

**VERBALE DELLA SEDUTA STRAORDINARIA DEL CONSIGLIO  
COMUNALE DEL 24 SETTEMBRE 2018**

**Presidenza:**        *ANGELINI PIVA Barbara,*

**Vicepresidenza:**    *SILACCI Mauro,*

**Scrutatori:**        *SCAFFETTA Mattia, WOLF-BERTOIA Julia*

**Presenti:**            *AKAI Alberto, BAERISWYL Bruno, BELGERI Mauro, BALLABIO MORININI Sabrina, BELTRAME Simone, BIANCHETTI Orlando, BOSSHARDT Marco, BUZZI Matteo, CALDARA Omar, CAMPONOVO Rosanna, CAVALLI Mauro, CESCHI Roberto, CESCHI Valentina, DADÒ Darwin, ERNST Paola, FERRIROLI Annamaria, INCIR Bülent (a partire dalla trattanda 6), LUCIGNANO Stefano, MELLINI Piergiorgio, MERLINI Simone, MONOTTI Giovanni, NICORA Bruno (a partire dalla trattanda 6), PELLANDA Eleonora, PELLONI Angelo, PINI Nicola, SELCIONI Damiano, SIRICA Fabrizio (a partire dalla trattanda 3), SNIDER Pietro, VETTERLI Gianbeato, ZANCHI Pierluigi.*

**Assenti scusati:**    *ANTUNOVIC Marko, CANONICA Loretta, FRANSIOLI Nicolas, MACOCCHI Luisa, SNOZZI GROISMAN Sabina, SPANO Alessandro.*

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

---oooOooo--

Alla presenza di 31 consiglieri comunali, alle ore **20:35** la **Presidente** dichiara aperta l'odierna seduta del Consiglio comunale, scusando dapprima l'assenza del municipale Davide Giovannacci e ringraziando il Municipio per l'omaggio consegnato ad inizio serata a tutti i Consiglieri comunali del libro "Vorrei volare laggiù..." dell'autrice Esther Martinet.

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

1. dimissioni del Consigliere comunale Gabriele Domenighetti;
2. dimissioni del Consigliere comunale Aron D'Errico;
3. rinuncia del signor Luca Jegen alla carica di Consigliere comunale;

4. subingresso di un nuovo Consigliere comunale in sostituzione del signor Gabriele Domenighetti (PPD);
5. subingresso di un nuovo Consigliere comunale in sostituzione del signor Aron D'Errico (Lega-UDC-Indipendenti);
6. sostituzione di due membri della Commissione del Piano regolatore (PPD e Lega-UDC-Indipendenti);
7. approvazione del verbale della seduta del Consiglio comunale del 25 giugno 2018;
8. approvazione del verbale della seduta del Consiglio comunale del 9 luglio 2018;
9. esame e delibera sui seguenti Messaggi Municipali:
  - M.M. no. 54**      concernente alcune domande di naturalizzazione;
  - M.M. no. 48**      concernente la concessione di un credito di CHF 750'000.-- per il progetto PALoc 2 TL 1.6 Riqualfica e messa in sicurezza di Via alla Lanca degli Stornazzi (con nuovo marciapiede);
  - M.M. no. 56**      concernente la concessione di un credito complessivo di CHF 2'167'000-- per il progetto PALoc 2 TL 1.5 di messa in sicurezza di Viale dell'Isolino e per il progetto di riqualfica e di messa in sicurezza di Via delle Aziende;
  - M.M. no. 47**      concernente la concessione di un credito di CHF 3'320'000.— per il progetto PALoc 2 INF 12 Messa in sicurezza di Via Bernardino Luini;
10. interpellanze e presentazione mozioni.

#### **DIMISSIONI DEL CONSIGLIERE COMUNALE GABRIELE DOMENIGHETTI**

Dimissioni del signor Gabriele Domenighetti del 23 luglio 2018.

Preavviso favorevole della Commissione della Legislazione del 3 settembre 2018.

Si approvano le dimissioni del signor Gabriele Domenighetti (PPD) dalla carica di Consigliere comunale,

con 31 voti favorevoli, 0 voti contrari e 0 astenuti, alla presenza di 31 consiglieri comunali.

Verbale delle risoluzioni approvato all'unanimità.

#### **DIMISSIONI DEL CONSIGLIERE COMUNALE ARON D'ERRICO**

Dimissioni del signor Aron D'Errico del 3 settembre 2018.

Preavviso favorevole della Commissione della Legislazione del 10 settembre 2018.

Si approvano le dimissioni del signor Aron D'Errico (Lega-UDC-Indipendenti) dalla carica di Consigliere comunale,

con 30 voti favorevoli, 0 voti contrari e 1 astenuto, alla presenza di 31 consiglieri comunali.

Verbale delle risoluzioni approvato all'unanimità.

***Arriva in seduta il signor Fabrizio Sirica, i Consiglieri comunali presenti sono pertanto 32.***

### **RINUNCIA DEL SIGNOR LUCA JEGEN DALLA CARICA DI CONSIGLIERE COMUNALE**

Rinuncia del signor Luca Jegen del 5 agosto 2018.

Preavviso favorevole della Commissione della Legislazione del 10 settembre 2018.

Si approva la rinuncia del signor Luca Jegen (PPD) dalla carica di Consigliere comunale, con 32 voti favorevoli, 0 voti contrari e 0 astenuti, alla presenza di 32 consiglieri comunali.

Verbale delle risoluzioni approvato all'unanimità.

### **SUBINGRESSO DI UN NUOVO CONSIGLIERE COMUNALE**

Si prende atto che al dimissionario Gabriele Domenighetti e dopo la rinuncia del signor Luca Jegen subentra il signor Bülent Incir, al quale, dopo la sottoscrizione della dichiarazione di fedeltà alla costituzione e alle leggi, viene consegnata la lettera credenziale.

**I Consiglieri comunali presenti sono ora 33.**

### **SUBINGRESSO DI UN NUOVO CONSIGLIERE COMUNALE**

Si prende atto che al dimissionario Aron D'Errico subentra il signor Bruno Nicora, al quale, dopo la sottoscrizione della dichiarazione di fedeltà alla costituzione e alle leggi, viene consegnata la lettera credenziale.

**I Consiglieri comunali presenti sono ora 34.**

### **SOSTITUZIONE DI DUE MEMBRI DELLA COMMISSIONE DEL PIANO REGOLATORE (PPD E LEGA-UDC-INDIPENDENTI)**

Si prende atto che in seno alla Commissione del Piano Regolatore in sostituzione del signor Gabriele Domenighetti subentra il signor Bülent Incir (PPD), mentre in sostituzione della signora Luisa Macocchi subentra il signor Bruno Nicora (Lega-UDC-Indipendenti).

### **APPROVAZIONE VERBALE DEL 25 GIUGNO 2018**

La signora **Presidente** constata che non ci sono interventi, per cui mette in votazione l'approvazione del verbale.

Il verbale della seduta del 25 giugno 2018 è approvato con 31 voti favorevoli, 0 voti contrari e 3 astenuti, alla presenza di 34 consiglieri comunali.

Verbale della risoluzione approvato all'unanimità.

### **APPROVAZIONE ULTIMO VERBALE**

La signora **Presidente** constata che non ci sono interventi, per cui mette in votazione l'approvazione del verbale.

Il verbale della seduta del 9 luglio 2018 è approvato con 27 voti favorevoli, 0 voti contrari e 7 astenuti, alla presenza di 34 consiglieri comunali.

Verbale della risoluzione approvato all'unanimità.

**NATURALIZZAZIONI** (concessione attinenza comunale)

**M.M. no. 54 del 8 maggio 2018 concernente alcune domande di naturalizzazione;  
Rapporto del 3 settembre 2018 della Commissione della Legislazione sul MM 54  
concernente alcune domande di naturalizzazione.**

La signora **Presidente** apre la discussione.

Non essendoci interventi la signora **Presidente** mette in votazione le concessioni dell'attinenza comunale, accolte con i seguenti risultati:

Il Consiglio comunale ha accordato l'attinenza comunale a 8 candidati/e.\*

(\*i seguenti dati personali dei candidati vengono indicati soltanto nel verbale ufficiale depositato presso il Segretariato del Consiglio comunale e nella pubblicazione affissa all'albo comunale: nome/i, cognome/i, cittadinanza/e, ev. figli, dettagli delle votazioni)

Verbale delle risoluzioni approvato all'unanimità.

**CREDITO VIA LANCA DEGLI STORNAZZI**

**M.M. no. 48 del 28 marzo 2018 concernente la concessione di un credito di CHF 750'000.-  
- per il progetto PALoc 2 TL 1.6 Riqualfica e messa in sicurezza di Via alla Lanca degli  
Stornazzi (con nuovo marciapiede);**

**Rapporto della Commissione della gestione del 16 luglio 2018** sul M.M. no. 48 concernente la concessione di un credito di CHF 750'000.-- per il progetto PALoc 2 TL 1.6 Riqualfica e messa in sicurezza di Via alla Lanca degli Stornazzi (con nuovo marciapiede).

La signora **Presidente** apre la discussione.

Interviene il relatore della Commissione della Gestione signor **Gianbeato Vetterli**:

“Permettetemi innanzitutto di ringraziare il Municipio per l’omaggio del libro “Vorrei volar laggiù”, libro che racconta la storia poco conosciuta da tanti giovani e molto emozionale dell’aviazione Svizzera e Ticinese in particolare. Spero che questo libro contribuisca un po’ a far conoscere questo lato di storia purtroppo molto dimenticato. Qualcuno magari passando dalla strada che unisce Minusio a Muralto si è chiesto chi era Decio Bacilieri a cui è intestata questa strada: ecco il libro racconta chi era e aggiungo ancora che la canzone che ne è derivata “aviator se passi il Muotathal” è diventata la canzone ufficiale dell’aviazione militare Svizzera, è pubblicata sul sito dell’aviazione militare e viene cantata regolarmente da tutti i piloti militari di qualsiasi lingua francese, tedesco e italiano nella nostra bella lingua. Fatta questa premessa passo a quello che sono i messaggi.

Stasera siamo chiamati a deliberare su 3 oggetti inerenti il PALoc, Piano d’agglomerato del Locarnese.

Inizierò quindi con alcune considerazioni generali sul PALoc riferito ai 3 oggetti in esame.

Per inquadrare correttamente il tutto ricordo che i Piani d’agglomerato, che potremmo anche definire piani di mobilità d’agglomerato, sono dei piani proposti da enti locali per coordinare e migliorare il traffico e quindi la mobilità negli agglomerati e sono finanziati dalla Confederazione con i ricavi della tassa sui carburanti che confluiscono nel FOSTRA, Fondo per le strade nazionali ed il traffico d’agglomerato, approvato dal popolo il 12 febbraio 2017.

Per il Locarnese, da qui la sigla PALoc, questi piani sono stati portati avanti dai Comuni assieme alla CIT, Commissione intercomunale dei trasporti, ed hanno trovato condivisione sia a livello cantonale che federale, con il riconoscimento di un sussidio di ben il 40%, su massimo possibile di 50%, sui costi preventivati.

Sicuramente un lusinghiero risultato per il lavoro svolto anche perché il massimo del 50% sembrerebbe che sinora non sia stato riconosciuto a nessuno.

Con questo si esauriscono però le note liete perché analizzando più in profondità le singole opere vediamo anzitutto che i preventivi sono stati tutti di molto sottostimati e quindi sul costo finale la partecipazione della Confederazione si riduce di molto sotto il 40% indicato inoltre alcune opere sono elencate nei PA ma non sono considerate opere relative al traffico d’agglomerato, ma unicamente al traffico locale, e sono quindi escluse dal finanziamento della Confederazione.

Ed ambedue questi casi si riferiscono in un modo o nell’altro ai nostri 3 oggetti; francamente assai incomprensibilmente per la vs. commissione e per chi conosce la realtà locale, i progetti di sistemazione di via Lanca degli Stornazzi e quello del Viale dell’Isolino sono stati considerati di interesse per l’agglomerato e per il finanziamento godranno di un sussidio, pur ridotto nel confronto del costo finale perché basato su un preventivo sottostimato, mentre l’oltretutto molto più oneroso progetto di via Luini è misteriosamente considerato progetto unicamente di interesse locale e quindi non potrà godere di alcun sussidio della Confederazione.

Tornando alla sottostima dei costi va detto che la stessa deriva probabilmente da un esame preventivo non sufficientemente approfondito che al momento della progettazione definitiva ha dovuto essere completato con dettagli od anche interventi importanti semplicemente dimenticati nell’esame iniziale.

Per tutte e tre le opere sono quindi risultati dei costi, che la vostra commissione ritiene elevati nel confronto degli interventi che si intendono fare, e pur sostenendone la realizzazione chiede al Municipio la massima attenzione nell'esecuzione ritenendo che vi siano cospicui margini di risparmio anche perché, vista l'entità dei costi qualche vs. commissario, soprattutto per via Lanca degli Stornazzi e viale Isolino, si è legittimamente chiesto se queste erano veramente opere prioritarie rispetto ad altre da tempo pianificate per lo sviluppo della Città.

Va ammesso che sicuramente andranno ad abbellire una porzione della Città che negli ultimi anni è diventata sempre più attrattiva per le nuove attività instauratesi e sempre più apprezzata da concittadini e turisti per attività di svago e sportive.

Domanda sulla priorità che non vale per via Luini per la quale la maggioranza, sottolineo la maggioranza perché, come avete visto dai rapporti, non tutti la pensano così, della vostra commissione ritiene invece importante accelerare i tempi perché dal tempo della creazione della grande rotonda di Pza. Castello era stata dimenticata ed abbandonata a sé stessa e nell'ambito di una sempre più piacevole ed attrattiva sistemazione del Centro Città non è certo divenuta un bell'esempio da presentare ai nostri ospiti.

Vengo quindi alle annotazioni specifiche per quanto riguarda il M.M. mt:

come scritto nel rapporto la vs. commissione, malgrado quanto già detto poc'anzi ne propone l'approvazione con l'augurio che in fase di esecuzione si possano ridurre alcuni costi scegliendo eventualmente anche soluzioni, sempre dignitose, ma più semplici e meno care e soprattutto non facendo capo alla posizione imprevedibile ingiustificata per un progetto semplice e chiaro come questo

inoltre propone quale emendamento di far capo totalmente all'accantonamento dei contributi FER per il pagamento della nuova IP giustificato anche dal fatto che la stessa è progettata con criteri di risparmio energetico e dall'alto accantonamento (1,6 mio a fine 2017), che oltretutto viene costantemente rialimentato dalla tassa di rete versata dagli utenti. Inoltre potrebbe servire anche da test per una contenuta installazione di attenuamento (dimmeramento) della luce in assenza di utenti sulla strada

Da ultimo abbiamo espresso la nostra preoccupazione per la riduzione dei posteggi in una zona assai delicata per le sempre maggiori attività che si svolgono nella zona, ma che speriamo verranno compensati dai progetti previsti dal piano generale dei posteggi fatto allestire dallo studio dell'ing. Allievi, ma soprattutto la preoccupazione per la cancellazione della sosta dei camper. Non possiamo che auspicare che presto si liberi la possibilità di dar loro la possibilità, almeno provvisoriamente, di parcheggiare nell'area ex-macello una volta realizzata la già approvata demolizione degli stabili in disuso.

Contemporaneamente all'adesione della Commissione della gestione porto anche l'adesione del Gruppo PLR.”

Interviene il signor **Piergiorgio Mellini**:

“Mi limiterò a un breve intervento che coinvolge i M.M. nr. 48 e 56 in quanto proporrò unicamente delle osservazioni generali, senza entrare nel dettaglio dei due progetti, comunque già ben analizzati dai due rapporti del collega Vetterli, che condividiamo.

Una prima osservazione riguarda lo studio Allievi sul fabbisogno di posteggi, ormai datato; a questo proposito ci si chiede quali sono i criteri attuali per dimensionare il numero di posteggi necessari.

In totale nel comparto in questione sono previsti 38 posteggi su via Lanca degli Stornazzi e 85 su viale dell'Isolino; a questi bisognerebbe aggiungerne ulteriori 100 che la CBR dovrebbe realizzare, il che porta a 223 posteggi in totale. Troppi? No, se questi contribuiranno a togliere

traffico dal centro, sì se si vuole perseguire l'assurda politica di aumentare anziché diminuire il numero di stalli in centro città, senza disporre ancora di un piano del traffico.

Ci si chiede inoltre se il numero crescente di posteggi non possa influenzare in qualche modo la valutazione della Confederazione sul PALoc 4.

Rimane anche in sospeso la questione area camper e su questo punto non sarebbe male se il Municipio ci erudisse sull'evolversi della situazione al momento attuale e in previsione futura. Infine una considerazione sulla larghezza del marciapiede di 1.50m previsto in via Lanca degli Stornazzi, larghezza già giudicata troppo esigua nello scritto della Divisione delle Costruzioni relativamente al marciapiede sud di via Luini, che se da una parte rispetta le norme minime dell'Associazione dei costruttori di strade, dall'altra non garantisce una sufficiente sicurezza e un sufficiente agio al transito di pedoni, carrozzine e, quasi sicuramente, di biciclette, considerando come questa strada rappresenta un collegamento ideale tra il Quartiere nuovo e il bagno pubblico.

A ciò si aggiunga pure la presenza del campeggio che durante la stagione estiva porta ad un aumento considerevole di persone che si rifanno alla mobilità lenta.

Anche in questo caso si ha la netta impressione che si voglia innanzitutto favorire il traffico veicolare a scapito della mobilità lenta.

Infine una piccola osservazione, non so se qualcuno mi potrà rispondere, sicuramente non questa sera ma magari in un futuro. Mi chiedo che cosa servono ancora oggi i marciapiedi, perché il titolo è marciapiede, però mi sembra che diventi troppo spesso marciabici. È chiaro che su una larghezza, chiamiamola così, di strada abbastanza larga ecco che biciclette e pedoni più o meno possono anche coesistere. Ma evidentemente su un marciapiede di 1.50 questo creerebbe notevoli difficoltà. Ora io non conosco la legge, non so esattamente che cosa dice la legge, però mi sembra che i marciapiedi siano prioritariamente a disposizione dei pedoni mentre le biciclette in mancanza di piste ciclabili dovrebbero transitare sul campo stradale. Non lo so, forse sono fuori strada però mi sembra che questa problematica una volta tanto bisognerebbe pur sempre analizzarla.”

Interviene il signor **Simone Beltrame**:

“A nome del gruppo PPD formulo le seguenti considerazioni.

Il credito richiesto è volto ad eseguire, rispettivamente riqualificare l'asse stradale nel comparto Lanca degli Stornazzi/Quartiere Nuovo, con la creazione di un marciapiede e quindi maggiore sicurezza al traffico lento, poi la riorganizzazione dei posteggi ed infine la posa dell'illuminazione.

Questa realizzazione si inserisce nel progetto PALoc 2, i cui interventi devono essere iniziati entro la fine del corrente anno, al fine di ottenere i sussidi dalle Autorità preposte nell'ambito del programma traffico d'agglomerato.

Tra l'altro verrà innalzato il campo stradale, ciò che permetterà di evitare i problemi legati ad eventuali futuri straripamenti del Lago Maggiore.

Va inoltre aggiunto che il Municipio ha approfittato di questi lavori per realizzare la tubazione dell'acquedotto che non è presente in quella strada, ciò che è un'opera indispensabile anche nell'ottica di futuri insediamenti, in particolare quello prossimo dell'edificazione del complesso sul fondo 5602.

I costi complessivi ammontano a CHF 750'000.00 e CHF 240'000.00 per complessivi CHF 990'000.00, somma molto importante e non da poco che dovrebbe essere sussidiata in ragione di CHF 100'000.00 e in ragione di CHF 213'000.00, nella migliore delle ipotesi, mediante prelievo dei contributi di miglìoria.

I punti sfavorevoli di questo progetto, oltre agli elevati costi, sono la perdita di posti auto e di camper, che sono molto richiesti durante la stagione balneare e portano dei proventi legati alle tasse di parcheggio.

Si chiede al Municipio di prestare la massima diligenza e il massimo controllo dei costi, soprattutto se si considera che il preventivo è molto largheggiante e vi sono spazi di risparmio (v. ad esempio CHF 56'366.10 di imprevisti, CHF 20'000.00 per lavori a regia, costruzione giardini 88'100.00, segnaletica 3'000.00 + 8'600.00), come indicato nel rapporto della Commissione della gestione.

Pertanto chiedo a nome del gruppo che venga approvata la concessione del credito così come presentato. Grazie”

Interviene il signor **Matteo Buzzi**:

“Condivido la necessità di intervento su questo tratto stradale per mettere a disposizione dei numerosi pedoni che utilizzano questa strada un marciapiede.

Constato però che ancora una volta si sono dimenticati i ciclisti. Gli interventi di moderazione del traffico devono andare a beneficio di tutta la mobilità dolce. La via alla Lanca degli Stornazzi, pur facendo parte della ciclopista nazionale numero 31, prevede ancora un limite di velocità massimo di 50 km/h. Mi chiedo quindi come mai non si è scelto di creare una zona a 30 km/h o di prevedere a fianco del marciapiede una ciclopista completamente separata dal campo stradale. Questo tratto rimarrà molto importante per le bici anche dopo la realizzazione della passerella aggiuntiva sulla Maggia prevista dal PALOC3. Nonostante l'importante investimento, l'intervento presenta quindi dal mio punto vista una importante lacuna che andrebbe colmata.

Riguardo al futuro e nell'ottica del piano della mobilità ciclistica approvato da questo consiglio comunale invito il Municipio a lavorare in modo più integrato considerando sempre tutti gli utenti della strada, biciclette comprese.

**Chiedo quindi con un emendamento di modificare il progetto in fase realizzativa in modo da introdurre almeno il limite di 30 km/h come si prevede di fare su via Luini (MM47).**

Concessa questa modifica invito il Consiglio comunale ad approvare il progetto.”

Interviene il signor **Giovanni Monotti**:

“Io ho solo una piccola puntualizzazione che vorrei anche fissare come **emendamento**. Leggevo nel messaggio che gli stalli sono previsti tramite l'utilizzo di griglie modulari in plastica PE. Questo tipo di soluzione già adottata nella parte bassa della Lanca non è che si dimostra molto ottimale considerato anche che nell'altro progetto, quindi l'altra strada sopra, questi stalli verranno fatti leggo *“in pavimentazione bituminosa riciclata”*. Ora mi chiedo perché questa differenza, rispettivamente questa differenza genera degli aumenti di costo non indifferenti. Utilizziamo anche lì la pavimentazione bituminosa riciclata. **Motivo per cui io formulo il seguente emendamento “Gli stalli lungo via Lanca degli Stornazzi verranno eseguiti con una pavimentazione in riciclato.”**

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

“Onorevole presidente, membri dell'ufficio presidenziale, cari consiglieri il consigliere comunale, colleghi municipali, Consiglieri della Commissione della Gestione relatori, signore e signori,

il M.M. no. 48 concerne la richiesta di concessione di un credito di 750'000.- CHF per il progetto PALoc 2, TL 1.6 di riqualifica e messa in sicurezza di via Lanca degli Stornazzi (con nuovo marciapiede) e la concessione di un credito di 240'000.- CHF all'Azienda Acqua Potabile per l'estensione della rete dell'acqua potabile sotto la medesima via.

Questa aggiunta, relativa agli interventi relativi al miglioramento della rete dell'acqua potabile, è stata dimenticata nel titolo del M.M. Ringrazio la Commissione di gestione per avercelo segnalato.

Questo messaggio, come quello che seguirà e quello successivo, più combattuto e ringrazio già adesso il collega Paolo Caroni per essersi assunto il compito di presentarlo, rientrano nel novero del "Programma di agglomerato del locarnese", PALoc 2, seconda generazione, risalente al 2011, e fa parte del pacchetto delle misure TL, vale a dire "Traffico lento (mobilità ciclabile e pedonale, sinonimo di mobilità lenta)".

Il codice TL 1.6 recita proprio "messa in sicurezza di via Lanca degli Stornazzi" quale elemento tipico della volontà regionale migliorare, appunto, anche la sicurezza di tale comparto stradale. Questi progetti, se attuati per tempo dai Comuni oggetto di desiderata da parte dell'agglomerato, beneficiano di rilevanti finanziamenti da parte o del Cantone o della Confederazione a seconda della tipologia di intervento.

L' "esca" del sussidio, se da un lato è uno stimolo ad agire per tempo, per non perderlo, d'altro lato talvolta genera nella politica delle dinamiche di distorsione delle priorità, con necessità di trovare dei compromessi, per cui ciò che non è sovvenzionato rischia poi di passare in seconda importanza.

Vorrei ad ogni modo cogliere l'occasione per ringraziare il vicesindaco Paolo Caroni, responsabile della pianificazione, per il grande lavoro da lui svolto nel difficile sviluppo e coordinamento dei progetti di piano di agglomerato e di pianificazione del territorio.

Recentemente, per quanto riguarda il piano di agglomerato di terza generazione del 2016, la nostra Città ha beneficiato del voto migliore tra le città nel Cantone Ticino.

Ciò significa che sussiste un'ottima collaborazione tra la pianificazione, i progetti di programma di agglomerato e municipio rappresentato dal nostro rappresentante Paolo Caroni, assieme all'Ufficio tecnico.

Quest'ottima relazione, accoppiata al notevole sforzo, costante, effettuato dalla nostra Commissione della gestione di milizia, permette di giungere a dei risultati che si concretizzano in opere di interesse non solo per la nostra collettività ma di tutta la nostra regione.

A nome del municipio vorrei qui ringraziare il vice sindaco Paolo Caroni, l'ufficio tecnico come pure la commissione della gestione per la serietà e competenza con la quale affrontano questi problemi, nell'interesse della collettività.

Il notevole tempo dedicato dal vicesindaco ad affrontare con grande competenza le complesse tematiche pianificatorie e di attuazione, va a beneficio di tutti noi. Per questo, quale Capo dicastero sicurezza, lo ringrazio formalmente.

Detto questo, con riferimento al progetto concreto, come rilevato, il Municipio osserva che il termine di "messa in sicurezza" figura quale denominazione della stessa misura PALoc TL1.6. La via Lanca degli Stornazzi è un collegamento importante, verso la zona turistica e di svago della riva lago, percorsa, nel periodo estivo, a tutti gli orari, e nei periodi di punta da oltre un centinaio di pedoni di media all'ora.

Allo stesso tempo, è pure l'asse di riferimento del trasporto pubblico per l'attuale linea 2 e per la futura linea 4, che avrà una frequenza maggiore.

Da quando è iniziato il cantiere sul fondo al mappale 5602, i pedoni sono costretti a camminare sul campo stradale, districandosi tra auto e mezzi pesanti.

Si tratta di una zona di notevole valore dal punto di vista turistico e paesaggistico, con migliaia di utenti che giornalmente la frequentano.

Si pensi inoltre ai futuri inquilini delle nuove abitazioni che stanno sorgendo sul mappale menzionato e che dovranno avere la possibilità di spostarsi a piedi ed in bicicletta, in sicurezza

Per la copertura dei costi dell'illuminazione pubblica, il Municipio aderisce alla proposta di emendamento del punto 4 del dispositivo proposto dalla Commissione della gestione che prevede un addebito completo dell'importo al fondo FER.

Il Municipio e l'Ufficio tecnico, assicurano il massimo impegno ed attenzione per tenere sotto controllo la spesa prevista con questo messaggio.

Per i camperisti il Municipio cerca di fare il possibile, e non può fare nulla se si trova ostacolato da ricorsi. Va rilevato che lo stesso PALoc prevede che i camperisti siano posizionati in zona periferica rispetto al polo, vicino a mezzi di trasporto pubblici. Interpellati i nostri vicini, nessuno si è detto interessato ad ospitare tale attività.

Per quanto riguarda il piano dei parcheggi, questo è stato aggiornato recentemente.

Relativamente alle biciclette sui marciapiedi, queste di principio non vi potrebbero transitare. Non volendo uno stato poliziesco, sta prioritariamente ai ciclisti di essere disciplinati, ed evitare di viaggiare sui passaggi riservati ai pedoni.

Relativamente alla proposta di cambiare strutture plastiche proposte a bituminose riciclate quale superficie di parcheggio, non ritengo sia più possibile modificare tale tipologia in questa sede. Trattandosi verosimilmente di proposta di modifica sostanziale.

Per quanto riguarda la proposta di portare il limite di velocità a 30, il Municipio recentemente ha votato un credito per lo studio per una limitazione 30 nella zona. Non avrebbe senso, ora, stabilire, una limitazione puntuale solo per tale tratto di strada, oltre a non essere probabilmente neppure possibile dal profilo normativo.

Ritenuto quanto precede passo la parola alla Presidente affinché possa gestire i dibattiti e porre in votazione il dispositivo formulato dal Municipio, con la modifica al punto 4 menzionata, alla quale il Municipio aderisce.

Per quanto riguarda la variante proposta dal Consigliere comunale Monotti non so se si tratta di una modifica sostanziale, se così fosse penso che non potrebbe essere sottoposta. L'unica cosa che potrei dire è vedere con l'Ufficio tecnico di valutare cosa è meglio fare per quanto riguarda questa struttura sotto i parcheggi, però non posso dare nessuna assicurazione. Comunque a livello di emendamento tecnico di questo tipo a questo momento dubito che possiamo prendere una decisione senza il rischio di dover rinviare tutto il Messaggio e naturalmente con il rischio di perdere le sovvenzioni perché saremmo in ritardo e penso che forse facendo la valutazione non ci sarebbe proporzionalità. Però è libero di formalizzare e mettere in votazione come alternativa la sua proposta e poi deciderà il Giurista del Comune.”

Interviene per una replica il signor **Giovanni Monotti**:

“Non reputo che il mio emendamento sia sostanziale, in quanto è una constatazione che il medesimo modello, le medesime strutture di stalli in fondo a Lanca degli Stornazzi, si spaccano proprio perché le macchine quando si muovono li rovinano. Quindi non vedo cos'è che ci sia di così sostanziale, se del caso a mio modo di vedere costano meno con il riciclato e dunque si tratta unicamente di una modifica delle intenzioni di sistemazione di un piazzale. Adesso basta con sta' storia delle modifiche sostanziali.”

Interviene il relatore **Gianbeato Vetterli**:

“Vorrei brevemente intervenire sulla proposta del collega Monotti, dicendo che la soluzione da lui proposta l'abbiamo già lungo tutta via Respini e devo dire che io sono assolutamente favorevole ad avere i posteggi con una pavimentazione permeabile. Ed è sicuramente una buona soluzione. Però una pavimentazione di quel genere lì con il macinato dell'asfalto purtroppo ha anche qualche svantaggio, infatti riporta sulla careggiata moltissimo di questo ghiaietto che poi va a finire anche nelle canalizzazioni. Ritengo poi che questo potrebbe provocare anche delle problematiche alle stesse canalizzazioni. Ora dove abbiamo già molta pavimentazione è

sicuramente da sostenere. In quello spazio lì dove, dopo quei due metri della pavimentazione dei posteggi, abbiamo il prato ed il bosco credo che sia molto meglio fare una soluzione pulita e dai costi sicuramente minori sull'arco di molti anni che non con la pavimentazione proposta da Monotti. Ideale secondo me, e ho avuto l'occasione di parlarne anche qualche volta con i responsabili dell'Ufficio tecnico, sarebbe quella di mettere quei bei precompressi in cemento che però sono permeabili, ma pare che con questa soluzione abbiamo dei costi più elevati della stessa pavimentazione in asfalto. Quindi dal mio punto di vista, per l'esperienza che abbiamo avuto con via Respini, la detta proposta non sarebbe da adottare per via Lanca degli Stornazzi.”

La signora **Presidente** constata che non ci sono più interventi, ragione per cui mette dapprima in votazione eventuale, da un lato, la proposta di cui al punto 1 del dispositivo del Messaggio municipale, d'altro lato in sequenza il punto 1 del dispositivo dei Messaggio con i due emendamenti presentati da Buzzi e da Monotti.

Gli autori degli emendamenti consegnano nel frattempo le loro richieste in forma scritta e da loro sottoscritte.

**Matteo Buzzi e Pierluigi Zanchi presentano formalmente il seguente emendamento:**

“Viene introdotto il limite di velocità 30 km/h su via alla Lanca degli Stornazzi, ciò permette di far convivere autoveicoli e biciclette senza dover creare una ciclopista separata.”

**Giovanni Monotti presenta formalmente il seguente emendamento:**

“Gli stalli a lato di Via Lanca degli Stornazzi saranno da eseguire con una pavimentazione bituminosa riciclata e non con griglie modulari in plastica PE”

La signora **Presidente** precisa in seguito che le votazioni eventuali avranno come oggetto soltanto il primo punto del dispositivo del MM, ritenuto che gli emendamenti riguardano la realizzazione del progetto di cui si chiede l'approvazione a tale punto (mentre gli altri punti del dispositivo, da 2 a 8, sono complementi del punto 1 e in sé non oggetto di specifici emendamenti). Considerato che gli emendamenti riguardano degli aspetti non in concorrenza l'uno con l'altro, le votazioni eventuali possono pertanto svolgersi come segue:

prima votazione eventuale tra il punto 1 del MM (limite di velocità di 50 km/h) e l'ipotesi di punto 1 del MM con l'emendamento Buzzi (limite di velocità di 30 km/h);

seconda votazione eventuale tra la variante che avrà ottenuto maggiori voti favorevoli nella prima votazione eventuale (quindi prevedente gli stalli con griglie modulari in plastica PE) e la variante di Monotti (prevedente il progetto con gli stalli con una pavimentazione bituminosa riciclata);

la variante della seconda votazione che avrà ottenuto maggiori voti favorevoli andrà in votazione finale.

La signora **Presidente** chiede ai presenti se vi siano osservazioni o contestazioni sull'impostazione delle votazioni presentata.

Interviene nuovamente il signor **Gianbeato Vetterli:**

“Mi permetto di chiedere al collega Buzzi se sia il caso di mantenere questa richiesta dopo la risposta del Capodicastero, perché ritengo che soprattutto per quanto concerne le zone 30 non sia una richiesta da fare così senza avere delle basi tecniche. Abbiamo visto che a Solduno siamo andati a istituire una zona 30 quando i test fatti su distanze di più giorni e di più mesi hanno dimostrato che la velocità di quella zona era comunque sempre contenuta nei 30 km/h.

Perché poi mettere la zona 30 non eviterà che qualche pazzo vuole passare a velocità superiore lo stesso in quella zona lì. Non lo evita per niente, evita soltanto complicazioni all'amministrazione per costruire queste zone. Dove già sin d'ora queste velocità non sono raggiunte o sono di medie inferiori, io trovo che prima di istituirla bisogna veramente fare uno studio serio e poi il Municipio saprà decidere se proporla oppure no.”

Interviene il signor **Matteo Buzzi**:

“Mantengo l'emendamento perché trovo che questo tratto della ciclopista nazionale è un tratto molto importante per la Città di Locarno e anche se la pianificazione della zona 30 è prevista in un prossimo futuro non si sa bene quanto prossimo sarà. Trovo importante che su questi tracciati demarcati a livello nazionale ci sia da parte della Città una disponibilità ad intervenire subito. Quindi per introdurre il 30 km/h in questa tratta, come del resto in parte, se ho letto bene il Messaggio, viene fatto su via Luini anche se non è una zona 30 completa”.

Interviene il signor **Nicola Pini**:

“Devo dire che sono un po' in imbarazzo a dovermi esprimere su un emendamento, riguardante il tipo di asfalto, avendo due colleghi consiglieri comunali che stimo entrambi molto e che sicuramente hanno competenze in merito. Mi chiedo: non può prendersi l'impegno il Municipio di valutare queste due alternative e fare un'analisi costi e benefici e poi procede eventualmente anche informando il Consiglio comunale? Perché per me, ripeto, è difficile esprimermi su che tipo di asfalto mettere, non avendo ben presente le varie opzioni (costi benefici, possibili svantaggi, ecc.). Quindi mi appello al buonsenso del Municipio e magari all'autore dell'emendamento, per vedere se si può andare in questa direzione, ritenuto che entrambe le opzioni possono essere magari valide. Grazie.”

Interviene il signor **Pierluigi Zanchi**:

“In realtà la questione della zona 30 permetterebbe di dare più sicurezza ai ciclisti ed evitare che questi utilizzino il marciapiede che appunto è stretto, ma soprattutto permettono di avere una continuità con quello che sarà poi la passerella sulla Maggia. Il fatto di introdurre la zona 30 in ogni caso aiuta gli automobilisti a regolarsi maggiormente sulla questione della velocità. A maggior ragione se una strada sarà trafficata anche dai pedoni, per cui non sapendo quando ci sarà questa zona 30 non penso che ci faccia male comunque appoggiare questo Messaggio con l'emendamento, che semplicemente chiede più sicurezza e più fluidità per chi utilizza la bicicletta.”

Interviene il municipale **Niccolò Salvioni**:

“Per quanto riguarda la zona 30, penso non si possa improvvisare circa le velocità delle tratte stradali. Ci sono delle disposizioni che stabiliscono che devono essere delle zone proprio per evitare che qualcuno non se ne accorga e si ritrova improvvisamente a piede per sei mesi. Il Municipio, come ho detto, sta esaminando l'introduzione della zona 30 in quel comparto, arriverà. Per quanto riguarda i grigliati sotto le automobili, la tecnologia si è evoluta rispetto agli anni passati e il sistema proposto, il fresato, dal profilo della manutenzione è più costoso rispetto al sistema proposto. La proposta di compromesso del consigliere Pini va un po' nella direzione di quanto indicato, quindi si può esaminare le due categorie e magari sceglierne una al posto dell'altra.”

Interviene il signor **Piergiorgio Mellini**:

“Io mi ricordo che a suo tempo avevo già fatto questa osservazione sulla zona 30 nel comparto, perché effettivamente al di là di via Lanca degli Stornazzi c'è anche la via delle Scuole. E vorrei

anche fare presente che oltre alle scuole elementari sono presenti altre sedi di scuola: la scuola media, il liceo e la scuola dell'infanzia. E questa strada, via Lanca degli Stornazzi, che si collegherà poi su via delle Scuole arriverà in zona scuola media morettina per poi incanalarsi sulla prevista passerella quindi a maggior ragione tenuto conto anche della tipologia di questo comparto io credo che un' introduzione della zona 30 sia più che opportuna, anche perché quei due dossi che sono stati inseriti su via delle Scuole probabilmente con l'obiettivo di limitare la velocità delle automobili non è che funzioni molto. Quindi personalmente sosterrò questo emendamento.”

La signora **Presidente** constata che non ci sono più interventi, ragione per cui mette in votazione eventuale il MM con gli emendamenti presentati:

si procede con la prima votazione eventuale con le due varianti:

Variante 1 (messaggio municipale): voti favorevoli 28  
 Variante 2 (emendamento Buzzi): voti favorevoli 10

dopo scarto di quella che ha raggiunto il minor numero di voti affermativi, si procede con la seconda votazione eventuale con le due varianti rimaste:

Variante 1 (messaggio municipale): voti favorevoli 25  
 Variante 2 (emendamento Monotti): voti favorevoli 13

La signora **Presidente** mette di seguito in votazione finale la proposta di cui al Messaggio municipale, con l'emendamento della CdG riguardante il punto 4 del dispositivo a cui ha aderito il Municipio, e meglio quanto segue:

1. E' stanziato un credito di CHF 750'000.-- per la realizzazione del progetto PALoc 2 TL 1.6 - Riqualifica e messa in sicurezza di Via alla Lanca degli Stornazzi (con nuovo marciapiede);
2. Il credito sarà iscritto al capitolo 501.10 "Strade e marciapiedi";
3. Il "sussidio federale per progetti PaLoc 2 misura TL1.6" sarà iscritto al capitolo 660.90 "Sussidi federali per altri investimenti";
4. A totale copertura del costo per l'illuminazione pubblica a LED verrà utilizzato l'accantonamento dei contributi FER, conto 285.46;
5. È stanziato un credito di CHF 240'000.-- per la posa della nuova condotta dell'acqua potabile in Via Lanca degli Stornazzi;
6. Il credito sarà iscritto al capitolo 501.5 " investimenti rete Locarno";
7. È approvato il prelievo dei contributi di miglioria. La percentuale di prelievo è fissata al 30% per i proprietari interessati agli interventi.  
 Le entrate saranno iscritte al capitolo 610.30 "Contributi per opere stradali";
8. 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.

Al momento di aprire la votazione il signor **Giovanni Monotti** chiede ancora la parola:  
 “Solo una piccola annotazione. Penso che non molti hanno capito quello che è successo. Secondo me c’è stato un errore di fondo, però non vorrei sbagliarmi. Io avrei messo in votazione l’emendamento 1, voti favorevoli, voti contrari, passa l’emendamento, poi l’emendamento 2 e poi viene integrato. Io avrei fatto così però alla fine della fiera mi sembra che nessuno ha capito cosa abbiamo votato.”

La signora **Presidente** ricorda a Monotti che in questi casi si procede con la tecnica delle votazioni eventuali e non con delle singole votazioni su ogni emendamento proposto.

Non essendoci altri interventi la signora **Presidente** riapre la votazione finale con il seguente esito:

con 33 voti favorevoli, 0 voti contrari e 1 astenuto, alla presenza di 34 consiglieri comunali.  
 Verbale delle risoluzioni approvato all’unanimità.

### **CREDITO VIALE ISOLINO VIA AZIENDE**

**M.M. no. 56 del 14 maggio 2018 concernente la concessione di un credito complessivo di CHF 2’167’000.-- per il progetto PALoc 2 TL 1.5 di messa in sicurezza di Viale dell’Isolino e per il progetto di riqualifica e di messa in sicurezza di Via delle Aziende.**

**Rapporto della Commissione della Gestione del 16 luglio 2018** sul M.M. no. 56 concernete la concessione di un credito di 2’167’000.- CHF per il progetto PALoc 2 TL 1.5 di messa in sicurezza di Viale dell’Isolino e per il progetto di riqualifica e di messa in sicurezza di Via delle Aziende.

La signora **Presidente** apre la discussione.

Interviene in qualità di relatore della Commissione della Gestione il signor **Gianbeato Vetterli**:  
 “Quale introduzione vale tutto quanto da me già espresso in apertura al M.M. no. 47 e specificatamente per il M.M. nr 56 a nome della vs. commissione aggiungo:

- anche per questo M.M. la vs. Commissione chiede ai responsabili di ripensare qualche dettaglio per contenere i costi, che, come già detto, riteniamo elevati per i lavori proposti, in particolare per quanto concerne la pavimentazione fonoassorbente, inutile in quel tratto dove non ci sono abitazioni, il rifacimento della bordura verso il Bosco Isolino, che sembrerebbe ancora in buono stato ed il non impiego della posta imprevisi poco giustificata per le medesime ragioni già espresse per il precedente M.M.. Comunque lasciamo libertà ai responsabili di giudicare realmente, e pure anche a riguardo delle varie offerte che sicuramente verranno richieste, quale soluzione migliore ritengono di adottare, con comunque la richiesta di cercare di contenere i prezzi preventivati;
- anche perché oltre che ritenere elevati i costi, la vs. Commissione nutre qualche dubbio su quanto potrà essere recuperato con gli obbligatori contributi di miglioria, e la stessa cosa vale a ritroso anche per via Lanca degli Stornazzi, non facilmente giustificabili per i pochi privati confinanti e perché la maggior parte dei terreni confinanti appartengono alla Città;
- chiediamo inoltre che venga definitivamente cancellato con i consuntivi 2018 il credito, nel frattempo comunque obsoleto, di 90’000.- CHF (e non 85’000.- come indicato nel presente M.M.) del M.M. 48/2014 per la sistemazione viaria del Viale Isolino.

Premesso quanto testé espresso la vs. Commissione propone l’approvazione del dispositivo del M.M. così come presentato.

Anche in questo caso, contemporaneamente all’adesione della Commissione della gestione porto l’adesione del Gruppo PLR.”

Interviene il signor **Simone Beltrame**:

“A nome del gruppo PPD formulo le seguenti considerazioni.

Il progetto alla base della richiesta di credito è inserita nella politica avviata da tempo dalla Città del promovimento della mobilità lenta ed è volta alla sistemazione e al riordino dei posteggi lungo le 2 strade di Viale dell’Isolino e di Via delle Aziende con creazione di una pista ciclopedonale di collegamento tra Viale al Lido e Via delle Aziende con l’obiettivo di unire la pista ciclabile del Lungolago con il “Quartiere Nuovo”.

Questa realizzazione si inserisce nel progetto PALoc 2, i cui interventi devono essere iniziati entro la fine del corrente anno al fine di ottenere i sussidi dalle Autorità preposte nell’ambito del programma traffico d’agglomerato.

Con questo intervento vengono rispettati gli obiettivi della Città di promuovere la mobilità lenta e, nel contempo, viene risistemata la pavimentazione, i cui interventi erano già stati approvati a suo tempo da questo legislativo e vengono anche messi in sicurezza gli utenti con una realizzazione sopraelevata del campo stradale che modererà il traffico.

Inoltre saranno rifatte parzialmente le tubazioni su Viale dell’Isolino, finanziate però con un credito quadro già concesso e verranno realizzati nuovi parcheggi per moto e biciclette all’incrocio con Via della Pace e all’incrocio con Via della Posta.

Il costo complessivo preventivato è di CHF 2'167'000.00 e viene sussidiato in ragione di CHF 240'000.00, in ragione del 30%, se tutto va bene (ovvero ca CHF 650'000.00), mediante il prelievo dei contributi di miglioria, in ragione di CHF 101'618.00 con l’accantonamento dei contributi fondo energie rinnovabili e CHF 90'000.00 mediante compensazione del credito già concesso nel 2014 ma decaduto per gli interventi di sistemazione della pavimentazione del Viale dell’Isolino.

A carico della Città dunque dovrebbe alla fine essere computato 1 Mio di franchi.

Si chiede tuttavia al Municipio di prestare la massima diligenza e il massimo controllo dei costi, soprattutto se si considera che il preventivo è molto largheggiante e vi sono spazi di risparmio (v. ad esempio CHF 94'450.00 di imprevisti) come indicato nel rapporto della Commissione della gestione.

Pertanto chiedo a nome del gruppo che venga approvata la concessione del credito così come presentato. Grazie”

Interviene il signor **Matteo Buzzi**:

“Condivido e approvo l’intervento. Mi permetto però di menzionare due aspetti che secondo me rimangono lacunosi:

Il primo punto da menzionare riguarda la corsia ciclopedonale: si parla di pista ciclopedonale, ovvero per ciclisti e pedoni assieme: vista l’evidente differenza di velocità tra pedoni e ciclisti, per realizzare un’opera che segua lo stato dell’arte si sarebbe dovuto realizzare un marciapiede separato solo per i pedoni. La larghezza di 3.10 non è sufficiente per inserire due corsie ciclabili e una corsia pedonale. La coabitazione di pedoni e ciclisti sulle stesse corsie sempre all’origine di polemiche, è accettabile su tronconi ciclopedonali del passato, andrebbe però assolutamente evitata nei nuovi progetti.

Il secondo aspetto è l’incrocio con viale Al Lido: l’intersezione della pista ciclopedonale e l’attraversamento della careggiata per inserirsi sulla ciclopista del lungolago va secondo me pianificato meglio. Nel progetto non è previsto a prima vista alcun intervento. Visto il corposo investimento su via Isolino si può secondo me esigere anche un intervento per mettere in sicurezza il citato attraversamento.

Sperando che il Municipio possa prendere seriamente in considerazione per futuri interventi.”

Interviene il signor **Pierluigi Zanchi**:

“Solo un’ osservazione: essendo che il Messaggio concerne anche con questo credito via alle Aziende, vorrei sapere se il Municipio ha già in mano i risultati dei carotaggi di questo comparto, siccome è confinante con la zona che è inquinata. È confinante con quel comparto che se ben ricordo dovremmo disinquinare prima di progettare altre cose.”

Interviene il signor **Giovanni Monotti**:

“Presidente, non si preoccupi, non formulerò emendamenti. La zona dov’è che si intende intervenire è segnatamente quella a confine con i campi di calcio. Pullulano, crescono e proliferano le neofite. In particolar modo il poligono del Giappone. Il mio quesito è questo: la problematica è attentamente stata analizzata nell’ambito del progetto? La zona andrà risanata e quindi la terra sicuramente asportata con i relativi costi. Bisognerà anche fare attenzione di non spostare terra a destra e a sinistra. Questo dovrà essere attentamente valutato all’interno del capitolato e quindi questo è l’invito, questa volta, al Municipio di tenerne in considerazione. E poi l’altra considerazione è invece relativa al tipo di alberature. Si dice nel Messaggio che verrà creato un viale alberato e qui la domanda è “qual’ è il tipo di alberatura che si intende mettere a dimora?” bisognerà prestare attenzione poiché è un comparto sensibile e le specie che verranno messa a dimora devono adattarsi anche alla presenza del Bosco Isolino, rispettivamente alle altre aree aperte, e quindi ecco, non so se avete già un’ idea o se questo dovrà essere valutato più in là. Mi auguro comunque che siano delle alberature di qualità, non oleandri.”

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

“Onorevole presidente, membri dell’ufficio presidenziale cari consiglieri e consiglieri, , colleghi municipali, signore e signori,

il M.M. no. 56 concernente la concessione di un credito complessivo di CHF 2’167’000.- per il progetto PALoc 2 TL 1.5 di *messa in sicurezza di Viale dell’Isolino* e per il progetto di riqualifica e di *messa in sicurezza di Via delle Aziende*.

Il Codice 1.5 delle misure PALoc2 del 2011 fa riferimento al tema della “*messa in sicurezza del viale dell’Isolino*”.

Passando agli elementi concreti, su cui anche la Commissione della gestione ha svolto pertinenti riflessioni, posso precisare quanto segue.

Il numero di posteggi eliminati è di una decina sui 95 esistenti. In compenso, quelli realizzati saranno adattati alle norme VSS (acronimo di “*Associazione degli esperti in materia di traffico e trasporti*”). Ci saranno inoltre, in più, due posteggi dedicati alla ricarica di auto elettriche.

La questione del volume di traffico non è direttamente connessa con la riqualifica della strada che serve soprattutto a mettere in sicurezza pedoni e ciclisti lungo un’arteria di accesso importante, attualmente completamente priva di marciapiede!

Il PALoc fonda le sue radici proprio sul principio di ridefinire la mobilità all’interno degli agglomerati, favorendo altri mezzi di trasporto in alternativa ai veicoli motorizzati privati, in sicurezza.

Per questo motivo, indipendentemente dalla volontà del Municipio, ci sono molte misure focalizzate sulla promozione del trasporto pubblico e della mobilità lenta. In caso contrario, la Confederazione non avrebbe approvato né finanziato il PALoc.

Per quanto concerne l’Azienda dell’acqua potabile, si conferma che il piccolo intervento di sostituzione della condotta esistente è finanziato attraverso un credito già votato per il relativo potenziamento.

Del resto, l’Azienda si finanzia con mezzi propri e quindi l’effetto, per i conti del Comune, è nullo.

Confermiamo al Consiglio comunale, come nel messaggio precedente, che vi sarà il massimo controllo sull'ammontare dei costi dell'opera, come del resto avviene costantemente nell'ambito delle costruzioni stradali, già da molti anni a questa parte.

Ne è la prova il fatto che non si sono mai registrati sorpassi dei crediti approvati in tale ambito. Relativamente al calibro della strada e della pista ciclo-pedonale, purtroppo lo spazio disponibile non ha permesso di estenderlo maggiormente.

Relativamente al problema del sito inquinato, se il comparto di strada ove si prevedono i lavori lo fosse, il Cantone non permetterebbe di svolgervi lavori. I carotaggi nella zona adiacente dovrebbero iniziare a breve.

Terremo in ogni caso conto dei suggerimenti formulati, laddove si intravedono possibilità concrete di risparmio.

Per gli spunti costruttivi espressi dalla Commissione della gestione, e per il proprio impegno nel controllare e migliorare l'attività del nostro Comune, la ringrazio.

Per quanto riguarda il viale alberato, a parte la visione diametralmente opposta tra il sottoscritto, che non disdegna le palme, e l'ing. Monotti, che predilige le piante indigene, sarà comunque l'ufficio tecnico a determinare quali piante di pregio inserire.

Ritenuto quanto precede passo la parola alla Presidente affinché gestire i dibattiti e porre in votazione il dispositivo formulato dal Municipio. Vi ringrazio.”

La signora **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 1'430'000.- per la realizzazione del progetto PALoc 2 TL 1.5 - Messa in sicurezza di Viale dell'Isolino;
2. E' stanziato un credito di CHF 737'000.- per la riqualifica e messa in sicurezza di Via delle Aziende;
3. I crediti saranno iscritti al capitolo 501.10 "Strade e marciapiedi";
4. Il "sussidio federale per progetti PaLoc 2 misura TL1.5" sarà iscritto al capitolo 660.90 "Sussidi federali per altri investimenti";
5. A totale copertura del costo per l'illuminazione pubblica a LED verrà utilizzato l'accantonamento contributi FER, conto 285.46;
6. È approvato il prelievo dei contributi di miglioria. La percentuale di prelievo è fissata al 30% per i proprietari interessati agli interventi.  
Le entrate saranno iscritte al capitolo 610.30 "Contributi per opere stradali";
7. 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 33 voti favorevoli, 0 voti contrari e 0 astenuti, alla presenza di 33 consiglieri comunali.  
Verbale delle risoluzioni approvato all'unanimità.

## **RIASSETTO VIA LUINI**

**M.M. no. 47 28 marzo 2018 concernente la concessione di un credito di CHF 3'320'000.-- per il progetto PALoc 2 INF 12 Messa in sicurezza di Via Bernardino Luini.**

**Rapporto di maggioranza del 27 agosto 2018 della Commissione della Gestione sul M.M. no. 47 concernente la concessione di un credito di CHF 3'320'000.- per il progetto PALoc2 INF 12 "Messa in sicurezza di Via Bernardo Luini".**

**Rapporto di minoranza del 27 agosto 2018 della Commissione della Gestione** al M.M. no. 47 concernente la concessione di un credito di CHF 3'320'000.-- per il progetto PALoc 2 INF 12: Messa in sicurezza di Via Bernardino Luini.

La signora **Presidente** ricorda inoltre che il Municipio, in data 21 settembre 2018, ha fatto pervenire ai Consiglieri comunali uno scritto, in cui viene riassunta la presa di posizione dei vari servizi cantonali, documento pure trasmesso quale allegato dello stesso scritto.

La signora **Presidente** apre la discussione.

Prende la parola il co-relatore del rapporto di maggioranza signor **Angelo Pelloni**:

“Abbiamo già sentito che anche questo messaggio si inserisce in un discorso più ampio, quello della PALoc, per cui non insisterò tanto su questa direzione. Annoto però che il progetto di riqualifica e messa in sicurezza della via Luini può avere un influsso sulle zone circostanti, in particolare Largo Zorzi, quando vedremo trasportare completamente il trasporto pubblico da Largo Zorzi in via Luini. Una zona pregiata della nostra Città, una zona che merita una riqualifica e per la quale sicuramente il Municipio saprà darci delle indicazioni in futuro. È chiaro che anche questo rappresenta un cambiamento anche concettuale che alle volte trova delle resistenze o trova delle critiche. Chiaro anche che ci vuole il buonsenso nel progettare questi cambiamenti. Il buonsenso nell'accettare certe difficoltà che la logistica, le infrastrutture e gli spazi ci impongono. Del grosso cambiamento di questo progetto di via Luini, è stata sottolineata stasera la convivenza tra biciclette e pedoni. Non è l'unico esempio nella nostra Città, non è l'unico esempio della regione dove spesso è il ciclista che deve utilizzare il buonsenso se vuole la convivenza con i pedoni. È strano però che non è mai stata anche rilevata la problematica eventuale della convivenza tra ciclisti-automobili, ciclisti-camion e ciclisti-trasporto pubblico. Per cui esistono dei compromessi, e esistono compromessi anche tra traffico lento e traffico normale. Sempre più siamo confrontati nei nostri centri urbanistici a uno svuotamento del traffico privato, a un allontanamento del traffico pubblico a causa la velocità, a favore della mobilità lenta pedone-ciclista. Credo che questo sarà il destino del centro di Locarno, sempre più automobili e traffico pubblico dovranno andare in periferia e su questo non possiamo negare o non possiamo tanto opporci. Quando ci sono i cambiamenti lo si deve fare nel rispetto delle regole e abbiamo potuto verificare in Commissione che c'è stato un bando di concorso e questo è stato rispettato. Vi sono diversi punti nel nostro rapporto di maggioranza che sono stati toccati. Sono 8 in totale e non voglio elencarli, penso che li avete letti. Sottolineo il fatto che abbiamo riportato delle immagini. Sono abbastanza significative tra quello che è attualmente via Luini e quello che sarà in futuro via Luini, basta guardarle per poter capire l'importanza di questo progetto e il fatto che deve essere accettato questo Messaggio. Io sinceramente non ho più nulla da aggiungere a quanto già scritto nel rapporto di maggioranza. Abbiamo ricevuto nel frattempo un complemento da parte del Municipio relativo alla presa di posizione da parte del Dipartimento, in cui si indica che sono prevalente favorevoli a questo progetto, per cui a nome di chi ha firmato il rapporto di maggioranza e a nome anche del gruppo PPD vi chiedo di accettare il Messaggio Municipale.”

Interviene il signor **Piergiorgio Mellini**:

“Siamo qui questa sera per discutere, si fa per dire, della richiesta di credito di oltre 3 milioni per mettere in sicurezza la via Luini.

In effetti, questo Messaggio appare blindato. È stato accolto nella Commissione della Gestione quasi come una manna piovuta dal cielo e non ha suscitato che poche reazioni anche da parte

di coloro che abitualmente si distinguono per le loro scelte parsimoniose nella gestione dei beni pubblici.

Nel rapporto di maggioranza ci si limita a prendere atto di alcuni aspetti critici sottolineati nel rapporto di minoranza senza tuttavia entrare particolarmente nel merito.

E invece, a nostro parere, lo si dovrebbe fare.

Approvando questo Messaggio perdiamo una grande opportunità, cioè quella di progettare uniformemente tutto il comparto; si preferisce invece continuare con l'applicazione di cerotti qua e là, senza una vera e propria progettualità e una visione d'assieme del nostro maltrattato territorio.

Le nostre perplessità erano già state comunicate al Municipio tramite una mail che la sezione del PS di Locarno aveva inviato ai municipali Caroni, Salvioni e all'ingegner Engelhardt il 27 settembre 2016 che ci sembra giusto ricordare in questa sede.

Avevamo allora appena saputo che il Municipio intendeva affrontare, entro breve, il progetto per il riassetto urbanistico di Via Luini. Segnalavamo al riguardo il nostro stupore, vedendo sul sito della Città e su alcuni quotidiani la pubblicazione di un annuncio di gara per tale progetto.

*“Annuncio incomprensibile che non chiarisce nemmeno chi dovrebbe iscriversi al “concorso d'onorario” e nel quale si trovano delle imprecisioni in merito ai subappalti, ai consorzi e ai punteggi per l'assegnazione del mandato. Ma la lacuna più vistosa, dicevamo nella mail, consiste nel fatto che per progettare un'area così importante della Città non sia stata presa in considerazione la possibilità di proporre un confronto di idee urbanistiche e architettoniche in modo da poter valutare più soluzioni confacenti”.*

Era questo, a nostro parere, un modo di agire conseguente all'atteggiamento propositivo che la Città aveva manifestato negli ultimi tempi. In conclusione chiedevamo *“di valutare la possibilità di ritirare l'annuncio di gara adottando una metodologia più consona che potesse garantire un miglior controllo della qualità a vantaggio di tutti”.*

Purtroppo abbiamo dovuto constatare come questo scritto non abbia mai ricevuto degna risposta e purtroppo i fatti ci hanno dato ragione: metodi inadatti di concorso hanno portato a un risultato di scarsa qualità non solo per Locarno, ma anche per il Cantone.

Da parte nostra, nel rapporto di minoranza, abbiamo messo in luce parecchi aspetti critici che non vogliamo in questa sede riproporre integralmente confidando che tutti lo abbiano letto con spirito aperto, tuttavia ci preme ribadire alcuni punti di vista essenziali che dovrebbero suggerire di non accettare questo Messaggio mutilo, in quanto mancano i costi legati alla nuova semaforizzazione dell'incrocio con il Lungolago, la prospettata terza corsia e tutti gli arredi legati alle pensiline, costi comunque che potrebbero portare a una spesa totale vicino, se non superiore, ai 4 milioni.

A questo proposito vale la pena ricordare che nella scheda 12 del PALoc 2 si stimava un intervento di 1.8 milioni. Pur ritenendo plausibile che i calcoli iniziali possano, a volte, anche se non dovrebbero esserlo per abitudine, rivelarsi piuttosto approssimativi, ci sembra che nel frattempo sia stato aggiunto parecchio lievito e altro se ne dovrà, ahinoi, aggiungere.

Inoltre ci sorge spontanea una domanda: la Confederazione non co finanzia il progetto perché è stato declassato o perché era già stato annunciato come “locale”?

A tal proposito e a dimostrazione della sufficienza, per non dire insufficienza, nel redarre i Messaggi, la richiesta di credito suppletorio di fr. 109'000 per villa Igea in quanto ci si era dimenticato della piattaforma per permettere l'accesso agli invalidi un servizio per questi ultimi come pure le vie di fuga con porte anti incendio, oppure gli ulteriori 270'000.- per la scuola dell'Infanzia dei Saleggi inseriti nel Messaggio di credito quadro per la manutenzione degli stabili comunali che vanno ad aggiungersi ai 240'000.- già votati per la centralizzazione delle cucine.

Ciò premesso, male si comprende tutta questa fretta, giustificata sbrigativamente facendo presa su ipotetici malus, quando nella scheda citata l'inizio dei lavori è previsto per il 2019. È nostra opinione che ben difficilmente per un'opera non cofinanziata dalla Confederazione e, oltretutto, modificata sostanzialmente nel suo aspetto originario, ci si possa aspettare una penalizzazione qualora si decidesse di procrastinarne la messa in opera con un progetto ben più organico e soddisfacente.

Questo modo di procedere, come già sottolineato nel rapporto di minoranza, non è più accettabile.

Altro aspetto non irrilevante, che per non dilungarci ci asteniamo di entrare nei dettagli, è quello che, come sostenuto nel Messaggio, lo spostamento dei percorsi dei bus non avrà influenza sul progetto di via Luini, ma non è così: innanzitutto la fermata alla Ferriera assumerà una maggior rilevanza in quanto andrà a sostituire l'attuale fermata in via della Pace, che rappresenta un nodo di smistamento (un vero hub) di vitale importanza per l'utenza dei mezzi pubblici, e, purtroppo, per questa brutta copia è previsto lo spazio per un solo bus articolato, carenza questa messa in evidenza dalla lettera che la Divisione delle costruzioni del Dipartimento del territorio ha spedito al Municipio il 19 luglio e mai giunta in Commissione della Gestione malgrado il fatto che si stesse trattando un Messaggio importante e dalle molte criticità, ma inviata a tutti i Consiglieri Comunali tre giorni or sono, quando ormai i giochi erano fatti, i rapporti firmati e, di fatto, rendendo così impossibile qualsiasi discussione in seno ai gruppi.

Questo modo di procedere è decisamente sconcertante, poco serio e scorretto.

Nella stessa presa di posizione della Divisione delle costruzioni si precisano parecchi aspetti dalla connotazione negativa che dovrebbero suggerire cautela nell'approvazione del Messaggio, se non indicare al Municipio che la via migliore è quella di ritirarlo.

Fra i molti punti critici ne citeremo solo alcuni:

- a) la larghezza del marciapiede a sud di m 1.50 è troppo esigua e andrebbe a penalizzare il rapporto fra spazio pubblico e attività commerciali presenti;
- b) gli interventi previsti sulla parte verso la Rotonda non si raccordano armoniosamente con la situazione preesistente, mentre sulla parte finale, verso il Lungolago, la superficie in cemento armato risulta sovradimensionata;
- c) come già accennato precedentemente la fermata alla Ferriera in direzione di Ascona deve prevedere la sosta di due bus articolati così come previsto in Piazza Castello;
- d) contrariamente a quanto previsto dal Messaggio, ogni punto di fermata deve essere provvisto di pensiline ubicate presso le porte d'accesso dei bus;
- e) nella lettera indirizzata al Municipio, la Divisione delle costruzioni nutre seri dubbi anche sul tipo di pavimentazione, in modo particolare sottolinea come la diversificazione della stessa arreca un aumento del disturbo fonico, comporta un aumento importante dei costi e crea disagi in fase esecutiva a causa della necessaria maturazione del beton;
- f) particolarmente interessante le considerazioni sulle alberature che riportiamo integralmente. "Nella scheda PALoc 2 la carreggiata di 6,00 m di larghezza era affiancata da due piste destinate alle biciclette di 1,50 m che a loro volta separavano lo spazio destinato ai pedoni (di 2,00 e 4,00 metri rispettivamente). L'alberatura, centrata rispetto allo spazio pedonale, avrebbe automaticamente precluso l'utilizzo longitudinale dello stesso ai mezzi veicolari e garantito distanze di visibilità migliori a chi si immette sulla strada o a chi la deve attraversare. Le motivazioni dello spostamento dell'alberatura rispetto alla scheda di PA, contenute 4.9 della Relazione tecnica, non sono a nostro avviso argomentate in modo da prevalere su quelle summenzionate".

Questo aspetto della condivisione fra ciclisti e pedoni è già stato argomento di criticità sottolineato nel nostro rapporto di minoranza e confermato anche dagli organi del Dipartimento del Territorio e dal dibattito a livello federale.

Dopo queste importanti censure, abbiamo l'impressione che via Luini sia un po' come la mitica cornucopia dove la fantasia dei promotori la riempie di alberature, posteggi, panchine, marciapiedi vari, carreggiata per i bus, spazi per i pedoni condivisi con i ciclisti, skaters, monopattini, passeggini, carrozzini per disabili, cani al guinzaglio, insomma una specie di "trompe-l'oeil" urbanistico.

Ma ciò che non riusciamo a comprendere è come mai il nostro comune non tiene conto dei giudizi negativi espressi dall'Autorità cantonale sul progetto qui in votazione e non fa tesoro di tutti i suggerimenti indicati per migliorarlo? È forse il sintomo più evidente del nostro provincialismo, visto che tronfiamente riesce anche ad affermare che "il progetto nel suo insieme ha quindi ottenuto l'avallo dell'Autorità cantonale"?

Prova ne è che, tra le tante perle, ci limitiamo a soffermarci sull'affermazione seconda la quale "il calibro della strada permette ai ciclisti stessi di continuare a circolare pure sul campo stradale senza particolari difficoltà o intralci" e, aggiungiamo noi, all'occorrenza slalomando fra i 450/700 bus che transiteranno quotidianamente su tale via a partire dal 2020.

A questo punto dobbiamo pure far rilevare che la richiesta del credito è relativo al Messaggio in questione è da ritenersi definitivo così come riportato a pagina 3, ma che nel frattempo ha già subito per stessa ammissione del Municipio importanti modifiche e di conseguenza andiamo a votare un credito per un Messaggio che non è più tale.

Ci sembra chiaro, a questo punto, rifacendoci ai contenuti del rapporto di minoranza e alle osservazioni testé descritte, che questo Messaggio non sia da approvare in modo che il Municipio ne possa presentare uno nuovo con tutte le modifiche suggerite dalla Divisione delle costruzioni, con le stime dei costi aggiornate e comprensive degli investimenti legati alle pensiline, al nuovo sistema di semaforizzazione e alla prevista terza corsia."

Interviene il signor **Matteo Buzzi**:

"Saluto molto positivamente l'intento di procedere alla messa in sicurezza di via Luini, trovo altrettanto positivo che si voglia cogliere l'occasione per dare anche un assetto urbano più moderno ad una importante via di Locarno. Purtroppo, vuoi per la fretta, vuoi per la mancanza di un concetto globale, l'intervento proposto da questo messaggio rischia di tramutarsi un'occasione sprecata. Il progetto sembra esser stato concepito in uno compartimento stagno, senza considerare quello che sta ai margini di via Luini. In questo senso si può riscontrare una certa improvvisazione.

Al di là dell'approccio generale commento brevemente alcune criticità di dettaglio:

- La prima è l'inserzione sul Lungolago: il progetto da per acquisito la discutibile decisione di spostare i bus della linea 1 da via della Pace/Largo Zorzi. Considero questa decisione un chiaro peggioramento dell'offerta di mezzi pubblici verso il centro storico di Locarno. Il peggioramento potrebbe però essere in parte compensato realizzando il bus navetta elettrico che i Verdi hanno proposto in una recente mozione e che spero possa essere seriamente considerata e realizzata in tempi brevi.
- La seconda è il marciapiede ciclopedonale: al di là del fatto che non si capisce bene dove debbano transitare le biciclette (sulla carreggiata a 30 km/h tra i bus e le auto o sulla cicloista?) è da assicurare la separazione tra pedoni e ciclisti (i 6 metri disponibili dovrebbero poter permettere la separazione).
- La terza è l'incrocio con il lungolago: Via Giuseppe Motta non prevede un attraversamento sicuro e preferenziale per le biciclette. Il restringimento della corsia ciclopedonale porterà ad inevitabili contrasti tra pedoni e ciclisti. Inoltre l'attraversamento verso la cicloista del lungolago va fatto anche per le biciclette ma non è previsto sia fisicamente che semaforicamente.

- La quarta è l'inserimento dei ciclisti nella rotonda per proseguire verso Ascona non presentata.
- La quinta è l'alberatura ad alto fusto, di cui non conosciamo nessun dettaglio. Si spera che si scelga un albero autoctono veramente ad alto fusto, che possa permettere una sufficiente ombreggiatura nei mesi estivi.

Riassumendo pur valutando molto positivamente le intenzioni di messa in sicurezza di via Luini e i relativi interventi urbanistici, ritengo il progetto presentato in alcuni tratti improvvisato e da perfezionare. Sosterrò quindi il rapporto di minoranza, in modo che si possa migliorare il progetto.”

Interviene il signor **Mauro Belgeri**:

“Il presente succinto intervento, per ricordare che più di 20 anni fa, era stato il PPD con il sottoscritto a promuovere diversi interventi per il recupero di via Luini.

Dal momento che, l'intervento di gruppo, autorevolmente proposto dal collega On. Cavalli si è già ampiamente diffuso sulla questione della mobilità lenta e della convivenza tra pedoni e ciclisti, non mi soffermerò ulteriormente su questi temi.

Tornando ai decenni trascorsi, se in un primo luogo, verso la metà degli anni '80, erano state messe a dimora le alberature di ambo i lati di via Luini ove fosse possibile, 10 anni dopo, quasi tutti gli alberi erano stati eliminati (dando supinamente seguito alle solite lagne dei privati in quanto le radici gonfiavano i marciapiedi – analogamente a via Angelo Nessi, a via Cattori e a numerose altre ubicazioni).

L'unica eccezione per via Luini è costituita dal lato destro in corrispondenza di Piazzetta Remo Rossi; sebbene ridotti nella loro consistenza dopo l'inaugurazione della Rotonda, parecchi grandi alberi riescono ancora a far bella mostra di sé, in particolare grazie all'allargamento delle fosse promosso all'allora Capo dicastero On. Erba.

Questo per dire che, agli inizi della sua attività, il sottoscritto aveva raccolto il testimone (idealmente ben inteso) da Edgardo Cattori che, agli inizi degli anni '60 si era fatto capofila per la battaglia per la salvaguardia dei celebri, ma asfittici “prugnetti” reiterando 20 anni dopo con la salvaguardia dei platani lungo Largo Zorzi, in particolare quelli davanti all'ex albergo Regina.

Emerge dunque a chiare lettere che la tutela del verde pubblico non è solo e unico appannaggio del PS, come recentemente si sarebbe tentati di credere.

Lo stesso ordine di idee vige per i pioppi della Rotonda (insieme ai Giardini Pioda, ecc. – v. intervento sul verde pubblico<sup>1</sup>), recentemente assurti all'onore della cronaca<sup>2</sup>.

Quante volte in effetti il sottoscritto ha interpellato il Municipio, e per esso il Capo dell'ufficio tecnico Ing. Engelhardt e il suo vicario Ing. Morinini, passando tal volta per un rompi scatole, quando invece si trattava di mettere in atto il progetto originale che prevedeva all'interno della rotonda un parco pubblico con piante pregiate e giochi d'acqua.

Ma anche in quest'ambito, stando alla stampa, sembra sia stata la sinistra la sola arcigna guardiania della situazione.

Poco sopra la Rotonda (segnatamente in via San Jorio) in uno con i giardini ARP, quante volte il PPD aveva segnalato, sempre tramite il sottoscritto, una situazione al limite dell'indecente per fortuna è poi arrivato recentemente l'On. Bosshardt ad ottenere finalmente qualcosa dal Municipio, anche se, evidentemente la situazione è ben lungi dall'essere risolta. Ad ogni buon conto, comunque ritenute queste doverose precisazioni, appare giustificato appoggiare con convinzione il MM in questione, previsto tra l'altro di una chiara valenza regionale e frutto principalmente degli sforzi del Capo dicastero e vice sindaco.

<sup>1</sup> Mauro Belgeri, Interrogazione sulla manutenzione del verde pubblico, 20.11.2017.

<sup>2</sup> La Regione, “Pioppi della rotonda: che ne sarà di voi?”, 15.09.2018, pag. 15.

In tal senso merita tutela anche il rapporto di maggioranza della CG del 27.09/11.09.18.

Ciò nonostante è però evidente che non possano lasciare indifferenti le autorevoli motivazioni del rapporto di minoranza di ugual data.

Al di là degli aspetti giuridici (scelta del concorso per prestazioni anziché di quello di progettazione con un evidente minore impatto finanziario) sono quelli pianificatori e generali che non possono essere disconosciuti, essendo vero che, in passato, si è sempre proceduto con rappezzi senza una necessaria visione di insieme, complice evidentemente la parcellazione del PR, suddiviso in comparti a se stanti, non congrui e coesi tra loro.

Per fortuna con l'unificazione del PR (anche qui il merito ascritto all'On. Vicesindaco), queste "scuciture" dovrebbero appartenere al passato, con le opportunità di consegnare alle generazioni future delle arterie che, con il contorno di alberature adulte, possano in un certo senso, recuperare, almeno in parte ciò che è andato perso con la distruzione di quasi tutti i giardini privati durante la sfrenata allegria del boom edilizio.

Per via Luini si tratta in particolare di recuperare quanto stava nelle immediate adiacenze (in particolare una stupenda canfura e una cunifera che si trovavano sul sedime attualmente e infelicitemente occupato dall'orribile nuovo stabile amministrativo del cantone in via della Posta).

Non parlerei comunque di "malafede" da parte del Municipio, in quanto, questa volta, stando ai più recenti dispacci di agenzia, il Sopraceneri (gli agglomerati di Locarno e Bellinzona – quest'ultima nemmeno penalizzata per la procedura ricorsuale al TRAM relativa al semi svincolo di via Tati) sembra aver fatto i compiti meglio del Sottoceneri, essendosi il Luganese, in particolare beccato non solo il 17.01.18 ma anche pochi giorni fa, la classica tirata di orecchia dalla Consigliera federale Leuthard in persona che ha rilevato come i relativi progetti non sono abbastanza maturi.

Ciò dimostra che effettivamente occorra fare attenzione a possibili penalizzazioni.

Da questo però venire a parlare addirittura di "spauracchio" e di "tattica ricattatoria" ne corre ancora, come da ultimo è stato opportunamente rilevato sulla stampa<sup>3</sup>.

Anche perché il presente messaggio municipale non può definirsi un autogoal e nemmeno un progetto sbagliato, piuttosto, la nostra regione continua ad essere trattata dal cantone a pesci in faccia in altri campi, basta riferirsi alla recente risposta del Consiglio di Stato<sup>4</sup> alla legittima proposta del nostro municipio di insediare nel comparto del piano di Magadino cittadino (alla ex Polivideo o nelle immediate adiacenze) "la Città dei mestieri" con oggettive e inappuntabili motivazioni del vicesindaco quanto alla già citata location e alla prossimità con la stazione ferroviaria più vicina.

Da soppesare attentamente è invece la critica relativa all'allontanamento delle fermate del bus da Piazza Grande a Largo Zorzi che evidentemente è molto svantaggiosa in particolare per gli anziani; in quest'ambito un ripensamento è pertanto di prammatica.

In conclusione, si propone, tenuto conto delle raccomandazioni riportate, di aderire al MM così come presentato."

<sup>3</sup> La Regione, "PaLoc3, le misure sono chiare e coerenti", 18.09.2018, pag. 13.

<sup>4</sup> Corriere del Ticino 17.02.18.

Interviene il signor **Bruno Bärswyl**:

"Da alcuni anni giro in bicicletta a Locarno, devo dire che a Locarno circolare in bicicletta è dura, non si capisce dove circolare, allora io per sicurezza per alcuni tratti circolo sui marciapiedi e da sessantenne mi mandano a vaffan. Dopo tanto circolare ho capito che non sono il solo a non avere capito le regole di circolazione, vi sono alcuni ciclisti che pretendono e circolano a velocità da professionisti, a questo punto penso che sia utile introdurre su tutto il

territorio di Locarno il limite di velocità di 30 km/h così io non pagherò più multe per i radar. I tre messaggi che votiamo stasera a mio parere trattasi di investimenti che facciamo semplicemente solo perché beneficiano di aiuti federali e cantonali. A memoria ricordo che da oltre vent'anni vi è uno studio o è stato richiesto uno studio sul traffico lento, anche a livello federale ieri abbiamo votato per in futuro sostenere questa mobilità. Vi ringrazio per l'attenzione.”

Interviene a nome del Gruppo PLR il signor **Stefano Lucignano**:

“Intervengo a nome del gruppo PLR, il quale aderirà al rapporto di maggioranza della Commissione della Gestione.

Via Luini è uno degli assi viari più importanti di Locarno, battuto quotidianamente da una media di seimila veicoli. Ora, a una ventina d'anni dagli ultimi “ritocchi”, effettuati nel periodo di realizzazione della nuova rotonda e della galleria Mappo Morettina (opere che hanno rivoluzionato gli accessi alla città), la via Luini è rimasta senza una connotazione ben precisa e adesso richiede un restyling completo e di valorizzazione.

La misura in oggetto ha quale scopo la ridefinizione generale dello spazio pubblico, con la riduzione del calibro veicolare a vantaggio della mobilità lenta e della fruibilità pedonale all'interno del centro città, oltre che collegare il lungolago con il Castello, la Rotonda e gli spazi antistanti al Palacinema, dove la fermata dei bus di Piazza Castello diventerà una delle più importanti della città.

Questo messaggio soddisfa diversi criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità per i sistemi di trasporto grazie a migliori condizioni di sicurezza e alla fluidità del traffico
- promozione sviluppo centripeto degli insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana e la maggiore attrattività del centro città
- aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi di gestione del traffico e alla riduzione del limite di velocità lungo l'asse
- riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione e alla promozione della mobilità lenta

Per quanto concerne il progetto, ripetiamo il concetto di analizzare a fondo i costi e i dettagli esecutivi insieme ai progettisti. Oltre alle varie considerazioni e prese di posizione espresse dal Cantone nell'ambito della sua consultazione e formulate nella lettera del 19 luglio 2018, questi aspetti dovranno essere discussi e inseriti nel contesto dell'allestimento del progetto esecutivo. Inoltre chiedo di analizzare e verificare più attentamente alcuni aspetti tecnici e funzionali, più precisamente:

- la posa di strisce di mocche trasversalmente al campo stradale e in asse con le alberature. Questo tipo di dettaglio genera degli svantaggi e punti deboli quali il rischio di fessurazioni sull'asfalto lungo le delimitazioni e l'effetto fonoassorbente parzialmente compromesso (complanarità con l'asfalto)
- la posa di alberi ad alto fusto, sicuramente di un buon impatto estetico ma poco funzionali nella cura, pulizia e gestione a lungo termine. Chiediamo quindi che la scelta della pianta che verrà messa a dimora tenga conto di questi fattori e eventualmente prendere spunto da quanto eseguito ad Ascona su Viale Monte Verità

Un altro aspetto da non sottovalutare e tenere in considerazione durante la fase esecutiva del cantiere, vista la vicinanza e presenza di commerci, uffici e ristoranti, sarà quella legata ai possibili disagi creati dalla polvere, impatto fonico, viabilità e vibrazioni indotte dalle lavorazioni. Pertanto raccomandiamo il Municipio e Ufficio tecnico di attivarsi con l'invio di un opuscolo informativo mirato ai proprietari degli stabili adiacenti al cantiere prima dell'inizio dei lavori.

Ora un accenno all'area condivisa tra pedoni e ciclisti, dove il progetto prevede un calibro stradale ben maggiore rispetto a quanto eseguito in altri Comuni limitrofi. La Via Luini non è pensata quale asse di transito principale per la mobilità ciclista come asse est-ovest della città, visto anche la presenza di diversi incroci e attraversamenti pedonali, ma unicamente per gli spostamenti interni. Per lo scopo primario di utilizzo della bicicletta vi sono molti altri percorsi da utilizzare e che non stò qui a elencare. La mobilità lenta avrà a disposizione una fascia della larghezza complessiva di ben 6 metri per spostarsi. Ricordo che il marciapiede di Via Simen, che scende dalle Cinque Vie, ha una larghezza di ca. 3 metri, risulta come tratto condiviso da pedoni e ciclisti e che non ha mai posto problemi di convivialità.

Per quanto riguarda le future opere che ruotano attorno al progetto ma che toccheranno direttamente il buon funzionamento viario, chiediamo al Municipio di procedere celermente con l'allestimento dei vari messaggi di competenza e più precisamente:

- la sincronizzazione dei semafori, aspetto fondamentale
- la terza corsia sul Lungolago
- la nuova fermata del bus nell'area del Debarcadere, che con la presenza della navigazione, diventerà un'altra zona nevralgica della nostra città

Non da ultimo, ma che esula dalla richiesta di un nuovo messaggio, riteniamo importante la comunicazione del Municipio con riferimento allo spostamento della linea del bus da Largo Zorzi su Via Luini il quale non implicherà nessuna modifica o soppressione dei posteggi attuali. Termino ribadendo la bontà del progetto e la chiave centrale del messaggio: la riqualifica urbana di Via Luini. Grazie per l'attenzione."

Interviene il signor **Simone Merlini**:

"Ho firmato il rapporto con riserva per il seguente motivo.

Con il presente messaggio vi è il rischio che vengano messi ulteriormente sotto pressione i commercianti e gli esercenti aventi la propria sede operativa nella tratta che unisce Piazza Grande con Largo Zorzi, fino al comparto ove vi è il Debarcadere.

Chiedo perciò al Lodevole Esecutivo che in questo consesso rassicuri il sottoscritto o perlomeno che quest'ultimo riceva lumi supplementari, per quanto riguarda le attività economiche delle categorie suesposte, site nel cuore cittadino.

Questo per fare sì che la società che li rappresenta, ovvero la SCIA, sia tacitata ed informata anzitempo sullo spostamento della linea dei bus da Largo Zorzi su Via Luini.

Una volta ricevuto questa garanzia sciolgo la mia riserva ed aderisco al rapporto in parola integralmente, approvando il presente messaggio. Caso contrario mi asterrò dal voto.

Vi ringrazio."

Interviene la signora **Rosanna Camponovo**:

"Vorrei qui ricordare lo studio "Spazi pubblici a misura di anziano" eseguito dalla [Comal.ch](http://Comal.ch) e commissionato dalla città nel 2016. ([www.locarno.ch/it/locarno-a-misura-di-anziano](http://www.locarno.ch/it/locarno-a-misura-di-anziano))

Mi sembra che solo alcune delle proposte di intervento elencate nei punti critici contenuti in detto studio siano state prese in considerazione dal Municipio, in particolare nel MM 47.

Una mancanza di rispetto per il lavoro svolto. Di conseguenza voterò contro questo messaggio. Grazie."

Interviene quale co-relatore del rapporto di maggioranza il signor **Nicola Pini**:

"A spingermi tanto in questa direzione, anche se qualche dubbio vi era, non lo escludo, è l'importante lavoro di riqualifica urbana che andiamo a svolgere su via Luini, una delle porte d'entrata di Locarno, e credo che le foto di prima e dopo spieghino il perché un investimento ha senso farlo. Poi si poteva farlo meglio, si sarebbe potuto farlo diversamente. Nessuno questo

lo toglie, ma è vero che c'è anche una questione di tempistiche. L'altro motivo è che comunque, se n'è parlato brevemente, lo spostamento anche di alcune linee di trasporto pubblico su via Luini permetterà magari anche di rivalorizzare in modo diverso Largo Zorzi che è sicuramente una di quelle chicche che Locarno può e deve valorizzare. Chiaro che non credo che sia penalizzata tanto la Piazza Grande da questo spostamento ma se del caso la Città Vecchia. Ma con altre linee si può raggiungere, e forse magari è ora anche di fornire alla Città Vecchia di una fermata e di una linea che vi passi in mezzo. Hanno ragione secondo me i colleghi che sostengono il rapporto di minoranza, quando dicono che la situazione della pista ciclopedonale non è ideale. Avete sicuramente ragione, credo però che possa essere sopportabile in questa zona anche perché stiamo parlando di una via che è prettamente utilizzata per spostamenti utilitari, brevi e quindi anche con una certa andatura. Vorrei invece portare all'attenzione dei colleghi consiglieri comunali una cifra, visto che attualmente sto lavorando per un altro rapporto su alcune misure del PALoc 2 e 3 a livello cantonale: sono 17, e spero e penso presto andremo a votarne altri 6, quindi sono 23 i milioni investiti nel Locarnese per piste ciclabili dal 2014 al 2018. Credo che sono cifre interessanti. Invece non vi seguono quando dite che è ricatto quello delle penalizzazioni. È vero che non c'è il contributo federale, ma se andiamo a leggere, lo ha detto molto bene anche il collega Belgeri, le motivazioni alla base del rifiuto dei fondi di finanziamento federali al PAL 3, quindi al programma dell'agglomerato del Luganese, vi è proprio il fatto che non sono adeguatamente avanzate misure delle generazioni precedenti. Questo lo leggete bene nel rapporto sul PAL 3 che potete scaricare facilmente su internet. Questo ha comportato un lavoro evidentemente con una scadenza, ha comportato una certa necessità di velocità che magari si è tradotta in fretta. Impariamo pertanto per il futuro, questo è un invito al Municipio, cerchiamo di fare il possibile per partire il prima possibile, per anticipare il prima possibile e per arrivare il prima possibile pronti. Un ultimo appunto, e raggiungo il collega Mellini: anche a me francamente sarebbe piaciuto avere un po' prima la presa di posizione dei servizi cantonali, essendo stata depositata credo a luglio e sarebbe stato carino, visto che poi abbiamo discusso in Commissione in agosto. Ma anche questo sarà per il futuro.”

Interviene il signor **Gianbeato Vetterli**:

“Condivido in pieno quanto è stato espresso in precedenza dai colleghi Belgeri e Pini, quindi non starò a ripetere questo. Sicuramente a seguito delle discussioni che abbiamo sentito questa sera questo progetto necessiterà ancora di alcuni aggiustamenti, in particolare sicuramente le osservazioni ricevute dal Cantone devono essere un po' la base per questi aggiustamenti. Osservazioni che chiaramente sarebbe stato simpatico ricevere già quando sono pervenute alla Città. Comunque vi è da dire che il Cantone non boccia assolutamente il progetto, quindi sotto questo aspetto dice soltanto “attenzione ci sono un paio di criticità che andranno ancora risolte prima di iniziare i lavori”. In particolare mi vorrei soffermare solo su una di queste criticità, osservando pure che quando riceviamo questi messaggi abbastanza complessi non è sempre semplice ricavarne immediatamente alcuni dettagli che però in seguito si rivelano abbastanza importanti. In concreto trattasi dell'osservazione, sia della Divisione dello sviluppo territoriale che quella delle costruzioni, a riguardo della pavimentazione in cemento armato, o meglio in calcestruzzo armato come è la definizione più precisa. Ecco, francamente, mi meraviglia che si sia proposta una soluzione di questo genere quando vediamo che da noi, a livello soprattutto nazionale, e probabilmente per via della lobby del calcestruzzo hanno costruito diverse strade che in seguito hanno posto parecchi problemi, non soltanto in altri Cantoni ma in particolare in Canton Ticino. Ricordo la strada del piano di Magadino e quella del Monteceneri, dove da sempre bisogna intervenire a costi anche assai elevati. Ma in particolare, in una Città dove sappiamo che sovente ci sono poi degli interventi susseguenti da fare perché magari si è rotta

una canalizzazione o bisogna aggiungere una qualche tubazione o un qualche passaggio di cavi elettrici o quant'altro, sappiamo benissimo che pavimentazioni in cemento armato in posizioni critiche, proprio come un incrocio, sono veramente deleterie se in seguito bisogna intervenire a fare dei lavori. Quindi io direi, soprattutto questo punto delle osservazioni del Cantone andrà sicuramente ancora ben ponderato, prima di passare ad una soluzione di questo genere.”

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

“Desidero innanzitutto esporre alcune premesse.

- Per decenni la via Luini è stata una strada di transito all'interno del centro urbano, incanalando il flusso principale est-ovest. Ad un certo punto, erano state formate 3 corsie di marcia, come dimostra l'attuale calibro stradale. Veniva utilizzata da ca. 15'000 veicoli al giorno.
- Un primo cambiamento importante è intervenuto nel 1996, con l'apertura della galleria Mappo-Morettina. Comunque, a beneficiare del trasferimento del traffico di transito nel nuovo tunnel è stata soprattutto la via Orelli.
- Il cambiamento più significativo è stato quindi ottenuto nel 1998, quando è stata aperta la rotonda di Piazza Castello ed il traffico di transito interno all'agglomerato è stato concentrato su via Orelli. La media dei veicoli circolanti su via Luini è scesa a poco più di 3'000 unità, numero che è salito negli anni seguenti per poi assestarsi intorno ai ca. 4'600 veicoli/giorno (dati di febbraio 2017).
- Appare quindi chiara la possibilità/opportunità di ridefinire la suddivisione degli spazi tra le varie utenze, dando in questo caso la priorità alla mobilità lenta e creando le premesse per costituire un vero e proprio viale urbano. In questo compito, siamo stati facilitati dall'ampiezza della superficie disponibile.
- L'inserimento tra i progetti PALoc2, pur in assenza di un cofinanziamento della Confederazione, dimostra l'importanza di questo progetto nel contesto della riqualifica dell'intero comparto e a favore di una certa vitalità del centro urbano.

**A) Il rapporto di maggioranza.**

1. La CG ha voluto giustamente esaminare a fondo questo MM, vista la sua importanza dal punto di vista dei contenuti e degli importi in gioco. Ci è parso che in molti casi l'interesse principale verteva su altre questioni non direttamente attinenti al progetto, quanto piuttosto al tema dei percorsi del trasporto pubblico e della successiva sistemazione di Largo Zorzi, con le varie conseguenze. Trovo comunque la questione giustificata, perché appunto ci sono stati tanti tasselli e quindi anche delle relative domande; è giusto che c'erano perché sono previsti tanti cambiamenti. Lo dimostrano le molte domande in merito poste durante l'audizione del 7 maggio 2018 e quelle formulate per iscritto nelle settimane successive. A prescindere da ciò, riteniamo di avere risposto in modo esaustivo, motivando le varie scelte adottate, a partire dalla procedura del concorso d'onorario per la progettazione. Ulteriori domande in effetti non ci sono pervenute.
2. Il Municipio è perfettamente cosciente e concorda con il rapporto di maggioranza nel senso che in fase di cantiere bisognerà cercare di ridurre al minimo i disagi per le attività presenti e per i vari utenti di questa strada. Proprio per questo, tra i criteri del concorso per l'aggiudicazione dei lavori di costruzione è stata rivolta una particolare attenzione alle tappe e ai tempi di esecuzione delle opere. Siamo convinti che si troveranno in ogni frangente le soluzioni adeguate. E ci sarà anche un'informazione, come è stata richiesta, alla popolazione.
3. Ci preme ancora una volta ribadire che il nuovo assetto di via Luini non è influenzato dalla modifica o meno del tracciato delle linee bus, che già attualmente la percorrono fino

all'incrocio di via della Pace, se non per la struttura della congiunzione con il Lungolago Motta, dove sarà da prevedere un nodo semaforico (la cui programmazione verrà inserita nella rete dei semafori di tutto il Locarnese e è una misura PALoc3, TIM 22). Avremo modo di ripetere anche in seguito che il Municipio è convinto della scelta adottata, anche in funzione del futuro potenziamento del trasporto pubblico urbano e regionale di tutto il Locarnese. Precisiamo inoltre che la Direzione delle FART ha espresso parere positivo sulla sperimentazione avvenuta durante l'estate 2017 tramite una presa di posizione scritta.

4. Tornando al nodo semaforico del Lungolago Motta, possiamo confermare che a breve ci verrà sottoposto il progetto del nuovo assetto stradale che verrà valutato proprio in funzione dei punti segnalati dalla CG nel suo rapporto di maggioranza. La successiva presentazione del MM con la richiesta di credito che comprenderà anche la terza corsia sul lungolago, sarà l'occasione per aggiornare il CC sull'avanzamento dei lavori per questo e per altri progetti nel contesto del PALoc.
5. Onorevoli Pelloni, Buzzi e Lucignano, e anche l'onorevole Pini, che in particolare avete sollevato la questione della convivenza. Per la convivenza tra ciclisti e pedoni sull'ampia fascia destinata a tale scopo riconfermiamo quanto già scritto e ripreso nel rapporto di maggioranza. Il Municipio ritiene che questa soluzione sia in linea con le caratteristiche di spazio urbano che si creerà in via Luini. Tuttavia, come anche chiesto nel rapporto di maggioranza, la soluzione verrà attentamente monitorata. Sempre sperando che gli utenti della strada, sia i ciclisti che i pedoni, diventino anche un po' più educati quando vanno in giro nella nostra Città. Lo spazio è poco e siamo in tanti.
6. Per la differenza di costi tra la stima inserita nella scheda PALoc2 ed il preventivo definitivo del nostro progetto, ribadiamo il fatto che all'epoca detta stima è stata in tutta evidenza calcolata in maniera troppo approssimativa (stima dei costi elaborata dai servizi cantonali), senza considerare le peculiarità del luogo. Posso assicurarvi per le misure inserite nel PALoc3 si è proceduto in modo più preciso e accurato (preventivi di massima liv. progetto di massima +/- 20%). Per non incappare nelle stesse sorprese del PALoc2.
7. Infine, come preannunciato durante l'incontro con la vostra Commissione, vi posso confermare che la nostra richiesta di modificare il percorso di una delle linee di trasporto pubblico affinché possa servire in parte la Città Vecchia lungo l'asse Via Capuccini – Via Borghese è stato approvato dai servizi cantonali e dagli operatori. Tale proposta è stata quindi inserita nel progetto di riorganizzazione del trasporto pubblico 2021, il cui concetto di offerta è attualmente in consultazione per le osservazioni dei vari municipi del Locarnese. Pertanto, con il potenziamento previsto delle nuove linee 3 e 4 (che servono la collina e il comparto Quartiere Nuovo/Lido formando una specie di 8), la linea 3 verso la collina passerà dalla Città Vecchia (Via Cappuccini e Via Borghese) permettendo la creazione di almeno una nuova fermata per servire capillarmente Città Vecchia e per supplire a nord l'eliminazione della fermata di via Borghese.  
Onorevole Merlini, lungi da me voler penalizzare i commerci in Piazza, anzi tutt'altro. Ed è per quello che proprio oggi è giunta una presa di posizione scritta dalla SCIA, sollecitata dal Municipio, e che se mi permettete vi leggo. In seguito ve la farò distribuire e sarà pure messa a verbale.
8. Presa di posizione SCIA:  
“La SCIA – Società Commercianti, Industriali e Artigiani del Locarnese, sollecitata dal Municipio di Locarno, desidera inviare le proprie considerazioni riguardo la sistemazione di Via B.Luini e Gestione del Trasporto Pubblico in Centro Città, progetto del Municipio di Locarno come misura PALoc2.

La SCIA ritiene che i progetti di riqualifica urbana e la promozione della mobilità lenta e del trasporto pubblico vadano sostenuti. Più critico è il discorso delle facilitazioni ai commerci di centro città e Città Vecchia, spesso meno considerati in questi progetti. È chiaro che una riduzione nella facilità di accesso immediato e diretto ai commerci si traduce in un calo di attrattiva a favore dei grossi centri commerciali, sempre più facilmente raggiungibili rispetto ai commerci cittadini. Se il cliente trova difficoltà crescenti nel raggiungere i commerci, si dirigerà naturalmente verso i grossi centri commerciali, vuoi per i parcheggi a disposizione, vuoi per l'offerta. Anche pochi metri di allontanamento possono far mutare rapidamente le abitudini dei clienti.

Purtroppo in più occasioni in Ticino si è visto che i progetti di riqualifica portano ad una forte diminuzione di attrattiva commerciale, e quindi di cifra d'affari dei piccoli negozi, con conseguenti riduzioni di personale, formazioni di apprendisti, gettito fiscale e chiusure.

Positivo è il fatto che le inevitabili sparizioni di parcheggi in superficie siano sostituiti da altrettanti nuovi parcheggi interrati, ma solo l'utenza dimostrerà se alla fine il progetto porta frutti generalmente positivi, o se si vedrà un lento spopolamento dei commerci del centro cittadino. Riteniamo inoltre che lo studio Allievi vada presentato alla popolazione e messo a confronto con un altro studio simile da commissionare. Se già in questi giorni gli automobilisti sono incolonnati dalla rotonda di Piazza Castello fino al lago, caricare ulteriormente l'asse stradale con altro traffico potrebbe essere deleterio per tutto il comparto cittadino.

La SCIA sostiene il progetto ma vede alcune criticità, e chiede al Municipio di impegnarsi fortemente e formalmente verso i commercianti del centro città garantendo loro ulteriori interventi, rapidi e mirati, qualora il risultato non sia quello previsto. Non vogliamo un progetto portato a termine a metà, senza correttivi in caso di necessità. Quanto successo a livello di sviluppo commerciale in Piazza Grande deve essere di monito al Municipio, si vedano le recenti e meno recenti chiusure di commerci, e gli spazi che da anni sono vuoti e danno un'immagine di degrado e abbandono del comparto.

Sosteniamo quindi il progetto ma chiediamo che il Municipio si impegni formalmente a valutare il buon funzionamento del progetto e del piano viario una volta in funzione, e che prenda opportune misure rapidamente in caso di necessità. Chiediamo inoltre al Municipio di approfittare di questo progetto per rilanciare l'attrattiva commerciale di Piazza Grande, per esempio permettendo ai bus del trasporto pubblico di transitare e fermarsi all'interno di Piazza Grande quando non è occupata.”

**B) Veniamo ora al rapporto di minoranza.**

1. In entrata ci permettiamo di ribadire il fatto che molte delle 24 domande scritte che ci sono state poste non concernevano l'oggetto del MM trattato questa sera. Abbiamo risposto nel miglior modo possibile e ci fa specie che nel rapporto di minoranza si parli di “non entrata in merito” oppure di incongruenza. Se così fosse non comprendiamo perché dall'8 giugno 2018 (sono passati 3 mesi) non siamo stati ulteriormente sollecitati malgrado la nostra e disponibilità.
2. Ripercorrere tutta la vicenda del concorso che ha condotto alla scelta dei progettisti (ingegnere civile e architetto consulente) ci sembra inutile e comunque le motivazioni erano pure state all'epoca spiegate ai rappresentanti CAT che ci avevano interpellati. Del resto, il Municipio ha dimostrato più volte la sua volontà nell'avvio di concorsi d'architettura laddove si riteneva corretto e necessario farlo e ciò avverrà anche in futuro, evidentemente dove è opportuno agire in tal senso.
3. La questione del PALoc e dei malus  
Il rapporto di minoranza mescola concetti chiari creando confusione.

- 3.1 Innanzitutto: la riqualifica Via Luini è una misura PALoc2 (INF 12), le cui misure in lista A devono iniziare entro fine 2018.
- 3.2 Il secondo paragrafo del capitolo sul PALoc nel rapporto di minoranza parla del PALoc3 che nulla ha a che vedere con la misura in oggetto. Evidentemente, quando si parla di "malus nei PALoc successivi" s'intende in un PALoc sub giudice e non in uno terminato (come è il caso per il PALoc3). Detto in parole ancora più semplici: l'esecuzione o meno delle opere del PALoc2 influenzerà con un malus il giudizio del PALoc4 ritenuto che il PALoc3 è già valutato prima della fine del termine per iniziare le opere del PALoc2 (ovvero fine 2018).  
Certo si può affermare che il PALoc4 è lontano e quindi cosa non dobbiamo preoccuparcene adesso (così sembra sott'intendere il rapporto di minoranza). Certo, poi quando in futuro sarà il caso della valutazione del PALoc4 qualcuno affermerà che all'epoca bisognava agire diversamente per evitare i malus (un po' come il rapporto di minoranza ora critica che all'epoca avevano inserito tale misura nel PALoc2, ritenuto che poi si è rivelata – per decisione di Berna – non cofinanziabile).
- 3.3 Non corretto quanto scritto nel rapporto di minoranza secondo cui l'asserito ritardo avrebbe dovuto essere presentato nell'elaborazione del PALoc3: il documento definitivo del PALoc3 è stato presentato al Berna a fine 2016. Quindi è logicamente impossibile annunciare 2 anni prima del termine ultimo per iniziare i lavori un ipotetico ritardo su di una misura che poteva prendere avvio nei 2 anni successivi!  
Detto in altri termini due anni fa quando è stato inviato a Berna il PALoc3 la misura di riqualifica di Via Luini non era in ritardo, ritenuto che c'erano ancora 2 anni per poter prevedere l'inizio lavori
- 3.4 Ma ritorniamo al possibile malus che il rapporto di minoranza mette in dubbio, sostenendo che a Lugano il malus non è stato dato per questioni di opere non eseguite. Cito quanto indicato dalla Confederazione in merito alla valutazione del 14.9.2018 del PAL3 di Lugano, quello che ha accennato l'onorevole Pini (pag. 6):  
"Esaminando i programmi d'agglomerato di 3a generazione, la Confederazione considera lo stato di avanzamento dell'attuazione delle misure presentate con le generazioni precedenti nonché il reporting sull'attuazione. Le carenze registrate in uno di questi ambiti possono comportare una riduzione di uno o più punti nella valutazione dei benefici del programma. Nel caso del PA Luganese è stato dedotto un punto. La coerenza del reporting sull'attuazione risulta infatti molto lacunosa e i ritardi accumulati nell'attuazione delle misure infrastrutturali delle generazioni precedenti non fanno che peggiorare la valutazione del programma."  
Penso che la citazione è sufficientemente chiara da non necessitare ulteriori commenti. Comunque il fatto che opere non eseguite entro i termini potevano creare un malus lo si sapeva già prima (non è una novità arrivata solo in settembre con la valutazione finale). Per questo abbiamo sempre avvisato anche la vostra commissione di tale importante aspetto.  
Pur ammettendo di non conoscere perfettamente il caso citato di Bellinzona ritengo che anche questo non calza come esempio perché il meccanismo dei Piani d'agglomerato prevedono ovviamente che se ci sono dei ricorsi sui progetti i tempi per evaderli sospendono i termini per iniziare le opere (e quindi non si incappa nei malus).
- 3.5 In conclusione l'asserita malafede in merito allo spauracchio dei termini PALoc viene rispedita al mittente.  
Viene pure rispedita al mittente l'affermazione secondo la quale il Municipio utilizzerebbe i termini del PALoc come arma ricattatoria per far accettare di fretta e furia

messaggi. Ricordo che il MM in oggetto porta la data di marzo 2018 (ovvero di circa 6 mesi fa).

- 3.6 Infine il rapporto di minoranza mette in dubbio la scelta dell'epoca di inserire tale opera tra le misure PALoc2. Appare del tutto chiaro che la decisione della Confederazione è successiva all'invio del programma e delle sue misure. Quindi, a meno di non essere dei veggenti sul giudizio della Confederazione, questa informazione era del tutto mancante. Lo dimostra il fatto che la scheda INF 12 presentata alla Confederazione prevedeva tale finanziamento. È chiaro che sussiste una componente di rischio sulle successive decisioni degli organi superiori.
- Da ultimo giova ricordare che certe misure anche se non cofinanziabili servono per ottenere un buon punteggio complessivo del PALoc e quindi ottenere una buona percentuale da parte della Confederazione per le opere cofinanziabili (ad es. il Bike Sharing nel PALoc3). Quindi anche una misura non cofinanziata serve nel complesso e pertanto anche l'affermazione del rapporto di minoranza secondo la quale il fatto che la misura non è stata cofinanziata porta solo obblighi senza contropartita, non è corretta.
4. Entrando ora nel merito del progetto, mal si comprende perché scelte progettuali diverse per situazioni ed opere molto diverse tra loro siano da considerare in modo negativo. Mal si comprende infatti che cosa abbia a che fare la passeggiata pedonale del lungolago, spazio destinato appunto al passeggio e alla sosta, con l'assetto di un viale urbano, incorporato in un contesto densamente edificato e con una presenza significativa di attività commerciali e di servizio.
5. I contenuti elencati nel rapporto sono in effetti tutti presenti e correttamente distribuiti lungo gli oltre 600 metri di arteria stradale, avente una larghezza complessiva di 15 metri. Non vediamo quale sia il problema, pensando appunto che i contenuti sono quelli tipici di una viale urbano e che la loro combinazione risulta ben amalgamata, grazie appunto a questa ampia fascia multifunzionale di cui dispone. Le pensiline delle fermate non creeranno da questo punto di vista un ostacolo maggiore e saranno ben integrate.
6. Sul costo dell'opera e sulla differenza rispetto alla stima iniziale ci siamo già espressi a più riprese. Considerato che il rapporto di minoranza cita diffusamente lo spostamento delle linee bus, rinvio a quanto già indicato in precedenza e ricordo che la sistemazione dell'incrocio con il Lungolago e della terza corsia per i bus sono un progetto sviluppato solo di recente che ha un nesso con questo MM unicamente per il fatto che i bus transitano sulla via Luini.
7. Il rapporto di minoranza esprime perplessità in merito alla simulazione allestita dai tecnici in merito all'incrocio Via Luini – Lungolago Motta, anche perché il link che è stato indicato per visualizzare la simulazione non funzionava. Il link è stato indicato alla vostra commissione l'8 giugno 2018. Ci si chiede perché si ha atteso fino ad ora per annunciare questa disfunzione.
8. La fermata della Ferriera aumenterà sì la sua importanza, ma la fermata principale è e rimane quella di Piazza Castello che sarà sicuramente adattata. Tra l'altro, nel nuovo concetto delle linee bus è inserita una nuova fermata al Debarcadere che andrà a servire tutta la parte est di Largo Zorzi e che quindi assorbirà parte dell'utenza (oltre a quella citata in precedenza che verrà creata con la linea che attraverserà Città Vecchia).
9. Le ambulanze potranno seguire come attualmente il tracciato del percorso pubblico nella sua nuova versione.
10. Quanto al capitolo della mobilità lenta, il rapporto di minoranza esprime perplessità in merito alle scelte, ma non viene ad esempio fatto alcun cenno alla misura PALoc2 TL 1.4 che interessa la zona del Debarcadere e che è proprio finalizzata a migliorare il transito di pedoni e ciclisti che si indirizzano verso il centro cittadino. Il Cantone sta studiando il

progetto che porterà appunto i ciclisti ad utilizzare Largo Zorzi, oltretutto quasi totalmente dedicato alla mobilità lenta nel suo insieme. L'asse principale per le biciclette sarà quindi proprio quello. Accanto a ciò ricordiamo che l'ulteriore asse di attraversamento del centro cittadino farà capo a via Bramantino, dove un'altra misura PALoc2 (la TL 2.3) prevede di migliorare la circolazione delle biciclette in connessione con via Nessi e via alla Morettina, relazionandosi al meglio con la futura passerella ciclopedonale. Non da ultimo, abbiamo, scendendo verso sud, gli assi di viale dell'Isolino e di via Lanca degli Stornazzi che favoriranno la circolazione delle biciclette. Ci sembra quindi che il Municipio non stia trascurando questo importante elemento della mobilità urbana. Ribadiamo infine che il ciclista "veloce" potrà sempre circolare sulla carreggiata stradale che dispone di un calibro assolutamente sufficiente. Va anche detto che il Municipio ha già valutato la possibilità di introdurre il limite di velocità a 30 km/h per tutta la strada, facilitando così la convivenza tra le varie tipologie di traffico.

Semaforizzazione: è una delle misure del PALoc3, che sarà quindi importante.

Faccio un mea culpa, mi scuso di non aver inviato le osservazioni della Divisione delle costruzioni prima. La prossima volta le invierò molto più celermente, mi spiace.

Intersezione del Lungolago: come ho detto, onorevole Buzzi, è una decisione successiva. Ci sarà una decisione successiva e ci sarà anche il Messaggio. Non so dirle quale alberatura al momento, sarà l'Ufficio tecnico a dare indicazioni. Vi informerò se possibile quando avranno scelto il tipo di alberatura.

Onorevole Belgeri, il piano viario parlava della pianificazione. Ricordo che con il piano viario c'è stato l'esame preliminare, è stato approvato, e adesso è stato valutato assieme al settore 4, che spero di poterlo portare all'attenzione del Consiglio comunale il prima possibile. Pur sempre che non faccio più previsioni, visto che la pianificazione ha sempre tempi molto lunghi. Onorevole Bärswyl, mi fa piacere sapere che utilizza la bicicletta, ha già risposto la Presidente del Consiglio comunale in merito alla mozione e anche nel PALoc3 c'è una misura che prevede questo piano della mobilità lenta.

L'opuscolo informativo, onorevole Lucignano, ne abbiamo già parlato.

Onorevole Merlini, in merito alla SCIA le ho detto.

Sulla questione del calcestruzzo, onorevole Vetterli, chiederò ai servizi di approfondire questa tematica; non sono un tecnico tale da poter dire è meglio, è peggio. Mi avevano esposto i motivi perché è meglio il calcestruzzo, cercherò di capire meglio.

In conclusione, ritenuto quanto precede, il Municipio vi invita ad approvare il MM no. 47."

Interviene per una replica il signor **Piergiorgio Mellini**:

"Non farò una grossissima replica, però devo dire che l'intervento del Municipale Caroni mi sta un po' a suggerire che il rapporto di minoranza nel segno ha colpito. Comunque solo due piccole osservazioni. Ce le ho qui davanti nella scheda PALoc 2 INF 12 dove si parla di inizio dei lavori previsto 2019, questo lo leggo qui quindi non è che la data del 2019 me la sia inventata. Entrata in servizio 2021, questo lo dice la scheda, non lo dico io. Per quanto riguarda la lettera della Divisione delle costruzioni non sono solo un paio di punti critici. Io ne ho contati 13, quindi probabilmente c'è effettivamente qualche cosa che non va. Ma nessuno di noi mette in dubbio che bisogna effettuare un intervento su via Luini, ma ci mancherebbe. È giusto che lo si faccia, ma non in questa maniera. E rimango dell'avviso che c'è tutto il tempo per poter ripensare a questo Messaggio e presentarne uno che contempra tutte le soluzioni ai punti negativi che sono stati elencati durante il dibattito. Perché pure chi sostiene il rapporto di maggioranza ha riconosciuto che questo Messaggio presenta molti aspetti negativi. Quindi quando si dice che non si capisce tutta questa fretta, proprio perché non c'è la fretta, c'è il tempo per rivalutare il tutto e avere veramente un intervento di qualità. Perché i soldi li spendiamo, sono più di 3

milioni, ripeto, probabilmente arriveremo anche a 4, magari no, non lo so. Però sono 3 e rotti milioni della Città che vanno ad alimentare un progetto che così come presentato adesso fa acqua da tutte le parti.”

La signora **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 3'320'000.-- per la realizzazione del progetto PALoc 2 INF 12 - Messa in sicurezza di Via Bernardino Luini.
2. Il credito sarà iscritto al capitolo 501.10 “Strade e marciapiedi”.
3. È approvato il prelievo dei contributi di miglioria. La percentuale di prelievo è fissata al 30% per i proprietari interessati agli interventi.  
Le entrate saranno iscritte al capitolo 610.30 “Contributi per opere stradali”.
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 22 voti favorevoli, 11 voti contrari e 1 astenuto, alla presenza di 34 consiglieri comunali.

Verbale delle risoluzioni approvato all'unanimità.

**La Presidente, alle ore 23.30, visto l'imminente sorpasso di orario giusta l'art. 19 cpv. 1 del ROC, apre la votazione per eventualmente proseguire la seduta, con il seguente esito: con 18 voti favorevoli, 15 voti contrari e 1 voto astenuto, alla presenza di 34 consiglieri comunali la seduta continua.**

Verbale della risoluzione approvato all'unanimità.

## **INTERPELLANZE**

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

**“Progetto di un maxi resort al Monte Bré”**

**“Premessa**

E' di questi giorni la notizia trapelata dagli organi di stampa che un gruppo di investitori vorrebbe progettare la costruzione di un maxi resort sulle pendici della montagna tra Monte Brè e Cardada.

La struttura dovrebbe avere una dimensione fuori dal comune: quasi 30'000 metri quadrati.

A quanto sembra questo progetto è iniziato già due anni or sono, ma il tutto è stato mantenuto ben celato, come pure il coinvolgimento di enti e di rappresentanti politici che hanno accettato di prestare il proprio nome per pubblicizzare un'operazione che ha tutta l'aria di rappresentare l'ennesima speculazione immobiliare che non potrà che deturpare la nostra montagna.



Nel frattempo sappiamo che sono già stati venduti terreni e proprietà come pure che è nata l'Associazione Salva Monte Brè che ha lanciato una petizione a salvaguardia dell'ambiente e contro eventuali speculazioni edilizie.

Alla luce di quanto si qui emerso e preoccupati che la situazione possa degenerare in un progetto megalomane e altamente invasivo, irrispettoso delle peculiarità legate al nostro territorio e in modo particolare alla zona citata, i sottoscritti consiglieri comunali avvalendosi della possibilità concessa dall'art. 37 Legge organica comunale e dell'art. 37 del Regolamento Comunale della Città di Locarno inoltrano la seguente

### Interpellanza

rivolgendo al Municipio le seguenti domande:

1. Corrisponde al vero che questo progetto è avvallato da enti pubblici del Cantone?
2. Se sì, da quali?
3. Corrisponde al vero che alcuni personaggi politici hanno dato la loro adesione per pubblicizzare quest'operazione?
4. Da quando il Municipio o parte di esso era al corrente di quest'iniziativa?
5. Vi sono stati contatti con l'AUGUR Invest AG di Pfäffikon, agenzia che dovrebbe essere promotrice del progetto?
- 6a. Gli acquirenti di terreno e proprietà fanno capo a quest'agenzia?
- 6b. È vero che gli abitanti del quartiere di Monte Brè chiedono da oltre due anni informazioni senza ottenere risposte esaustive?

7. Il Municipio è al corrente che nella brochure consegnata agli abitanti di Brè nel corso dell'Assemblea afferma che:” the search for the hotel management company responsible for running the Resort is well under way, and expected to conclude end of Q2 2018”<sup>1</sup>
8. Corrisponde al vero che è già stata formata una giuria che dovrà occuparsi dello sviluppo del resort e della quale fa parte, così come riportato sulla brochure, anche il Sindaco di Locarno?
9. Non crede il Municipio che sia importante prendere subito posizione in merito a questo ventilato progetto al fine di evitare le problematiche scaturite dal progetto del Delta Resort?”

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

“Signor Mellini, Signora Presidente, Signore e Signori CC, Colleghi,  
rispondo alle domande poste dall’interpellanza nell’ordine in cui sono state poste.

**1. Corrisponde al vero che questo progetto è avallato da enti pubblici del Cantone?**

Tra questi presunti enti pubblici non figura di sicuro il Comune di Locarno, anche perché non sono mai giunte domande di costruzione di qualunque genere e quindi non vi è assolutamente alcun progetto sul quale potersi esprimere.

**2. Se sì, da quali?**

La domanda andrebbe rivolta ai promotori. A quanto ci risulta neppure il Cantone si è mai espresso in merito.

**3. Corrisponde al vero che alcuni personaggi politici hanno dato la loro adesione per pubblicizzare quest’operazione?**

No. Non ci risultano personaggi politici che hanno aderito all’operazione di pubblicità.

**4. Da quando il Municipio o parte di esso era al corrente di quest’iniziativa?**

Come risposto alla prima domanda, al Municipio non sono mai giunte domande di costruzione né sono stati trasmessi documenti ufficiali.

Le uniche informazioni ci sono giunte in questo ordine di tempo:

Il Vicesindaco era presente all’assemblea dell’associazione monte Bré il 15 agosto 2018 e al momento degli eventuali, era stata sollevata la perplessità per un progetto di maxi resort apparso su una brochure.

Nei giorni successivi abbiamo appreso dai media e dal sito salvabre.ch l’esistenza e il contenuto di una brochure (Investment teaser) e di un equity prospectus. Documenti che non ci sono mai stati trasmessi e di cui non conosciamo la validità.

**5. Vi sono stati contatti con l’AUGUR Invest AG di Pfäffikon, agenzia che dovrebbe essere promotrice del progetto?**

Nessun contatto di persona. Solo due messaggi via posta elettronica, sui quali ritornerò rispondendo alla domanda n.8.

**6a. Gli acquirenti di terreno e proprietà fanno capo a quest’agenzia?**

Non abbiamo informazioni in merito. La domanda andrebbe eventualmente posta ai proprietari dei terreni di Monte Bré che hanno venduto.

**6b. È vero che gli abitanti del quartiere di Monte Brè chiedono da oltre due anni informazioni senza ottenere risposte esaustive?**

Se si intende al Municipio, allora la risposta è “non è vero”.

Se invece si intende agli investitori o presunti tali, ciò non ci è dato a sapere.

---

<sup>1</sup> la ricerca per la società di gestione alberghiera responsabile della gestione del Resort è a buon punto e dovrebbe concludersi alla fine del secondo trimestre del 2018

**7. Il Municipio è al corrente che nella brochure consegnata agli abitanti di Brè nel corso dell'Assemblea afferma che:” the search for the hotel management company responsible for running the Resort is well under way, and expected to conclude end of Q2 2018”?**

Siamo al corrente che è una frase contenuta nella brochure che abbiamo potuto scaricare dal sito salvabre.ch.

**8. Corrisponde al vero che è già stata formata una giuria che dovrà occuparsi dello sviluppo del resort e della quale fa parte, così come riportato sulla brochure, anche il Sindaco di Locarno?**

Sì, è stata formata una giuria. Ricostruisco quanto accaduto:

A inizio primavera 2018 un collega di Municipio, prima di iniziare una seduta dell'esecutivo, e facendosi portavoce di un architetto di Locarno, mi informava dell'intenzione, da parte di alcuni investitori, di costruire un hotel 5 stelle a Monte Bré.

Pensando che si trattasse unicamente di un hotel in sostituzione dell'albergo che era bruciato nel 2014 avevo dato la mia adesione di principio.

Da quel momento l'unica comunicazione ricevuta, è stata una mail all'indirizzo di chi vi parla da parte dell'AUGUR Invest, datata 2 maggio 2018, nella quale venivo informato che l'architetto e designer Antonio Citterio era stato designato quale presidente della giuria, che nel frattempo era stata completata.

Da quel momento il silenzio. Ciò fino a metà agosto, quando ho appreso che il mio nome era stato inserito nell' Investment teaser, senza che io ne fossi stato preventivamente informato e senza ricevere copia del documento.

A questo punto ho scritto una lettera all'Augur Investment, segnalando il mio stupore per non essere stato messo al corrente dell'evoluzione del progetto che parrebbe (siamo sempre nel campo delle ipotesi non avendo ricevuto documenti ufficiali) aver assunto una dimensione considerevole che va ben al di là di quanto potessi inizialmente immaginare.

Considerata la poca chiarezza della situazione, ho quindi rassegnato con effetto immediato le dimissioni dalla giuria.

Il 7 settembre ho ricevuto una mail di risposta da AUGUR Invest, molto cortese, con la quale mi venivano portate le scuse per il disagio arrecato e per la mancata comunicazione riguardo alla brochure (definita un documento interno), oltre a prendere atto delle mie dimissioni.

In questo scritto mi veniva inoltre segnalato che siamo in un contesto troppo prematuro, ancora in fase di concettualizzazione. Da parte mia ho dato la disponibilità a un incontro, da fissare al momento ritenuto più opportuno.

**9. Non crede il Municipio che sia importante prendere subito posizione in merito a questo ventilato progetto al fine di evitare le problematiche scaturite dal progetto del Delta Resort?**

No. A noi piace lavorare in modo serio e per poter prendere posizioni il Municipio dovrebbe avere almeno in mano un documento ufficiale di quello che gli interpellanti chiamano “ventilato progetto”, cosa che non è mai avvenuta.

A questo stadio potremmo unicamente ricordare ai promotori che un'eventuale domanda di costruzione dovrà rispettare i parametri edilizi e il principio dell'inserimento ordinato e armonioso nel territorio, sancito dall'art. 109 Legge sullo sviluppo territoriale.”

L'interpellante si dichiara soddisfatto e sotto un certo punto di vista tranquillizzato.

Il Gruppo PS presenta la seguente interpellanza:

**“Quale politica a favore della mobilità lenta?”**

Il 20 giugno 1985, il Consiglio Comunale approvava all'unanimità il M.M. no. 50 inerente la convenzione della costituzione di un diritto di superficie per sé stante permanente alla General Parking, società anonima per la costruzione di autoparcheggi.

Al punto 18 della Convenzione si scriveva che *“prima del rilascio della licenza definitiva di costruzione il Municipio di Locarno elaborerà, insieme alla superficiaria, un piano per l'esercizio ed eventualmente la parziale soppressione dei posteggi pubblici in superficie, nelle aree del centro città adiacenti l'autosilo”*.

Pure la Commissione della Gestione nel suo rapporto del 18 giugno 1985 conveniva con questo principio in quanto *“l'impossibilità di far ricorso di continuo ad aree pubbliche da destinare a tale uso, crea non pochi inconvenienti: di qui la necessità, in un certo senso, di far ricorso ad una infrastruttura completamente sotterranea”*.

**1. Ci può dire il Municipio quanti stalli in superficie si era previsto di eliminare?**

**2. Quanto ne sono stati effettivamente eliminati?**

Con il M.M.no. 13, il Municipio proponeva al Consiglio Comunale il diritto di prelazione della particella 5530 RFD (autosilo di Largo Zorzi), approvato a larga maggioranza.

Nello stesso Messaggio si scriveva che *“da quanto precede emerge pure la visione chiara e definita sulla politica dei posteggi che il Municipio sostiene già da tempo: non una semplice eliminazione degli stessi, ma un loro oculato riassetto per la riqualifica degli spazi pubblici, come pure dimostrano gli altri progetti in corso, in particolare l'autosilo al terreno ex Balli e quello dei Monti.”*

In termini progettuali si è poi aggiunta la volontà di spostare la fermata dei bus da via della Pace a via Luini, operazione che allontana l'utente dei trasporti pubblici dal centro cittadino, che può essere giustificata unicamente con l'intento di “riqualificare gli spazi pubblici” giocoforza pedonalizzando Largo Zorzi e il tratto iniziale di via della Pace.

Illogica pure la risposta data dal Municipio alla Commissione della Gestione che *“con riferimento al MM 47 messa in sicurezza Via Luini, il Municipio ha comunicato alla Commissione della Gestione che lo spostamento della linea dei bus da Largo Zorzi su Via Luini non implica nessuna modifica ai posteggi. L'eventuale soppressione di posteggi potrà avvenire unicamente contestualmente all'ampliamento dell'autosilo di Largo Zorzi”*.

Perché quindi spostare le fermate se non vi è un progetto di sostanziale riqualifica? Come può il Municipio fornire una risposta in vista dell'annunciato concorso per la sistemazione degli spazi pubblici che vanno da Piazza Grande e Largo Zorzi fino a via Luini?

Più in generale, nel comparto in questione, un aumento della capienza dell'autosilo appare stridente o quantomeno contraddittorio con gli obiettivi e i contenuti del Programma di Agglomerato del Locarnese dove si predica di favorire la mobilità lenta, ma ci si guarda bene dal comunicare l'intenzione di costruire nuovi parcheggi in centro città.

Di fronte al rischio di intraprendere questa politica miope e anacronistica, così come ben definita da Bruno Storni in un articolo apparso su LaRegione di venerdì 24 agosto u.s. reputiamo utile porre le ulteriori seguenti domande:

**3. Qual è il grado di occupazione giornaliero dell'autosilo di Largo Zorzi a partire dal 1° gennaio del corrente anno?**

**4. Qual è stato il grado di occupazione mensile dell'autosilo di Largo Zorzi a partire dal 1° gennaio del corrente anno?**

**5. Quanti giorni c'è stato il tutto esaurito a partire dal 1° gennaio del corrente anno?**

**6. Qual è stata l'evoluzione degli abbonamenti dal 2016 sino ad oggi?**

**7. Il Municipio ha valutato o ha intenzione di valutare il possibile impatto sull'occupazione dell'autosilo di Largo Zorzi al momento in cui entrerà in funzione il nuovo autosilo del comparto stazione FFS Locarno-Muralto che prevede, fra le altre cose, un autosilo**

**interrato con funzione di P+R e di posteggio di appoggio di circa 400 posti auto inserito nel PALoc 3 e che, tra le altre cose, non sarà sottoposto alla tassa di collegamento?**

Risponde a nome del Municipio il Vicesindaco **Paolo Caroni**:

“

**1. Ci può dire il Municipio quanti stalli in superficie si era previsto di eliminare?**

Per completare la citazione relativa alla Convenzione del 12 luglio 1985, va aggiunta la frase successiva: *“Ogni cambiamento di questo piano avverrà solamente di comune accordo tra il Municipio e la superficiaria”*. Tale precisazione è importante, poiché sta a significare che la creazione e l’attuazione del piano in questione era di stretta competenza del Municipio, in collaborazione con la beneficiaria del diritto di superficie. In tal senso, Il Municipio aveva scritto, il 30 giugno 1987, una lettera all’Autosilo Piazza Castello SA, nella quale veniva indicato che *“nelle immediate vicinanze dell’autosilo saranno soppressi 128 posti di parcheggio”*.

**2. Quanti ne sono stati effettivamente eliminati?**

**L’impegno assunto è stato interamente rispettato**, tanto è vero che vi è stata una sola occasione, al momento del trapasso di gestione della struttura ad una nuova ditta nel 1997, dove è stata richiesta una verifica in proposito, anche a causa della presenza, per alcuni anni, di un parcheggio pubblico nel terreno sul quale ora sorge lo stabile della Ferriera. Nella sua risposta del 31 ottobre 1997 il Municipio evidenziava il fatto che *“un’analisi dei posteggi in superficie soppressi nel corso degli ultimi anni, evidenzia un numero di circa 150 posteggi soppressi, quindi superiori a quelli oggetto della convenzione”*.

**3. Qual è il grado di occupazione giornaliero dell’autosilo di Largo Zorzi a partire dal 1. gennaio del corrente anno?**

L’occupazione giornaliera presso l’autosilo di Largo Zorzi varia, dal 20% nei giorni festivi al 35% nei giorni lavorativi durante i mesi invernali, e raggiunge un grado di occupazione attorno al 80/90% nei mesi di luglio e agosto. Picchi del 90-100% anche durante le grosse manifestazioni organizzate in città.

**4. Qual è stato il grado di occupazione mensile dell’autosilo di Largo Zorzi a partire dal 1. gennaio del corrente anno?**

Lo stesso si può dire per l’occupazione mensile. In cifre abbiamo una tabellina con le entrate totali fino al mese di luglio:

Gennaio	12'531
Febbraio	11'659
Marzo	16'342
Aprile	19'273
Maggio	20'029
Giugno	18'889
Luglio	26'902

**5. Quanti giorni c'è stato il tutto esaurito a partire dal 1. gennaio del corrente anno?**

Fino a fine agosto sono stati 14 i giorni con un picco giornaliero del tutto esaurito. Questi picchi si verificano nelle giornate festive primaverili e le manifestazioni di Luci e Ombre, concerti Moon and Stars e Locarno Festival.

**6. Qual è stata l'evoluzione degli abbonamenti dal 2016 sino ad oggi?**

A dicembre 2016 gli abbonati erano 143 rimasti tutti fino a maggio 2017, **data in cui è stata comunicata l'introduzione della tassa di collegamento**. Nei mesi successivi sono giunte molte disdette che hanno fatto calare gradualmente gli abbonati. A fine giugno 2018 risultavano 62 abbonamenti.

**7. Il Municipio ha valutato o ha intenzione di valutare il possibile impatto sull'occupazione dell'autosilo di Largo Zorzi al momento in cui entrerà in funzione il nuovo autosilo del comparto stazione FFS Locarno-Muralto che prevede, fra le altre cose, un autosilo interrato con funzione di P+R e di posteggio di appoggio di circa 400 posti auto inserito nel PALoc 3 e che, tra le altre cose, non sarà sottoposto alla tassa di collegamento?**

Innanzitutto va precisato che il dimensionamento del futuro autosilo della Stazione FFS tiene conto sia della sua funzione di parcheggio P+R (ca. 280 posti), ma anche del fabbisogno dei nuovi contenuti che dovrebbero sorgere nell'area della stazione (ca. 120 posti). Nel contempo, vanno considerati i ca. 160 stalli posti in superficie attualmente presenti sul grande piazzale della stazione, oltre alla quarantina di posti che verranno soppressi sul lato sud dell'edificio della stazione e lungo viale Cattori. Risultano poi in forse i posteggi collocati all'imbocco stesso di viale Cattori e si parla pure di una ridefinizione delle aree di parcheggio su viale Verbano, nel contesto del progetto di moderazione e di riqualifica del traffico di tutto il lungolago di Muralto. Non da ultimo, si parla già da tempo che l'attuale autosilo ubicato lungo via della Stazione potrebbe cedere il posto ad un edificio con altri contenuti. In definitiva, appare chiaro che il paventato forte aumento di posti di stazionamento nell'area della stazione risulta essere molto ridimensionato, conformemente ai principi della promozione del trasporto pubblico e della mobilità lenta che ne risulta essere molto favorita e potenziata. A prescindere da ciò, il Municipio è convinto che l'autosilo di Largo Zorzi è chiamato ad assolvere un compito primordiale nella gestione della mobilità veicolare nel centro cittadino, incanalando l'utenza verso una struttura che serve al meglio le attività presenti nell'area di Largo Zorzi e di Piazza Grande. In tal senso, il prospettato ampliamento di ca. 60-70 posti con la creazione di un nuovo ingresso nelle vicinanze dello stabile della Posta, menzionato anche dallo studio elaborato dall'ing. Francesco Allievi, permetterebbe di dislocare una quarantina di posti in superficie, a tutto vantaggio della differente fruizione di spazi pubblici, già auspicata, secondo la citazione da voi riportata in ingresso, dalla Commissione della gestione nel lontano 1985.”

L'interpellante si dichiara per metà soddisfatto. Non può dire che è soddisfatto completamente e non può dire che non è soddisfatto completamente. Ci sono alcuni aspetti, soprattutto nell'ultima risposta, che andranno verificati al momento opportuno.

## **PRESENTAZIONE MOZIONI**

Il signor **Mauro Silacci** presenta la seguente mozione:

### **“Assistenza sociale - per una politica sociale attiva e meritocratica”**

“L'assistenza sociale si inserisce all'interno del sistema svizzero di protezione sociale, i cui scopi sono i seguenti:

- garantire il minimo vitale
- aiutare le persone ad aiutare sé stesse, ossia incoraggiarle ad essere responsabili di sé stesse ed autonome
- promuovere l'integrazione sociale e il reinserimento professionale (Conseil fédéral 2015)

A dicembre 2017, il Comune di Locarno contava 559 persone a beneficio dell'assistenza sociale; di cui il 33% all'interno della fascia fino ai 25 anni di età e il 38% dai 46 anni in avanti. (Fonte: Ufficio servizi sociali comunali).

Locarno è il comune della regione Locarnese con la quota di assistiti più elevata rispetto al numero di abitanti (ca. 3,5%).

Il 75% del finanziamento delle prestazioni assistenziali è di competenza cantonale, mentre il restante 25% è coperto dal Comune.

Il costo totale a carico del Comune di Locarno, come riportato a Consuntivo 2017, è di quasi CHF 2 mio, per l'esattezza di CHF 1'925'393,14.

La presente mozione chiede al Lodevole Municipio di valutare/ studiare un piano di assunzioni mirate all'interno dei vari servizi comunali di persone domiciliate a Locarno che sono attualmente al beneficio dell'assistenza sociale e quindi parzialmente a carico del Comune.

La mozione non vuole fissare un numero minimo di assunzioni annue, ma viene auspicata un'onesta e lungimirante analisi annua, al fine di definire il giusto equilibrio tra esigenze dell'amministrazione comunale, questioni finanziarie e misure di intervento sociale; ad esempio sfruttando la normale fluttuazione del personale (pensionamenti, dimissioni ecc.).

A scanso di equivoci, la presente mozione vuole ASSOLUTAMENTE evitare assunzioni di massa che fanno lievitare l'organico comunale a dismisura, magari con persone problematiche e poco o per niente volenterose.

Secondo me, la premessa fondamentale per una buona riuscita della sperimentazione, è quella di riuscire a selezionare, tra i 559 assistiti della città di Locarno, le persone maggiormente meritevoli e che dimostrano una chiara e percepibile volontà di rimettersi in gioco, garantendo il massimo impegno, la massima dedizione e il massimo riconoscimento verso il loro nuovo datore di lavoro. Se il processo di assunzione dovesse fallire, ciò comporterebbe semplicemente uno spostamento della problematica all'interno della nostra amministrazione comunale; scenario che la presente mozione vuole assolutamente evitare.

Infatti, in caso di parziale o totale insoddisfazione da parte dei vari responsabili, dopo il periodo di prova di 3 mesi, il rapporto di lavoro con il neo assunto dovrà essere disdetto, immediatamente e senza nessuna esitazione.

Un'eventuale assunzione all'interno dell'Amministrazione Comunale è da considerarsi come un privilegio che il singolo deve dimostrare di meritare ampiamente, anche per rispetto degli altri assistiti che sono costretti a continuare la loro esistenza in un contesto di precarietà.

L'idea di fondo della presente mozione è semplicemente quella di applicare concretamente gli scopi del sistema svizzero di protezione sociale, favorendo un pieno reinserimento professionale, stimolando le persone ad essere maggiormente responsabili ed autonome, con tutte le relative positive implicazioni sociologiche e psicologiche, per il soggetto medesimo, come pure per tutta la nostra comunità.

Bisogna considerare che è sicuramente da preferire pagare un salario ad una persona (situazione auspicata dalla mozione) piuttosto che una mera prestazione sociale senza contropartita per il Comune e la comunità intera (situazione attuale).

Inoltre, con la presente mozione, incarico il Municipio di adoperarsi per valutare assieme alle preposte autorità cantonali un contributo al salario del nuovo assunto, pari al massimo alla cifra già erogata attualmente dal Cantone sotto forma di prestazione sociale, ciò per non provocare un aggravio supplementare per le casse cantonali.

Precedentemente si è parlato di pieno inserimento, in quanto la presente mozione chiede esclusivamente un'assunzione vera e propria e non un piano occupazionale, come ve ne sono di molte tipologie, che fondamentalmente non risolvono la situazione di precarietà degli assistiti. Infatti, molti di loro esprimono la chiara ed esplicita volontà di ricominciare una nuova vita più dignitosa mediante una vera e propria occupazione e non tramite semplici piani occupazionali; situazione peraltro confermata da diversi addetti ai lavori.

Per concludere, si tratta quindi di una misura di socialità ATTIVA e MERITOCRATICA, tanto cara oltre che al sottoscritto anche al mio partito e non di semplice e spicciola socialità ad annaffiatoio che non aiuta di certo la singola persona a responsabilizzarla maggiormente e fondamentalmente a renderla più libera.

Per tutti questi motivi, chiedo al Lodevole Consiglio Comunale:

1. La mozione "Assistenza sociale - per una politica sociale attiva e meritocratica è accolta.
2. È dato mandato al Lodevole Municipio di valutare e definire le modalità di assunzioni mirate e puntuali all' interno dell'Amministrazione pubblica, considerando le varie osservazioni contenute nella presente mozione.
3. Viene incaricato il Lodevole Municipio di verificare con le preposte autorità cantonali un contributo da parte del Cantone al salario del nuovo assunto, pari al massimo alla cifra già erogata attualmente dal Cantone sotto forma di prestazione sociale, ciò per non provocare un aggravio supplementare per le casse cantonali.”

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

Il Gruppo PPD presenta la seguente mozione:

#### **“Personale interinale - appalti comunali”**

“In questi ultimi giorni la problematica dell’occupazione dei lavoratori interinali è stato oggetto di decisioni da parte di altri Comuni ticinesi.

Riteniamo che anche il nostro Comune debba chinarsi sulla problematica inerente le ditte alle quali vengono conferiti lavori per il tramite di appalti pubblici i quali, per eseguire determinate opere, vanno ad assumere personale per il tramite delle agenzie di collocamento. Anche in Gran Consiglio si è dibattuto su questa problematica e il Parlamento cantonale (con 37 voti favorevoli, 21 contrari e 6 astenuti) ha approvato questa modifica importante andando a dare un sostegno concreto ai disoccupati limitando di fatto il proliferare del precariato. In Ticino le ore di lavoro svolte dal personale interinale sono più che quadruplicate dal 2000, passando da 1,7 milioni di ore a 7,6 milioni. Quest’ultima cifra corrisponde a circa 3.800 impieghi

equivalenti al tempo pieno (ETP), rispetto ai poco meno di 1.000 d'inizio anni Duemila (v. Flessibilità del lavoro, A cura di Oscar Gonzalez, Silvia Walker, Sandro Petrillo e Mattia Simion, Giubiasco, Ustat, 2017, 15 pagine). Una crescita continua e costante che non sembra arrestarsi minimamente. Contrariamente a quanto si crede, questa categoria di notificati non è attiva solo nell'edilizia, ma anche nel settore alberghiero e della ristorazione, nell'industria, nel commercio e nei servizi. Un terzo di questi interinali notificati viene assunto tramite un'agenzia di lavoro temporaneo, il 70% di essi viene ingaggiato da ditte ticinesi tramite altri canali, come emerge dagli ultimi dati pubblicati dall'Ufficio cantonale di statistica. Fatte queste doverose premesse riteniamo che anche il Comune di Locarno possa contribuire a combattere il precariato andando a definire in maniera più precisa all'interno dei bandi di concorso pubblici quale tipo di occupazione devono offrire le imprese vincitrici degli appalti pubblici.

I sottoscritti consiglieri comunali, con questa mozione, chiedono al Municipio di inserire una clausola nei bandi di concorso, come fatto recentemente dal Municipio di Chiasso nell'evasione di una mozione identica a questa presentata da Giorgio Fonio e cofirmatari, affinché alle ditte vincitrici degli appalti pubblici venga vietato (salvo in casi eccezionali e giustificati) la possibilità di fare capo a personale di agenzie interinali o di notificati indipendentemente dalle possibilità che offre la Legge sulle commesse pubbliche.”

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

Il signor **Matteo Buzzi e cofirmatario** presentano la seguente mozione:

**“Bus navetta elettrico gratuito per il centro storico di Locarno”**

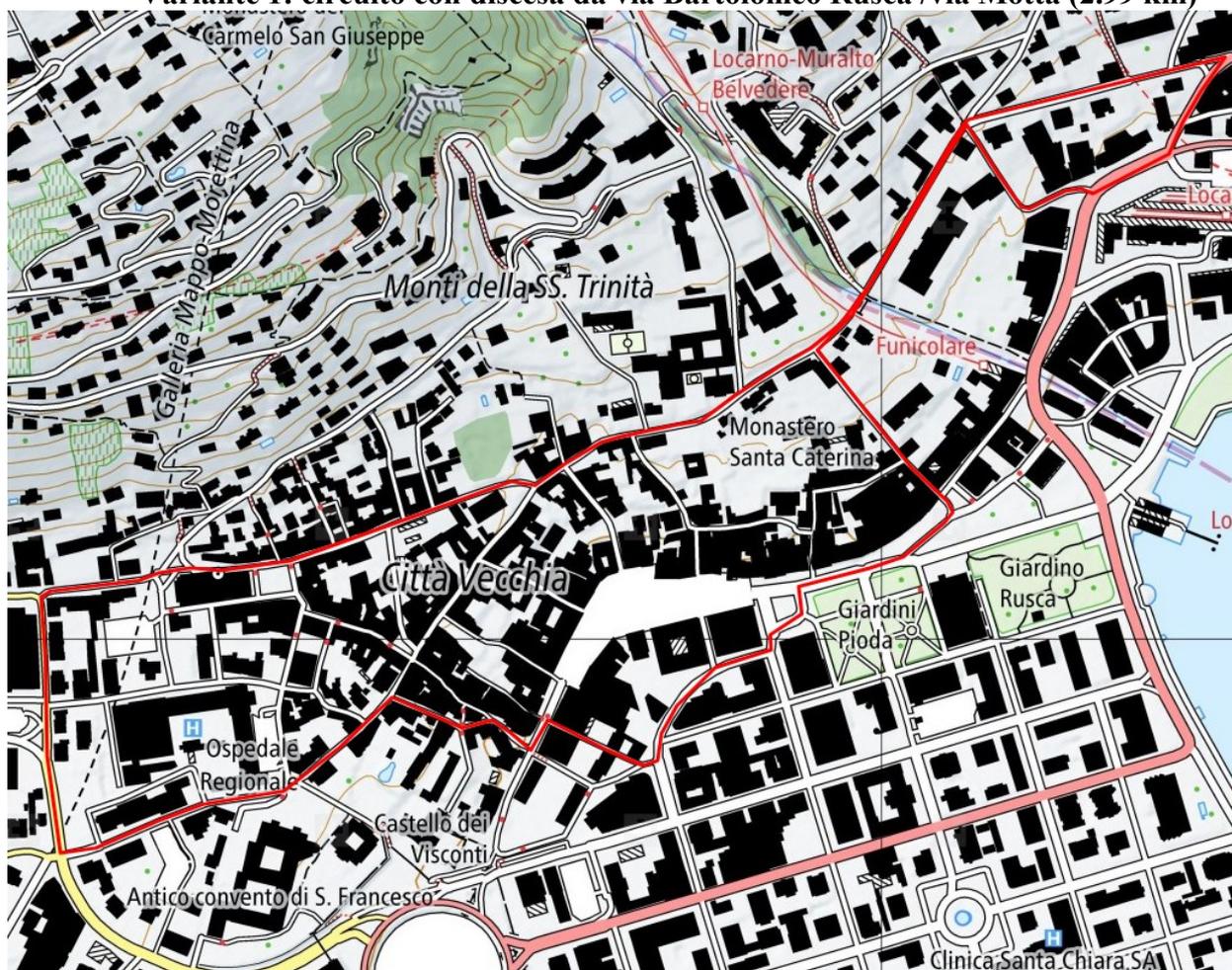
“L'accesso al centro storico con i mezzi pubblici per i clienti delle botteghe del centro senz'auto, per persone con problemi motori o in carrozzella, genitori con passeggini non è oggi possibile con i mezzi di trasporto pubblico le cui fermate attuali distano da 200 a 400 metri. Se si prende come riferimento il centro di città vecchia (Piazzetta delle Corporazioni) verso nord la linea bus 2 è infatti raggiungibile a 250 m (frequenza solo oraria e percorso lungo per raggiungere la stazione FFS, coincidenze scarse per raggiungere altre zone della città) mentre la linea 1 con una buona frequenza (fino a 4 corse orarie) si trova a 350 m verso ovest, a 200 metri verso sud (ma con dislivello di oltre 50m) e a ben 400 metri verso sudest (anche qui con dislivello di 50 m).

Il centro storico si sviluppa su due livelli con una differenza di altitudine di circa 50 metri tra la parte alta e la Piazza Grande. Questo dislivello, sia in salita che in discesa, è particolarmente svantaggioso per le persone con difficoltà motorie, per persone che hanno fatto una spesa corposa in centro e persone in carrozzella. In città vecchia il traffico motorizzato privato di transito e per gli acquisti (4000 transiti giornalieri medi su via Borghese, situazione più unica che rara a livello svizzero in una zona incontro) è sempre più visto come d'altri tempi da molti turisti che presto o tardi sceglieranno altre mete turistiche dove i pedoni sono meglio tutelati e possono camminare indisturbati tra i negozi, i bar e i ristoranti del centro storico. Per poter a medio termine finalmente pedonalizzare il centro storico e fare un passo fondamentale verso una città moderna e sostenibile a livello ambientale è necessario mettere a disposizione degli utenti del centro storico un'alternativa valida al mezzo motorizzato privato o che si possa combinare in modo ottimale con l'uso dell'automobile e i parcheggi esistenti attorno al centro (distanza media sempre considerando la piazzetta delle Corporazioni da 250 a 700 metri). Inoltre un collegamento diretto tra la stazione e il centro storico sarebbe molto attrattivo a livello turistico. Il progetto, ancora in fase di studio, di spostare i bus da via Zorzi a via Luini non farebbe che peggiorare la raggiungibilità del centro storico con i mezzi pubblici. In altre città sono già in funzione nei centri storici dei bus di piccole dimensioni, adatti alle strette vie del centro. Recentemente ad esempio a Sion si sta sperimentando un bus elettrico a condotta autonoma. Non crediamo che sia necessario arrivare a tanto, ma l'evoluzione della tecnica indica che con i veicoli di nuovissima generazione si potrebbe offrire un servizio di qualità a costi ancora inferiori. Una linea con un

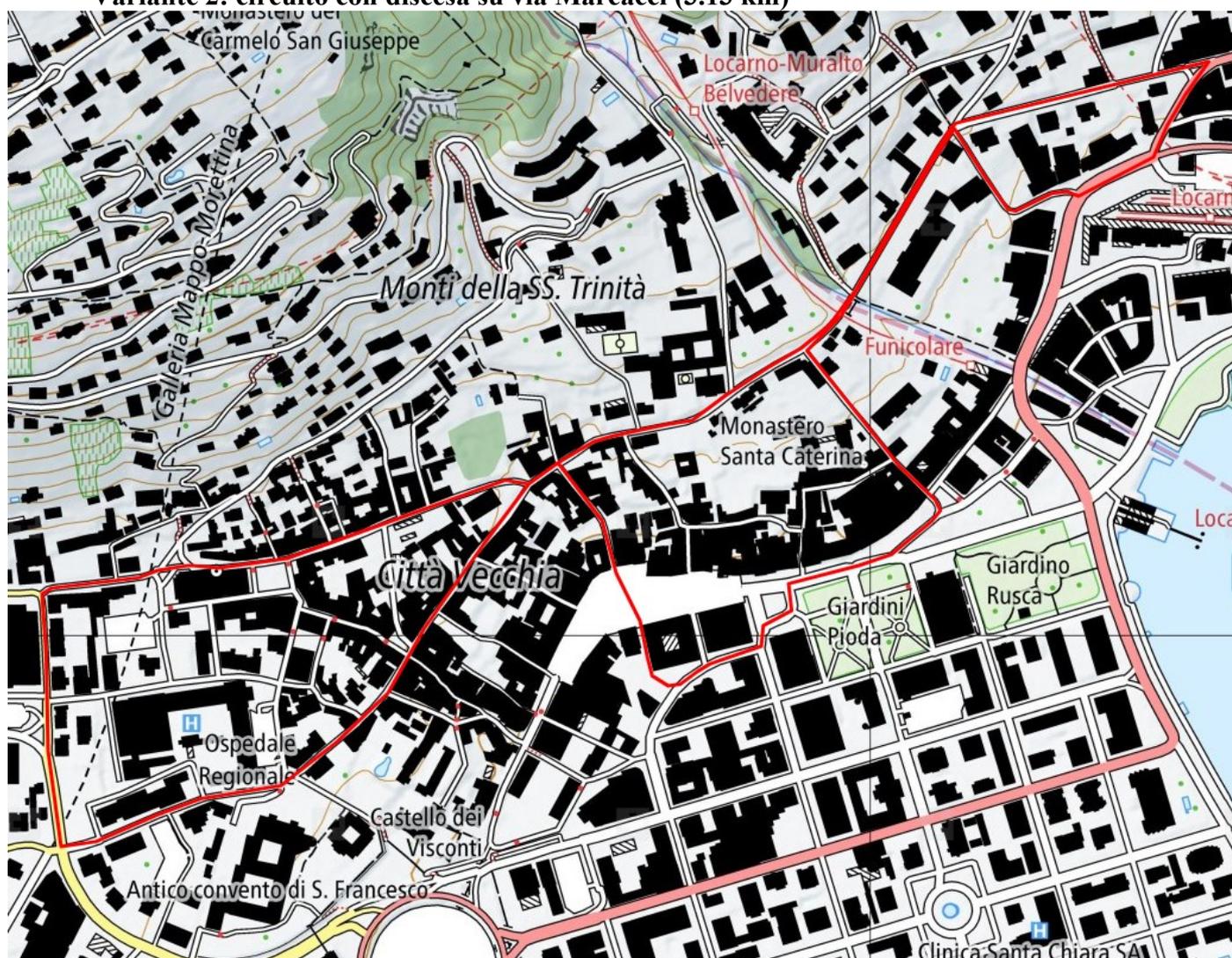
piccolo bus elettrico con frequenza da 15 a 20 minuti (9-10 posti a sedere, 15-20 posti in piedi, velocità massima 20-30 km/h, accesso facile per carrozzelle), rispettosa delle caratteristiche storiche, architettoniche e ambientali della città, che faccia la spola tra i punti nevralgici del centro storico (una fermata ogni 100 m), i parcheggi esistenti attorno alla città vecchia (FART, Castello, Zorzi, Stazione FFS), le fermate della linea attuale numero 1 (Cinque Vie, Via della Pace, Stazione FFS) e la stazione FFS sarebbe la soluzione ideale per colmare le lacune di collegamento con i mezzi pubblici verso la città vecchia e ridurre il traffico nel centro storico. Per stimolare e promuoverne il suo utilizzo il bus elettrico dovrebbe essere gratuito.

Ci sono differenti possibili tracciati. Qui di seguito ne presentiamo 2 di una lunghezza vicina a 3 km (vedi cartine sottostanti e relativi tracciati indicati con la linea rossa, circolazione in senso antiorario a partire dalla stazione FFS). Si può prevederne uno aggiuntivo in caso di occupazione della Piazza Grande o di largo Zorzi. Calcolando una velocità media di 12 km/h il circuito sarebbe ultimato in circa 15 minuti. Calcolando una frequenza di 15 minuti, sarebbero necessari due bus (variante più sicura anche in caso di problemi tecnici ad un automezzo), mentre con una frequenza di 20 minuti probabilmente si potrebbe coprire il circuito con un solo automezzo. Al di fuori della fascia oraria 7-20 la frequenza necessaria è inferiore (ogni ora fino alle 23 in settimana, ogni mezzora fino alle 24 il weekend e durante i mesi estivi).

#### **Variante 1: circuito con discesa da via Bartolomeo Rusca /via Motta (2.99 km)**



### Variante 2: circuito con discesa su via Marcacci (3.13 km)



Sulla base di queste premesse con la presente mozione chiediamo:

**Il Municipio della Città di Locarno in collaborazione con la CIT (Commissione Interregionale dei Trasporti del Locarnese) crea una nuova linea di bus navetta elettrica che collega i punti nevralgici della città vecchia con i principali parcheggi presenti attorno al centro storico (FART, Castello, Zorzi, Stazione FFS), le fermate della linea attuale numero 1 (Cinque Vie, Via della Pace) e la stazione FFS. Il piccolo bus elettrico, con capienza tra le 15 e le 20 persone (8-10 persone sedute) e adatto alle carrozzelle, avrà una cadenza di almeno 15 minuti e il suo utilizzo sarà gratuito.”**

Interviene il signor **Matteo Buzzi** aggiungendo quanto segue:

“A differenza dei potenziamenti già evidenziati dal Vicesindaco, la frequenza che proponiamo è probabilmente diversa e la linea copre tutto il centro storico e non solo una parte. Eventualmente si può valutare con questo potenziamento previsto di combinare entrambi gli interventi.”

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

È approvato il verbale delle risoluzioni dell'odierna seduta a norma dell'art. 62 cpv. 2 LOC.

A seguito di ciò la seduta viene chiusa dalla **Presidente** alle ore 23.55.

Per il Consiglio Comunale

La Presidente:

Il Segretario:

Gli scrutatori: