luglio 2019

Sabato, domenica e festivi		
Linea 1 Losone–Ascona–Locarno– Minusio–Tenero–Gordola	6:00- 20:00	20:00- 24:00
	15'	15'
Linea 3 Brione s/M.–Orselina–Locarno FFS–Lungolago–Foce	6:00- 20:00	20:00- 24:00
	30'	60'
Linea 4 Brione s/M.–Locarno FFS–P. Castello–Residenza Lido	6:00- 20:00	20:00- 24:00
	30'	60'
Linea 7 Locarno–Solduno–Losone Zandone (solo al sabato)	6:00- 20:00	20:00- 24:00
	15'	15'
	30'	-

5. A questo proposito il Municipio è intenzionato a intervenire per colmare questa lacuna?”

A nome del Municipio risponde il Capodicastero “Edilizia privata, Pianificazione, Mobilità e Promozione economica”, signor Paolo Caroni:

“Onorevole Presidente, Municipali, Sindaco, consiglieri comunali, rispondo direttamente alle domande.

1. È dato di fatto che attualmente i conducenti FART sono 91: quanti di questi sono autisti di bus?

Attualmente il personale impiegato nel settore autolinee è pari a 91 collaboratori, di questi 81 sono impiegati con la funzione di conducente di autobus a tempo pieno e 4 a tempo parziale (oltre il 30%).

2. Di questi autisti di bus, quante sono le conducenti?

Le conducenti donne ammontano attualmente a 3 unità. Nella nuova campagna di reclutamento di personale le FART si sono impegnate a promuovere questa professione anche tra le donne, vedi a questo proposito il sito: www.startconfart.ch.

Di transenna vale forse la pena ricordare che proprio nella promozione della salute del personale le FART hanno appena vinto il premio Artisana Awards 2019. Il premio di CHF 10'000.- è stato consegnato durante la cerimonia al Kursaal di Berna lo scorso 6 novembre e per la prima volta è stato assegnato ad un'azienda ticinese e ad un'impresa di trasporto pubblico.

3. Il Municipio si è interessato alla procedura di acquisto dei nuovi bus verificando se è intenzione delle FART far capo anche a bus ibridi o elettrici in modo da andare nella direzione di un trasporto pubblico sostenibile?

Il Municipio di Locarno è sempre stato sensibile all'aspetto ambientale anche nel trasporto pubblico e pertanto ha sempre auspicato una scelta che riduca gli effetti ambientali.

Il Municipio è stato informato dai suoi rappresentanti nelle FART delle modalità e delle scelte che l'azienda intendeva fare sia a corto termine che a più lungo termine ed in particolare per quanto attiene alla dotazione e all'acquisto di nuovi autobus e alla relativa trazione, in particolare in vista del cambiamento d'orario 2021 (13 dicembre 2020).

A questo proposito si ritiene importante riportare pressoché integralmente la presa di posizione su queste tematiche che la FART ha trasmesso ai Comuni, poiché risponde in modo approfondito alla domanda e permette di contestualizzare anche temporalmente le future scelte dell'azienda nel prossimo decennio. Quanto segue è frutto anche dell'apposito studio commissionato alla SUPSI in relazione alle tematiche in oggetto:

“In vista del cambiamento d'orario 2021 e della conseguente necessità di dotare l'azienda di mezzi supplementari, il CdA e la Direzione si sono chinati in maniera seria, oggettiva e molto approfondita sul tema. In effetti gli organi aziendali, coscienti dell'importanza del tema dell'impatto ambientale e della posizione dei Comuni, sensibili alla medesima questione vista anche la vocazione turistica della regione, hanno affidato alla SUPSI il mandato di fare il punto della situazione ed illustrare le prospettive di sviluppo delle diverse tecnologie di trazione come pure di verificare la fattibilità di un'implementazione immediata della trazione elettrica sulle linee urbane 1 e 7. Per questo studio, la SUPSI è stata sostenuta dalla ditta INFRAS di Zurigo e Berna, che svolge studi e consulenza in materia di sviluppo sostenibile dal lontano 1973.

*La **prima parte dello studio** presenta lo stato dell'arte nel settore delle trazioni allo stato 2020 e 2030. Le conclusioni sono risultate molto chiare per la nostra impresa di trasporto che ha la missione di svolgere un servizio di trasporto pubblico efficiente, affidabile, di qualità (oltre che sicuro) ed economicamente sostenibile. All'orizzonte d'orario 2021, la tecnologia elettrica non offre sufficienti garanzie dal punto di vista della performance operativa. Gli utenti del trasporto pubblico vogliono un servizio di qualità, affidabile e puntuale, soprattutto nel rispetto delle coincidenze. In effetti, molti sono gli utenti che si servono dell'intera rete di trasporto pubblico e che non si spostano unicamente sulle linee FART (ad esempio i pendolari attivi e gli studenti che dopo avere utilizzato i nostri servizi proseguono il loro viaggio verso gli altri agglomerati del Cantone). Lo studio SUPSI ha mostrato che grazie allo sviluppo della tecnica, solo nel medio termine la trazione elettrica risulterà effettivamente affidabile per le nostre esigenze specifiche, più efficiente e molto meno costosa.*

*La **seconda parte dello studio** si è concentrata sull'adozione della trazione elettrica sulle linee urbane 1 e 7 secondo i percorsi, le frequenze e gli orari dell'offerta di trasporto pubblico definita dal Programma d'agglomerato di terza generazione. L'affidabilità del servizio delle due linee summenzionate è stata misurata tramite degli appositi modelli.*

Le principali criticità tecniche all'orizzonte dicembre 2020 sono le seguenti:

- il nodo di interscambio della stazione FFS (che diventerà uno dei punti cruciali per la ricarica delle batterie) come pure la riconversione di un ponte sulla Maggia non saranno ancora pronti; la posa di postazioni di ricarica lungo i percorsi segue la procedura definita dalla Legge sulle strade e per questo richiede i suoi tempi;*
- la potenza elettrica necessaria al capolinea per la ricarica delle batteria non è al momento disponibile per un'introduzione a tappeto di bus elettrici. Gli interventi sono di una certa entità e richiedono circa un anno di lavori e deve essere verificata la disponibilità di potenza elettrica;*
- gli impianti attuali FART (officina e autorimesse) non sono attrezzati per sostenere la trazione elettrica. L'azienda ha appena pubblicato ad Ascona la domanda di costruzione per un Piano di Quartiere all'interno del quale insediare la nuova officina e autorimessa FART, che diventa un altro punto cruciale per la ricarica delle batterie degli autobus elettrici;*
- le infrastrutture stradali e la tecnologia elettrica all'orizzonte 2020 non garantiscono la gestione di ritardi dell'esercizio superiori ai 3-4 minuti.*

Questo significa che se il CdA avesse deciso lo scorso settembre per la trazione elettrica sarebbe stato in grado di assicurare l'operatività del nuovo sistema solo a partire dall'orario 2022 o in caso di un minimo inceppo tecnico o procedurale addirittura solo dal 2023. In vista del cambiamento di

orario 2021 e del potenziamento deciso dal Cantone con l'apertura del Ceneri sarebbe stata quindi una scelta irresponsabile del CdA, sia verso l'utenza che verso i Comuni finanziatori.

Per quanto riguarda costi d'esercizio (offerta di trasporto urbano stato 2021) lo studio ha indicato un maggior costo rispetto alla trazione diesel di circa 1 mio CHF per anno (i costi di investimento sono molto elevati).

Lo studio SUPSI indica che nel medio-lungo termine (orizzonte 2030) i costi della trazione elettrica saranno comparabili a quelli della trazione diesel, ma ciò dipenderà anche da precise scelte politiche al momento non ancora consolidate, che potranno quindi accelerare o frenare la transizione. Per questi significativi costi annuali supplementari non sarebbe assicurato al momento il necessario finanziamento, senza contare il fatto che, come detto, il cambiamento di trazione sarebbe attuabile solo verso fine 2022 o 2023, mentre che il potenziamento della flotta entro il 2020 è ineludibile e non procrastinabile, data la responsabilità del CdA di assicurare il balzo d'offerta programmato in accordo con tutti gli enti pubblici coinvolti, Comuni inclusi.

Sulla scorta di questi dati ed indicazioni, scaturiti da un approfondito studio basato su una metodologia scientifica e supportato da dati e fatti empirici, il CdA ha risolto la conferma della trazione diesel ottimizzata (con quei provvedimenti tecnologici più recenti atti a contenere il più possibile gli impatti negativi sull'ambiente di questa tecnologia). Questa decisione è coerente con la necessità inderogabile di disporre di mezzi d'esercizio affidabili e personale formato all'orizzonte dicembre 2020.

Alla stesso tempo, il CdA ha incaricato la Direzione di avviare subito gli approfondimenti tecnici volti a introdurre nel medio termine (2023, anno in cui dovrebbero essere disponibili il nodo di interscambio della stazione FFS di Muralto, la nuova officina e autorimessa FART e tutti gli interventi infrastrutturali lungo i percorsi) un progetto pilota per l'elettrificazione parziale della linea 7. A questo proposito, v'informiamo che ci sono già stati contatti con l'Azienda elettrica ticinese, la Società elettrica Sopracenerina, l'Azienda Multiservizi Bellinzona e Autopostale Ticino, con lo scopo di avviare due progetti; uno a favore dell'agglomerato locarnese e uno a favore di quello bellinzonese; mediante gli stessi è possibile beneficiare di sinergie a livello di acquisto autobus e colonnine di ricarica, di acquisizione congiunto di know-how in questo specifico settore, nell'intenzione anche di contenere i costi a carico degli enti pubblici.

In sintesi l'approccio degli organi aziendali FART sul tema in oggetto è coerente, volto ad assicurare ai viaggiatori la continuità e certezza dell'esercizio (in termini di affidabilità di trasporto), è sensibile alla questione climatica ma pure all'impatto finanziario per gli enti pubblici di un cambio (in particolare se prematuro) di tecnologia di trazione; esso è inoltre in piena sintonia con quanto avviene nel resto del Paese ed in Europa che sostengono il principio e la strategia di un'adozione progressiva della trazione elettrica e il conseguente abbandono a tappe della trazione diesel.

Con scritto 2 ottobre 2019 la Sezione della mobilità ha comunicato alla nostra Società di condividere la decisione di optare per la trazione diesel Euro 6 a basse emissioni per i previsti 36 autobus, e di avviare un processo a tappe per l'implementazione della trazione elettrica”.

4. In caso contrario, intende procedere in questo senso?

In relazione a quanto precede è opinione del Municipio che le scelte adottate dalla FART e dal suo CdA siano sostenute da approfondimenti specialistici (SUPSI, INFRAS) e da elementi oggettivi, tenuto conto anche delle esigenze di servizio, degli aspetti di impatto ambientale e anche degli aspetti economici che comporta il rinnovamento della flotta di autobus. Inoltre le scelte fatte sono state sottoposte ed in seguito approvate dal Cantone che rappresenta i committenti nella procedura di offerta del trasporto pubblico (Cantone peraltro detentore di un capitale azionario dell'azienda pari al 51.4%).

5. A questo proposito il Municipio è intenzionato a intervenire per colmare questa lacuna?

A complemento di quanto ripreso nelle risposte precedenti va precisato che il concetto d'offerta è elaborato dalla Sezione della Mobilità, in collaborazione con la CIT (Commissione Intercomunale dei Trasporti del Locarnese). In seguito, lo sviluppo del concetto è sottoposto ai comuni prima della sua entrata in vigore. Le FART si attengono pertanto al mandato ricevuto che prevede il servizio di trasporto pubblico tra le 6.00 del mattino e le 24.00 della sera.”

L'interpellante si dichiara parzialmente soddisfatto e osserva quanto segue:

“L'onorevole Caroni non ha toccato l'aspetto degli ibridi ma solo della trazione elettrica e non mi trova molto consenziente sul fatto che non ci sia questa sinergia fra il trasporto pubblico e il trasporto su rotaia. Evidentemente chi deve prendere il primo treno o fa capo al taxi o non lo so, trova qualcuno che lo porta in stazione.”

Interviene il municipale signor **Paolo Caroni**:

“Per gli ibridi, le posso dire, anche se non l'ho indicato nella risposta, che lo studio SUPSI ha valutato anche quell'ipotesi e anche lì diceva economicamente. Allora è meglio andare tutto sull'elettrico in futuro e investire su quello piuttosto che l'ibrido. Lo studio ritiene che l'ibrido è un compromesso che alla lunga non è soddisfacente per diversi motivi, sarebbe forse interessante farlo vedere questo studio. Però non so se bisognerebbe chiedere alle FART. Per quanto riguarda le coincidenze è vero che sono un problema. Saranno sicuramente ottimizzate queste coincidenze specialmente quando ci sono dei ritardi con il nuovo sistema di controllo per sapere dove sono i bus, il sistema elettronico che permette di vedere, si sta proprio lavorando adesso a livello di FART, di vedere e sapere se per esempio un treno è in ritardo e quindi per attendere un attimo se per esempio c'è la coincidenza dopo. Dopotutto, quello delle coincidenze è un'alchimia estremamente complicata, perché non parte solo da Locarno e dai treni, poi tutti i treni hanno delle coincidenze, più altre cose. Le posso dire così, più in dettaglio non riesco ad arrivare.”

I signori **Pier Mellini e cofirmatari** presentano la seguente interpellanza:

“Delta Resort: abuso edilizio colossale, il Municipio di Locarno fa tutto il necessario per impedire l'uso residenziale?”

“Il 23 ottobre 2019 Fabrizio Sirica del Partito socialista, Samantha Bourgoïn de I Verdi, Massimiliano Arif Ay del Partito comunista e Omar Balli della Lega hanno inoltrato un'interpellanza al Consiglio di Stato per sollecitare la sentenza sui contenziosi in merito all'operazione Delta Resort, incomprensibilmente ferma da oltre un anno, in considerazione del fatto che su questo punto lo stesso Consiglio di Stato, in una precedente sentenza del 2016, aveva stabilito che le 4 palazzine non possono avere dei contenuti residenziali, ma unicamente turistici: la costruzione in oggetto è situata in una zona destinata a *“impianti e strutture per attività turistiche di tipo alberghiero... Sono dunque escluse le residenze primarie così come quelle secondarie”*.

La stessa sentenza imponeva inoltre al Comune *“di vigilare affinché tale destinazione sia rispettata”*.

Nel mese di luglio 2018 i proprietari del Delta Resort per voce dei loro avvocati, tra i quali l'avv. Fulvio Pelli, già Presidente del partito liberale svizzero, hanno condotto un'ignobile campagna stampa a livello nazionale senza precedenti per il solo fatto che il Municipio di Locarno ha ossequiato le disposizioni di legge.

Successivamente il Tribunale amministrativo il 9 settembre 2018 e il Tribunale federale il 2 novembre 2018 hanno emesso sentenze chiare secondo le quali il diniego d'uso degli appartamenti come residenza rilasciato dal Comune nel 2018 è *“immediatamente esecutivo”* basandosi sul fatto che l'uso di detti appartamenti come residenza è chiaramente in contraddizione con il Piano regolatore.

Nel frattempo, e malgrado queste decisioni importanti, i proprietari hanno venduto numerosi appartamenti o li hanno affittati come residenze, ciò che ha moltiplicato le vertenze giuridiche. Nonostante questo evidente e colossale abuso edilizio, da un nostro controllo, risulta come diversi appartamenti siano arredati, le luci accese e le tapparelle alzate, ciò che lascia intendere che sono abitati.

Alla luce di quanto sopra esposto poniamo le seguenti domande:

1. Il Municipio di Locarno ha sollecitato il Consiglio di Stato a emettere la sentenza di merito, inspiegabilmente ferma da oltre un anno e sulla quale si era già espresso nel 2016?
2. Il Municipio di Locarno in che modo ha dato seguito all'ordine di vigilare affinché gli appartamenti non siano utilizzati come residenze primarie e secondarie (ciò che equivarrebbe a un abuso edilizio colossale)?
3. Quali sono i risultati conseguiti in base all'ordine di vigilanza?
4. Risulta che vi sono a tutt'oggi o vi siano stati durante l'ultimo anno, come probabilmente accertato di recente durante una ricognizione sul posto, utilizzi residenziali non ammessi dal Piano regolatore?
5. Come valuta il Municipio le richieste di conciliazione che (malgrado le numerose sentenze che rilevano incompatibilità tra l'uso residenziale e la destinazione del PR) i proprietari con i loro avvocati invocano?"

Risponde a nome del Municipio il signor Niccolò Salvioni:

1. “Il Municipio di Locarno ha sollecitato il Consiglio di Stato a emettere la sentenza di merito, inspiegabilmente ferma da oltre un anno e sulla quale si era già espresso nel 2016?

La pratica è particolarmente complessa e dalle molteplici sfaccettature, di diritto della pianificazione, edilizio ed amministrativo. I tempi della giustizia variano secondo molti aspetti tra cui la complessità della causa, il carico di lavoro dell'autorità. D'altronde, come risulta per altro dalla risposta data dal Consiglio di Stato lo scorso 6 novembre all'interpellanza Fabrizio Sirica e confermatari, il progetto di sentenza è in corso di allestimento.

Non ci sono pertanto elementi oggettivi che possano far ritenere che la procedura sia “inspiegabilmente ferma”, basti pensare che vi è stata una richiesta di conciliazione formulata dalla proprietaria verso la quale la maggioranza del Municipio ha ritenuto di chiedere al Consiglio di Stato un approfondimento dal profilo della legalità della proposta. L'esecutivo si è parimenti espresso contro la richiesta di sospensione della procedura appunto per non rallentare la pratica.

2. Il Municipio di Locarno in che modo ha dato seguito all'ordine di vigilare affinché gli appartamenti non siano utilizzati come residenze primarie e secondarie (ciò che equivarrebbe a un abuso edilizio colossale)

Teniamo anzitutto a precisare che il Municipio ha dato avvio a tutte le procedure atte a far rispettare la legalità, ricorrendo anche a un patrocinatore esterno proprio per non omettere nulla. L'esecutivo ha tempestivamente fatto eseguire le sentenze provvisoriale e non ha mai aderito alle richieste con cui controparte ha chiesto la sospensione della procedura.

I servizi preposti (Ufficio Controllo Abitanti e Polizia comunale) hanno effettuato verifiche che hanno permesso di appurare alcune situazioni non conformi, per le quali sono poi state emanate le decisioni corrispondenti. Da una verifica ulteriore si è rilevato che non sono stati

notificati pernottamenti di tipo turistico. Saranno effettuati nuovi controlli, tenuto conto del principio della proporzionalità.

3. Quali sono i risultati in base all'ordine di vigilanza?

Quelli citati nella risposta precedente.

4. Risulta che vi sono a tutt'oggi o vi siano stati durante l'ultimo anno, come probabilmente accertato di recente durante una ricognizione sul posto, utilizzi residenziali non ammessi dal Piano Regolatore

Vedi risposta alla domanda 2.

5. Come valuta il Municipio le richieste di conciliazione che (malgrado le numerose sentenze che rilevano incompatibilità tra l'uso residenziale e la destinazione del PR) i proprietari con i loro avvocati invocano?

Abbiamo risposto a tale domanda al punto 1.

La procedura amministrativa cantonale prevede la procedura dell'esperimento di conciliazione.

La legalità e l'opportunità della proposta deve essere attentamente vagliata ed approvata dal Consiglio di stato, competente per altro per l'approvazione della pianificazione vigente anche nel comparto interessato."

L'interpellante si dichiara insoddisfatto e osserva quanto segue:

“Risposte piuttosto ibride, più o meno come i bus di prima. Mi sembra che da queste risposte traspare un certo laissez-faire sul fatto inspiegabilmente, cioè non spiegato. Per me quando si inoltrano dei ricorsi e questi non vengono evasi entro un certo periodo, non so trovare delle spiegazioni. Quindi è inspiegabile. Per quanto riguarda le risposte, ripeto alla 3, 4 e 5, mi attendevo qualcosa di un po' più pregnante e di un po' più concreto.”

I signori **Alessandro Spano e cofirmatari** presentano la seguente interpellanza:

“Anche a Locarno posteggi gratis nel periodo natalizio per favorire i commerci locali”

Il 22 febbraio 2019 il Dipartimento delle finanze e dell'economia ha comunicato le date delle aperture pre-natalizie dei negozi. Si tratta di tre giorni e, in particolare, delle domeniche 8, 15 e 22 dicembre.

Tutti - popolazione, autorità comunali e associazioni di categoria - siamo coscienti del momento poco positivo che i nostri commerci locali stanno affrontando. Queste difficoltà sono dovute a varie cause, tra cui citiamo il commercio online, la concorrenza dei grandi magazzini in Svizzera e all'estero, e il difficile momento economico per le famiglie.

È quindi compito della politica garantire condizioni quadro buone affinché i piccoli negozietti (spesso a gestione familiare) o i piccoli commerci possano affrontare l'urto delle difficoltà del momento economico. E si sa che il periodo natalizio potrebbe essere redditizio per molti commerci locali. Le misure possibili per favorire gli acquisti nei centri cittadini sono l'agevolazione per chi utilizza i trasporti pubblici e gli autosili gratis nel periodo natalizio. Infatti, sono sempre di più i Comuni che decidono di offrire queste possibilità. Tra questi Comuni citiamo:

- Ascona (autosili gratis per 3 ore, già da novembre);
- Chiasso (parcheggi pubblici gratis);
- Lugano (da anni propone autosili gratis per 2 ore e trasporti pubblici gratuiti o agevolati);

- altri Comuni sappiamo che stanno per decidere di offrire autosili gratis.

Ricordiamo infine che l'agevolazione (in giornate mirate) per chi utilizza i trasporti pubblici potrebbe essere un ottimo investimento per il futuro: oltre a ridurre il traffico, sarebbe anche l'occasione per sensibilizzare i cittadini all'uso dei trasporti pubblici in ottica 2020, quando a Locarno le corse della FART verranno potenziate in maniera importante con l'apertura della galleria di base del Ceneri.

Alla luce di quanto esposto, si chiede al Lodevole Municipio:

1. Il Municipio ha preso in considerazione la possibilità di rendere gratuito l'utilizzo degli autosili di proprietà della Città (e di quelli in cui la Città partecipa) nelle aperture pre-natalizie? Se no, intende farlo? In caso di risposta negativa, perché?
2. Il Municipio ha preso in considerazione la possibilità di sovvenzionare le corse FART in direzione Locarno nelle giornate delle aperture pre-natalizie? Se no, intende farlo? In caso di risposta negativa, perché?

Risponde a nome del Municipio il signor **Niccolò Salvioni**:

La proposta di agevolare il parcheggio negli autosili nel periodo natalizio, è senz'altro una proposta da prendere in considerazione anche se non pienamente ecologica. Infatti, questa soluzione, al posto di favorire l'uso dei mezzi pubblici come ventilata nella domanda Nr. 2, può portare più traffico in centro, riducendo l'effetto di sensibilizzazione all'uso dei trasporti pubblici in atto in tutte le città del cantone e della Svizzera.

Inoltre, la variante di concedere il posteggio gratuito all'autosilo cittadino nelle giornate prenatalizie va scartata perché, da esperienze vissute lo scorso anno, porta in particolare gli impiegati dei negozi a parcheggiare le loro vetture, riducendo così paradossalmente proprio stalli a favore delle persone intenzionate ad effettuare le loro compere.

Rispondendo alle domande.

- 1. Il Municipio ha preso in considerazione la possibilità di rendere gratuito l'utilizzo degli autosili di proprietà della Città (e quelli in cui la Città partecipa) nelle aperture prenatalizie? Se no, intende farlo? In caso risposta negativa, perché?*

La concessione gratuita per l'utilizzo dei posteggi nell'unico autosilo della Città è da evitare a favore piuttosto ad un'agevolazione, in linea con altre città, che prevede il posteggio gratuito le prime due ore. Lo sconto lo abbiamo previsto nelle domeniche pre-natalizie del 8, 15 e 22 dicembre, e costerà al Comune ca. 6-7'000.00 CHF quali spese di programmazione e mancato introito.

- 2. Il Municipio ha preso in considerazione la possibilità di sovvenzionare le corse FART in direzione Locarno nelle giornate delle aperture prenatalizie? Se no, intende farlo? In caso di risposta negativa, perché?*

Come citato in entrata, la possibilità di sovvenzionare le corse FART si scontra con l'agevolazione della tassa di parcheggio. Andrebbe pertanto evitata la sovrapposizione di misure, favorendo le corse gratuite il sabato solamente. Infatti, sono queste giornate le più trafficate e pertanto le più adatte a tale misura. Inoltre, questa misura sarebbe di difficile attuazione, ritenuto che le tariffe di trasporto sono fissate in zone, occorrerebbe riprogrammare il sistema Arcobaleno in modo che solo i destinatari di Locarno siano esentati dal prezzo della corsa, stabilendo partendo da quale zona, con relativo carico alla Città di Locarno. Tale riprogrammazione ad hoc potrebbe essere anche costosa oltre che dai benefici,

per i commerci, molto aleatori. Infatti, non tutte le corse in tali periodi saranno finalizzate ad acquisti, ma anche per il ricongiungimento familiare, visita a Locarno on Ice o altri motivi, per esempio.

Va comunque rilevato che non è da escludere che venga offerto un fine settimana di trasporti pubblici gratuiti in vista delle festività natalizie nell'ambito dei festeggiamenti dei 30 anni della Commissione Intercomunale dei Trasporti (CIT). La gratuità andrebbe indennizzata ad Arcobaleno (Lugano e Bellinzona offriranno pure dei giorni di trasporto pubblico gratis): sulla base di una stima di grande massima, l'indennizzo per un fine settimana di trasporti gratuito ammonterebbe a circa 20'000 CHF.”

L'interpellante si dichiara parzialmente soddisfatto e osserva quanto segue:

“La questione dei bus gratis è stata introdotta in alcune città del Cantone, non vedo perché in altre Città riescono e a Locarno non dovremmo riuscire. Questa cosa non mi è chiara.”

Risponde il municipale **Niccolò Salvioni**:

“Come indicato è una misura da 20'000 Fr e pertanto deve decidere anche il ministro delle finanze se spendere questi soldi. È tutto.”

PRESENTAZIONE MOZIONI

I signori **Matteo Buzzi** e cofirmatari presentano la seguente mozione:

“Per l'introduzione di un bilancio ambientale e sociale”

“Premessa

Il 23 ottobre 2007 nell'aula del Gran Consiglio si è assistito all'apparente epilogo di una vicenda iniziata molti anni prima, nel 1995. Si trattava della mozione del compianto deputato verde Giorgio Canonica intitolata “Fare i conti con la natura”, che proponeva l'introduzione di una contabilità ambientale. Parliamo di epilogo apparente perché il principio è stato accolto con una buona maggioranza dal Gran Consiglio ma è rimasto lettera morta. Dopo dodici anni di iter parlamentare, altri dodici sono passati invano. Se il Cantone rimane piuttosto passivo, magari potrà essere una realtà comunale come Locarno a muovere il primo passo. Riprendiamo allora da capo il discorso, allargandolo, anche perché in questi anni le esperienze di contabilità ambientale e sociale si sono estese e perfezionate.

L'introduzione di un bilancio ambientale, sociale ed economico ottempera ai disposti legali in materia di sviluppo sostenibile contenuti nella Costituzione federale:

- **Art. 2, cpv. 2** Promuove in modo sostenibile la comune prosperità, la coesione interna e la pluralità culturale del Paese.
- **Art. 54, cpv. 2** La Confederazione si adopera per salvaguardare l'indipendenza e il benessere del Paese; contribuisce in particolare ad aiutare le popolazioni nel bisogno e a lottare contro la povertà nel mondo, contribuisce a far rispettare i diritti umani e a promuovere la democrazia, ad assicurare la convivenza pacifica dei popoli nonché a salvaguardare le basi naturali della vita.
- **Art. 73** La Confederazione e i Cantoni operano a favore di un rapporto durevolmente equilibrato tra la natura, la sua capacità di rinnovamento e la sua utilizzazione da parte dell'uomo.
-

Cos'è un bilancio ambientale?

Ogni anno esaminiamo preventivi e consuntivi molto complessi, che dovrebbero anche farci capire in che direzione stiamo andando, se stiamo agendo bene, se investiamo saggiamente, se risparmiamo dove è giusto risparmiare. Ma a quei conti manca la dimensione qualitativa. Quella contabilità non ci dice nulla, perché non se lo chiede, sulla relazione che c'è tra le nostre spese, i nostri investimenti, la "quantità" di natura che usiamo e la "qualità" della natura su cui agiamo. E quindi anche se agiamo bene per le future generazioni. In riferimento all'emergenza climatica sarebbe di estrema importanza poter avere una valutazione quantitativa di quanto si è potuto ridurre l'impatto di Locarno sul clima o di quanto eventualmente a causa di alcune decisioni complessivamente l'hanno peggiorato. Investimenti e opere pubbliche potranno essere valutate anche seguendo criteri ecologici e sociali e non solo finanziari.

Dopo le esperienze-pilota degli anni Novanta, sono ormai molte le amministrazioni pubbliche che hanno adottato forme di rendicontazione ambientale. A titolo di esempio ricordiamo qui, il caso di Reggio Emilia, quelli di Bologna e del canton Ginevra, che hanno introdotto queste pratiche in tempi più recenti. Nell'ambito della contabilità ambientale si sono sviluppati e sperimentati, negli ultimi anni, vari sistemi, come il metodo CLEAR (City and Local Environmental Accounting and Reporting), EMAS (Eco Management and Audit Scheme), che è il sistema di gestione ambientale dell'Unione europea, o EcoBUDGET, legato alla Carta di Aalborg. Nell'ambito del *reporting* della sostenibilità, esistono degli standard internazionali, come ad esempio quelli definiti dalla Global Reporting Initiative (GRI).

Cos'è il bilancio sociale

Il concetto di sostenibilità, come ormai tutti sanno, si regge sull'equilibrio dei tre ambiti: ambientale, sociale ed economico. Accanto al bilancio ambientale, e generalmente ancor prima, si è diffuso nelle imprese e nelle amministrazioni il bilancio sociale. Le cifre presentate nei nostri preventivi e nei consuntivi ci dicono poco sulla qualità di vita dei cittadini e della qualità di vita dentro l'amministrazione comunale. Anche qui manca uno strumento di trasparenza che, accompagnando i conti annuali, permetta di cogliere e misurare l'attenzione posta alla dimensione sociale.

Grazie alla presentazione di un bilancio sulla sostenibilità ambientale, sociale ed economica, sarebbe possibile fare conoscere più a fondo l'Amministrazione, illustrandone le principali attività, i progressi e i risultati raggiunti, ponendo in particolare risalto i risvolti sociali, di responsabilità ambientale e di efficienza economica. Il bilancio rappresenta, secondo questa visione, un incentivo di riflessione per il lungo periodo e fungerà da base per fissare i nuovi obiettivi per gli anni a venire.

I vantaggi di un bilancio sociale e ambientale

Di seguito elenchiamo una serie di motivi che propendono per l'introduzione di un bilancio ambientale e sociale:

- assunzione consapevole di responsabilità ambientale e sociale a favore delle future generazioni, garantendo un futuro vivibile e sostenibile;
- fare conoscere meglio l'organizzazione pubblica, illustrare le attività, interrogarsi sui riscontri sociali, ambientali ed economici correlati alle attività annuali e di legislatura;
- permettere di valutare gli investimenti o le opere pubbliche non solo per la loro portata finanziaria ma anche per il loro impatto ambientale (aria, acqua, flora/fauna, clima) e sociale.
- gestione attiva della sostenibilità, impegno verso il territorio (per es. orientamento verso l'impiego di fonti energetiche sostenibili, uso efficiente e ponderato uso delle risorse

primarie, valorizzazione degli ecosistemi, in particolare in ambito urbano, ecc...), contenimento del dispendio;

- rendere conto dell'impegno per l'ambiente e le ricadute sullo stesso delle proprie attività (misurare e comprendere gli impatti che la funzionalità dell'Amministrazione comunale genera nella società e nell'ambiente circostante, per es. acquisti pubblici sostenibili, misure di protezione e di miglioramento della qualità dell'acqua dolce);
- porre in rilievo i flussi di spesa tra economia, ambiente, socialità e viceversa (es. progetti che incentivano la mobilità dolce e l'uso del trasporto pubblico, progetti di integrazione nel mondo del lavoro dei portatori di handicap, ecc...);
- monitorare la politica degli acquisti e dei mandati assegnati;
- valorizzare i provvedimenti e i risultati delle misure adottate nel quadro della città dell'Energia o del Piano Energetico Comunale;
- processo di miglioramento continuo (prospettiva a lungo termine);
- confronti, benchmarking con le altre città;
- rendicontazione spendibile mediaticamente per il Municipio.

Conclusion: per un bilancio ambientale e sociale della città di Locarno

Una gestione e progettazione moderna di un comune, come pure il bilancio annuale di un comune devono poter basarsi anche sulla sostenibilità ambientale e sociale. Non intendiamo, con questa mozione, proporre l'adozione di un preciso modello e dei relativi indicatori, ma portare a una scelta di principio.

Sulla base di queste premesse con la presente mozione chiediamo:

1. La mozione è accolta.
2. Il comune intraprende i passi necessari per l'introduzione di un bilancio ambientale e sociale. Esso viene annualmente presentato parallelamente ai preventivi e ai consuntivi finanziari.
3. Ogni messaggio municipale, nel limite che l'oggetto possa permettere, viene accompagnato da una sua valutazione costi-benefici in termini ambientali e sociali."

La mozione è demandata per esame e preavviso alla Commissione della Legislazione.

A seguito di ciò, approvando il consesso il verbale delle risoluzioni dell'odierna seduta a norma dell'art. 62 cpv. 2 LOC, la seduta viene chiusa dal **Presidente** alle ore 23.00.

Per il Consiglio Comunale

Il Presidente:

Il Segretario:

Gli scrutatori: